

На основу члана 16. став 3, члана 86. став 1, члана 87. став 5, члана 97. став 2, члана 194. став 2, члана 198. став 4, члана 199. став 5, члана 239, члана 249. став 1. и члана 265. Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15 и 66/15 - др. закон),
Директор Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије доноси

ПРАВИЛНИК о обављању јавног авио-превоза и некомерцијалног летења

Члан 1.

Овим правилником се ближе одређују: услови под којима се издаје, мења, суспендује или ставља ван снаге сертификат ваздухопловног оператера и образац сертификата; услови под којима се успоставља и користи систем управљања безбедношћу ваздухопловног оператера; услови под којима се издаје претходна сагласност на закључење уговора о закупу ваздухоплова; начин вршења прегледа страних ваздухоплова на платформи приликом слетања на аеродроме у Републици Србији; мере које је овлашћен да предузме вођа ваздухоплова како би се одржала безбедност лета и обезбеђивање ваздухоплова; услови које мора да испуни оператер ваздухоплова који обавља некомерцијално летење; садржај изјаве којом оператер ваздухоплова који обавља некомерцијално летење потврђује да је одговарајуће оспособљен и да располаже средствима за извршавање одговорности у вези са коришћењем ваздухоплова, као и начин спровођења провере испуњености услова за обављање јавног авио-превоза и некомерцијалног летења.

Овим правилником се ближе одређују број чланова и састав посаде ваздухоплова, као и услови у погледу радног времена, времена летења, трајања летачке дужности, одмора и слободних дана чланова посаде авиона у јавном авио-превозу, изузев авио-такси превоза, хитног медицинског превоза и летења ваздухопловом којим управља један пилот.

Одредбе овог правилника примењују се на обављање јавног авио-превоза авионима и хеликоптерима и обављање некомерцијалног летења авионима, хеликоптерима, балонима и једрилицама, на које се примењује 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.

Члан 2.

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

1) *Агенција* је Европска агенција за безбедност ваздушног саобраћаја (*European Aviation Safety Agency*);

2) *ЕСАА споразум* је Мултилатерални споразум 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;

3) *надлежна власт* је Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат);

4) *Одлука Ц (2009) 7633* је Одлука Комисије Ц (2009) 7633 од 14. октобра 2009. године којом се Аустрија, Уједињено Краљевство и Малта овлашћују да издају сертификат ваздухопловног оператера одступајући од Уредбе Савета (ЕЕЗ) бр. 3922/1991 о усклађивању техничких прописа и управних поступака у области цивилног ваздухопловства;

5) *Упутство 2003/42/ЕЗ* је Упутство 2003/42/ЕЗ Европског парламента и Савета од 13. јуна 2003. године о пријављивању догађаја у цивилном ваздухопловству. Ово упутство је у Републици Србији примењено Правилником о пријављивању догађаја у цивилном ваздухопловству („Службени гласник РС”, број 54/12);

6) *Уредба 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”, број 23/12);

7) *Уредба бр. 1321/2007* је Уредба Комисије (ЕЗ) бр. 1321/2007 од 12. новембра 2007. године којом се утврђују правила за извршење о укључивању података о догађајима у цивилном ваздухопловству који се размењују сагласно Упутству 2003/42/ЕЗ Европског парламента и Савета у централну базу података. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о пријављивању догађаја у цивилном ваздухопловству („Службени гласник РС”, број 54/12);

8) *Уредба бр. 1330/2007* је Уредба Комисије (ЕЗ) бр. 1330/2007 од 24. септембра 2007. године којом се утврђују правила за извршење о прослеђивању података заинтересованим странама о догађајима у цивилном ваздухопловству из члана 7. става 2. Упутства 2003/42/ЕЗ Европског парламента и Савета. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о пријављивању догађаја у цивилном ваздухопловству („Службени гласник РС”, број 54/12);

9) *Уредба бр. 1178/2011* је Уредба Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 од 3. новембра 2011. године која ближе прописује техничке захтеве и управне процедуре за летачко особље у складу са Основном уредбом Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 216/2008. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о летачком особљу („Службени гласник РС”, бр. 33/13 и 61/15);

10) *Уредба бр. 290/2012* је Уредба Комисије (ЕУ) бр. 290/2012 од 30. марта 2012. године којом се мења и допуњује Уредба Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о летачком особљу („Службени гласник РС”, бр. 33/13 и 61/15);

11) *Уредба бр. 2111/2005* је Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 2111/2005 од 14. децембра 2005. године о успостављању листе Заједнице која се односи на авио-превозиоце којима је забрањено летење у Заједници, о обавештавању путника у ваздушном саобраћају о идентитету стварних авио-превозилаца и којом се укида члан 9. Упутства 2004/36/ЕЗ. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о безбедносном прегледу страних ваздухоплова на платформи аеродрома („Службени гласник РС”, број 2/11);

12) *Уредба Комисије (ЕУ) бр. 748/2012* је Уредба Комисије (ЕУ) бр. 748/2012 од 3. августа 2012. године којом се утврђују спроведбена правила за сертификацију ваздухоплова и са њима повезаних производа, делова и уређаја, у области пловидбености и заштите животне средине, као и за одобравање организација за пројектовање и организација за производњу. Упућивање на ову уредбу у Прилогу 1. овог правилника, до њене примене у Републици Србији, сматраће се упућивањем на Уредбу (ЕЗ) бр. 1702/2003, која је у Републици Србији примењена Правилником о сертификацији ваздухоплова и других ваздухопловних производа, делова и уређаја у области пловидбености и заштите животне средине и о издавању дозвола за обављање ваздухопловно-техничке делатности организацијама за производњу и пројектовање („Службени гласник РС”, број 2/11);

13) *Уредба (ЕУ) бр. 996/2010* је Уредба Европског парламента и Савета (ЕУ) бр. 996/2010 од 20. октобра 2010. године која се односи на истраживање и превенцију удеса и незгода у цивилном ваздухопловству, Ова уредба је у Републици Србији примењена Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, број 66/15);

14) *Уредба (ЕЕЗ) бр. 3922/91* је Уредба Савета (ЕЕЗ) бр. 3922/91 од 16. децембра 1991. године о усклађивању техничких прописа и управних поступака у области цивилног ваздухопловства. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о условима и поступку издавања уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта („Службени гласник РС”, бр. 33/08, 39/09, 14/10 и 54/12-др. пропис).

Остали изрази који се користе у овом правилнику имају значења која су наведена у Прилогу 1. овог правилника.

Појам „Заједница”, „прописи Заједнице” и „држава чланица” који се користе у овом правилнику тумаче се сагласно тачкама 2. и 3. Анекса II ЕСАА споразума и одговарајућим

одредбама Лисабонског уговора којим се мења и допуњује Уговор о Европској унији и Уговор о оснивању Европске заједнице.

Члан 3.

Услови под којима се издаје, мења, суспендује или ставља ван снаге сертификат ваздухопловног оператера и образац сертификата, услови под којима се успоставља и користи систем управљања безбедношћу ваздухопловног оператера, услови под којима се издаје претходна сагласност на закључење уговора о закупу ваздухоплова, начин вршења прегледа страних ваздухоплова на платформи приликом слетања на аеродроме у Републици Србији, мере које је овлашћен да предузме вођа ваздухоплова како би се одржала безбедност лета и обезбеђивање ваздухоплова, услови које мора да испуни оператер ваздухоплова који обавља некомерцијално летење, садржај изјаве којом оператер ваздухоплова који обавља некомерцијално летење потврђује да је одговарајуће оспособљен и да располаже средствима за извршавање одговорности у вези са коришћењем ваздухоплова, начин спровођења провере испуњености услова за обављање јавног авио-превоза и некомерцијалног летења, број чланова и састав посаде ваздухоплова, као и услови у погледу радног времена, времена летења, трајања летачке дужности, одмора и слободних дана чланова посаде авиона у јавном авио-превозу, изузев авио-такси превоза, хитног медицинског превоза и летења ваздухопловом којим управља један пилот, садржани су у Прилогу 1, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Прилогом 1. овог правилника се у домаће законодавство преузима 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, измењена и допуњена следећим уредбама:

1) Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 800/2013 од 14. августа 2013. године, којом се мења и допуњује Уредба (ЕУ) бр. 965/2012 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;

2) Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 71/2014 од 27. јануара 2014. године којом се мења и допуњује Уредба (ЕУ) бр. 965/2012 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;

3) Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 83/2014 од 29. јануара 2014. године којом се мења и допуњује Уредба (ЕУ) бр. 965/2012 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.

Члан 4.

Одредбе ORO.AOC.110 став д) тач. 1) и 2) Анекса III Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 965/2012 примењују се од приступања Републике Србије Европској унији или од испуњења услова предвиђених за други транзициони период предвиђен *ECAA* споразумом, у зависности од тога шта наступи раније.

Изузетно од Анекса III и Анекса IV Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 965/2012, на јавни авио-превоз (*CAT*) који започиње и који се завршава на истом аеродрому или оперативном месту, а обавља се авионима са перформансама класе Б или хеликоптерима који нису сложени моторни ваздухоплови, примењују се и даље одредбе Правилника о условима и поступку издавања уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта („Службени гласник РС”, бр. 33/08, 39/09, 14/10 и 54/12 - др. пропис).

Члан 5.

Оператери ваздухоплова који обављају јавни авио-превоз дужни су да се ускладе са одредбама овог правилника у року од три месеца од ступања на снагу овог правилника.

Сертификате ваздухопловних оператера који су издати на основу Правилника о обављању јавног авио-превоза („Службени гласник РС”, број 110/14) Директорат ће по службеној дужности заменити сертификатима издатим у складу са одредбама овог правилника у року из става 1. овог члана.

Изузетно од става 1. овог члана, у погледу радног времена, времена летења, трајања летачке дужности, одмора и слободних дана чланова посаде авиона којима се обавља авио-такси превоз, хитан медицински превоз или којима управља један пилот, као и у погледу радног времена, времена летења, трајања летачке дужности, одмора и слободних дана чланова посаде хеликоптера оператери ваздухоплова настављају да примењују одредбе Правилника о организацији радног времена чланова посаде цивилног ваздухоплова („Службени гласник РС”, бр. 101/08, 16/09, 93/09 и 14/10).

Члан 6.

Оператери ваздухоплова који обављају некомерцијално летење дужни су да се ускладе са одредбама овог правилника до 26. августа 2016. године.

Оператери ваздухоплова који обављају некомерцијално летење сложеним моторним ваздухопловом дужни су да до истека рока из става 1. овог члана Директорату поднесу изјаву којом потврђују да су одговарајуће оспособљени и да располажу средствима за извршавање одговорности у вези са коришћењем ваздухоплова.

Изјава из става 2. овог члана подноси се на обрасцу који је дат у Додатку 1 Анекса III Прилога 1. овог правилника.

Члан 7.

Даном ступања на снагу овог правилника престају да важе:

1) одредбе Правилника о организацији радног времена чланова посаде цивилног ваздухоплова („Службени гласник РС”, бр. 101/08, 16/09, 93/09 и 14/10) које се односе на чланове посаде авиона у јавном авио-превозу, изузев чланова посаде авиона којима се обавља авио-такси превоз, хитан медицински превоз или којима управља један пилот;

2) одредбе Правилника о пружању услуга из ваздуха и превозу за сопствене потребе („Службени гласник РС”, број 19/11) које се односе на некомерцијално летење које се обавља ваздухопловима из члана 1. став 3. овог правилника;

3) Правилник о обављању јавног авио-превоза („Службени гласник РС”, број 110/14).

Члан 8.

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

Бр. 7/1-01-0017/2016-0001
У Београду, 1. јуна 2016. године

Директор

Мирјана Чизмаров

**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

Члан 1.

Предмет и подручје примене

1. Ова уредба утврђује детаљна правила за обављање јавног авио-превоза авионима и хеликоптерима и обављање некомерцијалног летења авионима, хеликоптерима, балонима и једрилицама, укључујући инспекцијске прегледе на платформи који се обављају над ваздухопловима оператера над којима безбедносни надзор врши друга држава, ако слете на аеродром који се налази на територији која подлеже одредбама Уговора.

2. Ова уредба утврђује, такође, детаљна правила о условима за издавање, одржавање, измену, ограничење, суспендовање или стављање ван снаге сертификата оператера ваздухоплова из члана 4. став 1. тач. б) и ц) Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008, који обављају јавни авио-превоз, права и одговорности имаоца сертификата, као и услове под којима се обављање делатности може забранити, ограничити или подвргнути одређеним условима у интересу безбедности.

3. Ова уредба утврђује и детаљна правила за некомерцијално летење, као и услове и поступке у вези са изјавом оператера и надзором над оператером који обавља некомерцијално летење сложеним моторним ваздухопловом.

4. Друге врсте летења, укључујући и летење при коме се ваздухоплов користи за специјализоване задатке или услуге, настављају да се обављају у складу са применљивим националним прописима до усвајања и примене одговарајућих правила за извршење.

5. Ова уредба се не примењује на ваздухопловне делатности које су обухваћене чланом 1. став 2. тачка а) Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.

Члан 2.

Дефиниције

У смислу ове уредбе:

1) „јавни авио-превоз (*CAT*)” је лет ваздухоплова којим се превозе путници, роба или пошта за накнаду или другу противвредност;

2) „авиони са перформансама класе Б” су авиони који се покрећу елисним мотором, са максималним бројем расположивих путничких седишта девет или мање и максималном масом на полетању 5.700 kg или мањом масом;

3) „место од јавног интереса (*PIS*)” је место које се искључиво користи за летове који се обављају у јавном интересу;

4) „летови са перформансама класе 1” су летови код којих, при отказу критичног мотора, хеликоптер може да слети у оквиру расположиве дужине у случају прекинитога полетања или може да безбедно настави лет до одговарајућег подручја за слетање, у зависности од тренутка када је дошло до отказа;

5) „навигација заснована на могућностима ваздухоплова (*PBN*)” је просторна навигација заснована на могућностима ваздухоплова који се користи дуж *ATS* руте, при инструменталном прилазу или у одређеном ваздушном простору;

б) „авио-такси летови” означавају, у смислу ограничења времена летења и радног времена, нередован јавни авио-превоз који се обавља по захтеву, авионом чији максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) износи 19 или мање.

Додатне дефиниције које се користе за потребе анекса II – VII утврђене су у Анексу I.

Члан 3.

Способност за вршење надзора

1. Државе чланице одређују једног субјекта или више њих, као надлежно тело у оквиру те државе чланице, са неопходним овлашћењима и додељеним одговорностима за сертификацију и надзор лица и организација на које се примењују Уредба (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за њено извршење.

2. Ако држава чланица одреди више од једног субјекта као надлежно тело:

а) јасно се одређује подручје надлежности сваког надлежног тела у погледу одговорности и географског ограничења; и

б) успоставља се координација између тих субјеката, у оквиру њихових појединачних надлежности, како би се обезбедио ефикасан надзор над свим организацијама и лицима који подлежу Уредби (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење.

3. Државе чланице обезбеђују да надлежно тело, односно надлежна тела, имају неопходну способност да обезбеде надзор над свим лицима и организацијама који су обухваћени њиховим програмом надзора, укључујући довољне ресурсе за испуњење захтева из ове уредбе.

4. Државе чланице обезбеђују да особље надлежног тела не врши надзор ако постоји доказ да би то могло непосредно или посредно довести до сукоба интереса, а нарочито ако је у питању породични или финансијски интерес.

5. Особље кога је надлежно тело овластило за обављање послова сертификације и/или надзора има право на обављање најмање следећих послова:

а) преглед евиденција, података, процедура и било ког другог материјала који је релевантан за спровођење послова сертификације и/или надзора;

б) копирање или узимање извода из таквих евиденција, података, процедура и другог материјала;

ц) тражење усменог објашњења на лицу места;

д) приступ релевантним просторијама, оперативним местима или превозним средствима;

е) спровођење провера, истрага, процена, инспекције, укључујући инспекцијске прегледе на платформи и ненајављене инспекције; и

ф) спровођење или покретање одговарајућих законских мера, ако је потребно.

6. Послови наведени у ставу 5. спроводе се у складу са законским одредбама државе чланице.

Члан 4.

Инспекцијски прегледи на платформи

Инспекцијски прегледи на платформи који се врше над ваздухопловима оператера над којима безбедносни надзор врши друга држава чланица или трећа земља спроводе се у складу са Главом *RAMP* Анекса II.

Члан 5.

Ваздухопловне делатности

1. Оператери користе ваздухоплове за обављање јавног авио-превоза (у даљем тексту: *CAT*) само на начин који је наведен у анексима III и IV.

2. Оператери су дужни да поштују одговарајуће одредбе Анекса V када користе:

а) авионе и хеликоптере намењене за:

(i) летове при којима се користи навигација заснована на перформансама (*PBN*);

(ii) летове у складу са утврђеним минималним навигационим перформансама (*MNPS*);

(iii) летове у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (*RVSM*);

(iv) летове у условима смањене видљивости (*LVO*);

б) авионе, хеликоптере, балоне и једрилице намењене за транспорт опасног терета (*DG*);

ц) двомоторне авионе намењене за летове са продуженим долетом (*ETOPS*) у јавном авио-превозу;

д) хеликоптере намењене за летове у јавном авио-превозу који се обављају уз помоћ система за ноћно осматрање (*NVIS*);

е) хеликоптере намењене за обављање јавног авио-превоза уз коришћење хеликоптерске дизалице (*ННО*); и

ф) хеликоптере намењене за хитне медицинске летове (*HEMS*) у јавном авио-превозу.

3. Оператери који обављају некомерцијално летење сложеним моторним авионима и хеликоптерима дужни су да изјаве да су оспособљени и да имају средства неопходна за извршавање својих дужности у вези са коришћењем ваздухоплова и да користе ваздухоплов у складу са одредбама наведеним у Анексу III и Анексу VI.

4. Оператери који обављају некомерцијално летење авионима и хеликоптерима који нису сложени моторни ваздухоплови, као и балонима и једрилицама, дужни су да користе ваздухоплов у складу са одредбама наведеним у Анексом VII.

5. Изузетно од ст. 1, 3. и 4. овог члана, организације за обуку које имају главно седиште пословања у држави чланици и које су одобрене у складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 290/2012, када спроводе летачку обуку ка Унији, у оквиру или ван Уније, дужне су да користе:

а) сложене моторне авионе и хеликоптере у складу са одредбама Анекса VI;

б) авионе и хеликоптере, који нису сложени моторни ваздухоплови, као и балоне и једрилице, у складу са одредбама Анекса VII.

Члан 6. Одступања

1. Јавни авио-превоз (*CAT*) који започиње и који се завршава на истом аеродрому или оперативном месту, а обавља се авионима са перформансама класе Б или хеликоптерима који нису сложени моторни ваздухоплови, не подлеже одредбама анекса III и IV.

Без обзира на наведено, овај превоз подлеже следећем:

а) за авионе, Анексу III Уредбе (ЕЕЗ) бр. 3922/91 и повезаним националним изузећима која су издата на основу процена безбедносног ризика које спроводе надлежна тела;

б) за хеликоптере, националним захтевима.

