

*"Službeni list SFRJ", br. 62/80, 52/83,
"Službeni list SRJ", br. 40/95*

Na osnovu člana 331, u vezi sa čl. 21, 87, 99. i 146. Zakona o vazdušnoj plovidbi ("Službeni list SFRJ", br. 23/78 i 20/79),

predsednik Saveznog komiteta za saobraćaj i veze propisuje

P R A V I L N I K

O NAČINU IZBACIVANJA HEMIJSKIH SREDSTAVA IZ VAZDUHOPLOVA

Član 1.

Ovim pravilnikom utvrđuje se način izbacivanja hemijskih sredstava iz vazduhoplova, kao i uslovi koje mora da ispunjava vazduhoplov, oprema vazduhoplova, vazduhoplovno i drugo osoblje organizacije koje se bave izbacivanjem hemijskih sredstava iz vazduhoplova za potrebe poljoprivrede, šumarstva i zdravstva.

Član 2.

Izbacivanjem hemijskih sredstava iz vazduhoplova bave se organizacije udruženog rada i druga pravna lica koja za vršenje te delatnosti ispunjavaju uslove utvrđene propisom.

Član 3.

Izbacivanje hemijskih sredstava iz vazduhoplova u niskom letu metodama razbacivanja, prskanja, orošavanja, zaprašivanja, zamagljivanja i granuliranja, izbacivanje hrane za ribe i gašenje šumskih i drugih požara (u daljem tekstu: požara), smatra se, u smislu ovog pravilnika, kao let aviotretiranja.

Član 4.

Vazduhoplovi namenjeni za letove aviotretiranja (u daljem tekstu: vazduhoplovi) mogu biti: vazduhoplovi namenske konstrukcije, posebne kategorije vazduhoplova sa ograničenjem i drugi civilni i vojni vazduhoplovi na kojima su radi vršenja letova aviotretiranja izvršene odgovarajuće adaptacije.

Adaptacije vazduhoplova iz stava 1. ovog člana mogu se vršiti samo na osnovu prethodno odobrene konstruktivne i tehničke dokumentacije, kojom se utvrđuje da će ti vazduhoplovi i posle adaptacije ispunjavati aerodinamičke i letačke uslove.

Član 5.

Vazduhoplov mora da ispunjava tehničke uslove za plovidbenost određene posebne kategorije, uz ograničenja u načinu korišćenja kojima mu se povećava korisna nosivost.

Član 6.

Vazduhoplov mora da ispunjava sledeće aerodinamičke uslove:

- 1) da ima bezbedan i lak manevar na malim visinama i brzinama;
- 2) da ima bezbedan i povoljan raspon između najmanje i najveće brzine u toku leta;
- 3) da ima sposobnost za sletanje i poletanje na kratkim i raskvašenim letilištima, osim vazduhoplova za gašenje požara;
- 4) da ima bezbednu preglednost iz pilotske kabine u svakoj fazi leta (vidokrug od 160°).

Član 7.

Posebni konstruktivni uslovi koje, pored opštih mora da ispunjava vazduhoplov su:

- 1) materijal od koga je sagrađen mora biti otporan na dejstvo hemijskih sredstava;
- 2) da se rezervoari u kojima su smeštena hemijska sredstva mogu lako i brzo prazniti u slučajevima nužde;
- 3) da je, po potrebi, moguće postavljanje spoljnih rezervoara za hemijska sredstva;
- 4) da je pilotska kabina sačinjena od takvog materijala i na takav način da se ne deformiše u slučaju udesa.

Član 8.

Vazduhoplov mora da ima posebnu opremu, i to:

- 1) pokazivač pritiska u pumpi i instalaciji za izbacivanje tečnih hemijskih sredstava;
- 2) pokazivač ispražnjenosti rezervoara za hemijska sredstva kod vazduhoplova čiji rezervoari nemaju mešalicu;
- 3) sistem osiguranja koji sprečava nepažljivo rukovanje hemijskim rezervoarom;
- 4) termometar za merenje spoljne temperature vazduha;
- 5) masku za disanje sa odgovarajućim filterima;

- 6) radio-stanicu manjeg dometa;
- 7) radio-kompas;
- 8) signalna svetla;
- 9) sistem zvučnog ili vizuelno mehaničkog upozorenja za minimalne kritične brzine leta.

