

На основу члана 4а став 2, члана 46. став 2, члана 48. ст. 1 и 2, члана 49. став 3, члана 51. став 3, члана 71. став 2, члана 239. и члана 265. Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС” бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 - др. закон, 83/18 и 9/20),
Директор Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије доноси

ПРАВИЛНИК

о правилима летења и пружању услуга контроле летења, узбуњивања и информисања ваздухоплова у лету

Предмет Правилника

Члан 1.

Овим правилником прописују се правила летења којих се морају придржавати ваздухоплови у ваздушном простору Републике Србије, начин на који се пружају услуге контроле летења, изрази стандардне фразеологије на енглеском језику који се употребљавају при пружању услуга контроле летења, изрази на српском језику који се употребљавају када се услуге контроле летења пружају домаћем ваздухоплову који лети по правилима оперативног ваздушног саобраћаја, начин на који се пружају услуге узбуњивања, услови под којима се пружају услуге информисања ваздухоплова у лету, врсте података о пруженим услугама који се снимају или чувају на други начин, начин на који се подаци чувају и време на које се снимци и подаци чувају.

Преузимање прописа Европске уније

Члан 2.

Овим правилником се преузима Спроведбена уредба Комисије (ЕУ) бр. 923/2012 од 26. септембра 2012. године о утврђивању заједничких правила летења и оперативних одредаба у вези са услугама и поступцима у ваздушној пловидби и измени Спроведбене уредбе (ЕУ) бр. 1035/2011 и уредаба (ЕЗ) бр. 1265/2007, (ЕЗ) бр. 1794/2006, (ЕЗ) бр. 730/2006, (ЕЗ) бр. 1033/2006 и (ЕУ) бр. 255/2010, измењена и допуњена следећим уредбама:

- 1) Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 2015/340 од 20. фебруара 2015. године;
- 2) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 2016/1185 од 20. јула 2016. године;
- 3) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 2017/835 од 12. маја 2017. године;
- 4) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 2020/886 од 26. јуна 2020. године.

Спроведбена уредба Комисије (ЕУ) бр. 923/2012 је дата у Прилогу 1, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Допунски услови за примену Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012 у Републици Србији су дати у Прилогу 2, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Значење израза

Члан 3.

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

- 1) *Агенција (Agency)* је Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја (EASA);
- 2) *дозвола члана летачке посаде (flight crew licence)* је дозвола летачког особља у смислу закона којим се уређује ваздушни саобраћај у Републици Србији;

3) зона обавезне употребе радио-станице (*Radio Mandatory Zone, RMZ*) је одређени део ваздушног простора који је утврдио и објавио пружалац услуга контроле летења, уз претходну сагласност Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије у којем је обавезна употреба радио-станице;

4) зона обавезне употребе транспондера (*Transponder Mandatory Zone, TMZ*) је одређени део ваздушног простора који је утврдио и објавио пружалац услуга контроле летења, уз претходну сагласност Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије, у којем је обавезна употреба опреме за идентификацију ваздухоплова и пренос података о висини по притиску (транспондера);

5) надлежни орган (*competent authority*) у Републици Србији је Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије, у смислу закона којим се уређује ваздушни саобраћај у Републици Србији;

6) *RVSM (reduced vertical separation minimum)* ваздушни простор је ваздушни простор од *FL 290* до *FL 410*, укључујући оба нивоа лета, у коме се примењују смањене норме вертикалног раздвајања;

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

8) услуге из ваздуха (*aerial work*) су посебне делатности у ваздушном саобраћају у смислу закона којим се уређује ваздушни саобраћај у Републици Србији;

9) Уредба (ЕЗ) бр. 216/2008 је Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 216/2008 од 20. фебруара 2008. године о основним правилима у области цивилног ваздухопловства и оснивању Европске агенције за безбедност ваздушног саобраћаја, којом се укидају Упутство Савета 91/670/ЕЕЗ, Уредба (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Упутство 2004/36/ЕЗ. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о основним правилима у области цивилног ваздухопловства и надлежностима Европске агенције за безбедност ваздушног саобраћаја („Службени гласник РС”, бр. 23/12 и 104/17);

10) Уредба (ЕУ) бр. 965/2012 је Уредба Комисије (ЕУ) бр. 965/2012 од 5. октобра 2012. године о утврђивању техничких захтева и административних процедура који се односе на делатности у ваздушном саобраћају у складу са Уредбом Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 216/2008. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о условима за обављање ваздушног саобраћаја („Службени гласник РС”, бр. 9/18, 56/18 и 12/19);

11) Уредба (ЕЗ) бр. 549/2004 је Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 549/2004 од 10. марта 2004. године којом се предвиђа оквир за формирање Јединственог европског неба (Оквирна уредба). Ова уредба је у Републици Србији тренутно преузета Правилником о условима и начину издавања и важења сертификата за пружање услуга у ваздушној пловидби („Службени гласник РС”, бр. 32/11, 54/12 и 24/13), док ће од 28. јануара 2021. године бити преузета Правилником о условима које морају да испуњавају пружаоци услуга у ваздушној пловидби („Службени гласник РС”, број 26/20);

12) Чикашка конвенција је Конвенција о међународном цивилном ваздухопловству (Чикаго, 1944. године).

Појам „држава чланица” који се користи у Прилогу 1. овог правилника тумачи се сагласно тач. 2. и 3. Анекса II Мултилатералног споразума између Европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, Бивше Југословенске Републике Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе Уједињених нација на Косову (у складу са Резолуцијом Савета безбедности УН 1244 од 10. јуна 1999.) о успостављању Заједничког европског ваздухопловног подручја.

Остали изрази који се користе у овом правилнику имају значење које је наведено у члану 2. Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012.

Престанак важења других прописа

Члан 4.

Даном почетка примене овог правилника престају да важе Правилник о летењу ваздухоплова („Службени гласник РС”, број 61/15), Правилник о пружању услуга контроле летења и услуга узбуњивања („Службени гласник РС”, бр. 15/16 и 70/16) и Правилник о пружању услуга информисања ваздухоплова у лету и употреби израза на српском језику („Службени гласник РС”, број 39/16).

Ступање Правилника на снагу

Члан 5.

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

Број 5/1-01-0013/2020-0001

У Београду, 30. октобра 2020. године

Директор

Мирјана Чизмаров

Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

од 26. септембра 2012. године

о утврђивању заједничких правила летења и оперативних одредаба у вези са услугама и поступцима у ваздушној пловидби и измени Сprovedбене уредбе (ЕУ) бр. 1035/2011 и уредаба (ЕЗ) бр. 1265/2007, (ЕЗ) бр. 1794/2006, (ЕЗ) бр. 730/2006, (ЕЗ) бр. 1033/2006 и (ЕУ) бр. 255/2010

Члан 1.

Предмет и подручје примене

1. Циљ ове уредбе је да успостави заједничка правила летења и оперативне одредбе у вези са услугама и поступцима у ваздушној пловидби које ће бити примењиве на општи ваздушни саобраћај унутар подручја примене Уредбе (ЕЗ) бр. 551/2004.

2. Ова уредба се посебно примењује на кориснике ваздушног простора и ваздухоплове укључене у општи ваздушни саобраћај:

(а) који лете у Унију, унутар Уније или из Уније;

(б) носе знаке државне припадности и ознаке регистрације државе чланице Уније и лете у било ком ваздушном простору, у мери у којој то није у супротности са правилима објављеним у држави која је надлежна за територију која се прелеће.

3. Ова уредба се, такође, примењује на надлежне органе држава чланица, пружаоце услуга у ваздушној пловидби, оператере аеродрома и земаљско особље укључено у операције ваздухоплова.

4. Ова уредба се не примењује на ваздухопловне моделе и ваздухоплове играчке. Међутим, државе чланице морају да обезбеде успостављање националних правила којима се осигурава да се ваздухопловним моделима и ваздухопловима играчкама управља на такав начин да се умање опасности повезане са безбедношћу цивилног ваздухопловства, лица, имовине или других ваздухоплова.

Члан 2.

Дефиниције

За потребе ове уредбе примењују се следеће дефиниције:

1) „тачност” је степен подударности између процењене или измерене вредности и стварне вредности;

2) *брисана*;

3) „саветодавни ваздушни простор” је ваздушни простор одређених димензија или одређена рута, у оквиру којих је омогућена саветодавна услуга у ваздушном саобраћају;

4) „саветодавна рута” је одређена рута дуж које је омогућена саветодавна услуга у ваздушном саобраћају;

5) „акробатски лет” 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 у сврху стицања дозвола и овлашћења, осим за овлашћење за акробатско летење;

б) „аеродром” 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;

7) „услуга аеродромске контроле летења” је услуга контроле летења за аеродромски саобраћај;

8) „аеродромска контрола летења” је јединица контроле летења успостављена за пружање услуге контроле летења за аеродромски саобраћај;

9) „аеродромски саобраћај” означава целокупан саобраћај на маневарским површинама аеродрома и све ваздухоплове који лете у близини аеродрома. Ваздухоплови који лете у близини аеродрома укључују, између осталих, и ваздухоплове који улазе или напуштају аеродромски саобраћајни круг;

10) „аеродромски саобраћајни круг” је одређена путања лета којом ваздухоплов лети у близини аеродрома;

11) „аеродромска саобраћајна зона” је ваздушни простор одређених димензија успостављен око аеродрома ради заштите аеродромског саобраћаја;

12) „услуге из ваздуха” су операције ваздухоплова у којима се ваздухоплов користи за специјализоване услуге, као што су пољопривреда, грађевинарство, фотографисање, геодетски премер, надзор и праћење, трагање и спасавање, рекламирање из ваздуха, итд;

13) „Зборник ваздухопловних информација (*AIP*)” је публикација коју објављује држава или се објављује у име државе и која садржи ваздухопловне информације трајног карактера значајне за ваздушну пловидбу;

14) „ваздухопловна услуга мобилне комуникације” је услуга мобилне комуникације између ваздухопловних станица и станица на ваздухопловима или између станица на ваздухопловима, у којој могу да учествују станице на пловилима за спасавање; радио-предајници за означавање позиције ваздухоплова у нужди могу, такође, да учествују у овој услузи на фреквенцијама одређеним за невољу и опасност;

15) „ваздухопловна станица” је копнена станица у ваздухопловној услузи мобилне комуникације. У одређеним случајевима, ваздухопловна станица може да буде смештена, на пример, на пловилу или на платформи на мору;

16) „авион” 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;

17) „систем за избегавање судара у ваздуху (*ACAS*)” је уређај у ваздухоплову заснован на сигналимa транспондера секундарног надзорног радара (*SSR*), који ради независно од опреме на земљи, а у циљу обавештавања пилота о могућим конфликтима са ваздухопловима који су опремљени *SSR* трансподерима;

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

19) „адреса ваздухоплова” је јединствена двадесетчетворобитна комбинација која се додељује ваздухоплову у циљу комуникације ваздух-земља, навигације и надзора;

20) „осматрање из ваздухоплова” је одређивање једног или више метеоролошких елемената, које се врши из ваздухоплова у лету;

21) „*AIRMET* информација” је информација коју издаје биро за метеоролошко бдење, која се односи на јављање или очекивано јављање одређених метеоролошких појава на рути које могу да утичу на безбедност летења ваздухоплова на малим висинама, а која није већ укључена у прогнозу издату за летове на малим висинама у посматраној области информисања ваздухоплова у лету или њеној подобласти;

22) „комуникација ваздух-земља” је двосмерна комуникација између ваздухоплова и станица или локација на земљи;

23) „радио-станица ваздух-земља” је ваздухопловна телекомуникациона станица са примарном одговорношћу за управљање комуникацијама које се односе на управљање и надзор ваздухоплова у одређеном подручју;

24) „извештај из ваздуха” је извештај из ваздухоплова у лету, припремљен у складу са захтевима за извештавање позиције и оперативно и/или метеоролошко извештавање;

25) „таксирање у ваздуху” је кретање хеликоптера/вертикално слетање и полетање (*VTOL*) изнад површине аеродрома, обично са утицајем тла и брзином у односу на земљу обично мањом од *37 km/h (20 kts)*;

26) „ваздушни саобраћај” означава све ваздухоплове који лете или се крећу по маневарским површинама аеродрома;

27) „саветодавна услуга у ваздушном саобраћају” је услуга која се пружа унутар саветодавног ваздушног простора да би се обезбедило раздвајање, у мери у којој је то изводљиво, ваздухоплова који лете у складу са *IFR* правилима летења;

28) „одобрење контроле летења (*ATC*)” је одобрење ваздухоплову за наставак лета под условима које је утврдила јединица контроле летења;

29) „инструкције контроле летења” су инструкције/наредбе које издаје контрола летења, којима се захтева од пилота да предузме одређене мере;

30) „услуга контроле летења” је услуга која се пружа у циљу:

(а) спречавања судара:

(1) између ваздухоплова; и

(2) на маневарским површинама између ваздухоплова и препрека; и

(б) експедитивног и редовног одвијања ваздушног саобраћаја;

31) „јединица контроле летења” је општи појам који може да означава центар обласне контроле летења, јединицу прилазне контроле летења или аеродромску контролу летења;

32) „услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*)” је општи појам који може да означава услугу информисања ваздухоплова у лету, услугу узбуњивања, саветодавну услугу у ваздушном саобраћају или услугу контроле летења (услугу обласне, услугу прилазне или услугу аеродромске контроле летења);

33) „ваздушни простори у којима се пружају услуге у ваздушном саобраћају (*ATS*)” су делови ваздушног простора одређених димензија, означени абecedом, у којима могу да се обављају одређене врсте летова и за које су дефинисане услуге у ваздушном саобраћају и правила летења;

34) „*ATS* пријавни биро (*ARO*)” је јединица основана са циљем примања извештаја који се односе на услуге у ваздушном саобраћају и планова лета поднетих пре полетања;

34а) „услуга надзора за услуге у ваздушном саобраћају (*ATS*)” је услуга која се пружа непосредно путем *ATS* система надзора;

35) „јединица за пружање услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*)” је општи појам који може да означава јединицу контроле летења, центар за информисање ваздухоплова у лету, аеродромску јединицу за услугу информисања ваздухоплова у лету или *ATS* пријавни биро;

36) „ваздушни пут” је контролисани ваздушни простор или део тог простора који је утврђен у облику коридора;

37) „услуга узбуњивања” је услуга која се пружа ради обавештавања одговарајућих организација о ваздухоплову коме је потребна помоћ у виду трагања и спасавања и ради помоћи таквим организацијама, ако је то потребно;

38) „алтернативни аеродром” је аеродром према којем ваздухоплов може да настави лет ако постане немогуће или не препоручљиво да настави лет или да слети на предвиђени аеродром, на којем су му доступне потребне услуге и уређаји, на којем се могу испунити захтеви у погледу перформанси ваздухоплова и који је оперативан у очекивано време коришћења. Алтернативни аеродроми обухватају следеће:

(а) алтернативни аеродром за полетање: алтернативни аеродром на који би ваздухоплов могао да слети ако то постане неопходно непосредно након полетања, а није могуће користити аеродром полетања;

(б) алтернативни аеродром на рути: аеродром на који би ваздухоплов могао да слети ако се у току лета на рути појави потреба за скретањем;

(ц) алтернативно одредиште: алтернативни аеродром на који би ваздухоплов могао да слети ако слетање на предвиђени аеродром постане немогуће или непрепоручљиво;

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

40) „услуга прилазне контроле летења” је услуга контроле летења за контролисане летове у доласку или одласку;

41) „јединица прилазне контроле летења” је јединица успостављена ради пружања услуге контроле летења за контролисане летове у доласку или одласку с једног или више аеродрома;

42) „платформа” 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;

43) „центар обласне контроле летења (*ACC*)” је јединица успостављена ради пружања услуге контроле летења за контролисане летове у контролисаним областима које су под њеном надлежношћу;

44) „услуга обласне контроле летења” је услуга контроле летења за контролисане летове у контролисаним областима;

45) „просторна навигација (*RNAV*)” је навигациона метода која ваздухоплову омогућава летење на било којој жељеној путањи лета која је обухваћена земаљским или сателитским навигационим средствима или је у границама могућности уграђене опреме ваздухоплова или је комбинација једног и другог;

46) „*ATS* рута” је одређена рута успостављена за усмеравање протока ваздушног саобраћаја у сврху пружања услуга у ваздушном саобраћају;

47) „аутоматски зависни надзор - емисија (*ADS-B*)” је начин на који ваздухоплови, возила на аеродрому и други објекти могу да шаљу и/или примају податке, као што су идентификација, позиција и додатни подаци, према потреби, емитовањем путем везе за пренос података;

48) „аутоматски зависни надзор - уговор (*ADS-C*)” је начин на који се услови *ADS-C* споразума размењују између земаљског система и ваздухоплова путем везе за пренос података, одређујући под којим условима се иницирају *ADS-C* извештаји и које податке треба укључити у извештаје;

48а) „споразум о аутоматски зависном надзору - уговору (*ADS-C*)” је план извештавања којим се успостављају услови слања *ADS-C* података (тј. података које захтева јединица за услуге у ваздушном саобраћају и учесталост *ADS-C* извештаја, који се морају договорити пре употребе *ADS-C* у пружању услуга у ваздушном саобраћају);

49) „аутоматско емитовање терминалних информација (*ATIS*)” је аутоматско пружање актуелних рутинских информација ваздухопловима у доласку и одласку у току 24 сата или одређеног дела дана:

(а) „*data link* аутоматско емитовање терминалних информација (*D-ATIS*)” је пружање *ATIS* услуга путем везе за пренос података;

(б) „говорно аутоматско емитовање терминалних информација (*Voice-ATIS*)” је пружање *ATIS* услуга путем сталне и понављајуће говорне емисије;

50) „база облака” 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;

51) „тачка преласка” је тачка на којој се очекује да ваздухоплов који лети дуж дела *ATS* руте који је одређен у односу на високофреквентни свесмерни радио-фар, своју примарну навигациону референцу подешава на следећи навигациони уређај који се налази испред ваздухоплова;

52) „граница важења одобрења” је тачка до које важи одобрење контроле летења издато ваздухоплову;

53) „облак од оперативног значаја” је облак чија је база испод 1.500 *m* (5.000 *ft*) или испод највише минималне секторске висине, у зависности од тога која је вредност већа, или кумулонимбус или кумулус конгестус на било којој висини;

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

55) „надлежни орган” је орган који је држава чланица одредила као надлежан за обезбеђивање усклађености са захтевима ове уредбе;

56) „контролисана област” је контролисани ваздушни простор који се простире навише од одређене границе изнад земље;

57) „контролисани аеродром” је аеродром на коме се пружа услуга контроле летења за аеродромски саобраћај, без обзира да ли постоји контролисана зона;

58) „контролисани ваздушни простор” је ваздушни простор одређених димензија у којем се пружа услуга контроле летења у складу са класификацијом ваздушног простора;

59) „контролисани лет” је сваки лет који је предмет одобрења контроле летења;

60) „комуникација контролор-пилот путем везе за пренос података (*CPDLC*)” је начин комуникације између контролора летења и пилота коришћењем везе за пренос података за *ATC* комуникације;

61) „контролисана зона” је контролисани ваздушни простор који се простире од површине земље до одређене горње границе;

62) „пењање током крстарења” је начин лета ваздухоплова у режиму крстарења који резултира повећањем висине лета са смањењем масе ваздухоплова;

63) „ниво крстарења” је ниво лета који се задржава током највећег дела лета;

64) „важећи план лета (*CPL*)” је план лета, укључујући измене настале издавањем накнадних одобрења контроле летења, ако постоје;

65) „опасна зона” је део ваздушног простора утврђених димензија у коме се, у одређеним временским интервалима, могу одвијати активности опасне по летење ваздухоплова;

66) „комуникације путем везе за пренос података” је облик комуникације намењен за размену порука путем везе за пренос података;

67) „датум” је било која величина или скуп величина који може да служи као референца или основа за израчунавање других величина;

68) „одобрење наредне јединице контроле летења” је одобрење које је ваздухоплову издала јединица контроле летења која није тренутно надлежна за тај ваздухоплов;

69) „предвиђено време трајање лета” је предвиђено време потребно за лет између две значајне тачке;

70) „предвиђено време почетка кретања” је предвиђено време када ће ваздухоплов започети кретање у сврху полетања;

71) „предвиђено време доласка (*ETA*)” је за *IFR* летове, предвиђено време доласка ваздухоплова изнад одређене тачке која је одређена навигационим средствима, од које почиње процедура инструменталног прилаза или, ако таква средства не постоје на датом аеродрому, предвиђено време доласка ваздухоплова изнад аеродрома. За летове у складу са правилима визуелног летења (*VFR*), то је предвиђено време доласка изнад аеродрома;

72) „очекивано време прилаза” је време у које АТС очекује да ће долазећи ваздухоплов, након кашњења, напустити тачку чекања да би завршио прилаз за слетање. Стварно време напуштања тачке чекања ће зависити од добијања одобрења за прилаз;

73) „поднети план лета (*FPL*)” је план лета достављен АТС јединици, који је попунио пилот или овлашћени представник, без било каквих накнадних промена;

74) „члан летачке посаде” је члан посаде ваздухоплова који је на основу дозволе овлашћен да обавља дужности које су од суштинског значаја за управљање ваздухопловом током трајања летачке дужности;

75) „центар за информисање ваздухоплова у лету” је јединица успостављена ради пружања услуге информисања ваздухоплова у лету и услуге узбуњивања;

76) „област информисања ваздухоплова у лету” је ваздушни простор одређених димензија у којем се пружају услуга информисања ваздухоплова у лету и услуга узбуњивања;

77) „услуга информисања ваздухоплова у лету” је услуга која се пружа ради давања савета и информација корисних за безбедно и ефикасно одвијање летова;

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

79) „план лета” је скуп података и информација о намераваном лету или делу лета ваздухоплова који су на располагању јединицама пружаоца услуга у ваздушном саобраћају;

80) „видљивост у лету” је видљивост из пилотске кабине ваздухоплова у лету;

81) „прогноза времена” је извештај о очекиваним метеоролошким условима за одређено време или период и за одређену област или део ваздушног простора;

82) „видљивост при земљи” је видљивост на аеродрому, објављена од стране овлашћеног осматрача или аутоматских система;

83) „курс ваздухоплова” је угао између уздужне осе ваздухоплова и правца севера (правог, магнетног, компасног или мрежног севера), уобичајено изражен у степенима;

84) „релативна висина” је вертикална удаљеност нивоа, тачке или објекта који се може сматрати тачком, мерено од одређене референтне вредности;

85) „хеликоптер” 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;

86) „ваздушни простор изнад отвореног мора” је ваздушни простор изван копненог подручја и територијалног мора, како је одређено у Конвенцији Уједињених нација о праву мора (*Montego Bay*, 1982.);

87) „*IFR*” је скраћеница која се употребљава да означи правила инструменталног летења;

88) „*IFR* лет” је лет изведен у складу са правилима инструменталног летења;

89) „*IMC*” је скраћеница која се употребљава да означи метеоролошке услове за инструментално летење;

89а) „операција инструменталног прилаза” је прилаз и слетање употребом инструмената за навигационо вођење на основу процедуре инструменталног прилаза. Постоје две методе за спровођење операција инструменталног прилаза:

(а) операција дводимензионалног (*2D*) инструменталног прилаза, у којој се примењује само бочно навигационо вођење; и

(б) операција тродимензионалног (*3D*) инструменталног прилаза, у којој се примењују бочно и вертикално навигационо вођење;

90) „процедура инструменталног прилаза (*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 прилаза или, ако 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. Процедуре инструменталног прилаза се класификују на следећи начин:

(а) процедура непрецизног прилаза (*NPA*). Процедура инструменталног прилаза намењена за операције *2D* инструменталног прилаза тип *A*;

(б) процедура прилаза са вертикалним вођењем (*APV*). Процедура инструменталног прилаза са навигацијом заснованом на могућностима ваздухоплова (*PBN*), намењена за операције *3D* инструменталног прилаза тип *A*;

(ц) процедура прецизног прилаза (*PA*). Процедура инструменталног прилаза заснована на навигационим системима (*ILS, MLS, GLS* и *SBAS Cat. I*), намењена за операције *3D* инструменталног прилаза тип *A* или *B*;

91) „инструментални метеоролошки услови (*IMC*)” су метеоролошки услови изражени у терминима видљивости, удаљености од облака и базе облака, чије су вредности мање од минимума утврђених за визуелне метеоролошке услове;

92) „површина за слетање” је део површине за кретање ваздухоплова намењен за слетање или полетање ваздухоплова;

93) „висина” је општи појам који се односи на вертикалну позицију ваздухоплова у лету и може да означава релативну висину, апсолутну висину или ниво лета;

94) „маневарска површина” је део аеродрома који је одређен за полетање, слетање и рулање ваздухоплова, осим платформи;

94а) „минимална количина горива” је појам који се користи да се опише ситуација у којој је залиха горива у ваздухоплову на таквом нивоу да је обавезно слетање на одређени аеродром и никакво додатно кашњење се не може прихватити;

95) „мод (*SSR*)” је уобичајени идентификатор за одређене функције упитних сигнала који се одашиљу *SSR* интерогатором. Постоје четири мода наведена у Анексу 10 *ICAO*: *A, C, S* и комбиновани;

95а) „ваздухопловни модел” је ваздухоплов без посаде, који није ваздухоплов играчка, оперативне масе која не прелази ограничења прописана од стране надлежног органа, који је способан за непрекидан лет у атмосфери и који се искључиво користи за приказивање или рекреативне активности;

95б) „планинско подручје” је подручје промењивог профила терена на којем су промене надморске висине терена веће од *900 m (3.000 ft)* унутар удаљености од *18,5 km (10,0 NM)*;

96) „површина за кретање ваздухоплова” је део аеродрома који се користи за полетање, слетање и кретање ваздухоплова по земљи, а који се састоји од маневарске површине и платформе/платформи;

97) „ноћ” је временски период између краја вечерњег грађанског сумрака и почетка јутарњег грађанског свитања. Грађански сумрак се завршава увече када је центар сунчевог диска *6* степени испод хоризонта, а почиње ујутру када је центар сунчевог диска *6* степени испод хоризонта;

98) „препрека” означава све фиксне (привремене или сталне) и покретне објекте или њихове делове, који:

(а) су смештени на површини намењеној за кретање ваздухоплова по тлу; или

(б) надвишавају дефинисане површи намењене за заштиту ваздухоплова у лету; или

(ц) се налазе изван тих дефинисаних површи и који су оцењени као опасни за ваздушну пловидбу;

99) „оперативно место” је место које је оператер или вођа ваздухоплова одабрао за слетање, полетање и/или преношење спољашњег терета;

100) „вођа ваздухоплова” је пилот којег оператер или у случају опште авијације власник, одреди за вођу ваздухоплова и који је одговоран за безбедно извршење лета;

101) „висина по притиску” је атмосферски притисак изражен као апсолутна висина, који одговара притиску у стандардној атмосфери, како је одређено у Анексу 8, Део 1 Чикашке конвенције;

102) „проблематична употреба супстанци” је коришћење једне или више психоактивних супстанци од стране ваздухопловног особља на такав начин да:

(а) представља непосредну опасност за корисника или угрожава живот е, здравље или добробит других; и/или

(б) узрокује или погоршава професионални, социјални, ментални или физички проблем или поремећај;

103) „зобрањена зона” је део ваздушног простора утврђених димензија, изнад копнених подручја или територијалних вода државе, у коме је летење ваздухоплова забрањено;

104) „психоактивне супстанце” су алкохол, опијати, канабиноиди, седативи и хипнотици, кокаин, други психостимуланси, халуциногени, као и испарљиви растварачи, док су кофеин и дуван изузети;

105) „радар” је радио-локацијски уређај који пружа информације о удаљености, азимуту и/или висини објеката;

106) „зона обавезне употребе радио-станице (RMZ)” је ваздушни простор одређених димензија у којем је обавезна опремљеност радио-станицом и њена употреба;

107) „услуга радио-навигације” је услуга којом се, у сврху ефикасног и безбедног одвијања операција, обезбеђују информације за вођење или подаци о позицији ваздухоплова, од једног или више радио-навигационих средстава;

108) „радио-телефонија” је облик радио-комуникације који је првенствено намењен размени информација говорним путем;

109) „скупни план лета” 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;

110) „тачка јављања” је утврђена географска позиција у односу на коју је могуће дати извештај о позицији ваздухоплова;

111) „условно забрањена зона” је део ваздушног простора утврђених димензија, изнад копнених подручја или територијалних вода државе, у коме је летење ваздухоплова ограничено у складу са одређеним условима;

112) „сегмент руте” је рута или део руте на којој се обично лети без међуслетања;

113) „полетно-слетна стаза” је дефинисана правоугаона површина на аеродрому на копну која је намењена за слетање и полетање ваздухоплова;

114) „позиција за чекање за излазак на полетно-слетну стазу” је одређена позиција намењена заштити полетно-слетне стазе, површи за ограничење препрека или система за инструментално слетање (*ILS*)/микроталасног система за слетање (*MLS*) критичног/осетљивог подручја, код којег ваздухоплови у вожењу и возила морају стати и задржати позицију, осим ако аеродромска контрола летења не одобри другачије;

115) „видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*)” је растојање до којег пилот ваздухоплова који се налази на оси полетно-слетне стазе може да види ознаке на површини полетно-слетне стазе или светла која означавају полетно-слетну стазу или њену осу;

116) „лица која могу утицати на безбедност” су лица која би могла да угрозе ваздухопловну безбедност ако непрописно обављају своје дужности и функције,

укључујући чланове посаде, особље за одржавање ваздухоплова, оперативно особље аеродрома, спасилачко-ватрогасно особље и особље за одржавање, особље којем је дозвољен приступ без пратње површинама за кретање ваздухоплова и контролоре летења;

117) „једрилица” 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, укључујући и змајеве, параглајдере и друге сличне ваздухоплове;

118) „секундарни надзорни радар (SSR)” је надзорни радарски систем који користи предајнике/пријемнике (интерогаторе) и транспондере;

119) „SIGMET информација” је информација коју издаје биро за метеоролошко бдење, а која се односи на јављање или очекивано јављање одређених временских појава на рути које могу да утичу на безбедност летења ваздухоплова;

120) „сигнална зона” је зона на аеродрому која се користи за приказивање сигнала са земље;

121) „значајна тачка” је одређена географска позиција која се користи за одређивање *ATS* руте или путање лета ваздухоплова, као и за друге навигационе и *ATS* сврхе;

122) „специјални *VFR* лет” је *VFR* лет одобрен од стране контроле летења за летење у контролисаној зони, у метеоролошким условима који су испод *VMC*;

123) „залутали ваздухоплов” је ваздухоплов који је значајно одступио од намераване путање лета или је пријавио губитак оријентације;

124) „надзорни радар” је радарска опрема која се користи за одређивање положаја ваздухоплова на основу растојања и азимута;

125) „рулање (вожење)” је кретање ваздухоплова по површини аеродрома или оперативном месту сопственим погоном, искључујући полетање и слетање;

126) „рулна стаза” је одређена површина на аеродрому на копну која је намењена за рулање ваздухоплова и која служи за повезивање различитих делова аеродрома, укључујући:

(а) стазу за кретање ваздухоплова до паркинг позиције, која означава део платформе одређен за рулну стазу, који је намењен да омогући приступ искључиво паркинг позицијама ваздухоплова;

(б) рулну стазу на платформи, која означава део система рулних стаза који се налази на платформи и којим се обезбеђује путања за кретање ваздухоплова преко платформе;

(ц) рулну стазу за брзи излазак ваздухоплова, која означава рулну стазу која је повезана са полетно-слетном стазом под оштрим углом и која је пројектована тако да омогућава да авион који је слетео изађе са полетно-слетне стазе већом брзином од оних које се постижу на другим рулним стазама за излазак ваздухоплова, чиме се смањује време заузетости полетно-слетне стазе;

127) „територија” означава копнена подручја и околне територијалне воде, под суверенитетом, влашћу, заштитом или мандатом државе;

128) „праг полетно-слетне стазе” је почетак оног дела полетно-слетне стазе који се користи за слетање;

129) „укупно предвиђено време трајања лета” је:

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

(б) за *VFR* летове, предвиђено време трајања лета од полетања до доласка изнад аеродрома одредишта;

129а) „ваздухоплов играчка” је ваздухоплов без посаде, произведен или намењен, у потпуности или делимично, за игру деце млађе од 14 година;

130) „линија пута” је пројекција путање ваздухоплова на земљину површину, чији је смер у било којој тачки обично изражен у степенима у односу на север (прави, магнетни или мрежни);

131) „савет за избегавање саобраћаја” је савет који пружа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају којим се одређују маневри како би се помогло пилоту да избегне судар;

132) „информације о саобраћају” су информације које издаје јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају да упозори пилота на други познати или осмотрени ваздушни саобраћај који може да буде у близини позиције или предвиђене руте лета и да помогне пилоту да избегне судар;

133) „тачка примопредаје” је одређена тачка на путањи лета ваздухоплова, на којој се одговорност за пружање услуге контроле летења преноси са једне јединице контроле летења на другу или са једног контролора летења на другог;

134) „прелазна апсолутна висина” је висина на којој или испод које се вертикална позиција ваздухоплова изражава као апсолутна висина;

135) „прелазни ниво” је најнижи употребљиви ниво лета изнад прелазне апсолутне висине;

136) „зона обавезне употребе транспондера (*TMZ*)” је ваздушни простор одређених димензија у којем је обавезна опремљеност транспондерима за пренос података о висини по притиску и њихова употреба;

137) „неидентификовани ваздухоплов” је ваздухоплов који је уочен или за који је пријављено да лети у одређеној области, али чији идентитет није утврђен;

138) „слободни балон без посаде” је ваздухоплов без сопственог погона, без посаде, лакши од ваздуха, у слободном лету;

139) „*VFR*” је скраћеница која се употребљава да означи правила визуелног летења;

140) „*VFR* лет” је лет изведен у складу са правилима визуелног летења;

141) „видљивост” у ваздухопловству је видљивост која је већа од:

(а) највећег растојања са ког се црни објекат погодних димензија, смештен близу земље, може видети и препознати када се посматра наспрам светле позадине;

(б) највећег растојања са ког се у околини могу видети и идентификовати светла јачине 1.000 кандела наспрам неосветљене позадине;

142) „визуелни метеоролошки услови” су метеоролошки услови изражени у терминима видљивости, удаљености од облака и базе облака, чије су вредности једнаке или веће од утврђених минимума;

143) „*VMC*” је скраћеница која се употребљава да означи визуелне метеоролошке услове.