2. Изузетно од члана 5. став 1, ваздухоплов из члана 4. став 5. Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 се користи под условима утврђеним у Одлуци Комисије Ц (2009) 7633 од 14. октобра 2009. године, ако се користи у јавном авио-превозу (*CAT*). О свакој промени у коришћењу ваздухоплова која утиче на услове утврђене у наведеној одлуци, Комисија и Европска агенција за безбедност ваздушног саобраћаја (у даљем тексту: Агенција) се обавештавају пре него што се та промена спроведе.

Држава чланица, изузев оне на коју се односи Одлука Ц (2009) 7633, која намерава да користи одступање предвиђено у тој одлуци, обавештава о својој намери Комисију и Агенцију пре него што примени одступање. Комисија и Агенција процењују у којој мери промена или намеравамо коришћење одступа од услова из Одлуке Ц (2009) 7633 или утиче на првобитну безбедносну процену која је спроведена у контексту те одлуке. Ако процена покаже да промена или намеравамо коришћење не одговара првобитној безбедносној процени која је спроведена на основу Одлуке Ц (2009) 7633, та држава чланица подноси нови захтев за одступање, у складу са чланом 14. став 6. Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.

3. Изузетно од члана 5. став 1, летови који су повезани са увођењем или модификацијом типова ваздухоплова, а које обављају организације за пројектовање или производњу у оквиру својих надлежности, обављају се и даље у складу са условима који су одређени у националним правима држава чланица.

4. Без обзира на члан 5, државе чланице могу да наставе да захтевају посебно одобрење и додатне захтеве у погледу оперативних процедура, опреме, оспособљености посаде и обуке за летове хеликоптера који се обављају изнад воде, у складу са својим националним правом. Државе чланице обавештавају Комисију и Агенцију о додатним захтевима који се примењују на таква

посебна одобрења. Ови захтеви не смеју да буду мање рестриктивни од оних који су наведени у анексима III и IV.

5. Изузетно од CAT.POL.A.300 став а) из Анекса IV, једномоторни авиони којима се обавља јавни авио-превоз ноћу или у инструменталним метеоролошким условима (*IMC*), користе се под условима одређеним у постојећим изузећима која су издале државе чланице у складу са чланом 8. став 2. Уредбе (ЕЕЗ) бр. 3922/91.

О свакој промени у коришћењу ових авиона која утиче на услове утврђене у тим изузећима, Комисија и Агенција се обавештавају пре него што се та промена спроведе. Комисија и Агенција процењују предложену промену у складу са чланом 14. став 5. Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.

6. Постојећи летови хеликоптера до/од места од јавног интереса (*PIS*) могу да се обављају одступајући од CAT.POL.H.225 из Анекса IV увек када величина места од јавног интереса (*PIS*), околне препреке или хеликоптер не дозвољавају усклађеност са захтевима за летове који се обављају са перформансама класе 1. Ови летови се обављају под условима које одреде државе чланице. Државе чланице обавештавају Комисију и Агенцију о условима који се примењују.

7. Изузетно од одредбе SPA.PBN.100 из Анекса V, некомерцијално летење у одређеном ваздушном простору авионима који нису сложени моторни, на рутама или у складу са поступцима за које су утврђене спецификације навигације засноване на могућностима ваздухоплова (*PBN*), обавља се и даље у складу са условима које је држава чланица утврдила у националном законодавству до усвајања и примене одговарајућих правила за извршење.

Члан 7.

AOC

1. Сертификати ваздухопловних оператера (*AOC*) које су пре примене ове уредбе државе чланице издале у складу са Уредбом (ЕЕЗ) бр. 3922/91 оператерима авиона који обављају јавни авио-превоз, сматрају се издатим у складу са овом уредбом.

Међутим, најкасније до 28. октобра 2014. године:

а) оператери морају на одговарајући начин да прилагоде свој систем управљања, програме обуке, процедуре и приручнике, како би их ускладили са анексима III, IV и V, ако је релевантно; и

б) сертификат ваздухопловног оператера (*AOC*) замењује се сертификатом издатим у складу са Анексом II ове уредбе.

2. Сертификати ваздухопловних оператера (*AOC*) које су пре примене ове уредбе државе чланице издале оператерима хеликоптера који обављају јавни авио-превоз замениће се сертификатима ваздухопловних оператера (*AOC*) који су усаглашени са овом уредбом, у складу са извештајем о конверзији кога израђује држава чланица која је издала *AOC*, уз консултовање Агенције.

Извештај о конверзији описује:

а) националне захтеве на основу којих су издати *AOC*;

б) обим права која су дата оператерима;

ц) разлике између националних захтева на основу којих су издати сертификати ваздухопловних оператера (*AOC*) и захтева садржаних у анексима III, IV и V, уз напомену како и када ће се од оператера захтевати да обезбеде потпуну сагласност са овим анексима.

Извештај о конверзији обухвата копије свих докумената који су потребни за доказивање елемената наведених у тач. а) - ц), укључујући копије релевантних националних захтева и процедура.

Члан 8.

Ограничење времена летења

1. На јавни авио-превоз (*CAT*) који се обавља авионима примењује се Глава *FTL* из Анекса III.

2. Изузетно од става 1. овог члана, на авио-такси, хитан медицински превоз и летове у јавном авио-превозу који се обављају авионима којима управља један пилот примењују се члан 8. став 4. Уредбе (ЕЕЗ) бр. 3922/91, Одељак Q Анекса III Уредбе (ЕЕЗ) бр. 3922/91 и одговарајући национални изузеци засновани на процени ризика коју су спровеле надлежне власти.

3. Јавни авио-превоз (CAT) који се обавља хеликоптерима мора да буде у складу са националним захтевима.

Члан 9.

Листа минималне опреме

Листе минималне опреме (MEL) које је пре примене ове уредбе одобрила држава оператера или држава регистра сматрају се одобреним у складу са овом уредбом и оператер може да настави да их користи.

После ступања на снагу ове уредбе, свака промена листе минималне опреме (MEL) из става 1. овог члана за коју је утврђена главна листа минималне опреме (MMEL) у оквиру података за коришћење у складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 748/2012, спроводи се у складу са ORO.MLR.105 из Одељка 2 Анекса III, што је пре могуће, а најкасније до 18. децембра 2017. године или две године после одобрења података за коришћење, у зависности шта је касније.

Свака измена листе минималне опреме (MEL) из става 1. овог члана за коју није утврђена главна листа минималне опреме (MMEL) у оквиру података за коришћење, спроводи се и даље у складу са главном листом минималне опреме (MMEL) коју је прихватила држава оператера или држава регистра, у зависности од тога шта је применљиво.

Члан 9а

Обука летачке и кабинске посаде

Оператери су дужни да обезбеде да чланови летачке и кабинске посаде који већ обављају дужност и који су завршили обуку у складу са Главом FC, односно Главом CC Анекса III, а која није обухватила обавезне елементе утврђене у одговарајућим подацима за коришћење, морају да заврше обуку која обухвата те обавезне елементе до 18. децембра 2017. године или две године после одобрења података за коришћење, у зависности од тога шта је касније.

Члан 9б

Процена

Агенција спроводи сталну процену ефективности одредаба о времену летачке дужности, радном времену и времену одмора, које су садржане у анексима II и III. Агенција ће изградити први извештај о резултатима ове процене најкасније до 18. фебруара 2019. године.

Та процена мора да обухвати научна достигнућа и да буде заснована на оперативним подацима прикупљеним уз помоћ држава чланица, на дугорочној основи после датума примене ове уредбе.

Проценом из става 1. овог члана оцењује се утицај који на пажњу чланова посаде имају најмање следећи елементи:

- дужности које трају дуже од 13 сати у најповољнијем добу дана;
- дужности које трају дуже од десет сати у мање повољном добу дана;
- дужности које трају дуже од 11 сати за чланове посаде који су у непознатом стању прилагођености;
- дужности које обухватају велики број сектора (више од шест);
- дужности које се обављају по позиву, као што су дежурство или резерва, после којих следи летачка дужност, и
- поремећаја у распореду.

Члан 10.
Ступање на снагу

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

Примењује се од 28. октобра 2012. године.

2. Изузетно од другог подстава става 1, држава чланица може да одлучи да не примењује одредбе анекса I - V до 28. октобра 2014. године.

Ако држава чланица користи ту могућност, она о томе обавештава Комисију и Агенцију. У обавештењу се наводе разлози за такво одступање и његово трајање, као и програм за примену који садржи предвиђене активности и рокове који се на њих односе.

3. Изузетно од другог подстава става 1, државе чланице могу да одлуче да не примењују:

а) до 25. августа 2016. године одредбе Анекса III на некомерцијално летење сложеним моторним авионима и хеликоптерима; и

б) до 25. августа 2016. године одредбе Анекса V, VI и VII на некомерцијално летење авионима, хеликоптерима, једрилицама и балонима.

Дефиниције израза који се користе у анексима II-VII

За потребе ове уредбе примењују се следеће дефиниције:

- 1) „Расположива дужина прекинутог полетања (*ASDA*)” је расположива дужина залета за полетање, која је увећана за дужину продужетка предвиђеног за заустављање, ако је доступност таквог продужетка за заустављање објавила држава на чијој територији се налази аеродром, под условом да продужетак полетно-слетне стазе у датим оперативним условима може да поднесе масу авиона;
- 2) „Прихватљиви начини усаглашавања (*AMC*)” су препоручени стандарди које је усвојила Агенција, којима се обезбеђују начини усаглашавања са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење ове уредбе;
- 3) „Контролна листа за прихватање (*Acceptance Check List*)” је помоћни документ који се користи при спољашњем прегледу пакета са опасним теретом и пратећих докумената у циљу провере испуњености неопходних захтева;
- 4) „Одговарајући аеродром” означава аеродром на којем ваздухоплов може да се користи, узимајући у обзир захтеване перформансе ваздухоплова и карактеристике полетно-слетне стазе;
- 5) У сврху поделе путника:
 - а) „одрасли” су лица старости од 12 година и више;
 - б) „дете/деца” су лица узраста од две до 12 година;
 - ц) „одојче” је лице млађе од две године;
- 6) „Авион” је ваздухоплов покретан мотором, са фиксним крилима, тежи од ваздуха, који узгон у лету остварује динамичком реакцијом ваздуха на крилима;
- 7) „Лет уз помоћ система за ноћно осматрање (*NVIS*)”, у случају *NVIS* летова, означава део лета који се обавља ноћу, према правилима за визуелно летење (*VFR*), када члан посаде користи наочаре за ноћно осматрање (*NVG*);
- 8) „Ваздухоплов” је свака направа која се одржава у атмосфери услед реакције ваздуха, осим реакције ваздуха који се одбија од површине земље;
- 9) „Алтернативни начини усаглашавања” означавају оне начине којима се предлаже алтернатива за постојеће прихватљиве начине усаглашавања или оне којима се предлаже нов начин постизања усаглашености са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе, за које не постоји прихватљив начин усаглашавања који је усвојила Агенција;
- 10) „Спречавање залеђивања” означава, у оквиру поступака на земљи, поступак заштите од формирања иња или леда и нагомилавања снега на третираној површини ваздухоплова у ограниченом временском периоду (време дејства);
- 11) „Поступак прилажења са вертикалним навођењем (*APV*)” је инструментални прилаз при коме се користи хоризонтално и вертикално вођење, али који не испуњава захтеве за прецизни прилаз и слетање, са висином одлуке (*DH*) која није нижа од 250 *ft* и видљивошћу дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) која није мања од 600 *m*;
- 12) „Члан кабинске посаде” је одговарајуће оспособљен члан посаде, који није члан летачке посаде или техничке посаде, а коме је оператер доделио обављање дужности у вези са безбедношћу путника и лета током коришћења ваздухоплова;
- 13) „Прилаз у условима категорије I (*CAT I*)” је прецизни инструментални прилаз и слетање уз коришћење система за инструментално слетање (*ILS*), микроталасног система за слетање (*MLS*), *GLS* (систем слетања заснован на земаљски проширеном глобалном навигационом сателитском систему (*GNSS/GBAS*)), радара за прецизно прилажење (*PAR*) или *GNSS*, који користи сателитски систем појачавања сигнала (*SBAS*), са висином одлуке (*DH*) која није нижа од 200 *ft* и видљивошћу дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) која није мања од 550 *m* за авионе, односно 500 *m* за хеликоптере;
- 14) „Прилаз у условима категорије II (*CAT II*)” је прецизни инструментални прилаз и слетање коришћењем *ILS* или *MLS* са:
 - а) *DH* испод 200 *ft*, али не нижом од 100 *ft*; и

- б) *RVR* која није мања од 300 *m*;
- 15) „Прилаз у условима категорије *IIIA (CAT IIIA)*” је прецизни инструментални прилаз и слетање коришћењем *ILS* или *MLS* са:
- а) *DH* испод 100 *ft*; и
 - б) *RVR* која није мања од 200 *m*;
- 16) „Прилаз у условима категорије *IIIB (CAT IIIB)*” је прецизни инструментални прилаз и слетање коришћењем *ILS* или *MLS* са:
- а) *DH* испод 100 *ft* или без *DH*; и
 - б) *RVR* мањом од 200 *m*, али не мањом од 75 *m*;
- 17) „Категорија А која се односи на хеликоптере” је хеликоптер са више мотора који је пројектован тако да има могућност независног рада мотора и система, што је одређено правилима о пловидбености (*airworthiness codes*) и који може да се користи уз употребу података за полетање и слетање у случају отказа критичног мотора уз обезбеђену, одговарајуће одређену површину и одговарајуће перформансе за безбедан наставак лета или безбедно прекинуто полетање;
- 18) „Категорија Б која се односи на хеликоптере” је хеликоптер са једним мотором или са више мотора, који не испуњава прописане захтеве за категорију А. Хеликоптер категорије Б нема сигурну могућност да настави безбедан лет у случају отказа мотора, што може да доведе до непланираног слетања;
- 19) „Сертификациони захтеви (*CS*)” су технички стандарди које је усвојила Агенција, указујући на начине којима се доказује усаглашеност са Уредбом (ЕЗ) 216/2008 и правилима за извршење те уредбе, а које користи организација у сврху сертификације;
- 20) „Кружење” је визуелна фаза инструменталног прилаза која има за циљ да доведе ваздухоплов у позицију за слетање на полетно-слетну стазу, односно подручје завршног прилаза и полетања (*FATO*), који нису одговарајуће смештени за прилаз из правца;
- 21) „Претпоље” означава дефинисан правоугаони простор на земљи или на води под контролом одговарајуће власти, који је одабран или припремљен као одговарајући простор изнад кога авиони могу да изведу део почетног пењања до одређене висине;
- 22) „База облака” је висина базе најниже осмотреног или прогнозираног елемента облачности у близини аеродрома или оперативног места или унутар одређеног подручја летења, која се уобичајено мери у односу на надморску висину аеродрома или, у случају летова изнад мора, у односу на средњи ниво мора;
- 23) „Подела кода” јесте споразум на основу кога оператер користи своју ознаку за лет који обавља други оператер, продаје и издаје путне карте за тај лет.
- 24) „Густо насељено подручје” означава, у односу на град, место или насеље, свако подручје које се углавном користи у стамбене, пословне или рекреативне сврхе;
- 25) „Контаминирана полетно-слетна стаза” је полетно-слетна стаза на којој је више од 25% површине, у оквиру захтеване дужине и ширине која се користи, покривено:
- а) површинском водом дубине веће од 3 *mm* (0.125 *in*), лапавицом или растреситим снегом, који одговарају дубини воде већој од 3 *mm* (0.125 *in*);
 - б) утабаним снегом, који не може више да се сабије и који, при подизању, остаје у комаду или се ломи у грудве (чврсти снег); или
 - ц) ледом, укључујући и влажан лед;
- 26) „Резервно гориво” је гориво које се захтева за случај непредвиђених околности које могу да утичу на потрошњу горива до аеродрома одредишта;
- 27) „Завршни прилаз уз стално снижавање (*CDFA*)” је техника која одговара поступку стабилног прилаза за летење у сегменту завршног прилаза, при непрецизном инструменталном прилазу, са сталним снижавањем, без хоризонталног лета, са апсолутне висине/висине која је једнака или већа од фиксне апсолутне висине/висине завршног прилаза до тачке која се налази приближно 15 *m* (50 *ft*) изнад прага полетно-слетне стазе или до тачке на којој треба започети равнање, у зависности од типа ваздухоплова;
- 28) „Прерачуната метеоролошка видљивост (*CMV*)” је вредност која одговара вредности *RVR*, изведена на основу објављене метеоролошке видљивости;
- 29) „Члан посаде” је лице кога је оператер одредио за обављање дужности у ваздухоплову;

30) „Критичне фазе лета авиона” су залет за полетање, узлетна путања лета, завршни прилаз, неуспели прилаз, слетање, укључујући и успоравање и било која друга фаза лета коју одреди пилот који управља авионом или вођа ваздухоплова;

31) „Критичне фазе лета хеликоптера” су вожење, лебдење, полетање, завршни прилаз, неуспели прилаз, слетање или друга фаза лета коју одреди пилот који управља хеликоптером или вођа ваздухоплова;

32) „Влажна полетно-слетна стаза” је полетно-слетна стаза чија површина није сува, али на којој влага не ствара одсјај;

33) „Опасан терет (*DG*)” су предмети или супстанце који могу да изазову ризик по здравље, безбедност, имовину или животну средину, а који су наведени у листи опасног терета у Техничким инструкцијама или који су класификовани у складу са тим инструкцијама;

34) „Удес повезан са опасним теретом” је догађај који је повезан са превозом опасног терета ваздушним путем, који има за последицу смрт или тешку телесну повреду лица или проузрокује велику материјалну штету;

35) „Незгода повезана са опасним теретом” је:

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

б) сваки догађај који је повезан са превозом опасног терета који озбиљно угрожава ваздухоплов или лица у њему;

36) „Одлеђивање” је поступак на земљи којим се иње, лед, снег или лапавица уклањају са ваздухоплова како би се обезбедило да површина ваздухоплова буде очишћена;

37) „Одређена тачка после полетања (*DPATO*)” је тачка у фази полетања и почетној фази пењања, пре које хеликоптер није у могућности да безбедно настави лет у случају отказа критичног мотора, услед чега може да буде потребно принудно слетање;

38) „Одређена тачка пре слетања (*DPBL*)” је тачка у фази прилаза и слетања после које хеликоптер није у могућности да безбедно настави лет у случају отказа критичног мотора, услед чега може да буде потребно принудно слетање;

39) „Растојање *DR*” је хоризонтална удаљеност коју је хеликоптер прешао од краја расположивог растојања за полетање;

40) „Уговор о закупу ваздухоплова без посаде” је уговор између субјеката на основу кога се ваздухоплов користи у складу са сертификатом ваздухопловног оператера (*AOC*) закупца;

41) „Сува оперативна маса” је укупна маса ваздухоплова спремног за одређену врсту лета, без искористивог горива и путног терета;

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

43) „ваздухоплов *ELA 1*” је следећи Европски лаки ваздухоплов са посадом:

а) авион чија је максимална маса на полетању (*MTOM*) 1.200 kg или мања, који није класификован као сложени ваздухоплов на моторни погон;