Vazduhoplov za gašenje požara vodom ne mora da ima posebnu opremu iz stava 1. tač. 1, 3. i 5. ovog člana.

Za noćne letove aviotretiranja vazduhoplov mora biti opremljen i reflektorom za osvetljavanje radnog zahvata, kao i prednjim reflektorom za osvetljavanje prepreka sa snopom rasturanja svetlosti od 30° u levu i desnu stranu od pravca leta.

Član 9.

Za svako letenje radi aviotretiranja određuje se rukovodilac letenja.

Rukovodilac letenja je pilot vazduhoplova kojim se vrše letovi aviotretiranja.

Ako se letovi aviotretiranja vrše sa više vazduhoplova i pilota, za rukovodioca se određuje pilot sa najvećim iskustvom na poslovima aviotretiranja.

Rukovodilac letenja odgovoran je za pravilno i bezbedno korišćenje letilišta, za bezbednost vazduhoplova, opreme i sredstava, vazduhoplovnog i drugog osoblja za vreme pripreme i obavljanja letova aviotretiranja.

Kad se aviotretiranje vrši radi gašenja požara, rukovodilac letenja dužan je da, na pet minuta pre započinjanja gašenja požara iz vazduhoplova, na to upozori lica na zemlji izbacivanjem vode sa visine od najmanje 100 metara.

Rukovodilac letenja određuje zamenika (pilot ili vazduhoplovni mehaničar- tehničar).

Član 9a.

Za gašenje požara iz vazduhoplova, pored rukovodioca letenja, određuju se: rukovodilac aerodroma za hidroavione (hidrodroma) i rukovodilac protivpožarnih snaga na zemlji.

Rukovodilac hidrodroma održava radio-vezu sa rukovodiocem letenja, obeležava hidrodrom, daje neophodne podatke za sletanje, punjenje i poletanje vazduhoplova, kao i podatke iz člana 37. ovog pravilnika.

Rukovodilac protivpožarnih snaga na zemlji rukovodi svim akcijama i učesnicima prilikom gašenja požara, uspostavlja radio-vezu sa rukovodiocem letenja, daje meteorološke podatke, obaveštenja neophodna za bezbedno odvijanje leta i obaveštenja rukovodiocu letenja, odnosno pilotu da obustavi letenje ako ono postane opasno po lica i materijalna dobra ili kad više nije potrebno.

Ako rukovodilac iz stava 3. ovog člana utvrdi da na udaljenosti od najmanje 200 metara od mesta požara nema lica, daje saglasnost za započinjanje gašenja požara, a na zahtev rukovodioca letenja - i saglasnost za način gašenja požara.

Rukovodilac protivpožarnih snaga na zemlji dužan je da, na pet minuta pre započinjanja gašenja požara iz vazduhoplova, ispaljivanjem zelene rakete, o tome obavesti lica na zemlji.

Član 10.

Rukovodilac letenja, pre izvršenja prvog leta aviotretiranja, mora da uspostavi vezu sa najbližom zdravstvenom ustanovom i nadležnim organom unutrašnjih poslova.

Prilikom gašenja požara iz vazduhoplova vezu sa nadležnom zdravstvenom ustanovom i nadležnim organom unutrašnjih poslova uspostavlja rukovodilac protivpožarnih snaga na zemlji, odnosno rukovodilac hidrodroma.

Rukovodilac letenja daje zdravstvenoj organizaciji sve podatke koji se odnose na vrstu i toksičnost hemijskih sredstava i drugih materijala koji se rasturaju iz vazduhoplova, kao i podatke o količini i vrsti opreme za pružanje prve medicinske pomoći.

Član 11.

Pilot koji vrši letove aviotretiranja mora u svom dnevnom izveštaju o radu da upiše vrstu, količinu i način izbacivanja hemijskih sredstava koja je, u određenoj jedinici vremena, izbacivao iz vazduhoplova.

Član 12.

