

На основу члана 4а став 2, члана 24. став 2. и члана 239. Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12 и 45/15),
Директор Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије доноси

ПРАВИЛНИК о летењу ваздухоплова

Предмет Правилника Члан 1.

Овим правилником се прописују правила летења ваздухоплова који обављају општи ваздушни саобраћај у ваздушном простору Републике Србије, као и садржина, начин подношења, измене и затварања плана лета у општем ваздушном саобраћају.

Ако ваздухоплов регистрован у Републици Србији лети у ваздушном простору друге државе, посада ваздухоплова је дужна да се придржава прописа о правилима летења који се примењују у ваздушном простору те државе, а ако тих прописа нема, дужна је да се придржава одредаба овог правилника.

Летење ваздухоплова који су регистровани у Републици Србији изнад мора на коме ниједна држава нема суверенитет (отворено море) се врши према одредбама овог правилника и међународних аката донетих на основу Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству, Чикаго 1944. (у даљем тексту: Чикашка конвенција), којима се уређује поступак за летење ваздухоплова изнад отвореног мора, а који обавезују Републику Србију.

Одредбе овог правилника се односе на пружаоце услуга у ваздушном саобраћају када обављају послове у ваздушном простору Републике Србије, као и на особље укључено у операције ваздухоплова.

Овим правилником се, уз прилагођавање праву Републике Србије, преузимају Секције 1-5, 11 и 12, као и Додаци 1-3 и 5 Анекса Сprovedбене Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012 од 26. септембра 2012. године.

Значење израза Члан 2.

Поједини изрази који се користе у овом правилнику имају следећа значења:

1) *авион (Aeroplane)* је ваздухоплов који је тежи од ваздуха и има моторни погон, који производи силу узгона у лету претежно аеродинамичком реакцијом на његове површине које остају фиксне у датим условима лета;

2) *адреса ваздухоплова (Aircraft address)* је јединствена двадесетчетворобитна комбинација која се додељује ваздухоплову у циљу комуникације ваздух-земља, навигације и надзора;

3) *аеродром (Aerodrome)* је свако дефинисано подручје (укључујући све објекте, инсталације и опрему) на копну или на води или на фиксној, приобалној или плутајућој структури, које је у целини или делимично намењено за слетање, полетање или кретање ваздухоплова;

4) *аеродромска контрола летења (Aerodrome control tower)* је јединица успостављена за пружање услуге контроле летења за аеродромски саобраћај;

5) *аеродромски саобраћај (Aerodrome traffic)* је сваки саобраћај на маневарским површинама аеродрома, укључујући и све ваздухоплове који лете у његовој близини.

Напомена - Ваздухоплови који лете у близини аеродрома обухватају, између осталих, и ваздухоплове који улазе или напуштају аеродромски саобраћајни круг;

6) *аеродромски саобраћајни круг (Aerodrome traffic circuit)* је путања лета ваздухоплова који лете у близини аеродрома;

7) *акробатски лет (Acrobatic flight)* означава намерно изведене маневре ваздухоплова у којима долази до наглих промена положаја, правца и брзине ваздухоплова, који нису неопходни за уобичајен лет или за обуку која се изводи у циљу стицања дозвола и овлашћења, осим за овлашћење за акробатско летење;

8) *алтернативни аеродром (Alternate aerodrome)* је аеродром према којем ваздухоплов може да настави лет ако даљи лет према аеродрому одредишта није могућ или се не препоручује. Алтернативни аеродроми могу да буду:

(1) *алтернативни аеродром за аеродром полетања (Take-off alternate)* је алтернативни аеродром на који ваздухоплов може да слети уколико то постане неопходно непосредно након полетања, а није могуће слетање на аеродром полетања;

(2) *алтернативни аеродром на руту (En-route alternate)* је аеродром на који ваздухоплов може да слети ако дође до ванредног стања или стања нужде у току лета на руту;

(3) *алтернативни аеродром на руту за ETOPS летове (ETOPS en-route alternate)* је погодан и одговарајући алтернативни аеродром на који ваздухоплов може да слети ако у току ETOPS лета дође до престанка рада мотора, другог ванредног стања или стања нужде;

(4) *алтернативни аеродром за аеродром одредишта (Destination alternate)* је алтернативни аеродром према коме ваздухоплов може да настави лет ако слетање на аеродром одредишта није могуће или се не препоручује;

9) *апсолутна висина (Altitude)* је вертикална удаљеност нивоа, тачке или објекта који се сматра тачком, мерено од средњег нивоа мора (MSL);

10) *ATS пријавни биро (Air traffic services reporting office)* је ATS јединица успостављена у циљу примања извештаја који се тичу ATS и планова лета поднетих пре првог издавања одобрења контроле летења;

11) *ATS рута (ATS route)* је рута успостављена за усмеравање протока ваздушног саобраћаја према потребама пружања услуга у ваздушном саобраћају;

12) *аутоматски зависни надзор - емисија (Automatic dependent surveillance - broadcast, ADS-B)* је начин на који ваздухоплови, возила на аеродрому и други објекти могу да емитују и/или примају податке, као што су идентификација, позиција и додатне податке, према потреби, емитовањем дата линком;

13) *база облака (Ceiling)* је растојање од тла или воде до доње границе најнижег слоја облака испод 6.000 m (20.000 ft) који покрива више од половине неба;

14) *важећи план лета (Current flight plan)* је план лета који садржи све измене настале издавањем накнадних одобрења јединица контроле летења;

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

16) *ваздушни пут (Airway)* је контролисани ваздушни простор или део тог простора који је утврђен у облику коридора;

17) *ваздушни саобраћај (Air traffic)* чине сви ваздухоплови који лете или се крећу по маневарским површинама аеродрома;

18) *видљивост (Visibility)* у ваздухопловству подразумева веће од следећа два растојања:

(1) највеће растојање са ког се црни објекат погодних димензија, смештен близу земље, може видети и препознати када се посматра наспрам светле позадине;

(2) највеће растојање са ког се у околини могу видети и идентификовати светла јачине 1.000 cd наспрам неосветљене позадине;

19) *видљивост при земљи (Ground visibility)* је видљивост на аеродрому, објављена од стране овлашћеног осматрача или аутоматског система;

20) *видљивост у лету (Flight visibility)* је видљивост из пилотске кабине ваздухоплова у лету;

21) *визуелни метеоролошки услови (Visual meteorological conditions, VMC)* су метеоролошки услови изражени као видљивост, удаљеност од облака и база облака, чије су вредности једнаке или веће од утврђених минимума;

22) *висина (Level)* је општи појам који се односи на вертикалну позицију ваздухоплова у лету и означава релативну висину, апсолутну висину или ниво лета;

23) *висина крстарења (Cruising level)* је одржавана висина лета током значајног дела лета;

24) *висина по притиску (Pressure-altitude)* је атмосферски притисак изражен као апсолутна висина, који одговара притиску у стандардној атмосфери, на начин који је дефинисан у Анексу 8 Чикашке конвенције, Део 1;

25) *вођа ваздухоплова (pilot-in-command)* је пилот који, по правилу, управља ваздухопловом и одговара за лет у целини;

26) *вожење (рулање) (Taxiing)* је кретање ваздухоплова по површини за кретање ваздухоплова на аеродрому или оперативном месту сопственим погоном, искључујући полетање и слетање;

27) *VFR* је скраћеница која се употребљава да означи правила визуелног летења;

28) *VFR лет (VFR flight)* је лет изведен у складу са правилима визуелног летења;

29) *дата линк за комуникацију (Data link communications)* је систем за комуникацију намењен за размену порука линком за пренос података;

30) *дата линк за комуникацију контролор-пилот (Controller-pilot data link communications, CPDLC)* је систем за комуникацију између контролора летења и пилота који користи линк за пренос података;

31) *забрањена зона (Prohibited area)* је одређени део ваздушног простора изнад одређене територије у коме је забрањено летење;

32) *значајна тачка (Significant point)* је одређена географска позиција која се користи за одређивање *ATS* руте или путање лета ваздухоплова, као и за остале потребе у навигацији и пружању услуга у ваздушном саобраћају;

33) *Интегрисани ваздухопловни информативни пакет* је пакет који се састоји од следећих елемената:

(1) Зборника ваздухопловних информација (у даљем тексту: *AIP*), укључујући амандмане на *AIP*;

(2) Додатака на *AIP*;

(3) Хитних ваздухопловних обавештења и Претполетних информативних билтена (*PIB*);

(4) Ваздухопловних информативних циркулара (*AIC*);

(5) Контролних листа и Листа важећих *NOTAM*;

34) *IFR* је скраћеница која се употребљава да означи правила инструменталног летења;

35) *IFR лет (IFR flight)* је лет изведен у складу са правилима инструменталног летења;

36) *јединица за пружање услуга у ваздушном саобраћају (ATS јединица) (Air traffic services unit)* је општи назив који може да упућује на јединице које пружају услугу контроле летења, услугу информисања ваздухоплова у лету, услугу узбуњивања или саветодавну услугу;

37) *јединица контроле летења (Air traffic control unit)* је општи назив који упућује на организациону јединицу која пружа услугу обласне, прилазне или аеродромске контроле летења;

38) *једрилица (Sailplane)* је ваздухоплов тежи од ваздуха који се одржава у лету динамичком реакцијом ваздуха на његове фиксне узгонске површине и чији слободни лет не зависи од мотора;

Напомена - У смислу овог правилника, одредбе које се односе на једрилице сходно се примењују и на змајеве, параглајдере и друге сличне ваздухоплове;

39) *код (SSR) (Code (SSR))* је број који емитује транспондер у Моду А или Моду С на основу упита секундарног радара;

40) *комуникација ваздух-земља (Air-ground communication)* је двосмерна комуникација између ваздухоплова и станица на земљи;

41) *контролисана зона (Control zone)* је контролисани ваздушни простор који се простире од земље до одређене горње границе;

42) *контролисана област (Control area)* је контролисани ваздушни простор који се простире нагоре од одређене границе изнад земље;

43) *контролисани аеродром (Controlled aerodrome)* је аеродром на коме се пружа услуга контроле летења за аеродромски саобраћај, на зависно од постојања контролисане зоне;

44) *контролисани ваздушни простор (Controlled airspace)* је ваздушни простор одређених димензија у коме се пружају услуге контроле летења у складу са класификацијом ваздушног простора;

45) *контролисани лет (Controlled flight)* је сваки лет који подлеже одобрењу контроле летења;

46) *курс ваздухоплова (Heading)* је угао између уздужне осе ваздухоплова и правца севера (правог, магнетног, компасног или мрежног севера), изражен у степенима;

47) *линија пута (Track)* је пројекција путање ваздухоплова на земљиној површини, чији је смер у било којој тачки обично изражен у степенима у односу на север (прави, магнетни или мрежни);

48) *маневарска површина (Manoeuvring area)* је део аеродрома који је одређен за полетање, слетање и рулање ваздухоплова, осим платформи;

49) *надзорни радар (Surveillance radar)* је радарски уређај који се користи за одређивање положаја и азимута ваздухоплова.

Напомена - Азимут је угао у хоризонталној равни између правца севера и правца посматраног објекта;

50) *ниво лета (Flight level, FL)* је површина константног атмосферског притиска која се одређује у односу на утврђену стандардну вредност притиска (1013,2 hPa), одвојена од других таквих површина одређеним интервалима притиска;

51) *ноћ (Night)* је временски период између краја грађанског сумрака и почетка јутарњег грађанског свитања.

Напомена - Грађански сумрак се завршава заласком сунца у моменту када се центар сунчевог диска налази 6° испод хоризонта, а јутарње грађанско свитање почиње проласком сунца кроз исту позицију пре свитања;

52) *област информисања ваздухоплова у лету (Flight information region, FIR)* је ваздушни простор одређених димензија у којем се пружају услуге информисања ваздухоплова у лету и узбуђивања;

53) *одобрење контроле летења (Air traffic control clearance)* је одобрење ваздухоплову за наставак лета под условима које је утврдила надлежна јединица контроле летења;

54) *опасна зона (Danger area)* је део ваздушног простора утврђених димензија у коме се, у одређеним временским интервалима, могу одвијати активности опасне по летење ваздухоплова;

55) *оперативно место (Operating site)* је место одабрано од стране оператера или вође ваздухоплова за слетање, полетање и/или преношење спољашњег терета.