б) једрилица или моторна једрилица чија је максимална маса на полетању (*MTOM*) 1.200 kg или мања;

ц) балон са максималном предвиђеном количином гаса за подизање балона или топлим ваздухом запремине до 3.400 m³ за балоне на топли ваздух, 1.050 m³ за балоне на гас, односно 300 m³ за везане балоне;

44) „ваздухоплов *ELA 2*” је следећи Европски лаки ваздухоплов са посадом:

а) ваздухоплов чија је максимална маса на полетању (*MTOM*) 2.000 kg или мања, који није класификован као сложени ваздухоплов на моторни погон;

б) једрилица или моторна једрилица чија је максимална маса на полетању (*MTOM*) 2.000 kg или мања;

ц) балон;

д) врло лаки ваздухоплов са ротором чија максимална маса на полетању (*MTOM*) не премашује 600 kg, који је једноставне конструкције, пројектован за превоз највише

два лица, а кога не покреће турбина и/или ракетни мотор, уз ограничење обављања летова дању, по правилима за визуелно летење;

45) „Уздигнуто подручје завршног прилаза и полетања (уздигнуто *FATO*)” означава подручје завршног прилаза и полетања (*FATO*) које се налази најмање 3 m изнад површине која га окружује;

46) „Алтернативни аеродром на рути (*ERA*)” је одговарајући аеродром на рути који може да буде захтеван у фази планирања лета;

47) „Систем побољшане видљивости (*EVS*)” је систем електронског приказа спољашњег призора, у реалном времену, коришћењем сензора;

48) „Подручје завршног прилаза и полетања (*FATO*)” је одређено подручје за летове хеликоптера, изнад кога се завршава фаза прилаза за лебдење или слетање, односно са којег започиње полетање. За хеликоптере који се користе у перформансама класе 1, одређено подручје обухвата расположиво подручје за прекинуто полетање;

49) „Праћење параметара лета (*FDM*)” је проактивно коришћење дигиталних података о лету, добијених са обављених летова, у циљу унапређења безбедности у ваздухопловству, а не у сврху кажњавања;

50) „Уређај за симулирање лета (*FSTD*)” је уређај за обуку који подразумева:

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

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

51) „Алтернативни аеродром на рути ради смањења горива” је алтернативни аеродром на рути који је одређен ради смањења резервне количине горива;

52) „*GBAS* систем за слетање (*GLS*)” означава систем за прилаз и слетање који користи информације Глобалног навигационог сателитског система са помоћним системом на земљи (*GNSS/GBAS*), ради вођења ваздухоплова на основу његове бочне и вертикалне *GNSS* позиције. Овај систем користи геометријску висинску одредницу за нагиб прилазне равни;

53) „Особље земаљских хитних служби” је особље хитних служби на земљи (полицајци, ватрогасци и сл) које је укључено у хитан медицински превоз хеликоптером (*HEMS*) и чије су дужности на било који начин повезане са коришћењем хеликоптера;

54) „Приземљење” је формална забрана полетања ваздухоплова и предузимање неопходних мера за задржавање ваздухоплова на земљи;

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

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

57) „Хеликоптер” је ваздухоплов тежи од ваздуха, који се одржава у ваздуху углавном на основу аеродинамичке реакције ваздуха на једном или више покретних ротора на одговарајућој вертикалној оси;

58) „Члан посаде при летовима хеликоптера на којима се користи дизалица (*HNO*)” је техничко особље у саставу посаде које обавља додељене дужности у вези са коришћењем дизалице;

59) „Платформа за слетање/полетање хеликоптера (*Helideck*)” је подручје завршног прилаза и полетања (*FATO*) које се налази на плутајућој или фиксној површини на мору;

60) „Члан посаде на хитном медицинском лету хеликоптером (*HEMS crew member*)” је техничко особље у саставу посаде хеликоптера којим се обавља хитан медицински превоз, ради пружања помоћи лицу које се налази у хеликоптеру и коме је потребна хитна медицинска помоћ, као и ради помоћи пилоту током обављања задатка;

61) „Хитан медицински лет хеликоптером (*HEMS flight*)” је лет хеликоптера који се обавља на основу одобрења за обављање хитног медицинског превоза, ради пружање хитне медицинске помоћи, у случају када је неопходан тренутан и хитан превоз;

- а) медицинског особља;
- б) санитетског материјала (опреме, крви, органа, лекова); или
- ц) болесног или повређеног лица или другог непосредног учесника;

62) „Оперативна база за хитан медицински лет хеликоптером (*HEMS operating base*)” је аеродром на коме особље и хеликоптер за хитан медицински превоз могу да буду у стању приправности;

63) „Оперативно место за хитан медицински лет хеликоптером (*HEMS operating site*)” је место које је одабрао вођа ваздухоплова током хитног медицинског лета за коришћење дизалице, слетање и полетање;

64) „Лет хеликоптера уз коришћење хеликоптерске дизалице (*ННО лет*)” је лет хеликоптера који има одобрење да користи хеликоптерску дизалицу у сврху преноса лица и/или терета;

65) „Лет хеликоптера изнад мора уз коришћење хеликоптерске дизалице (*ННО offshore*)” је лет хеликоптера који има одобрење да користи хеликоптерску дизалицу у сврху преноса лица или терета са брода или објекта, или на брод или објекат који се налази у приобалном подручју или на самом мору;

66) „*ННО* путник” је лице које се преноси хеликоптерском дизалицом;

67) „*ННО* место” је одређено подручје на коме се обавља пренос уз коришћење хеликоптерске дизалице;

68) „Време дејства (*Hold-over time, HoT*)” је очекивано време у коме ће средство за спречавање залеђивања спречити формирање леда и иња, као и нагомилавање снега на третираним површинама авиона;

69) „Непогодна средина” означава:

- а) средину у којој:
 - (i) није могуће обавити безбедно принудно слетање услед неодговарајуће површине;
 - (ii) лица у хеликоптеру не могу бити на одговарајући начин заштићена од спољног утицаја;
 - (iii) није могуће безбедно обавити трагање и спасавање услед очекиваног излагања ризику; или
 - (iv) постоји неприхватљив ризик од угрожавања лица или имовине на земљи.
- б) следећа подручја:
 - (i) за летове изнад воде, подручје отвореног мора, северно од 45N и јужно од 45S, које је одредила надлежна власт одређене државе; и
 - (ii) делове густо насељених подручја на којима нема одговарајућих површина за безбедно принудно слетање;

70) „Тачка одлуке о слетању (*LDP*)” је тачка која се користи за одређивање могућности слетања и од које, уколико се на њој установи отказ мотора, слетање може да се безбедно настави или од које може започети поступак прекинутог слетања;

71) „Расположива дужина за слетање (*LDA*)” је дужина полетно-слетне стазе коју је, као расположиву, одредила надлежна власт државе на чијој територији се налази аеродром, а која је погодна за кретање авиона по земљи након слетања;

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

73) „Локални лет хеликоптером” је јавни авио-превоз који се обавља дању, хеликоптером чија је максимална сертифицивана маса на полетању (*MCTOM*) већа од 3.175 kg, а максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) износи девет или мање, на рутама на којима се навођење врши помоћу оријентира на земљи, а који се обавља на локалном и дефинисаном географском подручју које је наведено у оперативном приручнику;

74) „Поступци у условима смањене видљивости (*LVP*)” су поступци који се примењују на аеродрому, ради безбедног обављања лета, при прилазу у условима нижим од услова за стандардну категорију I, у условима који се разликују од услова за стандардну категорију II, у условима за категорије II и III, као и при полетањима у условима смањене видљивости;

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

76) „Коришћење ваздухоплова у условима нижим од стандардне категорије I (*LTS CAT I*)” означава инструментални прилаз и слетање у условима категорије I, са висином одлуке (*DH*) за категорију I, али са видљивошћу дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) мањом од оне која одговара висини одлуке за категорију I, али не мањом од 400 m;

77) „Максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*)” означава максималан број путничких седишта појединог ваздухоплова који је одређен за коришћење, изузев седишта за посаду, а који је наведен у оперативном приручнику. *MOPSC* може да буде једнак или мањи од максималног броја седишта који је утврђен у поступку издавања потврде о типу (*TC*), додатне потврде о типу (*STC*) или у поступку измене наведених потврда, у зависности од оперативних ограничења;

78) „Медицински путник” је медицинско особље у хеликоптеру које пружа медицинску помоћ током *HEMS* лета, укључујући, али не ограничавајући се на лекаре, медицинске сестре и помоћно медицинско особље;

79) „Ноћ” је временски период између завршетка грађанског сумрака и почетка грађанског свитања или други временски период између заласка и изласка сунца који пропише одговарајућа надлежна власт одређена од државе чланице;

80) „Наочаре за ноћно осматрање (*NVG*)” су бинокуларна направа за појачавање интензитета светлости, која се ставља на главу и побољшава могућност визуелног контакта ноћу са оријентирима на земљи;

81) „Систем за ноћно осматрање (*NVIS*)” је скуп свих елемената за успешну и безбедну употребу *NVG* током коришћења хеликоптера. Систем обухвата најмање: *NVG*, *NVIS* осветљење, хеликоптерске компоненте, обуку и континуирану пловидбеност;

82) „Погодна средина” је средина у којој:

а) је могуће да се безбедно обави принудно слетање;

б) лица у хеликоптеру могу да буду заштићена од неповољног деловања спољног утицаја; и

ц) је трагање и спасавање обезбеђено у складу са очекиваном изложеношћу опасности.

У сваком случају, они делови густо насељених подручја који имају одговарајућу површину за безбедно принудно слетање сматрају се за погодну средину;

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

84) „Члан посаде при *NVIS* летовима” је техничко особље које обавља додељене дужности у току *NVIS* лета;

85) „*NVIS* лет” је лет који се обавља ноћу, по визуелним метеоролошким условима (*VMC*), са члановима летачке посаде који користе *NVG* у хеликоптеру који је одобрен за *NVIS* летове;

86) „Летови изнад мора” су летови при којима се уобичајено већи део лета обавља изнад површине мора, према локацијама на мору или од локација на мору;

87) „Оперативно место” је место, које није аеродром, а које је одабрао оператер, пилот који управља ваздухопловом или вођа ваздухоплова, за слетање, полетање и/или превоз спољашњег терета;

88) „Лет у перформансама класе 1” је лет при коме, у случају отказа критичне погонске групе, хеликоптер има могућност да слети на растојању које одговара расположивој дужини за заустављање у полетању или да безбедно настави лет до одговарајуће површине за слетање, у зависности од тренутка у коме се квар десио;

89) „Лет у перформансама класе 2” је лет при коме, у случају отказа критичне погонске групе, хеликоптер има могућност да безбедно настави лет, изузев ако је отказ погонске групе настао на почетку полетања или при завршетку слетања, када може доћи до принудног слетања;

90) „Лет у перформансама класе 3” је лет при коме, у случају отказа критичне погонске групе у било ком тренутку лета, може да дође до принудног слетања ако се ради о хеликоптерима са више погонских група, односно долази до принудног слетања ако се ради о хеликоптеру са једном погонском групом;

91) „Оперативна контрола” означава одговорност за почетак, наставак, завршетак лета или скретање са руте у интересу безбедности;

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

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

б) *RVR* најмање 350 *m*;

93) „Авион са перформансама класе А” је вишемоторни авион на турбоелисни погон, са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет или максималном масом на полетању већом од 5.700 *kg*, као и сви вишемоторни турбомлазни авиони;

94) „Авион са перформансама класе Б” је авион на елисни погон, са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) девет или мање и максималном масом на полетању 5.700 *kg* или мање;

95) „Авион са перформансама класе Ц” је авион са клипним моторима, са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет или максималном масом на полетању већом од 5.700 *kg*;

96) „Пилот који управља ваздухопловом (*pilot-in-command*)” је пилот који је одређен да управља ваздухопловом и који је одговоран за безбедно обављање лета. У случају јавног авио-превоза, уместо израза „пилот који управља ваздухопловом” користи се израз „вођа ваздухоплова” (*commander*).

97) „Главно место пословања” је главно седиште или регистровано седиште организације у коме се обављају главне финансијске функције и оперативна контрола делатности на које се односи ова уредба;

98) „Давање приоритета инспекцијском прегледу на платформи” означава посвећеност одговарајућем делу укупног броја инспекција на платформи које обавља надлежна власт у току године, као што је објашњено у Делу-*ARO*;

99) „Место од јавног интереса (*PIS*)” је место које се користи искључиво за активности од јавног интереса;

100) „Инспекцијски преглед на платформи” представља инспекцију ваздухоплова, оспособљености летачке и кабинске посаде, као и документације за лет у циљу утврђивања усаглашености са прописаним захтевима;

101) „Рок за отклањање неисправности” је одређени период у коме ваздухоплов може да се користи са неисправном опремом;

102) „Расположива дужина у случају прекинутог полетања (*RTODAH*)” означава дужину завршног прилаза и подручја за полетање која је објављена као расположива и погодна за хеликоптере који лете у перформансама класе 1, како би се завршило прекинуто полетање.

103) „Захтевана дужина у случају прекинутог полетања (*RTODRH*)” означава захтевано хоризонтално растојање од почетка полетања до тачке потпуног заустављања хеликоптера након отказа погонске групе и прекида полетања у тачки одлуке о полетању;

104) „Видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*)” је растојање са кога пилот ваздухоплова на централној линији полетно-слетне стазе види ознаке површине полетно-слетне стазе или светла која обележавају полетно-слетну стазу или њену централну линију;

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

106) „Хидроавион” је ваздухоплов са фиксним крилима који је пројектован за полетање са воде и слетање на воду, укључујући и амфибије ако се оне користе као хидроавиони;

107) „Одвојене полетно-слетне стазе” су полетно-слетне стазе на истом аеродрому, које представљају одвојене површине за слетање. Ове полетно-слетне стазе могу да се преклапају или укрштају на такав начин да, у случају да једна полетно-слетна не може да се користи, то неће спречити планирана слетања и полетања на другој полетно-слетној стази. Свака полетно-слетна стаза мора да има засебне прилазне процедуре, засноване на одвојеним навигационим средствима;

108) „Специјални VFR лет” је VFR лет који је контрола летења одобрила да се обави у контролисаној зони, у метеоролошким условима испод VMC;

109) „Стабилни прилаз (SAP)” је прилаз који се изводи на контролисан и одговарајући начин у погледу конфигурације авиона, енергије и контроле путање лета од унапред одређене тачке или апсолутне висине/висине до тачке која се налази 50 ft изнад прага полетно-слетне стазе или тачке у којој започиње маневар равнања, ако је та тачка на већој висини;

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

111) „Тачка доношења одлуке о наставку полетања (TDP)” означава тачку која се користи за одређивање могућности полетања, а од које се, уколико је установљен отказ мотора, може прекинути полетање или се полетање може безбедно наставити;

112) „Расположива дужина за полетање авиона (TODA)” је дужина која је на располагању за залет, увећана за дужину претпоља, ако постоји;

113) „Расположива дужина за полетање хеликоптера (TODAH)” је дужина завршног прилаза и подручја за полетање, којој је придодата одговарајућа објављена дужина претпоља, предвиђена за хеликоптере (ако постоји), како би се завршило полетање;

114) „Захтевана дужина за полетање хеликоптера (TODRH)” је хоризонтално растојање од почетка полетања до тачке на којој се постижу безбедна брзина за полетање (V_{loss}), изабрана висина и позитиван градијент пењања, након препознатог отказа главног мотора на тачки доношења одлуке о наставку полетања (TDP), с преосталим моторима који раде у оквиру одобрених оперативних ограничења;

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

116) „Маса на полетању” је маса ваздухоплова, укључујући сав терет и сва лица, на почетку полетања, за хеликоптере, односно залета на полетању, за авионе;

117) „Расположива дужина залета у полетању (TORA)” је дужина полетно-слетне стазе чију је расположивост објавила држава на чијој територији се налази аеродром и која је одговарајућа за залет на земљи при полетању авиона;

118) „Техничко особље у саставу посаде” је члан посаде у јавном авио-превозу при HEMS, ННО или NVIS летовима, који не спада у летачку и кабинску посаду и коме је оператер доделио дужности у ваздухоплову или на земљи у сврху помоћи пилоту током HEMS, ННО или NVIS летова, при којима се може захтевати употреба посебне опреме у ваздухоплову;

119) „Техничке инструкције (TI)” су последње важеће издање Техничких инструкција за безбедан превоз опасног терета ваздушним путем, укључујући Додатке и Прилоге, које је одобрила и објавила Међународна организација цивилног ваздухопловства;

120) „Терет који се превози” је укупна маса путника, пртљага, робе и преносиве посебне опреме која се уноси у ваздухоплов, укључујући и баласт;

121) „NVIS лет без помоћних средстава” је, у случају NVIS летова, део VFR лета који се обавља ноћу, када члан посаде не користи NVG;

122) „Предузеће (Undertaking)” је свако физичко или правно лице, независно од тога да ли стиче добит или не, или сваки службени орган, независно од тога да ли има правну способност или не;

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

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

125) „Визуелни прилаз” је прилаз при коме један део или комплетан поступак инструменталног прилаза није завршен, а прилаз се обавља уз помоћ визуелних оријентира на земљи;

126) „Аеродром са погодним временским условима” је одговарајући аеродром за који метеоролошки извештаји или прогнозе или њихова комбинација указују да ће у току времена предвиђеног за коришћење метеоролошки услови бити на захтеваном аеродромском оперативном минимуму или изнад њега, као и да извештаји о стању површине полетно-слетне стазе указују да је могуће безбедно слетање;

127) „Закуп ваздухоплова са посадом” означава уговор који закључују оператери, на основу кога се ваздухоплов користи у складу са сертификатом ваздухопловног оператора (АОС) закуподавца;

128) „Влажна полетно-слетна стаза” је полетно-слетна стаза чија је површина покривена водом или другим средством у количини која је мања од оне која је прописана за контаминирану полетно-слетну стазу или када влажност полетно-слетне стазе изазива појаву рефлексije, али без већих површина на којима је задржана стајаћа вода.

**ЗАХТЕВИ КОЈЕ МОРАЈУ ДА ИСПУНЕ НАДЛЕЖНЕ ВЛАСТИ У ОБЛАСТИ
ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА**

ДЕО-АРО

ARO.GEN.005 Област примене

Овај анекс утврђује захтеве у погледу административних процедура и система управљања, које морају да испуне Агенција и државе чланице за примену и спровођење Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за извршење те уредбе која се односе на цивилни ваздушни саобраћај.

ГЛАВА GEN

ОПШТИ ЗАХТЕВИ

ОДЕЉАК I

Опште одредбе

ARO.GEN.115 Документација за надзор

Надлежна власт је дужна да обезбеди законске акте, стандарде, правила, техничке публикације и друга пратећа документа одговарајућем особљу, како би им омогућила да обављају своје задатке и да испуњавају своје обавезе.

ARO.GEN.120 Начини усаглашавања

а) Агенција развија прихватљиве начине усаглашавања (АМС) који могу да се користе за постизање усаглашености са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе. Када се успостави усаглашеност са прихватљивим начинима усаглашавања (АМС), онда су испуњени и одговарајући услови из правила за извршење.