Члан 3.

Усклађеност

Државе чланице су дужне да обезбеде усклађеност са заједничким правилима и одредбама утврђеним у анексу ове уредбе не доводећи у питање одредбе о флексибилности из члана 14. Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и заштитне мере из члана 13. Уредбе (ЕЗ) бр. 549/2004.

Члан 4.

Изузећа за посебне операције

1. Надлежни органи могу, на своју иницијативу или на основу захтева заинтересованих субјеката, одобрити појединачним субјектима или категоријама субјеката изузећа од било ког захтева из ове уредбе за следеће активности од јавног интереса и за оспособљавање које је потребно за безбедно обављање тих активности:

- (а) полицијски и царински задаци;
- (б) задаци надзора и праћења саобраћаја;
- (ц) задаци контроле животне средине који се обављају од стране или у име државних органа;
- (д) трагање и спасавање;
- (е) медицински летови;
- (ф) евакуације;
- (г) гашење пожара;
- (х) изузећа потребна да се обезбеди заштита летова шефова држава, министара и других државних функционера.

2. Надлежни орган који одобрава та изузећа обавештава *EASA* о врсти изузећа најкасније два месеца након што је изузеће одобрено.

3. Овај члан не доводи у питање члан 3. и може да се примени у случајевима када се активности наведене у ставу 1. не могу обављати као оперативни ваздушни саобраћај или ако другачије не могу имати користи од одредби о флексибилности из ове уредбе. Овим чланом се, такође, не доводе у питање оперативни минимуми за хеликоптере садржани у посебним одобрењима која је издао надлежни орган, у складу са Анексом V Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 965/2012.

Члан 5.

Разлике

1. Након ступања на снагу ове уредбе, а најкасније до дана њене примене, државе чланице су дужне да:

(а) службено обавесте *ICAO* о повлачењу свих претходно пријављених разлика у погледу *ICAO* стандарда и препоручене праксе које су обухваћене овом уредбом, осим оних које се односе на основне интересе безбедносне и одбрамбене политике држава чланица у складу са чланом 13. Уредбе (ЕЗ) бр. 549/2004;

(б) обавесте *ICAO* о заједнички договореним разликама садржаним у допуни Анекса ове уредбе.

2. У складу са Анексом 15 Чикашке конвенције, свака држава чланица мора да у свом зборнику ваздухопловних информација објави заједнички договорене разлике пријављене *ICAO* у складу са тачком (б) става 1. овог члана, као и све остале одредбе које су потребне за испуњавање захтева локалне ваздушне одбране и заштите у складу са тачком (а) става 1. овог члана.

Члан 6.

Праћење амандмана

1. Након ступања на снагу ове уредбе, Комисија уз помоћ Еуроконтрола и *EASA* успоставља сталан процес:

(а) како би осигурала праћење и анализу свих амандмана донетих у оквиру Чикашке конвенције који су релевантни за подручје примене ове уредбе; и

(б) како би, према потреби, обликовала предлоге за измене Анекса ове уредбе.

2. Одредбе члана 5. ове уредбе које се односе на повлачење и пријаву разлика и њихово објављивање у Зборнику ваздухопловних информација и одредбе члана 7. о измени анекса се примењују према потреби.

Члан 7.

Измене Анекса

1. Анекс се мења у складу са чланом 5. став 3. Уредбе (ЕЗ) бр. 549/2004.

2. Измене из става 1. овог члана могу да укључују, али нису ограничене на, измене потребне за обезбеђивање конзистентности законских одредби током будућег проширења ове уредбе како би садржавала одговарајуће одредбе других *ICAO* анекса и докумената, осим Анекса 2 или промене које произилазе из ажурирања тих *ICAO* анекса и докумената или из промена било којих одговарајућих уредби Уније.

Члан 8.

Прелазне и додатне мере

1. Државе чланице које су пре ступања на снагу ове уредбе донеле додатне одредбе које допуњују *ICAO* стандард морају да обезбеде њихову усклађеност са овом уредбом.

2. У смислу овог члана, те додатне одредбе које допуњују *ICAO* стандард не представљају разлику на основу Чикашке конвенције. Те додатне одредбе, као и сва питања препуштена одлуци надлежног органа у складу са овом уредбом, државе чланице објављују у својим зборницима ваздухопловних информација. Оне, такође, морају да обавесте Комисију и *EASA* најкасније два месеца након ступања на снагу ове уредбе или кад донесу додатну одредбу.

Члан 9.

Безбедносни захтеви

Након ступања на снагу ове уредбе и не доводећи у питање члан 7, државе чланице, да би одржале или повећале постојеће нивое безбедности, морају да обезбеде да се у контексту процеса управљања безбедношћу који обухвата све аспекте примене ове уредбе, обави безбедносна процена плана примене, укључујући идентификацију опасности, процену и умањење ризика, пре стварне измене претходно примењених поступака. То умањење може да укључи примену члана 3.

Члан 10.

Измене Уредби (ЕЗ) бр. 730/2006, (ЕЗ) бр. 1033/2006, (ЕЗ) бр. 1794/2006, (ЕЗ) бр. 1265/2007, (ЕУ) бр. 255/2010 и Сprovedбене уредбе (ЕУ) бр. 1035/2011

1. Уредба (ЕЗ) бр. 730/2006 мења се као што следи:

(а) Члан 2. ст. 3. и 4. се мењају следећим:

„3. „*IFR*” је скраћеница која се употребљава да означи правила инструменталног летења;

4. „*VFR*” је скраћеница која се употребљава да означи правила визуелног летења;”

2. Уредба (ЕЗ) бр. 1033/2006 се мења као што следи:

(а) Члан 2. став 2. тачка 8) се мења следећим:

„8. „*IFR*” је скраћеница која се употребљава да означи правила инструменталног летења.”;

(б) Члан 3. став 1. се мења следећим:

„1. Одредбе наведене у Анексу примењују се на подношење, прихватање и дистрибуцију планова лета за сваки лет на који се примењује ова уредба и на све промене кључних елемената плана лета у претполетној фази у складу са овом уредбом.”;

(ц) наслов и прва алинеја Анекса се мењају следећим:

„Одредбе из члана 3. став 1.

1. Секција 4. Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012.

3. Уредба (ЕЗ) бр. 1794/2006 се мења као што следи:

(а) Члан 2. тач. (ц) и (д) се мењају следећим:

„(ц) „*IFR*” је скраћеница која се употребљава да означи правила инструменталног летења;

(д) „*VFR*” је скраћеница која се употребљава да означи правила визуелног летења.”.

4. Уредба (ЕЗ) бр. 1265/2007 се мења као што следи:

(а) Члан 2. став 5. се мења следећим:

„5. „летови који се изводе у складу са правилима визуелног летења (*VFR* летови) су сви летови који се изводе у складу са правилима визуелног летења.”.

5. Уредба (ЕУ) бр. 255/2010 се мења као што следи:

(а) Члан 2. став 3. се мења следећим:

„3. „*IFR*” је скраћеница која се употребљава да означи правила инструменталног летења”.

6. Спроведбена уредба (ЕУ) бр. 1035/2011 се мења као што следи:

(а) у Анексу II тачка 4(а), упућивање на „Анекс 2 о правилима летења, 10-о издање из јула 2005.”, се замењује упућивањем на „Спроведбену уредбу (ЕУ) бр. 923/2012”;

(б) у Анексу II тачка 4(ц), упућивање на „Анекс 11 о услугама у ваздушном саобраћају, 13-о издање из јула 2001, укључујући све амандмане до бр. 47-Б”, се замењује додавањем на крају те реченице „и Спроведбену уредбу (ЕУ) бр. 923/2012, према потреби;”;

(ц) у Анексу III тачка 2(б), упућивање на „Анекс 11 о услугама у ваздушном саобраћају, 13-о издање из јула 2001, укључујући све амандмане до бр. 47-Б”, се замењује додавањем на крају те реченице „и Спроведбену уредбу (ЕУ) бр. 923/2012, према потреби;”.

Члан 11.

Ступање на снагу

1. Ова уредба ступа на снагу двадесетог дана од дана објављивања у Службеном листу Европске уније.

Ова уредба се примењује од 4. децембра 2012. године.

2. Одступајући од другог подстава става 1, државе чланице могу одлучити да не примењују одредбе ове уредбе до 4. децембра 2014. године. Када држава чланица користи ту могућност, о томе обавештава Комисију и *EASA* у складу са чланом 12. став 1. Уредбе (ЕЗ) бр. 549/2004, о разлозима за то одступање, његовом трајању, као и о предвиђеном и одговарајућем времену примене ове уредбе.

Ова уредба је обавезујућа у целини и непосредно се примењује у свим државама чланицама.

АНЕКС

ПРАВИЛА ЛЕТЕЊА

СЕКЦИЈА 1

Летење изнад отвореног мора

SERA.1001 Опште

(а) За лет изнад отвореног мора правила наведена у Анексу 2 Чикашке конвенције се примењују без изузетка. Ради континуираног и неометаног пружања услуга у ваздушном саобраћају, посебно унутар функционалних блокова ваздушног простора, одредбе Анекса 11 Чикашке конвенције могу да се примењују у ваздушном простору изнад отвореног мора на начин који је усклађен са начином примене тих одредаба изнад територије држава чланица. Ово не доводи у питање операције државних ваздухоплова у складу са чланом 3. Чикашке конвенције. Ово, такође, не доводи у питање одговорност држава чланица да у областима информисања ваздухоплова у лету у којима су, у складу са *ICAO* регионалним споразумима о ваздушној пловидби, надлежне за пружање услуга ваздушног саобраћаја, обезбеде да се операције ваздухоплова обављају на безбедан, експедитиван и ефикасан начин.

(б) За оне делове отвореног мора за које је држава чланица, у складу са *ICAO* регионалним споразумом о ваздушној пловидби, прихватила одговорност за пружање услуга у ваздушном саобраћају, држава чланица одређује *ATS* пружаоца за пружање тих услуга.

СЕКЦИЈА 2

Примењивост и усклађеност

SERA.2001 Предмет

Не доводећи у питање горенаведену тачку *SERA.1001*, овај анекс се, у складу са чланом 1, посебно односи на кориснике ваздушног простора и ваздухоплове:

(а) који лете у Унију, унутар Уније или из Уније;

(б) који носе знаке државне припадности и ознаке регистрације државе чланице Уније и лете у било ком ваздушном простору, у мери у којој то није у супротности са правилима објављеним у држави која је надлежна за територију која се прелеће.

Овај анекс се, такође, примењује на поступке надлежних органа држава чланица, пружалаца услуга у ваздушној пловидби (*ANSP*), оператере аеродрома и одговарајућег земаљског особља укљученог у операције ваздухоплова.

SERA.2005 Усклађеност са правилима летења

Операције ваздухоплова у лету, на површини за кретање ваздухоплова на аеродрому или на оперативном месту морају да буду у складу са општим правилима, одговарајућим локалним одредбама и, додатно у току лета, са:

(а) правилима визуелног летења; или

(б) правилима инструменталног летења.

SERA.2010 Одговорности

(а) Одговорност вође ваздухоплова

Вођа ваздухоплова, независно од тога да ли управља командама или не, је одговоран за управљање ваздухопловом у складу са овом уредбом, осим што може

одступити од тих правила у околностима у којима је то одступање апсолутно неопходно у интересу безбедности.

(б) Претполетне мере

Пре почетка лета, вођа ваздухоплова мора да се упозна са свим расположивим информацијама потребним за планирани лет. Претполетне мере за летове који нису у близини аеродрома, као и за све *IFR* летове, морају да укључе пажљиво проучавање расположивих текућих метеоролошких извештаја и прогноза, узимајући у обзир потребе за горивом и алтернативни поступак ако лет није могуће завршити како је планирано.

SERA.2015 Овлашћења вође ваздухоплова

Вођа ваздухоплова, док је на дужности, има право коначне одлуке у погледу управљања ваздухопловом.

SERA.2020 Проблематична употреба психоактивних супстанци

Ниједно лице чија је дужност кључна за безбедност летења (лица која могу утицати на безбедност) не сме да преузме ту дужност док је под утицајем било које психоактивне супстанце због које је смањена његова радна способност. Таква лица не смеју да буду укључена у било коју проблематичну употребу супстанци.

СЕКЦИЈА 3

Општа правила и избегавање судара

ОДЕЉАК 1

Заштита лица и имовине

SERA.3101 Несавесно или непажљиво управљање ваздухопловом

Ваздухопловом се не сме управљати на несавестан или несмотрен начин тако да се угрожава живот или имовина других.

SERA.3105 Минималне релативне висине

Осим када је то потребно за полетање или слетање или уз дозволу надлежног органа, ваздухопловом се не сме летети изнад густо насељених подручја градова, насеља или изнад скупова лица на отвореном, ако није на таквој висини која ће, у случају појаве опасности, омогућити слетање ваздухоплова без непотребне опасности по лица или имовину на земљи. Минималне релативне висине за *VFR* летове наведене су у SERA.5005(ф), а минималне релативне висине за *IFR* летове наведене су у SERA.5015(б).

SERA.3110 Нивои крстарења

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

(а) нивои лета, за летове на или изнад најнижег употребљивог нивоа лета или, ако је примењиво, изнад прелазне апсолутне висине;

(б) апсолутне висине, за летове који се одвијају испод најнижег употребљивог нивоа лета или, ако је примењиво, на прелазној апсолутној висини или испод те висине.

SERA.3115 Избацивање или запрашивање

Избацивање или запрашивање из ваздухоплова у лету може да се обавља само у складу са:

(а) прописима Уније или, ако је примењиво, националним прописима за операције ваздухоплова које доносе државе чланице; и

(б) сваком релевантном информацијом, обавештењем и/или одобрењем одговарајуће јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

SERA.3120 Вуча ваздухоплова

Ваздухоплов може да вуче ваздухоплов или други објекат у складу са:

(а) прописима Уније или, ако је примењиво, националним прописима за операције ваздухоплова које доносе државе чланице; и

(б) сваком релевантном информацијом, обавештењем и/или одобрењем одговарајуће јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

SERA.3125 Искакање падобранаца

Искакање падобранаца, осим у случају нужде, може да се обавља само у складу са:

(а) прописима Уније или, ако је примењиво, националним прописима за операције ваздухоплова које доносе државе чланице; и

(б) сваком релевантном информацијом, обавештењем и/или одобрењем одговарајуће јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

SERA.3130 Акробатски лет

Акробатски летови могу да се обављају само у складу са:

(а) прописима Уније или, ако је примењиво, националним прописима за операције ваздухоплова које доносе државе чланице; и

(б) сваком релевантном информацијом, обавештењем и/или одобрењем одговарајуће јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

SERA.3135 Групно летење

Ваздухоплови не смеју да лете у групи осим уз претходни договор између вођа ваздухоплова који учествују у летењу и, ако се ради о групном летењу у контролисаном ваздушном простору, у складу са условима које је прописао надлежни орган. Ти услови укључују следеће:

(а) један од вођа ваздухоплова мора да буде одређен за вођу групе;

(б) група мора да поступа као један ваздухоплов када су у питању навигација и извештавање о позицији;

(ц) за раздвајање између ваздухоплова у лету је одговоран вођа групе и вође осталих ваздухоплова у том лету, укључујући и прелазне периоде када ваздухоплови маневришу да би постигли сопствено раздвајање унутар групе, као и током придруживања и разлаза; и

(д) за државне ваздухоплове максимално бочно, уздужно и вертикално растојање између сваког ваздухоплова и вође групе у складу са Чикашком конвенцијом. За ваздухоплове који нису државни, сваки ваздухоплов мора да одржава растојање које не прелази 1 km ($0,5\text{ NM}$) бочно и уздужно и 30 m (100 ft) вертикално од вође групе.

SERA.3140 Слободни балони без посаде

Слободним балоном без посаде се мора управљати на такав начин да се опасност за лица, имовину или друге ваздухоплове сведе на најмању могућу меру и у складу са условима наведеним у Додатку 2.

SERA.3145 Забрањене зоне и условно забрањене зоне

Ваздухопловом се не сме летети у забрањеној зони или у условно забрањеној зони, чији су подаци прописно објављени, осим у складу са условима ограничења или уз дозволу државе чланице изнад чије територије су те зоне одређене.

ОДЕЉАК 2 Избегавање судара

SERA.3201 Опште

Одредбе ове уредбе не ослобађају вођу ваздухоплова одговорности за предузимање мера у циљу спречавања судара, укључујући и маневре за избегавање судара на основу упутстава за избегавање судара добијених путем ACAS опреме.

SERA.3205 Близина

Ваздухопловом се не сме летети на таквој удаљености од другог ваздухоплова која може да створи опасност од судара.

SERA.3210 Првенство пута

(а) Ваздухоплов који има првенство пута мора да одржава свој курс и брзину.

(б) Ваздухоплов коме је познато да су маневарске способности другог ваздухоплова нарушене, мора да уступи првенство пута том ваздухоплову.

(ц) Ваздухоплов који је према следећим правилима дужан да уступи првенство пута другом ваздухоплову, мора да избегне летење изнад, испод или испред тог ваздухоплова, осим ако лети на довољној удаљености и узме у обзир утицај турбуленције у трагу ваздухоплова.

(1) *Летење у сусрет*. Ако два ваздухоплова лете непосредно или приближно у сусрет један другом тако да постоји опасност од судара, сваки ваздухоплов мора да промени свој курс удесно.

(2) *Конвергенција*. Ако два ваздухоплова конвергирају један другом на приближно истој висини, ваздухоплов коме други ваздухоплов прилази са десне стране мора да уступи првенство пута том ваздухоплову, осим у следећим случајевима:

(i) ваздухоплови са сопственим погоном, тежи од ваздуха, уступају првенство пута ваздушним бродовима, једрилицама и балонима;

(ii) ваздушни бродови уступају првенство пута једрилицама и балонима;

(iii) једрилице уступају првенство пута балонима;

(iv) ваздухоплови са сопственим погоном уступају првенство пута ваздухопловима који вуку друге ваздухоплове или објекте.

(3) *Претицање*. 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 степени, 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, мора да уступи првенство пута другом ваздухоплову променом свог курса удесно и ниједна накнадна измена у међусобном положају два ваздухоплова не ослобађа ваздухоплов који претиче од те обавезе све док потпуно не заврши претицање.

(i) *Претицање једрилица*. Једрилица која претиче другу једрилицу може да промени свој курс удесно или улево.

(4) *Слетање*. Ваздухоплов који је у лету или се креће по земљи или води мора да уступи првенство пута ваздухоплову који слеће или је у завршној фази прилаза за слетање.

(i) Ако два или више ваздухоплова тежих од ваздуха прилазе аеродрому или оперативном месту ради слетања, ваздухоплов на већој висини мора да уступи првенство пута ваздухоплову на мањој висини, с тим да ваздухоплов на мањој висини не сме да искористи то право и пресече пут другом ваздухоплову који је у завршној фази прилаза за слетање или да претиче тај ваздухоплов. Међутим, ваздухоплов са сопственим погоном тежи од ваздуха мора да уступи првенство пута једрилицама.

(ii) *Принудно слетање*. Ваздухоплов коме је познато да је други ваздухоплов принуђен да слети мора да уступи првенство пута том ваздухоплову.

(5) *Полетање*. Ваздухоплов који рула по маневарским површинама аеродрома мора да уступи првенство пута ваздухоплову који полеће или се припрема за полетање.

(д) Кретање ваздухоплова, лица и возила по земљи.

(1) У случају опасности од судара између два ваздухоплова који рулају по површини за кретање ваздухоплова на аеродрому или одговарајућем делу оперативног места, примењује се следеће:

(i) ако се два ваздухоплова крећу у сусрет или приближно у сусрет један другом, оба се заустављају или, ако је то могуће, мењају свој курс удесно како би одржали безбедно растојање;

(ii) ако два ваздухоплова конвергирају један другом, првенство пута има ваздухоплов са десне стране;

(iii) ваздухоплов кога претиче други ваздухоплов има првенство пута и ваздухоплов који претиче мора да одржава безбедно растојање од њега.

(2) На контролисаном аеродрому ваздухоплов који рула по маневарској површини мора да се заустави и да чека на свим позицијама за чекање за излазак на полетно-слетну стазу, све док аеродромска контрола летења изричито не одобри излазак на полетно-слетну стазу или прелазак преко ње.

(3) Ваздухоплов који рула по маневарској површини мора да се заустави и чека на свим упаљеним пречкама за заустављање и може да настави даље у складу са тачком (2) када се светла угасе.

(4) Кретање лица и возила на аеродромима:

(i) Кретање лица или возила по маневарској површини аеродрома, укључујући ваздухоплове који су вучени, контролише по потреби аеродромска контрола летења, ради избегавања опасности по њих или по ваздухоплове који слећу, рулају или полећу.

(ii) Ако се примењују поступци у условима смањене видљивости:

(А) активност лица и возила на маневарској површини аеродрома се ограничава на неопходни минимум, а посебна пажња се посвећује захтевима за заштиту *ILS/MLS* осетљиве зоне (зона) када се примењују поступци прецизног инструменталног прилаза у условима категорије II или категорије III;

(Б) у складу са одредбама из тачке (iii), минимално растојање између возила и ваздухоплова током рулања одређује пружалац услуга у ваздушној пловидби (*ANSP*) и одобрава надлежни орган, узимајући у обзир расположива средства;

(Ц) када се на истој полетно-слетној стази истовремено примењују поступци прецизног инструменталног прилаза *ILS* и *MLS* категорије II или категорије III, морају да се заштите рестриктивније *ILS* или *MLS* критичне и осетљиве зоне.

(iii) возила за хитне случајеве која пристижу у помоћ ваздухоплову у невољи имају предност у односу на сав други саобраћај на површини аеродрома.

(iv) у складу са одредбама из тачке (iii), возила на маневарској површини морају да поштују следећа правила:

(А) возила и возила која вуку ваздухоплов уступају првенство пута ваздухопловима који слећу, полећу, рулају или су вучени;

(Б) возила уступају првенство пута другим возилима која вуку ваздухоплове;

(Ц) возила уступају првенство пута другим возилима у складу са инструкцијама јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају;

(Д) независно од одредаба из тач. (А), (Б) и (Ц), возила и возила која вуку ваздухоплове морају да поступају по инструкцијама које издаје аеродромска контрола летења.

SERA.3215 Обавезна светла на ваздухоплову

(а) Осим како је предвиђено тачком (е), сви ваздухоплови током лета ноћу морају да имају упаљена:

(1) светла за избегавање судара намењена за привлачење пажње на ваздухоплов;

и

(2) осим за балоне, навигациона светла намењена да укажу посматрачу на релативну путању ваздухоплова. Остала светла не смеју да буду упаљена ако би се могла заменити са овим светлима.

(3) *брисана*;

(б) Осим како је предвиђено тачком (е), ноћу:

(1) сви ваздухоплови који се крећу по површини за кретање ваздухоплова на аеродрому морају да имају упаљена навигациона светла намењена да покажу посматрачу релативну путању ваздухоплова, а друга светла не смеју да буду упаљена ако би се могла заменити са овим светлима;

(2) ако нису стационарно или на други одговарајући начин осветљени, сви ваздухоплови на површини за кретање ваздухоплова на аеродрому морају да имају, колико год је то могуће, упаљена светла намењена за означавање истурених тачака њихове структуре;

(3) сви ваздухоплови који рулају или су вучени по површини за кретање ваздухоплова на аеродрому морају да имају упаљена светла намењена да привуку пажњу на ваздухоплов; и

(4) сви ваздухоплови на површини за кретање ваздухоплова на аеродрому чији су мотори у раду морају да имају упаљена светла која указују на ту чињеницу.

(ц) Осим како је предвиђено тачком (е), сви ваздухоплови током лета који су опремљени светлима за избегавање судара ради испуњења захтева из тачке (а)(1), морају да имају упаљена таква светла и током дана.

(д) Осим како је предвиђено тачком (е), сви ваздухоплови:

(1) који рулају или су вучени по површини за кретање ваздухоплова на аеродрому и који су опремљени светлима за избегавање судара, ради испуњења захтева из тачке (б)(3); или

(2) који се налазе на површини за кретање ваздухоплова на аеродрому и који су опремљени светлима ради испуњења захтева из тачке (б)(4); морају да имају упаљена таква светла и током дана.

(е) Пилоту је дозвољено да искључи или смањи интензитет било ког блескајућег светла којим је ваздухоплов опремљен ради испуњења захтева из тач. (а), (б), (ц) и (д), ако та светла имају или би могла имати следећу последицу:

(1) штетан утицај на задовољавајуће обављање дужности; или

(2) излагање спољног посматрача штетном блеску.

SERA.3220 Симулирани инструментални летови

Није дозвољено летење ваздухопловом у симулираним инструменталним условима осим:

- (а) ако су у ваздухоплов уграђене потпуно функционалне дупле команде; и
- (б) ако се на управљачком месту налази додатни оспособљени пилот (у овом правилу назван безбедносни пилот) да би деловао као безбедносни пилот 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 оспособљени посматрач који комуницира са безбедносним пилотом заузме такву позицију у ваздухоплову са које његово видно поље на одговарајући начин допуњава видно поље безбедносног пилота.

SERA.3225 Летење на аеродрому и у близини аеродрома

Ваздухоплов који лети на аеродрому или у близини аеродрома је дужан да:

- (а) осматра други аеродромски саобраћај ради избегавања судара;
- (б) се укључи у саобраћајни круг који обликују други ваздухоплови у лету или се издвоји из њега;
- (ц) изузев балона, у прилажењу за слетање и након полетања скрене у леву страну, осим ако је другачије одређено или је *АТС* издала другачије инструкције;
- (д) изузев балона, полеће и слеће уз ветар, осим ако се због безбедности, конфигурације полетно-слетне стазе или услова ваздушног саобраћаја не одреди да је пожељан други правац.

SERA.3230 Операције на води

(а) Ако се два ваздухоплова или ваздухоплов и пловни објекат приближавају један другом и постоји опасност од судара, ваздухоплов наставља пут уз посебну пажњу на постојеће околности и услове, укључујући ограничења дотичног ваздухоплова или пловног објекта.

(1) *Конвергенција*. Ваздухоплов који има други ваздухоплов или пловни објекат са своје десне стране мора да уступи првенство пута том другом ваздухоплову или пловном објекту, на начин који обезбеђује безбедно растојање.

(2) *Приближавање у сусрет*. Ваздухоплов који се креће непосредно или приближно у сусрет другом ваздухоплову или пловном објекту мора да промени свој курс удесно, на начин који обезбеђује безбедно растојање.

(3) *Претицање*. Ваздухоплов или пловни објекат који се претиче има првенство пута, а ваздухоплов који претиче мора да промени свој курс, на начин који обезбеђује безбедно растојање.

(4) *Слетање и полетање*. Ваздухоплов који слеће на воду или полеће са воде мора да, колико год је то могуће, одржава безбедно растојање од свих пловних објеката и да избегава ометање њихове пловидбе.

(б) *Обавезна светла на ваздухоплову на води*. У току ноћи или током било ког другог периода који одреди надлежни орган, сви ваздухоплови на води морају да имају упаљена светла, на начин који је прописан Конвенцијом о међународним правилима за спречавање судара на мору из 1972. године, осим ако је то за њих неизводљиво, у ком случају они морају да имају упаљена светла која су по карактеристикама и положају што сличнија оним која се захтевају Међународним правилима.

ОДЕЉАК 3 Сигнали

SERA.3301 Опште

(а) Након што уочи или прими било који од сигнала датих у Додатку 1, ваздухоплов мора да предузме радњу која се захтева у складу са значењем сигнала датог у том додатку.

(б) Сигнали из Додатка 1, када се употребљавају, имају значење наведено у том додатку. Они се користе само у наведену сврху и не смеју се употребљавати никакви други сигнали са којима би они могли да се замене.

(ц) Сигналиста/паркер је одговоран за давање сигнала за паркирање ваздухоплову на јасан и прецизан начин употребом сигнала приказаних у Додатку 1.

(д) Само лица обучена, квалификована и одобрена у складу са релевантним прописима Уније или националним прописима могу да обављају дужности сигнализисте/паркера.

(е) Сигналиста/паркер мора да носи флуоресцентни идентификациони прслук, како би летачка посада могла да препозна да је то лице одговорно за операције паркирања.

(ф) Током дневних часова, укључено земаљско особље користи за сигнализацију флуоресцентне штапове, палице сличне рекетима за стони тенис или рукавице. Ноћу и у условима смањене видљивости користе се палице које емитују светлост.

ОДЕЉАК 4 Време

SERA.3401 Опште

(а) За изражавање времена користи се координирано универзално време (*UTC*), које се изражава у сатима, минутима и, по потреби, секундама, у двадесетчетворочасовном облику, почевши од поноћи.

(б) Провера времена се врши пре обављања контролисаног лета и у било које друго време током лета, ако је то неопходно.

(ц) Кад год се време користи у комуникацији путем везе за пренос података, тачност мора да буде унутар једне секунде *UTC*.

(д) Време у услугама у ваздушном саобраћају

(1) Пре него што ваздухоплов започне рулање ради полетања, аеродромска контрола летења обавештава пилота о тачном времену, осим ако постоји споразум да пилот добија обавештење о томе из других извора. Додатно, јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају обавештавају ваздухоплов о тачном времену на захтев. Провере времена се заокружују на најближи минут.

СЕКЦИЈА 4 Планови лета

SERA.4001 Подношење плана лета

(а) Информације у вези са намераваним летом или делом лета, које треба доставити јединицама пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, морају да буду у форми плана лета. Појам „план лета” се употребљава у различитом значењу: потпуна информација о свим тачкама садржаним у опису плана лета, која обухвата цео лет или ограничени број информација које се, између осталог, захтевају за добијање одобрења

за мањи део лета, као што је пресецање ваздушног пута, полетање са контролисаног аеродрома или слетање на контролисани аеродром.

(б) План лета се подноси пре почетка:

(1) сваког лета или дела лета за који се пружа услуга контроле летења;

(2) сваког *IFR* лета унутар саветодавног ваздушног простора;

(3) сваког лета унутар или кроз области или дуж рута које је одредио надлежни орган, како би се олакшало пружање услуга информисања ваздухоплова у лету, узбуњивања и трагања и спасавања;

(4) сваког лета унутар или кроз области или дуж рута које је одредио надлежни орган, како би се олакшала координација са одговарајућим војним јединицама или са јединицама пружаоца услуга у ваздушном саобраћају у суседним државама, у циљу избегавања потребе евентуалног пресретања ради идентификације;

(5) сваког лета преко међународних граница, осим ако дотичне државе пропишу другачије;

(6) сваког лета који је планиран као ноћни, ако се напушта близина аеродрома.

(ц) План лета се подноси пре полетања одговарајућем *ATS* пријавном бироу или се у току лета предаје одговарајућој јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају или контролној радио-станици ваздух-земља, осим ако је успостављен систем за подношење скупних планова лета.