U vreme vršenja letova aviotretiranja, svaki vazduhoplov mora održavati najmanje jedan vazduhoplovni mehaničar-tehničar.

Izuzetno od stava 1. ovog člana, ako se letovi aviotretiranja vrše sa dva vazduhoplova istog tipa, te vazduhoplove može održavati samo jedan vazduhoplovni mehaničar-tehničar.

Član 13.

Letovi aviotretiranja ne mogu se vršiti ako nisu obezbeđeni:

- 1) komplet alata za radove na održavanju i pripremi vazduhoplova;
- 2) oprema za lengerisanje, pokrivanje, pranje i podmazivanje vazduhoplova;
- 3) sredstva za čišćenje inja i snega sa vazduhoplova.

Član 14.

Gorivo koje koriste vazduhoplovi mora biti uskladišteno tako da se obezbeđuje propisani kvalitet za to gorivo.

Punjenje vazduhoplova gorivom može se vršiti isključivo kroz odgovarajući filter.

Član 15.

Ukrcavanje hemijskih sredstava u vazduhoplov vrši se na mestima određenim za tu svrhu, gde nije dozvoljen pristup neovlašćenim licima.

Mesto gde se vrši utovar hemijskih sredstava smatra se i obeležava kao zatrovana zona.

Član 16.

Vazduhoplovno i drugo osoblje koje vrši određene poslove u vezi sa aviotretiranjem mora biti obučeno za rad sa hemijskim sredstvima i drugim štetnim materijalima koji se izbacuju iz vazduhoplova.

Član 17.

Poslove aviotretiranja mogu vršiti:

- 1) piloti koji poseduju odgovarajuće dozvole I koji imaju položene posebne ispite za vršenje letova aviotretiranja;
- 2) vazduhoplovni mehaničari-tehničari koji poseduju odgovarajuće dozvole i koji imaju položene posebne ispite za rad na vazduhoplovima namenjenim letovima aviotretiranja.

Pod drugim osobljem koje vrši određene poslove u vezi sa aviotretiranjem podrazumevaju se: signalisti, pomoćni radnici koji rukuju hemijskim i drugim sredstvima i mehanizacijom neophodnom za vršenje letova aviotretiranja.

Član 18.

Polaganjem praktičnog dela posebnog ispita za letenje na vazduhoplovima proverava se i utvrđuje sposobnost pilota za:

- 1) bezbedno letenje i manevrisanje vazduhoplovom na malim visinama;
- 2) bezbedno poletanje i sletanje sa kratkih i raskvašenih letilišta, osim na vazduhoplovima za gašenje požara;
- 3) bezbedno poletanje i sletanje uz maksimalno dozvoljeni bočni vetar za određeni tip vazduhoplova.

Ispitom iz stava 1. ovog člana utvrđuje se i sposobnost pilota za izvođenje prinudnih sletanja u slučajevima nužde, ako takvi slučajevi nastanu dok se vazduhoplov nalazi na maloj visini.

Član 19.

Noćne letove aviotretiranja pilot može vršiti pod uslovom:

- 1) da ima najmanje tri godine letenja na poslovima dnevnog aviotretiranja;
- 2) da ima nalet od najmanje 800 časova na poslovima dnevnog aviotretiranja;
- 3) da ima završenu obuku za letove noćnog aviotretiranja;
- 4) da ima nalet od najmanje 50 časova sa instruktorom na poslovima noćnog aviotretiranja.

Član 20.

Letove aviotretiranja nad naseljenim mestima mogu vršiti samo piloti koji imaju najmanje 1000 časova letenja.

Član 21.

Pored standardne, pilot koji vrši letove aviotretiranja mora da koristi i sledeću opremu:

- 1) pilotsku kacigu sa naočarima ili zaštitnim staklom;
- 2) masku za disanje sa odgovarajućim filterom;
- 3) zaštitno odelo sa zaštitnim rukavicama i cipelama.

Pilot koji gasi požar vodom ne mora koristiti opremu iz stava 1. tač. 2. i 3. ovog člana.

Pilot koji vrši letove aviotretiranja mora nositi sa sobom i lični komplet za pružanje prve medicinske pomoći.