56) *пењање у крстарењу (Cruise climb)* је начин лета ваздухоплова у режиму крстарења који резултира повећањем висине лета са смањењем масе ваздухоплова;

57) *план лета (Flight plan)* је скуп података и информација о намераваном лету или делу лета ваздухоплова, који се достављају јединицама пружаоца услуга у ваздушном саобраћају;

58) *платформа (Apron)* је одређено подручје које је намењено за смештај ваздухоплова ради укрцавања или искрцавања путника, утовара или истовара поште или терета, снабдевања горивом, паркирања или одржавања;

59) *површина за кретање ваздухоплова (Movement area)* је део аеродрома који се користи за полетање, слетање и кретање ваздухоплова по земљи, а који се састоји од маневарске површине и платформе/платформи;

60) *површина за слетање (Landing area)* је део површине за кретање ваздухоплова намењен за слетање или полетање ваздухоплова;

61) *позиција за чекање за излазак на полетно-слетну стазу (Runway-holding position)* је одређена позиција намењена заштити полетно-слетне стазе, површи за ограничење препрека или *ILS/MLS* критичног/осетљивог подручја, код којег ваздухоплови у вожењу и возила морају стати и задржати позицију, осим ако аеродромска контрола летења не одреди другачије;

62) *полетно-слетна стаза (Runway)* је дефинисана правоугаона површина на аеродрому на копну која је намењена за слетање и полетање ваздухоплова;

63) *посебне делатности у ваздушном саобраћају (Aerial work)* су делатности, осим јавног авио-превоза, при којима се ваздухоплов користи за посебне активности, као што су пољопривреда, изградња, фотографисање, надзор и праћење, осматрање, рекламирање из ваздуха и сл;

64) *поступак инструменталног прилажења (Instrument approach procedure, IAP)* је низ унапред одређених маневара ваздухоплова који се изводе према инструментима у ваздухоплову и који обезбеђују одређену удаљеност од препрека, почевши од тачке почетног прилажења или уколико је то примењиво, од почетка одређене путање за долазак, до тачке са које је могуће извршити слетање, а ако слетање није извршено, до позиције на којој се примењују критеријуми надвишавања препрека у чекању или на рути. Поступци инструменталног прилажења се деле на следећи начин:

(1) *поступак непрецизног прилажења (Non-precision approach (NPA) procedure)* је поступак инструменталног прилажења при коме се користи вођење ваздухоплова само по правцу, а не и по висини;

(2) *поступак прилажења са вертикалним вођењем (Approach procedure with vertical guidance (APV))* је поступак инструменталног прилажења при коме се користи вођење ваздухоплова по правцу и висини, али који не испуњава захтеве утврђене за прецизно прилажење и слетање;

(3) *поступак прецизног прилажења (Precision approach (PA) procedure)* је поступак инструменталног прилажења при коме се користи прецизно вођење ваздухоплова по правцу и висини, са минимумима који су одређени за категорије операција;

65) *праг полетно-слетне стазе (Threshold)* је почетак оног дела полетно-слетне стазе који се користи за слетање;

66) *предвиђено време поласка (Estimated off-block time)* је предвиђено време када ваздухоплов започиње кретање у сврху полетања;

67) *предвиђено трајање лета (Estimated elapsed time)* је предвиђено време потребно за лет између две значајне тачке;

68) *прелазна апсолутна висина (Transition altitude)* је висина на којој или испод које се вертикална позиција ваздухоплова изражава као апсолутна висина;

69) *препрека (Obstacle)* означава све фиксне (привремене или сталне) и покретне објекте или њихове делове, који:

- су смештени на површини намењеној за кретање ваздухоплова по тлу, или
- надвишавају дефинисане површи намењене за заштиту ваздухоплова у лету, или
- се налазе изван тих дефинисаних површи и који су оцењени као опасни за ваздушну пловидбу;

70) *радар (Radar)* је радио-локацијски уређај који пружа информације о удаљености, азимуту и/или висини објекта;

71) *релативна висина (Height)* је вертикална удаљеност нивоа, тачке или објекта који се може сматрати тачком, мерено од одређене равни;

72) *рулна стаза (Taxiway)* је одређена површина на аеродрому на копну која је намењена за рулање ваздухоплова и која служи за повезивање различитих делова аеродрома укључујући:

(1) стазу за кретање ваздухоплова до паркинг позиције - део платформе који је пројектован као рулна стаза и која омогућава приступ искључиво паркинг позицијама,

(2) рулну стазу на платформи - део система рулних стаза који се налази на платформи и којим се обезбеђује путања за кретање ваздухоплова преко платформе,

(3) рулну стазу за брзи излазак ваздухоплова - рулна стаза која је повезана са полетно-слетном стазом под оштрим углом и која је пројектована тако да омогућава да ваздухоплов који је слетео изађе са полетно-слетне стазе при већим брзинама од оних које се постижу на другим рулним стазама за излазак ваздухоплова, чиме се смањује време заузетости полетно-слетне стазе;

73) *саветодавна рута (Advisory route)* је одређена рута дуж које је омогућена саветодавна услуга у ваздушном саобраћају;

74) *саветодавна услуга у ваздушном саобраћају (Air traffic advisory service)* је услуга која се пружа унутар саветодавног ваздушног простора да би се обезбедило раздвајање, до степена до којег је то изводљиво, између ваздухоплова који лете по *IFR* плановима лета;

75) *саветодавни ваздушни простор (Advisory airspace)* је део ваздушног простора одређених димензија или одређене руте, у оквиру којих је омогућена саветодавна услуга у ваздушном саобраћају;

76) *саобраћајна зона аеродрома (Aerodrome traffic zone)* је ваздушни простор одређених димензија успостављен око аеродрома ради заштите аеродромског саобраћаја;

77) *секундарни надзорни радар (Secondary surveillance radar, SSR)* је надзорни радарски систем који користи предајнике/пријемнике (интерогаторе) и транспондере;

78) *сигнална зона (Signal area)* је зона на аеродрому која се користи за приказивање сигнала са земље;

79) *систем за спречавање судара у ваздуху (Airborne collision avoidance system, ACAS)* је уређај у ваздухоплову чији је рад заснован на обради сигнала *SSR* транспондера и који не зависи од опреме на земљи, а пилоту пружа информације о могућим конфликтним ситуацијама са ваздухопловима који су опремљени *SSR* трансподерима;

80) *скупни план лета (Repetitive flight plan)* је план лета који се односи на серије понављајућих, појединачних летова са истим основним елементима, а који оператер подноси ради чувања и поновне употребе од стране *ATS* јединица;

81) *слободни балон без посаде (Unmanned free balloon)* је ваздухоплов лакши од ваздуха, без посаде и других лица и без сопственог погона, у слободном лету;

82) *специјални VFR лет (Special VFR flight)* је VFR лет одобрен од стране контроле летења за летење у контролисаној зони, кад су метеоролошки услови испод услова прописаних за визуелно летење;

83) *територија (Territory)* је подручје на земљи укључујући и територијалне воде под суверенитетом, влашћу, заштитом или мандатом државе;

84) *укупно предвиђено време трајање лета (Total estimated elapsed time)* је:

(1) за IFR летове - предвиђено време трајања лета од полетања, до доласка изнад одређене тачке одређене навигационим средством од које се планира почетак инструменталног прилажења за слетање на аеродром одредишта или, ако такво средство не постоји на аеродрому одредишта, до доласка изнад аеродрома одредишта;

(2) за VFR летове - предвиђено време трајања лета од полетања до доласка изнад аеродрома одредишта;

85) *условно забрањена зона (Restricted area)* је део ваздушног простора у коме се на одређено време летење ваздухоплова ограничава и одвија према унапред одређеним условима;

86) *услуга информисања ваздухоплова у лету (Flight information service, FIS)* је услуга која се пружа ради давања савета и информација корисних за безбедно и ефикасно одвијање летова;

87) *услуге контроле летења (Air traffic control service)* су услуге које се пружају ради:

(1) спречавања судара:

- између ваздухоплова; и

- на маневарским површинама између ваздухоплова и препрека; и

(2) обезбеђивања експедитивности и уредности протока ваздушног саобраћаја;

88) *услуга узбуњивања (Alerting service)* је услуга која се пружа у сврху обавештавања надлежних организација о ваздухоплову у стању нужде, ради покретања акције трагања и спасавања и пружања помоћи тим организацијама, ако је то потребно;

89) *услуге у ваздушном саобраћају (Air traffic service, ATS)* је општи назив који може да упућује на услугу информисања ваздухоплова у лету (*flight information service*), услугу узбуњивања (*alerting service*), саветодавну услугу у ваздушном саобраћају (*air traffic advisory service*) или услугу контроле летења (обласна, прилазна или аеродромска контрола летења);

90) *хеликоптер (Helicopter)* је ваздухоплов који је тежи од ваздуха и који се одржава у ваздуху углавном на основу аеродинамичке реакције ваздуха на једном или више покретаних ротора на одговарајућој вертикалној оси.

Усклађеност са правилима летења

Члан 3.

Коришћење ваздухоплова у лету, на површини за кретање ваздухоплова на аеродрому или оперативном месту мора да буде у складу са општим правилима летења, правилима за визуелно или инструментално летење прописаним овим правилником и прописима држава на чијој територији се ваздухоплов користи.

Права и дужности вође ваздухоплова

Члан 4.

Вођа ваздухоплова има право коначне одлуке у погледу коришћења ваздухоплова док обавља дужност вође ваздухоплова.

Вођа ваздухоплова, независно од тога да ли управља ваздухопловом или не, је одговоран за коришћење ваздухоплова у складу са одредбама овог правилника, с тим што може да одступи од одредаба овог правилника ако је такво одступање апсолутно неопходно са становишта безбедности.

Поступање пре почетка лета

Члан 5.

Пре почетка лета вођа ваздухоплова је дужан да се упозна са свим доступним информацијама потребним за планирани лет.

Приликом припреме лета који се одвија по правилима за инструментално летење и лета који се не одвија у близини аеродрома, вођа ваздухоплова је дужан да пажљиво проучи доступне метеоролошке извештаје и прогнозе како би одредио потребну количину горива, као и поступке које ће предузети ако лет не може да се обави по плану.

Заштита лица и имовине

Члан 6.

Ваздухоплов не сме да се користи на несавестан и несмотрен начин или на начин којим се угрожава живот људи или имовина.

Минимална релативна висина

Члан 7.

Осим када је то потребно за полетање или слетање ваздухоплова или када то одобри Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат), забрањено је летење ваздухопловом изнад градова, насељених места, индустријских објеката или већих скупова лица на отвореном простору на висини мањој од оне која омогућује безбедно слетање ваздухоплова у случају нужде без опасности по лица или имовину на земљи.

Висина крстарења

Члан 8.

Висине крстарења на којима се одвија лет или део лета изражавају се као:

- 1) нивои лета, за летове који се одвијају на најнижем нивоу лета или изнад тог нивоа који је у употреби или, ако је примењиво, изнад прелазне апсолутне висине;
- 2) апсолутне висине, за летове који се одвијају испод најнижег нивоа лета који је употреби или, ако је примењиво, на прелазној апсолутној висини или испод те висине.

Аеро-запрега (вуча ваздухоплова или других објеката)

Члан 9.

Авион који је намењен за вучу ваздухоплова или других објеката може да вуче ваздухоплов или други објекат у аеро-запрези, ако су испуњени услови прописани овим правилником и прописом којима се уређује летачко особље.

Један авион може истовремено да вуче највише два ваздухоплова, с тим да укупна дужина аеро-запреге не сме да износи више од 150 m.

У плану лета аеро-запреге морају да се наведу подаци за све ваздухоплове који чине аеро-запрегу.

Искакање падобранаца из ваздухоплова

Члан 10.

Осим ако посада ваздухоплова мора да напусти ваздухоплов који се налази у опасности или ако то посебно одобри Директорат, искакање падобранаца из ваздухоплова не сме да се врши:

- 1) у контролисаној области;
- 2) у саобраћајној зони аеродрома током времена отворености аеродрома;
- 3) на висини испод 400 *m* изнад терена или препрека;
- 4) у облацима, односно изнад облака, ако је удаљеност између горње ивице облака и висине одређене за скакање мања од 200 *m*;
- 5) за време кише, снега, магле и сумаглице.

Акробатско летење

Члан 11.

Акробатски лет може да се обавља на начин и под условима који су предвиђени у приручнику за управљање ваздухопловом.

Акробатско летење се обавља изван ваздушних путева у складу са правилима визуелног летења (*VFR*).

Акробатско летење не сме да се обавља изнад градова, насељених места, индустријских објеката и већих скупова лица на отвореном, као и на висини мањој од 450 *m* (1.500 *ft*) изнад терена.

Изузетно од става 3. овог члана, Директорат може да одобри да се користе мање висине за обављање акробатског летења, водећи при томе рачуна о безбедности ваздухоплова, лица и имовине, с тим да се у одобрењу наведу услови под којима акробатски лет може да се обави.

Пилот ваздухоплова може да обавља акробатско летење на ваздухопловној манифестацији само ако је у периоду од 90 дана пре предвиђеног времена одржавања ваздухопловне манифестације обављао акробатско летење на истом типу, односно класи ваздухоплова.

Групно летење

Члан 12.

Ваздухоплови могу да лете у групи ако су такво летење и начин на који се оно одвија унапред договориле вође ваздухоплова који учествују у таквом лету.

Групно летење дозвољено је само у *VMC* условима.

Ако се групно летење одвија у контролисаном ваздушном простору, осим услова из става 1. овог члана, морају да буду испуњени и следећи услови:

- 1) један од вођа ваздухоплова мора да буде одређен за вођу групе;
- 2) група мора да поступа као један ваздухоплов кад су у питању навигација и извештавање о позицији;
- 3) вођа групе и вође осталих ваздухоплова у том лету одговорни су за одржавање безбедног међусобног раздвајања унутар те групе, укључујући и раздвајање током маневара за заузимање растојања у формацији, као и придруживања и разлаза;
- 4) највеће бочно растојање и растојање у правцу лета између вође групе и ваздухоплова у групи не сме да прелази 1 *km* (0,5 *NM*), а вертикално растојање не сме да прелази 30 *m* (100 *ft*) у односу на вођу групе. За државне ваздухоплове максимално растојање у хоризонталној равни и по висини између сваког ваздухоплова и вође групе одржава се у складу са Чикашком Конвенцијом.

Слободни балон без посаде

Члан 13.

Слободни балон без посаде мора да се користи на такав начин да представља минималну опасност по лица, имовину или друге ваздухоплове и у складу са условима из Прилога 2. овог правилника.

Летење у забрањеној и условно забрањеној зони

Члан 14.

Није дозвољено летење ваздухопловом у забрањеној зони.

Летење ваздухопловом у условно забрањеној зони је допуштено у складу са условима које одреди надлежан орган према одредбама закона којим се уређује ваздушни саобраћај.

Забрањене зоне и условно забрањене зоне објављују се у Интегрисаном ваздухопловном информативном пакету.

Спречавање судара

Члан 15.

Одредбе овог правилника не ослобађају одговорности вођу ваздухоплова за предузимање свих потребних радњи у циљу спречавања судара, укључујући и радње које је предузео на основу упутства добијеног од система за спречавање судара у ваздуху (ACAS).

Близина другог ваздухоплова

Члан 16.

Није дозвољено коришћење ваздухоплова на таквој удаљености од другог ваздухоплова која може да створи опасност од судара.

Првенство пута

Члан 17.

Вођа ваздухоплова који има првенство пута дужан је да задржи правац и брзину ваздухоплова.

Вођа ваздухоплова је дужан да уступи првенство пута другом ваздухоплову, ако је свестан чињенице да су маневарске способности другог ваздухоплова нарушене.