б) За постизање усаглашености са правилима за извршење могу да се користе алтернативни начини усаглашавања.

ц) Надлежна власт мора да успостави систем сталне процене алтернативних начина усаглашавања које сама користи или које користе организације или лица под њеним надзором, како би утврдила усаглашеност са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе.

д) Надлежна власт процењује све алтернативне начине усаглашавања које предложи организација, у складу са ORO.GEN.120 став б), прегледом достављене документације и, ако сматра да је то неопходно, спровођењем инспекцијског прегледа организације.

Ако надлежна власт процени да су алтернативни начини усаглашавања у складу са правилима за извршење, дужна је да без одлагања:

- 1) обавести подносиоца захтева да алтернативни начин усаглашавања може да се примени и, ако је потребно, сходно томе, да измени одобрење или сертификат подносиоца захтева; и
 - 2) обавести Агенцију о садржају алтернативног начина усаглашавања, укључујући копије свих релевантних докумената;
 - 3) информисе друге државе чланице о прихваћеним алтернативним начинима усаглашавања.
- е) Ако сама надлежна власт користи алтернативне начине усаглашавања ради постизања усаглашености са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе, дужна је:
- 1) да их учини доступним свим организацијама и лицима над којима врши надзор; и
 - 2) да без одлагања обавести Агенцију.

Надлежна власт доставља Агенцији потпун опис алтернативних начина усаглашавања, укључујући све измене процедура које могу да имају утицаја, као и процену којом се показује да су испуњени захтеви из правила за извршење.

ARO.GEN.125 Обавештавање Агенције

а) Надлежна власт је дужна да, без одлагања, обавести Агенцију у случају да постоје значајни проблеми у примени Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за извршење те уредбе.

б) Надлежна власт је дужна да достави Агенцији све информације које су значајне за безбедност и које произилазе из примљених извештаја о догађајима.

ARO.GEN.135 Хитно реаговање на безбедносни проблем

а) Не доводећи у питање Упутство Европског парламента и Савета 2003/42/ЕЗ, надлежна власт је дужна да успостави систем за прикупљање, анализирање и прослеђивање информација које се тичу безбедности.

б) Агенција је дужна да примени систем адекватне анализе свих релевантних примљених информација које се тичу безбедности и да, без одлагања, проследи државама чланицама и Комисији сваку информацију, укључујући и препоруке и корективне мере које треба предузети, а које су неопходне за благовремено реаговање на безбедносни проблем који се односи на производе, делове, уређаје, лица или организације који су предмет Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за извршење те уредбе.

ц) По пријему информације наведене у ст. а) и б), надлежна власт је дужна да предузме одговарајуће мере за решавање безбедносног проблема.

д) О предузетим мерама из става ц) одмах се обавештавају сва лица и организације који су обавезни да их поштују на основу Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за извршење те уредбе. Надлежна власт је дужна да о овим мерама обавести Агенцију, као и друге државе чланице, ако је неопходно заједничко поступање више држава чланица.

ОДЕЉАК II Управљање

ARO.GEN.200 Систем управљања

а) Надлежна власт успоставља и одржава систем управљања, који мора да обухвати најмање следеће:

- 1) документоване политике и процедуре којима описује своју организацију, начин и метод за постизање усаглашености са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе. Процедуре се редовно ажурирају и служе као основни радни документи надлежне власти за све одговарајуће задатке;
- 2) довољан број особља за обављање задатака и извршавање дужности. Особље мора да буде оспособљено за извршавање задатака који су му додељени и мора да има неопходно знање, искуство, основну обуку и периодичну обуку, како би се обезбедила стална оспособљеност. Неопходно је да се успостави систем планирања расположивости особља, како би се обезбедило правилно извршавање свих задатака;
- 3) одговарајућу опрему и радни простор за обављање додељених задатака;
- 4) функцију праћења усаглашености система управљања са релевантним захтевима и праћења адекватности процедура, укључујући успостављање процеса интерне провере и процеса управљања безбедносним ризицима. Праћење усаглашености обухвата и систем повратних информација о налазима утврђеним током интерне провере, које се достављају вишем руководству надлежне власти, како би се обезбедила примена корективних мера, уколико су оне неопходне; и
- 5) лице или групу лица који су одговорни вишем руководству надлежне власти за праћење усаглашености;

б) За сваку област делатности, укључујући и систем управљања, надлежна власт именује једно или више лица која су одговорна за руковођење одговарајућим задацима.

ц) Надлежна власт успоставља процедуре за учествовање у међусобној размени потребних информација и пружање помоћи другим надлежним властима, укључујући и све налазе и накнадне мере које се предузимају као резултат надзора лица и организација који обављају делатност на територији државе чланице, али које је овластила надлежна власт друге државе чланице или којој је поднета изјава или Агенција.

д) Копије процедура које се односе на систем управљања и њихове измене, стављају се на располагање Агенцији за потребе стандардизације.

ARO.GEN.205 Додела задатака квалификованим субјектима

а) Задатке који се односе на почетну сертификацију или стални надзор лица и организација на које се односе Уредба (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за извршење те уредбе, државе чланице могу да доделе само квалификованим субјектима. При додели задатака, надлежна власт обезбеђује:

1) да је успостављен систем за почетну и сталну процену да ли су квалификовани субјекти усаглашени са Анексом V Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.

Овај систем и резултати процена морају да буду документовани.

2) да је постигнут писани споразум са квалификованим субјектом, кога су обе стране одобриле на одговарајућем нивоу руковођења, а у коме су јасно дефинисани:

(i) задаци које треба обавити;

(ii) изјаве, извештаји и евиденције које треба обезбедити;

(iii) технички услови које треба испунити за обављање ових задатака;

(iv) повезана подручја одговорности; и

(v) заштита информација прибављених приликом вршења ових задатака.

б) Надлежна власт обезбеђује да процес интерне провере и процес управљања безбедносним ризиком, који се захтевају сходно ARO.GEN.200 став а) тачка 4), обухватају све задатке сертификације или сталног надзора који се обављају у њено име.

ARO.GEN.210 Промене у систему управљања

а) Надлежна власт мора да има систем којим се утврђују промене које утичу на њену способност да обавља задатке и извршава своје дужности, како је одређено у Уредби (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе. Овај систем омогућава надлежној власти да предузме одговарајуће мере којима се обезбеђује да њен систем управљања и даље буде одговарајући и делотворан.

б) Надлежна власт благовремено врши промену система управљања, услед било које измене Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за извршење те уредбе, како би се обезбедила делотворна примена.

ц) Надлежна власт обавештава Агенцију о променама које утичу на њену способност да обавља задатке и извршава своје дужности, како је одређено у Уредби (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе.

ARO.GEN.220 Вођење евиденције

а) Надлежна власт успоставља систем вођења евиденције који омогућава одговарајуће чување, приступ и поузданост праћења:

1) документованих политика и процедура система управљања;

2) обуке, оспособљености и овлашћења њеног особља;

3) додељених задатака, обухватајући елементе наведене у ARO.GEN.205, као и појединости додељених задатака;

4) процеса сертификације и сталног надзора сертификованих организација;

5) поступка давања изјава и сталног надзора над организацијама које су доставиле изјаву;

6) детаља о обукама које су спровеле сертификоване организације и, ако је применљиво, евиденција која се односи на *FSTD* који су коришћени за такву обуку;

7) надзора над лицима и организацијама који обављају делатност на територији државе чланице, али који су надзирани или сертификовани од стране надлежне власти друге државе чланице или Агенције, у складу са договором између ових власти;

8) надзора над оператерима који обављају некомерцијалне летове ваздухопловима који нису сложени моторни ваздухоплови;

9) процена и обавештавања Агенције о алтернативним начинима усаглашавања, које су предложиле организације које су предмет сертификације, као и процена алтернативних начина усаглашавања које користи сама надлежна власт;

10) налаза, корективних мера и датума окончања мера;

- 11) предузетих принудних мера;
- 12) безбедносних информација и накнадних мера; и
- 13) коришћења одредби о флексибилности у складу са чланом 14. Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.

б) Надлежна власт води листу свих сертификата које је издала организацијама и достављених изјава.

ц) Евиденција се чува најмање онај период који је наведен у овој уредби. Ако таква одредба не постоји, евиденција се чува најмање пет година, у складу са одговарајућим прописом о чувању података.

ОДЕЉАК III

Надзор, сертификација и предузимање законских мера

ARO.GEN.300 Надзор

а) Надлежна власт врши проверу:

- 1) усаглашености са захтевима који се односе на организације пре него што се организацији изда сертификат или одобрење, у зависности шта је одговарајуће;
- 2) сталне усаглашености организације коју је сертифицивала или која јој је доставила изјаву са применљивим захтевима;
- 3) сталне усаглашености оператера који обавља некомерцијално летење ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов са применљивим захтевима; и
- 4) примене одговарајућих безбедносних мера које је надлежна власт наложила у складу са ARO.GEN.135 ст. ц) и д);

б) Ова провера мора да:

- 1) буде подржана документацијом, која је посебно намењена особљу задуженом за безбедносни надзор, са упутством за извршење њихових задатака;
- 2) омогућава увид релевантним лицима и организацијама у резултате безбедносног надзора;
- 3) буде заснована на проверама и инспекцијама, укључујући инспекције на платформи и ненајављене инспекције; и
- 4) пружи надлежној власти потребне доказе у случају када се захтева предузимање даљих мера, укључујући мере предвиђене у ARO.GEN.350 и ARO.GEN.355.

ц) Обим надзора који је одређен у ст. а) и б) узима у обзир резултате раније спроведених надзора и приоритете безбедности.

д) Не доводећи у питање надлежности држава чланица и њихове обавезе наведене у ARO.RAMP, обим надзора над делатностима, које на територији државе чланице обављају лица или организације са седиштем или пребивалиштем у другој држави чланице, одређују се на основу приоритета безбедности, као и на основу раније спроведених надзора.

е) Ако делатност лица или организација обухвата више држава чланица или Агенцију, надлежна власт одговорна за надзор из става а) може да се сагласи да надзорне обавезе извршава надлежна власт државе чланице у којој се делатност обавља или Агенција. Свако лице или организација, који су предмет оваквог споразума, обавештавају се о постојању таквог споразума и његовом обиму.

ф) Надлежна власт прикупља и обрађује све информације које сматра корисним за надзор, укључујући и инспекције на платформи и ненајављене инспекције.

ARO.GEN.305 Програм надзора

а) Надлежна власт утврђује и редовно ажурира програм надзора који обухвата надзорне активности захтеване у ARO.GEN.300 и ARO.RAMP.

б) За организације које сертифиције надлежна власт, програм надзора се припрема узимајући у обзир специфичну природу организације, сложеност њених делатности, резултате претходних сертификација и/или надзора који се захтевају у ARO.GEN и ARO.RAMP и заснива се на процени повезаних ризика. За сваки планирани надзорни циклус програм надзора мора да обухвати:

- 1) провере и инспекције, укључујући инспекције на платформи и ненајављене инспекције, по потреби; и
- 2) састанке одговорног руководиоца и надлежне власти, како би се обезбедило узајамно обавештавање о значајним питањима.

ц) Планирани циклус надзорних активности над организацијама које је сертифицивала надлежна власт се одвија у периоду који није дужи од 24 месеца.

Планирани циклус надзорних активности може да буде скраћен ако постоји доказ да је умањен ниво безбедности организације.

Планирани циклус надзорних активности може да се продужи на највише 36 месеци ако је надлежна власт утврдила да у току претходна 24 месеца:

- 1) организација је показала ефикасност у уочавању опасности по безбедност и у управљању повезаним ризицима;
- 2) организација је стално показивала, сходно ORO.GEN.130, да има потпуну контролу над свим променама;
- 3) није било утврђених налаза нивоа 1; и
- 4) све корективне мере су примењене у року који је прихваћен или који је продужила надлежна власт, на начин који је дефинисан у ARO.GEN.350 став д) тачка 2).

Планирани циклус надзорних активности може да буде даље продужен на највише 48 месеци ако је, поред горе наведеног, организација успоставила, а надлежна власт одобрила ефикасан систем сталног извештавања надлежне власти о нивоу безбедности и усаглашености организације са прописима.

д) За организације које су надлежној власти доставиле изјаву о својој делатности утврђује се програм надзора који узима у обзир посебну природу организације, сложеност њене делатности и резултате претходних надзора и који се заснива на процени повезаних ризика. Програм надзора обухвата одите и инспекције, укључујући, по потреби, инспекцију на платформи и ненајављене инспекције;

е) За имаоце дозвола, сертификата, овлашћења или потврда које је издала надлежна власт, програм надзора обухвата инспекције, укључујући, по потреби, и ненајављене инспекције.

ф) Програм надзора обухвата и евиденцију о датумима када су провере, инспекције и састанци заказани, као и када су те провере, инспекције и састанци обављени.

ARO.GEN.310 Поступак првог издавања сертификата – организације

а) По пријему захтева организације за прво издавање сертификата, надлежна власт проверава усаглашеност организације са применљивим захтевима. При провери може се узети у обзир и изјава наведена у ORO.AOC.100 став б).

б) Ако је установила да је организација усаглашена са применљивим захтевима, надлежна власт издаје сертификат, као што је предвиђено у Додацима I и II. Сертификат се издаје са неограниченим роком важења. Права и обим делатности које је организација овлашћена да врши, наводе се у условима одобрења, који се дају у прилогу сертификата.

ц) Како би организација могла да примени промене за које се не захтева да буду претходно одobreне од надлежне власти, у складу са ORO.GEN.130, она подноси надлежној власти на одобрење процедуру у којој се дефинише обим таквих промена, описује начин спровођења промена и обавештавања о њима.

ARO.GEN.330 Промене – организације

а) По пријему захтева за увођење промене за коју је потребно претходно одобрење надлежне власти, пре издавања одобрења надлежна власт утврђује да ли је организација усаглашена са применљивим захтевима.

Надлежна власт одређује услове под којима организација може да обавља делатност током промене, изузев ако утврди да је потребно да се сертификат организације суспендује.

Након што се увери да је организација усаглашена са применљивим захтевима, надлежна власт одобрава промену.

б) Не доводећи у питање било које додатне принудне мере, ако организација примењује промене за које је потребно претходно одобрење, а при том није прибавила одобрење надлежне

власти на начин који је прописан у ставу а), надлежна власт суспендује, ограничава или ставља ван снаге сертификат организације.

ц) За промене за које није потребно претходно одобрење, надлежна власт процењује информације садржане у обавештењу које је доставила организација, у складу са ORO.GEN.130, како би се утврдила усаглашеност са применљивим захтевима. У случају неусаглашености, надлежна власт:

- 1) обавештава организацију о неусаглашености и захтева даље промене; и
- 2) у случају налаза нивоа 1 или нивоа 2, поступа у складу са ARO.GEN.350.

ARO.GEN.345 Изјава организације

а) Након пријема изјаве организације која обавља или намерава да обавља делатност за коју се захтева достављање изјаве, надлежна власт утврђује да ли изјава садржи све информације које су захтеване у Делу-ORO и потврђује организацији да је примила изјаву.

б) Ако изјава не садржи захтеване информације или садржи информације које указују неусаглашеност са применљивим захтевима, надлежна власт обавештава организацију о тој неусаглашености и захтева додатне информације. Ако сматра да је то неопходно, надлежна власт врши преглед организације. Ако је неусаглашеност потврђена, надлежна власт предузима мере које су наведене у ARO.GEN.350.

ARO.GEN.350. Налази и корективне мере – организације

а) Надлежна власт која врши надзор, у складу са ARO.GEN.300 став а), мора да има систем за анализу налаза ради утврђивања њиховог утицаја на безбедност.

б) Налаз нивоа 1 надлежна власт издаје ако је установљена значајна неусаглашеност процедура, приручника организације, услова одобрења, сертификата или садржине изјаве са применљивим захтевима садржаним у Уредби (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе, а која умањује безбедност или озбиљно угрожава безбедност лета.

Налаз нивоа 1 утврђује се и:

- 1) ако се надлежној власти не омогући приступ објектима организације, на начин који је прописан у ORO.GEN.140, у редовно радно време и после два захтева упућена писаним путем;
- 2) ако је стицање и одржавање важења сертификата организације извршено на основу поднетих фалсификованих докумената;
- 3) ако постоји доказ о злоупотреби или неовлашћеној употреби сертификата организације; и
- 4) ако не постоји одговорни руководиоца.

ц) Налаз нивоа 2 надлежна власт утврђује ако је установљена неусаглашеност процедура, приручника организације, услова одобрења или сертификата или садржине изјаве са применљивим захтевима садржаним у Уредби (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе, а која може да умањи безбедност или да угрози безбедност лета.

д) Ако је у току надзора или на други начин утврђен налаз, надлежна власт је дужна, не доводећи у питање додатне мере које се захтевају на основу Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за извршење те уредбе, да писаним путем обавести организацију о том налазу и да захтева предузимање корективне мере за утврђену неусаглашеност. Ако је потребно, надлежна власт обавештава државу у којој је ваздухоплов регистрован.

- 1) У случају налаза нивоа 1 надлежна власт одмах предузима меру забране или ограничења обављања делатности и, ако је потребно, меру стављања ван снаге сертификата или посебног одобрења, њихово ограничење или потпуну или делимичну суспензију, у зависности од обима налаза нивоа 1, све док организација успешно не предузме корективне мере.
- 2) У случају налаза нивоа 2 надлежна власт:
 - (i) одобрава организацији рок за спровођење корективних мера који одговара природи налаза, а који не може да буде дужи од три месеца. На крају овог периода, у зависности од природе налаза, надлежна власт може да продужи овај тромесечни рок под условом да постоји задовољавајући план корективних мера који је одобрила надлежна власт; и

(ii) процењује корективне мере и план примене које је предложила организација и прихвата их ако на основу процене закључи да су одговарајући за отклањање неусаглашености.

3) Ако организација не поднесе прихватљив план корективних мера или не примени корективне мере у року који је надлежна власт прихватила или продужила, налаз се мења у налаз нивоа 1 и предузимају се мере наведене у ставу д) тачка 1).

4) Надлежна власт евидентира све налазе које је утврдила или о којима је обавештена и, ако постоје, све принудне мере које је применила, као и све корективне мере и датуме окончања мера у вези са налазима.

е) Не доводећи у питање било које додатне принудне мере, ако власт државе чланице, поступајући на основу ARO.GEN.300 став д), утврди да организација коју је сертифицивала надлежна власт друге државе чланице или којој је поднета изјава или коју је сертифицивала Агенција није усаглашена са примењивим захтевима садржаним у Уредби (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе, она о томе обавештава надлежну власт и указује на ниво налаза.

ARO.GEN.355 Налази и предузимање законских мера – лица

а) Ако надлежна власт која је одговорна за надзор у складу са ARO.GEN.300 став а) у току надзора или на други начин утврди да лице које је ималац дозволе, сертификата, овлашћења или потврде издате у складу са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе, није усаглашено са применљивим захтевима, надлежна власт поступа у складу са ARA.GEN.355 ст. а) - д) из Анекса VI (*Part - ARA*) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 290/2012.