Član 22.

Ne sme se započeti nijedan let aviotretiranja bez navigacijske karte i skice terena i leta.

Skica terena i leta sadrži podatke o preprekama na radnoj površini i u zoni letilišta, kao i druge podatke od značaja za bezbedno izvršenje leta.

Skicu terena i leta sačinjava pilot koji izvršava takav let.

Navigacijska karta i skica terena i leta moraju se za vreme leta nalaziti u pilotskoj kabini na vidnom mestu.

Član 23.

Vazduhoplovni mehaničari-tehničari koji održavaju i pripremaju vazduhoplove moraju imati položen poseban ispit za rad na takvim vazduhoplovima.

Polaganjem posebnog ispita iz stava 1. ovog člana proverava se znanje iz oblasti održavanja i pripremanja vazduhoplova, kao i poznavanje i održavanje uređaja i instalacija iz kojih i sa kojima se izbacuju hemijska sredstva.

Član 24.

Drugo osoblje na poslovima aviotretiranja mora posedovati osnovna znanja u pogledu strukture vazduhoplova, letenja i manevrisanja vazduhoplova na zemlji i poznavati uobičajenu signalizaciju koja se koristi pri letovima aviotretiranja.

Član 25.

Pregledi i pripreme vazduhoplova dele se na prve startne preglede i pripreme, međuletno preglede i preglede i pripreme vazduhoplova na kraju letačkog dana.

Prvi startni pregled i priprema vazduhoplova vrši se svakog dana pre izvršenja prvog leta.

Međuletni pregled vazduhoplova vrši se uvek između dva leta.

Pregledi i pripreme vazduhoplova na kraju letačkog dana vrše se posle poslednjeg sletanja vazduhoplova.

Član 26.

Prvi startni pregled i priprema vazduhoplova obuhvataju, naročito:

- 1) oslobađanje pokretnih površina od blokirajućih uređaja i komandi uređaja;
- 2) vizuelni pregled unutrašnjeg dela konstrukcije trupa vazduhoplova i repnih površina radi ustanovljavanja stepena korozije od hemikalija;
- 3) proveru stalnih organa vazduhoplova, komandi leta i komandi uređaja za namenski rad u letovima aviotretiranja;
- 4) proveru potpunosti svih rezervoara do propisanih nivoa.

Član 27.

Međuletni pregled vazduhoplova obuhvata, naročito;

- 1) proveru količine pogonskog goriva;
- 2) proveru količine zaostalih hemikalija i drugih materijala u rezervoarima na vazduhoplovu;
- 3) proveru zaptivenosti instalacija za prskanje i dimljenje;
- 4) proveru zaptivenosti pilotske kabine;
- 5) proveru vidljivosti kroz vetrobransko staklo pilotske kabine;
- 6) proveru osiguranja zatvaranja obloge motora, poklopaca rezervoara goriva i hemikalija;
- 7) proveru ispravnosti stajnih organa.

Član 28.

Pregled i priprema vazduhoplova na kraju letačkog dana obuhvata, naročito:

- 1) pranje celog vazduhoplova ako su upotrebljavane agresivne hemikalije i drugi materijali;
- 2) pregled opreme i instalacija kojima se vrši rasturanje hemikalija i drugih materijala iz vazduhoplova.

Član 29.

Radna priprema za izvođenje letova aviotretiranja obuhvata obeležavanje terena, davanje uputstava za rad signalistima i meteorološku i letačku pripremu pilota.

Član 30.

Određivanje pravca naleta i obeležavanje terena vrši isključivo pilot koji će obavljati letove aviotretiranja na tom delu terena.

Obeležavanje terena i pravca naleta vrši se na način koji omogućava pilotu da u svakom delu leta može vršiti njegovu korekciju.

Član 31.

Obeležavanje terena vrši se signalnim zastavicama bele ili crvene boje.

Signalne zastavice postavljaju se u liniji, razapete iznad vrhova poljoprivredne kulture od 50 do 100 cm.

Član 32.

Signalisti na obeleženom terenu za vreme izvođenja letova aviotretiranja moraju biti odeveni u svetložuta radna odela.