Вођа ваздухоплова који је у обавези да уступи право првенства дужан је да избегне прелетање изнад другог ваздухоплова, испод или испред њега, осим ако је довољно удаљен од другог ваздухоплова, узимајући у обзир могући утицај турбуленције у трагу ваздухоплова.

Летење у сусрет

Члан 18.

Ако два ваздухоплова лете непосредно или приближно у сусрет један другом и ако постоји опасност од судара, сваки ваздухоплов мора да скрене у своју десну страну.

Конвергенција

Члан 19.

Ако два ваздухоплова конвергирају један другом на приближно истој висини, првенство пута има ваздухоплов који се налази са десне стране другог ваздухоплова, осим ако:

- 1) ваздухоплов са сопственим погоном, тежи од ваздуха, уступа првенство пута ваздушном броду, једрилици и балону;
- 2) ваздушни брод уступа првенство пута једрилици и балону;
- 3) једрилица уступа првенство пута балону;
- 4) ваздухоплов са сопственим погоном уступа првенство пута ваздухоплову који вуче други ваздухоплов или објекат.

Претицање

Члан 20.

Ваздухоплов који претиче је ваздухоплов који се приближава другом ваздухоплову са задње стране у линији која са равни симетрије ваздухоплова који се налази испред њега чини угао мањи од 70° , тј. налази се у таквој позицији у односу на други ваздухоплов из које ноћу није видљиво ни лево ни десно навигационо светло ваздухоплова који се претиче.

Ваздухоплов који се претиче има првенство пута, а ваздухоплов који претиче, било да пење, снижава или лети хоризонтално, уступа првенство пута другом ваздухоплову скретањем у своју десну страну.

Накнадна измена у међусобном положају два ваздухоплова не ослобађа ваздухоплов који претиче обавезе из става 2. овог члана све док се ваздухоплови не нађу на безбедном растојању.

Једрилица која претиче друге једрилице може да промени курс скретањем у своју десну или леву страну.

Слетање, принудно слетање и полетање

Члан 21.

Ваздухоплов у лету или ваздухоплов који се креће по земљи или воденој површини уступа првенство пута ваздухоплову који слеће или се налази у фази завршног прилажења за слетање.

Када се два или више ваздухоплова тежих од ваздуха приближавају аеродрому или оперативном месту ради слетања, ваздухоплов на већој висини уступа првенство пута ваздухоплову на мањој висини, с тим да ваздухоплов на мањој висини не сме да пресеца пут или да претиче други ваздухоплов који се налази у фази завршног прилажења за слетање.

Изузетно од става 2. овог члана, ваздухоплов са сопственим погоном тежи од ваздуха уступа првенство пута једрилици.

Ваздухоплов уступа првенство пута ваздухоплову који принудно слеће.

Ваздухоплов који се креће по маневарским површинама аеродрома уступа првенство пута ваздухоплову који полеће или се припрема да полети.

Кретање ваздухоплова по површинама за кретање ваздухоплова и маневарским површинама

Члан 22.

У случају да постоји опасност од судара два ваздухоплова који се крећу по површини за кретање ваздухоплова на аеродрому или одговарајућем делу оперативног места, примењују се следећа правила:

- 1) ако се два ваздухоплова крећу у сусрет или приближно у сусрет један другом, оба ваздухоплова се заустављају или, ако је то могуће, скрећу у десну страну на растојање које обезбеђује безбедно мимоилажење;

2) ако путање кретања два ваздухоплова конвергирају, првенство пута има ваздухоплов са десне стране;

3) ваздухоплов кога претиче други ваздухоплов има првенство пута, а ваздухоплов који претиче мора да одржава безбедно растојање од ваздухоплова кога претиче.

Ваздухоплов који се креће по маневарским површинама на контролисаном аеродрому мора да се заустави и да чека на позицији за чекање за излазак на полетно-слетну стазу, све док аеродромска контрола летења не одобри излазак на полетно-слетну стазу или прелазак преко полетно-слетне стазе.

Ваздухоплов који се креће по маневарским површинама мора да се заустави испред упаљених пречки за заустављање и може да настави кретање у складу са ставом 2. овог члана кад се светла пречке искључе.

Кретање лица и возила на аеродрому

Члан 23.

Кретање лица или возила, укључујући ваздухоплове који се вуку, по маневарској површини аеродрома, контролише аеродромска контрола летења, ради избегавања опасности по њих или по ваздухоплове који слећу, рулају или полећу.

Када се примењују поступци у условима смањене видљивости:

1) активност лица и возила на маневарској површини аеродрома се ограничава на неопходни минимум, а посебна пажња се посвећује заштити *ILS/MLS* осетљиве зоне или зона, када се примењују поступци прецизног инструменталног прилажења у условима *CAT II* или *CAT III*;

2) минимално растојање између возила и ваздухоплова током рулања одређује пружалац услуга у ваздушној пловидби, а одобрава Директорат, узимајући у обзир расположива средства за контролу позиције;

3) када се на истој полетно-слетној стази истовремено примењују поступци прецизног инструменталног прилажења у условима *CAT II* или *CAT III* по *ILS/MLS*, морају да буду заштићене *ILS* или *MLS* критичне и осетљиве зоне, у зависности од тога која је рестриктивнија.

Возило које се користи за помоћ ваздухоплову у невољи има првенство пута у односу на сав други саобраћај који се одвија на површинама за кретање ваздухоплова.

Лица која управљају возилима на маневарској површини морају да се придржавају следећих правила:

1) ваздухоплов који слеће, полеће, који се креће или је вучен по маневарској површини има првенство пута у односу на возила;

2) возила која вуку ваздухоплове имају првенство пута у односу на друга возила;

3) првенство пута између возила одређује јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају;

4) независно од тачака 1-3) овог става, возила и возила која вуку ваздухоплове морају да поступају по инструкцијама које издаје аеродромска контрола летења.

Обавезна светла на ваздухоплову

Члан 24.

Током летења ноћу на ваздухоплову морају да буду укључена следећа светла:

1) светла за спречавање судара, и

2) навигациона светла намењена да покажу посматрачу релативну путању ваздухоплова, с тим да не смеју да се користе друга светла која би могла да се погрешно протумаче као навигациона светла, или

3) позициона светла, када су у питању балони.

На ваздухоплову:

1) који се креће ноћу по површини за кретање ваздухоплова морају да буду укључена навигациона светла намењена да покажу посматрачу релативну путању ваздухоплова, с тим да не смеју да се користе друга светла која би могла да се погрешно протумаче као навигациона светла;

2) који се креће ноћу по површини за кретање ваздухоплова морају да буду укључена светла намењена да означе истурене тачке његове структуре, колико год је то могуће, осим ако је паркиран и на други начин одговарајуће осветљен;

3) који се креће ноћу на сопствени погон или се превлачи по површини за кретање ваздухоплова морају да буду укључена светла намењена да привуку пажњу на ваздухоплов;

4) који се ноћу налази на површини за кретање ваздухоплова, а чији су мотори у раду, морају да буду укључена светла која показују да су мотори у раду.

У току лета ваздухоплова који је опремљен светлима за спречавање судара, та светла морају да буду укључена и током дана.

У току дана укључена светла мора да има ваздухоплов:

1) који се креће на сопствени погон или се превлачи по површини за кретање ваздухоплова и који је опремљен светлима за спречавање судара из става 2. тачка 3) овог члана; или

2) који се налази на површини за кретање ваздухоплова и који је опремљен светлима из става 2. тачка 4) овог члана.

Изузетно од ст. 1-4. овог члана, пилот може да искључи или смањи интензитет трепћућих светала којима је ваздухоплов опремљен, ако она негативно утичу или би могла да утичу на успешно обављање дужности или могу да доведу до заслепљивања лица која се налазе изван ваздухоплова.

Симулирани инструментални летови

Члан 25.

Није дозвољено летење ваздухопловом у симулираним инструменталним условима, осим:

1) ако су у ваздухоплову уграђене дупле команде које су у пуној функцији; и

2) ако други одговарајуће оспособљени пилот (тзв. безбедносни пилот) седи за командама у улози безбедносног пилота за лице које лети у симулираним инструменталним условима.

Безбедносни пилот мора да има одговарајуће видно поље испред и са сваке бочне стране ваздухоплова или да се одговарајуће оспособљени посматрач који може да комуницира са безбедносним пилотом, налази на месту у ваздухоплову са којег његово видно поље на одговарајући начин допуњава видно поље безбедносног пилота.

Летење на аеродрому и у његовој близини

Члан 26.

Пилот који управља ваздухопловом на аеродрому или у његовој близини дужан је да:

1) осматра друге ваздухоплове у саобраћају, како би избегао судар;

2) избегне други ваздухоплов или прилагоди своју путању путањама других ваздухоплова;

3) након полетања и у фази прилажења за слетање скрене у леву страну, осим ако је другачије прописано или је добио другачије упутство од јединице контроле летења и осим ако је у питању балон;

4) полеће и слеће уз ветар, осим ако другачије налаже безбедност ваздушног саобраћаја, конфигурација полетно-слетне стазе или услови саобраћаја и осим ако је у питању балон.

Коришћење ваздухоплова на воденој површини

Члан 27.

Ако се два ваздухоплова или ваздухоплов и пловни објекат приближавају један другом и постоји опасност од судара, пилот ваздухоплова мора да узме у обзир постојеће околности и услове, укључујући ограничења другог ваздухоплова или пловног објекта.

У случају конвергенције ваздухоплова и другог ваздухоплова или пловног објекта првенство пута има ваздухоплов који се налази са десне стране, на начин који обезбеђује безбедно растојање између њих.

Ако се ваздухоплов креће непосредно или приближно у сусрет другом ваздухоплову или пловном објекту дужан је да скрене удесно, на начин који обезбеђује безбедно растојање између њих.

Ваздухоплов или пловни објекат који се претиче има првенство пута, при чему ваздухоплов који претиче мора да промени свој правац на начин којим се обезбеђује безбедно растојање између њих.

Ваздухоплов који слеће или полеће са водене површине мора да одржава довољно растојање од пловних објеката и да не угрожава њихово кретање.

У току ноћи ваздухоплов на воденој површини мора да има упаљена светла на начин који је прописан Конвенцијом о међународним правилима за спречавање судара на мору, а ако то није могуће, ваздухоплов мора да има упаљена она светла која су по карактеристикама и положају најсличнија светлима које прописује та конвенција.

Сигнали

Члан 28.

Након што примети или прими било који од сигнала из Прилога 1. овог правилника, пилот ваздухоплова мора да предузме радњу која се захтева у складу са значењем датог сигнала.

Сигнали из Прилога 1. овог правилника имају искључиво оно значење које је наведено у том прилогу, користе се само у наведену сврху и не смеју да се користе слични сигнали чија употреба може да доведе до забуне.

Лице које даје сигнале (у даљем тексту: сигналиста) је дужно да сигнале из Прилога 1. овог правилника даје на јасан и прецизан начин.

Послове сигнаliste могу да обављају само лица која су за то стручно оспособљена и квалификована.

Приликом обављања послова сигналиста је дужан да носи флуоресцентни идентификациони прслук како би посада ваздухоплова могла да га препозна као лице одговорно за давање сигнала.

За давање сигнала при дневној светлости користе се флуоресцентне палице, рукавице или предмети чији је облик сличан рекетима за стони тенис, а ноћу и у условима смањене видљивости користе се палице које емитују светлост.

Време

Члан 29.

За изражавање времена користи се Координирано универзално време (*Coordinated Universal Time, UTC*) изражено у часовима, минутима и, када је потребно, секундама, у двадесетчетворочасовном облику, рачунајући од поноћи.

Провера времена се врши пре почетка контролисаног лета и у току лета ако је то потребно.

Ако се време користи у комуникацији дата линком, тачност мора да буде у границама од једне секунде у односу на Координирано универзално време.

Пре него што ваздухоплов започне рулање ради полетања, аеродромска контрола летења обавештава пилота о тачном времену, осим ако не постоји споразум да о томе обавештење добија из других извора.

Надлежна *ATS* јединица обавештава посаду ваздухоплова о тачном времену на њен захтев, при чему се време заокружује на најближи минут.

План лета

Члан 30.

Пилот или друго овлашћено лице доставља надлежној *ATS* јединици податке о намераваном лету или делу лета у форми плана лета.

План лета садржи потпуне информације за цео лет или ограничени број информација потребних за добијање одобрења за део лета (као што је пресецање ваздушног пута, полетање односно слетање на контролисани аеродром, и сл).

Подношење плана лета

Члан 31.

План лета се подноси пре сваког:

- 1) лета или дела лета коме се пружају услуге контроле летења;
- 2) *IFR* лета унутар саветодавног ваздушног простора;
- 3) лета који се одвија унутар или кроз одређену област или дуж руте за пружање услуга информисања ваздухоплова у лету, услуга узбуњивања и услуга трагања и спасавања, а коју је одобрио надлежни орган;
- 4) лета који се одвија унутар или кроз одређену област или дуж руте која је одређена да би се олакшала координација са одговарајућим јединицама за контролу војног летења или надлежним *ATS* јединицама суседних држава, у циљу спречавања евентуалног пресретања ради идентификације;
- 5) лета који се одвија преко међудржавних граница, осим ако другачије одреде државе чије се границе прелећу;
- 6) лета који се одвија ноћу, ако се напушта близина аеродрома.

План лета се подноси и за лет који се у целости одвија у класи *G* ваздушног простора, с тим да оператер аеродрома на коме је успостављена аеродромска саобраћајна зона подноси један план лета за све ваздухоплове који лете у тој зони, за све време док је та зона активна.

План лета се подноси надлежној *ATS* јединици пре поласка или се у току лета предаје радио-везом надлежној *ATS* јединици, осим ако је план лета већ поднет скупним планом лета.

План лета, за лет који се планира преко међудржавних граница или коме се пружа услуга контроле летења или саветодавна услуга у ваздушном саобраћају, подноси се најкасније 60 минута пре поласка, или ако се предаје у току лета, мора да се преда тако да га надлежна *ATS* јединица прими најкасније 10 минута пре него што ваздухоплов стигне до:

- 1) намераване тачке уласка у контролисану зону или саветодавни ваздушни простор; или
- 2) тачке пресецања ваздушног пута или саветодавне руте.