б) Ако се у току надзора или на други начин утврди неусаглашеност са примењивим захтевима оних лица која подлежу захтевима из Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за извршење те уредбе, а која нису имаоци дозволе, сертификата, овлашћења или потврде издате у складу са том уредбом и правилима за извршење те уредбе, надлежна власт, која је установила неусаглашеност, предузима све неопходне законске мере како би се спречила даља неусаглашеност.

ГЛАВА OPS

ДЕЛАТНОСТИ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ

ОДЕЉАК I

Сертификација оператора који обављају јавни авио-превоз

ARO.OPS.100 Издавање сертификата ваздухопловног оператора

а) Надлежна власт издаје сертификат ваздухопловног оператора (*AOC*) ако је установила да је оператор испунио услове наведене у ORO.AOC.100.

б) Сертификат садржи одговарајуће оперативне спецификације.

ARO.OPS.105 Споразуми о подели кода

Приликом разматрања безбедносних аспеката споразума о подели кода, који укључује оператора из треће земље, надлежна власт је дужна:

- 1) након провере коју је спровео оператор, сходно ORO.AOC.115, да се увери да оператор из треће земље испуњава применљиве *ICAO* стандарде;
- 2) да сарађује са надлежном влашћу државе оператора из треће земље, ако је неопходно.

ARO.OPS.110 Уговори о закупу

а) Надлежна власт даје сагласност на уговор о закупу ако је уверена да је оператор, који је сертифициван у складу са Анексом III (*Део-ORO*), усклађен са:

- 1) ORO.AOC.110 став д), за ваздухоплове из треће земље, узете у закуп без посаде;
- 2) ORO.AOC.110 став ц), за ваздухоплове узете у закуп са посадом од оператора из треће земље;
- 3) ORO.AOC.110 став е), за ваздухоплове дате у закуп без посаде било ком оператору;

- 4) одговарајућим захтевима који се односе на континуирану пловидбеност и ваздухопловне делатности, за ваздухоплове узете у закуп без посаде и регистроване у ЕУ, као и за ваздухоплове узете у закуп са посадом, од оператера из ЕУ;
- б) Сагласност на уговор о узимању у закуп ваздухоплова са посадом суспендује се или ставља ван снаге:
- 1) ако је АОС закуподавца или закупца суспендован или стављен ван снаге;
 - 2) ако је закуподавцу забрањено летење на основу Уредбе Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 2111/2005.
- ц) Сагласност на уговор о узимању у закуп ваздухоплова без посаде, суспендује се или ставља ван снаге ако је суспендована или стављена ван снаге потврда о пловидбености ваздухоплова.
- д) Када јој је поднет захтев за издавање претходне сагласности на уговор о давању ваздухоплова у закуп без посаде, у складу са ОРО.АОС.110 став е), надлежна власт обезбеђује:
- 1) правилну координацију са надлежном влашћу одговорном за стални надзор над ваздухопловом, у складу са Уредбом Комисије (ЕЗ) бр. 2042/2003, или за коришћење ваздухоплова, ако није реч о истој власти;
 - 2) правовремено брисање ваздухоплова из АОС-а оператера.

ОДЕЉАК II Одобрења

ARO.OPS.200 Поступак издавања посебног одобрења

- а) По пријему захтева за издавање посебног одобрења или његове измене, надлежна власт разматра захтев у складу са одговарајућим захтевима из Анекса V (Део-SPA) и, ако је потребно, спроводи одговарајућу проверу оператера.
- б) Кад утврди да је оператер показао усаглашеност са применљивим захтевима, надлежна власт издаје одобрење или врши његову измену. Одобрење се наводи у:
- 1) оперативним спецификацијама које су утврђене у Додатку II, у случају јавног авио-превоза; или
 - 2) листи посебних одобрења која је утврђена у Додатку V, у случају некомерцијалног летења.

ARO.OPS.205 Одобрење листе минималне опреме

- а) По пријему захтева оператера за издавање првог одобрења листе минималне опреме (MEL) или за њену измену, пре издавања одобрења надлежна власт разматра сваку ставку на коју се листа односи, како би утврдила усаглашеност са применљивим захтевима.
- б) Надлежна власт одобрава процедуру оператера за продужење применљивих рокова за отклањање неисправности категорија Б, Ц и Д, ако оператер докаже да су испуњени услови који су наведени у ОРО.MLR.105 став ф) и ако су они потврђени од стране надлежне власти.
- ц) Надлежна власт одобрава, за сваки појединачни случај, коришћење ваздухоплова изван ограничења листе минималне опреме (MEL), али у оквиру главне листе минималне опреме (MMEL), ако је оператер доказао испуњеност услова наведених у ОРО.MLR.105 и ако су они потврђени од стране надлежне власти.

ARO.OPS.210 Одређивање локалног подручја

Надлежна власт може да одреди локално подручје за потребе испуњења захтева који се односе на обуку и проверу летачке посаде.

ARO.OPS.215 Одобрење за коришћење хеликоптера у непогодној средини која се налази изван густо насељеног подручја

- а) Држава чланица одређује подручја у којима хеликоптер може да се користи без осигуране могућности безбедног принудног слетања, као што је наведено у CAT.POL.H.420.
- б) Пре издавања одобрења наведеног у CAT.POL.H.420 надлежна власт разматра разлоге због којих је оператер спречен да користи одговарајуће критеријуме у погледу перформанси.

ARO.OPS.220 Одобрење за коришћење хеликоптера до или из места од јавног интереса

Одобрење наведено у CAT.POL.H.225 садржи листу места од јавног интереса које је одредио оператер, а на која се одобрење односи.

ARO.OPS.225 Одобрење за летове ка изолованим аеродромима

Одобрење које је наведено у CAT.OP.MPA.106 садржи листу аеродрома које је одредио оператер, а на које се одобрење односи.

ARO.OPS.230 Утврђивање ометајућих распореда

У сврху ограничења времена летења, а у складу са дефиницијама „раног типа” и „касног типа” садржаним у ORO.FTL.105 из Анекса III, надлежна власт утврђује који се од два типа ометајућих распореда примењује на оператере који су под његовим надзором.

ARO.OPS.235 Одобрење распореда радног времена

а) Надлежна власт одобрава распоред радног времена који је предложио оператер који обавља јавни авио-превоз ако оператер покаже усаглашеност са Уредбом (ЕУ) бр. 216/2008 и Главом *FTL* Анекса III ове уредбе.

б) Ако распоред радног времена који је предложио оператер није у складу са примењивим сертификационим захтевима које је прописала Агенција, надлежна власт примењује поступак из члана 22. став 2. Уредбе (ЕУ) бр. 216/2008.

ц) Ако распоред радног времена чланова посаде који је предложио оператер није у складу са примењивим правилима за извршење, надлежна власт примењује поступак из члана 14. став 6. Уредбе (ЕУ) бр. 216/2008.

д) После примене одобрених одступања или изузетака, врши се накнадна процена како би се утврдило да ли таква одступања и изузетке треба потврдити или изменити. Надлежна власт и Агенција обављају независну процену на основу информација које је доставио оператер. Процена мора да буде сразмерна, транспарентна и заснована на научним принципима и знању.

ГЛАВА RAMP

ИНСПЕКЦИЈСКИ ПРЕГЛЕДИ НА ПЛАТФОРМИ КОЈИ СЕ ОБАВЉАЈУ НА ВАЗДУХОПЛОВИМА ОПЕРАТЕРА КОЈИ СУ ПОД РЕГУЛАТОРНИМ НАДЗОРОМ ДРУГЕ ДРЖАВЕ

ARO.RAMP.005 Област примене

Ова глава одређује захтеве које треба да испуни надлежна власт или Агенција приликом извршавања задатака и дужности који се односе на инспекцијски преглед ваздухоплова на платформи, кога користи оператер из треће земље или ваздухоплова кога користи оператер који је под регулаторним надзором друге државе чланице, када слети на аеродром који се налази на територији на којој се примењују одредбе Уговора.

ARO.RAMP.100 Опште одредбе

а) Ваздухоплов, као и његова посада, подлежу инспекцијском прегледу у погледу оних захтева који се на њих примењују.

б) Поред обављања инспекцијског прегледа на платформи, као саставног дела програма надзора који је установљен на основу ARO.GEN.305, надлежна власт спроводи и инспекцијски преглед на платформи оних ваздухоплова за које се сумња да не испуњавају применљиве захтеве.

ц) Приликом израде програма надзора на основу ARO.GEN.305, надлежна власт утврђује годишњи програм за спровођење инспекцијских прегледа ваздухоплова на платформи. Овај програм мора:

- 1) да се заснива на методологији прорачуна којом се узимају у обзир информације из претходног периода о броју оператера и природи њихове делатности, броју њиховог слетања на аеродроме, као и безбедносни ризици; и

2) да омогући надлежној власти да одреди, као приоритет, вршење инспекцијских прегледа оних ваздухоплова који се налазе на листи наведеној у ARO.RAMP.105 став а).

д) Ако је неопходно, Агенција обавља инспекцијске прегледе ваздухоплова на платформи, у сарадњи са државом чланицом на чијој територији се врши инспекцијски преглед, како би утврдила усаглашеност са применљивим захтевима у циљу:

- 1) обављања послова сертификације за које је Агенција овлашћена на основу Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008;
- 2) стандардизације држава чланица; или
- 3) провере организација како би се утврдила усаглашеност са применљивим захтевима у потенцијално небезбедним ситуацијама.

ARO.RAMP.105 Критеријуми за одређивање приоритета

а) Агенција доставља надлежној власти листу оператора или ваздухоплова за које је установљено да представљају потенцијални ризик, како би се одредио приоритет у спровођењу инспекцијског прегледа на платформи.

б) Ова листа садржи:

- 1) оператере ваздухоплова који се налазе на листи на основу анализе података у складу са ARO.RAMP.150 став б) тачка 4);
- 2) оператере или ваздухоплове о којима је Агенцију обавестила Европска комисија, а који су одређени на основу:
 - (i) мишљења Комитета за ваздухопловну безбедност (ASC), у смислу примене Уредбе (ЕЗ) бр. 2111/2005, о неопходности накнадних провера у циљу делотворне усаглашености са одговарајућим безбедносним стандардима, кроз обављање инспекцијског прегледа на платформи; или
 - (ii) информација које је Европска комисија прибавила од државе чланице на основу члана 4. став 3. Уредбе (ЕЗ) бр. 2111/2005;
- 3) ваздухоплове које, на територији која подлеже одредбама Уговора, користе оператори наведени у Анексу Б листе оператора којима је забрањено летење на основу Уредбе (ЕЗ) бр. 2111/2005;
- 4) ваздухоплове које користе оператори који су сертификовани у држави која врши регулаторни надзор над операторима наведеним у листи из тачке 3) овог става;
- 5) ваздухоплове које користе оператори из треће земље који први пут обављају летове ка, у или са територије на коју се односе одредбе Уговора или чије је овлашћење, које је издато у складу са ART.GEN.205, ограничено или обновљено после суспензије или стављања ван снаге;

ц) Листа се формира у складу са процедуром коју је установила Агенција, после сваког ажурирања листе Заједнице у којој су наведени оператори којима је забрањено летење на основу Уредбе (ЕЗ) бр. 2111/2005, а најмање једанпут у четири месеца.

ARO.RAMP.110 Прикупљање информација

Надлежна власт прикупља и обрађује све информације које сматра корисним за обављање инспекцијског прегледа на платформи.

ARO.RAMP.115 Оспособљеност инспектора који обављају инспекцијски преглед на платформи

а) Надлежна власт и Агенција морају да имају оспособљене инспекторе за спровођење инспекцијских прегледа на платформи.

б) Инспектори који обављају инспекцијски преглед на платформи морају да:

- 1) имају неопходно образовање из области ваздухопловства и практично знање из оне области у којој ће вршити инспекцијски надзор;
- 2) успешно заврше:
 - (i) одговарајућу посебну теоријску и практичну обуку за једну или више следећих области инспекцијског надзора:
 - А) пилотска кабина;

Б) безбедност путничке кабине;

Ц) стање ваздухоплова;

Д) терет;

(ii) одговарајућу обуку на радном месту коју спроводи старији инспектор за инспекцијски преглед ваздухоплова на платформи, кога је одредила надлежна власт или Агенција;

3) одржавају своју оспособљеност тако што похађају периодичну обуку и обављају најмање 12 инспекција у периоду од 12 месеци.

ц) Обуку наведену у ставу б) тачка 2) подтачка (i) врши надлежна власт или организација за обуку која је одобрена у складу са ARO.RAMP.120 став а).

д) Агенција израђује и одржава програм обуке и промовише организовање обука и семинара за инспекторе, како би се унапредило разумевање и једнообразна примена одредаба ове главе.

е) Агенција је дужна да омогући и координира програм размене инспектора како би се инспекторима омогућило да стекну практично искуство и да учествују у усаглашавању процедура.

ARO.RAMP.120 Одобравање организација за обуку

а) Надлежна власт одобрава организацију за обуку чије је главно место пословања на територији те државе чланице ако утврди да организација за обуку испуњава следеће услове:

1) да је одређен руководилац обуке, који има одговарајуће способности руковођења, како би се обезбедило да се обука спроводи у складу са применљивим захтевима;

2) да има на располагању простор за спровођење обуке и опрему која одговара врсти обуке коју спроводи;

3) да врши обуку на основу програма који је утврдила Агенција, у складу са ARO.RAMP.115 став д);

4) да користи оспособљене инструкторе за обуку.

б) Ако то захтева надлежна власт, проверу усклађености и трајне усаглашености са захтевима из става а) врши Агенција.

ц) Организација за обуку може да буде одобрена за пружање једне или више следећих врста обуке:

1) почетна теоријска обука;

2) почетна практична обука;

3) периодична обука.

ARO.RAMP.125 Спровођење инспекцијског прегледа на платформи

а) Инспекцијски преглед на платформи се врши на стандардизован начин, при чему се користи образац који је дат у Додатку III или Додатку IV.

б) Приликом вршења инспекцијског прегледа на платформи инспектори морају да настоје да избегну неоправдано кашњење ваздухоплова који је предмет инспекције.

ц) По завршетку инспекцијског прегледа на платформи, вођа ваздухоплова или, у његовом одсуству, други члан летачке посаде или представник оператера, мора да буде обавештен о резултатима инспекцијског прегледа на платформи, користећи образац дат у Додатку III.

ARO.RAMP.130 Категоризација налаза

За сваку ставку која је предмет инспекције, постоје три категорије могуће неусаглашености са примењивим захтевима, које се сматрају налазима. Налази се категоришу на следећи начин:

1) налаз категорије 3 је свака утврђена значајна неусаглашеност са примењивим захтевима или са условима наведеним у сертификату, која има велики утицај на безбедност;

2) налаз категорије 2 је свака утврђена неусаглашеност са примењивим захтевима или са условима наведеним у сертификату, која има значајан утицај на безбедност;

3) налаз категорије 1 је свака утврђена неусаглашеност са примењивим захтевима или са условима наведеним у сертификату, која има мањи утицај на безбедност.

ARO.RAMP.135 Накнадне мере у вези са налазима

а) За налазе категорије 2 и 3 надлежна власт или, по потреби, Агенција:

- 1) писаним путем обавештава оператора о налазу, укључујући и захтев за достављање доказа о спроведеним корективним мерама; и
- 2) обавештава надлежну власт државе оператора или, ако је потребно, државе у којој је ваздухоплов регистрован и која је издавалац дозволе летачког особља. Ако је потребно, надлежна власт или Агенција захтевају од њих потврду да прихватају корективне мере које је предузео оператор у складу са ARO.GEN.350 или ARO.GEN.355.

б) Поред наведеног у ставу а), у случају налаза категорије 3, надлежна власт одмах предузима следеће хитне мере:

- 1) ограничава летење ваздухоплова;
- 2) захтева хитне корективне мере;
- 3) приземљује ваздухоплов у складу са ARO.RAMP.140; или
- 4) уводи тренутну забрану летења у складу са чланом 6. Уредбе (ЕЗ) бр. 2111/2005.

ц) Ако Агенција утврди налаз категорије 3, дужна је да од надлежне власти државе на чију је територију ваздухоплов слетео, захтева да предузме одговарајуће мере у складу са ставом б).

ARO.RAMP.140 Приземљење ваздухоплова

а) У случају налаза категорије 3, ако се чини да се ваздухопловом намерава обавити лет или постоји вероватноћа за то, а оператор или власник ваздухоплова није спровео корективне мере, надлежна власт је дужна:

- 1) да обавести вођу ваздухоплова или оператора да, до наредног обавештења, није дозвољено започињање лета ваздухоплова; и
- 2) да приземљи ваздухоплов.

б) Надлежна власт државе на чијој је територији ваздухоплов приземљен одмах обавештава надлежну власт државе оператора и, ако је потребно, надлежну власт државе у којој је ваздухоплов регистрован, као и Агенцију, у случају да приземљени ваздухоплов користи оператор из треће земље.

ц) Надлежна власт је дужна да, у сарадњи са државом оператора или државом у којој је ваздухоплов регистрован, одреди потребне услове под којима се дозвољава полетање ваздухоплова.

д) Ако неусаглашеност има утицаја на важење потврде о пловидбености ваздухоплова, надлежна власт укида меру приземљења ако оператор достави доказ:

- 1) да је поново успостављена усклађеност са применљивим захтевима;
- 2) да је прибавио дозволу за лет у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012, за ваздухоплове регистроване у држави чланици;
- 3) да је прибавио дозволу за лет или други једнако ваљани документ који је издала држава у којој је ваздухоплов регистрован или држава оператора, ако се ради о ваздухоплову који је регистрован у трећој земљи, а кога користи оператор из ЕУ или оператор из треће земље; и
- 4) да је прибавио, ако је потребно, одобрење трећих земаља преко којих се лет обавља.

ARO.RAMP.145 Извештавање

а) Информације које су прикупљене у складу са ARO.RAMP.125 став а) уносе се у централизовану базу података наведену у ARO.RAMP.150 став б) тачка 2), у року од 21 календарског дана од обављене инспекције.

б) Надлежна власт или Агенција уносе у централизовану базу података све информације које могу да буду од користи за примену Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за извршење те уредбе, као и за извршење задатака који су додељени Агенцији овим анексом, укључујући и одговарајуће информације наведене у ARO.RAMP.110.

ц) Ако информације наведене у ARO.RAMP.110 указују на постојање потенцијалног угрожавања безбедности, те информације се, без одлагања, достављају свим надлежним властима и Агенцији.

д) Ако је информацију која се тиче недостатка ваздухоплова надлежној власти доставио појединац, из информације наведене у ARO.RAMP.110 и ARO.RAMP.125 став а) изостављају се подаци који могу да открију извор ове информације.

ARO.RAMP.150 Задаци Агенције који се тичу координације

а) Агенција управља и користи средства и процедуре потребне за чување и размену:

- 1) информација наведених у ARO.RAMP.145, користећи обрасце наведене у Додатку III и Додатку IV; и
- 2) информација које су доставиле треће земље или међународне организације са којима је ЕУ потписала одговарајуће споразуме или са којима је Агенција закључила одговарајуће аранжмане у складу са чланом 27. став 2. Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.