Signalisti se raspoređuju u pravcu naleta vazduhoplova. Njihov broj i međusobna udaljenost zavise od valovitosti terena nad kojim se izvršava let, a mora ih biti najmanje tri.

Svaki signalista mora imati vizuelni dodir sa drugim signalistom u oba smera u odnosu na pravac kretanja vazduhoplova.

Član 33.

Signalisanje za vreme noćnih letova vrši se svetlosnim uređajima.

Početna i krajnja tačka naleta obeležava se zelenim, a međutačke belim svetlima.

Površina nad kojom se vrše letovi noćnog aviotretiranja mora se obeležiti i akumulatorskim farom - dozivačem zelene boje.

Član 34.

Signalistima za vreme vršenja letova aviotretiranja rukovodi vođa signalista.

Pre početka svakog leta pilot i vođa signalista moraju se dogovoriti o načinu premeštanja signalista, signalnih ili svetlosnih uređaja, koja se vrše u toku letova aviotretiranja.

Član 34a.

Izuzetno od odredaba čl. 29, 31. i 33. ovog pravilnika, za vreme gašenja požara iz vazduhoplova nije potrebno obeležavati teren, postavljati signalne zastavice i noću signalizirati svetlosnim uređajima.

Član 34b.

Ako između rukovodioca letenja i rukovodioca protivpožarnih snaga na zemlji ne postoji radio-veza, sporazumevanje se vrši na sledeći način:

- 1) sa zemlje: ispaljivanjem zelene rakete koja označava odobrenje početka aviotretiranja, ispaljivanjem crvene rakete, koja znači trenutni prestanak aviotretiranja, i ispaljivanjem crvene i bele rakete uzastopno, koje označavaju kraj aviotretiranja;
- 2) iz vazduha: ljuljanjem vazduhoplova oko njegove uzdužne ose, koja označava odlazak vazduhoplova u bazu zbog neispravnosti.

Član 35.

Izbacivanje pesticida vrši se letenjem kroz obeležena signalna vrata, širine radnog zahvata, pri čemu se signalisti pomeraju u smeru suprotnom od smera duvanja vetra.

Izbacivanje mineralnih đubriva vrši se letovima preko unapred postavljenih signalista.

U zavisnosti od konfiguracije terena i vidljivosti, signalna vrata i signalisti postavljaju se na međusobnoj udaljenosti od 400 do 500 metara.

Član 36.

Meteorološka priprema za letove aviotretiranja vrši se na osnovu meteorološkog izveštaja i meteorološke prognoze.

Izveštaj i prognozu iz stava 1. ovog člana pribavlja rukovodilac letenja.

Pribavljanje meteoroloških izveštaja i prognoze vrši se jednom ili više puta u toku izvođenja letova aviotretiranja, zavisno od vremenskih prilika, a na osnovu ocene rukovodioca letenja.

Član 37.

Meteorološki minimumi za vršenje letova aviotretiranja su:

- 1) da donja baza oblaka ne bude niža od 150 metara, a horizontalna vidljivost da ne bude manja od 1.500 metara;
- 2) da brzina bočnog vetra na letištu ne bude veća od 7 m/s;
- 3) da brzina vetra iznad površine nad kojom se vrše letovi aviotretiranja ne bude veća od:
 - 8 m/s - pri izbacivanju granuliranih hemijskih sredstava;
 - 3 m/s - pri izbacivanju tečnih hemijskih sredstava;
 - 2 m/s - pri zaprašivanju.

Pri zaprašivanju relativna vlažnost vazduha ne sme biti manja od 45% ni veća od 90%.

Izuzetno od odredbe stava 1. tačka 1. ovog člana, gašenje požara iz vazduhoplova može se vršiti ako u području gašenja požara donja baza oblaka nije niža od 300 metara, a horizontalna vidljivost nije manja od 400 metara.

Član 38.

Noćni letovi aviotretiranja mogu se vršiti pri najmanjoj horizontalnoj vidljivosti od 10 km i brzini vetra do 3 m/s.

Član 39.