План лета, за лет који се планира у ваздушном простору Републике Србије, подноси се најкасније 30 минута пре поласка.

Садржина плана лета

Члан 32.

План лета мора да садржи следеће информације:

- 1) идентификацију ваздухоплова;
- 2) правила по којима се планира одвијање лета и врсту лета;
- 3) број и тип ваздухоплова и категорију турбуленције у трагу;
- 4) опрему ваздухоплова;
- 5) аеродром или оперативно место са кога ваздухоплов полеће;
- 6) предвиђено време поласка;
- 7) брзину крстарења;
- 8) висину крстарења;
- 9) планирану руту;
- 10) аеродром одредишта или оперативно место и укупно предвиђено време трајања лета;
- 11) алтернативне аеродроме или оперативна места;
- 12) највеће могуће трајање лета са расположивом количином горива у ваздухоплову;
- 13) укупан број лица у ваздухоплову;
- 14) опрему ваздухоплова која се користи у случају нужде и опрему ваздухоплова која се користи за преживљавање;
- 15) остале информације.

Ако се план лета предаје у току лета, додатне информације о том лету могу да се добију на аеродрому или оперативном месту са којег је ваздухоплов полетео, а уместо информације о предвиђеном времену поласка даје се време доласка на прву тачку на рути.

План лета мора да садржи примењиве информације из става 1. овог члана за целу руту или део руте за који се план лета подноси.

Измене плана лета

Члан 33.

Све измене плана лета поднетог за *IFR* лет или за *VFR* лет који се одвија као контролисани лет, пријављују се одговарајућој *ATS* јединици чим је то изводљиво.

За остале *VFR* летове пријављују се само значајне измене плана лета одговарајућој *ATS* јединици, чим је то изводљиво.

Подаци о највећем могућем трајању лета са расположивом количином горива у ваздухоплову, као и подаци о укупном броју лица у ваздухоплову, који су поднети пре почетка лета, а који су промењени до поласка ваздухоплова, представљају значајне промене плана лета и као такви морају да буду пријављени.

Затварање плана лета

Члан 34.

Вођа ваздухоплова је дужан да, што је пре могуће, а најкасније 30 минута по слетању, поднесе извештај о доласку надлежној *ATS* јединици на аеродрому доласка.

Извештај из става 1. овог члана се подноси лично, радио-везом, телефоном или дата линком, за сваки лет за који је план лета поднет, за цео лет или део лета до аеродрома одредишта.

Извештај о доласку се не подноси након слетања ваздухоплова на аеродром на коме се пружају услуге у ваздушном саобраћају, ако је радио-везом или визуелним сигнаlima потврђено да је слетање уочено.

Ако је план лета поднет само за део лета који није преостали део до аеродрома одредишта, план лета мора да буде затворен подношењем извештаја надлежној *ATS* јединици, на њен захтев.

Ако на аеродрому или оперативном месту доласка не постоји *ATS* јединица, вођа ваздухоплова подноси извештај о доласку одмах након слетања на најбржи начин надлежној *ATS* јединици.

Ако је познато да су средства комуникације на аеродрому или оперативном месту доласка неодговарајућа, а на земљи нема других могућности за подношење извештаја о доласку, вођа ваздухоплова непосредно пре слетања радио-везом преноси надлежној *ATS* јединици поруку која одговара извештају о доласку.

Извештај о доласку садржи следеће информације: идентификацију ваздухоплова, аеродром или оперативно место поласка, аеродром одредишта или оперативно место (само у случају промењеног места слетања), аеродром или оперативно место доласка и време доласка.

Видљивост и минимална удаљеност од облака у *VMC*

Члан 35.

Видљивост и минимална удаљеност од облака у *VMC* су дати у Табели 1. овог правилника.

Табела 1.*

Апсолутна висина	Класа ваздушног простора	Видљивост у лету	Удаљеност од облака
На и изнад 3.050 <i>m</i> (10.000 <i>ft</i>) <i>AMSL</i> (изнад средњег нивоа мора)	<i>A**B C D E F G</i>	8 <i>km</i>	1.500 <i>m</i> хоризонтално 300 <i>m</i> (1.000 <i>ft</i>) вертикално
Од 900 <i>m</i> (3.000 <i>ft</i>) <i>AMSL</i> до 3.050 <i>m</i> (10.000 <i>ft</i>) <i>AMSL</i> или изнад 300 <i>m</i> (1.000 <i>ft</i>) изнад терена, зависно од тога шта је више	<i>A**B C D E F G</i>	5 <i>km</i>	1.500 <i>m</i> хоризонтално 300 <i>m</i> (1.000 <i>ft</i>) вертикално
На и испод 900 <i>m</i> (3.000 <i>ft</i>) <i>AMSL</i> или 300 <i>m</i> (1.000 <i>ft</i>) изнад терена, зависно од тога шта је више	<i>A**B C D E</i>	5 <i>km</i>	1.500 <i>m</i> хоризонтално 300 <i>m</i> (1.000 <i>ft</i>) вертикално
	<i>F G</i>	5 <i>km</i> ***	Ван облака уз стални визуелни контакт са тлом

* Када је прелазна апсолутна висина мања од 3.050 *m* (10.000 *ft*) *AMSL*, уместо 10.000 *ft* користи се *FL* 100.

** *VMC* минимуми у ваздушном простору класе *A* дати су као упутство за пилоте и не подразумевају прихватање *VFR* летова у ваздушном простору класе *A*.

*** (а) Видљивост у лету не мања од 1.500 *m* дозвољена је за летове који се одвијају:

- при брзинама од 140 *kts IAS* или мањим, при којима је могуће благовремено уочавање другог саобраћаја или препрека ради избегавања судара; или
- у околностима где је вероватноћа одвијања другог саобраћаја веома мала, нпр. у областима с малим обимом саобраћаја и при обављању посебних делатности у ваздушном саобраћају на малим висинама.

(б) Хеликоптерима је дозвољено да лете при видљивости у лету мањој од 1.500 *m*, али не мањој од 800 *m*, ако врше маневре брзинама при којима је могуће благовремено уочавање другог саобраћаја или препрека, ради избегавања судара. Летење при видљивости у лету мањој од 800 *m*

се дозвољава у посебним случајевима, као што су медицински летови, летови у циљу трагања и спасавања и гашења пожара.

Правила визуелног летења (VFR)

Члан 36.

VFR лет се обавља у условима видљивости и удаљености од облака једнаким или већим од оних које су наведене у Табели 1. овог правилника, осим ако се обавља као специјалан VFR лет.

Изузев ако је од јединице контроле летења добијено одобрење за специјалан VFR лет, вођа ваздухоплова који обавља VFR лет не сме да полети или да слети на аеродром унутар контролисане зоне, да уђе у аеродромску саобраћајну зону нити у аеродромски саобраћајни круг, ако је на основу објављених метеоролошких извештаја:

- 1) база облака нижа од 450 *m* (1.500 *ft*), или
- 2) видљивост при земљи мања од 5 *km*.

VFR летови ноћу

Члан 37.

VFR летови могу да се одвијају ноћу, под следећим условима:

1) ако ваздухоплов напушта близину аеродрома, план лета се предаје у складу са чланом 31. став 1. тачка б) овог правилника;

2) посада ваздухоплова је дужна да успостави и одржава двосмерну радио-везу на одговарајућем каналу надлежне *ATS* јединице, када је то могуће;

3) примењују се минималне вредности за *VMC* видљивост и удаљеност од облака како је наведено у Табели 1. овог правилника, осим што:

- (1) база облака не сме да буде нижа од 450 *m* (1.500 *ft*);
- (2) одредбе о смањеној видљивости у лету наведене у Табели 1. под (а) и (б) овог правилника се не примењују, са изузетком тачке 4) овог става;
- (3) у ваздушном простору класе *B*, *C*, *D*, *E*, *F* и *G*, на и испод 900 *m* (3.000 *ft*) изнад средњег нивоа мора (*MSL*) или 300 *m* (1.000 *ft*) изнад терена, у зависности од тога шта је више, пилот мора да одржава стални визуелни контакт са тлом;
- (4) за хеликоптере у *F* и *G* класама ваздушног простора на и испод 900 *m* (3.000 *ft*) изнад средњег нивоа мора (*MSL*) или 300 *m* (1.000 *ft*) изнад терена, у зависности од тога шта је више, видљивост у лету не сме да буде мања од 3 *km*, под условом да пилот одржава стални визуелни контакт са тлом и да маневрише брзином при којој постоји могућност благовременог уочавања другог саобраћаја или препрека ради избегавања судара;

4) за летење хеликоптера у посебним случајевима, као што су медицински летови, летови у циљу трагања и спасавања и гашења пожара, пружалац услуга контроле летења може да одобри летење при мањој висини базе облака, видљивости и минималној удаљености од облака од оних које су наведене у тачки 3) овог става;

5) осим ако је потребно за полетање или слетање ваздухоплова или ако то одобри Директорат, VFR лет ноћу одвија се на висини која није мања од прописане минималне висине лета или, ако минимална висина лета није прописана:

- (1) изнад брдског или планинског подручја, на висини не мањој од 600 *m* (2.000 *ft*) изнад највише препреке која се налази унутар круга чији је полупречник 8 *km*, рачунајући од предвиђене позиције ваздухоплова;

(2) у осталим подручјима, на висини не мањој од 300 *m* (1.000 *ft*) изнад највише препреке која се налази унутар круга чији је полупречник 8 *km*, рачунајући од предвиђене позиције ваздухоплова.

VFR - Минималне висине

Члан 38.

Осим ако је потребно за полетање или слетање ваздухоплова или ако то одобри Директорат, *VFR* летови не могу да се обављају:

1) изнад густо насељених делова градова, места или насеља или изнад скупова лица на отвореном простору, на висини мањој од 300 *m* (1.000 *ft*) изнад највише препреке унутар круга полупречника 600 *m* од ваздухоплова;

2) у подручјима која нису обухваћена тачком 1), на висини мањој од 150 *m* (500 *ft*) изнад тла или воде или 150 *m* (500 *ft*) изнад највише препреке унутар круга полупречника 150 *m* од ваздухоплова.

VFR летови у крстарењу

Члан 39.

Осим ако је другачије одобрила надлежна јединица контроле летења, *VFR* летови у крстарењу на висинама изнад 900 *m* (3.000 *ft*) изнад земље или воде, морају да се одвијају на висини крстарења која одговара смеру линије пута из табеле нивоа крстарења која је дата у Прилогу 3. овог правилника.

VFR летови морају да испуњавају услове из подзаконског прописа којим се регулише начин пружања услуга у ваздушном саобраћају:

1) ако се одвијају у ваздушном простору класе *B*, *C* и *D*;

2) ако су део аеродромског саобраћаја на контролисаним аеродромима, или

3) ако се обављају као специјални *VFR* летови.

Промена VFR лета у IFR лет

Члан 40.

Посада ваздухоплова који лети у складу са правилима визуелног летења (*VFR*) унутар или ка областима или дуж рута које је одобрио надлежни орган у складу са чланом 31. став 1. тач. 3) или 4) овог правилника, мора стално да слуша гласовну комуникацију ваздух-земља на одговарајућем комуникационом каналу и, по потреби, извештава *ATS* јединицу која пружа услуге информисања ваздухоплова у лету о својој позицији.

Вођа ваздухоплова који лети у складу са правилима визуелног летења (*VFR*), а жели да настави лет у складу са правилима инструменталног летења (*IFR*), мора да:

1) пријави измене које треба унети у важећи план лета; или

2) у складу са чланом 31. став 1. овог правилника, поднесе план лета надлежној *ATS* јединици што је пре могуће и прибави одобрење, пре него што настави лет у складу са правилима инструменталног летења (*IFR*) кад се налази у контролисаном ваздушном простору.

Специјални VFR лет у контролисаним зонама

Члан 41.

Специјални *VFR* лет може да се обавља унутар контролисане зоне ако добије одобрење контроле летења.

Осим услова из става 1. овог члана, морају да буду испуњени следећи додатни услови:

1) за пилота:

- (1) да се лет одвија изван облака и уз стални визуелни контакт са тлом;
- (2) видљивост у лету не сме да буде мања од 1.500 *m* или за хеликоптере мања од 800 *m*;
- (3) да се лет одвија брзином од 140 *kts IAS* или мањом, при којој је могуће благовремено уочавање другог саобраћаја или препрека ради избегавања судара;

2) за контролу летења:

- (1) да се лет одвија само у току дана, ако другачије не одобри Директорат;
- (2) видљивост при земљи не сме да буде мања од 1.500 *m* или за хеликоптере мања од 800 *m*;
- (3) база облака не сме да буде нижа од 180 *m* (600 *ft*).

Изузетно од става 2. овог члана, у случају хитних медицинских летова, летова у циљу трагања и спасавања и гашења пожара, летови хеликоптера могу да се обављају под условима који су одобрени од стране Директората.

***IFR* - Опрема ваздухоплова**

Члан 42.

Ваздухоплов мора да буде опремљен инструментима и навигационом опремом који су одговарајући за руту по којој ваздухоплов лети и који су предвиђени прописима којима се уређује обављање делатности у ваздушном саобраћају.

***IFR* - Минималне висине**

Члан 43.

IFR лет се одвија на висини која није мања од прописане минималне висине лета, осим ако је то потребно за полетање или слетање ваздухоплова или ако то изузетно одобри Директорат.

Ако минимална висина лета није прописана, *IFR* лет се обавља:

- 1) изнад брдског или планинског подручја, на висини која је најмање 600 *m* (2.000 *ft*) изнад највише препреке која се налази унутар круга чији је полупречник 8 *km*, рачунајући од предвиђене позиције ваздухоплова;
- 2) у осталим подручјима, на висини која је најмање 300 *m* (1.000 *ft*) изнад највише препреке која се налази унутар круга чији је полупречник 8 *km*, рачунајући од предвиђене позиције ваздухоплова.