б) Ово управљање подразумева следеће задатке:

- 1) чување података прибављених од држава чланица, а који се тичу безбедности у вези ваздухоплова који слећу на аеродроме који се налазе на територији на којој се примењују одредбе Уговора;
- 2) развој, одржавање и стално ажурирање централизоване базе података, која садржи све информације наведене у ставу а) тач. 1) и 2);
- 3) спровођење неопходних промена и унапређење базе података;
- 4) анализирање података из централизоване базе података и других одговарајућих информација које се тичу безбедности ваздухоплова и оператора и, на основу тога:
 - (i) саветовање Комисије и надлежне власти о хитним мерама или накнадним мерама;
 - (ii) пријављивање Комисији и надлежним властима потенцијалних проблема који се тичу безбедности;
 - (iii) предлагање заједничких мера Комисији и надлежним властима, ако је то потребно из разлога безбедности, као и осигуравање координације тих мера на техничком нивоу;
- 5) сарадња са другим европским институцијама и органима, међународним организацијама и надлежним властима трећих земаља у погледу размене информација.

ARO.RAMP.155 Годишњи извештај

Агенција припрема и подноси Комисији годишњи извештај о систему инспекцијског прегледа на платформи, који садржи најмање следеће податке:

- а) статус напретка система;
- б) статус обављених инспекција у току године;
- ц) анализу резултата обављених инспекција уз навођење категорије налаза;
- д) мере спроведене у току године;
- е) предлоге за даље унапређење система инспекцијског прегледа на платформи; и
- ф) прилоге који садрже листу обављених инспекција, разврстаних по држави у којој се обављају летови, типу ваздухоплова, оператору или квантитативној процени за сваку ставку.

ARO.RAMP.160 Информисање јавности и заштита података

а) Државе чланице користе информације прибављене на основу ARO.RAMP.105 и ARO.RAMP. 145 само за потребе Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за извршење те уредбе, а те информације морају да заштите на одговарајући начин.

б) Агенција објављује годишњи извештај са обједињеним информацијама, који мора да буде доступан јавности и да садржи анализу информација прибављених у складу са ARO.RAMP.145. Извештај мора да буде једноставан и лак за разумевање, при чему се не сме открити извор информација.

СЕРТИФИКАТ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОПЕРАТЕРА
(Листа овлашћења ваздухопловног оператора)

Врста делатности: Јавни авио-превоз (*CAT*) ☐ Путници; ☐ Терет
☐ Остало ⁽¹⁾

Посебне комерцијалне делатности (*SPO*) ☐ ⁽²⁾

5	Држава оператора ⁽³⁾ Орган издавања ⁽⁴⁾	⁽⁵⁾
<i>AOC</i> ⁽⁶⁾ :	Назив оператора ⁽⁷⁾	Подаци за оперативни контакт: ⁽⁹⁾
	Пословни назив ⁽⁸⁾	Контакт подаци, на основу којих се, без непотребног одлагања, може контактирати оперативно руководство, наведени су ⁽¹²⁾
	Адреса оператора ⁽¹⁰⁾ :	
	Телефон ⁽¹¹⁾ : Факс: <i>E-mail</i> :	
Овим сертификатом се потврђује да је ⁽¹³⁾ овлашћен да обавља јавни авио-превоз, на начин који је утврђен у приложеним оперативним спецификацијама, у складу са оперативним приручником, Анексом IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење.		
Датум издавања ⁽¹⁴⁾ :	Име и потпис ⁽¹⁵⁾ : Звање:	

- (1) Навести други вид транспорта.
- (2) Навести врсту делатности, нпр. пољопривреда, грађевинарство, фотографисање, премеравање, осматрање и извиђање, рекламирање.
- (3) Заменили називом државе оператора.
- (4) Заменили навођењем надлежне власти - издаваоца.
- (5) Попуњава надлежна власт.
- (6) Број сертификата који је издала надлежна власт.
- (7) Заменили регистрованим пословним именом оператора.
- (8) Скраћено пословно име оператора, ако се разликује. Испред скраћеног пословног имена уписати „*Db*а” (скраћеница за „*Doing business as*” – послује под именом).
- (9) Контакт подаци обухватају бројеве телефона и факса, укључујући позивни број државе и *e-mail* адресу (ако постоји) на које се, без непотребног одлагања, може контактирати оперативно руководство у вези са летачком делатношћу, пловидбеношћу, оспособљеношћу летачке и кабинске посаде, опасним теретом и, по потреби, другим питањима.
- (10) Адреса главног места пословања оператора.
- (11) Бројеви телефона и факса главног места пословања оператора, укључујући позивни број. Уписати *e-mail* адресу, ако постоји.
- (12) Уписује се контролисани документ који се налази у ваздухоплову, у којем су наведени сви контакт подаци, уз навођење и одговарајућег става или странице. Нпр. „Контакт подаци наведени су у оперативном приручнику, опште/основне одредбе, поглавље 1, 1.1”; или „ су наведени у оперативним спецификацијама, страна 1” или „..... су наведени у прилогу овог документа”.
- (13) Регистровано пословно име оператора.
- (14) Датум издавања *AOC* (дан - месец - година).
- (15) Звање, име и потпис представника надлежне власти. Уз то, на *AOC* се може ставити званичан печат.

Додатак II

ОПЕРАТИВНЕ СПЕЦИФИКАЦИЈЕ (подлежу одобреним условима из оперативног приручника)				
Контакт подаци издаваоца Телефон ⁽¹⁾ : _____; Факс: _____; <i>E-mail</i> : _____				
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <i>AOC</i> ⁽²⁾: Назив оператора ⁽³⁾: Датум ⁽⁴⁾: Потпис: </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <i>Dbn</i> пословно име </div>				
Оперативне спецификације :				
Модел ваздухоплова ⁽⁵⁾ :				
Ознаке регистрације ⁽⁶⁾ :				
Комерцијална делатност <input type="checkbox"/>				
Подручје летења ⁽⁷⁾ :				
Посебна ограничења ⁽⁸⁾ :				
Посебна одобрења:	Да	Не	Спецификација ⁽⁹⁾	Напомене
Опасан терет				
Летење у условима смањене видљивости			<i>RVR</i> ⁽¹¹⁾ : <i>m</i>	
Полетање			<i>CAT</i> ⁽¹⁰⁾ <i>RVR</i> : <i>m DH</i> : <i>ft</i>	
Прилаз и слетање				
Полетање				
<i>RVSM</i> ⁽¹²⁾ <input type="checkbox"/> N/A				
<i>ETOPS</i> ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> N/A			Максимално време преусмеравања ⁽¹⁴⁾ : мин	
Навигационе спецификације за <i>PBN</i> летове ⁽¹⁵⁾				⁽¹⁶⁾
Спецификација минималних навигационих перформанси				
Летови хеликоптера уз коришћење система за ноћно осматрање				
Летови хеликоптера уз коришћење хеликоптерске дизалице				
Хитни медицински летови хеликоптером				
Обука кабинске посаде ⁽¹⁷⁾				
Издавање дозволе кабинског особља ⁽¹⁸⁾				
Континуирана пловидбеност			⁽¹⁹⁾	
Остало ⁽²⁰⁾				

- ⁽¹⁾ Бројеви телефона и факса надлежне власти, укључујући позивни број. Уписати *e-mail* адресу, уколико је доступна.
- ⁽²⁾ Уписати број сертификата ваздухопловног оператора (*AOC*).

- (3) Уписати назив оператора и пословни назив, ако се разликују. Уписати „*Db*а” („*Doing business as* ” - послује под именом) пре пословног назива.
- (4) Датум издавања оперативних спецификација (дан - месец - година) и потпис овлашћеног лица надлежне власти.
- (5) Уписати *ICAO* ознаку произвођача ваздухоплова, модела и серије, или главне серије, ако су серије означене (нпр. *Boeing-737-3K2* или *Boeing-777-232*).
- (6) Ознаке регистрације наводе се у оперативној спецификацији или у оперативном приручнику. У другом случају, у одговарајућој оперативној спецификацији мора да постоји упућивање на одређену страницу оперативног приручника. У случају да се на модел ваздухоплова не примењују сва посебна одобрења, ознаке регистрације ваздухоплова се могу унети у колону за напомене за одговарајућа посебна одобрења.
- (7) Листа географских подручја у којима је одобрено летење (географске координате или специфичне руте, области информисања ваздухоплова у лету или националне и регионалне границе).
- (8) Листа применљивих посебних ограничења (нпр. само *VFR*, само дању итд.)
- (9) У овој колони навести најнижи критеријум за свако одобрење или врсту одобрења (са одговарајућим критеријумом).
- (10) Уписати категорију прецизног прилаза: *CAT I, II, IIIA, IIIB* или *III*. Уписати минималну видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) у метрима и висину одлуке (*DH*) у фитима. За сваку наведену прилазну категорију користити посебан ред.
- (11) Уписати одобрену минималну *RVR* за полетање, у метрима. За свако одобрење може се користити један ред, ако су дата различита одобрења.
- (12) Поље „није применљиво” (*N/A*) може да се означи само ако је највиши ниво лета испод *FL 290*.
- (13) Летови са продуженим долетом (*ETOPS*) се тренутно односи само на двомоторне ваздухоплове. Из тог разлога, поље „није применљиво” (*N/A*) може да се означи ако модел ваздухоплова има више од два мотора или мање од два мотора.
- (14) Праг удаљености може, такође, да буде наведен (изражен у наутичким миљама, *NM*), као и тип мотора.
- (15) Навигација заснована на перформансама (*PBN*): један ред се користи за свако *PBN* одобрење (нпр. подручје навигације (*RNAV*) *10, RNAV 1*, захтеване навигационе перформансе (*RNP*) *4,...*), са одговарајућим ограничењима или условима наведеним у колони „Спецификације” и/или „Напомене”.
- (16) Ограничења, услови и правни основ за оперативна одобрења у вези са *PBN* одобрењем (нпр. Глобални навигациони сателитски систем (*GNSS*), опрема за мерење удаљености *DME/инерцијалног референтног система (DME/DME/IRU),...*).
- (17) Одобрење за спровођење обуке и испита кандидата за стицање дозволе кабинског особља, на начин који је одређен у Анексу V (*Part-CC*) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 290/2012.
- (18) Одобрење за издавање дозвола кабинском особљу на начин који је одређен у Анексу V (*Part-CC*) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 290/2012.
- (19) Име лица/организације одговорне за обезбеђивање континуиране пловидбености ваздухоплова и упућивање на пропис којим се захтева тај посао, тј. на Анекс I (Део-М), Поглавље Г из Уредбе Комисије (ЕЗ) бр. 2042/2003.
- (20) Овде се могу унети друга одобрења или подаци, користећи један ред (или више редова) за свако одобрење (нпр. слетање на кратке полетно-слетне стазе, стрми прилази, летови хеликоптера до/од места од јавног интереса, летови хеликоптера изнад непогодне средине која се налази у густо насељеном подручју, летови хеликоптера који немају могућност безбедног принудног слетања, летови са повећаним бочним нагибом, највеће растојање од одговарајућег аеродрома за двомоторне авионе без *ETOPS* одобрења, коришћење ваздухоплова у некомерцијалне сврхе).

Додатак III

Proof of Ramp Inspection									
Date:		Time:		Place:				Free format Information of competent authority (logo, contact details, tel./fax/e-mail)	
Operator:				State:		AOC No:			
Route from:		Flight No:		Route to:		Flight No:			
Flight type:		Chartered by Operator:		Aircraft type:		Aircraft configuration:			
Charterer's State				Registration mark:		Construction No:			
Flight crew State(s) of licensing:				Acknowledgement of Receipt(*)					
				Name:		Signature:			
				Function:					
				Function:					

Check Remark				Check Remark				Check Remark							
A Flight deck				Flight crew				C Aircraft condition							
1	General condition			20	Flight crew licence/composition			1	General external condition						
2	Emergency exit			Journey log book / Tech. log or equivalent				2	Doors and hatches						
3	Equipment			21	Journey log book or equivalent			3	Flight controls						
Documentation				22	Maintenance release			4	Wheels, tyres and brakes						
4	Manuals			23	Defect notification and rectification (inc. tech Log)			5	Undercarriage, skids/floats						
5	Checklists			24	Pre-flight inspection			6	Wheel well						
6	Navigation/instrument charts			B Cabin safety				7	Powerplant and pylon						
7	Minimum equipment list							1	General internal condition			8	Fan blades, propellers, rotors (main/tail)		
8	Certificate of registration							2	Cabin crew station and crew rest area			9	Obvious repairs		
9	Noise certificate (where applicable)							3	First-aid kit / Emerg. medical kit			10	Obvious unrepaired damage		
10	AOC or equivalent							4	Hand fire extinguishers			11	Leakage		
11	Radio licence							5	Life-jackets/Flotation devices			D Cargo			
12	Certificate of Airworthiness			6	Seat belt and seat condition			1	General condition of cargo compartment						
Flight data				7	Emergency exit, lighting and independent portable light			2	Dangerous goods						
13	Flight preparation			8	Slides/Life-Rafts (as required), ELT			3	Cargo stowage						
14	Mass and balance calculation			9	Oxygen Supply (Cabin crew and passengers)			E General							
Safety equipment				10	Safety instructions							1	General		
15	Hand fire extinguishers			11	Cabin crew members										
16	Life-jackets/flotation devices			12	Access to emergency exits										
17	Harness			13	Stowage of passenger baggage										
18	Oxygen equipment			14	Seat capacity										
19	Independent portable light														

Action Taken		Inspection item	Remark(s)
	(3d) Immediate operating ban		
	(3c) Aircraft grounded by inspecting NAA		
	(3b) Corrective actions before flight		
	(3a) Restrictions on the aircraft operation		
	(2) Information to the authority and operator		
	(1) Information to the pilot-in-command		
	(0) No remarks		

Inspector(s) sign or code

Crew comments (if any):

(*) Signature by any member of the crew or other representative of the inspected operator does in no way imply acceptance of the listed findings but simply a confirmation that the aircraft has been inspected on the date and at the place indicated on this document. This report represents an indication of what was found on this occasion and must not be construed as a determination that the aircraft is fit for the intended flight. Data submitted in this report can be subject to changes upon entering into the centralised database.

Додатак IV
Записник о инспекцијском прегледу на платформи



Competent authority (name)
(State)

Ramp Inspection Report

No: ____-____-____-____-____-____

Source:	RI	Place:	_____
Date:	____-____-____		
Local time:	____:____		
Operator:	_____	AOC number:	_____
State:	_____	Type of operation	_____
Route from:	_____	Flight number:	_____
Route to:	_____	Flight number:	_____
Chartered by Operator*: <small>* (where applicable)</small>	_____	Charterer's State:	_____
Aircraft Type:	_____	Registration marks:	_____
Aircraft Configuration:	_____	Construction Number:	_____
Flight crew: State of Licensing:	_____		
2nd State of Licensing*: <small>* (where applicable)</small>	_____		

Findings:	Code /	Std /	Ref /	Cat /	Finding	Detailed Description:
	_____	_____	_____	_____	_____	_____
	_____	_____	_____	_____	_____	_____
	_____	_____	_____	_____	_____	_____
	_____	_____	_____	_____	_____	_____
	_____	_____	_____	_____	_____	_____

Class of actions taken:	Detailed Description:
<input type="checkbox"/> 3d) Immediate operating ban	_____
<input type="checkbox"/> 3c) Aircraft grounded by inspecting competent authority	
<input type="checkbox"/> 3b) Corrective actions before flight	
<input type="checkbox"/> 3a) Restriction on aircraft flight operation	
<input type="checkbox"/> 2) Information to the competent authority and operator	
<input type="checkbox"/> 1) Information to pilot-in-command	

Additional information (if any)

Inspector's names or number:,

- This report represents an indication of what was found on this occasion and must not be construed as a determination that the aircraft is fit for the intended flight.
- Data submitted in this report can be subject to changes for correct wording upon entering into the centralised database.

Item code	Checked		Remark	
A. Flight Deck				
General				
1. General condition	1	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
2. Emergency exit	2	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>
3. Equipment	3	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>
Documentation				
4. Manuals	4	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>
5. Checklists	5	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>
6. Radio Navigation Charts	6	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>
7. Minimum Equipment List	7	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>
8. Certificate of registration	8	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>
9. Noise certificate (where applicable)	9	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>
10. AOC or equivalent	10	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>
11. Radio licence	11	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>
12. Certificate of airworthiness (C of A)	12	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>
Flight data				
13. Flight preparation	13	<input type="checkbox"/>	13	<input type="checkbox"/>
14. Mass and balance calculation.....	14	<input type="checkbox"/>	14	<input type="checkbox"/>
Safety Equipment				
15. Hand fire extinguishers	15	<input type="checkbox"/>	15	<input type="checkbox"/>
16. Life-jackets/flotation device	16	<input type="checkbox"/>	16	<input type="checkbox"/>
17. Harness	17	<input type="checkbox"/>	17	<input type="checkbox"/>
18. Oxygen equipment	18	<input type="checkbox"/>	18	<input type="checkbox"/>
19. Independent portable light.....	19	<input type="checkbox"/>	19	<input type="checkbox"/>
Flight crew				
20. Flight crew licence/composition.....	20	<input type="checkbox"/>	20	<input type="checkbox"/>
Journey logbook/Technical log or equivalent				
21. Journey log book, or equivalent	21	<input type="checkbox"/>	21	<input type="checkbox"/>
22. Maintenance release	22	<input type="checkbox"/>	22	<input type="checkbox"/>
23. Defect notification and rectification (incl. tech log)	23	<input type="checkbox"/>	23	<input type="checkbox"/>
24. Pre-flight inspection	24	<input type="checkbox"/>	24	<input type="checkbox"/>
B. Cabin safety				
1. General internal condition	1	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
2. Cabin crew stations and crew rest area	2	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>
3. First-aid kit/Emergency medical kit	3	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>
4. Hand fire extinguishers	4	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>
5. Life jackets/Flotation device.....	5	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>
6. Seat belt and seat condition	6	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>
7. Emergency exit, lighting and independent portable light.....	7	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>
8. Slides/Life-rafts (as required), ELT	8	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>
9. Oxygen supply (cabin crew and passengers)	9	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>
10. Safety instructions	10	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>
11. Cabin crew members	11	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>
12. Access to emergency exits	12	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>
13. Stowage of passenger baggage's.....	13	<input type="checkbox"/>	13	<input type="checkbox"/>
14. Seat capacity	14	<input type="checkbox"/>	14	<input type="checkbox"/>
C. Aircraft Condition				
1. General external condition	1	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
2. Doors and hatches	2	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>
3. Flight controls	3	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>
4. Wheels, tyres and brakes	4	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>
5. Undercarriage skids/floats	5	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>
6. Wheel well	6	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>
7. Powerplant and pylon	7	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>
8. Fan blades, propellers, rotors (main & tail).....	8	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>
9. Obvious repairs	9	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>
10. Obvious unrepai red damage.....	10	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>
11. Leakage	11	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>
D. Cargo				
1. General condition of cargo compartment	1	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
2. Dangerous goods	2	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>
3. Stowage of cargo	3	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>
E. General				
1. General	1	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>

Додатак V

Листа посебних одобрења Некомерцијално летење

(на основу услова наведених у одобрењу и садржаних у оперативном приручнику или приручнику за управљање ваздухопловом)

Надлежни орган ⁽¹⁾ :		
Број листе посебних одобрења # ⁽²⁾ : Оператер: Датум ⁽³⁾ : Потпис овлашћеног лица:		
Тип ваздухоплова и регистарске ознаке ⁽⁴⁾ :		
Врсте посебних делатности у ваздушном саобраћају (<i>SPO</i>), ако је примењиво: <input type="checkbox"/> ⁽⁵⁾ ...		
Посебна одобрења ⁽⁶⁾ :	Спецификација ⁽⁷⁾	Напомене
...		
...		
...		
...		