Na osnovu meteorološke prognoze, kao i na osnovu meteoroloških minimuma predviđenih ovim pravilnikom, rukovodilac letenja donosi odluku o:

- 1) vremenu početka i završetka aviotretiranja;
- 2) pripremi vazduhoplova, vazduhoplovnog i drugog osoblja;
- 3) izradi skice terena i leta;
- 4) načinu obeležavanja terena;
- 5) postupcima u slučaju nagle promene meteorološke situacije dok se letovi aviotretiranja izvode.

Član 40.

Rukovodilac letenja mora organizovati neprekidno praćenje meteorološke situacije, a naročito onih podataka koji se odnose na smer i brzinu vetra, i stepen vertikalne i horizontalne vidljivosti.

Član 41.

Letačka priprema obuhvata upoznavanje letilišta i svih uslova letenja na njemu, upoznavanje zone letilišta i svih opasnih prepreka u njoj i upoznavanje sa radnom površinom nad kojom se vrše letovi aviotretiranja.

Član 42.

Pre započinjanja letova aviotretiranja, osim za gašenje požara, vrši se probni oblet zone letilišta i radne površine praznim vazduhoplovom radi provere poletno-sletne staze, uočavanja prepreka iz vazduha, rasporeda signalista i rada svih signalnih i drugih uređaja.

Pre početka gašenja požara iz vazduhoplova, rukovodilac letenja vrši iz vazduha osmatranje mesta na kome je nastao požar, okoline i svih prepreka koje bi mogle ugroziti let, uspostavlja radio-vezu sa rukovodiocem protivpožarnih snaga na zemlji i, pošto dobije njegovu saglasnost, odlučuje o načinu gašenja požara, kao i pribavlja druge potrebne informacije.

Član 43.

Pripremom za letove aviotretiranja, osim za gašenje požara iznad naseljenih mesta i gradova rukovodi šef pilota organizacije koja vrši aviotretiranje.

Pripreme iz stava 1. ovog člana vrše se po detaljno razrađenom planu koji se mora izvodno objaviti preko sredstava informisanja. Izvod naročito sadrži: dan i vreme aviotretiranja, rejon nad kojim se izvode letovi i mere predostrožnosti vezane za izvršenje letova aviotretiranja.

Član 44.

Manevri u letovima aviotretiranja moraju se vršiti u skladu sa podacima iz skice terena i leta.

Skraćivanje i odstupanje od utvrđenih manevara dozvoljava se samo u slučajevima kad se vazduhoplov nađe u stanju krajnje nužde.

Član 45.

Manevri vazduhoplovom moraju se vršiti tako:

- 1) da se sa punim vazduhoplovom ne prelazi nagib koji može usloviti bočno klizanje i gubitak bezbedne brzine;
- 2) da se sa praznim vazduhoplovom ne prelazi bočni nagib od 45°;
- 3) da se u noćnim letovima ne prelazi bočni nagib od 15°;
- 4) da se zalazni zaokret počinje niz vetar a završava uz vetar, na visini većoj od 50 metara danju i 100 metara noću iznad prepreka i terena;
- 5) da se nijedan manevr ne vrši sa minimalnom brzinom utvrđenom za određeni tip vazduhoplova.

Član 46.

Visina leta iznad radne površine zavisi od vrste aviotretiranja, oblika terena, broja i rasporeda prepreka.

Najniža visina za dnevne letove iznad prepreka i drveća pri tretiranju šumskih površina je 10 metara.

Najniža visina za letove iznad poljoprivrednih kultura je od 1 do 3 metara.

Najniža visina za letove radi gašenja požara je 40 metara iznad vrhova plamena.

Sve navedene visine računaju se od vrha prepreka, odnosno poljoprivrednih kultura do najniže tačke vazduhoplova kada se nalazi iznad njih.

Član 47.

Kod naleta na radnu površinu koji se vrši paralelno sa ivicom šume, drvoredom i električnim vodom, najmanja udaljenost od ovakvih prepreka mora biti 30 metara.

Letovi aviotretiranja iznad nagnutih i brežuljkastih površina vrše se na način koji obezbeđuje da nagib vazduhoplova u penjanju mora biti veći od nagiba terena.