Промена *IFR* лета у *VFR* лет

Члан 44.

Ако одлучи да промени правила по којима се одвија лет из *IFR* у *VFR*, вођа ваздухоплова је дужан да обавести надлежну *ATS* јединицу о томе да је *IFR* лет прекинут и да пријави измене које треба унети у важећи план лета.

Ако ваздухоплов, на лету који се одвија по *IFR* правилима, лети у визуелним метеоролошким условима или наилази на њих, вођа ваздухоплова не сме да прекине *IFR* лет, осим ако очекује и намерава да, у разумном временском периоду, настави лет у непрекидним визуелним метеоролошким условима.

***IFR* летови унутар контролисаног ваздушног простора**

Члан 45.

IFR лет у контролисаном ваздушном простору се одвија у складу са прописом којим се уређује пружање услуга у ваздушном саобраћају.

IFR лет у фази крстарења у контролисаном ваздушном простору се одвија на висини крстарења или, ако је надлежна *ATS* јединица одобрила пењање у крстарењу, *IFR* лет може да се одвија између два нивоа лета или изнад нивоа лета из табеле нивоа крстарења која је дата у Прилогу 3. овог правилника.

Корелација нивоа лета са линијом пута дата у Прилогу 3. овог правилника се не примењује ако је другачије назначено у одобрењу контроле летења или објављено у *AIP*.

***IFR* летови изван контролисаног ваздушног простора**

Члан 46.

IFR лет у фази крстарења изван контролисаног ваздушног простора се одвија на висини крстарења која одговара линији пута ваздухоплова, као што је дато у табели нивоа крстарења из Прилога 3. овог правилника, осим ако је за лет на или испод 900 *m* (3.000 *ft*) изнад средњег нивоа мора Директорат другачије одредио.

Комуникација

Члан 47.

Посада ваздухоплова који лети у складу са *IFR* правилима изван контролисаног ваздушног простора, али унутар или ка областима или дуж рута које је одобрио надлежни орган у складу са чланом 31. став 1. тач. 3) или 4) овог правилника, мора стално да слуша гласовну комуникацију ваздух-земља на одговарајућем комуникационом каналу и да успостави, по потреби, двосмерну комуникацију са *ATS* јединицом која пружа услуге информисања ваздухоплова у лету.

Извештај о позицији

Члан 48.

Ако се *IFR* лет одвија изван контролисаног ваздушног простора и ако је прописано да посада ваздухоплова слуша гласовну комуникацију ваздух-земља на одговарајућем комуникационом каналу и да, по потреби, успостави двосмерну комуникацију са *ATS* јединицом која пружа услуге информисања ваздухоплова у лету, посада ваздухоплова је дужна да извештава о позицији ваздухоплова на начин који је прописан у правилнику којим се уређује пружање услуга у ваздушном саобраћају.

Радње незаконитог ометања

Члан 49.

Посада ваздухоплова који је предмет радње незаконитог ометања је дужна да настоји да постави транспондер на код 7500 и да обавести надлежну *ATS* јединицу о свим значајним околностима које су у вези са ометањем и о сваком одступању од важећег плана лета које околности захтевају, са циљем да омогући *ATS* јединици да обезбеди приоритет том ваздухоплову и смањи на минимум могућност конфликта са другим ваздухопловима.

Ако је ваздухоплов предмет радње незаконитог ометања, посада ваздухоплова је дужна да покуша слетање, што је пре могуће, на најближи погодан аеродром или на аеродром који одреди тело надлежно за управљање кризном ситуацијом, осим ако стање у ваздухоплову не налаже другачије.

Ако је ваздухоплов који је предмет радње незаконитог ометања на земљи, посада ваздухоплова је дужна да настоји да обустави све радње у вези са полетањем до престанка незаконитог ометања, осим ако стање у ваздухоплову не налаже другачије.

Пресретање ваздухоплова

Члан 50.

Пресретање ваздухоплова у ваздушном простору Републике Србије, као крајња мера, се врши:

- 1) у циљу идентификације ваздухоплова;
- 2) ако је потребно да се ваздухоплов врати на планирану путању лета;
- 3) ако је потребно да се ваздухоплов усмери ван граница ваздушног простора Републике Србије;
- 4) ако је потребно да се ваздухоплов удаљи од забрањене, условно забрањене или опасне зоне или густо насељене области; или
- 5) ако се ваздухоплов води ради слетања на додељени аеродром.

Пресретање и праћење ваздухоплова може да се врши и на захтев посаде ваздухоплова у опасности.

Вежба пресретања ваздухоплова може да се предузме само ако је претходно договорена са вођом ваздухоплова који се пресеће и ако је о пресретању обавештена надлежна јединица контроле летења.

Инструкције за наставак лета и друге одговарајуће информације се предају пресретнутом ваздухоплову радио-везом, ако радио-веза може да се успостави.

Ако се захтева да пресретнути ваздухоплов слети на територији Републике Србије, аеродром одређен за слетање мора да буде погодан за безбедно слетање тог типа ваздухоплова.

Дужности вође пресретнутог ваздухоплова

Члан 51.

Вођа пресретнутог ваздухоплова дужан је да:

- 1) одмах поступи по упутству ваздухоплова пресретача, при чему тумачи примљене визуелне сигнале и одговара на њих у складу са значењима сигнала из Табела 2. и 3. овог овог правилника;
- 2) обавести надлежну *ATS* јединицу, ако је то могуће;
- 3) покуша да успостави радио-везу са ваздухопловом пресретачем или са јединицом која наводи ваздухоплов пресретач, упућујући општи позив на фреквенцији за случај нужде (121,5 *MHz*) и саопштавајући идентитет пресретнутог ваздухоплова и врсту лета. Ако не успостави радио-везу, вођа ваздухоплова је дужан да понови позив на фреквенцији 243 *MHz*, ако је то изводљиво;
- 4) ако је пресретнути ваздухоплов опремљен *SSR* транспондером, постави мод *A*, код 7700, осим ако добије другачије упутство од надлежне *ATS* јединице;
- 5) ако пресретнути ваздухоплов поседује *ADS-B* или *ADS-C* опрему, изабере одговарајућу функцију за случај нужде, осим ако добије другачије упутство од надлежне *ATS* јединице.

Табела 2.

Сигнали које шаље ваздухоплов пресретач и одговори пресретнутог ваздухоплова

Редни број	Сигнали ваздухоплова ПРЕСРЕТАЧА	Значење	Одговори ПРЕСРЕТНУТОГ ваздухоплова	Значење
1.	ДАЋУ или НОЋУ - „Махање” крилима и трептање	Пресретнути сте. Пратите ме.	ДАЋУ или НОЋУ - „Махање” крилима и	Разумео, поступићу по

	<p>навигационих светала у неправилним интервалима (и светала за слетање ако је у питању хеликоптер) с позиције незнатно изнад и испред, и обично лево од пресретнутог ваздухоплова (или десно, ако је пресретнути ваздухоплов хеликоптер), а након примљеног потврдног одговора, врши се лагани хоризонтални заокрет, обично у лево (или у десно, ако је у питању хеликоптер) у жељени курс.</p> <p><i>Напомена 1. Метеоролошки услови или терен могу условити да ваздухоплов пресретач промени своју позицију и правац заокрета у односу на наведено под редним бројем 1.</i></p> <p><i>Напомена 2. Ако пресретнути ваздухоплов не може да одржава брзину ваздухоплова пресретача, пресретач кружи и маше крилима сваки пут када прође пресретнути ваздухоплов.</i></p>		трептање навигационих светала у неправилним интервалима и праћење пресретача.	упутству.
2.	ДАЊУ или НОЋУ - Нагло удаљавање од пресретнутог ваздухоплова у пењућем заокрету од 90° или више, без пресецања путање лета пресретнутог ваздухоплова.	Можете наставити.	ДАЊУ или НОЋУ - „Махање” крилима.	Разумео, поступићу по упутству.
3.	ДАЊУ или НОЋУ - Извлачење стајног трапа (ако ваздухоплов има увлачећи стајни трап) и стално упаљено светло за слетање и прелетање полетно-слетне стазе у употреби или ако је пресретнути ваздухоплов хеликоптер, прелетање површине за слетање хеликоптера. Ако су у питању хеликоптери, хеликоптер пресретач прилази за слетање и лебди у близини површине за слетање.	Слетите на овај аеродром.	ДАЊУ или НОЋУ - Извлачење стајног трапа (ако ваздухоплов има увлачећи стајни трап) и стално упаљено светло за слетање и праћење пресретача и, ако се након прелетања полетно-слетне стазе у употреби или површине за слетање хеликоптера сматра да је слетање безбедно, наставити са слетањем.	Разумео, поступићу по упутству.

Табела 3.

Сигнали које шаље пресретнути ваздухоплов и одговори ваздухоплова пресретача

<i>Редни број</i>	<i>Сигнали ПРЕСРЕТНУТОГ ваздухоплова</i>	<i>Значење</i>	<i>Одговори ваздухоплова ПРЕСРЕТАЧА</i>	<i>Значење</i>
-------------------	--	----------------	---	----------------

4.	ДАЊУ или НОЋУ - Увлачење стајног трапа (ако ваздухоплов има увлачећи стајни трап) и трептање светлима за слетање приликом надлетања полетно-слетне стазе у употреби или површине за слетање хеликоптера на висини од 300 m (1.000 ft) до 600 m (2.000 ft) (ако је у питању хеликоптер, на висини од 50 m (170 ft) до 100 m (330 ft)) изнад аеродрома и кружења изнад полетно-слетне стазе у употреби или површине за слетање хеликоптера. Ако не постоји могућност трептања светлима за слетање, трептати било којим расположивим светлима.	Аеродром који сте одредили је неодговарајући.	ДАЊУ или НОЋУ - Ако се жели да пресретнути ваздухоплов прати пресретача до алтернативног аеродрома, ваздухоплов пресретач увлачи стајни трап (ако ваздухоплов има увлачећи стајни трап) и користи сигнале под редним бројем 1 прописане за ваздухоплове пресретаче. Ако је одлучено да се пресретнути ваздухоплов пусти, пресретач користи сигнале под редним бројем 2 прописане за ваздухоплове пресретаче.	Разумео, пратите ме. Разумео, можете наставити.
5.	ДАЊУ или НОЋУ - Паљење и гашење свих расположивих светала у једнаким интервалима, тако да се јасно разликују од трептања светлима.	Не могу да извршим.	ДАЊУ или НОЋУ - Користити сигнале под редним бројем 2 прописане за ваздухоплове пресретаче.	Разумео.
6.	ДАЊУ или НОЋУ - Трептање свих расположивих светала у неједнаким интервалима.	У невољи сам.	ДАЊУ или НОЋУ - Користити сигнале под редним бројем 2 прописане за ваздухоплове пресретаче.	Разумео.

Објашњење упутстава примљених радио-везом

Члан 52.

Ако су упутства примљена радио-везом супротна упутствима примљена визуелним сигнаlima од ваздухоплова пресретача, вођа пресретнутог ваздухоплова мора хитно да тражи објашњење, настављајући да поступа по добијеним визуелним упутствима.

Ако су упутства примљена радио-везом из другог извора супротна упутствима која су примљена радио-везом од ваздухоплова пресретача, вођа пресретнутог ваздухоплова мора хитно да тражи објашњење, настављајући да поступа по упутствима примљеним од ваздухоплова пресретача.

Ако је у току пресретања успостављена радио-веза, али није могућа комуникација на истом језику, посаде пресретнутог ваздухоплова и ваздухоплова пресретача су дужне да покушају пренос и потврду упутстава и информација од суштинског значаја употребом фраза из Табела 4. и 5. овог правилника, при чему се свака фраза понавља два пута.

Табела 4.

Фразе које користи посада ваздухоплова пресретача		
Фраза	Изговор ¹	Значење
CALL SIGN	КОЛ САЈН	Који је ваш позивни знак?
FOLLOW	ФОЛ ОУ	Пратите ме.

<i>DESCEND</i>	<u>ДИ СЕНД</u>	Снижавајте.
<i>YOU LAND</i>	<u>ЈУ ЛЕНД</u>	Слетите на овај аеродром.
<i>PROCEED</i>	<u>ПРО СИД</u>	Можете да наставите.

Табела 5.

Фразе које користи посада пресретнутог ваздухоплова		
Фраза	Изговор ¹	Значење
<i>CALL SIGN</i> (<i>call sign</i>) ²	<u>КОЛ САЈН</u>	Мој позивни знак је (позивни знак).
<i>WILCO</i>	<u>ВИЛ КО</u>	Разумео, поступићу по упутству.
<i>CANNOT</i>	<u>КЕН НОТ</u>	Не могу да поступим по упутству.
<i>REPEAT</i>	<u>РИ ПИТ</u>	Поновите упутство.
<i>AM LOST</i>	<u>АМ ЛОСТ</u>	Не знам своју позицију.
<i>MAYDAY</i>	<u>МЕЈДЕЈ</u>	У невољи сам.
<i>HIJACK</i> ³	<u>ХАЈ-ЦЕК</u>	Отет сам.
<i>LAND</i> (<i>place name</i>)	<u>ЛЕНД</u>	Тражим слетање на (име аеродрома).
<i>DESCEND</i>	<u>ДИ-СЕНД</u>	Тражим снижавање.

1. У другој колони подвучени слогови се посебно наглашавају.
2. Позивни знак који се захтева је онај који се користи у радио-комуникацији са надлежном *ATS* јединицом и који одговара идентификацији ваздухоплова из плана лета.
3. У одређеним случајевима употреба фразе *HIJACK* није пожељна или неће бити могућа.

Поступци *ATS* јединице у случају пресретања ваздухоплова

Члан 53.