EASA Образац 140, издање 1

⁽¹⁾ унети назив и контакт податке.

⁽²⁾ унети одговарајући број.

⁽³⁾ датум издавања посебних одобрења (дд-мм-гггг) и потпис представника надлежног органа.

⁽⁴⁾ уписати *ICAO* ознаку произвођача ваздухоплова, модела и серије или главне серије, ако су серије означене (нпр. *Boeing-737-3K2*, или *Boeing-777-232*). Регистарске ознаке се наводе у листи посебних одобрења или у оперативном приручнику. У другом случају листа посебних одобрења треба се позивати на одговарајућу страну оперативног приручника. Ознаке су доступне на интернет страници <http://www.intlaviationstandards.org/>.

⁽⁵⁾ навести врсту летова, нпр. летови у пољопривреди, грађевинарству, снимање из ваздуха

⁽⁶⁾ навести у колони сва посебна одобрења, нпр. превоз опасног терета, *LVO, RVSM, RNP, MNPS*

⁽⁷⁾ навести у колони најближи критеријум за свако одобрење нпр. висина одлуке и *RVR* минимум за *CAT II*.

**ЗАХТЕВИ КОЈЕ МОРАЈУ ДА ИСПУЊАВАЈУ ОРГАНИЗАЦИЈЕ КОЈЕ ОБАВЉАЈУ
ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ**

ДЕО-ORO

ORO.GEN.005 Област примене

Овај анекс утврђује захтеве које мора да испуни оператер који обавља јавни авио-превоз или некомерцијално летење сложеним моторним ваздухопловом.

ГЛАВА GEN

ОПШТИ ЗАХТЕВИ

ОДЕЉАК I

Опште одредбе

ORO.GEN.105 Надлежна власт

У смислу овог анекса, надлежна власт која врши надзор над оператерима који подлежу сертификацији или подношењу изјаве и чије је главно седиште пословања у држави чланици, јесте власт коју је одредила држава чланица.

ORO.GEN.110 Одговорности оператера

а) Оператер је одговоран за коришћење ваздухоплова у складу са Анексом IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008, одговарајућим захтевима из овог анекса и својим сертификатом или изјавом.

б) Сваки лет мора да се обави у складу са одредбама оперативног приручника.

ц) Оператер је дужан да утврди и одржава систем оперативне контроле над свим летовима који се обављају под условима наведеним у његовом сертификату или изјави.

д) Оператер је дужан да обезбеди да ваздухоплови које користи буду опремљени, а његове посаде оспособљене, у складу са захтевима за подручје у којем обавља делатност и врсту делатности.

е) Оператер је дужан да обезбеди да су лицима које је одредио или која су непосредно укључена у земаљске и летачке делатности дата одговарајућа упутства, да су та лица доказала своје способности у вршењу појединих дужности, као и да су свесна својих одговорности и повезаности тих дужности са делатношћу у целини.

ф) Оператер је дужан да утврди процедуре и упутства за безбедно коришћење сваког типа ваздухоплова, у којима су наведене дужности и одговорности земаљског особља и чланова посаде, за све врсте делатности које обавља на земљи и у лету. Овим процедурама се не сме захтевати од чланова посаде да врше било које активности у критичним фазама лета, изузев оних које су неопходне за безбедно коришћење ваздухоплова.

г) Оператер је дужан да обезбеди да особље буде упознато са обавезом поштовања закона, прописа и процедура оних држава у којима се ваздухоплов користи, а које су значајне за вршење њихових дужности.

х) Оператер је дужан да за сваки тип ваздухоплова успостави систем листи провере за све фазе лета, намењене члановима посаде, у уобичајеним условима, ванредним условима и у случају опасности, како би обезбедио спровођење оперативних процедура из оперативног приручника. Изглед и употреба листа провере морају да узимају у обзир људски фактор и да буду усклађени са важећом документацијом произвођача ваздухоплова.

и) Оператер је дужан да наведе процедуре за планирање лета како би осигурао безбедно обављање лета, засновано на перформансама ваздухоплова, другим оперативним ограничењима и одговарајућим очекиваним условима на рути коју следи, на аеродромима или оперативним местима. Ове процедуре морају да буду наведене у оперативном приручнику.

ј) За особље за које се захтева обука на основу Техничких инструкција оператер је дужан да утврди и ажурира програме обуке за транспорт опасног терета, које разматра и одобрава надлежна власт. Програми обуке морају да одговарају одговорностима особља које се обучава.

ORO.GEN.115 Подношење захтева за стицање сертификата оператера

а) Подношење захтева за стицање сертификата оператера или за измену постојећег сертификата врши се на обрасцу и на начин који је одредила надлежна власт, узимајући у обзир применљиве захтеве из Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за извршење те уредбе.

б) Подносиоци захтева за прво издавање сертификата су дужни да доставе надлежној власти документацију којом показују на који начин ће испунити захтеве садржане у Уредби (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе. Ова документација обухвата и процедуру којом оператер описује начин спровођења промена које не захтевају претходно одобрење, као и начин обавештавања надлежне власти о томе.

ORO.GEN.120 Начини усаглашавања

а) За постизање усаглашености са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе, оператер може да користи алтернативне начине усаглашавања у односу на оне које је усвојила Агенција.

б) Ако оператер који подлеже поступку сертификације жели да користи алтернативне начине усаглашавања у односу на прихватљиве начине усаглашавања (*АМС*) које је усвојила Агенција за успостављање усаглашености са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе, дужан је да достави надлежној власти опис алтернативних начина усаглашавања, пре него што их примени. Опис мора да обухвати измену релевантних приручника или процедура, као и процену којом се показује да су испуњени услови наведени у правилима за извршење.

Оператер може да примени алтернативне начине усаглашавања након претходног одобрења надлежне власти и пријема обавештења, као што је наведено у ARO.GEN.120 став д).

ц) Оператер који је обавезан да достави изјаву о својој делатности је дужан да обавести надлежну власт о листи алтернативних начина усаглашавања које користи како би обезбедио усаглашеност са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе.

ORO.GEN.125 Услови одобрења и права оператера

Оператер који поседује сертификат оператера је дужан да се придржава обима примене и права који су наведени у оперативној спецификацији, као саставном делу сертификата оператера.

ORO.GEN.130 Промене

а) За промене које утичу на:

- 1) обим сертификата или оперативне спецификације оператера; или
- 2) било који део система управљања оператера, који је наведен у ORO.GEN.200 став а) тач. 1) и 2),

неопходно је претходно прибавити одобрење надлежне власти.

б) За промене које захтевају претходно одобрење у складу са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе, оператер је дужан да поднесе захтев и прибави одобрење надлежне власти. Захтев се подноси пре увођења такве промене, како би се надлежној власти омогућило да утврди сталну усаглашеност са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе и, ако је потребно, да измени сертификат оператера и одговарајуће услове одобрења који чине саставни део тог сертификата.

Оператер је дужан да надлежној власти достави релевантну документацију.

Промена се спроводи након што је достављено формално одобрење надлежне власти, у складу са ARO.GEN.330.

Током спровођења промена оператер је дужан да поступа у складу са условима које је прописала надлежна власт.

ц) Промене које не захтевају претходно одобрење се спроводе и о њима се надлежна власт обавештава на начин који је одређен у процедури коју је одобрила надлежна власт, у складу са ARO.GEN.310 став ц).

ORO.GEN.135 Важење сертификата

а) Сертификат оператора остаје на снази под условом:

- 1) да оператор остане усаглашен са одговарајућим захтевима из Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе, узимајући у обзир одредбе које се односе на поступање са налазима, како је наведено у ORO.GEN.150;
- 2) да надлежна власт има приступ оператеру, на начин дефинисан у ORO.GEN.140, како би утврдила сталну усаглашеност са одговарајућим захтевима из Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе; и
- 3) да се оператор није одрекао сертификата или да сертификат није стављен ван снаге.

б) Након стављања сертификата ван снаге или одрицања од сертификата, сертификат се одмах враћа надлежној власти.

ORO.GEN.140 Приступ

а) За утврђивање усаглашености са одговарајућим захтевима Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе, оператер је дужан да у сваком тренутку омогући приступ објектима, ваздухопловима, документацији, евиденцијама, подацима, процедурама и свим осталим материјалима релевантним за његову делатност која је предмет сертификације или дате изјаве, било да је обавља на основу уговора или не, сваком лицу које је овластила једна од надлежних власти:

- 1) надлежна власт одређена у складу са ORO.GEN.105;
- 2) власт која поступа у складу са одредбама ARO.GEN.300 став д), ARO.GEN.300 став е) или ARO.RAMP.

б) Приступ ваздухоплову из става а) подразумева могућност уласка у ваздухоплов и задржавања у ваздухоплову у току лета, изузев када је, у складу са CAT.GEN.MPA.135, из безбедносних разлога другачије одлучио вођа ваздухоплова, ако се ради о пилотској кабини.

ORO.GEN.150 Налази

Након пријема обавештења о налазима, оператер је дужан да:

- а) утврди узрок неусаглашености;
- б) одреди план корективних мера; и
- ц) надлежној власти прикаже, на задовољавајући начин, да је применио корективне мере у периоду који је договорен са надлежном влашћу, на начин одређен у ARO.GEN.350 став д).

ORO.GEN.155 Хитно реаговање на безбедносни проблем

Оператер је дужан да примени:

- а) безбедносне мере које је одредила надлежна власт, у складу са ARO.GEN.135 став ц); и
- б) одговарајуће информације које имају обавезујући карактер, које је издала Агенција, а које се односе на безбедност, укључујући налоге за пловидбеност.

ORO.GEN.160 Извештавање о догађају

а) Оператер је дужан да о сваком удесу, озбиљној незгоди и догађају обавести надлежну власт и сваку другу организацију за коју држава оператора захтева да буде информисана, како је дефинисано у Уредби Европског парламента и Савета (ЕУ) бр. 996/2010 и Упутству 2003/42/ЕЗ.

б) Не доводећи у питање став а), оператер је дужан да обавести надлежну власт и организацију одговорну за пројектовање ваздухоплова о свакој незгоди, неисправности, техничком отказу, прекорачењу техничких ограничења, догађају који би указао на нетачност, непотпуност или двосмисленост информација садржаних у подацима за коришћење утврђеним на основу Уредбе (ЕУ) бр. 748/2012 или о другој нерегуларности која је угрозила или је могла да угрози безбедно коришћење ваздухоплова, а која није довела до удеса или озбиљне незгоде.

ц) Не доводећи у питање Уредбу (ЕУ) бр. 996/2010, Упутство 2003/42/ЕЗ, Уредбу Комисије (ЕЗ) бр. 1321/2007 и Уредбу Комисије (ЕЗ) 1330/2007, извештаји који се наводе у ст. а) и б) достављају се у облику и на начин који је одредила надлежна власт и морају да садрже све значајне информације о условима који су познати оператеру.

д) Извештаји морају да буду сачињени што је пре могуће, а најкасније у року од 72 сата од тренутка када је оператер утврдио услове на које се извештај односи, осим ако изузетне околности ово спречавају.

е) Ако је потребно, оператер је дужан да изради накнадни извештај у коме наводи детаље мера које намерава да предузме како би убудуће спречио сличне догађаје, одмах након што се те мере утврде. Овај извештај се сачињава у облику и на начин који је одредила надлежна власт.

ОДЕЉАК 2 **Управљање**

ORO.GEN.200 Систем управљања

а) Оператер је дужан да утврди, примени и одржава систем управљања који обухвата:

- 1) јасно дефинисане линије одговорности и надлежности у организацији оператера, укључујући непосредну одговорност одговорног руководиоца у погледу безбедности;
- 2) опис свеукупне филозофије и принципа оператера по питању безбедности, који чине политику безбедности;
- 3) утврђивање опасности по безбедност у ваздухопловству, које произилазе из делатности оператера, њихову процену и управљање повезаним ризицима, укључујући предузимање мера за умањење ризика и проверу њихове ефикасности;
- 4) сталну обуку и оспособљавање особља за обављање њихових задатака;
- 5) документацију свих кључних процеса система управљања, укључујући и процес указивања особљу на његове одговорности, као и процедуре за измене и допуне ове документације;
- 6) функцију праћења усаглашености оператера са одговарајућим захтевима. Праћење усаглашености обухвата систем повратних информација о налазима, које се достављају одговорном руководиоцу како би се обезбедила ефективна примена корективних мера, ако су оне потребне; и
- 7) све додатне захтеве који су наведени у одговарајућим главама овог анекса или другог применљивог анекса.

б) Систем управљања мора да одговара величини оператера и природи и сложености његових активности, узимајући у обзир опасности и повезане ризике, својствене овим активностима.

ORO.GEN.205 Уговорене активности

а) Уговорене активности обухватају све активности у оквиру обима одобрења оператера, које обавља друга организација, било да је сертифицирована да врши ове активности, било да, уколико није сертифицирована, обавља послове у оквиру одобрења оператера. Оператер је дужан да обезбеди да приликом уговорања или прибављања било ког дела својих активности, уговорена или прибављена услуга или производ испуњавају применљиве захтеве.

б) Ако сертифицивани оператер уговара неки део својих активности са организацијом која није сертифицивана за вршење тих активности у складу са овим Делом, та уговорена организација је дужна да обавља послове на основу одобрења оператера. Организација која уговора активности је дужна да омогући да надлежна власт има приступ организацији која је ангажована, како би утврдила сталну усаглашеност са примењивим захтевима.

ORO.GEN.210 Захтеви који се односе на особље

а) Оператер је дужан да именује одговорног руководиоца који има овлашћење да обезбеди финансирање свих активности и њихово спровођење у складу са примењивим захтевима. Одговорни руководиоца је надлежан за утврђивање и одржавање ефикасног система управљања.

б) Оператер именује лице или групу лица који обезбеђују да оператер остане усаглашен са применљивим захтевима. Ова лица су одговорна одговорном руководиоцу.

ц) Оператер мора да располаже довољним бројем оспособљеног особља за обављање планираних задатака и активности у складу са применљивим захтевима.

д) Оператер је дужан да води евиденцију о искуству, оспособљености и обукама, како би доказао усаглашеност са одредбама из става ц).

е) Оператер је дужан да обезбеди да је особље упознато са правилима и процедурама које се односе на вршење њихових дужности.

ORO.GEN.215 Захтеви који се односе на опрему

Оператер мора да има опрему која му омогућава обављање и управљање планираним задацима и активностима у складу са применљивим захтевима.

ORO.GEN.220 Вођење евиденције

а) Оператер је дужан да установи систем вођења евиденције који омогућава одговарајуће чување и поузданост праћења свих извршених активности и који обухвата све елементе наведене у ORO.GEN.200.

б) Облик вођења евиденције мора да буде наведен у процедурама оператера.

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

ГЛАВА АОС

СЕРТИФИКАЦИЈА ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОПЕРАТЕРА

ORO.AOC.100 Подношење захтева за стицање сертификата ваздухопловног оператера

а) Не доводећи у питање Уредбу Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 1008/2008, пре започињања комерцијалне делатности у ваздушном саобраћају оператер је дужан да поднесе захтев и да стекне сертификат ваздухопловног оператера (*AOC*), који издаје надлежна власт.

б) Оператер је дужан да надлежној власти достави следеће информације:

- 1) званични и пословни назив подносиоца захтева, адресу и адресу за достављање поште;
- 2) опис предложених делатности, укључујући тип и број ваздухоплова које ће користити;
- 3) опис система управљања, укључујући организациону структуру;
- 4) име одговорног руководиоца;
- 5) имена одговорних лица, која се захтевају на основу ORO.AOC.135 став а), заједно са њиховим квалификацијама и искуством; и
- 6) примерак оперативног приручника који се захтева на основу ORO.MLR.100;
- 7) изјаву да је подносилац захтева проверио сву документацију која је достављена надлежној власти и да је утврдио да је она у складу са применљивим захтевима.

ц) Подносиоци захтева морају да надлежној власти докажу:

- 1) да су усаглашени са свим применљивим захтевима из Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008, овог анекса, Анекса IV (Део – *CAT*) и Анекса V (Део – *SPA*) ове уредбе, према потреби;
- 2) да ваздухоплови које користи имају потврду о пловидбености (*CofA*), у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012; и
- 3) да су његова организација и руководство примерени и правилно усклађени за обим и подручје делатности.

ORO.AOC.105 Оперативна спецификација и права имаоца АОС

Права оператера, укључујући она која има на основу Анекса V (Део–*SPA*), наводе се у оперативној спецификацији сертификата.

ORO.AOC.110 Уговор о закупу

Свако узимање ваздухоплова у закуп

а) Не доводећи у питање Уредбу (ЕЗ) бр. 1008/2008, сваки уговор о закупу који се односи на ваздухоплов кога користи оператер који је сертифициован у складу са овим делом, подлеже претходној сагласности надлежне власти.

б) Оператер који је сертифициован у складу са овим делом, може да узме у закуп ваздухоплов са посадом само од оператера коме није забрањено летење на основу Уредбе (ЕЗ) бр. 2111/2005.

Узимање у закуп ваздухоплова са посадом

ц) Подносилац захтева за прибављање сагласности за узимање у закуп ваздухоплова са посадом од оператора из треће земље, дужан је да докаже надлежној власти:

- 1) да оператор из треће земље има важећи АОС, издат у складу са ICAO Анексом 6;
- 2) да су безбедносни стандарди оператора из треће земље, који се односе на континуирану пловидбеност и обављање делатности у ваздушном саобраћају, једнаки применљивим захтевима садржаним у Уредби (ЕЗ) бр. 2042/2003, као и у овој уредби; и
- 3) да ваздухоплов има стандардну потврду о пловидбености (CofA), издату у складу са ICAO Анексом 8.

Узимање у закуп ваздухоплова без посаде

д) Подносилац захтева за прибављање сагласности за узимање у закуп ваздухоплова без посаде који је регистрован у трећој земљи, дужан је да докаже надлежној власти:

- 1) да постоје оперативне потребе које не могу да буду задовољене закупом ваздухоплова који је регистрован у ЕУ;
- 2) да трајање уговора о узимању у закуп ваздухоплова без посаде не премашује седам месеци у било којих 12 узастопних месеци; и
- 3) да је обезбеђена усаглашеност са применљивим захтевима Уредбе (ЕЗ) бр. 2042/2003.