(д) Осим ако је надлежни орган прописао краћи временски период за домаће *VFR* летове, план лета за било који лет планиран преко међународних граница или за који је обезбеђено пружање услуге контроле летења или саветодавних услуга у ваздушном саобраћају, мора се поднети најмање 60 минута пре полетања, или, ако је поднет у току лета, у време које ће обезбедити да га одговарајућа *ATS* јединица прими најмање 10 минута пре него што је процењено да ваздухоплов стигне до:

(1) намераване тачке уласка у контролисану зону или саветодавни ваздушни простор; или

(2) тачке пресецања ваздушног пута или саветодавне руте.

SERA.4005 Садржина плана лета

(а) План лета мора да садржи информације у вези са следећим тачкама које надлежни орган сматра релевантним:

(1) идентификација ваздухоплова;

(2) правила летења и врста лета;

(3) број и тип (типови) ваздухоплова и категорија турбуленције у трагу;

(4) опрема;

(5) аеродром или оперативно место полетања;

(6) предвиђено време почетка кретања;

(7) брзина (брзине) крстарења;

(8) ниво (нивои) крстарења;

(9) планирана рута;

(10) аеродром или оперативно место одредишта и укупно предвиђено време трајања лета;

(11) алтернативни аеродром (аеродроми) или оперативно место (места);

(12) најдуже могуће трајање лета са расположивом количином горива;

(13) укупан број лица у ваздухоплову;

(14) опрема за случај опасности и опрема за преживљавање;

(15) остале информације.

(б) За планове лета који се подносе током лета, додатне информације о лету могу да се, по потреби, добију на аеродрому или оперативном месту поласка. Уместо

информације о предвиђеном времену почетка кретања даје се време доласка на прву тачку на рути на коју се план лета односи.

SERA.4010 Попуњавање плана лета

(а) План лета садржи, према потреби, информације о одговарајућим тачкама закључно до тачке „Алтернативни аеродром (аеродроми) или оперативно место (места)” за целу руту или део руте за који се план лета подноси.

(б) Он, такође, садржи по потреби информације о свим другим тачкама ако је тако прописао надлежни орган или ако лице које предаје план лета сматра да је то потребно.

SERA.4015 Измене плана лета

(а) У складу са одредбом SERA.8020(б), све измене плана лета поднетог за *IFR* лет или за *VFR* лет који се одвија као контролисани лет, морају да се пријаве, чим је то изводљиво, одговарајућој јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају. За остале *VFR* летове, значајне измене плана лета се пријављују, чим је то изводљиво, одговарајућој јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

(б) Ако су информације о најдужем могућем трајању лета са расположивом количином горива или о укупном броју лица у ваздухоплову, које су поднете пре почетка лета, нетачне у време полетања, то представља значајну промену плана лета и као такве морају да буду пријављене.

SERA.4020 Затварање плана лета

(а) Извештај о доласку се подноси лично, путем радио-везе, везе за пренос података или на други начин који је одредио надлежни орган, првом приликом након слетања, одговарајућој јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају на аеродрому доласка, за сваки лет за који је поднет план лета који обухвата цео лет или преостали део лета до аеродрома одредишта.

(1) Подношење извештаја о доласку није потребно након слетања на аеродром на коме се пружају услуге у ваздушном саобраћају, ако је радио-везом или визуелним сигнаlima потврђено да је слетање уочено.

(б) Ако је план лета поднет само за део лета, који не представља преостали део лета до аеродрома одредишта, план лета мора да буде затворен одговарајућим извештајем надлежној јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, на њен захтев.

(ц) Ако на аеродрому или оперативном месту доласка не постоји јединица за пружање услуга у ваздушном саобраћају, извештај о доласку, ако се захтева, се подноси што је пре могуће након слетања, најбржим расположивим средствима најближој јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

(д) 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, предузимају се следеће мере. Непосредно пре слетања ваздухоплов, ако је могуће, преноси одговарајућој јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају поруку која одговара извештају о доласку, ако се такав извештај захтева. Уобичајено, та порука се преноси ваздухопловној станици јединице за пружање услуга у ваздушном саобраћају која је задужена за област информисања ваздухоплова у лету у којој ваздухоплов лети.

(е) Извештаји о доласку које подnose ваздухоплови садрже следеће информације:

(1) идентификацију ваздухоплова;

(2) аеродром или оперативно место полетања;

(3) аеродром или оперативно место одредишта (само у случају промењеног места слетања);

(4) аеродром или оперативно место доласка;

(5) време доласка.

СЕКЦИЈА 5

Визуелни метеоролошки услови, правила визуелног летења, специјални VFR и правила инструменталног летења

SERA.5001 Видљивост и минимална удаљеност од облака у VMC

Видљивост и минимална удаљеност од облака у VMC су приказани у табели S5-1.

Апсолутна висина	Класа ваздушног простора	Видљивост у лету	Удаљеност од облака
На и изнад 3.050 m (10.000 ft) AMSL	A(**) B C D E F G	8 km	1.500 m хоризонтално 300 m (1.000 ft) вертикално
Испод 3.050 m (10.000 ft) AMSL или изнад 300 m (1.000 ft) изнад терена, у зависности од тога шта је више	A(**) B C D E F G	5 km	1.500 m хоризонтално 300 m (1.000 ft) вертикално
На и испод 900 m (3.000 ft) AMSL или 300 m (1.000 ft) изнад терена, у зависности од тога шта је више	A(**) B C D E	5 km	1.500 m хоризонтално 300 m (1.000 ft) вертикално
	F G	5 km (***)	Изван облака уз визуелни контакт са ГЛОМ

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

(**) VMC минимуми у ваздушном простору класе A су укључени у упутство за пилоте и не подразумевају прихватање VFR летова у ваздушном простору класе A.

(***) Ако тако пропише надлежни орган:

(а) може се дозволити видљивост у лету смањена на најмање 1.500 m за летове који се одвијају:

(1) при брзинама од највише 140 kts IAS, при којима је могуће благовремено уочавање другог саобраћаја или препрека ради избегавања судара; или

(2) у околностима где је вероватноћа сусрета са другим саобраћајем веома мала, нпр. у областима с ниским интензитетом саобраћаја и за пружање услуга из ваздуха 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.

SERA.5005 Правила визуелног летења

(а) Осим ако се обавља као специјалан VFR лет, VFR летови се обављају тако да ваздухоплов лети у условима видљивости и удаљености од облака који су једнаки или већи од оних који су наведени у табели S5-1.

(б) Осим ако је од јединице контроле летења добијено одобрење за специјалан *VFR* лет, ваздухоплови који лете према *VFR* правилима не смеју да полете или да слете на аеродром унутар контролисане зоне, да уђу у аеродромску саобраћајну зону, нити у аеродромски саобраћајни круг, ако су објављени метеоролошки услови на том аеродрому испод следећих минимума:

(1) база облака нижа од 450 *m* (1.500 *ft*); или

(2) видљивост при земљи мања од 5 *km*.

(ц) Ако тако пропише надлежни орган, могу се дозволити *VFR* летови ноћу под следећим условима:

(1) ако се напушта близина аеродрома, план лета се подноси у складу са *SERA.4001(б)(6)*;

(2) ваздухоплови морају да успоставе и одржавају двосмерну радио-везу на одговарајућем *ATS* комуникационом каналу, ако је на располагању;

(3) примењују се видљивост и минимална удаљеност од облака у *VMC*, како је наведено у табели *S5-1*, осим што:

(i) база облака не сме да буде нижа од 450 *m* (1.500 *ft*);

(ii) не примењују се одредбе о смањеној видљивости у лету из табеле *S5-1* (а) и (б);

(iii) у класама ваздушног простора *B, C, D, E, F* и *G* на и испод 900 *m* (3.000 *ft*) *AMSL* или 300 *m* (1.000 *ft*) изнад терена, у зависности од тога шта је више, пилот мора да одржава стални визуелни контакт са тлом; и

(iv) брисана;

(v) за планинска подручја, надлежни орган може да пропише већу видљивост и удаљеност од облака у *VMC*;

(4) брисана;

(5) осим ако је то потребно за полетање или слетање или ако то посебно одобри надлежни орган, *VFR* лет ноћу одвија се на висини која није мања од минималне апсолутне висине лета прописане од стране државе чија се територија прелеће или, ако таква минимална апсолутна висина лета није прописана:

(i) изнад високог терена или у планинским подручјима, на висини од најмање 600 *m* (2.000 *ft*) изнад највише препреке која се налази унутар 8 *km* од предвиђене позиције ваздухоплова;

(ii) у осталим подручјима која нису наведена под (i), на висини од најмање 300 *m* (1.000 *ft*) изнад највише препреке која се налази унутар 8 *km* од предвиђене позиције ваздухоплова.

(д) *VFR* летови не смеју да се одвијају:

(1) трансоничним и суперсоничним брзинама, осим ако их одобри надлежни орган;

(2) изнад *FL 195*. Изузеци од овог захтева су следећи:

(i) државе чланице су, ако је то изводљиво, резервисале ваздушни простор у којем се могу дозволити *VFR* летови; или

(ii) ваздушни простор до и укључујући ниво лета 285, ако је *VFR* саобраћај у том ваздушном простору одобрила надлежна *ATS* јединица, у складу са процедурама за одобравање које су утврдиле државе чланице и које су објављене у одговарајућем зборнику ваздухопловних информација.

(е) Одобрење за обављање *VFR* летова изнад *FL 285* се не сме издати ако се минимално вертикално раздвајање од 300 *m* (1.000 *ft*) примењује изнад *FL 290*.

(ф) Осим ако је то потребно за полетање или слетање или ако то одобри надлежни орган, *VFR* летови не могу да се обављају:

(1) изнад густо насељених подручја градова и насеља или изнад скупова лица на отвореном, на висини мањој од 300 *m* (1.000 *ft*) изнад највише препреке у полупречнику од 600 *m* од ваздухоплова;

(2) у другим подручјима која нису наведена под тачком 1), на висини мањој од 150 *m* (500 *ft*) изнад тла или воде или 150 *m* (500 *ft*) изнад највише препреке у полупречнику од 150 *m* (500 *ft*) од ваздухоплова.

(г) Осим ако је другачије наведено у одобрењима контроле летења или је другачије одредио надлежни орган, *VFR* летови у крстарењу, када се обављају изнад 900 *m* (3.000 *ft*) изнад земље или воде, или више ако то одреди надлежни орган, морају да се одвијају на нивоу крстарења који одговара смеру линије пута, као што је одређено у табели нивоа крстарења у Додатку 3.

(х) *VFR* летови морају да буду у складу са одредбама из Секције 8:

(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.

(и) Ваздухоплов који обавља *VFR* лет унутар или кроз области или дуж рута које је одредио надлежни орган, у складу са *SERA.4001(б)(3)* или (4), мора да одржава сталну говорну комуникацију ваздух-земља на одговарајућем комуникационом каналу и, по потреби, извештава о својој позицији јединицу пружаоца услуга у ваздушном саобраћају који обезбеђује пружање услуге информисања ваздухоплова у лету.

(ј) Ваздухоплов који лети у складу са правилима визуелног летења и жели да настави лет у складу са правилима инструменталног летења, мора да:

(1) пријави неопходне измене које треба унети у важећи план лета, ако је план лета поднет; или

(2) у складу са захтевима из *SERA.4001(б)*, поднесе план лета одговарајућој јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају што је пре могуће и прибави одобрење, пре настављања *IFR* лета у контролисаном ваздушном простору.

SERA.5010 Специјални *VFR* летови у контролисаним зонама

Специјални *VFR* летови могу да се обављају унутар контролисане зоне на основу *ATC* одобрења. Осим ако надлежни орган изда дозволу за хеликоптере у специјалним случајевима, као што су, између осталог, полицијске и медицинске операције, операције трагања и спасавања и летови ради гашења пожара, морају да се примене следећи додатни услови:

(а) такви специјални *VFR* летови могу да се обављају само током дана, осим ако другачије одобри надлежни орган;

(б) за пилота:

(1) изван облака и уз визуелни контакт са тлом;

(2) видљивост у лету је најмање 1.500 *m* или, за хеликоптере, најмање 800 *m*;

(3) лет при брзини од 140 *kts IAS* или мањој, при којој је могуће благовремено уочавање другог саобраћаја или препрека ради избегавања судара; и

(ц) јединица контроле летења не сме да изда одобрење за специјални *VFR* лет ваздухоплову за полетање са аеродрома или слетање на аеродром унутар контролисане зоне, за улазак у аеродромску саобраћајну зону или у аеродромски саобраћајни круг, ако су објављени метеоролошки услови на том аеродрому испод следећих минимума:

(1) видљивост при земљи је мања од 1.500 *m* или, за хеликоптере, мања од 800 *m*;

(2) база облака је нижа од 180 *m* (600 *ft*).

SERA.5015 Правила инструменталног летења (IFR) - Правила која се примењују на све IFR летове

(a) Опрема ваздухоплова

Ваздухоплов мора да буде опремљен одговарајућим инструментима и навигационом опремом која је одговарајућа за руту по којој треба да лети, у складу са одговарајућим прописима о ваздухопловним операцијама.

(б) Минималне висине

Осим ако је то потребно за полетање или слетање или ако то посебно одобри надлежни орган, IFR лет мора да се одвија на висини која није испод минималне апсолутне висине лета одређене од стране државе чија се територија прелеће или, ако таква минимална апсолутна висина лета није одређена:

(1) изнад високог терена или у планинским подручјима, на висини која је најмање 600 m (2.000 ft) изнад највише препреке која се налази унутар 8 km од предвиђене позиције ваздухоплова;

(2) у осталим подручјима која нису наведена у тачки (1), на висини која је најмање 300 m (1.000 ft) изнад највише препреке која се налази унутар 8 km од предвиђене позиције ваздухоплова.

(ц) Промена из IFR лета у VFR лет

(1) Ваздухоплов који се одлучи да промени обављање свог лета из лета по правилима инструменталног летења у лет по правилима визуелног летења, мора да обавести одговарајућу јединицу пружаоца услуга у ваздушном саобраћају о томе да је IFR лет прекинут и да пријави измене које треба унети у важећи план лета.

(2) Ако ваздухоплов који обавља лет по правилима инструменталног летења лети у визуелним метеоролошким условима или наиђе на њих, он не сме да прекине IFR лет, осим ако предвиђа и намерава да у разумном временском периоду настави лет у непрекидним визуелним метеоролошким условима.

(3) Промену из IFR лета у VFR лет ATS јединица мора да прихвати само када прими поруку вође ваздухоплова „CANCELLING MY IFR FLIGHT”, заједно са променама важећег плана лета, ако постоје. ATS не сме непосредно, нити посредно да позива на промену из IFR лета у VFR лет.

SERA.5020 IFR - Правила која се примењују на IFR летове унутар контролисаног ваздушног простора

(a) IFR летови морају да буду у складу са одредбама Секције 8 ако се одвијају у контролисаном ваздушном простору.

(б) IFR лет у фази крстарења у контролисаном ваздушном простору мора да се одвија на нивоу крстарења или, ако је ATS јединица одобрила пењање у крстарењу, између два нивоа лета или изнад нивоа лета одабраног из табеле нивоа крстарења у Додатку 3, осим што се корелација нивоа лета са линијом пута која је тамо прописана не примењује ако је другачије назначено у одобрењима контроле летења или је надлежни орган другачије објавио у зборнику ваздухопловних информација.

SERA.5025 IFR - Правила која се примењују на IFR летове изван контролисаног ваздушног простора

(a) Нивои крстарења

IFR лет у фази крстарења изван контролисаног ваздушног простора мора да се одвија на нивоу крстарења који одговара његовој линији пута, као што је наведено у табели нивоа крстарења у Додатку 3, осим ако је надлежни орган другачије одредио за лет на или испод 900 m (3.000 ft) изнад средњег нивоа мора.

(б) Комуникације

Ваздухоплов који обавља *IFR* лет изван контролисаног ваздушног простора, али унутар или кроз области или дуж рута које је одредио надлежни орган у складу са SERA.4001(б)(3) или (4), мора да одржава сталну говорну комуникацију ваздух-земља на одговарајућем комуникационом каналу и да, по потреби, успостави двосмерну комуникацију са јединицом пружаоца услуга у ваздушном саобраћају која осигурава пружање услуге информисања ваздухоплова у лету.

(ц) Извештаји о позицији

Ако се *IFR* лет одвија изван контролисаног ваздушног простора и ако надлежни орган захтева одржавање сталне говорне комуникације ваздух-земља на одговарајућем комуникационом каналу и, по потреби, успостављање двосмерне комуникације са јединицом пружаоца услуга у ваздушном саобраћају која осигурава пружање услуге информисања ваздухоплова у лету, ваздухоплов мора да извештава о позицији на начин који је прописан у SERA.8025 за контролисане летове.

СЕКЦИЈА 6

Класификација ваздушног простора

SERA.6001 Класификација ваздушног простора

(а) Државе чланице су дужне да одреде ваздушни простор у складу са следећом класификацијом ваздушног простора и у складу са Додатком 4:

(1) *Класа А*. Дозвољени су само *IFR* летови. Свим летовима се пружа услуга контроле летења тако да се раздвајају један од другог. За све летове се захтева стална говорна комуникација ваздух-земља. За све летове се мора добити *АТС* одобрење.

(2) *Класа В*. Дозвољени су *IFR* и *VFR* летови. Свим летовима се пружа услуга контроле летења тако да се раздвајају један од другог. За све летове се захтева стална говорна комуникација ваздух-земља. За све летове се мора добити *АТС* одобрење.

(3) *Класа С*. Дозвољени су *IFR* и *VFR* летови. Свим летовима се пружа услуга контроле летења тако да се *IFR* летови раздвајају од осталих *IFR* летова и од *VFR* летова. *VFR* летови се раздвајају од *IFR* летова и добијају информације о саобраћају у вези са другим *VFR* летовима и, на захтев, савете за избегавање саобраћаја. За све летове се захтева стална говорна комуникација ваздух-земља. За *VFR* летове се ограничење брзине од 250 *kts* индициране брзине (*IAS*) примењује испод 3.050 *m* (10.000 *ft*) *AMSL*, осим ако је другачије одобрено од надлежног органа за типове ваздухоплова који из техничких или безбедносних разлога не могу да одржавају ову брзину. За све летове се мора добити *АТС* одобрење.

(4) *Класа Д*. Дозвољени су *IFR* и *VFR* летови и свим летовима се пружа услуга контроле летења. *IFR* летови се раздвајају од осталих *IFR* летова и добијају информације о саобраћају у вези са другим *VFR* летовима и, на захтев, савете за избегавање саобраћаја. *VFR* летови добијају информације о саобраћају у вези са свим осталим летовима и, на захтев, савете за избегавање саобраћаја. За све летове се захтева стална говорна комуникација ваздух-земља, а ограничење брзине од 250 *kts IAS* се примењује на све летове испод 3.050 *m* (10.000 *ft*) *AMSL*, осим ако је другачије одобрено од надлежног органа за типове ваздухоплова који из техничких или безбедносних разлога не могу да одржавају ову брзину. За све летове се мора добити *АТС* одобрење.

(5) *Класа Е*. Дозвољени су *IFR* и *VFR* летови. Свим *IFR* летовима се пружа услуга контроле летења тако да се раздвајају од осталих *IFR* летова. Сви летови добијају информације о саобраћају, колико год је то могуће. За *IFR* летове се захтева стална говорна комуникација ваздух-земља. Ограничење брзине од 250 *kts IAS* се примењује на све летове испод 3.050 *m* (10.000 *ft*) *AMSL*, осим ако је другачије одобрено од надлежног органа за типове ваздухоплова који из техничких или безбедносних разлога не могу да

одржавају ову брзину. За све *IFR* летове се мора добити *ATC* одобрење. Класа *E* се не сме користити за контролисане зоне.

(6) *Класа F*. Дозвољени су *IFR* и *VFR* летови. Свим *IFR* летовима се пружа саветодавна услуга у ваздушном саобраћају и свим летовима се, на захтев, пружа услуга информисања ваздухоплова у лету. За *IFR* летове који користе саветодавну услугу се захтева стална говорна комуникација ваздух-земља и сви *IFR* летови морају да буду способни да успоставе говорну комуникацију ваздух-земља. Ограничење брзине од 250 *kts IAS* се примењује на све летове испод 3.050 *m (10.000 ft) AMSL*, осим ако је другачије одобрено од надлежног органа за типове ваздухоплова који из техничких или безбедносних разлога не могу да одржавају ову брзину. *ATC* одобрење није потребно.

(7) *Класа G*. *IFR* и *VFR* летови су дозвољени и пружа им се, на захтев, услуга информисања ваздухоплова у лету. За све *IFR* летове се захтева успостављање говорне комуникације ваздух-земља. Ограничење брзине од 250 *kts IAS* се примењује на све летове испод 3.050 *m (10.000 ft) AMSL*, осим ако је другачије одобрено од надлежног органа за типове ваздухоплова који из техничких или безбедносних разлога не могу да одржавају ову брзину. *ATC* одобрење није потребно.

(8) Имплементација класе *F* се сматра привременом мером све до оног тренутка када може да се замени алтернативном класификацијом.

(б) Државе чланице класификују ваздушни простор према својим потребама, осим што сав ваздушни простор изнад *FL 195* мора да буде класификован као ваздушни простор класе *C*.

SERA.6005 Захтеви у погледу комуникације и *SSR* транспондера

(а) Зона обавезне употребе радио-станице (*RMZ*)

(1) Ваздухоплови који лете по *VFR* правилима у деловима ваздушног простора класа *E*, *F* или *G* и ваздухоплови који лете по *IFR* правилима у деловима ваздушног простора класа *F* или *G*, које је надлежни орган одредио као зону обавезне употребе радио-станице (*RMZ*), морају да одржавају сталну говорну комуникацију ваздух-земља и да успоставе, по потреби, двосмерну комуникацију на одговарајућем каналу за радио-комуникацију, осим ако се лет обавља у складу са неким другим одредбама прописаним од стране *ANSP* за тај одређени ваздушни простор.

(2) Пре уласка у зону обавезне употребе радио-станице, пилоти су дужни да, на одговарајућем каналу за радио-комуникацију, упуте почетни позив који садржи ознаку станице коју позивају, позивни знак, тип ваздухоплова, позицију, висину, намену лета и друге информације које је прописао надлежни орган.

(б) Зона обавезне употребе транспондера (*TMZ*)

(1) Сви ваздухоплови који лете у ваздушном простору који је надлежни орган одредио као зону обавезне употребе транспондера (*TMZ*), морају да имају и да користе *SSR* транспондере који могу да раде у Моду *A* и *C* или у Моду *S*, осим ако се лет обавља у складу са неким другим одредбама прописаним од стране *ANSP* за тај одређени ваздушни простор.

(ц) Ваздушни простори који су одређени као зона обавезне употребе радио-станице и/или зона обавезне употребе транспондера морају да буду прописно објављени у зборнику ваздухопловних информација.

СЕКЦИЈА 7

Услуге у ваздушном саобраћају

SERA.7001 Опште - Циљеви пружања услуга у ваздушном саобраћају

Циљеви пружања услуга у ваздушном саобраћају су:

- (а) спречавање судара између ваздухоплова;
- (б) спречавање судара између ваздухоплова на маневарској површини и препрека на тој површини;
- (ц) обезбеђивање експедитивног и редовног одвијања ваздушног саобраћаја;
- (д) пружање савета и информација корисних за безбедно и ефикасно обављање летова;
- (е) обавештавање одговарајућих организација о ваздухопловима којима је потребна помоћ трагања и спасавања и, по потреби, помагање тим организацијама.

SERA.7002 Информације о опасности од судара када су обезбеђене *ATS* услуге засноване на надзору

- (а) Ако је уочено да се идентификовани контролисани лет налази на конфликтној путањи са непознатим ваздухопловом и да постоји опасност од судара, пилот контролисаног лета мора, кад год је то могуће:
 - (1) да буде информисан о непознатом ваздухоплову и, ако то захтева или ако по мишљењу контролора летења ситуација то налаже, да му се предложи маневар избегавања; и
 - (2) да буде обавештен када конфликт више не постоји.

SERA.7005 Координација између оператера ваздухоплова и пружаоца услуга у ваздушном саобраћају

- (а) Јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, у остваривању својих циљева, морају да воде рачуна о захтевима оператера ваздухоплова који произилазе из њихових обавеза, као што је одређено у одговарајућем пропису Уније о ваздухопловним операцијама и да, ако тако захтевају оператери ваздухоплова, учине доступним њима или њиховим овлашћеним представницима такве информације, које ће њима или њиховим овлашћеним представницима омогућити да изврше своје обавезе.
- (б) Ако то захтева оператер ваздухоплова, поруке (укључујући извештаје о позицији) које су примиле јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и које се односе на лет ваздухоплова за који је тај оператер ваздухоплова обезбедио услугу контроле летења, достављају се, кад год је то могуће, одмах на располагање оператеру ваздухоплова или његовом овлашћеном представнику, у складу са локално договореним процедурама.

СЕКЦИЈА 8

Услуга контроле летења

SERA.8001 Примена

Услуга контроле летења се обезбеђује:

- (а) за све *IFR* летове у ваздушном простору класа *A, B, C, D* и *E*;
- (б) за све *VFR* летове у ваздушном простору класа *B, C* и *D*;
- (ц) за све специјалне *VFR* летове;
- (д) за целокупан саобраћај на контролисаним аеродромима.

SERA.8005 Пружање услуге контроле летења

- (а) У циљу пружања услуге контроле летења, јединица контроле летења мора да:
 - (1) располаже информацијама о намераваном кретању или променама кретања сваког ваздухоплова, као и тренутним информацијама о стварном положају сваког ваздухоплова;
 - (2) утврди из добијених информација међусобни положај познатих ваздухоплова;

(3) издаје одобрења и информације у циљу спречавања судара ваздухоплова под њеном надлежношћу и експедитивног и редовног одвијања ваздушног саобраћаја;

(4) координира, по потреби, одобрења са другим јединицама:

(i) увек када би у супротном ваздухоплов могао да угрози саобраћај који се одвија под надлежношћу других таквих јединица;

(ii) пре него што преда надлежност над ваздухопловом другим таквим јединицама.

(б) Одобрења која издају јединице контроле летења обезбеђују раздвајање:

(1) између свих летова у ваздушном простору класа *A* и *B*;

(2) између *IFR* летова у ваздушном простору класа *C*, *D* и *E*;

(3) између *IFR* и *VFR* летова у ваздушном простору класе *C*;

(4) између *IFR* летова и специјалних *VFR* летова;

(5) између специјалних *VFR* летова, ако другачије није одредио надлежни орган; осим што, ако то захтева пилот ваздухоплова и с тим се сложи пилот другог ваздухоплова и ако тако пропише надлежни орган за случајеве наведене горе под тачком

(б) у ваздушном простору класа *D* и *E*, лет може да буде одобрен под условом да пилот самостално врши раздвајање за одређен део лета испод 3.050 *m* (10.000 *ft*) током пењања или понирања, дању у визуелним метеоролошким условима.

(ц) Осим у случајевима када се у близини аеродрома могу применити смањене норме раздвајања, јединица контроле летења врши раздвајање на један од следећих начина:

(1) вертикално раздвајање, које се добија додељивањем различитих нивоа лета одабраних из табеле нивоа крстарења у Додатку 3 анекса ове уредбе, осим што се корелација нивоа и линије пута која је тамо прописана не примењује ако је другачије наведено у одговарајућим зборницима ваздухопловних информација или у одобрењима контроле летења. Минимално вертикално раздвајање износи 300 *m* (1.000 *ft*) до и укључујући *FL* 410 и 600 *m* (2.000 *ft*) изнад тог нивоа;

(2) хоризонтално раздвајање, које се добија обезбеђивањем:

(i) раздвајања по дужини, одржавањем интервала између ваздухоплова који лете истим, конвергентним или супротним путањама, израженог у времену или раздаљини; или

(ii) бочног раздвајања, одржавањем ваздухоплова на различитим рутама или у различитим географским областима.

SERA.8010 Минимална раздвајања

(а) Минимална раздвајања ради примене унутар одређеног дела ваздушног простора одређује *ANSP* одговоран за пружање услуга у ваздушном саобраћају, а одобрава дотични надлежни орган.

(б) За саобраћај који прелази из једног ваздушног простора у други суседни, као и за руте које су ближе заједничкој граници суседних ваздушних простора у односу на минимална раздвајања која су примењива у тим околностима, избор минималних раздвајања се врши на основу договора *ANSPs* одговорних за пружање услуга у ваздушном саобраћају у суседном ваздушном простору.

(ц) О детаљима изабраних минималних раздвајања и областима њихове примене обавештавају се:

(1) дотичне јединице за пружање услуга у ваздушном саобраћају; и

(2) пилоти и оператери ваздухоплова путем зборника ваздухопловних информација, ако се раздвајање заснива на одређеним навигационим средствима или одређеним навигационим техникама које користе ваздухоплови.

SERA.8012 Примена раздвајања у условима турбуленције у трагу

(а) Минимуми раздвајања у условима турбуленције у трагу се морају примењивати на ваздухоплове у фазама прилаза и одласка у случају да:

(1) ваздухоплов лети непосредно иза другог ваздухоплова на истој висини или мање од 300 *m* (1.000 *ft*) испод те висине; или

(2) оба ваздухоплова користе исту полетно-слетну стазу или паралелне полетно-слетне стазе развојене мање од 760 *m* (2.500 *ft*); или

(3) ваздухоплов кросира иза другог ваздухоплова на истој висини или мање од 300 *m* (1.000 *ft*) испод те висине.

SERA.8015 Одобрења контроле летења

(а) Одобрења контроле летења се заснивају искључиво на следећим захтевима за пружање услуге контроле летења:

(1) Одобрења се издају искључиво ради експедитивности и раздвајања ваздушног саобраћаја и морају да се заснивају на познатим саобраћајним условима који утичу на безбедност операција ваздухоплова. Такви саобраћајни услови укључују не само ваздухоплове у ваздуху и на маневарској површини над којом се врши контрола, већ и сав саобраћај возилима или друге препреке које нису трајно уграђене на маневарској површини у употреби.

(2) *АТС* јединице издају таква *АТС* одобрења која су потребна да би се спречили судари и обезбедило експедитивно и редовно одвијање ваздушног саобраћаја.

(3) *АТС* одобрења се морају издати благовремено како би се обезбедило ваздухоплову довољно времена да поступи по њима.

(б) Операције за које је потребно одобрење

(1) Одобрење контроле летења се мора добити пре обављања контролисаног лета или дела лета који се обавља као контролисани лет. Такво одобрење се захтева подношењем плана лета јединици контроле летења.

(2) Ако одобрење контроле летењаније прихватљиво, вођа ваздухоплова је дужан да обавести *АТС*. У таквим случајевима, ако је могуће, *АТС* издаје измењено одобрење.

(3) Увек када ваздухоплов затражи одобрење које укључује приоритет, вођа ваздухоплова подноси извештај са објашњењем потребе за тим приоритетом, ако то захтева одговарајућа јединица контроле летења.

(4) *Могућа измена одобрења током лета*. Ако се пре полетања очекује, у зависности од количине расположивог горива и због измене одобрења током лета, да ће се током лета донети одлука да се лет настави до измењеног аеродрома одредишта, о томе се морају обавестити одговарајуће јединице контроле летења уношењем у план лета информације о измењеној рути (ако је позната) и измењеном одредишту.

(5) На контролисаном аеродрому ваздухоплов не сме да се креће по маневарској површини без одобрења аеродромске контроле летења и мора да се придржава свих инструкција које даје та јединица.

(ц) Одобрења за трансонични лет

(1) Одобрење контроле летења за фазу трансоничног убрзања суперсоничног лета продужава се најмање до краја те фазе.

(2) Одобрење контроле летења које се односи на смањење брзине и снижавање ваздухоплова са суперсоничног крстарења на субсонични лет мора да обезбеди непрекинуто снижавање најмање током трансоничне фазе.

(д) Садржај одобрења

У одобрењу контроле летења се наводи:

(1) идентификација ваздухоплова како је назначено у плану лета;

(2) граница важења одобрења;

(3) рута лета,...

(i) рута лета мора да буде детаљно описана у сваком одобрењу ако се то сматра неопходним; и

(ii) фраза „*cleared via flight planned route*” се не сме користити ако се даје измена одобрења;

(4) ниво (нивои) лета за целу руту или њен део, као и промене нивоа, ако се захтевају;

(5) све неопходне инструкције или информације о другим питањима, као што су маневри приласка или одласка, комуникације и време важења одобрења.

(е) Понављање одобрења и информација које се односе на безбедност

(1) Летачка посада понавља контролору летења делове *ATC* одобрења који се односе на безбедност, као и инструкције које су пренете гласом. Следеће тачке се увек понављају:

(i) *ATC* одобрења за руту;

(ii) одобрења и инструкције за улазак, слетање на, полетање са, чекање испред, прелазак, вожење и окретање на било којој полетно-слетној стази; и

(iii) полетно-слетна стаза у употреби, подешавање висиномера, *SSR* кодови, новододељени канали за комуникацију, инструкције за нивое, инструкције за курс и брзину; и

(iv) прелазни нивои, било да их је издао контролор или се налазе у *ATIS* емисијама.