По сазнању да је у подручју њене надлежности пресретнут ваздухоплов, *ATS* јединица, у складу са околностима, предузима следеће мере:

- 1) покушава да успостави двосмерну комуникацију са посадом пресретнутог ваздухоплова путем било којег расположивог средства, укључујући фреквенцију за случај нужде (121,5 MHz), осим ако таква комуникација већ постоји;
- 2) обавештава пилота пресретнутог ваздухоплова о пресретању;
- 3) успоставља контакт са јединицом која води ваздухоплов пресретач и која одржава двосмерну комуникацију са посадом ваздухоплова пресретача и пружа јој расположиве информације у вези са пресретнутим ваздухопловом;
- 4) преноси поруке између ваздухоплова пресретача или јединице која води ваздухоплов пресретач и пресретнутог ваздухоплова, ако је потребно;
- 5) у блиској координацији са јединицом која води ваздухоплов пресретач предузима све неопходне мере у циљу одржавања безбедности пресретнутог ваздухоплова;
- 6) обавештава *ATS* јединице из суседних области информисања ваздухоплова у лету ако постоји могућност да је ваздухоплов залутао из тих области.

По сазнању да ваздухоплов који је пресретнут напустио подручје њене надлежности, *ATS* јединица, у складу са околностима, предузима следеће мере:

1) обавештава *ATS* јединицу која је надлежна за ваздушни простор у којем се пресретање одвија, пружајући јој све расположиве информације које могу да помогну у идентификацији ваздухоплова и предузимању мера из става 1. овог члана;

2) преноси поруке између пресретнутог ваздухоплова и надлежне *ATS* јединице, јединице која води ваздухоплов пресретач или ваздухоплова пресретача.

Врсте метеоролошких осматрања из ваздухоплова

Члан 54.

Посада ваздухоплова врши специјална и друга нередовна метеоролошка осматрања у току било које фазе лета ваздухоплова.

Специјална осматрања из ваздухоплова

Члан 55.

Специјална осматрања из ваздухоплова се врше када се на рути осмотре неки од следећих метеоролошких услова или се на рути наиђе на неки од тих услова:

- 1) умерена или јака турбуленција;
- 2) умерено или јако залеђивање;
- 3) јаки планински таласи;
- 4) грмљавинске непогоде без града (сакривене, маскиране, широко распрострањене или дуж линија непогода);
- 5) грмљавинске непогоде са градом (сакривене, маскиране, широко распрострањене или дуж линија непогода);
- 6) јаке прашинске или јаке пешчане олује;
- 7) облак вулканског пепела;
- 8) пре-еруптивна активност вулкана или ерупција вулкана.

Друга нередовна осматрања из ваздухоплова

Члан 56.

Ако се током лета на рути наиђе на неке метеоролошке услове који нису наведени у члану 55. овог правилника, као што су: смицање ветра и слично, а за које вођа ваздухоплова процени да могу утицати на безбедност или значајно утицати на ефикасност летења других ваздухоплова, вођа ваздухоплова о томе обавештава надлежну *ATS* јединицу, када је то изводљиво.

Извештавање о осматрању из ваздухоплова

Члан 57.

Посада ваздухоплова извештава надлежну *ATS* јединицу о специјалним и другим нередовним осматрањима у тренутку када је осматрање извршено или када је то изводљиво.

Осматрања из ваздухоплова се достављају као извештаји из ваздуха (*air-reports*) и морају да испуњавају техничке услове из Прилога 4. овог правилника.

Размена извештаја из ваздуха

Члан 58.

ATS јединица преноси, када је то изводљиво, специјалне и друге нередовне извештаје из ваздуха:

- 1) другим ваздухопловима;
- 2) придруженим метеоролошким бироима за бдење;
- 3) другим *ATS* јединицама.

Извештаји из ваздуха који се шаљу другим ваздухопловима понављају се у временском интервалу одређеном од надлежне *ATS* јединице.

Престанак важења других прописа

Члан 59.

Даном ступања на снагу овог правилника престају да важе Правилник о летењу ваздухоплова („Службени лист СФРЈ”, бр. 10/79, 4/83 и „Службени лист СРЈ”, број 40/95) и одредбе Правилника о начину издавања одобрења за летење ваздухоплова („Службени лист СФРЈ”, број 43/82) које се односе на потврђивање плана лета.

Ступање Правилника на снагу

Члан 60.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

Бр. 4/2-01-0009/2011-0003

У Београду, 16. јуна 2015. године

Директор,

Мирјана Чизмаров, с.р.

СИГНАЛИ

1. Сигнали за случајеве невоље и хитности

1.1. Опште

1.1.1. Поред наведеног у одредбама 1.2. и 1.3. ваздухоплов у невољи мора да искористи сва расположива средства да привуче пажњу, објави своју позицију и добије помоћ.

1.1.2. Поступци за телекомуникациони пренос сигнала за случајеве невоље и хитности морају да буду у складу са Анексом 10 Чикашке конвенције, Свеска II.

1.2. Сигнали за случај невоље

1.2.1. Следећи сигнали, употребљени заједно или одвојено, значе да прети озбиљна и непосредна опасност и да је потребна неодложна помоћ:

(а) радио-телеграфски или на други начин пренета порука *SOS* (Морзевом азбуком . . . - - - . . .);

(б) радио-телефонска порука за случај невоље која се састоји од изговорене речи МЕЈДЕЈ (*MAYDAY*);

(в) порука за случај невоље послата дата линком која преноси значење речи МЕЈДЕЈ (*MAYDAY*);

(г) појединачно и у кратким временским размацима испалене ракете или петарде које емитују црвено светло;

(д) сигналне ракете с падобраном које емитују црвено светло;

(ђ) подешавање транспондера на мод А, код 7700.

1.3. Сигнали хитности

1.3.1. Следећи сигнали, употребљени заједно или одвојено, значе да посада ваздухоплова жели да пошаље обавештење о тешкоћама због којих је присиљена да слети без тражења неодложне помоћи:

(а) наизменично укључивање и искључивање светла за слетање; или

(б) наизменично укључивање и искључивање навигационих светала, на такав начин да се разликује од трепћућих навигационих светала.

1.3.2. Следећи сигнали, употребљени заједно или одвојено, значе да посада ваздухоплова жели да пренесе веома хитну поруку која се тиче безбедности брода, ваздухоплова или другог превозног средства, укрцаног лица или лица које се налази у видокругу посаде:

(а) радио-телеграфски или на други начин пренета порука која садржи слова *XXX* (у Морзевом азбуци — . — — . — — . —);

(б) радио-телефонска порука за хитност која се састоји од изговорених речи ПАН, ПАН (*PAN, PAN*);

(в) порука за хитност послата дата линком која преноси значење речи ПАН, ПАН (*PAN, PAN*).

2. Визуелни сигнали за упозорење ваздухоплова који неовлашћено лети у или намерава да уђе у условно забрањену, забрањену или опасну зону

2.1. Када се визуелни сигнали користе да се упозори ваздухоплов који неовлашћено лети унутар или намерава да уђе у условно забрањену, забрањену или опасну зону дању или ноћу, серија пројектила испалених са земље у интервалима од 10 секунди, од којих сваки приликом сагоревања емитује зелено и црвено светло или звезде, указује ваздухоплову да лети унутар или намерава да уђе у условно забрањену, забрањену или опасну зону и да мора да предузме неопходне корективне мере.

3. Сигнали за аеродромски саобраћај

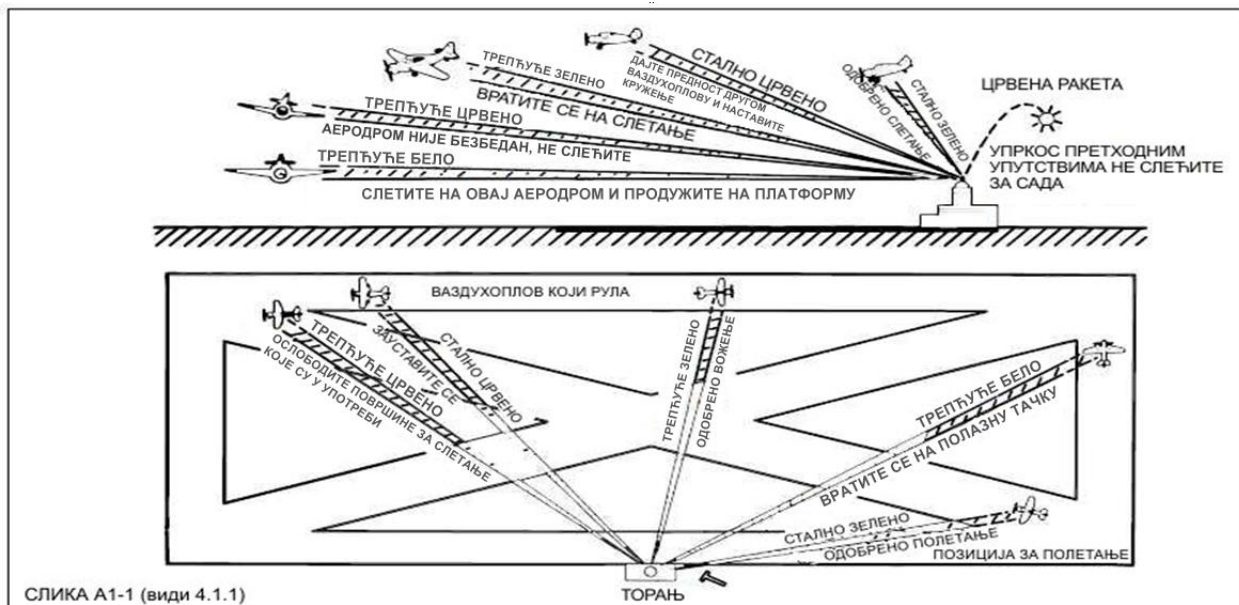
3.1. Светлосни и пиротехнички сигнали

3.1.1. Упутства

Табела AP 1 - 3

Светла		Знаци које контрола летења упућује:	
		Ваздухоплову у лету	Ваздухоплову на земљи
У смерено ка ваздухоплову на који се односи (види Сliku A1-1)	Стално зелено	Одобрено слетање	Одобрено полетање
	Стално црвено	Дајте предност другом ваздухоплову и наставите кружење	Зауставите се
	Трепћуће зелено	Вратите се на слетање *	Одобрено вожење
	Трепћуће црвено	Аеродром није безбедан, не слећите	Ослободите површине за слетање које су у употреби
	Трепћуће бело	Слетите на овај аеродром и продужите на платформу *	Вратите се на полазну тачку
Црвена ракета		Упркос претходним упутствима, не слећите за сада	

*Одобрње за слетање и вожење биће издато благовремено.



СЛИКА A1-1 (види 4.1.1)

3.1.2. Потврда вође ваздухоплова

(а) кад је у лету:

1) дању: „махањем” крилима, осим маневра за увођење у трећи или четврти заокрет у завршном прилазу;

2) ноћу: двоструким укључивањем и искључивањем светала за слетање или, уколико нема светала за слетање, двоструким укључивањем и искључивањем навигационих светала.

(б) кад је на земљи:

1) дању: покретањем крилаца или кормила правца;

2) ноћу: двоструким укључивањем и искључивањем светала за слетање или, уколико нема светала за слетање, двоструким укључивањем и искључивањем навигационих светала.

3.2. Визуелни сигнали на земљи

3.2.1. Забрана слетања

3.2.1.1. Хоризонтално постављена квадратна црвена плоча са две жуте дијагоналне пруге (Слика А1-2) постављена у сигналној зони значи да је слетање забрањено и да забрана може да траје дуже.



Слика А1-2

3.2.2. Потреба за посебним опрезом код прилажења или слетања

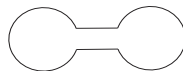
3.2.2.1. Хоризонтално постављена квадратна црвена плоча са једном жутом дијагоналном пругом (Слика А1-3) постављена у сигналној зони значи да је потребан посебан опрез у фази прилажења или слетања због лошег стања маневарских површина или другог разлога.



Слика А1-3

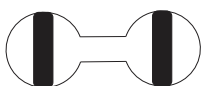
3.2.3. Употреба полетно-слетних и рулних стаза

3.2.3.1. Бела плоча у облику тега за вежбање (Слика А1-4) постављена у сигналној зони значи да се за полетање, слетање и вожење могу употребљавати само полетно-слетне и рулне стазе.



Слика А1-4

3.2.3.2. Бела плоча у облику тега за вежбање као у 3.2.3.1, али са по једном усправном црном пругом у кружним деловима плоче (Слика А1-5) хоризонтално постављена у сигналној зони значи да се за полетање и слетање могу користити само полетно-слетне стазе, али се остала кретања не ограничавају на полетно-слетне или рулне стазе.



Слика А1-5

3.2.4. Затворене полетно-слетне или рулне стазе

3.2.4.1. Крстови упадљиве беле или жуте боје (Слика А1-6), постављени хоризонтално на полетно-слетној или рулној стази или неком њиховом делу, означавају површину која није употребљива за кретање ваздухоплова.



Слика А1-6

3.2.5. Смер за полетање или слетање

3.2.5.1. Хоризонтално постављен знак у облику слова „Т” (Слика А1-7), беле или наранџасте боје, означава правац који ваздухоплов мора да користи при полетању и слетању и то паралелно дужем делу слова „Т” у смеру ка попречном делу слова „Т”. Ако се употребљава ноћу, знак „Т” мора да буде осветљен или оивичен белим светлима.



Слика А1-7

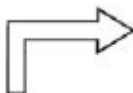
3.2.5.2. Двоцифрени број (Слика А1-8), постављен вертикално на контролном торњу или у његовој близини, показује ваздухоплову на маневарској површини смер полетања изражен у јединицама од 10°, заокружен на најближих 10° магнетног курса.



Слика А1-8

3.2.6. Промена смера у десно

3.2.6.1. Стрелица упадљиве боје усмерена у десно (Слика А1-9) постављена у сигналној зони или хоризонтално на крају полетно-слетне стазе или стазе у употреби означава да се пре слетања и после полетања врше десни заокрети.



Слика А1-9

3.2.7. АТS пријавни биро

3.2.7.1. Вертикално постављено слово С црне боје на жутој позадини (Слика А1-10) означава место где се налази АТS пријавни биро.



Слика А1-10

3.2.8. Летење једрилица

3.2.8.1. Хоризонтално постављен двоструки бели крст (Слика А1-11) у сигналној зони означава да једрилице користе аеродром и да је летење једрилица у току.