Ako se letovi aviotretiranja ne mogu vršiti na način predviđen u stavu 2. ovog člana, ti letovi se moraju vršiti u pravcu snižavanja terena ili sa visine na kojoj se može obezbediti sigurna horizontalna brzina vazduhoplova.

Član 48.

U svakoj fazi leta pilot je dužan da obezbedi rezervnu brzinu vazduhoplovu, koja mora biti viša za 20% od minimalne brzine vazduhoplova.

Kod letova aviotretiranja iznad naseljenih mesta procenat rezervne brzine mora da iznosi 30% od minimalne brzine vazduhoplova.

Član 49.

Letovi aviotretiranja vrše se, po pravilu, tako:

- 1) da linija svakog leta bude upravna prema suncu;
- 2) da se manevri zaokreta ne vrše u pravcu sunca;
- 3) da radna površina za svaki sledeći nalet, kada ima vetra, bude vidljiva iz pilotske kabine.

Član 50.

Nije dozvoljeno vršenje letova aviotretiranja sa preopterećenim vazduhoplovom.

Član 51.

Za vreme vršenja leta aviotretiranja pilot ne sme da proleće ispod električnih vodova, da izbacuje hemikalije i druge materijale na električne vodove, i da poleće i sleće u pravcu nisko izlazećeg i zalazećeg sunca.

Izuzetno od odredbe stava 1. ovog člana, za vreme gašenja požara iz vazduhoplova pilot može izbaciti sredstva za gašenje požara iznad električnih vodova ako su ti vodovi isključeni i ako ga je o tome obavestio rukovodilac letenja, odnosno rukovodilac protivpožarnih snaga na zemlji.

Član 52.

Novčanom kaznom od 400 do 4.000 novih dinara kazniće se za vazduhoplovni prekršaj organizacija udruženog rada ili drugo pravno lice koje se bavi poslovima aviotretiranja:

- 1) ako adaptira vazduhoplov bez prethodno odobrene konstruktivne i tehničke dokumentacije (stav 2. član 4);
- 2) ako koristi vazduhoplov koji ne ispunjava aerodinamičke uslove iz člana 6. ovog pravilnika;
- 3) ako koristi vazduhoplov koji nema posebnu opremu predviđenu u članu 8. ovog pravilnika;
- 4) ako ne obezbedi kompletan alat, opremu za lengerisanje, pokrivanje, pranje i podmazivanje, kao i sredstva za čišćenje snega sa vazduhoplova iz člana 13. ovog pravilnika;
- 5) ako gorivo ne uskladišti saglasno odredbi člana 14. stav 1. ovog pravilnika.

Za prekršaj iz stava 1. ovog člana kazniće se i odgovorno lice u organizaciji udruženog rada ili drugom pravnom licu koje se bavi poslovima aviotretiranja, novčanom kaznom do 400 novih dinara.

Član 53.

Novčanom kaznom do 2.000 novih dinara kazniće se za vazduhoplovni prekršaj organizacija udruženog rada ili drugo pravno lice koje se bavi poslovima aviotretiranja:

- 1) ako rukovodilac letenja pre početka letenja ne uspostavi neposrednu vezu sa najbližom zdravstvenom ustanovom i ako joj ne da podatke o vrsti, toksičnosti hemijskih sredstava i opremi za pružanje prve medicinske pomoći (član 10), kao i ako vezu sa najbližom zdravstvenom ustanovom i nadležnim organom unutrašnjih poslova, prilikom gašenja požara iz vazduhoplova, ne uspostavlja rukovodilac protivpožarnih snaga na zemlji, odnosno rukovodilac hidrodroma.
- 1a) ako rukovodilac letenja, kad se aviotretiranje vrši radi gašenja požara, na pet minuta pre započinjanja gašenja požara iz vazduhoplova, na to ne upozori lica na zemlji izbacivanjem vode sa visine od najmanje 100 metara (član 9. stav 5).
- 2) ako ne utvrdi i ne obeleži mesto na kome se vrši ukrcavanje hemijskih sredstava u vazduhoplov (član 15);
- 3) ako se ne izvrši probni oblet zone letilišta i radne površine pre započinjanja noćnih letova aviotretiranja (član 42) kao i ako pre početka gašenja požara rukovodilac letenja ne vrši iz vazduha osmatranje mesta na kome je nastao požar, okoline i svih prepreka koje bi mogle ugroziti let, ili ako ne uspostavi radio-vezu sa rukovodiocem protivpožarnih snaga na zemlji, ili ako ne pribavi druge potrebne informacije, ili ako odluči o načinu gašenja požara bez saglasnosti rukovodioca protivpožarnih snaga na zemlji.