(2) Остала одобрења или инструкције, укључујући условна одобрења и инструкције за вожење, се понављају или потврђују на начин који јасно показује да су схваћени и да ће по њима поступити.

(3) Контролор слуша понављање да би се уверио да је летачка посада правилно поновила одобрење или инструкцију и предузима хитне мере за исправљање свих одступања које је уочио приликом понављања.

(4) Говорно понављање *CPDLC* порука није обавезно, осим ако је *ANSP* другачије одредио.

(еа) Промене у одобрењу у погледу руте или нивоа

(1) Ако се издаје одобрење које обухвата тражену промену руте или нивоа, одобрење мора да садржи тачну врсту промене.

(2) Ако услови у саобраћају не дозвољавају одобрење тражене промене, мора се употребити реч „*UNABLE*”. Ако то околности оправдавају, мора се понудити алтернативна рута или ниво.

(еб) Одобрења која се односе на висиномер

(1) За летове у областима у којима је утврђена прелазна апсолутна висина, вертикална позиција ваздухоплова мора да буде изражена, осим у случајевима прописаним у тачки (5), као апсолутна висина на или испод прелазне апсолутне висине и као ниво лета на или изнад прелазног нивоа. Приликом проласка кроз прелазни слој вертикална позиција током пењања се изражава као ниво лета, а током снижавања као апсолутна висина.

(2) Летачкој посади се мора прелазни ниво обезбедити благовремено, пре него што се достигне приликом снижавања.

(3) За подешавање висиномера, вредност *QNH* мора да буде саставни део одобрења за снижавање код првог одобрења на апсолутној висини испод прелазног нивоа, одобрења за прилаз или одобрења за улазак у саобраћајни круг, као и одобрења за вожење за ваздухоплове у одласку, осим ако је познато да је ваздухоплов већ добио информацију у директној комуникацији.

(4) За подешавање висиномера, вредност *QFE* мора се обезбедити ваздухоплову на захтев или редовним путем у складу са локалним поступцима.

(5) Ако ваздухоплов коме је дато одобрење за слетање завршава прилаз користећи атмосферски притисак на надморској висини аеродрома (*QFE*), вертикална позиција ваздухоплова мора да буде изражена као висина изнад надморске висине аеродрома током дела лета за који се *QFE* може употребити, осим што се у следећим случајевима изражава као висина изнад надморске висине прага полетно-слетне стазе:

(i) за инструменталне полетно-слетне стазе, ако је праг *2 m (7 ft)* или више испод надморске висине аеродрома; и

(ii) за полетно-слетне стазе за прецизан прилаз.

(ец) Условна одобрења

Условне фразе, као што су „*behind landing aircraft*” или „*after departing aircraft*”, не смеју да се употребљавају за кретања која утичу на активну полетно-слетну стазу (стазе), осим ако пилот и контролор виде дотични ваздухоплов или возила. Ваздухоплов или возило због којег је издато условно одобрење мора прво проћи испред другог предметног ваздухоплова. У свим случајевима, условно одобрење се даје следећим редом и састоји се од:

(1) позивног знака;

(2) услова;

(3) одобрења; и

(4) кратког понављања услова.

(ф) Координација одобрења

(1) Одобрење контроле летења се координира између јединица контроле летења, тако да обухвати целу руту ваздухоплова или одређени део те руте, као што је описано у одредбама од (2) до (6).

(2) Ваздухоплов добија одобрење за целу руту до аеродрома првог намераваног слетања:

(i) ако је, пре полетања, било могуће координисати одобрења између свих јединица контроле летења под чију контролу ће ваздухоплов доћи; или

(ii) ако се са сигурношћу може очекивати да ће бити извршена претходна координација између оних јединица под чију контролу ће ваздухоплов накнадно доћи.

(3) Ако координација из тачке (2) није постигнута или није предвиђена, ваздухоплову се издаје одобрење само до оне тачке до које је координација са сигурношћу обезбеђена; пре доласка до те тачке или на тој тачки, ваздухоплов добија наредно одобрење и по потреби, инструкције за чекање.

(4) Ако тако одреди *ATS* јединица, ваздухоплов мора да успостави везу са наредном јединицом контроле летења ради добијања одобрења пре доласка на тачку примопредаје.

(i) Ваздухоплов мора да одржава неопходну двосмерну комуникацију са тренутно надлежном јединицом контроле летења током прибављања наредног одобрења.

(ii) Одобрење издато као наредно одобрење мора да буде као такво јасно препознатљиво пилоту.

(iii) Осим ако су координисана, наредна одобрења не смеју да утичу на првобитни профил лета ваздухоплова у било ком ваздушном простору, осим у ваздушном простору јединице контроле летења која је одговорна за издавање наредног одобрења.

(5) Ако ваздухоплов намерава да полети са аеродрома унутар једне контролисане области и уђе у другу контролисану област у периоду од тридесет минута или у другом одређеном временском периоду који је договорен између дотичних центара обласне контроле летења, координација са наредним центром обласне контроле летења се успоставља пре издавања одобрења за полетање.

(б) Ако ваздухоплов намерава да напусти контролисану област ради лета изван контролисаног ваздушног простора и након тога поново уђе у исту или другу контролисану област, може се издати одобрење од тачке полетања до аеродрома првог намераваног слетања. Такво одобрење или његове измене се примењују само на оне делове лета који се одвијају унутар контролисаног ваздушног простора.

SERA.8020 Придржавање плана лета

(а) Осим како је предвиђено у тач. (б) и (д), ваздухоплов мора да се придржава важећег плана лета или одговарајућег дела важећег плана лета који је поднет за контролисани лет, осим ако је поднет захтев за измену и добијено одобрење од одговарајуће јединице контроле летења или ако је настала ванредна ситуација која захтева хитне мере ваздухоплова, у ком случају се, чим околности то дозволе, након предузимања мера, обавештава одговарајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају о предузетим мерама и о томе да су оне предузете као хитне мере.

(1) Осим ако надлежни орган другачије одобри или ако одговарајућа јединица контроле летења другачије наложи, контролисани летови морају да се, у мери у којој је то могуће:

(i) ако су на утврђеној *ATS* рути, одвијају дуж одређене централне линије те руте; или

(ii) ако су на било којој другој рути, одвијају директно између навигационих уређаја и/или тачака које одређују ту руту.

(2) Осим ако надлежни орган другачије одобри или ако одговарајућа јединица контроле летења другачије наложи, ваздухоплов који лети дуж дела *ATS* руте који је одређен у односу на високофреквентни свесмерни радио-фар, подешава своју примарну навигациону референцу са уређаја иза ваздухоплована уређај који се налази испред њега или што ближе, колико год је то оперативно изводљиво, тачки преласка на следеће навигационо средство, ако је одређена.

(3) Одступање од захтева из тачке (1) се мора пријавити одговарајућој *ATS* јединици.

(б) *Ненамераване измене*. У случају да ваздухоплов током контролисаног лета ненамерно одступи од важећег плана лета, предузимају се следеће мере:

(1) Одступање од линије пута: ако је ваздухоплов изван линије пута, одмах се предузимају мере за прилагођавање курса ваздухоплова, тако да се, што је пре могуће, врати на линију пута.

(2) Промена стварне брзине: ако се просечна стварна брзина на нивоу крстарења између тачака јављања промени или се очекује да ће се променити за ± 5 процената од стварне брзине наведене у плану лета, о томе се обавештава одговарајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

(3) Промена предвиђеног времена: ако се утврди да предвиђено време за следећу примењиву тачку јављања, границу области информисања ваздухоплова у лету или аеродром одредишта, у зависности шта је најближе, одступа за више од две минуте у односу на време које је пријављено *ATS*-у или за неко друго време које је прописао надлежни орган, промењено предвиђено време се мора, што је пре могуће, пријавити одговарајућој *ATS* јединици.

(4) Додатно, ако се примењује *ADS-C* споразум, јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају се аутоматски обавештава путем везе за пренос података увек кад се дешавају промене изван граничних вредности утврђених *ADS-C* уговором.

(ц) *Намераване измене*. Захтеви за измене плана лета морају да садрже следеће информације:

(1) Промена нивоа крстарења: идентификација ваздухоплова; тражени нови ниво крстарења и брзина крстарења на том нивоу; промењена (по потреби) предвиђена времена доласка на границе наредних области информисања ваздухоплова у лету.

(2) Промена руте:

(i) *Непромењено одредиште*: идентификација ваздухоплова; правила летења; опис нове руте лета, укључујући одговарајуће податке из плана лета, почевши од позиције од које треба да започне захтевана промена руте; промењена предвиђена времена; све друге значајне информације.

(ii) *Промењено одредиште*: идентификација ваздухоплова; правила летења; опис промењене руте лета до промењеног аеродрома одредишта, укључујући одговарајуће податке из плана лета, почевши од позиције од које треба да започне захтевана промена руте; промењена предвиђена времена; алтернативни аеродром (аеродроми); све друге значајне информације.

(д) *Погоршање времена испод VMC*. Ако је очигледно да лет у VMC условима није могуће обавити у складу са важећим планом лета, ваздухоплов на VFR лету који се одвија као контролисани лет мора да:

(1) захтева измену одобрења како би му се омогућило да настави лет у VMC условима до одредишта или до алтернативног аеродрома или да напусти ваздушни простор у коме се захтева ATC одобрење; или

(2) ако се не може добити одобрење у складу са тачком (а), настави лет у VMC условима и обавести одговарајућу ATC јединицу о мерама предузетим како би напустио дотични ваздушни простор или слетео на најближи погодан аеродром; или

(3) ако лети унутар контролисане зоне, захтева одобрење за обављање специјалног VFR лета; или

(4) захтева одобрење за обављање лета у складу са правилима инструменталног летења.

SERA.8025 Извештаји о позицији

(а) Ваздухоплов који обавља контролисани лет мора да извештава одговарајућу јединицу пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, што је пре могуће, о времену и нивоу проласка сваке одређене обавезне тачке јављања, заједно са другим захтеваним информацијама, осим ако га тога ослободи надлежни орган или одговарајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају под условима које је одредио тај орган. Извештаји о позицији се на сличан начин достављају за додатне тачке на захтев одговарајуће јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају. Ако не постоје одређене тачке јављања, извештаји о позицији се достављају у интервалима које је прописао надлежни орган или одредила одговарајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

(1) У случају контролисаних летова у којима се информације о позицији достављају одговарајућој јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају комуникацијом путем везе за пренос података, говорни извештаји о позицији се достављају само на захтев.

(2) Ако је контролисани лет изузет од захтева за јављање на обавезним тачкама јављања, пилоти морају, осим ако је на снази аутоматско јављање позиције, наставити да јављају позицију говорном или CPDLC поруком:

(i) ако је тако наложено;

(ii) ако су обавештени да је услуга ATS надзора завршена; или

(iii) ако су обавештени да је идентификација путем ATS надзора изгубљена.

(3) Формат извештаја о позицији мора да буде у складу са Додатком 5, тачка А.

SERA.8030 Престанак контроле

Осим при слетању на контролирани аеродром, ваздухоплов који обавља контролирани лет мора да обавести одговарајућу АТС јединицу чим престане потреба за пружањем услуге контроле летења.

SERA.8035 Комуникације

(а) Ваздухоплов који обавља контролирани лет мора да одржава сталну говорну комуникацију ваздух-земља на одговарајућем комуникационом каналу и да успостави, по потреби, двосмерну комуникацију са одговарајућом јединицом контроле летења, осим ако је другачије одредио одговарајући АНСР за ваздухоплов који је део аеродромског саобраћаја на контролираном аеродрому.

(1) Захтев да ваздухоплов одржава говорну комуникацију ваздух-земља остаје на снази и ако је успостављен *CPDLC*.

(б) Државе чланице морају да поштују одговарајуће одредбе о прекидима комуникације које су усвојене у складу са Чикашком конвенцијом. Комисија је дужна да предузме неопходне мере за транспонување ових одредби у законодавство Уније, како би се успоставиле заједничке Европске процедуре о прекидима комуникације најкасније до 31. децембра 2017. године.

СЕКЦИЈА 9

Услуга информисања ваздухоплова у лету

SERA.9001 Примена

(а) Услугу информисања ваздухоплова у лету пружају одговарајуће јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају свим ваздухопловима на које би те информације могле да утичу, а то су информације:

(1) које се обезбеђују приликом пружања услуге контроле летења; или

(2) које су на неки други начин познате одговарајућим јединицама пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

(б) Примање услуге информисања ваздухоплова у лету не ослобађа вођу ваздухоплова било какве одговорности и вођа ваздухоплова доноси коначну одлуку у вези са свим предложеним променама плана лета.

(ц) Ако јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају пружају и услугу информисања ваздухоплова у лету и услугу контроле летења, пружање услуга контроле летења има предност у односу на пружање услуге информисања ваздухоплова у лету увек када пружање услуге контроле летења то захтева.

SERA.9005 Обим услуге информисања ваздухоплова у лету

(а) Услуга информисања ваздухоплова у лету укључује пружање релевантних:

(1) *SIGMET* и *AIRMET* информација;

(2) информација о прееруптивној активности вулкана, ерупцијама вулкана и облацима вулканског пепела;

(3) информација о испуштању у атмосферу радиоактивних материја или токсичних хемикалија;

(4) информација о променама у доступности радио-навигационих услуга;

(5) информација о променама услова на аеродромима и припадајућим објектима, укључујући информације о стању аеродромских површина за кретање ваздухоплова када су под снегом, ледом или значајнијом количином воде;

(б) информација о слободним балонима без посаде; и свих других информација које би могле да утичу на безбедност.

(б) Услуга информисања ваздухоплова у лету која се пружа ваздухопловима обухвата, поред информација које су наведене у тачки (а), пружање и следећих информација:

(1) метеоролошке извештаје и прогнозе времена за аеродром полетања, аеродром одредишта и алтернативне аеродроме;

(2) опасности од судара за ваздухоплове који лете у ваздушном простору класа C, D, E, F и G;

(3) за лет изнад водених површина, у мери у којој је то изводљиво и ако то захтева пилот, све расположиве информације, као што су позивни знак, позиција, стварна линија пута, брзина, итд. површинских пловила у тој области.

(ц) Услуга информисања ваздухоплова у лету која се пружа *VFR* летовима, поред информација које су наведене у тачки (а), укључује и пружање расположивих информација о саобраћајним и временским условима дуж руте лета који би могли да учине летење по правилима визуелног летења непрактичним.

SERA.9010 Аутоматско емитовање терминалних информација (ATIS)

(а) Употреба *ATIS* порука у директној комуникацији

(1) На захтев пилота одговарајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају преноси примењиву *ATIS* поруку (поруке).

(2) Увек када је услуга *Voice-ATIS* и/или *D-ATIS* обезбеђена:

(i) ваздухоплов потврђује пријем информације након успостављања комуникације са *ATS* јединицом која пружа услугу прилазне контроле, аеродромском контролом летења или службом аеродромског информисања ваздухоплова у лету (*AFIS*), у зависности од случаја; и

(ii) одговарајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, приликом одговора ваздухоплову који је потврдио пријем *ATIS* поруке или у случају ваздухоплова у доласку у неком другом тренутку који може прописати надлежни орган, доставља ваздухоплову податке о тренутном подешавању висиномера.

(3) Информације садржане у важећој *ATIS* поруци, чији је пријем потврдио дотични ваздухоплов, не морају да буду укључене у директну комуникацију са ваздухопловом, осим података о подешавању висиномера, који се обезбеђују у складу са тачком (2).

(4) Ако ваздухоплов потврди пријем *ATIS* поруке која више није важећа, сваки део информације који захтева ажурирање мора да се пренесе ваздухоплову без одлагања.

(б) *ATIS* за ваздухоплове у доласку и одласку

ATIS поруке које садрже информације за доласке и одласке укључују следеће елементе информација по наведеном редоследу:

(1) назив аеродрома;

(2) индикатор доласка и/или одласка;

(3) тип уговора, ако је комуникација путем *D-ATIS*;

(4) ознаку;

(5) време осматрања, ако је примерено;

(6) врсту прилаза који се очекује (очекују);

(7) полетно-слетну стазу (стазе) у употреби; стање система за заустављање, ако постоји, које представља потенцијалну опасност;

(8) значајне услове на површини полетно-слетне стазе и, по потреби, услове кочења;

(9) кашњење због чекања, ако је примерено;

(10) прелазни ниво, ако је примењиво;

(11) друге неопходне оперативне информације;

(12) правац (у магнетним степенима) и брзину приземног ветра, укључујући значајне варијације и, ако су на располагању сензори за приземни ветар за одређене делове полетно-слетне стазе у употреби и ако те информације захтевају оператери ваздухоплова, ознаку полетно-слетне стазе и дела полетно-слетне стазе на који се информације односе;

(13) видљивост и, ако је примењиво, *RVR*⁽¹⁾ и, ако су на располагању сензори за видљивост/*RVR* за одређене делове полетно-слетне стазе (стаза) у употреби и ако те информације захтевају оператери, ознаку полетно-слетне стазе и дела полетно-слетне стазе на које се информације односе;

(14) садашње време⁽¹⁾;

(15) облаке испод 1.500 *m* (5.000 *ft*) или испод највише минималне секторске висине, у зависности од тога која је вредност већа; кумулонимбус; ако је небо невидљиво, вертикална видљивост када је доступна⁽¹⁾;

(16) температуру ваздуха;

(17) температуру тачке росе;

(18) подешавање висиномера;

(19) све расположиве информације о значајним метеоролошким појавама у областима прилажења и пењања укључујући смицање ветра и информације о прошлом времену од оперативног значаја;

(20) тренд прогнозе, ако су доступне; и

(21) посебне *ATIS* инструкције.

⁽¹⁾Ови елементи се замењују појмом „*CAVOK*” ако у тренутку осматрања истовремено постоје следећи услови: (а) видљивост: 10 *km* или више, а најнижа видљивост није пријављена; (б) нема облака од оперативног значаја; и (ц) нема метеоролошких појава значајних за ваздухопловство.

(ц) *ATIS* за ваздухоплове у доласку

ATIS поруке које садрже само информације за доласке укључују следеће елементе информација по наведеном редоследу:

(1) назив аеродрома;

(2) индикатор доласка;

(3) тип уговора, ако је комуникација путем *D-ATIS*;

(4) ознаку;

(5) време осматрања, ако је примерено;

(6) врсту прилаза који се очекује (очекују);

(7) главну полетно-слетну стазу (стазе) намењену за слетање; стање система за заустављање, ако постоји, које представља потенцијалну опасност;

(8) значајне услове на површини полетно-слетне стазе и, по потреби, услове кочења;

(9) кашњење због чекања, ако је примерено;

(10) прелазни ниво, ако је примењиво;

(11) друге неопходне оперативне информације;

(12) правац (у магнетним степенима) и брзину приземног ветра, укључујући значајне варијације и, ако су на располагању сензори за приземни ветар за одређене делове полетно-слетне стазе у употреби и ако те информације захтевају оператери ваздухоплова, ознаку полетно-слетне стазе и дела полетно-слетне стазе на који се информације односе;

(13) видљивост и, ако је примењиво, *RVR*⁽¹⁾ и, ако су на располагању сензори за видљивост/*RVR* за одређене делове полетно-слетне стазе (стаза) у употреби и ако те информације захтевају оператери, ознаку полетно-слетне стазе и дела полетно-слетне стазе на које се информације односе;

(14) садашње време⁽¹⁾;

(15) облаке испод 1.500 m (5.000 ft) или испод највише минималне секторске висине, у зависности од тога која је вредност већа; кумулонимбус; ако је небо невидљиво, вертикална видљивост када је доступна⁽¹⁾;

(16) температуру ваздуха;

(17) температуру тачке росе;

(18) подешавање висиномера;

(19) све расположиве информације о значајним метеоролошким појавама у областима прилажења укључујући смицање ветра и информације о прошлом времену од оперативног значаја;

(20) тренд прогнозе, ако су доступне; и

(21) посебне *ATIS* инструкције.

⁽¹⁾Ови елементи се замењују појмом „*CAVOK*” ако у тренутку осматрања истовремено постоје следећи услови: (а) видљивост: 10 km или више, а најнижа видљивост није пријављена; (б) нема облака од оперативног значаја; и (ц) нема метеоролошких појава значајних за ваздухопловство.

(д) *ATIS* за ваздухоплове у одласку

ATIS поруке које садрже само информације за одласке укључују следеће елементе информација по наведеном редоследу:

(1) назив аеродрома;

(2) индикатор одласка;

(3) тип уговора, ако је комуникација путем *D-ATIS*;

(4) ознаку;

(5) време осматрања, ако је примерено;

(6) полетно-слетну стазу (стазе) која се употребљава за полетање; стање система за заустављање, ако постоји, које представља потенцијалну опасност;

(7) значајне услове на површини полетно-слетне стазе (стазама) која се употребљава за полетање и, по потреби, услове кочења;

(8) кашњење због чекања, ако је примерено;

(9) прелазни ниво, ако је примењиво;

(10) друге неопходне оперативне информације;

(11) правац (у магнетним степенима) и брзину приземног ветра, укључујући значајне варијације и, ако су на располагању сензори за приземни ветар за одређене делове полетно-слетне стазе у употреби и ако те информације захтевају оператери ваздухоплова, ознаку полетно-слетне стазе и дела полетно-слетне стазе на који се информације односе;

(12) видљивост и, ако је примењиво, *RVR*⁽¹⁾ и, ако су на располагању сензори за видљивост/*RVR* за одређене делове полетно-слетне стазе (стаза) у употреби и ако те информације захтевају оператери, ознаку полетно-слетне стазе и дела полетно-слетне стазе на које се информације односе;

(13) садашње време⁽¹⁾;

(14) облаке испод 1.500 m (5.000 ft) или испод највише минималне секторске висине, у зависности од тога која је вредност већа; кумулонимбус; ако је небо невидљиво, вертикална видљивост када је доступна⁽¹⁾;

(15) температуру ваздуха;

(16) температуру тачке росе;

(17) подешавање висиномера;

(18) све расположиве информације о значајним метеоролошким појавама у области пењања, укључујући смицање ветра;

(19) тренд прогнозе, ако су доступне; и

(20) посебне *ATIS* инструкције.

⁽¹⁾Ови елементи се замењују појмом „*CAVOK*” ако у тренутку осматрања истовремено постоје следећи услови: (а) видљивост: 10 *km* или више, а најнижа видљивост није пријављена; (б) нема облака од оперативног значаја; и (ц) нема метеоролошких појава значајних за ваздухопловство.

СЕКЦИЈА 10 **Услуга узбуњивања**

SERA.10001 Примена

(а) Услугу узбуњивања пружају јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају:

(1) свим ваздухопловима којима се пружају услуге контроле летења;

(2) у мери у којој је то изводљиво, свим другим ваздухопловима који су поднели план лета или су на неки други начин познати пружаоцу услуга у ваздушном саобраћају;

и

(3) сваком ваздухоплову за који се зна или се верује да је предмет незаконитог ометања.

(б) Ако надлежни орган није другачије прописао, ваздухоплов опремљен одговарајућом двосмерном радио-везом мора да извештава током периода од 20 до 40 минута након времена последњег контакта, без обзира на то која је сврха тог контакта, само да би указао да се лет спроводи по плану, при чему такав извештај мора да садржи идентификацију ваздухоплова и речи „*Operations normal*”.

(ц) Порука „*Operations normal*” се мора пренети везом ваздух-земља одговарајућој *ATS* јединици.

SERA.10005 Информације за ваздухоплове који су у близини ваздухоплова у стању нужде

(а) Ако јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају утврди да је ваздухоплов у стању нужде, други ваздухоплови за које се зна да су у близини дотичног ваздухоплова морају, осим како је предвиђено у тачки (б), да буду обавештени што је пре могуће о природи нужде.

(б) Ако јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају зна или верује да је ваздухоплов предмет незаконитог ометања, у *ATS* комуникацијама ваздух-земља се не наводи природа нужде, осим ако је то првобитно било наведено у порукама из дотичног ваздухоплова и ако је сигурно да такво навођење неће погоршати ситуацију.

СЕКЦИЈА 11 **Ометање, стања нужде и пресретање**

SERA.11001 Опште

(а) *Брисана*.

(б) *Брисана*.

(ц) У случају да се зна или верује да је ваздухоплов у стању нужде, укључујући незаконито ометање, *ATS* јединице морају да том ваздухоплову посвете највећу пажњу, пруже помоћ и дају приоритет над другим ваздухопловима ако околности то буду захтевале.

(д) Наредне *ATC* мере морају да се заснивају на намерама пилота, целокупној ситуацији у ваздушном саобраћају и динамици развоја стања нужде у реалном времену.

SERA.11005 Незаконито ометање

(а) *Брисана.*

(аа) Ваздухоплов који је предмет незаконитог ометања мора да настоји да подеси транспондер на код 7500 и обавести одговарајућу *ATS* јединицу о свим значајним околностима у вези са тим и о сваком одступању од важећег плана лета које је проузроковано тим околностима, да би се омогућило *ATS* јединици да пружи приоритет ваздухоплову и да би се смањила могућност конфликта са другим ваздухопловима.

(аб) Ако је ваздухоплов предмет незаконитог ометања, вођа ваздухоплова мора да покуша да слети, чим то буде изводљиво, на најближи погодан аеродром или на наменски аеродром који је одредио надлежни орган, осим ако околности у ваздухоплову налажу другачије.

(б) Ако дође до незаконитог ометања ваздухоплова или се на то посумња, јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају морају одмах да се одазову на захтеве ваздухоплова. Информације које се односе на безбедно спровођење лета морају да наставе да се преносе и морају да се предузму неопходне мере да би се убрзало спровођење свих фаза лета, нарочито фаза безбедног слетања ваздухоплова.

(ц) Ако дође до незаконитог ометања ваздухоплова или се на то посумња, *ATS* јединице морају, у складу са локално договореним процедурама, одмах да обавесте одговарајуће тело које је одредила држава и да размене неопходне информације са оператером ваздухоплова или његовим овлашћеним представником.

SERA.11010 Залутали или неидентификовани ваздухоплов

Залутали или неидентификовани ваздухоплов

(а) Одмах по сазнању да је ваздухоплов залутао, јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају мора да предузме све неопходне мере из тач. (1) и (3) како би помогла безбедном лету ваздухоплова.

(1) Ако је позиција ваздухоплова непозната, јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају мора да:

(i) покуша да успостави двосмерну комуникацију са ваздухопловом, ако таква комуникација већ не постоји;

(ii) употреби сва расположива средства да утврди његову позицију;

(iii) обавести друге јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају у чији простор надлежности је ваздухоплов можда залутао или може залутати, узимајући у обзир све факторе који су могли да утичу на навигацију ваздухоплова у датим околностима;

(iv) обавести, у складу са локално договореним процедурама, одговарајуће војне јединице и достави им дотични план лета и остале податке о залуталом ваздухоплову;

(v) захтева од јединица наведених у тач. (iii) и (iv) и од других ваздухоплова у лету сву помоћ у успостављању комуникације са ваздухопловом и утврђивању његове позиције.

(2) Захтеви из тач. (1)(iv) и (1)(v) се, такође, примењују на јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају које су обавештене у складу са тачком (1)(iii).

(3) Када се утврди позиција ваздухоплова, јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају мора да:

(i) обавести ваздухоплов о његовој позицији и корективним мерама које треба предузети. Ово обавештење се мора одмах доставити ако је јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају у сазнању да постоји могућност пресретања или нека друга опасност по безбедност ваздухоплова; и

(ii) обезбеди, по потреби, другим јединицама пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и одговарајућим војним јединицама информације о залуталом ваздухоплову и о свим обавештењима која су дата том ваздухоплову.

(б) Чим уочи неидентификовани ваздухоплов у својој области, јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају мора да покуша да утврди идентитет ваздухоплова ако је то потребно ради пружања услуга у ваздушном саобраћају или ако то захтевају одговарајући војни органи у складу са локално договореним процедурама. У ту сврху, јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, у складу са околностима, предузима следеће мере:

(1) покушава да успостави двосмерну комуникацију са ваздухопловом;

(2) информише се о лету код других јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају унутар области информисања ваздухоплова у лету и захтева њихову помоћ у успостављању двосмерне комуникације са ваздухопловом;

(3) информише се о лету код других јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају из суседних области информисања ваздухоплова у лету и захтева њихову помоћ у успостављању двосмерне комуникације са ваздухопловом;

(4) покушава да прибави информације од других ваздухоплова у тој области;

(5) јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају обавештава, по потреби, одговарајућу војну јединицу, чим се утврди идентитет ваздухоплова.

(ц) У случају залуталог или неидентификованог ваздухоплова мора се узети у обзир могућност да је ваздухоплов предмет незаконитог ометања. Ако надлежна јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају сматра да залутали или неидентификовани ваздухоплов може да буде предмет незаконитог ометања, о томе се одмах обавештава одговарајуће тело које је одредила држава, у складу са локално договореним процедурама.

SERA.11012 Минимална количина горива и ванредна ситуација у погледу горива

(а) Ако пилот пријави стање минималне количине горива, контролор мора, што је пре могуће, да обавести пилота о свим предвиђеним кашњењима или да се никаква кашњења не очекују.

(б) Ако због нивоа горива постане потребно прогласити стање невоље, пилот, у складу са SERA.14095, мора на то да укаже коришћењем радио-телефонског сигнала невоље (*MAYDAY*), при чему је пожељно да га понови три пута, и након тога наведе тип невоље (*FUEL*).

SERA.11013 Деградиране перформансе ваздухоплова

(а) Увек када су, као резултат квара или деградације навигационих система, комуникационих система, висиномера, система за контролу лета или неких других система, перформансе ваздухоплова деградиране тако да су испод нивоа који се захтева за ваздушни простор у којем се лети, летачка посада мора одмах о томе да обавести надлежну *ATC* јединицу. Ако квар или деградација утиче на примењен минимум раздвајања, контролор летења мора да предузме мере за успостављање друге одговарајуће врсте раздвајања или минимума раздвајања.

(б) Деградација или квар *RNAV* система

Ако ваздухоплов, због квара или деградације *RNAV* система, не може да испуни спецификације које захтева *RNAV* рута или процедура, пилот мора да тражи измену одобрења.

(ц) Губитак перформанси вертикалне навигације потребних за ваздушни простор смањеног вертикалног раздвајања (*RVSM*)

(1) Пилот мора да обавести *ATC* што је пре могуће о свим околностима због којих се не могу одржати перформансе вертикалне навигације за *RVSM* ваздушни простор. У таквим случајевима пилот мора, увек када је то могуће, да добије измену *ATC* одобрења, пре него започне било које одступање од одобрене руте и/или нивоа лета. Ако се измена *ATC* одобрења не може добити пре таквог одступања, пилот мора да добије измену одобрења што је пре могуће након тога.

(2) Током операција у *RVSM* ваздушном простору или вертикалног проласка кроз *RVSM* ваздушни простор ваздухопловом који нема одобрење за *RVSM* операције, пилот мора да пријави неодобрени статус као што следи:

- (i) у почетном позиву на било ком каналу унутар *RVSM* ваздушног простора;
- (ii) у свим захтевима за промене нивоа; и
- (iii) у свим понављањима одобрења за ниво.

(3) Контролори летења морају изричито да потврде пријем порука од ваздухоплова који пријављују неодобрени *RVSM* статус.

(4) Деградација опреме ваздухоплова - пријављена од стране пилота:

(i) Ако пилот ваздухоплова одобреног за *RVSM* операције који лети у *RVSM* ваздушном простору обавести да опрема ваздухоплова више не испуњава *RVSM* захтеве, *ATC* мора да сматра тај ваздухоплов као *RVSM* неодобрени ваздухоплов.

(ii) *ATC* мора одмах да предузме мере како би се обезбедило минимално вертикално раздвајање од 600 m (2.000 ft) или одговарајуће хоризонтално раздвајање у односу на све остале релевантне ваздухоплове који лете у *RVSM* ваздушном простору. Ваздухоплову за који је утврђено да је *RVSM* неодобрен, *ATC* мора нормално дати одобрење за напуштање *RVSM* ваздушног простора када је то могуће.

(iii) Пилоти морају, што је пре могуће, да обавесте *ATC* о сваком поновном успостављању исправног функционисања опреме потребне за испуњавање *RVSM* захтева.

(iv) Први *ACC* који сазна за промене *RVSM* статуса неког ваздухоплова координира са одговарајућим суседним *ACCs*.