Слика А1-11

4. Сигнали сигнализисте


4.1. Сигнали које сигнализиста даје пилоту ваздухоплова


4.1.1. Сигнализиста који даје сигнале рукама или осветљеним палицама, како би га пилот лакше уочио, мора да је окренут лицем ка ваздухоплову и да стоји:


(а) са леве стране авиона где га пилот може најбоље уочити, ако се сигнали упућују авиону;


(б) на месту где га пилот може најбоље уочити, ако се сигнали упућују хеликоптеру.


4.1.2. Пре употребе следећих сигнала, сигнализиста мора да се увери да, у области унутар које се ваздухоплов води, нема предмета у које би ваздухоплов, поступајући у складу са чланом 28. став 1. овог правилника могао да удари.


	<p>*1. Сигнализиста код врха крила</p> <p>Десну руку испружити изнад главе са палицом усмереном на горе; леву руку померати према телу са палицом усмереном на доле.</p> <p><i>*овим сигналом лице које се налази код врха крила ваздухоплова показује пилоту/сигнализисти/оператеру возила за вучу ваздухоплова да ће кретање ваздухоплова са/на позицију за паркирање бити неометано</i></p>
---	---


	<p>2. Показивање паркинг позиције</p> <p>Обе руке испружене напред подизати изнад главе са палицама усмереним на горе.</p>
---	---


	<p>3. Наставите према следећем сигналисти или према упутствима контролног торња / земаљске контроле</p> <p>Обе руке испружене и усмерене на горе, померати у страну, показујући палицама у правцу следећег сигнаliste или површине за вожење.</p>
---	--


	<p>4. Возите право напред</p> <p>Руке испружене у страну савијати у лактовима, уз померање палица горе-доле од висине груди до главе.</p>
---	--


	<p>5(а) Скрените лево (гледајући са места пилота)</p> <p>Десну руку и палицу испружити у страну под углом од 90° у односу на тело, а левом руком правити покрет „пођите напред”. Брзина покрета показује пилоту брзину скретања.</p>
--	---


	<p>5(б) Скрените десно (гледајући са места пилота)</p> <p>Леву руку и палицу испружити у страну под углом од 90° у односу на тело, а десном руком правити покрет „пођите напред”. Брзина покрета показује пилоту брзину скретања.</p>
---	--


	<p>6(а) Зауставите се</p> <p>Руке и палице испружене у страну под углом од 90° у односу на тело полако померати на горе, док се палице не укрсте изнад главе.</p>
---	--


	<p>6(б) Зауставите се одмах</p> <p>Нагло испружити руке и палице на горе док се палице не укрсте изнад главе.</p>
---	--


	<p>7(а) Активирајте кочнице Рука савијена у лакту и подигнута мало изнад висине рамена с отвореним дланом. Када је сигналиста сигуран да је погледом успоставио контакт са посадом, затвара длан и не мења положај до пријема потврдног сигнала од пилота (подигнути палац).</p>
---	---


	<p>7(б) Отпустите кочнице Рука савијена у лакту и подигнута мало изнад висине рамена с затвореним дланом. Када је сигналиста сигуран да је погледом успоставио контакт с пилотом, отвара длан и не мења положај до пријема потврдног сигнала од пилота (подигнути палац).</p>
---	--


	<p>8(а) Подметачи постављени Руке и палице сасвим испружити изнад главе, а палице покретати једну према другој док се не додирну. Сигналиста мора да прими потврдни сигнал од пилота.</p>
--	--


	<p>8(б) Подметачи уклоњени Руке и палице сасвим испружити изнад главе, а палице покретати једну од друге у страну. Не уклањати подметаче без одобрења пилота.</p>
---	--


	<p>9. Покрените мотор(е) Подићи десну руку савијену у лакту са палицом према горе до висине главе и почети кружне покрете руком; истовремено леву руку подићи изнад висине главе и усмерити је према мотору који треба покренути.</p>
---	---


	<p>10. Зауставите моторе Испружити руку са палицом испред тела у висини рамена; померати руку са палицом до врха левог рамена и повлачити палицу до врха десног рамена покретом сличним сечењу.</p>
---	---


	<p style="text-align: center;">11. Успорите</p> <p>Испружене руке померати на доле покретом сличним тапшању, померајући палице горе-доле од струка према коленима.</p>
---	---


	<p style="text-align: center;">12. Смањите снагу мотора на показаној страни</p> <p>Обе руке са палицама према тлу, померати леву или десну палицу горе-доле, што показује да треба смањити снагу мотора на левој или десној страни.</p>
---	--


	<p style="text-align: center;">13. Возите уназад</p> <p>Руке постављене испред тела у висини струка окретати од тела. За заустављање вожње уназад користе се сигнали из тач. 6(а) или 6(б).</p>
---	--


	<p style="text-align: center;">14(а) Скрените у току вожње уназад (репом у десно)</p> <p>Леву руку с палицом испружити на доле, а десну руку спустити из усправног положаја изнад главе до водоравног положаја према напред, понављајући покрете десном руком.</p>
---	---


	<p style="text-align: center;">14(б) Скрените у току вожње уназад (репом у лево)</p> <p>Десну руку с палицом испружити на доле, а леву руку спустити из усправног положаја изнад главе до водоравног положаја према напред, понављајући покрете левом руком.</p>
---	---


	<p align="center">*15. Потврдно/Све је у реду</p> <p>Десну руку савијену у лакту поставити у висини главе, с палцем или палицом испруженим на горе; лева рука остаје испружена уз тело.</p> <p><i>*овај сигнал се такође користи и у комуникацији при одржавању и опслуживању.</i></p>
---	---


	<p align="center">*16. Лебдите</p> <p>Руке и палице потпуно испружити у страну под углом од 90° у односу на тело.</p> <p><i>*користи се за хеликоптере у лебдењу</i></p>
---	---


	<p align="center">*17. Идите горе</p> <p>Руке и палице потпуно испружити у страну под углом од 90° у односу на тело, са длановима окренутим на горе; руке покретати на горе. Брзина покретања руку указује на брзину пењања.</p> <p><i>*користи се за хеликоптере у лебдењу</i></p>
--	--


	<p align="center">*18. Идите доле</p> <p>Руке и палице потпуно испружити у страну под углом од 90° у односу на тело, са длановима окренутима на доле; руке покретати на доле. Брзина покретања руку указује на брзину спуштања.</p> <p><i>*користи се за хеликоптере у лебдењу</i></p>
---	---


	<p align="center">*19(а) Крећите се хоризонтално у лево (гледајући са места пилота)</p> <p>Десну руку испружити у страну под углом од 90° у односу на десну страну тела; леву руку покретати у истом правцу покретом који је сличан замахавању.</p> <p><i>*користи се за хеликоптере у лебдењу</i></p>
---	---

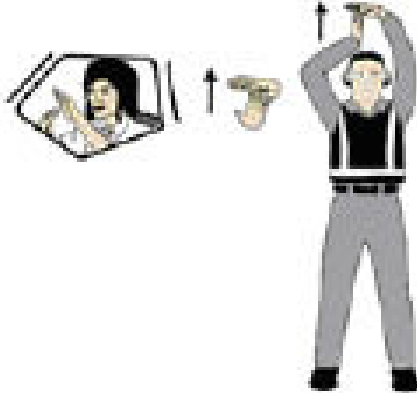
	<p>*19(б) Крећите се хоризонтално у десно (гледајући са места пилота)</p> <p>Леву руку испружити у страну под углом од 90° у односу на леву страну тела; десну руку покретати у истом правцу покретом који је сличан замахавању. <i>*користи се за хеликоптере у лебдењу</i></p>
---	--

	<p>*20. Слетите</p> <p>Прекрстити руке испред тела, са палицама усмереним на доле. <i>*користи се за хеликоптере у лебдењу</i></p>
---	--


	<p>21. Задржите позицију/чекајте</p> <p>Потпуно испружити руке и палице на доле под углом од 45° у односу на тело; задржати овај положај док се ваздухоплову не одобри следећи маневар.</p>
--	--


	<p>22. Полазак ваздухоплова</p> <p>Салутирати десном руком и/или палицом ради поласка ваздухоплова; Одржавати визуелни контакт са пилотом све док ваздухоплов не започне вожење.</p>
---	---


	<p>23. Не дирајте команде (сигнал за комуникацију при одржавању и опслуживању)</p> <p>Десну руку потпуно испружити изнад главе са затвореном шаком или држати палицу у хоризонталном положају; лева рука остаје испружена уз тело.</p>
---	---

	<p>24. Прикључите напајање електричном енергијом (сигнал за комуникацију при одржавању и опслуживању)</p> <p>Потпуно испружити руке изнад главе; врховима прстију десне руке додиривати отворени длан леве руке (формирајући слово „Т”), затим удаљити десну руку од леве. Ноћу користити осветљене палице за формирање слова „Т” изнад главе.</p>
---	---

	<p>25. Искључите напајање електричном енергијом (сигнал за комуникацију при одржавању и опслуживању)</p> <p>Потпуно испружити руке изнад главе и врховима прстију десне руке додиривати отворени длан леве руке (формирајући слово „Т”); затим удаљити десну руку од леве; не искључивати напајање без одобрења пилота. Ноћу користити осветљене палице за формирање слова „Т” изнад главе.</p>
--	---

	<p>26. Негативно (сигнал за комуникацију при одржавању и опслуживању)</p> <p>Десну руку испружити у страну у висини рамена под углом од 90° у односу на тело, а палицу или палац усмерити на доле; лева рука остаје испружена уз тело.</p>
---	---

	<p>27. Успоставите комуникацију интерфоном (сигнал за комуникацију при одржавању и опслуживању)</p> <p>Испружити обе руке под углом од 90° у односу на тело и савијати их према глави док се длановима не покрију оба уха.</p>
---	---

	<p>*28. Отворите / затворите степенице (сигнал за комуникацију при одржавању и опслуживању)</p> <p>Леву руку испружити изнад главе под углом од 45°, десну руку из положаја уз тело покретом који је сличан замахавању померати до врха левог рамена.</p> <p><i>*овај сигнал је углавном намењен ваздухопловима који имају степенице уграђене у предњем делу.</i></p>
---	--

4.2. Сигнали које пилот ваздухоплова упућује сигналисти

4.2.1. Пилот који се налази у пилотској кабини мора да шаље сигнале рукама, које су јасно видљиве сигналисти, а ако је потребно може користити и извор светлости ради лакшег уочавања.

4.2.1.1. Кочнице

(а) кочнице активирани: подићи руку хоризонтално испред лица, са испруженим прстима, а које затим стиснути у песницу.

(б) кочнице отпуштене: подићи руку хоризонтално испред лица, са стиснутом песницом, а затим испружити прсте.

4.2.1.2. Подметачи

(а) поставити подметаче: испружити руке са длановима окренутим према споља и померати их ка унутра и прекрстити испред лица.

(б) уклонити подметаче: прекрстити руке испред лица са длановима окренутим према споља и испружити их у страну.

4.2.1.3 Спреман за покретање мотора

Подићи одговарајући број испружених прстију једне руке, показујући број мотора који се покреће.

4.3. Сигнали у комуникацији при одржавању и опслуживању


4.3.1. При одржавању и опслуживању давање сигнала руком се користи само када вербална комуникација није могућа.


4.3.2. Сигналиста мора да буде сигуран да је од пилота добио потврду пријема сигнала који се односи на одржавање и опслуживање.


5. Стандардни знаци рукама у случају опасности


5.1. Следећи знаци су одређени као минимум који се захтева при комуникацији у случају опасности између командира ватрогасно-спасилачке јединице/ватрогасаца и летачке и/или кабинске посаде ваздухоплова који је у опасности.

Ови знаци се дају летачкој посади с предње леве стране ваздухоплова гледајући са места пилота.

	<p style="text-align: center;">1. Препоручује се евакуација</p> <p>Евакуација се препоручује на основу процене спољашње ситуације коју даје командир ватрогасно-спасилачке јединице.</p> <p>Рука испружена од тела, која се држи хоризонтално, с дланом подигнутим усправно у висини ока. Испружену руку привлачити уназад. Друга рука мирује поред тела.</p> <p>Ноћу - исто, са палицама.</p>
---	---

	<p style="text-align: center;">2. Препоручује се прекид</p> <p>Препоручује се прекид евакуације. Прекините кретање ваздухоплова или другу активност која је у току.</p> <p>Руке испред главе - Прекрштене на зглобовима</p> <p>Ноћу - исто, са палицама.</p>
--	---

	<p style="text-align: center;">3. Престанак опасности</p> <p>Напољу нема доказа о опасним условима или „све је у реду”.</p> <p>Руке испружене споља и на доле под углом од 45°. Обе руке истовремено померати ка унутра испод линије струка док се зглобови не прекрсте, а затим испружити ка споља у почетни положај.</p> <p>Ноћу - исто, са палицама.</p>
---	--

	<p style="text-align: center;">4. Пожар</p> <p>Померати десну руку у правећи „осмице” од висине рамена према колену, док лева рука у исто време показује место пожара.</p> <p>Ноћу - исто, с палицама.</p>
---	---

СЛОБОДНИ БАЛОНИ БЕЗ ПОСАДЕ

1. Класификација слободних балона без посаде

1.1. Слободни балони без посаде се класификују на следећи начин (видети Сliku AP 2-1):

(а) лаки: слободни балон без посаде са корисним теретом од једног или више пакета укупне масе мање од 4 kg, осим ако је квалификован као тешки балон према доле наведеној тачки (в) 2), 3) или 4); или

(б) средњи: слободни балон без посаде са корисним теретом од два или више пакета укупне масе 4 kg или више, али мање од 6 kg, осим ако је квалификован као тешки балон према доле наведеној тачки (в) 2), 3) или 4); или

(в) тешки: слободни балон без посаде са корисним теретом који:

1) има укупну масу 6 kg или више; или

2) садржи пакет од 3 kg или више; или

3) садржи пакет од 2 kg или више, специфичног оптерећења од 13 g по квадратном сантиметру, добијеног дељењем укупне масе корисног терета изражене у грамима са најмањом површином израженом у квадратним сантиметрима; или

4) употребљава канап или неко друго средство за вешање терета за који је потребно деловање силе од 230 N или веће да би се окачени терет одвојио од балона.