Za prekršaj iz stava 1. ovog člana kazniće se odgovorno lice u organizaciji udruženog rada ili drugom pravnom licu koje se bavi poslovima aviotretiranja, novčanom kaznom od 400 novih dinara.

Za prekršaj iz stava 1. tač. 1a. i 3. ovog člana kazniće se i rukovodilac letenja novčanom kaznom od 200 novih dinara.

Član 54.

Novčanom kaznom do 1.000 novih dinara kazniće se za vazduhoplovni prekršaj pilot vazduhoplova:

- 1) ako u svom izveštaju o radu ne upiše koju je vrstu hemikalija rasturao iz vazduhoplova (član 11);
- 2) ako za vreme vršenja letova aviotretiranja ne koristi opremu iz člana 21. ovog pravilnika;
- 3) ako vrši letove aviotretiranja bez navigacijske karte i skice terena i leta (član 22);
- 4) ako ne izvrši radnu pripremu za izvođenje letova aviotretiranja i ne utvrdi smer naleta (čl. 29. i 30);
- 5) ako letove aviotretiranja vrši ispod utvrđenih meteoroloških minimuma (član 37);
- 6) ako ne izvrši obilazak radne površine i zone letilišta pre izvršenja leta (član 41);
- 7) ako letove aviotretiranja vrši protivno odredbama čl. 46. i 47. ovog pravilnika;
- 8) ako letove aviotretiranja vrši sa preopterećenim vazduhoplovom (član 50);
- 9) ako za vreme vršenja aviotretiranja proleće ispod električnih vodova ili izbacuje hemijska sredstva na električne vodove (član 51), ili za vreme gašenja požara iz vazduhoplova izbacuje sredstva za gašenje požara iznad električnih vodova iako ga je rukovodilac letenja, odnosno rukovodilac protivpožarnih snaga na zemlji obavestio da ti vodovi nisu isključeni.

Član 54a.

Novčanom kaznom od 1.000 novih dinara kazniće se za vazduhoplovni prekršaj rukovodilac protivpožarnih snaga na zemlji:

- 1) ako ne uspostavi radio-vezu sa rukovodiocem letenja, ili ne daje meteorološke podatke i obaveštenja neophodna za bezbedno odvijanje leta, ili ne daje obaveštenja rukovodiocu letenja, odnosno pilotu da obustavi letenje ako ono postane opasno po lica i materijalna dobra ili ako više nije potrebno (član 9a. stav 3);

- 2) ako ne da saglasnost za započinjanje gašenja požara, a na zahtev rukovodioca letenja - i saglasnost za način gašenja požara, kad utvrdi da na udaljenosti od najmanje 200 metara od mesta požara nema lica (član 9a. stav 4);
- 3) ako na pet minuta pre započinjanja gašenja požara iz vazduhoplova ne obavesti lica na zemlji ispaljivanjem zelene rakete (član 9a. stav 5).

Član 55.

Novčanom kaznom od 2.000 dinara kazniće se za vazduhoplovni prekršaj vazduhoplovni mehaničar-tehničar ako preglede i pripreme vazduhoplova ne vrši u skladu sa odredbama čl. 26, 27. i 28. ovog pravilnika.

Član 56.

U vazduhoplove u koje nije ugrađena oprema iz člana 8. ovog pravilnika, ta oprema se mora ugraditi najdocnije do 1. jula 1983. godine.

Član 57.

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom listu SFRJ".

VI Br. 654/1
3. jula 1980. godine
Beograd

Predsednik
Saveznog komiteta za saobraćaj i veze,
Ante Zelić, s.r.