(5) Јака турбуленција - непрогнозирана:

(i) Ако ваздухоплов који лети у *RVSM* ваздушном простору наиђе на јаку турбуленцију због временских услова или вртлога, за коју пилот сматра да ће утицати на способност ваздухоплова да задржи одобрени ниво лета, пилот мора да о томе обавести *ATC*. *ATC* мора да успостави одговарајуће хоризонтално раздвајање или да повећа минимално вертикално раздвајање.

(ii) *ATC* мора, у мери у којој је то могуће, да испуни захтеве пилота за промене нивоа лета и/или руте и да, по потреби, проследи информације о саобраћају.

(iii) *ATC* мора да тражи извештаје од других ваздухоплова како би одредио да ли *RVSM* треба суспендовати у потпуности или унутар одређеног појаса нивоа лета и/или подручја.

(iv) *ACC* који суспендује *RVSM* мора да координира са одговарајућим суседним *ACCs* такве суспензије и сва потребна прилагођавања секторских капацитета, како би се обезбедило несметано преусмеравање саобраћаја.

(6) Јака турбуленција - прогнозирана:

(i) Ако метеоролошка прогноза предвиђа јаку турбуленцију унутар *RVSM* ваздушног простора, *ATC* мора да одреди да ли треба суспендовати *RVSM* и, ако треба, колико дуго и за који одређени ниво (нивое) лета и/или подручје.

(ii) У случајевима када се *RVSM* суспендује, *ACC* који суспендује *RVSM* мора да координира са суседним *ACCs* у погледу нивоа лета који су одговарајући за примопредају саобраћаја, осим ако је шема доделе нивоа лета у неподвиженим ситуацијама утврђена споразумом о координацији. *ACC* који суспендује *RVSM* мора

такође да координира примењиве секторске капацитете са одговарајућим суседним *ACCs*.

SERA.11014 ACAS одговор на упозорење (RA)

(а) Током лета мора се користити *ACAS II*, осим у случајевима предвиђеним у листи минималне опреме као што је прописано у Уредби Комисије (ЕУ) бр. 965/2012, у режиму који омогућава давање *RA* индикација посади ваздухоплова када се открије недопуштена близина другог ваздухоплова. Ово се не сме примењивати ако се, због неуобичајеног поступка или услова који ограничавају перформансе, захтева спречавање режима *RA* индикација (коришћењем само савета о саобраћају (*TA*) или еквивалента).

(б) У случају *ACAS RA*, пилоти су дужни да:

(1) одмах реагују у складу са том *RA* индикацијом, осим ако би то довело до угрожавања безбедности ваздухоплова;

(2) следе *RA*, чак иако постоји несклад између *RA* индикације и *ATC* инструкције за маневрисање;

(3) не маневришу супротно од *RA* индикације;

(4) обавесте, што је пре могуће с обзиром на радно оптерећење летачке посаде, одговарајућу *ATC* јединицу о свакој *RA* индикацији која захтева одступање од важеће *ATC* инструкције или одобрења;

(5) одмах следе све измењене *RA* индикације;

(6) ограниче измене путање лета на минимум који је потребан за испуњавање *RA* индикација;

(7) се одмах, по решењу конфликта, врате на услове *ATC* инструкције или одобрења; и

(8) обавесте *ATC* када започну враћање на важеће одобрење.

(ц) Ако пилот пријави *ACAS RA*, контролор не сме да покуша да измени путању лета ваздухоплова све док пилот не јави „*CLEAR OF CONFLICT*”.

(д) Након што ваздухоплов одступи од свог *ATC* одобрења или инструкције да би се ускладио са *RA* индикацијом или пилот пријави *RA* индикацију, контролор престаје да буде одговоран за обезбеђивање раздвајања између тог ваздухоплова и свих других ваздухоплова на које се непосредно утиче маневром изазваним *RA* индикацијом. Контролор мора поново да преузме одговорност за обезбеђивање раздвајања свих релевантних ваздухоплова када:

(1) контролор потврди извештај од летачке посаде да се ваздухоплов вратио на важеће одобрење; или

(2) контролор потврди извештај од летачке посаде да се ваздухоплов вратио на важеће одобрење и изда ново одобрење које је летачка посада потврдила.

SERA.11015 Пресретање

(а) Осим за услугу пресретања и пратње која се ваздухоплову обезбеђује на основу захтева, пресретање цивилних ваздухоплова се уређује одговарајућим прописима и административним директивама које издају државе чланице у складу са Конвенцијом о међународном цивилном ваздухопловству, а нарочито са чланом 3(д), према коме се државе уговорнице *ICAO*, при издавању прописа за своје државне ваздухоплове, обавезују да ће водити рачуна о безбедности пловидбе цивилних ваздухоплова.

(б) Вођа пресретнутог цивилног ваздухоплова је дужан:

(1) да одмах поступи по инструкцијама које добије од ваздухоплова пресретача, при чему тумачи и одговара на визуелне сигнале у складу са спецификацијама из табела *S11-1* и *S11-2*;

(2) да обавести, ако је могуће, одговарајућу јединицу пружаоца услуга у ваздушном саобраћају;

(3) да покуша да успостави радио-везу са ваздухопловом пресретаčem или са одговарајућом јединицом за контролу пресретања, упућујући општи позив на фреквенцији за случај нужде 121,5 MHz, наводећи идентитет пресретнутог ваздухоплова и врсту лета; ако се не успостави веза и ако је то изводљиво, мора да понови позив на фреквенцији за случај нужде 243 MHz;

(4) ако је опремљен SSR транспондером, да подеси Мод А, код 7700, осим ако је одговарајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају издала другачије инструкције;

(5) ако је опремљен са ADS-B или ADS-C, да изабере, ако постоји, одговарајућу функцију за случај нужде, осим ако је одговарајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају издала другачије инструкције.

Табела S11-1

Сигнали које шаље ваздухоплов пресретач и одговори пресретнутог ваздухоплова

Серија	Сигнали ваздухоплова ПРЭСРЕТАЧА	Значење	Одговори ПРЭСРЕТНУТОГ ваздухоплова	Значење
1	<p>ДАЊУ или НОЋУ - Махање крилима и блескање на вигационим светлима у неправилним интервалима (и светлима за слетање у случају хеликоптера) с позиције незнатно изнад и испред пресретнутог ваздухоплова и обично с његове леве стране (или с десне ако је пресретнути ваздухоплов хеликоптер), и након потврде, благи хоризонтални заокрет, обично улево (или удесно у случају хеликоптера) према жељеном курсу.</p> <p><i>Напомена 1.</i> Метеоролошки услови или терен могу условити да ваздухоплов пресретач промени позиције и правац заокрета наведеноу серији 1.</p> <p><i>Напомена 2.</i> Ако пресретнути ваздухоплов не може да одржава брзину ваздухоплова пресретача, пресретач кружи и маше крилима сваки пут када прође пресретнути ваздухоплов.</p>	Пресретнути сте. Пратите ме.	ДАЊУ или НОЋУ - Махање крилима и блескање навигационим светлима у неправилним интервалима и праћење пресретача.	Разумео, поступићу по упутству.
2	ДАЊУ или НОЋУ - Нагло удаљавање од пресретнутог ваздухоплова у пењућем заокрету од 90 степени 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 је уграђен), упаљена константна светла за слетање и прелетање полетно-слетне стазе у употреби или, ако је пресретнути ваздухоплов хеликоптер, прелетање површине за слетање хеликоптера. У случају хеликоптера, хеликоптер пресретач прилази за слетање и почиње да лебди у близини површине за слетање.	Слетите на овај аеродром.	ДАЊУ или НОЋУ - Извлачење стајног трапа (ако је уграђен), упаљена константна светла за слетање и праћење ваздухоплова 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 S11-2

Сигнали које шаље пресретнути ваздухоплов и одговори ваздухоплова пресретача

Серија	Сигнали ПРЭСРЕТНУТОГ ваздухоплова	Значење	Одговори ваздухоплова ПРЭСРЕТАЧА	Значење
4	ДАЊУ или НОЋУ - Увлачење стајног трапа (ако је уграђен) и блескање светлима за слетање приликом надлетања полетно-слетне стазе у употреби или површине за слетање хеликоптера на висини преко 300 m (1.000 ft), али не преко 600 m (2.000 ft) (у случају хеликоптера, на висини преко 50 m (170 ft), али не преко 100 m (330 ft)) изнад аеродрома и кружење изнад полетно-слетне стазе у употреби или површине за слетање хеликоптера. Ако не постоји могућност блескања светлима за слетање, блескати било којим другим расположивим светлима.	Аеродром који сте одредили је неодговарајући.	ДАЊУ или НОЋУ - Ако се жели да пресретнути ваздухоплов прати ваздухоплов пресретач до алтернативног аеродрома, ваздухоплов пресретач увлачи стајни трап (ако је уграђен) и користи сигнале из серије 1, прописане за ваздухоплов пресретач. Ако је одлучено да се пресретнути ваздухоплов пусти, ваздухоплов пресретач користи сигнале из серије 2, прописане за ваздухоплов пресретач.	Разумео, пратите ме. Разумео, можете наставити.
5	ДАЊУ или НОЋУ - Паљење и гашење свих расположивих светала у правилним интервалима, али тако да се разликују од блескајућих светала.	Не могу да извршим.	ДАЊУ или НОЋУ - Употреби сигнале из серије 2 прописане за ваздухоплов пресретач.	Разумео.
6	ДАЊУ или НОЋУ - Блескање свим расположивим светлима у неправилним интервалима.	У невољи сам.	ДАЊУ или НОЋУ - Употреби сигнале из серије 2 прописане за ваздухоплов пресретач.	Разумео.

(ц) Ако је било која инструкција, која је примљена радио-везом из било ког извора, у супротности са инструкцијама које ваздухоплов пресретач даје визуелним сигнаlima, пресретнути ваздухоплов мора одмах да затражи објашњење, настављајући да поступа према визуелним инструкцијама које је добио од ваздухоплова пресретача.

(д) Ако је било која инструкција, која је примљена радио-везом из било ког извора, у супротности са инструкцијама које ваздухоплов пресретач даје радио-везом, пресретнути ваздухоплов мора одмах да затражи објашњење, настављајући да поступа према инструкцијама које је добио од ваздухоплова пресретача радио-везом.

(е) Ако је у току пресретања успостављена радио-веза, али није могућа комуникација на заједничком језику, треба покушати да се инструкције, потврде инструкција и битне информације проследи употребом фраза и изговора из табеле S11-3, при чему се свака фраза понавља два пута:

Табела S11-3

Фразе које користи ваздухоплов ПРЭСРЕТАЧ			Фразе које користи ПРЭСРЕТНУТИ ваздухоплов		
Фраза	Изговор ⁽¹⁾	Значење	Фраза	Изговор ⁽¹⁾	Значење
<i>CALL SIGN</i>	<u>КОЛ</u> САЈН	Који је ваш позивни знак?	<i>CALL SIGN</i> (<i>call sign</i>) ⁽²⁾	<u>КОЛ</u> САЈН	Мој позивни знак је (позивни знак)
<i>FOLLOW</i>	<u>ФОЛ</u> ОУ	Пратите ме	<i>WILCO</i>	<u>ВИЛ</u> КО	Разумео, поступићу по упутству.
<i>DESCEND</i>	ДИ <u>СЕНД</u>	Снижавајте за слетање	-		
			<i>CANNOT</i>	<u>КЕН</u> НОТ	Не могу да поступим по упутству
<i>YOU LAND</i>	<u>ЈУ</u> ЛЕНД	Слетите на овај аеродром	<i>REPEAT</i>	РИ <u>ПИТ</u>	Поновите упутство
			<i>AM LOST</i>	<u>АМ</u> ЛОСТ	Не знам своју позицију
<i>PROCEED</i>	ПРО <u>СИД</u>	Можете да наставите			
			<i>MAYDAY</i>	МЕЈДЕЈ	У невољи сам
			<i>HIJACK</i> ⁽³⁾	<u>ХАЈ</u> - <u>ЦЕК</u>	Отет сам
			<i>LAND</i> (<i>place name</i>)	ЛЕНД (име места)	Тражим слетање на (име места)
			<i>DESCEND</i>	ДИ-СЕНД	Тражим снижавање

⁽¹⁾ У другој колони слогови које треба нагласити су подвучени.

⁽²⁾ Позивни знак који се захтева је онај који се употребљава у радио-телефонској комуникацији са јединицама пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и који одговара идентификацији ваздухоплова у плану лета.

⁽³⁾ Услед околности можда није увек дозвољено нити пожељно употребљавати фразу „*HIJACK*”.

(ф) Одмах по сазнању да је у подручју њене надлежности пресретнут ваздухоплов, јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, у складу са околностима, предузима следеће мере:

(1) покушава да успостави двосмерну комуникацију са пресретнутим ваздухопловом 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 контроле пресретања одржавајући двосмерну комуникацију са ваздухопловом пресретачем и доставља јој расположиве информације о ваздухоплову;

(4) преноси поруке између ваздухоплова пресретача или јединице контроле пресретања и пресретнутог ваздухоплова, ако је потребно;

(5) у блиској координацији са јединицом контроле пресретања предузима све неопходне мере да осигура безбедност пресретнутог ваздухоплова;

(6) обавештава јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају у суседним областима информисања ваздухоплова у лету, ако постоји могућност да је ваздухоплов залутао из тих суседних области информисања ваздухоплова.

(г) Одмах по сазнању да је ваздухоплов који је пресретнут изван подручја њене надлежности, јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, у складу са околностима, предузима следеће мере:

(1) обавештава јединицу пружаоца услуга у ваздушном саобраћају која пружа услуге у ваздушном простору у којем се одвија пресретање, обезбеђује све расположиве информације које ће јој помоћи у идентификацији ваздухоплова и захтева да предузме мере у складу са тачком (ф);

(2) преноси поруке између пресретнутог ваздухоплова и одговарајућег пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, јединице контроле пресретања или ваздухоплова пресретача.

СЕКЦИЈА 12

Услуге у вези са метеорологијом - Осматрања из ваздухоплова и извештаји путем говорне комуникације

SERA.12001 Врсте осматрања из ваздухоплова

(а) Током било које фазе лета врше се следећа осматрања из ваздухоплова:

- (1) специјална осматрања из ваздухоплова; и
- (2) друга нередовна осматрања из ваздухоплова.

SERA.12005 Специјална осматрања из ваздухоплова

(а) Сви ваздухоплови обављају специјална осматрања и о њима извештавају увек када уоче или наиђу на неки од следећих услова:

- (1) умерена или јака турбуленција; или
 - (2) умерено или јако залеђивање; или
 - (3) јаки планински таласи; или
 - (4) грмљавинске непогоде без града, сакривене, маскиране, широко распрострањене или дуж линија непогода; или
 - (5) грмљавинске непогоде са градом, сакривене, маскиране, широко распрострањене или дуж линија непогода; или
 - (6) јака прашина или јака пешчана олуја; или
 - (7) облак вулканског пепела; или
 - (8) пре-еруптивна активност вулкана или ерупција вулкана.
- (б) Надлежни органи, по потреби, прописују друге услове о којима сви ваздухоплови морају извештавати када на њих наиђу или их уоче.

(ц) Летачке посаде су дужне да састављају извештаје користећи обрасце који се заснивају на моделу *AIREP SPECIAL*, као што је утврђено у тачки А Додатка 5. Ти извештаји морају да буду у складу са детаљним инструкцијама за извештавање, како је утврђено у тачки 2. Додатка 5.

(1) Детаљне инструкције, укључујући формате порука и фразеологије утврђене у Додатку 5, морају да користе летачке посаде када шаљу извештаје из ваздуха и *ATS* јединице када прослеђују такве извештаје.

(2) Специјални извештаји из ваздуха који садрже опажања о вулканској активности морају да се бележе на специјалном обрасцу за извештај из ваздуха о вулканској активности. Обрасци засновани на моделу обрасца за специјалне извештаје из ваздуха о вулканској активности, који је утврђен у тачки Б Додатка 5, се морају обезбедити летачким посадама које лете на рутама које могу да буду захваћене облацима вулканског пепела.

SERA.12010 Друга нередовна осматрања из ваздухоплова

Ако ваздухоплов наиђе на друге метеоролошке услове који нису наведени у *SERA.12005(a)*, нпр. смицање ветра, а који по мишљењу вође ваздухоплова могу да утичу на безбедност или да значајно утичу на ефикасност других ваздухоплова, вођа

ваздухоплова о томе обавештава, што је пре могуће, одговарајућу јединицу пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

SERA.12015 Извештавање о осматрању из ваздухоплова путем говорне комуникације

(а) Извештавање о осматрањима из ваздухоплова се обавља током лета у време када је осматрање извршено или што пре након тога, када је то изводљиво.

(б) Извештавање о осматрањима из ваздухоплова се обавља у облику извештаја из ваздуха и мора да буде у складу са техничким спецификацијама из Додатка 5.

SERA.12020 Размена извештаја из ваздуха

(а) *ATS* јединице преносе, што је пре могуће, специјалне и друге нередовне извештаје из ваздуха:

(1) другим ваздухопловима којима је то од значаја;

(2) придруженом бироу за метеоролошко бдење (*MWO*) у складу са тачком 3. Додатка 5; и

(3) другим *ATS* јединицама којима је то од значаја.

(б) Емитовање порука ваздухопловима се понавља на одређеној фреквенцији и наставља у временском периоду који одређује дотична *ATS* јединица.

СЕКЦИЈА 13 ***SSR* транспондер**

SERA.13001 Рад *SSR* транспондера

(а) Ако ваздухоплов носи исправан *SSR* транспондер, пилот мора да га користи све време током лета, без обзира на то да ли се ваздухоплов налази унутар или изван ваздушног простора у којем се *SSR* користи за *ATS* сврхе.

(б) Пилоти не смеју да употребљавају функцију *IDENT*, осим ако то захтева *ATS*.

(ц) Ваздухоплови без довољног напајања електричном енергијом су изузети од захтева за сталном употребом транспондера, изузев у случају лета у ваздушном простору за који је надлежни орган одредио обавезну употребу транспондера.

SERA.13005 Подешавање кода за Мод А *SSR* транспондера

(а) Како би упозорио да се налази у посебној непредвиђеној ситуацији, пилот ваздухоплова опремљен *SSR* мора да:

(1) подеси код 7700 како би указао на стање нужде, осим ако је *ATC* претходно упутио пилота да користи транспондер на посебном коду. У овом другом случају, пилот може ипак да подеси код 7700 увек када постоји посебан разлог да верује да је то најбољи начин деловања;

(2) подеси код 7600 како би указао на прекид радио-комуникације;

(3) покуша да подеси код 7500 како би указао на стање незаконитог ометања. Ако околности тако захтевају, уместо тога треба употребити код 7700.

(б) Осим у случајевима описаним у горенаведеном ставу (а), пилот мора да:

(1) подеси кодове према инструкцијама *ATS* јединице; или

(2) у одсуству *ATS* инструкција које се односе на подешавање кода, подеси код 2000 или други код који је прописао надлежни орган; или

(3) ако не прима услуге у ваздушном саобраћају, подеси код 7000 у циљу побољшања уочавања одговарајуће опремљеног ваздухоплова, осим ако је надлежни орган прописао другачије.

(ц) Ако је уочено да се код на показивачу на радној позицији контроле летења разликује од оног који је додељен ваздухоплову:

(1) од пилота се мора захтевати да потврди код који је подешен и, ако ситуација то дозвољава, да поново подеси исправан код; и

(2) ако разлика између додељеног и приказаног кода још увек постоји, од пилота се може захтевати да искључи транспондер тог ваздухоплова. Следећа радна позиција контроле летења и све друге захваћене јединице које користе *SSR* и/или мултилатерацију (*MLAT*) у пружању *ATS*, морају да буду обавештене о томе.

SERA.13010 Информације засноване на висини по притиску

(а) Ако је ваздухоплов опремљен функционалном опремом у Моду *C*, пилот је дужан да стално употребљава овај мод, осим ако *ATC* наложи другачије.

(б) Осим ако је надлежни орган другачије прописао, потврда информације о висини заснованој на висини по притиску који је приказан контролору летења у одговарајуће опремљеној *ATC* јединици мора да се обави најмање једном, и то при првом контакту с дотичним ваздухопловом или, ако то није изводљиво, што пре након тога.

SERA.13015 Подешавање идентификације ваздухоплова у Моду *S SSR* транспондера

(а) Ваздухоплов опремљен Модом *S* који има могућност за идентификацију ваздухоплова мора да одашиље идентификацију тог ваздухоплова, како је утврђено у тачки 7. *ICAO* плана лета или, ако план лета није попуњаван, регистрацију тог ваздухоплова.

(б) Увек када се на показивачу на радној позицији контроле летења уочи да се идентификација ваздухоплова коју одашиље ваздухоплов опремљен Модом *S* разликује од оне која се од тог ваздухоплова очекује, од пилота се мора захтевати да потврди и, ако је потребно, поново унесе исправну идентификацију ваздухоплова.

(ц) Ако је пилот потврдио да је идентификација ваздухоплова путем могућности за идентификацију Мода *S* тачно унета, а неподударање и даље постоји, контролор мора да предузме следеће мере:

(1) обавештава пилота о наставку неподударања;

(2) ако је то могуће, исправља ознаку која приказује идентификацију ваздухоплова на показивачу на радној позицији контроле летења; и

(3) обавештава следећу радну позицију контроле летења и све остале релевантне јединице које за потребе идентификације употребљавају Мод *S*, да је погрешна идентификација ваздухоплова коју тај ваздухоплов одашиље.

SERA.13020 Отказ *SSR* транспондера када је обавезна опремљеност исправним транспондером

(а) У случају квара транспондера након полетања, *ATC* јединице морају да покушају да обезбеде наставак лета до аеродрома одредишта у складу са планом лета. Од пилота се, међутим, може очекивати да поштују посебна ограничења.

(б) У случају да се транспондер покварио и не може да се поново покрене пре полетања, пилоти су дужни да:

(1) обавесте *ATS* што је пре могуће, најбоље пре подношења плана лета;

(2) унесу у тачку 10. обрасца *ICAO* плана лета у рубрику *SSR* знак „N” за потпуни отказ транспондера или, у случају делимичног отказа транспондера, унесу знак који одговара преосталим могућностима транспондера; и

(3) поштују све објављене процедуре о тражењу изузећа од захтева за опремљеношћу исправним *SSR* транспондером.

СЕКЦИЈА 14
Поступци говорне комуникације

SERA.14001 Опште

Стандардизована фразеологија мора да се користи у свим ситуацијама за које је прописана. Само ако је коришћење стандардизоване фразеологије недовољно за пренос планиране поруке, користи се обичан говорни језик.

SERA.14005 Категорије порука

(а) Категорије порука којима се користи ваздухопловна услуга мобилне комуникације и редослед приоритета у успостављању комуникација и преносу порука морају да буду у складу са табелом *S14-1*.

Табела *S14-1*

Категорија поруке и редослед приоритета радио-телефонског сигнала	Радио-телефонски сигнал
(а) Позиви у невољи, поруке о невољи и саобраћај у невољи	MAYDAY
(б) Хитне поруке, укључујући поруке којима претходи сигнал медицинског превоза	PAN PAN или PAN PAN MEDICAL
(ц) Комуникације које се односе на гониометар	-
(д) Поруке о безбедности лета	-
(е) Метеоролошке поруке	-
(ф) Летачко-оперативне поруке	-

(б) У погледу порука о невољи и саобраћаја у невољи мора да се поступа у складу с одредбама из тачке SERA.14095.

(ц) У погледу хитних порука и саобраћаја у хитности, укључујући и поруке којима претходи сигнал медицинског превоза, поступа се у складу с одредбама из тачке SERA.14095.

SERA.14010 Поруке о безбедности лета

Поруке о безбедности лета морају да обухвате следеће:

- (а) поруке о кретању и контроли;
- (б) поруке које потичу од оператера ваздухоплова или од ваздухоплова, а од непосредне су важности за ваздухоплов у лету;
- (ц) метеоролошко обавештење од непосредне важности за ваздухоплов који је у лету или се спрема да полети (појединачно саопштено или емитовано);
- (д) друге поруке које су важне за ваздухоплов који је у лету или се спрема да полети.

SERA.14015 Језик који се користи у комуникацији ваздух-земља

(а) Радио-телефонске комуникације ваздух-земља морају да се воде на енглеском језику или на језику који се уобичајено користи у станици на земљи.

(б) Енглески језик мора да буде доступан, на захтев било ког ваздухоплова, у свим станицама на земљи које пружају услуге одређеним аеродромима и рутама које се користе у пружању међународних ваздухопловних услуга. Осим ако је надлежни орган

другачије прописао за посебне случајеве, енглески језик мора да се користи за комуникације између *ATS* јединице и ваздухоплова, на аеродромима са више од 50.000 међународних *IFR* операција годишње. Државе чланице у којима, на дан ступања на снагу ове уредбе, енглески језик није једини језик који се на тим аеродромима употребљава у комуникацијама између *ATS* јединице и ваздухоплова, могу одлучити да не примењују захтев у погледу употребе енглеског језика и о томе морају да обавесте Комисију. У том случају, те државе чланице морају најкасније до 31. децембра 2017. године да спроведу студију о могућности захтевања употребе енглеског језика за комуникације између *ATS* јединице и ваздухоплова на тим аеродромима из разлога безбедности, како би се избегао улазак ваздухоплова на заузету полетно-слетну стазу и други безбедносни ризици, узимајући у обзир примењиве одредбе прописа Уније и националних прописа о употреби језика. Оне морају да ту студију објаве и о својим закључцима обавесте Агенцију и Комисију.

(ц) Информације о језицима који су у употреби на одређеној станици на земљи морају да буду део Зборника ваздухопловних информација и других објављених ваздухопловних информација које се односе на те станице.

SERA.14020 Изговор речи у радио-телефонији

Ако се у радио-телефонији користе властита имена, скраћенице услуга и речи за које постоји сумња око тога како се изговарају, употребљава се абецеда из табеле *S14-2*.

Табела *S14-2*
Абецеда за изговор у радио-телефонији

Слово	Реч	Приближан изговор
<i>A</i>	<i>Alfa</i>	<u>АЛ</u> <u>ФА</u>
<i>B</i>	<i>Bravo</i>	<u>БРА</u> <u>ВО</u>
<i>C</i>	<i>Charlie</i>	<u>ЧАР</u> <u>ЛИ</u> или <u>ШАР</u> <u>ЛИ</u>
<i>D</i>	<i>Delta</i>	<u>ДЕЛ</u> <u>ТА</u>
<i>E</i>	<i>Echo</i>	<u>ЕК</u> <u>О</u>
<i>F</i>	<i>Foxtrot</i>	<u>ФОКС</u> <u>ТРОТ</u>
<i>G</i>	<i>Golf</i>	<u>ГОЛ</u> <u>Ф</u>
<i>H</i>	<i>Hotel</i>	<u>ХО</u> <u>ТЕЛ</u>
<i>I</i>	<i>India</i>	<u>ИН</u> <u>ДИЈА</u>
<i>J</i>	<i>Juliett</i>	<u>ЈУ</u> <u>ЛИЈЕТ</u>
<i>K</i>	<i>Kilo</i>	<u>КИЛО</u>
<i>L</i>	<i>Lima</i>	<u>ЛИ</u> <u>МА</u>
<i>M</i>	<i>Mike</i>	<u>МАЈК</u>
<i>N</i>	<i>Novembar</i>	<u>НО</u> <u>ВЕМБЕ</u>
<i>O</i>	<i>Oscar</i>	<u>ОС</u> <u>КА</u>
<i>P</i>	<i>Papa</i>	<u>ПА</u> <u>ПА</u>
<i>Q</i>	<i>Quebec</i>	<u>КВИ</u> <u>БЕК</u>
<i>R</i>	<i>Romeo</i>	<u>РО</u> <u>МИО</u>
<i>S</i>	<i>Sierra</i>	<u>СИЈЕ</u> <u>РА</u>
<i>T</i>	<i>Tango</i>	<u>ТЕН</u> <u>ГО</u>
<i>U</i>	<i>Uniform</i>	<u>ЈУ</u> <u>НИ</u> <u>ФОРМ</u> или <u>У</u> <u>НИ</u> <u>ФОРМ</u>
<i>V</i>	<i>Victor</i>	<u>ВИК</u> <u>ТОР</u>
<i>W</i>	<i>Whiskey</i>	<u>ВИС</u> <u>КИ</u>
<i>X</i>	<i>X-ray</i>	<u>ЕКС</u> <u>РЕЈ</u>
<i>Y</i>	<i>Yankee</i>	<u>ЈЕН</u> <u>КИ</u>
<i>Z</i>	<i>Zulu</i>	<u>ЗУ</u> <u>ЛУ</u>

У приближном приказу слогови које треба нагласити су подвучени.

SERA.14025 Начела према којима се води означавање *ATS* рута које су различите од стандардних одлазних и долазних рута

(а) Употреба ознака *ATS* рута у комуникацијама

(1) У говорним комуникацијама основно слово ознаке мора да се изговара у складу с абecedом за изговор, као што је дефинисано у табели *S14-2*.

(2) Ако се употребљавају префикси *K*, *U* или *S*, у говорној комуникацији они морају да се изговарају као што следи:

(i) *K* - *KOPTER*

(ii) *U* - *UPPER*

(iii) *S* - *SUPERSONIC*

(б) Реч „*kopter*” мора да се изговара као у речи „хеликоптер”, а речи „*upper*” и „*supersonic*” као у енглеском језику.

SERA.14026 Значајне тачке

Код упућивања на значајну тачку у говорним комуникацијама нормално се користи обичан говорни језик за значајне тачке означене називом локације радио-навигационог средства или јединствено изговорљиво петословно „кодно име” за значајне тачке које нису означене локацијом радио-навигационог средства. Ако се обичан говорни језик не користи за назив локације радио-навигационог средства, он се замењује кодираном ознаком која, у говорним комуникацијама, мора да се изговара у складу са абecedом за изговор.

SERA.14030 Употреба ознака за стандардне инструменталне одлазне и долазне руте

У говорним комуникацијама ознаке за стандардне инструменталне одлазне или долазне руте се употребљавају на обичном говорном језику.

SERA.14035 Пренос бројева у радио-телефонији

(а) Пренос бројева

(1) Сви бројеви који се употребљавају у преносу позивног знака ваздухоплова, курсева, полетно-слетне стазе, правца и брзине ветра морају да се преносе изговарањем сваке цифре посебно.

(i) Нивои лета морају да се преносе изговарањем сваке цифре посебно, осим у случају нивоа лета у целим стотинама.

(ii) Подешавање висиномера мора да се преноси изговарањем сваке цифре посебно, осим у случају подешавања од 1.000 *hPa*, које се преноси као „*ONE THOUSAND*”.

(iii) Сви бројеви који се употребљавају у преносу кодова транспондера морају да се преносе изговарањем сваке цифре посебно, осим што се, ако кодови транспондера садрже само целе хиљаде, те информације преносе изговарањем цифре броја хиљада, након које се изговара реч „*THOUSAND*”.

(2) Сви бројеви који се употребљавају у преносу осталих информација, осим оних описаних у тачки (а)(1), морају да се преносе изговарањем сваке цифре посебно, осим што се сви бројеви који садрже целе стотине и целе хиљаде преносе изговарањем сваке цифре у броју стотина или хиљада, након чега следи реч „*HUNDRED*” или „*THOUSAND*”. Комбинације хиљада и целих стотина морају да се преносе изговарањем сваке цифре у броју хиљада, након чега следи реч „*THOUSAND*”, а затим броја стотина, након чега следи реч „*HUNDRED*”.

(3) У случајевима када постоји потреба за разјашњењем броја пренесеног у целим хиљадама и/или стотинама, тај број мора да се преноси изговарањем сваке цифре посебно.

(4) Ако се информације о релативном смеру према неком објекту или конфликтном саобраћају дају у облику сата са 12 цифара, те информације се морају дати изговарањем тих цифара заједно као што су „TEN O’CLOCK” или „ELEVEN O’CLOCK”.

(5) Бројеви који садрже децималну тачку морају да се преносе као што је прописано у тачки (а)(1), са децималном тачком у одговарајућем редоследу, назначеном речју „DECIMAL”.

(6) За идентификацију канала преноса у радио-телефонским комуникацијама у високо фреквенцијском опсегу (VHF) мора да се употребљава свих шест цифара бројчане ознаке, осим ако су пета и шеста цифра нуле, када се употребљавају само прве четири цифре.