2. Општа правила летења

2.1. Слободни балон без посаде не може да лети без одобрења надлежног органа.

2.2. Слободни балон без посаде, изузев лаког балона који се користи искључиво у метеоролошке сврхе и који лети на начин који је прописао надлежни орган, не може да лети изнад територије друге државе без одобрења те државе.

2.3. Одобрење из тачке 2.2 се мора прибавити пре пуштања балона, ако приликом планирања лета постоји могућност да балон може скренути у ваздушни простор изнад територије друге државе. Такво одобрење се може добити за серију летова балона или за одређени тип поновљених летова, нпр. летови балона за атмосферска истраживања.

2.4. Слободни балон без посаде мора да лети у складу са условима које је прописала држава изнад чије територије лети.

2.5. Слободни балон без посаде не може да лети ако би удар балона или његовог дела у површину земље довео у опасност лица или имовину.

2.6. Тешки слободни балон без посаде не може да лети изнад отвореног мора без претходне координације са пружаоцем услуга у ваздушној пловидби.

3. Ограничења летења и потребна опремљеност

3.1. Тешки слободни балон без посаде не може да лети без одобрења надлежног органа на висини по притиску од 18.000 m (60.000 ft) или мање где:

(а) постоје облаци или магла који прекривају више од четири окте (тј. више од половине) небеске куполе; или

(б) је хоризонтална видљивост мања од 8 km.

3.2. Тешки или средњи слободни балон без посаде не може да се пусти на начин који би проузроковао да лети ниже од 300 m (1.000 ft) изнад густо насељеног подручја градова, насеља или скупова лица на отвореном који нису повезани са тим летом.

КАРАКТЕРИСТИКЕ		МАСА КОРИСНОГ ТЕРЕТА (у килограмима)					
		1	2	3	4	5	6 или више
КАНАП или ДРУГО СРЕДСТВО ЗА ВЕШАЊЕ ТЕРЕТА		ТЕШКИ					
230 N или ВИШЕ							
ПОЈЕДИНАЧНИ ПАКЕТ КОРИСНОГ ТЕРЕТА	СПЕЦИФИЧНО ОПТЕРЕЂЕЊЕ веће од 13g/cm ²	ЛАКИ					
	СПЕЦИФИЧНО ОПТЕРЕЂЕЊЕ мање од 13g/cm ²						
<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; width: fit-content;"> ИЗРАЧУНАВАЊЕ СПЕЦИФИЧНОГ ОПТЕРЕЂЕЊА МАСА (g) Најмања површина (cm²) </div>		СРЕДЊИ					
УКУПНА МАСА (ако Вешање ИЛИ Специфично оптеређење ИЛИ Појединачни пакет нису фактори)							

Слика AP 2-1

3.3. Тешки слободни балон без посаде може да лети само:

(а) ако је опремљен са најмање два уређаја или система за одбацивање терета у лету, аутоматска или којима се управља даљинском командом, а који раде независно један од другог;

(б) за полиетиленске балоне без притиска, ако има најмање две методе, система, уређаја или комбинацију истих, који функционишу независно један од другог, за прекид лета балона;

(в) ако је омотач балона опремљен радарским рефлективним уређајем (уређајима) или радарским рефлективним материјалом који производи ехо радару на површини који ради на фреквенцији у опсегу од 200 MHz до 2.700 MHz, и/или је балон опремљен неким другим уређајем који оператеру омогућава непрекидно праћење изван домета земаљског радара.

3.4. Тешки слободни балон без посаде не може да лети у следећим условима:

(а) у области где је у употреби секундарни надзорни радар, осим ако је опремљен транспондером секундарног надзорног радара који има могућност извештавања о висини по притиску, који непрекидно ради на додељеном коду или кога може по потреби укључити станица за праћење; или

(б) у области где је у употреби *ADS-B* опрема, осим ако је опремљен са *ADS-B* предајником који има могућност извештавања о висини по притиску који непрекидно ради или кога може по потреби укључити станица за праћење.

3.5. Слободни балон без посаде који је опремљен антеном за праћење за коју је потребно деловање силе веће од 230 N да је сломи, не може да лети ако антена нема обојене заставице или траке које су постављене на размацама од највише 15 m.

3.6. Тешки слободни балон без посаде не може да лети испод висине по притиску од 18.000 m (60.000 ft) ноћу, осим ако су балон, додаци и терет на њему осветљени, било да се током лета раздвајају или не.

3.7. Тешки слободни балон без посаде који има подвешени уређај (осим отвореног падобрана упадљиве боје) дужи од 15 m, не може да лети ноћу испод висине по притиску од 18.000 m (60.000 ft), изузев ако је подвешени уређај означен тракама контрастних упадљивих боја или има постављене обојене заставице.

4. Прекид лета

4.1. Оператер тешког слободног балона без посаде активира одговарајуће уређаје за прекид лета како се захтева у тачки 3.3 (а) и (б):

(а) када је очигледно да су метеоролошки услови лошији од оних који су потребни за лет;

(б) ако квар или неки други разлог чине да наставак лета представља опасност за ваздушни саобраћај или за лица или имовину на земљи; или

(в) пре неовлашћеног уласка у ваздушни простор територије друге државе.

5. Пријава лета

5.1. Поступци пре пријаве лета

5.1.1. Планирани лет слободног балона без посаде категорије средњег или тешког балона се претходно пријављује надлежној *ATS* јединици, најкасније седам дана пре дана намераваног лета.

5.1.2. Пријава намераваног лета код надлежне *ATS* јединице садржи следеће информације:

(а) идентификацију балона или назив пројекта;

(б) класификацију и опис балона;

(в) *SSR* код, адресу ваздухоплова или *NDB* фреквенцију, ако је примењиво;

(г) име и телефонски број оператера балона;

(д) место полетања;

(ђ) предвиђено време полетања (или време почетка и завршетка серије летова);

(е) број балона који полећу и предвиђени интервали између полетања (ако је у питању серија летова);

(ж) очекивани правац пењања;

(з) висину/висине крстарења (висина по притиску);

(и) предвиђено време до проласка висине по притиску од 18.000 *m* (60.000 *ft*) или до постизања висине крстарења ако је на или испод 18.000 *m* (60.000 *ft*), као и очекивану позицију. Ако се лет састоји од серије летова, то време мора да укључи и предвиђено време у коме ће први и последњи балон у серији достићи одговарајућу висину (нпр. 122136Z-130330Z);

(ј) предвиђени датум и време прекида лета, као и планирано место слетања. Ако је у питању балон чији лет дуго траје и услед чега се датум и време прекида лета не могу прецизно предвидети, мора да се користи израз „дуго трајање”. Ако постоји више места слетања свако место мора посебно да се наведе, заједно са предвиђеним временом слетања. Ако постоји серија узастопних слетања, то време мора да укључи и предвиђено време првог и последњег слетања у серији (нпр. 070330Z-072300Z).

5.1.3. Свака промена података из пријаве мора да се проследи надлежној *ATS* јединици најкасније шест часова пре предвиђеног времена полетања, а ако је у питању соларни или космички поремећај са критичним елементом времена, најкасније 30 минута пре предвиђеног времена полетања.

5.2. Пријава полетања балона

5.2.1. Одмах након полетања средњег или тешког слободног балона без посаде, оператер балона мора да пријави надлежној *ATS* јединици следеће:

(а) идентификацију лета балона;

(б) место полетања;

(в) време полетања;

(г) предвиђено време до проласка висине по притиску од 18.000 *m* (60.000 *ft*) или до постизања висине крстарења ако је на или испод 18.000 *m* (60.000 *ft*), као и предвиђену позицију;

(д) све промене у погледу информација које су претходно пријављене у складу са тачком 5.1.2 (е) и (ж).

5.3. Отказивање лета

5.3.1. Одмах по сазнању да је планирани лет средњег или тешког слободног балона без посаде, који је претходно пријављен у складу са тачком 5.1, отказан, оператер балона је дужан да отказивање пријави надлежној *ATS* јединици.

6. Бележење позиције и извештавање

6.1. Оператер тешког слободног балона без посаде који лети на или испод висине по притиску од 18.000 *m* (60.000 *ft*) дужан је да прати путању лета балона и да извештаје о позицијама балона прослеђује надлежној *ATS* јединици на њен захтев. Оператер балона је дужан да бележи позиције балона на свака два часа, осим ако надлежна *ATS* јединица не захтева да се то чини у краћим интервалима.

6.2. Оператер тешког слободног балона без посаде који лети изнад висине по притиску од 18.000 *m* (60.000 *ft*) дужан је да прати путању лета балона и да извештаје о позицијама балона прослеђује надлежној *ATS* јединици на њен захтев. Оператер је дужан да бележи позиције балона на свака 24 часа, осим ако надлежна *ATS* јединица не захтева да се то чини у краћим интервалима.

6.3. Ако позиција балона не може да се забележи у складу са тач. 6.1 и 6.2, оператер балона је дужан да о томе одмах обавести надлежну *ATS* јединицу. Ово обавештење мора да садржи последњу забележену позицију балона. Када се праћење балона поново успостави, о томе мора одмах да се обавести надлежна *ATS* јединица.

6.4. Један час пре почетка планираног снижавања тешког слободног балона без посаде, оператер балона мора да проследи надлежној *ATS* јединици следеће информације о балону:

- (а) тренутни географски положај;
- (б) тренутну висину по притиску;
- (в) предвиђено време проласка висине по притиску од 18.000 *m* (60.000 *ft*), ако је могуће;
- (г) предвиђено време и место слетања/удара у земљу.

6.5. Оператер тешког или средњег слободног балона без посаде мора да обавести надлежну *ATS* јединицу о завршетку лета.

Табела нивоа крстарења

1.1. Нивои крстарења су следећи:

Линија пута*

Од 000° до 179°

од 180° до 359°

<i>IFR</i> летови			<i>VFR</i> летови			<i>IFR</i> летови			<i>VFR</i> летови		
Ниво			Ниво			Ниво			Ниво		
Ниво лета	Стопе	Метри	Ниво лета	Стопе	Метри	Ниво лета	Стопе	Метри	Ниво лета	Стопе	Метри
010	1000	300	-	-	-	020	2000	600	-	-	-
030	3000	900	035	3500	1050	040	4000	1200	045	4500	1350
050	5000	1500	055	5500	1700	060	6000	1850	065	6500	2000
070	7000	2150	075	7500	2300	080	8000	2450	085	8500	2600
090	9000	2750	095	9500	2900	100	10000	3050	105	10500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100	205	20500	6250
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	6850
230	23000	7000	235	23500	7150	240	24000	7300	245	24500	7450
250	25000	7600	255	25500	7750	260	26000	7900	265	26500	8100
270	27000	8250	275	27500	8400	280	28000	8550	285	28500	8700
290	29000	8850				300	30000	9150			
310	31000	9450				320	32000	9750			
330	33000	10050				340	34000	10350			
350	35000	10650				360	36000	10950			
370	37000	11300				380	38000	11600			
390	39000	11900				400	40000	12200			
410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45000	13700				470	47000	14350			
490	49000	14950				510	51000	15550			
и сл.	и сл.	и сл.				и сл.	и сл.	и сл.			

* Магнетна линија пута или у поларним подручјима изнад 70° географске ширине и у подручјима чије границе пропише надлежна ваздухопловна власт, тзв. „*grid*” путања која је одређена мрежом линија паралелних нулто меридијану које чине мрежу, примењена на поларну стереографску пројекцију где се као правац севера користи мрежни север.

Захтеви у погледу пружања услуга у ваздушној пловидби

Техничке спецификације које се односе на осматрања из ваздухоплова и извештаје путем гласовне комуникације

1. САДРЖИНА ИЗВЕШТАЈА ИЗ ВАЗДУХА

1.1. Специјални извештаји из ваздуха

1.1.1. Специјални извештаји из ваздуха садрже следеће елементе:

Ознака типа поруке

Секција 1 (Информације о позицији ваздухоплова)

Идентификација ваздухоплова

Положај или географска ширина и дужина

Време

Висина или опсег нивоа лета

Секција 3 (Метеоролошке информације)

Услови који су изазвали издавање специјалног извештаја из ваздуха могу бити само неки од услова наведених у члану 55. овог правилника.

2. СПЕЦИФИЧНЕ ОДРЕДБЕ КОЈЕ СЕ ОДНОСЕ НА ИЗВЕШТАВАЊЕ О СМИЦАЊУ ВЕТРА И ВУЛКАНСКОМ ПЕПЕЛУ

2.1. Извештавање о смицању ветра

2.1.1. У извештај о осматрањима из ваздухоплова о смицању ветра до кога је дошло током фазе пењања и прилажења, мора бити укључен тип ваздухоплова.

2.1.2. Када је о појави смицања ветра у фази пењања и прилажења поднет извештај или је оно прогнозирано али се није осмотрило, вођа ваздухоплова обавештава надлежну *ATS* јединицу што је пре могуће, осим ако је вођа ваздухоплова свестан да је надлежна *ATS* јединица о томе већ обавештена од стране претходног ваздухоплова.

2.2. Подношење извештаја о вулканској активности после извршења лета

2.2.1. По слетању ваздухоплова на аеродром, оператер ваздухоплова или посада ваздухоплова доставља, без одлагања, комплетан извештај о вулканској активности метеоролошкој служби на аеродрому. Ако метеоролошка служба на аеродрому није лако доступна члановима посаде ваздухоплова, попуњен образац јој се доставља у складу са локалним споразумима закљученим између метеоролошке власти и оператера ваздухоплова.

2.2.2. Попуњен извештај о вулканској активности који је примила, метеоролошка служба на аеродрому доставља, без одлагања, бироу за метеоролошко бдење који је одговоран за метеоролошко бдење за област информисања ваздухоплова у лету у којој је вулканска активност уочена.