SERA.14040 Изговарање бројева

Ако се за комуникацију користи енглески језик, бројеви се преносе коришћењем изговора приказаног у табели S14-3:

Табела S14-3

Број или елемент броја	Изговор
0	ЗИ-РО
1	ВАН
2	ТУ
3	ТРИ
4	ФОР-п
5	ФАЈФ
6	СИКС
7	СЕВ-н
8	ЕЈТ
9	НАЈН-р
10	ТЕН
11	И-ЛЕ-ВН
12	ТВЕЛФ
Децимална тачка	ДЕ-СИ-МАЛ
Сто	ХАН-дред
Хиљаду	ТАУ-СНД

SERA.14045 Техника преноса

(а) Преноси морају да се спроводе сажето нормалним говорним тоном.

(б) Следеће речи и фразе морају да се користе, према потреби, у радио-телефонским комуникацијама и имају значења дата у табели S14-4:

Табела S14-4

Фраза	Значење
<i>ACKNOWLEDGE</i>	„Потврдите да сте примили и разумели ову поруку.”
<i>AFFIRM</i>	„Да.”
<i>APPROVED</i>	„Дозвола за тражени поступак одобрена.”
<i>BREAK</i>	„Овим означавам раздвајање делова поруке.”
<i>BREAK BREAK</i>	„Овим наглашавам раздвајање порука прослеђених различитим ваздухопловима у врло густом саобраћају.”
<i>CANCEL</i>	„Поништите претходно додељено одобрење.”
<i>CHECK</i>	„Проверите систем или поступак.”
<i>CLEARED</i>	„Одобрено наставити према одређеним условима.”
<i>CONFIRM</i>	„Потврдите: (одобрење, инструкцију, радњу, информације).”
<i>CONTACT</i>	„Успоставите комуникацију с...”
<i>CORRECT</i>	„Тачно” или „Исправно”.
<i>CORRECTION</i>	„Учињена је грешка у овом преносу (или назначеној поруци). Исправна верзија је...”
<i>DISREGARD</i>	„Занемарите.”
<i>HOW DO YOU READ</i>	„Како ме чујете?” (видети тачку SERA.14070(ц))
<i>I SAY AGAIN</i>	„Понављам још једном ради боље разумљивости или наглашавања.”
<i>MAINTAIN</i>	„Наставите у складу с наведеним условима.”
<i>MONITOR</i>	„Слушајте на (фреквенцији).”
<i>NEGATIVE</i>	„Не” или „Немате допуштење” или „То није тачно” или „Нисам у стању.”
<i>OVER</i>	„Мој пренос је завршен и очекујем ваш одговор.”
<i>OUT</i>	„Ова размена преноса је завршена и не очекујем одговор.”
<i>READ BACK</i>	„Поновите целу или одређени део ове поруке тачно како је примљена.”

<i>RECLEARED</i>	„Измењено је ваше последње одобрење и ово ново одобрење замењује претходно одобрење или његов део.”
<i>REPORT</i>	„Јавите следећу информацију...”
<i>REQUEST</i>	„Захтевам...” или „Желим да добијем...”
<i>ROGER</i>	„Примио сам у потпуности ваш последњи пренос.”
<i>SAY AGAIN</i>	„Поновите целу или следећи део ваше последње поруке.”
<i>SPEAK SLOWER</i>	„Смањите брзину вашег говора.”
<i>STANDBY</i>	„Сачекајте, позваћу вас.”
<i>UNABLE</i>	„Не могу поступити према вашем захтеву, инструкцији или одобрењу.”
<i>WILCO</i>	(Скраћеница за „will comply”) „Разумем вашу поруку и поступићу по њој.”
<i>WORDS TWICE</i>	(а) <i>Као захтев:</i> „Комуникација је отежана. Молим реците двапут сваку реч или скуп речи.” (б) <i>Као информација:</i> „С обзиром на то да је комуникација отежана, свака реч или скуп речи у овој поруци биће изречени двапут.”

SERA.14050 Радио-телефонски позивни знаци ваздухоплова

(а) Пуни позивни знаци:

Радио-телефонски позивни знак ваздухоплова мора да буде један од следећих типова:

- (1) тип (а) - знаци који одговарају ознаци регистрације ваздухоплова; или
- (2) тип (б) - ознака оператера ваздухоплова у радио-телефонији, иза које следе четири последња знака ознаке регистрације ваздухоплова; или
- (3) тип (ц) - ознака оператера ваздухоплова у радио-телефонији, иза које следи ознака лета.

(б) Скраћени позивни знаци:

Радио-телефонски позивни знаци ваздухоплова приказани у тачки (а), изузев типа (ц), могу да се скрате под околностима прописаним у тачки SERA.14055(ц). Скраћени позивни знаци морају да буду у следећем облику:

- (1) тип (а) - први знак из регистрације и најмање два последња знака позивног знака;
- (2) тип (б) - ознака оператера ваздухоплова у радио-телефонији, иза које следе најмање два последња знака позивног знака;
- (3) тип (ц) - нема скраћеног облика.

SERA.14055 Поступци у радио-телефонији

(а) Ваздухоплов не сме да мења тип свог радио-телефонског позивног знака током лета, осим привремено, из разлога безбедности, према инструкцији АТС јединице. Осим

из разлога безбедности, *АТС* јединица не комуницира са ваздухопловом током полетања, током последњег дела завршног прилаза и током заустављања при слетању.

(б) Успостављање радио-телефонских комуникација

(1) Увек када се успоставља комуникација морају да се употребе пуни радио-телефонски позивни знаци. Приликом успостављања комуникације ваздухоплов мора почети свој позив ознаком позиване станице, иза чега следи ознака станице која позива.

(2) У одговору на горенаведене позиве мора да се употреби позивни знак станице која позива, за којим следи позивни знак станице која одговара, што се мора сматрати позивом станице која позива за наставак преноса. Кад је реч о комуникацијским преносима унутар једне *АТС* јединице, позивни знак *АТС* јединице може да се изостави, ако то одобри надлежни орган.

(3) Комуникација започиње позивом и одговором ако се жели успоставити контакт, осим ако је сигурно да ће позвана станица примити позив, када станица која позива може да пошаље поруку не чекајући одговор позване станице.

(ц) Узастопне радио-телефонске комуникације

(1) Скраћени радио-телефонски позивни знаци, као што је прописано у тачки *SERA.14050(б)*, могу да се употребљавају само након што је комуникација успешно успостављена и под условом да се не уноси забуна. Ваздухоплов може да употребљава свој скраћени позивни знак само након што му се на тај начин обрати ваздухопловна станица.

(2) Код издавања *АТС* одобрења и њиховог понављања, контролори и пилоти увек морају да изговоре позивни знак ваздухоплова на који се то одобрење односи. У осталим случајевима, стална двосмерна комуникација након успостављања контакта је допуштена без даље идентификације или позива све до завршетка контакта.

***SERA.14060* Пренос *VFH* комуникација**

(а) Одговарајућа *АТС* јединица мора да обавести ваздухоплов да пређе са једне радио-фреквенције на другу у складу са договореним процедурама. У одсуству таквог обавештења, ваздухоплов мора да обавести *АТС* јединицу пре такве промене.

(б) При успостављању почетног контакта на *VHF* фреквенцији или напуштању исте, ваздухоплов мора да пошаље информацију о томе, ако је тако одредио *ANSP* одговоран за пружање услуга и одобрио надлежни орган.

***SERA.14065* Поступци у радио-телефонији при промени канала говорне комуникације ваздух-земља**

(а) Осим ако је другачије одредио *ANSP* одговоран за пружање услуга и одобрио надлежни орган, почетни позив *АТС* јединице након промене канала говорне комуникације ваздух-земља мора да садржи следеће елементе:

(1) ознаку *АТС* јединице која се позива;

(2) позивни знак и, за ваздухоплов из категорије јаке турбуленције у трагу, реч „*Heavy*” или „*Super*” ако је надлежни орган тај ваздухоплов тако идентификовао;

(3) ниво, укључујући пролазне и одобрене нивое, ако се не задржава на одобреном нивоу;

(4) брзину, ако ју је *АТС* доделио; и

(5) додатне елементе, како је то захтевао *ANSP* одговоран за пружање услуга и одобрио надлежни орган.

(б) Пилоти морају да дају информације о нивоима заокружене на најближих целих 30 *m* или 100 *ft* како је приказано на висиномеру ваздухоплова.

(ц) Почетни позив аеродромској контроли летења

За ваздухоплове којима се пружа услуга аеродромске контроле летења, почетни позив мора да садржи:

- (1) ознаку *ATS* јединице која се позива;
- (2) позивни знак и, за ваздухоплов из категорије јаке турбуленције у трагу, реч „*Heavy*” или „*Super*” ако је надлежни орган тај ваздухоплов тако идентификовао;
- (3) позицију; и
- (4) додатне елементе, како је то захтевао *ANSP* одговоран за пружање услуга и одобрио надлежни орган.

SERA.14070 Поступци провере

(а) Провера веза мора да садржи:

- (1) идентификацију станице која се позива;
- (2) идентификацију станице која позива;
- (3) речи „*RADIO CHECK*”;
- (4) фреквенцију на којој се врши.

(б) Одговор на проверу везе мора да садржи:

- (1) идентификацију станице која захтева проверу;
- (2) идентификацију станице која одговара;
- (3) информације које се односе на разумљивост станице која захтева проверу везе.

(ц) Када се обављају провере, користи се следећа скала разумљивости:

Скала разумљивости

- 1 Неразумљиво
- 2 Повремено разумљиво
- 3 Разумљиво, али уз потешкоће
- 4 Разумљиво
- 5 Разумљиво у потпуности.

SERA.14075 Размена порука

(а) Поруке морају да буду сажете и јасне, са употребом стандардне фразеологије увек када је то могуће.

(1) Ако је шаље ваздухоплов, потврда пријема поруке мора да садржи позивни знак тог ваздухоплова.

(2) Ако потврду пријема шаље *ATS* јединица ваздухоплову, она мора да садржи позивни знак тог ваздухоплова иза чега, ако се сматра да је потребно, следи позивни знак те *ATS* јединице.

(б) Крај разговора

Радио-телефонску комуникацију мора да заврши пријемна *ATS* јединица или ваздухоплов, користећи свој позивни знак.

(ц) Исправке и понављања

(1) Ако је у преносу направљена грешка, изговара се реч „*CORRECTION*”, понавља се последња исправна група или фраза, а затим преноси исправна верзија.

(2) Ако се исправка може најбоље извршити понављањем целе поруке, пре понављања поруке се користи фраза „*CORRECTION, I SAY AGAIN*”.

(3) Ако пријемна станица сумња у исправност примљене поруке, мора се захтевати понављање целе поруке или њеног дела.

(4) Ако се захтева понављање целе поруке, морају да се изговоре речи „*SAY AGAIN*”. Ако се захтева понављање дела поруке, мора да се изговори фраза: „*SAY AGAIN ALL BEFORE ...* (прва реч која је исправно примљена)”; или „*SAY AGAIN... (реч пре дела који није пренесен) TO ... (реч након дела који није пренесен)*”; или „*SAY AGAIN ALL AFTER ... (последња исправно примљена реч)*”.

(д) Ако се у провери исправности понављања поруке уоче нетачни делови, на крају понављања се користи фраза „*NEGATIVE I SAY AGAIN*”, а затим се преноси исправна верзија дотичних делова поруке.

SERA.14080 Праћење комуникација/Време рада

(а) Током лета, ваздухоплов мора да прати комуникације како то захтева надлежни орган и не сме да прекине праћење, осим из разлога безбедности, а да о томе не обавести одговарајућу *ATS* јединицу.

(1) Ваздухоплов на дугим прекоморским летовима или на летовима изнад одређених подручја за које се захтева опремљеност ваздухопловним радио-предајником за случај нужде (*ELT*), мора непрестано да прати *VHF* фреквенцију за случај нужде 121,5 *MHz*, осим у периодима када ваздухоплов комуницира на другим *VHF* каналима или ако се због ограничења опреме смештене на ваздухоплову или обавеза у пилотској кабини не могу истовремено пратити два канала.

(2) Ваздухоплов мора непрестано да прати *VHF* фреквенцију за случај нужде 121,5 *MHz* у подручјима или на рутама на којима постоји могућност пресретања ваздухоплова или других ризичних ситуација и ако је такав захтев утврдио надлежни орган.

(б) Ваздухопловне станице морају непрестано да слушају *VHF* канал за случај нужде на 121,5 *MHz* током радног времена јединица на којима је он инсталиран. Ако су две или више таквих станица смештене заједно, овај захтев се испуњава слушањем канала на 121,5 *MHz* на једној од њих.

(ц) Ако је неопходно да ваздухоплов или *ATS* јединица из било ког разлога прекине операцију, они о томе обавештавају, ако је могуће, друге одговарајуће станице, дајући им време за које се очекује да ће операција бити настављена. Када се операција настави, о томе се обавештавају друге одговарајуће станице. Ако је неопходно да се прекид операције продужи након времена из првобитног обавештења, шаље се, ако је могуће, исправљено време наставка операције, у време или приближно времену које је први пут одређено.

SERA.14085 Употреба предаје на слепо

(а) Ако ваздухоплов не успе да успостави контакт на за то одређеном каналу, на претходно коришћеном каналу или на другом каналу који одговара тој рути и не успе да коришћењем свих расположивих средстава успостави комуникацију са одговарајућом *ATS* јединицом, другом *ATS* јединицом или другим ваздухопловом, тај ваздухоплов мора да пошаље своју поруку два пута на за то одређеном каналу (каналима), шаљући пре ње фразу „*TRANSMITTING BLIND*” и, ако је неопходно, у њој наведе примаоце којима је порука намењена.

(б) Ако ваздухоплов не може да успостави комуникацију због квара пријемника, он мора да шаље извештаје у предвиђена времена или позиције на каналу у употреби, шаљући пре њих фразу „*TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE*”. Ваздухоплов мора да:

(1) пошаље жељену поруку и понови је у целости;

(2) наведе време следећег планираног преноса;

(3) ако му се пружа *ATS* услуга, пошаље информације о намери вође ваздухоплова у погледу наставка лета.

SERA.14087 Употреба технике прослеђивања комуникације

(а) Ако *ATS* јединица не успе да успостави контакт са ваздухопловом након позива на фреквенцијама за које се сматра да их тај ваздухоплов слуша, она мора да:

(1) захтева од осталих *ATS* јединица да јој пружи помоћ позивањем тог ваздухоплова и, по потреби, прослеђивањем порука; и

(2) захтева од ваздухоплова на тој рути да покушају да успоставе комуникацију са дотичним ваздухопловом и, по потреби, проследе поруке.

(б) Одредбе тачке (а) морају, такође, да се примене:

(1) на захтев одговарајуће *ATS* јединице;

(2) ако очекивани позив од ваздухоплова није примљен у тако дугом временском периоду да се сумња на прекид комуникације.

SERA.14090 Посебни комуникацијски поступци

(а) Кретање возила

Фразеологије за кретање возила, осим трактора за вучу, на маневарској површини, морају да буду исте као оне које се употребљавају за кретање ваздухоплова, уз изузетак инструкција за вожење по тлу, у ком случају се у комуникацији са возилима реч „*PROCEED*” употребљава уместо речи „*TAXI*”.

(б) Саветодавна услуга у ваздушном саобраћају

Саветодавном услугом у ваздушном саобраћају се не дају „одобрења” него само „савети” и ако се ваздухоплову предлаже начин поступања, мора да се употребљава реч „*advice*” или „*suggest*”.

(ц) Указивање на категорију јаке турбуленције у трагу

(1) За ваздухоплове у категорији јаке турбуленције у трагу, у почетном радио-телефонском контакту између таквог ваздухоплова и *ATS* јединица, одмах након позивног знака тог ваздухоплова је неопходно да се наведе реч „*Heavy*”.

(2) За посебне ваздухоплове у категорији јаке турбуленције у трагу, који су као такви идентификовани од стране надлежног органа, у почетном радио-телефонском контакту између таквог ваздухоплова и *ATS* јединица, одмах након позивног знака тог ваздухоплова, неопходно је да се наведе реч „*Super*”.

(д) Поступци у вези са одступањем због временских услова

Ако пилот започне комуникацију са *ATC*, брз одговор може да добије ако употреби фразу „*WEATHER DEVIATION REQUIRED*”, којом изражава жељу за приоритетом на тој фреквенцији и за одговор *ATC*. Ако је неопходно, пилот мора започети комуникацију позивом хитности „*PAN PAN*” (пожељно три пут изговорен).

SERA.14095 Поступци радио-телефонске комуникације у невољи и хитности

(а) Опште

(1) Саобраћај у невољи и хитности мора да обухвати све радио-телефонске поруке које се односе на стање невоље, односно хитности. Стања невоља и хитности се дефинишу на следећи начин:

(i) *Невоља*: стање претеће велике и/или непосредне опасности и потребе за неодложном помоћи.

(ii) *Хитност*: стање које се односи на безбедност ваздухоплова или другог возила, или неких лица у њима или у видокругу, али које не захтева неодложну помоћ.

(2) Радио-телефонски сигнал невоље „*MAYDAY*” и радио-телефонски сигнал хитности „*PAN PAN*” морају да се користе на почетку прве поруке у невољи, односно хитности. Радио-телефонски сигнали невоље и хитности морају да се употребе на почетку сваке следеће комуникације у невољи и хитности.

(3) Извор порука упућених ваздухоплову у стању невоље или хитности мора да ограничи број, обим и садржај таквих порука на најмању меру с обзиром на ситуацију.

(4) Ако *ATS* јединица којој се тај ваздухоплов обратио не потврди пријем поруке о невољи или хитности, друге *ATS* јединице морају да пруже помоћ, на начин који је утврђен у тачки (б)(2), односно (б)(3).

(5) Размена порука о невољи и хитности се уобичајено одвија на фреквенцији на којој је таква размена започета, све док се не закључи да се боља помоћ може пружити ако се та размена пребаци на другу фреквенцију.

(6) Уопште, у случају порука о невољи и хитности преноси радио-телефонијом морају да се спроводе полако и разговетно, а свака реч изговара јасно, како би се олакшало записивање.

(б) Радио-телефонске комуникације у невољи

(1) Радње ваздухоплова у невољи

Поред тога што поруци о невољи претходи радио-телефонски сигнал невоље „*MAYDAY*” у складу са тачком (а)(2), пожељно три пута изговорен, порука о невољи коју шаље ваздухоплов у невољи мора:

(i) да буде на фреквенцији ваздух-земља која је у том тренутку у употреби;

(ii) да се састоји од што више следећих елемената изговорених разговетно и, ако је могуће, следећим редоследом:

(А) назива *ATS* јединице којој се обраћа (ако време и околности то допуштају);

(Б) идентификације ваздухоплова;

(Ц) врсте стања невоље;

(Д) намере вође ваздухоплова;

(Е) тренутне позиције, нивоа и курса.

(2) Мере *ATS* јединице којој се ваздухоплов обратио или прве *ATS* јединице која је потврдила пријем поруке о невољи

ATS јединица којој се обратио ваздухоплов у невољи или прва *ATS* јединица која је потврдила пријем поруке о невољи мора да:

(i) одмах потврди пријем поруке о невољи;

(ii) преузме контролу над комуникацијама или посебно и јасно пренесе ту одговорност и обавести ваздухоплов да је пренос извршен; и

(iii) одмах предузме мере како би обезбедила да све потребне информације што је пре могуће постану доступне:

(А) дотичној *ATS* јединици;

(Б) дотичном оператеру ваздухоплова или његовом представнику, у складу са претходно утврђеним споразумима;

(iv) упозори, по потреби, друге *ATS* јединице, да би се спречило пребацивање саобраћаја на фреквенцију комуникације у невољи.

(3) Наметање радио-тишине

(i) Ваздухоплову у невољи или *ATS* јединици која контролише саобраћај у невољи мора да буде дозвољено наметање радио-тишине свим станицама мобилне услуге у дотичном подручју или било којој станици која омета саобраћај у невољи. У зависности од околности, ове инструкције се морају послати „свим станицама” или само једној станици. У оба случаја мора да се употреби:

(А) фраза „*STOP TRANSMITTING*”;

(Б) радио-телефонски сигнал невоље „*MAYDAY*”.

(ii) Употреба сигнала одређених у тачки (б)(3)(i) мора да буде резервисана за ваздухоплов у невољи и за *ATS* јединицу која контролише саобраћај у невољи.

(4) Мере свих других *ATS* јединица/ваздухоплова

(i) Комуникације у невољи имају апсолутни приоритет над свим другим комуникацијама, а *ATS* јединице/ваздухоплови који знају за стање невоље не смеју да емитују на дотичној фреквенцији, осим:

(А) ако се стање невоље поништи или се саобраћај у невољи заврши;

(Б) ако се сав саобраћај у невољи пребаци на друге фреквенције;

(Ц) ако то одобри *ATS* јединица која контролише комуникације;

(Д) ако и саме пружају помоћ.

(ii) Свака *ATS* јединица и сваки ваздухоплов који знају за саобраћај у невољи, а не могу сами да помогну ваздухоплову у невољи, морају да наставе да слушају комуникацију, све док не постане јасно да је помоћ пружена.

(5) Завршетак комуникација у невољи и радио-тишине

(i) Ако ваздухоплов више није у невољи, он мора да емитује поруку којом се поништава стање невоље.

(ii) Ако *ATS* јединица која је контролисала комуникацију са саобраћајем у невољи сазна да је стање невоље завршено, она мора одмах да предузме мере како би обезбедила да та информација што је пре могуће постане доступна:

(А) одговарајућим *ATS* јединицама;

(Б) дотичном оператеру ваздухоплова или његовом представнику, у складу са претходно утврђеним споразумима.

(iii) Комуникација у невољи и стање радио-тишине се морају завршити преносом поруке, укључујући речи „*DISTRESS TRAFFIC ENDED*”, на фреквенцији или фреквенцијама које су у употреби за саобраћај у невољи. Ову поруку може да пошаље само *ATS* јединица која контролише комуникације када је, након пријема поруке прописане у тачки (б)(5)(i), за то овласти надлежни орган.

(ц) Радио-телефонске комуникације у хитности

(1) Мере ваздухоплова који пријављује стање хитности, осим како је наведено у тачки (ц)(4)

Поред тога што поруци о хитности претходи радио-телефонски сигнал хитности „*PAN PAN*” у складу с тачком (а)(2), пожељно три пута изговорен, а свака реч из групе се изговара као француска реч „*panne*”, порука о хитности коју шаље ваздухоплов који пријављује стање хитности мора:

(i) да буде послата на фреквенцији ваздух-земља која је у том тренутку у употреби;

(ii) да се састоји од онолико следећих елемената колико је потребно, изговорених развојно и, ако је могуће, следећим редоследом:

(А) назива јединице *ATS* којој се обраћа;

(Б) идентификације ваздухоплова;

(Ц) врсте стања хитности;

(Д) намере вође ваздухоплова;

(Е) тренутне позиције, нивоа лета и курса;

(Ф) свих других корисних информација.

(2) Мере *ATS* јединице којој се ваздухоплов обратио или прве *ATS* јединице која је потврдила пријем поруке о хитности

ATS јединица којој се обратио ваздухоплов који пријављује стање хитности или прва *ATS* јединица која потврђује пријем поруке о хитности мора:

(i) да потврди пријем поруке о хитности;

(ii) да одмах предузме мере како би обезбедила да све потребне информације постану што је пре могуће доступне:

(А) одговарајућој *ATS* јединици;

(Б) дотичном оператеру ваздухоплова или његовом представнику, у складу са претходно склопљеним споразумима;

(iii) ако је потребно, преузме контролу комуникација.

(3) Мере свих других *ATS* јединица/ваздухоплова

Комуникације у хитности имају приоритет у односу на све друге комуникације, осим оних у невољи, и све *ATS* јединице/ваздухоплови морају да се побрину да не ометају пренос порука саобраћаја у хитности.

(4) Мере ваздухоплова који служе за медицински превоз

(i) Употреба сигнала описаног у тачки (ц)(4)(ii) указује на то да се порука која следи односи на заштићени медицински превоз у складу са Женевским конвенцијама из 1949. године и Додатним протоколима.

(ii) У сврху најаве и идентификације ваздухоплова који служи за медицински превоз, након емитовања радио-телефонског сигнала хитности „*PAN PAN*”, пожељно три пута изговореног, при чему се свака реч изговара као француска реч „*panne*”, мора да следи радио-телефонски сигнал за медицински превоз „*MAY-DEE-CAL*”, који се изговара као у француском „*medical*”. Употреба сигнала који су горе описани указује на то да порука која следи се односи на заштићени медицински превоз.

Поруком се морају пренети следећи подаци:

(А) позивни знак или неки други признати елемент за идентификацију медицинских превоза;

(Б) позиција медицинских превоза;

(Ц) број и врста медицинских превоза;

(Д) предвиђена рута;

(Е) предвиђено време на рути и време поласка и доласка, по потреби; и

(Ф) све остале информације, као што су минимална апсолутна висина, радио-фреквенције које се прате, језици који се употребљавају, као и модови и кодови секундарног надзорног радара.

(5) Радње *ATS* јединица којима се ваздухоплов обратио или других станица које приме поруку о медицинском превозу

Одредбе тач. (ц)(2) и (ц)(3) се примењују, по потреби, на *ATS* јединице које приме поруку о медицинском превозу.

Додатак 1 Сигнали

1. СИГНАЛИ ЗА СЛУЧАЈЕВЕ НЕВОЉЕ И ХИТНОСТИ

1.1. Опште

1.1.1. Независно од одредаба у тач. 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 телекомуникационог преноса сигнала за случајеве невоље и хитности морају да буду у складу са Секцијом 14.

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) сигнал емитован радио-телеграфијом или било којом другом методом сигнализирања, који се састоји од скупа *SOS* (... — — .. према Морзеој азбуци);

(б) радио-телефонски сигнал за случај невоље, који се састоји од изговорене речи *MAYDAY*;

(ц) порука за случај невоље послата путем везе за пренос података, која преноси значење речи *MAYDAY*;

(д) ракете или пројектили који емитују црвено светло, испаљени појединачно у кратким интервалима;

(е) светлећи падобран с црвеним светлом;

(ф) подешавање транспондера на Мод А, код 7700.

1.3. Сигнали хитности

1.3.1. Следећи сигнали, употребљени заједно или одвојено, значе да ваздухоплов жели да обавести о тешкоћама које га присиљавају на слетање, без тражења неодложне помоћи:

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

(б) наизменично укључивање и искључивање навигационих светала на такав начин да се разликују од блескајућих навигационих светала.

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

(а) сигнал емитован радио-телеграфијом или било којом другом методом сигнализирања, који се састоји од скупа *XXX* (—..— —..— —..— према Морзеој азбуци);

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

(ц) порука хитности послата путем везе за пренос података, која преноси значење речи *PAN, PAN*.

2. ВИЗУЕЛНИ СИГНАЛИ КОЈИ СЕ КОРИСТЕ ДА УПОЗОРЕ ВАЗДУХОПЛОВ ДА НЕОВЛАШЋЕНО ЛЕТИ УНУТАР ИЛИ УЛАЗИ У УСЛОВНО ЗАБРАЊЕНУ, ЗАБРАЊЕНУ ИЛИ ОПАСНУ ЗОНУ

2.1. Ако се визуелни сигнали користе дању или ноћу да се упозори ваздухоплов да неовлашћено лети унутар или улази у условно забрањену, забрањену или опасну зону, низ пројектила испаљених са земље у интервалима од 10 секунди, од којих сваки приликом сагоревања емитује зелено и црвено светло или звезде, указује ваздухоплову да неовлашћено лети унутар или улази у условно забрањену, забрањену или опасну зону и да хитно мора да предузме неопходне мере.

3. СИГНАЛИ ЗА АЕРОДРОМСКИ САОБРАЋАЈ

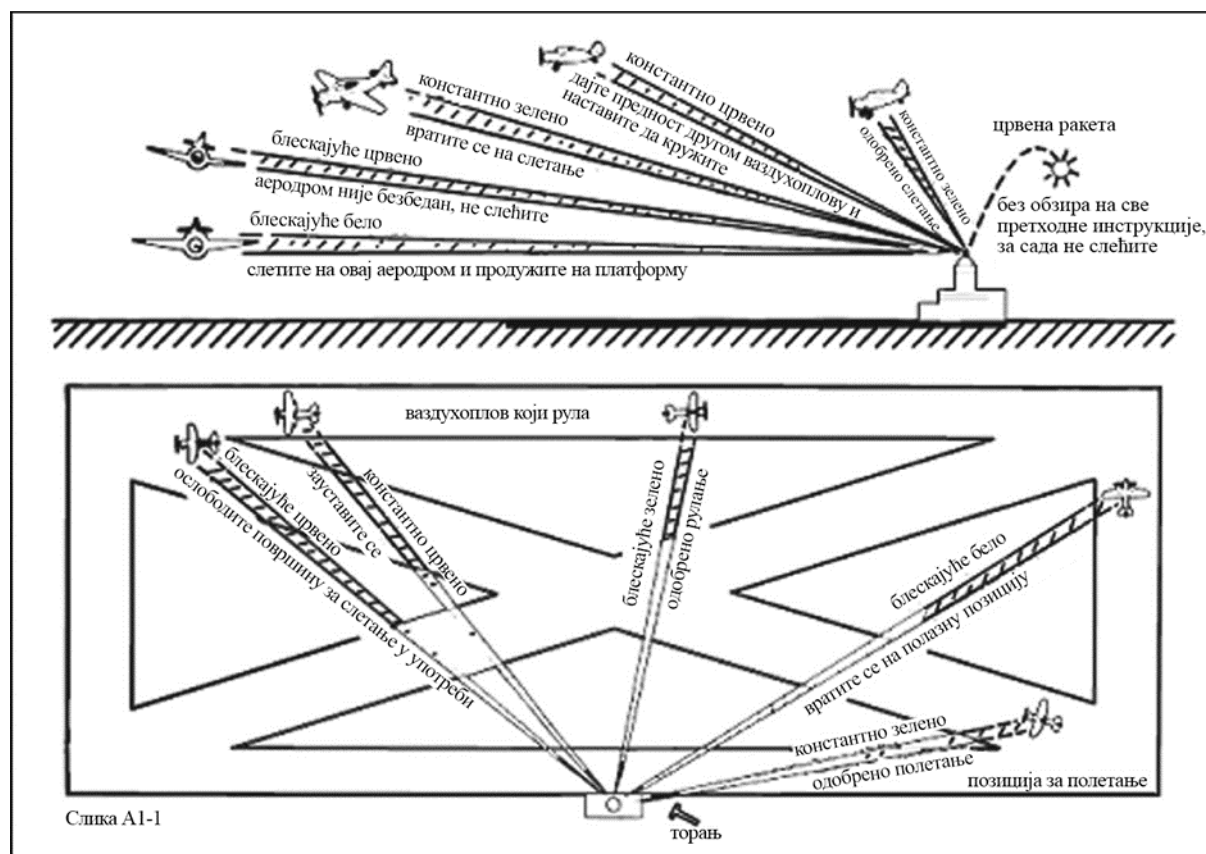
3.1. Светлосни и пиротехнички сигнали

3.1.1. Инструкције

Табела AP 1-1

Светло		Од аеродромске контроле према:	
		Ваздухоплову у лету	Ваздухоплову на земљи
Усмерено према дотичном ваздухоплову (види слику A1-1)	Константно зелено	Одобрено слетање	Одобрено полетање
	Константно црвено	Дајте предност другом ваздухоплову и наставите да кружите	Зауставите се
	Низ блесака зелене боје	Вратите се на слетање ^(*)	Одобрено рулање
	Низ блесака црвене боје	Аеродром није безбедан, не слећите	Ослободите површину за слетање у употреби
	Низ блесака беле боје	Слетите на овај аеродром и продужите на платформу ^(*)	Вратите се на полазну позицију
Црвена ракета		Без обзира на све претходне инструкције, за сада не слећите	

^(*) Одобрења за слетање и рулање биће издата благовремено.



Слика A1-1

3.1.2. Потврда ваздухоплова

(а) Ако је у лету:

(1) дању:

- махањем крилима ваздухоплова, осим у основном и завршном делу прилаза;

(2) ноћу:

- двоструким укључивањем и искључивањем светала за слетање или, ако ваздухоплов нема ту опрему, двоструким укључивањем и искључивањем навигационих светала.

(б) Ако је на земљи:

(1) дању:

- покретањем крилаца или кормила правца;

(2) ноћу:

- двоструким укључивањем и искључивањем светала за слетање или, ако ваздухоплов нема ту опрему, двоструким укључивањем и искључивањем навигационих светала.

3.2. Визуелни сигнали на земљи

3.2.1. Забрана слетања

3.2.1.1. Хоризонтална црвена квадратна плоча са жутим дијагоналама (слика А1-2), ако је постављена у сигналној зони, означава да су слетања забрањена и да се забрана може продужити.



Слика А1-2

3.2.2. Потреба за посебним опрезом код прилажења или слетања

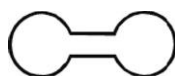
3.2.2.1. Хоризонтална црвена квадратна плоча са једном жутом дијагоналом (слика А1-3), ако је постављена у сигналној зони, означава да је, због лошег стања маневарске површине или било ког другог разлога, потребан посебан опрез у прилажењу за слетање или у слетању.



Слика А1-3

3.2.3. Употреба полетно-слетних и рулних стаза

3.2.3.1. Хоризонтална бела плоча у облику тега за вежбање (слика А1-4), ако је постављена у сигналној зони, означава да ваздухоплови за полетање, слетање и рулање могу да употребљавају само полетно-слетне и рулне стазе.



Слика А1-4

3.2.3.2. Хоризонтална бела плоча у облику тега за вежбање, иста као у 3.2.3.1, али са по једном вертикалном црном пругом у кружним деловима плоче (слика А1-5), ако је постављена у сигналној зони, означава да ваздухоплови за полетање и слетање могу да

употребљавају само полетно-слетне стазе, али да остали маневри нису ограничени на полетно-слетне и рулне стазе.



Слика А1-5

3.2.4. Затворене полетно-слетне или рулне стазе

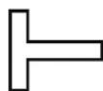
3.2.4.1. Крстови обојени једном контрастном бојом, белом на полетно-слетним стазама и жутом на рулним стазама (слика А1-6), постављени хоризонтално на полетно-слетним стазама и рулним стазама или њиховим деловима, означавају да површина није прикладна за кретање ваздухоплова.



Слика А1-6

3.2.5. Правци за полетање или слетање

3.2.5.1. Хоризонтално постављен знак у облику слова Т, беле или наранџасте боје (слика А1-7), означава правац који ваздухоплов мора да користи за полетање и слетање и који је паралелан са дужим делом слова Т, према његовом попречном делу. Када се употребљава ноћу, слово Т за слетање мора да буде осветљено или оивичено белим светлима.



Слика А1-7

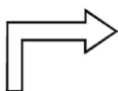
3.2.5.2. Двоцифрени број (слика А1-8), постављен вертикално на контролном торњу или у његовој близини, показује ваздухоплову на маневарској површини правац за полетање, изражен у јединицама од 10 степени, заокружен на најближих 10 степени магнетног курса.



Слика А1-8

3.2.6. Промена смера удесно

3.2.6.1. Ако је постављена у сигналној зони или хоризонтално на крају полетно-слетне стазе или основне стазе у употреби, стрелица упадљиве боје усмерена удесно (слика А1-9), означава да се пре слетања и после полетања врше десни заокрети.



Слика А1-9

3.2.7. ATS пријавни биро

3.2.7.1. Слово *C* црне боје, постављено вертикално на жутој позадини (слика A1-10) означава локацију ATS пријавног бироа.



Слика A1-10

3.2.8. Летење једрилица

3.2.8.1. Двоструки бели крст, хоризонтално постављен у сигналној зони (слика A1-11), означава да аеродром користе једрилице и да је летење једрилица у току.



Слика A1-11

4. СИГНАЛИ ЗА ПАРКИРАЊЕ

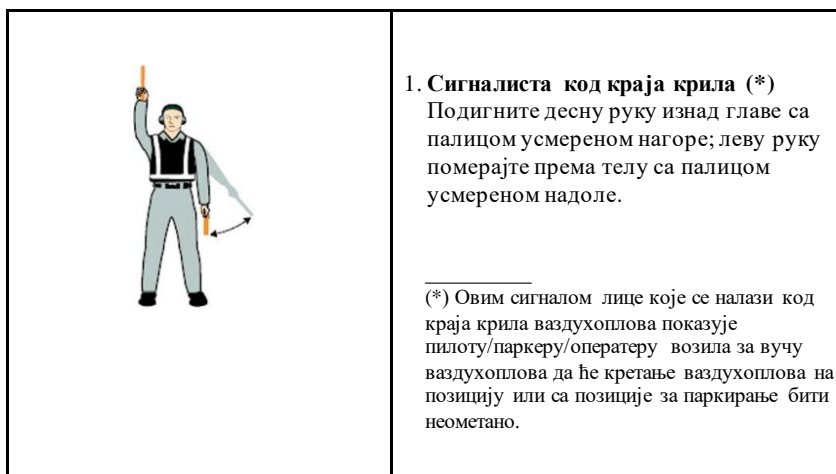
4.1. Од сигналисте/паркера ваздухоплову


4.1.1. Сигналиста/паркер даје сигнале рукама, које су по потреби осветљене да би их пилот могао лакше уочити, окренут лицем према ваздухоплову, на следећој позицији:


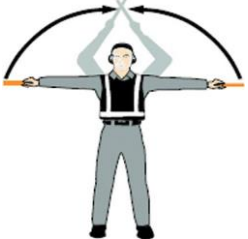


(а) за ваздухоплове са фиксним крилима, с леве стране ваздухоплова, где га пилот може најбоље уочити; и





(б) за хеликоптере, на месту где пилот може најбоље уочити сигналисту/паркера.





4.1.2. Пре употребе следећих сигнала, сигналиста/паркер мора да утврди да, у области унутар које се ваздухоплов води, нема предмета у које би ваздухоплов могао да удари поступајући у складу са SERA.3301(a).







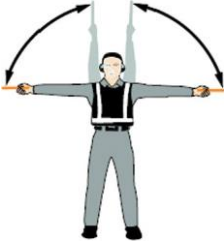


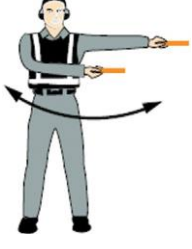
	<p>2. Показивање паркинг позиције Потпуно испружене руке подижите равно изнад главе са палицама усмереним нагоре.</p>
	<p>3. Наставите према следећем сигналисти/паркеру или према упутствима контролног торња/земаљске контроле Обе руке испружите на горе; испружите и померајте руке у страну, показујући палицама у правцу следећег сигналиста/паркера или површине за вожење.</p>
	<p>4. Возите право напред Испружене руке савијте у лактовима и померајте палице горе-доле од висине груди до главе.</p>
	<p>5(а) Скрените лево (гледајући са места пилота) Са десном руком и палицом испруженом под углом од 90 степени у односу на тело, левом руком сигнализирајте „скрените напред”. Брзина покрета показује пилоту брзину скретања ваздухоплова.</p>





	<p>5(б) Скрените десно (гледајући са места пилота) Са левом руком и палицом испруженом под углом од 90 степени у односу на тело, десном руком сигнализирајте „крените напред”. Брзина покрета показује пилоту брзину скретања ваздухоплова.</p>
	<p>6(а) Зауставите се Потпуно испружите руке и палице у страну под углом од 90 степени у односу на тело и полако их померајте на горе, док се палице не укрсте изнад главе.</p>
	<p>6(б) Зауставите се одмах Нагло испружите руке и палице на горе док се палице не укрсте изнад главе.</p>
	<p>7(а) Кочите Подигните руку мало изнад висине рамена са отвореном шаком. Када погледом успоставите контакт са летачком посадом, затворите шаку у песницу. Не мењајте положај док летачка посада подигнутим палцем не потврди пријем.</p>





	<p>7(б) Отпустите кочнице Подигните руку мало изнад висине рамена са шаком затвореном у песницу. Када погледом успоставите контакт са летачком посадом, отворите шаку. Не мењајте положај док летачка посада подигнутим палцем не потврди пријем.</p>
	<p>8(а) Подметачи постављени Са потпуно испруженим рукама и палицама изнад главе, покрећите палице једну према другој све док се не додирну. Уверите се да је летачка посада потврдила пријем.</p>
	<p>8(б) Подметачи уклоњени Са потпуно испруженим рукама и палицама изнад главе, покрећите палице једну од друге у страну. Не уклањајте подметаче док то не одобри летачка посада.</p>
	<p>9. Покрените мотор(е) Подигните десну руку до висине главе са палицом усмереном на горе и почните да кружите руком; истовремено, левом руком подигнутом изнад висине главе покажите мотор који треба покренути.</p>


	<p>10. Угасите моторе Испружите руку са палицом испред тела у висини рамена; померите руку са палицом до врха левог рамена и повуците палицу до врха десног рамена покретом сличним сечењу.</p>
	<p>11. Успорите Испружене руке померајте на доле покретом сличним тапшању, померајући палице горе-доле од струка према коленима.</p>
	<p>12. Смањите снагу мотора на показаној страни Са рукама испруженим надоле и палицама према земљи, померајте леву или десну палицу горе-доле, показујући мотор(е) на левој, односно десној страни којем треба смањити снагу.</p>
	<p>13. Возите уназад Рукама постављеним испред тела у висини струка кружите према напред. За заустављање војње уназад, користите сигнале из тач. 6(а) или 6(б).</p>

	<p>14(a) Скрените током вожње уназад (од репа удесно) Леву руку са палицом усмерите на доле, а десну руку спустите од вертикалног положаја изнад главе до хоризонталног положаја према напред, понављајући покрет десном руком.</p>
	<p>14(б) Скрените током вожње уназад (од репа улево) Десну руку са палицом усмерите на доле, а леву руку спустите од вертикалног положаја изнад главе до хоризонталног положаја према напред, понављајући покрет левом руком.</p>
	<p>15. Потврдно/све је у реду (*) Подигните десну руку до висине главе са палицом усмереном нагоре или покажите руку са подигнутим палцем; лева рука остаје уз тело.</p> <p>_____</p> <p>(*) Овај сигнал се такође користи и као технички/помоћни комуникациони сигнал.</p>
	<p>16. Лебдите (*) Потпуно испружите руке и палице у страну под углом од 90 степени у односу на тело.</p> <p>_____</p> <p>(*) Користи се за хеликоптере у лебдењу.</p>

	<p>17. Пењите (*)</p> <p>Потпуно испружите руке и палице у страну под углом од 90 степени у односу на тело и са длановима окренутим нагоре, померајте их на горе. Брзина покрета указује на брзину пењања.</p> <p>_____</p> <p>(*) Користи се за хеликоптере у лебдењу.</p>
	<p>18. Спуштајте (*)</p> <p>Потпуно испружите руке и палице у страну под углом од 90 степени у односу на тело и са длановима окренутима надоле, померајте их надоле. Брзина покрета указује на брзину спуштања.</p> <p>_____</p> <p>(*) Користи се за хеликоптере у лебдењу.</p>
	<p>19(а) Крећите се хоризонтално улево (гледајући са места пилота) (*)</p> <p>Испружите десну руку хоризонтално под углом од 90 степени у односу на десну страну тела. Померајте другу руку у истом правцу покретом који је сличан замахивању.</p> <p>_____</p> <p>(*) Користи се за хеликоптере у лебдењу.</p>
	<p>19(б) Крећите се хоризонтално удесно (гледајући са места пилота) (*)</p> <p>Испружите леву руку хоризонтално под углом од 90 степени у односу на леву страну тела. Померајте другу руку у истом правцу покретом који је сличан замахивању.</p> <p>_____</p> <p>(*) Користи се за хеликоптере у лебдењу.</p>


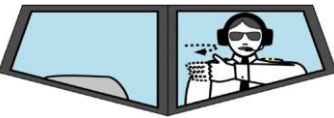


	<p>20. Слетите (*) Прекрстите руке испред тела са палицама надоле.</p> <p>_____</p> <p>(*) Користи се за хеликоптере у лебдењу.</p>
	<p>21. Задржите позицију/чекајте Потпуно испружите руке и палице надоле под углом од 45 степени у односу на тело. Задржите овај положај све док ваздухоплов не добије одобрење за следећи маневар.</p>
	<p>22. Полазак ваздухоплова Салутирајте десном руком и/или палицом ради поласка ваздухоплова. Одржавајте визуелни контакт са летачком посадом све док ваздухоплов не започне вожење.</p>
	<p>23. Не дирајте команде (технички/помоћни комуникациони сигнал) Десну руку потпуно испружите изнад главе и затворите шаку или држите палицу у хоризонталном положају; лева рука остаје уз тело.</p>


	<p>24. Прикључите земаљско напајање електричном енергијом (технички/помоћни комуникациони сигнал) Држите потпуно испружене руке изнад главе; отворите шаку леве руке у хоризонталном положају и врховима прстију десне руке додирните отворени длан леве руке (формирајући слово „Т”). Ноћу, за формирање слова „Т” изнад главе се могу такође користити палице које емитују светлост.</p>
	<p>25. Искључите напајање електричном енергијом (технички/помоћни комуникациони сигнал) Држите потпуно испружене руке изнад главе, тако да врховима прстију десне руке додирујете отворени длан леве руке који је у хоризонталном положају (формирајући слово „Т”); затим одмакните десну руку од леве. Не искључујте напајање док то не одобри летачка посада. Ноћу, за формирање слова „Т” изнад главе се могу такође користити палице које емитују светлост.</p>
	<p>26. Негативно (технички/помоћни комуникациони сигнал) Држите десну руку испружену у страну под углом од 90 степени у односу на тело и усмерите палицу према земљи или покажите руку са палцем надолу; лева рука остаје уз тело.</p>
	<p>27. Успоставите комуникацију преко интерфона (технички/помоћни комуникациони сигнал) Испружите обе руке под углом од 90 степени у односу на тело и померите их тако да длановима покријете оба уха.</p>

	<p>28. Отворите/затворите степенице (технички/помоћни комуникациони сигнал) (*)</p> <p>Леву руку испружити изнад главе под углом од 45°, десну руку из положаја уз тело покретом који је сличан замахивању померати до врха левог рамена.</p> <p>(*) Овај сигнал је углавном намењен за ваздухоплове који имају степенице уграђене у предњем делу.</p>
---	---

4.2. Од пилота ваздухоплова сигналисти/паркеру

4.2.1. Ове сигнале употребљава пилот у пилотској кабини помоћу руку које морају да буду јасно видљиве сигналисти/паркеру и, по потреби, осветљене да би их сигналиста/паркер могао лакше уочити.

	<p>(а) Кочнице активирани: подигните руку и шаку са испруженим прстима, хоризонтално испред лица, а затим стисните шаку.</p>
	<p>(б) Кочнице отпуштене: подигните руку са стиснутом шаком, хоризонтално испред лица, а затим испружите прсте.</p>
	<p>(ц) Поставите подметаче: руке испружене у страну, са длановима према споља, шаке укрстите испред лица.</p>
	<p>(д) Уклоните подметаче: шаке укрштене испред лица, са длановима према споља, руке испружите у страну.</p>

	<p>(е) Спреман за покретање мотора: Подигните одговарајући број прстију једне руке, показујући број мотора које треба покренути.</p>
---	--



4.3. Технички/помоћни комуникациони сигнали



4.3.1. Сигнализирање руком се користи само када за техничке/помоћне комуникационе сигнале вербална комуникација није могућа.

4.3.2. Сигналисти/паркери морају да добију потврду од летачке посаде за техничке/помоћне комуникационе сигнале.

5. СТАНДАРДНИ СИГНАЛИ РУКОМ ЗА СЛУЧАЈ ОПАСНОСТИ

5.1. Следећи сигнали руком су одређени као минимум који се захтева за комуникацију у случају опасности између *ARFF* командира спасилачко-ватрогасне јединице/*ARFF* ватрогасаца и посаде у пилотској кабини и/или кабинске посаде ваздухоплова у опасности. *ARFF* сигнале рукама за случај опасности треба давати са леве стране ваздухоплова, гледајући са места посаде у пилотској кабини.

	<p>1. Препоручује се евакуација</p> <p>Евакуација се препоручује на основу процене спољашње ситуације коју даје командир спасилачко-ватрогасне јединице.</p> <p>Рука испружена од тела која се држи хоризонтално, с дланом подигнутим у висини очију. Испружену руку привлачити уназад. Друга рука остаје уз тело.</p> <p>Ноћу - исто, са палицама.</p>
	<p>2. Препоручује се прекид</p> <p>Препоручује се прекид евакуације која је у току. Зауставите кретање ваздухоплова или другу активност која је у току.</p> <p>Руке испред главе - Укрштене на зглобовима</p> <p>Ноћу - исто, са палицама.</p>

	<p>3. Престанак опасности</p> <p>Нема спољних доказа о опасним условима или „све је у реду“. Руке испружене споља и надоле под углом од 45 степени. Обе руке истовремено померати ка унутра испод линије струка све док се зглобови не укрсте, а затим их испружити ка споља у почетни положај.</p> <p>Ноћу - исто, са палицама.</p>
	<p>4. Пожар</p> <p>Померајте десну руку правећи „осмице“ од висине рамена према колелу, истовремено показујући левом руком место пожара.</p> <p>Ноћу - исто, с палицама.</p>

Додатак 2
Слободни балони без посаде

1. КЛАСИФИКАЦИЈА СЛОБОДНИХ БАЛОНА БЕЗ ПОСАДЕ

1.1. Слободни балони без посаде се класификују као (видети слику AP2-1):

(а) *лаки*: слободни балон без посаде који превози корисни терет од једног или више пакета укупне масе мање од 4 kg, осим ако је квалификован као тешки балон у складу са тач. (ц)(2), (3) или (4); или

(б) *средњи*: слободни балон без посаде који превози корисни терет од два или више пакета укупне масе 4 kg или више, али мање од 6 kg, осим ако је квалификован као тешки балон у складу са тач. (ц)(2), (3) или (4) доле; или

(ц) *тешки*: слободни балон без посаде који превози корисни терет који:

(1) има укупну масу 6 kg или више; или

(2) укључује пакет од 3 kg или више; или

(3) укључује пакет од 2 kg или више, специфичног оптерећења од 13 g по квадратном центиметру, што се одређује дељењем укупне масе корисног терета изражене у грамима са најмањом површином израженом у квадратним центиметрима; или

(4) употребљава канап или неко друго средство за вешање корисног терета, који захтева деловање силе од 230 N или веће да би се окачени корисни терет одвојио од балона.

2. ОПШТА ОПЕРАТИВНА ПРАВИЛА

2.1. Слободни балон без посаде не сме да лети без одобрења државе из које је пуштен.

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

2.3. Одобрење из тачке 2.2 се мора прибавити пре пуштања балона ако се приликом планирања лета оправдано очекује да би балон могао да уђе у ваздушни простор изнад територије друге државе. Такво одобрење се може добити за серију летова балона или за одређену врсту уобичајеног лета, нпр. летови балона за атмосферска истраживања.

2.4. Слободни балон без посаде мора да лети у складу са условима које је одредила држава регистрације и држава (државе) за коју се очекује да ће се прелетети.

2.5. Слободни балон без посаде не сме да лети на такав начин да удар балона или његовог дела, укључујући корисни терет, у површину земље, створи опасност за лица или имовину.

2.6. Тешки слободни балон без посаде не сме да лети изнад отвореног мора без претходне координације са ANSP(s).

Слика AP2-1

КАРАКТЕРИСТИКЕ		МАСА КОРИСНОГ ТЕРЕТА (у килограмима)					
		1	2	3	4	5	6 или више
КАНАП или ДРУГО СРЕДСТВО ЗА ВЕШАЊЕ ТЕРЕТА 230 N или ВИШЕ		ТЕШКИ					
ПОЈЕДИНАЧНИ ПАКЕТ КОРИСНОГ ТЕРЕТА	СПЕЦИФИЧНО ОПТЕРЕЂЕЊЕ веће од 13g/cm ²						
ИЗРАЧУНАВАЊЕ СПЕЦИФИЧНОГ ОПТЕРЕЂЕЊА МАСА (g) Најмања површина (cm ²)		ЛАКИ		СРЕДЊИ			
УКУПНА МАСА (ако Вешање ИЛИ Специфично оптеређење ИЛИ Појединачни пакет нису фактори)							

3. ОПЕРАТИВНА ОГРАНИЧЕЊА И ПОТРЕБНА ОПРЕМЉЕНОСТ

3.1. Тешки слободни балон без посаде не сме да лети без одобрења ANSP(s) на било којој висини или кроз било коју висину испод 18.000 m (60.000 ft) висине по притиску на којој:

(а) постоје облаци или појаве које смањују видљивост, а прекривају више од четири осмине неба; или

(б) хоризонтална видљивост је мања од 8 km.

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

3.3. Тешки слободни балон без посаде не сме да лети:

(а) ако није опремљен са најмање два уређаја или система за одбацивање терета у лету, аутоматска или теледиригована, који раде независно један од другог;

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

(ц) ако купола балона није опремљена радарским рефлективним уређајем (уређајима) или радарским рефлективним материјалом који ствара ехо земаљском радару који ради на фреквенцији у опсегу од 200 MHz до 2.700 MHz, и/или балон није опремљен неким другим уређајем који оператеру омогућава непрекидно праћење изван домета земаљског радара.

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

(а) у подручју у којем се употребљава земаљска SSR опрема, осим ако је опремљен транспондером секундарног надзорног радара који има могућност извештавања о висини по притиску, који непрекидно ради на додељеном коду или кога по потреби може укључити станица за праћење; или

(б) у подручју у којем се употребљава земаљска ADS-B опрема, осим ако је опремљен ADS-B предајником који има могућност извештавања о висини по притиску, који непрекидно ради или кога по потреби може укључити станица за праћење.

3.5. Слободни балон без посаде, који је опремљен антеном за праћење за чији прелом у било којој тачки је потребна сила већа од 230 N, не сме да лети, осим ако антена има обојене заставице или траке причвршћене у размацима од највише 15 m.

3.6. Ноћу, или у било ком другом периоду који пропише надлежни орган, тешки слободни балон без посаде не сме да лети испод 18.000 m (60.000 ft) висине по притиску, осим ако су балон, његови додаци и корисни терет осветљени, без обзира да ли се они током лета одвајају или не.

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

4. ПРЕКИД ЛЕТА

4.1. Оператер тешког слободног балона без посаде мора да активира одговарајуће уређаје за прекид лета који се захтевају у тач. 3.3(а) и (б):

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

(б) ако због квара или из неког другог разлога наставак лета представља опасност за ваздушни саобраћај или за лица или имовину на земљи; или

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

5. ПРИЈАВА ЛЕТА

5.1. Пријава пре полетања

5.1.1. Прва пријава планираног лета слободног балона без посаде, средње или тешке категорије, се подноси одговарајућој јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, најкасније седам дана пре дана намераваног лета.

5.1.2. Пријава планираног лета укључује следеће информације, које може захтевати одговарајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају:

(а) идентификацију лета балона или назив пројекта;

(б) класификацију и опис балона;

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

(д) име и телефонски број оператера;

(е) место пуштања балона;

(ф) предвиђено време пуштања (или време почетка и завршетка вишеструких пуштања);

(г) број балона који се пуштају и предвиђени временски интервал између пуштања (ако се ради о вишеструким пуштањима);

(х) очекивани правац пењања;

(и) ниво (нивое) крстарења (висина по притиску);

(ј) предвиђено време трајање лета до проласка 18.000 *m* (60.000 *ft*) висине по притиску или до постизања нивоа крстарења ако је тај ниво на или испод 18.000 *m* (60.000 *ft*), заједно са предвиђеном позицијом. Ако се операција састоји од серије пуштања, то време мора да укључи и предвиђено време када ће први и последњи балон у серији достићи одговарајући ниво (нпр. 122136Z-130330Z);

(к) предвиђени датум и време прекида лета, као и планирано место слетања. У случају балона који обављају дуготрајне летове, због чега се датум и време прекида лета и место слетања не могу прецизно предвидети, употребљава се израз „дуго трајање”. Ако се предвиђа више од једног места слетања, мора да се наведе свако место заједно са одговарајућим предвиђеним временом слетања. Ако постоји серија узастопних слетања, мора се укључити предвиђено време првог и последњег слетања у серији (нпр. 070330Z-072300Z).

5.1.3. Свака промена информација пре пуштања, пријављена у складу са тачком 5.1.2, мора да се проследи дотичној *ATS* јединици најкасније шест сати пре предвиђеног времена пуштања или, у случају соларних или свемирских поремећаја са критичним елементом времена, најкасније 30 минута пре предвиђеног времена почетка лета.

5.2. Пријава пуштања

5.2.1. Одмах након пуштања средњег или тешког слободног балона без посаде, оператер балона мора да пријави одговарајућој јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају следеће:

(а) идентификацију лета балона;

(б) место пуштања;

(ц) стварно време пуштања;

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

(е) све промене информација претходно пријављених у складу са тачком 5.1.2(г) и (х).

5.3. Пријава отказивања

5.3.1. Одмах по сазнању да је планирани лет средњег или тешког слободног балона без посаде који је претходно пријављен у складу са ставом 5.1 отказан, оператер је дужан да то пријави одговарајућој јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

6. БЕЛЕЖЕЊЕ ПОЗИЦИЈЕ И ИЗВЕШТАВАЊЕ

6.1. Оператер тешког слободног балона без посаде који лети на или испод 18.000 *m* (60.000 *ft*) висине по притиску мора да прати путању лета балона и да прослеђује извештаје о позицији балона на захтев пружаоца услуга у ваздушном саобраћају. Осим ако пружаоци услуга у ваздушном саобраћају захтевају извештаје о позицији балона у краћим интервалима, оператер бележи позицију свака два сата.

6.2. Оператер тешког слободног балона без посаде који лети изнад 18.000 *m* (60.000 *ft*) висине по притиску мора да прати напредовање лета балона и да прослеђује извештаје о позицији балона на захтев пружаоца услуга у ваздушном саобраћају. Осим ако пружаоци услуга у ваздушном саобраћају захтевају извештаје о позицији балона у краћим интервалима, оператер бележи позицију свака 24 сата.

6.3. Ако позиција не може да се забележи у складу са тач. 6.1 и 6.2, оператер мора да о томе одмах обавести одговарајућу јединицу пружаоца услуга у ваздушном саобраћају. Ово обавештење мора да садржи последњу забележену позицију. Када се праћење балона поново успостави, о томе се одмах обавештава одговарајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

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

(а) тренутну географску позицију;

(б) тренутну висину (висину по притиску);

(ц) предвиђено време проласка 18.000 *m* (60.000 *ft*) висине по притиску, ако је примењиво;

(д) предвиђено време и место слетања на земљу.

6.5. Оператер тешког или средњег слободног балона без посаде мора да обавести одговарајућу јединицу пружаоца услуга у ваздушном саобраћају када је лет завршен.

Додатак 3
Табела нивоа крстарења

1.1 Нивои крстарења које треба узети у обзир су следећи:

ЛИНИЈА ПУТА (*)											
Од 000 степени до 179 степени						Од 180 степени до 359 степени					
<i>IFR</i> летови			<i>VFR</i> летови			<i>IFR</i> летови			<i>VFR</i> летови		
Ниво			Ниво			Ниво			Ниво		
<i>FL</i>	Стопе	Метри	<i>FL</i>	Стопе	Метри	<i>FL</i>	Стопе	Метри	<i>FL</i>	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			
итд.	итд.	итд.				итд.	итд.	итд.			

(*) Магнетна линија пута или, у поларним подручјима изнад 70 степени географске ширине и унутар проширења тих подручја која могу да пропишу надлежни органи, путање на координатној мрежи одређене мрежом линија паралелних с нултим меридијаном и приказаних на поларној стереографској карти, на којој се правац према Северном полу користи као север координатне мреже.

Додатак 4

ATS класе ваздушног простора - услуге које се пружају и захтеви за лет

(односи се на SERA.6001 и SERA.5025(6))

Класа	Врста лета	Обезбеђено раздвајање	Услуга која се пружа	Ограничење брзине (*)	Могућност радио-комуникације	Стална двосмерна говорна комуникација ваздух-земља	Подлеже АТС одобрењу
<i>A</i>	само <i>IFR</i>	Свих ваздухоплова	Услуга контроле летења	Непримењиво	Да	Да	Да
<i>B</i>	<i>IFR</i>	Свих ваздухоплова	Услуга контроле летења	Непримењиво	Да	Да	Да
	<i>VFR</i>	Свих ваздухоплова	Услуга контроле летења	Непримењиво	Да	Да	Да
<i>C</i>	<i>IFR</i>	<i>IFR</i> од <i>IFR</i> <i>IFR</i> од <i>VFR</i>	Услуга контроле летења	Непримењиво	Да	Да	Да
	<i>VFR</i>	<i>VFR</i> од <i>IFR</i>	(1) Услуга контроле летења за раздвајање од <i>IFR</i> ; (2) Услуга контроле летења, <i>VFR/VFR</i> информације о саобраћају (и, на захтев, савет за избегавање саобраћаја)	250 kts IAS испод 3.050 m (10.000 ft) AMSL	Да	Да	Да
<i>D</i>	<i>IFR</i>	<i>IFR</i> од <i>IFR</i>	Услуга контроле летења, информације о саобраћају о <i>VFR</i> летовима (и, на захтев, савет за избегавање саобраћаја)	250 kts IAS испод 3.050 m (10.000 ft) AMSL	Да	Да	Да
	<i>VFR</i>	<i>Nil</i>	Услуга контроле летења, <i>IFR/VFR</i> и <i>VFR/VFR</i> информације о саобраћају (и, на захтев, савет за избегавање саобраћаја)	250 kts IAS испод 3.050 m (10.000 ft) AMSL	Да	Да	Да

Класа	Врста лета	Обезбеђено раздвајање	Услуга која се пружа	Ограничење брзине (*)	Могућност радио-комуникације	Стална двосмерна говорна комуникација ваздух-земља	Подлеже АТС одобрењу
E	<i>IFR</i>	<i>IFR</i> од <i>IFR</i>	Услуга контроле летења и докле год је могуће, информације о саобраћају о <i>VFR</i> летовима	250 <i>kts IAS</i> испод 3.050 <i>m</i> (10.000 <i>ft</i>) <i>AMSL</i>	Да	Да	Да
	<i>VFR</i>	<i>Nil</i>	Информације о саобраћају, докле год је могуће	250 <i>kts IAS</i> испод 3.050 <i>m</i> (10.000 <i>ft</i>) <i>AMSL</i>	Не (**)	Не (**)	Не
F	<i>IFR</i>	<i>IFR</i> од <i>IFR</i> докле год је могуће	Саветодавна услуга у ваздушном саобраћају; услуга информисања ваздухоплова у лету на захтев	250 <i>kts IAS</i> испод 3.050 <i>m</i> (10.000 <i>ft</i>) <i>AMSL</i>	Да (***)	Не (***)	Не
	<i>VFR</i>	<i>Nil</i>	Услуга информисања ваздухоплова у лету на захтев	250 <i>kts IAS</i> испод 3.050 <i>m</i> (10.000 <i>ft</i>) <i>AMSL</i>	Не (**)	Не (**)	Не
G	<i>IFR</i>	<i>Nil</i>	Услуга информисања ваздухоплова у лету на захтев	250 <i>kts IAS</i> испод 3.050 <i>m</i> (10.000 <i>ft</i>) <i>AMSL</i>	Да (**)	Не (**)	Не
	<i>VFR</i>	<i>Nil</i>	Услуга информисања ваздухоплова у лету на захтев	250 <i>kts IAS</i> испод 3.050 <i>m</i> (10.000 <i>ft</i>) <i>AMSL</i>	Не (**)	Не (**)	Не

(*) Ако је прелазна апсолутна висина испод 3.050 *m* (10.000 *ft*) *AMSL*, треба употребити *FL 100* уместо 10.000 *ft*. Надлежни орган може, такође, да изузме типове ваздухоплова који из техничких или безбедносних разлога не могу да одржавају ову брзину.

(**) Пилоти морају да одржавају сталну говорну комуникацију ваздух-земља и, по потреби, успоставе двосмерну комуникацију на одговарајућем комуникационом каналу у *RMZ*.

(***) Говорна комуникација ваздух-земља је обавезна за летове којима се пружа саветодавна услуга. Пилоти морају да одржавају сталну говорну комуникацију ваздух-земља и, по потреби, успоставе двосмерну комуникацију на одговарајућем комуникационом каналу у *RMZ*.

Додатак 5

Техничке спецификације везане за осматрања из ваздухоплова и извештаје
говорном комуникацијом

А. ИНСТРУКЦИЈЕ ЗА ИЗВЕШТАВАЊЕ

МОДЕЛАIREP SPECIAL

ITEM	PARAMETER	TRANSMIT IN TELEPHONY as appropriate
-	Message-type designator - special air-report	[AIREP] SPECIAL
Section 1	1	Aircraft identification (aircraft identification)
	2	Position POSITION (latitude and longitude) OVER (significant point) ABEAM (significant point) (significant point) (bearing) (distance)
	3	Time (time)
	4	Level FLIGHT LEVEL (number) or (number) METRES or FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL (number) or (number) METRES or FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL (number) or (number) METRES or FEET
	5	Next position and estimated time over (position) (time)
	6	Ensuing significant point (position) NEXT
Section 2	7	Estimated time of arrival (aerodrome) (time)
	8	Endurance ENDURANCE (hours and minutes)
Section 3	9	Phenomenon encountered or observed prompting a special air- report: - Moderate turbulence - Severe turbulence - Moderate icing - Severe icing - Severe mountain wave - Thunderstorms without hail - Thunderstorms with hail - Heavy dust/sandstorm - Volcanic ash cloud - Pre-eruption volcanic activity or volcanic eruption TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE ICING SEVERE MOUNTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL DUSTSTORM or SANSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION

1. САДРЖАЈ ИЗВЕШТАЈА ИЗ ВАЗДУХА

1.1. Извештаји о позицији и специјални извештаји из ваздуха

1.1.1. Одељак 1 модела утврђеног у тачки А обавезан је за извештаје о позицији и специјалне извештаје из ваздуха, иако се његове тач. 5. и 6. могу изоставити. Одељак 2 се мора додати, у потпуности или делимично, само ако то захтева оператер или његов овлашћени представник или ако вођа ваздухоплова сматра да је то потребно. Одељак 3 мора да буде укључен у специјалне извештаје из ваздуха.

1.1.2. Разлог за издавање специјалног извештаја из ваздуха бира се из листе наведене у тачки SERA.12005(a).

1.1.3. У случају специјалног извештаја из ваздуха који садржи податке о вулканској активности, извештај након лета се мора саставити употребом обрасца извештаја о

вулканској активности (модел *VAR*) утврђеног у тачки Б. Сви опажени елементи морају да се забележе и наведу на одговарајућим местима на обрасцу модела *VAR*.

1.1.4. Специјални извештаји из ваздуха морају да се издају што је пре могуће након опажања појаве која захтева састављање специјалног извештаја из ваздуха.

2. ДЕТАЉНЕ ИНСТРУКЦИЈЕ ЗА ИЗВЕШТАВАЊЕ

2.1. Тачке извештаја из ваздуха морају да се наведу редом којим су наведене у моделу обрасца *AIREP SPECIAL*.

- ОЗНАКА ВРСТЕ ПОРУКЕ. За специјални извештај из ваздуха навести „*SPECIAL*”.

Одељак 1

Тачка 1 - ИДЕНТИФИКАЦИЈА ВАЗДУХОПЛОВА. Навести радио-телефонски позивни знак ваздухоплова како је утврђено у тачки *SERA.14050*.

Тачка 2 - ПОЗИЦИЈА. Навести позицију као географску ширину (степени у облику 2 цифре или степени и минуте у облику 4 цифре, након чега следи „*North*” или „*South*”) и географску дужину (степени у облику 3 цифре или степени и минуте у облику 5 цифара, након чега следи „*East*” или „*West*”) или као значајну тачку идентификовану кодираном ознаком (од 2 до 5 знакова) или као значајну тачку након које следи магнетни смер (3 цифре) и удаљеност у наутичким миљама од те тачке. Ако је применљиво, пре значајне тачке навести „*ABEAM*”.

Тачка 3 - ВРЕМЕ. Навести време у сатима и минутима *UTC* (4 цифре), осим ако је навођење времена у минутима након пуног сата (2 цифре) прописано на основу регионалних споразума о ваздушној пловидби. Време у извештају мора да буде стварно време ваздухоплова на позицији, а не време почетка преноса извештаја. Ако се издаје специјалан извештај из ваздуха, време увек мора да се наведе у сатима и минутима *UTC*.

Тачка 4 - НИВО ЛЕТА ИЛИ АПСОЛУТНА ВИСИНА. Ако је висиномер подешен на стандардни притисак, ниво лета у извештају навести са 3 цифре. Ако је висиномер подешен на *QNH*, апсолутну висину у извештају навести у метрима, након чега се додаје „*METRES*” или у стопама, након чега се додаје „*FEET*”. Навести „*CLIMBING*” (и затим ниво лета) приликом пењања или „*DESCENDING*” (и затим ниво лета) приликом снижавања на нови ниво лета након проласка значајне тачке.

Тачка 5 - СЛЕДЕЋА ПОЗИЦИЈА И ПРЕДВИЂЕНО ВРЕМЕ НА ТОЈ ПОЗИЦИЈИ. Навести следећу тачку јављања и предвиђено време на тој тачки јављања или навести предвиђену позицију која ће бити достигнута један сат касније, у складу са важећим поступцима извештавања. Користити конвенције о подацима за позицију наведеним у тачки 2. Навести предвиђено време на тој позицији. Навести време у сатима и минутима *UTC* (4 цифре), осим ако је навођење времена у минутима након пуног сата (2 цифре) прописано регионалним споразумима о ваздушној пловидби.

Тачка 6 - СЛЕДЕЋА ЗНАЧАЈНА ТАЧКА. После тачке „следећа позиција и предвиђено време на тој позицији” навести следећу значајну тачку.

Одељак 2

Тачка 7 - ПРЕДВИЂЕНО ВРЕМЕ ДОЛАСКА. Навести назив аеродрома првог намераваног слетања, а затим предвиђено време доласка на тај аеродром у сатима и минутима *UTC* (4 цифре).

Тачка 8 - РАСПОЛОЖИВА КОЛИЧИНА ГОРИВА. Навести „*ENDURANCE*” и затим најдуже могуће трајање лета са расположивом количином горива у сатима и минутима (4 цифре).

Одељак 3

Тачка 9 - ПОЈАВА КОЈА ЗАХТЕВА СПЕЦИЈАЛНИ ИЗВЕШТАЈ ИЗ ВАЗДУХА.

Наводи се једна од следећих појава на коју се наишло или је осматрана:

- умерена турбуленција као „*TURBULENCE MODERATE*”, и
- јака турбуленција као „*TURBULENCE SEVERE*”.

Примењују се следеће спецификације:

- Умерена - услови у којима су могуће умерене промене положаја и/или висине ваздухоплова, али ваздухоплов остаје све време под контролом. Уобичајене су мале промене брзине. Промене читавања на акцелерометру од 0,5 g до 1,0 g у тежишту ваздухоплова. Отежано ходање. Особе које седе осећају отпор сигурносних појасева. Слободни предмети се крећу.

- Јака - услови у којима се догађају нагле промене положаја и/или висине ваздухоплова; ваздухоплов може да буде изван контроле у краћим периодима. Уобичајене су велике промене брзине. Промене читавања на акцелерометру веће од 1,0 g у тежишту ваздухоплова. Особе које седе врше велики притисак на сигурносне појасеве. Слободни предмети падају и лете околу.

- умерено залеђивање као „*ICING MODERATE*”, јако залеђивање као „*ICING SEVERE*”;

Примењују се следеће спецификације:

- Умерено - услови у којима је промена курса и/или апсолутне висине пожељна.
- Јако - услови у којима је хитна промена курса и/или висине кључна.

- Јаки планински таласи као „*MOUNTAIN WAVE SEVERE*”;

Примењује се следећа спецификација:

- Јаки - услови у којима је брзина пратеће силазне струје ваздуха 3,0 m/s (600 ft/min) или више и/или је присутна јака турбуленција.

- Олуја са грмљавином без града као „*THUNDERSTORM*”, олуја са градом као „*THUNDERSTORM WITH HAIL*”;

Примењује се следећа спецификација:

Извештава се само о олујама са грмљавином које:

- су сакривене услед замућености, или
- су замаскиране унутар облачности, или
- су широко распрострањене, или
- формирају линију нестабилности.

- Јака прашина олуја или јака пешчана олуја као „*DUSTSTORM HEAVY*”, односно „*SANDSTORM HEAVY*”;

- Облак вулканског пепела као „*VOLCANIC ASH CLOUD*”;

- Вулканска активност пре ерупције или вулканска ерупција као „*PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY*”, односно „*VOLCANIC ERUPTION*”;

Примењује се следећа спецификација:

„Вулканска активност пре ерупције” у овом контексту значи неубичајена и/или све јача вулканска активност која може да претходи вулканској ерупцији.

2.2. Информације забележене на обрасцу извештаја о вулканској активности (модел VAR) нису за пренос путем RTF, али их оператер или члан летачке посаде морају

приликом доласка на аеродром без одлагања доставити аеродромској метеоролошкој служби. Ако таква служба није лако доступна, попуњен образац се доставља у складу са локалним споразумима закљученим између *MET* и *ATS* пружалаца и оператера ваздухоплова.

3. ПРОСЛЕЂИВАЊЕ МЕТЕОРОЛОШКИХ ИНФОРМАЦИЈА ПРИМЉЕНИХ ПУТЕМ ГОВОРНИХ КОМУНИКАЦИЈА

Када приме специјалне извештаје из ваздуха *ATS* јединице морају да проследе те извештаје из ваздуха без одлагања одговарајућем бироу за метеоролошко бдење (*MWO*). Како би се обезбедило прикупљање специјалних извештаја из ваздуха у земаљске аутоматизоване системе, елементи таквих извештаја морају да се преносе коришћењем доленаведених конвенција о подацима и по прописаном редоследу.

- ПРИМАЛАЦ. Забележити позвану станицу и, по потреби, проследити.

- ОЗНАКА ВРСТЕ ПОРУКЕ. За специјални извештај из ваздуха забележити „*ARS*”.

- ИДЕНТИФИКАЦИЈА ВАЗДУХОПЛОВА. Забележити идентификацију ваздухоплова коришћењем конвенције о подацима наведеном у тачки 7 плана лета, без размака између ознаке оператера и регистрације ваздухоплова или идентификације лета, ако се наводи.

Одељак 1

Тачка 0 - ПОЗИЦИЈА. Забележити позицију као географску ширину (степени у облику 2 цифре или степени и минуте у облику 4 цифре, након чега следи без размака *N* или *S*) и географску дужину (степени у облику 3 цифре или степени и минуте у облику 5 цифара, након чега следи без размака *E* или *W*) или као значајну тачку идентификовану кодираним ознаком (од 2 до 5 знакова) или као значајну тачку након које следи магнетни смер (3 цифре) и удаљеност у наутичким миљама (3 цифре) од те тачке. Ако је примењиво, пре значајне тачке навести „*ABEAM*”.

Тачка 1 - ВРЕМЕ. Забележити време у сатима и минутима *UTC* (4 цифре).

Тачка 2 - НИВО ЛЕТА ИЛИ АПСОЛУТНА ВИСИНА. Када се извештава о нивоу лета забележити „*F*” и иза тога 3 цифре (нпр. „*F310*”). Када се извештава о висини забележити је у метрима и додати „*M*”, или у стопама и додати „*FT*”. Забележити „*ASC*” (ниво) приликом пењања или „*DES*” (ниво) приликом снижавања.

Одељак 2

Тачка 9 - ПОЈАВА КОЈА ЗАХТЕВА СПЕЦИЈАЛНИ ИЗВЕШТАЈ ИЗ ВАЗДУХА. Забележити пријављену појаву као што следи:

- умерену турбуленцију као „*TURB MOD*”;

- јаку турбуленцију као „*TURB SEV*”;

- умерено залеђивање као „*ICE MOD*”;

- јако залеђивање као „*ICE SEV*”;

- јаки планински таласи као „*MTW SEV*”;

- олују са грмљавином без града као „*TS*”;

- олују са грмљавином и градом као „*TSGR*”;

- јаку прашинску олују или јаку пешчану олују као „*HVY SS*”;

- облак вулканског пепела као „*VA CLD*”;

- вулканску активност пре ерупције или вулканску ерупцију као „*VA*”;

- град као „*GR*”;

- облаке кумулонимбуса као „*CB*”.

ВРЕМЕ ПРЕНОСА. Забележити само ако се преноси Одељак 3.

4. ПОСЕБНЕ ОДРЕДБЕ КОЈЕ СЕ ОДНОСЕ НА ИЗВЕШТАВАЊЕ О СМИЦАЊУ ВЕТРА И ВУЛКАНСКОМ ПЕПЕЛУ

4.1. Извештавање о смицању ветра

4.1.1. У извештај о осматрањима из ваздухоплова о смицању ветра током фаза пењања и прилаза се мора унети тип ваздухоплова.

4.1.2. Ако су услови смицања ветра у фазама пењања и прилаза ваздухоплова пријављени или предвиђени, али се нису појавили, вођа ваздухоплова мора, што је пре могуће, о томе да обавести одговарајућу *ATS* јединицу, осим ако зна да је одговарајућу *ATS* јединицу о томе већ обавестио претходни ваздухоплов.

4.2. Извештавање о вулканској активности након лета

4.2.1. По доласку ваздухоплова на аеродром, оператер ваздухоплова или члан летачке посаде мора да попуњен извештај о вулканској активности без одлагања достави аеродромској метеоролошкој служби или, ако таква служба није лако доступна члановима летачке посаде пристиглог ваздухоплова, са попуњеним обрасцем мора се поступити у складу са локалним споразумима закљученим између *МЕТ* и *АТS* пружалаца и оператера ваздухоплова.

4.2.2. Попуњени извештај о вулканској активности који је примила аеродромска метеоролошка служба мора без одлагања да се проследи бироу за метеоролошко бдење који је одговоран за метеоролошко бдење за област информисања ваздухоплова у лету у којој је вулканска активност опажена.

Б. ОБРАЗАЦ СПЕЦИЈАЛНОГ ИЗВЕШТАЈА ИЗ ВАЗДУХА О ВУЛКАНСКОЈ АКТИВНОСТИ (МОДЕЛ VAR)

MODEL VAR: to be used for post-flight reporting

VOLCANIC ACTIVITY REPORT

Air-reports are critically important in assessing the hazards which volcanic ash cloud presents to aircraft operations.

OPERATOR:			A/C IDENTIFICATION: (as indicated on flight plan)		
PILOT-IN-COMMAND:					
DEP FROM:	DATE:	TIME: UTC:	ARR AT:	DATE:	TIME: UTC:
ADRESSEE			AIREP SPECIAL		
Items 1-8 are to be reported immediately to the ATS unit that you are in contact with.					
1) AIRCRAFT IDENTIFICATION			2) POSITION		
3) TIME			4) FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE		
5) VOLCANIC ACTIVITY OBSERVED AT (position or bearing, estimated level of ash cloud and distance from aircraft)					
6) AIR TEMPERATURE			7) SPOT WIND		
8) SUPPLEMENTARY INFORMATION Other _____					
SO ₂ DETECTED yes <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/>					
Ash encountered yes <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/> (brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud and, where possible, horizontal movement, rate of growth, etc.)					
After landing complete items 9-16 then fax form to: (Fax number to be provided by the meteorological authority based on local arrangements between the meteorological authority and the operator concerned.)					
9) DENSITY OF ASH CLOUD <input type="checkbox"/> (a) Wispy <input type="checkbox"/> (b) Moderate dense <input type="checkbox"/> (c) Very dense					
10) COLOUR OF ASH CLOUD <input type="checkbox"/> (a) White <input type="checkbox"/> (b) Light grey <input type="checkbox"/> (c) Dark grey <input type="checkbox"/> (d) black <input type="checkbox"/> (e) other _____					
11) ERUPTION <input type="checkbox"/> (a) continuous <input type="checkbox"/> (b) intermittent <input type="checkbox"/> (c) not visible					
12) POSITION OF ACTIVITY <input type="checkbox"/> (a) Summit <input type="checkbox"/> (b) side <input type="checkbox"/> (c) Single <input type="checkbox"/> (d) Multiple <input type="checkbox"/> (e) Not observed					
13) OTHER OBSERVED FEATURES OF ERUPTION <input type="checkbox"/> (a) Lightning <input type="checkbox"/> (b) Glow <input type="checkbox"/> (c) Large rocks <input type="checkbox"/> (d) Ash fallout <input type="checkbox"/> (e) Mushroom cloud <input type="checkbox"/> (f) All					
14) EFFECT ON AIRCRAFT <input type="checkbox"/> (a) Communications <input type="checkbox"/> (b) Navigation systems <input type="checkbox"/> (c) Engines <input type="checkbox"/> (d) Pitot static <input type="checkbox"/> (e) Windscreen <input type="checkbox"/> (f) Windows					
15) OTHER EFFECTS <input type="checkbox"/> (a) Turbulence <input type="checkbox"/> (b) St. Elmo's Fire <input type="checkbox"/> (c) Other fumes					
16) OTHER INFORMATION (Any information considered useful.)					

Допунски услови за примену Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012 у Републици Србији

1. Допунски услови за примену одредбе SERA.3120 Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

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

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.

2. Допунски услови за примену одредбе SERA.3125 Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Ако је на аеродрому успостављена аеродромска саобраћајна зона (*ATZ*), искакање падобранаца у тој зони је дозвољено под условом да се обавља у време када је зона активна и по одобрењу оператера аеродрома.

Пре искакања падобранаца оператер аеродрома је дужан да координира висину горње границе аеродромске саобраћајне зоне (*ATZ*) са надлежном јединицом пружаоца услуга контроле летења.

Искакање падобранаца изван аеродромске саобраћајне зоне (*ATZ*) је дозвољено ако подносилац захтева прибави од Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије одобрење за обављање те активности и ако је извршена алокација ваздушног простора у складу са Уредбом о управљању ваздушним простором („Службени гласник РС” број 86/19).

Захтев за издавање одобрења из става 3. овог члана се подноси Директорату цивилног ваздухопловства Републике Србије најкасније 15 дана пре дана када се планира искакање падобранаца и мора да садржи податке о подносиоцу захтева, податке о ваздухоплову (врста, тип/класа и ознака регистрације), аеродром полетања и слетања, координате терена за приземљење (изражене у *WGS-84* систему), датум и време искакања, као и надморску висину која се планира за искакање падобранаца.

Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије издаје одобрење за искакање падобранаца најдуже за три узастопна календарска дана.

3. Допунски услови за примену одредбе SERA.3130 Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Акробатско летење мора да се обавља у складу са правилима визуелног летења (*VFR*).

Акробатско летење не сме да се обавља изнад густо насељених подручја градова, насеља или изнад скупова лица на отвореном, као и на висини нижој од 450 *m* (1.500 *ft*) изнад терена, осим ако је Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије то одобрио у поступку издавања одобрења за одржавање ваздухопловне манифестације.

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.

4. Допунски услови за примену одредбе SERA.3135 Анекса Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Групно летење је дозвољено само у визуелним метеоролошким условима (*VMC*).

Ако класа ваздушног простора и правила по којима се лет обавља захтевају успостављање норми раздвајања између групе ваздухоплова и појединачног ваздухоплова, пружалац услуга контроле летења третира групу ваздухоплова као један ваздухоплов на позицији вође групе, без обзира на то у којој формацији ваздухоплови лете.

5. Допунски услов за примену одредбе SERA.4001 (а) Анекса Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Оператер аеродрома коме је успостављена аеродромска саобраћајна зона (*ATZ*) подноси један план лета за све ваздухоплове који лете у тој зони, за све време док је та зона активна.

6. Допунски услов за примену одредбе SERA.4001 (б) Анекса Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Поред случајева наведених у SERA.4001 (б), план лета се подноси и за лет који се у целости одвија у класи *G* ваздушног простора.

7. Допунски услов за примену одредбе SERA.4001 (д) Анекса Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

За лет који се планира у ваздушном простору Републике Србије план лета се подноси најкасније 30 минута пре поласка.

8. Допунски услов за примену одредбе SERA.4010 Анекса Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Пружалац услуга у ваздушној пловидби може, уз претходну сагласност Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије, да утврди додатне услове за планирање летења ваздухоплова који лете по правилима визуелног летења и објави их у Интегрисаном ваздухопловном информативном пакету.

9. Допунски услов за примену одредбе SERA.4020 (а) Анекса Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Приликом доласка на аеродром на којем није успостављена *ATS* јединица вођа ваздухоплова је дужан да обавести о времену слетања надлежну *ATS* јединицу најкасније 30 минута по слетању.

10. Допунски услов за примену одредбе SERA.5001 Анекса Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

У Табели *S5-1* правила у погледу видљивости у лету и минималне удаљености од облака у *VMC* означена фуснотом (***) се примењују у Републици Србији.

11. Допунски услови за примену одредбе SERA.5005 (ц) Анекса Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Обављање *VFR* летова ноћу је дозвољено под условима прописаним у SERA.5005 (ц).

У планинским подручјима Републике Србије се не примењују посебна правила која се тичу видљивости и минималне удаљености од облака изван оних које прописује Спроведбена уредба Комисије (ЕУ) бр. 923/2012.

12. Допунски услов за примену одредбе SERA.5005 (д) Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Није дозвољено *VFR* летење изнад нивоа лета (*FL*) 200.

13. Допунски услов за примену одредбе SERA.5005 (г) Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

(г) Осим ако је другачије наведено у одобрењу контроле летења, *VFR* летови у крстарењу, када се обављају изнад 900 *m* (3.000 *ft*) изнад земље или воде, морају да се одвијају на нивоу крстарења који одговара смеру линије пута, као што је одређено у табели нивоа крстарења у Додатку 3.

14. Допунски услови за примену одредбе SERA.5005 (и) Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Ако утврди да је то неопходно, пружалац услуга у ваздушној пловидби може да утврди руте за планирање летења ваздухоплова који лете по правилима визуелног летења (*VFR* руте) и да их објави у Интегрисаном ваздухопловном информативном пакету.

VFR руте могу имати дефинисану препоручену, минималну или максималну висину и/или курс и утврђују се тако да почињу и завршавају значајном тачком.

15. Допунски услови за примену одредбе SERA.8025 (а) Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

ATS јединица може да ослободи посаду ваздухоплова обавезе давања извештаја о позицији.

Ако не постоје одређене тачке јављања, извештаји о позицији се достављају у интервалима које је одредила одговарајућа *ATS* јединица.

16. Допунски услови за примену Секција 8, 9 и 10 Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Пружалац услуга у ваздушној пловидби је дужан да електронски снима или на други начин забележи све податке о пруженим услугама.

Све аудио и видео записе, друге записе у електронској форми, штампане и писане записе који се односе на податке о пруженим услугама, пружалац услуга у ваздушној пловидби је дужан да чува најмање 30 дана од дана када је услуга пружена.

Пружалац услуга у ваздушној пловидби је дужан да обезбеди тајност података о пруженим услугама, као и да записе из става 2. овог члана чува од оштећења и злоупотребе.

17. Допунски услови за примену одредбе SERA.9001 Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

ATS јединице не пружају услуге информисања ваздухоплова у лету у активним аеродромским саобраћајним зонама (*ATZ*).

На аеродрому на којем није успостављена *ATS* јединица, нити је одређен *AFIS* информатор, оператера аеродрома дужан је да одреди лице за координацију са надлежном јединицом пружаоца услуга контроле летења, које је одговорно за активирање и деактивирање аеродромске саобраћајне зоне (*ATZ*).

Лице задужено за координацију са надлежном јединицом пружаоца услуга контроле летења се одређује и на аеродрому на коме је успостављена *ATS* јединица, ако се летачке активности обављају ван радног времена *ATS* јединице.

Лице задужено за координацију са надлежном јединицом пружаоца услуга контроле летења преноси путем радио-везе пилотима ваздухоплова који лете у аеродромској саобраћајној зони (*ATZ*) информације о свим активностима од оперативног значаја у тој зони.

18. Допунски услови за примену осталих одредаба Секције 9 Анекса Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Аеродромско информисање ваздухоплова у лету (*AFIS*) је део услуге информисања ваздухоплова у лету и састоји се у пружању доступних информација које се односе на стање аеродрома, стање радио-навигационих средстава, метеоролошке услове, као и других расположивих информација које су корисне за безбедно и ефикасно одвијање летова у аеродромској саобраћајној зони (*ATZ*) када је та зона активна.

Аеродромско информисање ваздухоплова у лету (*AFIS*) се пружа на аеродромима на којима није успостављена *ATS* јединица, као и на аеродромима на којима је *ATS* јединица успостављена, али се део летачких активности обавља изван радног времена те јединице.

Приликом пружања *AFIS* услуге, метеоролошки и оперативни подаци у вези са радио-навигационим средствима и аеродромима се преносе по садржају и редоследу који је прописан међународним стандардима у зависности од фазе лета и могу се емитовати путем *VHF* комуникационих канала и/или путем аутоматског емитовања терминалних информација (*ATIS*).

Приликом пружања *AFIS* услуге користе се изрази стандардне фразеологије на енглеском језику, а изузетно се могу користити изрази на српском језику, ако је тај језик разумљив странама којима се услуга пружа.

У погледу обима пружања *AFIS* услуге сходно се примењује одредба SERA.9005.

Услугу аеродромског информисања ваздухоплова у лету (*AFIS*) може да пружа правно лице које је испуњава услове у погледу оспособљености ангажованог особља, као и услове у погледу оперативне оспособљености и техничке опремљености за пружање *AFIS* услуге.

Пружалац *AFIS* услуге испуњава услове у погледу оспособљености особља ако пружи доказ да је ангажовао најмање једно лице (*AFIS* информатор) које испуњава следеће услове:

1) поседује дозволу контролора летења (*ATCO*), дозволу професионалног пилота авиона или хеликоптера (*CPL(A-H)*) или дозволу транспортног пилота авиона или хеликоптера (*ATL(A-H)*), без обзира на рок важења овлашћења уписаних у те дозволе;

2) психо-физички је способан за обављање послова *AFIS* информатора, што се доказује поседовањем важећег лекарског уверења класе 1, 2 или 3, или важеће возачке дозволе.

На аеродромима на којима је обезбеђено пружање услуге аеродромског информисања ваздухоплова у лету, *AFIS* информатор је одговоран за активирање и деактивирање аеродромске саобраћајне зоне (*ATZ*).

Пружалац *AFIS* услуге испуњава услове у погледу оперативне оспособљености ако лице које намерава да ангажује за обављање послова *AFIS* информатора упозна са са оперативним процедурама, са упутствима за рад *AFIS* информатора, са аеродромским приручником, односно упутством за коришћење аеродрома, као и са другим одговарајућим документима неопходним за безбедно пружање *AFIS* услуге.

Пружалац *AFIS* услуге је дужан да изда одговарајућу потврду о оспособљености лицу које обавља посао *AFIS* информатора.

У погледу техничке опремљености пружалац *AFIS* услуге мора да обезбеди услове за несметан рад *AFIS* информатора, а нарочито:

1) да оперативно радно место *AFIS* информатора омогућава добру видљивост површина за кретање ваздухоплова, нарочито оба прага полетно-слетне стазе, као и простора око њих;

2) постојање исправне главне, као и резервне *VHF* радио-станице за говорну комуникацију са ваздухопловима у простору надлежности *AFIS* информатора;

3) техничке услове за електронско снимање говорне комуникације земља-ваздух у простору надлежности *AFIS* информатора;

4) техничке услове за говорну комуникацију земља-земља са одговарајућим *ATS* јединицама, спасилачко-координационим центром, као и учесницима у трагању и спасавању, путем мреже оператера мобилне или фиксне телефоније.

19. Допунски услови за примену Секције 10 Анекса Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

ATS јединица обавештава спасилачко-координациони центар одмах након што се ваздухоплов нађе у стању нужде у складу са следећим фазама:

1) фаза неизвесности (*INCERFA*);

2) фаза узбуне (*ALERFA*);

3) фаза опасности (*DETRESFA*).

Фаза неизвесности (*INCERFA*) наступа:

1) ако није успостављена комуникација са посадом ваздухоплова у периоду од 30 минута од тренутка кад се очекивало успостављање комуникације или од времена првог неуспелог покушаја успостављања комуникације, у зависности од тога шта је наступило раније; или

2) ако ваздухоплов није слетео 30 минута после предвиђеног времена доласка које је последње јављено или које је прорачунато од стране надлежне *ATS* јединице, у зависности од тога шта је наступило касније, осим у случајевима кад не постоји сумња у безбедност ваздухоплова и путника.

Фаза узбуне (*ALERFA*) наступа:

1) после фазе неизвесности, ако нису успели даљи покушаји успостављања комуникације са посадом ваздухоплова или ако нису успели сви покушаји да се добију информације о ваздухоплову из релевантних извора; или

2) ако ваздухоплов коме је одобрено слетање није слетео у року од пет минута од предвиђеног времена слетања, а комуникација са посадом ваздухоплова није обновљена; или

3) ако је примљена информација која указује да је оперативна способност ваздухоплова умањена, али не у мери да је извесно принудно слетање, осим ако постоје докази који смањују сумњу да је угрожена безбедност ваздухоплова и путника; или

4) ако се зна или се верује да је ваздухоплов предмет радњи незаконитог ометања.

Фаза опасности (*DETRESFA*) наступа:

1) после фазе узбуне, ако нису успели даљи покушаји успостављања комуникације и ако нису успели свеобухватнији покушаји да се добију информације, што указује на вероватноћу да је ваздухоплов у нужди; или

2) ако се претпоставља да је гориво у ваздухоплову потрошено или није довољно да ваздухоплов безбедно слети; или

3) ако је примљена информација која указује да је умањена оперативна способност ваздухоплова у мери да је извесно принудно слетање; или

4) ако је примљена информација или се верује да је ваздухоплов покушао или покушава принудно да слети, осим ако се верује да ваздухоплов и путници нису озбиљно и непосредно угрожени и не захтевају неодложну помоћ.

20. Допунски услов за примену одредбе SERA.11005 Анекса Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

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

21. Допунски услови за примену одредбе SERA.14015 Анекса Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Изрази стандардне фразеологије на енглеском језику се користе у складу са међународним стандардима и међународном препорученом праксом из Анекса 10 (Део II) Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству и ICAO Документа PANS-ATM број 4444 (Поступци за пружање услуга у ваздушној пловидби - Управљање ваздушним саобраћајем).

Приликом пружања услуга контроле летења и информисања ваздухоплова у лету, поред израза на енглеском језику, користе се и изрази на српском језику, ако је тај језик разумљив странама које пружају услугу и странама којима се услуга пружа.

Основни изрази на српском језику који се употребљавају при пружању услуга контроле летења и информисања ваздухоплова у лету су дати у следећој табели:

Израз	Значење на енглеском језику	Значење
потврдите	<i>acknowledge</i>	Потврдите да сте примили и разумели ову поруку
да	<i>affirm</i>	Да
одобрено	<i>approved</i>	Дозвола за тражени поступак одобрена
прекид	<i>break</i>	Овим означавам раздвајање делова поруке
прекид прекид	<i>break break</i>	Овим наглашавам раздвајање порука прослеђених различитим ваздухопловима у врло густом саобраћају
поништите	<i>cancel</i>	Поништите претходно додељено одобрење
проверите	<i>check</i>	Проверите систем или поступак
дозвољено	<i>cleared</i>	Одобрено наставити према одређеним условима
потврдите	<i>confirm</i>	Потврдите: (одобрење, инструкцију, радњу, информације)
контактирајте	<i>contact</i>	Успоставите комуникацију с ...
тачно	<i>correct</i>	Тачно или Исправно
исправка	<i>correction</i>	Учињена је грешка у овом преносу (или назначеној поруци). Исправна верзија је...
занемарите	<i>disregard</i>	Занемарите
како ме чујете?	<i>how do you read?</i>	Како ме чујете?
понављам	<i>I say again</i>	Понављам још једном ради боље разумљивости или наглашавања

задржите	<i>maintain</i>	Наставите у складу са наведеним условима
слушајте	<i>monitor</i>	Слушајте на (фреквенцији)
не	<i>negative</i>	Не или Немате допуштење или То није тачно или Нисам у стању
готово	<i>over</i>	Мој пренос је завршен и очекујем ваш одговор
крај	<i>out</i>	Ова размена преноса је завршена и не очекујем одговор
поновите пријем	<i>read back</i>	Поновите целу или одређени део ове поруке тачно како је примљена
измена дозвољеног	<i>releared</i>	Измењено је ваше последње одобрење и ово ново одобрење замењује претходно одобрење или његов део
јавите	<i>report</i>	Јавите следећу информацију...
захтевам	<i>request</i>	Захтевам... или Желим да добијем
разумем	<i>roger</i>	Примио сам у потпуности ваш последњи пренос
поновите	<i>say again</i>	Поновите целу или следећи део ваше последње поруке
говорите спорије	<i>speak slower</i>	Смањите брзину вашег говора
чекајте	<i>standby</i>	Сачекајте, позваћу вас
не могу	<i>unable</i>	Не могу поступити према вашем захтеву, инструкцији или одобрењу
поступићу	<i>wilco</i>	(скраћеница за „will comply”) Разумем вашу поруку и поступићу по њој
предаја два пута	<i>words twice</i>	(а) Као захтев: Комуникација је отежана. Молим реците двапут сваку реч или скуп речи (б) Као информација: С обзиром на то да је комуникација отежана, свака реч или скуп речи у овој поруци биће изречена двапут

22. Допунски услови за примену одредбе SERA.14026 Анекса Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Значајне тачке које се не користе за потребе пружања услуге контроле летења, али се користе за потребе планирања летења, утврђује пружалац услуга у ваздушној пловидби и оне се означавају са четири слова енглеске абецете и једноцифреним бројем и објављују у Интегрисаном ваздухопловном информативном пакету.

У истој области информисања ваздухоплова у лету не могу да постоје две значајне тачке са истом ознаком.