Давање у закуп ваздухоплова без посаде

е) Оператер који је сертификован у складу са овим делом, који намерава да један од својих ваздухоплова да у закуп без посаде, дужан је да поднесе захтев за претходну сагласност надлежне власти. Уз захтев се доставља и примерак нацрта уговора о закупу или опис одредаба закупа, изузев финансијских елемената, као и друга одговарајућа документација.

Давање у закуп ваздухоплова са посадом

ф) Пре давања ваздухоплова у закуп са посадом, оператер који је сертификован у складу са овим делом је дужан да о томе обавести надлежну власт.

ORO.AOC.115 Споразум о подели кода

а) Не доводећи у питање применљиве безбедносне захтеве које је ЕУ успоставила за оператере из трећих земаља и ваздухоплове, оператер који је сертификован у складу са овим делом може да са оператером из треће земље закључи споразум о подели кода само:

- 1) ако се уверио да оператер из треће земље испуњава применљиве ICAO стандарде; и
- 2) ако је доставио надлежној власти документацију са подацима који омогућавају надлежној власти да испуни захтеве из ARO.OPS.105.

б) При примени споразума о подели кода, оператер је дужан да прати и редовно процењује усаглашеност оператора из треће земље са применљивим ICAO стандардима.

ц) Оператер који је сертификован у складу са овим делом, не сме да продаје и издаје карте за летове које обавља оператер из треће земље ако је оператеру из треће земље забрањено летење на основу Уредбе (ЕЗ) бр. 2111/2005 или ако он није у стању да обезбеди усаглашеност са применљивим ICAO стандардима.

ORO.AOC.120 Одобрења за спровођење обуке кабинског особља и издавање дозволе кабинског особља

а) Ако оператер намерава да спроводи обуку која се захтева у Анексу V (Part-CC) Уредбе (ЕУ) бр. 290/2012, дужан је да поднесе захтев и прибави одобрење надлежне власти. У ову сврху, подносилац захтева је дужан да покаже усаглашеност са захтевима који се односе на спровођење и садржај обуке, а који су установљени у CC.TRA.215 и CC.TRA.220 тог анекса и дужан је да надлежној власти достави:

- 1) датум намеравног почетка активности;
- 2) личне податке и квалификације инструктора који су релевантни за делове обуке које ће спроводити;
- 3) називе и адресе места на којима ће се спроводити обука;

4) опис објеката, начина спровођења обуке, приручника и уређаја који ће бити коришћени;
и

5) одговарајуће програме обуке, са садржајем.

б) Ако држава чланица донесе одлуку, у складу са ARA.CC.200 Анекса VI (*Part-ARA*) Уредбе (ЕУ) бр. 290/2012, да одобри оператерима да издају дозволе кабинског особља, подносилац захтева је дужан да, уз ставке наведене у ставу а):

1) покаже надлежној власти да:

(i) његова организација има могућност и одговорност да обавља додељене послове;

(ii) да су лица која спроводе испите одговарајуће оспособљена и да нису у сукобу интереса; и

2) обезбеди процедуре и услове за:

(i) спровођење испита који се захтева у CC.TRA.220;

(ii) издавање дозволе кабинског особља; и

(iii) достављање надлежној власти свих одговарајућих информација и документације у вези са дозволама кабинског особља које ће издавати и њиховим имаоцима, за потребе евиденције, надзора и законских мера које надлежна власт спроводи.

ц) Одобрења наведена у ст. а) и б) наводе се у оперативној спецификацији.

ORO.AOC.125 Некомерцијални летови ваздухоплова који су наведени у оперативној спецификацији имаоца АОС

а) Ималац сертификата ваздухопловног оператера (АОС) може да обавља некомерцијалне летове ваздухопловом који се, иначе, користи за јавни авио-превоз, а који је наведен у оперативној спецификацији његовог сертификата (АОС), под условом да оператер:

1) детаљно опише такве летове у оперативном приручнику, укључујући:

(i) навођење применљивих захтева;

(ii) јасно навођење свих разлика између оперативних процедура које примењује приликом обављања комерцијалног и некомерцијалног летења;

(iii) начин којим обезбеђује да је особље које је укључено у обављање делатности у потпуности упознато са пратећим процедурама;

2) поднесе надлежној власти на претходно одобрење утврђене разлике између оперативних процедура наведених у ставу а) тачка 1) подтачка (ii).

б) Ималац сертификата ваздухопловног оператера (АОС) који обавља летове наведене у тачки а) не мора да достави изјаву у складу са овим делом.

ORO.AOC.130 Праћење параметара лета – авиони

а) За авионе с максималном сертификаном масом на полетању већом од 27.000 kg оператер је дужан да утврди и одржава систем праћења параметара лета, који чини саставни део система управљања.

б) Систем праћења параметара лета не представља основ за казнене мере и мора да обезбеди одговарајућу заштиту извора података.

ORO.AOC.135 Захтеви који се односе на особље

а) У складу са ORO.GEN.210 став б), оператер је дужан да одреди лица која су одговорна за управљање и надзор у следећим областима:

1) летачка делатност;

2) обука посаде;

3) земаљска делатност;

4) континуирана пловидбеност, у складу са Уредбом (ЕЗ) бр. 2042/2003.

б) *Адекватност и оспособљеност особља*

1) Оператер је дужан да ангажује довољан број лица за планирану земаљску и летачку делатност.

2) Особље којем је додељено обављање послова земаљске или летачке делатности или које је непосредно укључено у обављање тих послова мора да:

(i) буде одговарајуће обучено;

(ii) покаже своје способности приликом вршења додељених дужности; и

(iii) буде свесно својих одговорности и везе између тих дужности и укупне делатности оператора.

ц) *Надзор над особљем*

- 1) Оператер је дужан да одреди довољан број лица за вршење надзора над особљем, узимајући у обзир структуру организације оператора и укупан број ангажованих лица.
- 2) Дужности и одговорности лица које врше надзор морају да буду дефинисане, као и да се организује све што је потребно како би се обезбедило обављање њихових дужности.
- 3) Надзор над члановима посаде и особљем које је укључено у коришћење ваздухоплова морају да врше лица која имају одговарајуће искуство и способности како би се обезбедило достизање стандарда наведених у оперативном приручнику.

ORO.AOC.140 Захтеви који се односе на опрему

У складу са ORO.GEN.215, оператер је дужан да:

- а) користи одговарајућу опрему неопходну за опслуживање на земљи да би омогућио безбедно опслуживање летова;
- б) обезбеди објекте за оперативну подршку у главној оперативној бази, који одговарају подручју и врсти летова оператора; и
- ц) обезбеди да је расположиви радни простор у свакој оперативној бази довољан за особље чије радње могу да утичу на безбедност летачке делатности. Неопходно је узети у обзир потребе земаљског особља, особља надлежног за оперативну контролу, чување и стављање на увид евиденције и потребе посаде при планирању лета.

ORO.AOC.150 Захтеви који се односе на документацију

- а) Оператер је дужан да обезбеди израду приручника и друге потребне документације, као и њихових измена и допуна.
- б) Оператер мора да доставља оперативна упутства и остале информације без одлагања.

ГЛАВА DEC

ИЗЈАВА

ORO.DEC.100 Изјава

Оператер који обавља некомерцијално летење сложеним моторним ваздухопловом дужан је да:

- а) пре започињања летења достави надлежној власти све неопходне информације, користећи образац који је дат у Додатку I овог анекса;
- б) достави надлежној власти листу алтернативних начина усаглашавања које користи;
- ц) одржава усаглашеност са применљивим захтевима и информацијама које су наведене у изјави;
- д) без одлагања обавести надлежну власт о свакој промени која се односи на изјаву или начин усаглашавања који користи, подносећи измењену изјаву на обрасцу који је дат у Додатку I овог анекса; и
- е) обавести надлежну власт ако престане да обавља летење.

ГЛАВА MLR

ПРИРУЧНИЦИ, КЊИГЕ И ЕВИДЕНЦИЈЕ

ORO.MLR.100 Оперативни приручник – опште одредбе

- а) Оператер је дужан да изради оперативни приручник (*ОМ*), на начин који је наведен у тачки 8.6 Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.
- б) Садржина оперативног приручника мора да одговара захтевима из овог анекса, Анекса IV (Део-CAT), Анекса V (Део-SPA) и Анекса VI (Део-NCC), у зависности шта је одговарајуће, и не сме да буде у супротности са условима који су садржани у оперативној спецификацији

сертификата ваздухопловног оператора (*AOC*) или изјави и листи посебних одобрења, у зависности шта је применљиво.

ц) Оперативни приручник може да се састоји из више делова.

д) Оперативно особље мора да има једноставан приступ оним деловима оперативног приручника који се односе на његове дужности.

е) Оперативни приручник мора да буде ажуран. Особље мора да буде упознато са изменама оперативног приручника које се односе на његове дужности.

ф) Сваки члан посаде мора да има лични примерак делова оперативног приручника који се односе на његове дужности. Ималац оперативног приручника или његових одговарајућих делова је одговоран за његово ажурирање у погледу измена и допуна које му достави оператер.

г) Оператер који је ималац *AOC*:

1) у погледу измена за које се захтева претходно обавештавање, у складу са *ORO.GEN.115* став б) и *ORO.GEN.130* став ц), дужан је да достави надлежној власти планиране измене пре њиховог ступања на снагу; и

2) у погледу измена процедура које су у вези са стицањем претходног одобрења, у складу са *ORO.GEN.130*, дужан је да прибави одобрење пре него што измене ступе на снагу.

х) Изузетно од става г), ако је у интересу безбедности неопходна хитна измена и допуна оперативног приручника, она може да буде објављена и примењена одмах, под условом да је оператер поднео захтев за неопходно одобрење.

и) Оператер је дужан да у оперативни приручник унесе измене и допуне које захтева надлежна власт.

ј) Оператер мора да обезбеди да подаци преузети из одобрених докумената, укључујући и све њихове измене, буду одговарајуће приказани у оперативном приручнику. Ово не спречава оператера да у оперативном приручнику наведе строже податке и процедуре.

к) Оператер је дужан да обезбеди да особље разуме језик на коме су написани они делови оперативног приручника који се односе на дужности и одговорности особља. Садржај оперативног приручника мора да буде у облику који се може лако користити, узимајући у обзир људске могућности и ограничења.

ORO.MLR.101 Оперативни приручник - структура за јавни авио-превоз

Основну структуру оперативног приручника чине:

а) Део А: Општи/Основни део, који обухвата оперативну политику, упутства и процедуре које нису у вези са типом ваздухоплова;

б) Део Б: Оперативни аспекти ваздухоплова, који обухвата упутства и процедуре за одређени тип ваздухоплова, укључујући разлике између типова/класа, варијанти или појединачних ваздухоплова које користи оператер;

ц) Део Ц: Коришћење ваздухоплова у јавном авио-превозу, који обухвата упутства и информације о рутама/улогама/подручјима и аеродромима/оперативним местима;

д) Део Д: Обука, који обухвата упутства за обуку лица чији послови утичу на безбедно коришћење ваздухоплова.

ORO.MLR.105 Листа минималне опреме

а) Листа минималне опреме (*MEL*) се израђује у складу са тачком 8.а.3. Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008, на основу главне листе минималне опреме (*MMEL*), како је одређено у обавезном делу података за коришћење, који су установљени у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012.

б) Листу минималне опреме (*MEL*) и сваку њену измену одобрава надлежна власт.

ц) Оператер је дужан да после сваке измене главне листе минималне опреме (*MMEL*) у прихватљивом року измени листу минималне опреме (*MEL*), ако је та измена за њега релевантна.

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

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

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

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

е) Оператер је дужан да:

- 1) утврди рокове за отклањање неисправности инструмената, дела опреме или функције који су наведени у листи минималне опреме (*MEL*). Рок за отклањање неисправности који је наведен у листи минималне опреме (*MEL*) не сме да буде дужи од рока за отклањање неисправности који је наведен у главној листи минималне опреме (*MMEL*);
- 2) утврди ефикасан програм отклањања неисправности;
- 3) користи ваздухоплов после истека рока за отклањање неисправности који је наведен у листи минималне опреме (*MEL*) само ако је:
 - (i) неисправност отклоњена; или
 - (ii) рок за отклањање неисправности продужен у складу са наведеним у ставу ф).

ф) Под условом да је надлежна власт издала одобрење, оператер може да примени процедуру којом се једнократно продужава рок за отклањање неисправности категорије Б, Ц и Д, ако су испуњени следећи услови:

- 1) продужење рока за отклањање неисправности мора да буде у оквиру рока из главне листе минималне опреме (*MMEL*) за тип ваздухоплова;
- 2) продужење рока за отклањање неисправности може да износи као рок наведен у листи минималне опреме (*MEL*);
- 3) продужење рока за отклањање неисправности опреме се не користи као уобичајен начин за отклањање неисправности опреме наведене у листи минималне опреме (*MEL*), већ само у случају догађаја који су ван контроле оператера, а који спречавају отклањање неисправности;
- 4) ако је оператер утврдио посебне дужности и одговорности за контролу продужења рокова за отклањање неисправности;
- 5) ако је надлежна власт обавештена о сваком продужењу применљивих рокова за отклањање неисправности; и
- 6) ако је утврђен план за отклањање неисправности у најкраћем року.

г) Оператер је дужан да у листи минималне опреме (*MEL*) упуту на оперативне процедуре и процедуре одржавања које је утврдио узимајући у обзир оперативне процедуре и процедуре одржавања на које упућује главна листа минималне опреме (*MMEL*). Ове процедуре чине део приручника оператера или део листе минималне опреме (*MEL*).

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

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

- 1) оперативне процедуре на које упућује листа минималне опреме (*MEL*) ако планира да користи и/или ако користи ваздухоплов са неисправном опремом; и
- 2) процедуре одржавања на које упућује листа минималне опреме (*MEL*), пре коришћења ваздухоплова са неисправном опремом.

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

- 1) да се на предметне инструменте, делове опреме или функције односи главна листа минималне опреме (*MMEL*), на начин који је дефинисан у ставу а);
- 2) да се издато одобрење не користи као уобичајени поступак којим се омогућава коришћење ваздухоплова ван оквира одобрене листе минималне опреме (*MEL*), већ само у случају догађаја који су ван контроле оператера, а који спречавају усаглашеност са листом минималне опреме (*MEL*);
- 3) да је оператер утврдио посебне дужности и одговорности за контролу коришћења ваздухоплова на основу издатог одобрења; и
- 4) да је утврђен план за отклањање неисправности инструмената, делова опреме или функција или поновног коришћења ваздухоплова у оквиру ограничења листе минималне опреме (*MEL*) одмах када то буде могуће.

ORO.MLR.110 Путна књига

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

ORO.MLR.115 Чување евиденције

а) Следећа евиденција се чува најмање пет година:

- 1) евиденција о активностима наведеним у ORO.GEN.200, ако је реч о оператеру који обавља јавни авио-превоз;
- 2) копија изјаве оператера, подаци о одобрењима које поседује и оперативни приручник, ако је реч о оператеру који обавља некомерцијално летење сложеним моторним ваздухопловом.

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

- 1) оперативни план лета, ако је применљив;
- 2) хитна ваздухопловна обавештења (*NOTAM*) за одређену руту и документација која је коришћена за потребе ваздухопловног информисања (*AIS*), ако ју је припремио оператер;
- 3) документација о маси и положају тежишта;
- 4) обавештење о посебном терету, укључујући и писану информацију намењену вођи ваздухоплова/пилоту који управља ваздухопловом о опасном терету који се превози;
- 5) путна књига или други одговарајући документ; и
- б) извештаји са лета у којима су наведени подаци о догађају или појави за које вођа ваздухоплова/пилот који управља ваздухопловом сматра да је неопходно да их пријави или забележи;

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

Дозвола летачког и кабинског особља	Све док члан посаде користи права из дозволе за потребе оператера ваздухоплова
Подаци о обуци, провери и оспособљености члана посаде	три године
Евиденција о скорашњем искуству члана посаде	15 месеци
Одговарајућа оспособљеност за руте, аеродроме/зататке и подручја летења	три године
Обука из области превоза опасног терета, према потреби	три године
Евиденција о обуци/оспособљености других лица за које се захтева програм обуке	Евиденција о последње две обуке

д) Оператер је дужан да :

- 1) води евиденцију о свим обукама, проверама и оспособљености сваког члана посаде, како је прописано у Делу – *ORO*; и
- 2) да учини ове евиденције доступним, на захтев члана посаде.

е) Оператер је дужан да у роковима наведеним у ставу ц) чува информације које су коришћене за припрему и извршење лета, као и евиденцију о обуци особља, чак и у случају да оператер престане да буде корисник ваздухоплова или послодавац члану посаде.

ф) Ако члан посаде постане члан посаде другог оператера, оператер је дужан да омогући другом оператеру увид у евиденцију о члану посаде, поштујући рокове прописане у ставу ц).

ГЛАВА SEC

ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ

ORO.SEC.100.A Обезбеђивање пилотске кабине

а) Ако авион има врата пилотске кабине, она морају да имају могућност закључавања и мора да постоји начин којим кабинска посада обавештава летачку посаду у случају сумњивих активности или нарушавања обезбеђивања у кабини.

б) Авиони са максималном сертификованом масом на полетању већом од 45.500 kg или са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 60, који се користе за јавни авио-превоз путника, морају да имају одобрена врата пилотске кабине, која је могуће закључати и откључати са сваког пилотског седишта и која су пројектована тако да испуне применљиве захтеве пловидбености.

ц) У свим авионима који имају врата пилотске кабине у складу са ставом б):

- 1) ова врата морају да буду затворена пре почетка рада мотора у сврху полетања и морају да остану затворена ако то захтева процедура за обезбеђивање или вођа ваздухоплова, све до престанка рада мотора након слетања, осим ако је неопходно да овлашћена лица уђу или изађу, у складу са националним програмом за обезбеђивање у ваздухопловству; и
- 2) са сваког пилотског седишта мора да се обезбеди надгледање целокупног простора изван пилотске кабине, како би се утврдио идентитет лица које тражи улазак и како би се уочило сумњиво понашање или потенцијална опасност.

ORO.SEC.100.H Обезбеђивање пилотске кабине

Ако су у хеликоптеру који се користи за превоз путника уграђена врата пилотске кабине, она морају да имају могућност закључавања са унутрашње стране, како би се спречио неовлашћени приступ пилотској кабини.

ГЛАВА FC

ЛЕТАЧКА ПОСАДА

ORO.FC.005 Обим примене

Ова глава садржи услове које мора да испуни оператер у погледу обуке, искуства и оспособљености летачке посаде и састоји се од:

- а) Одељка 1 у коме су наведени заједнички захтеви који се примењују на некомерцијално летење сложеним моторним ваздухопловом и јавни авио-превоз;
- б) Одељка 2 у коме су наведени додатни захтеви који се примењују на јавни авио-превоз.

ОДЕЉАК 1

Заједнички захтеви

ORO.FC.100 Састав летачке посаде

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

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

ц) Чланови летачке посаде морају да имају дозволу и овлашћење који су издати или прихваћени у складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 и који одговарају дужностима које су им додељене.

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

е) У случају ангажовања чланова летачке посаде који раде хонорарно или са непуним радним временом, оператер је дужан да се увери да су испуњени сви применљиви захтеви из ове главе, као и из одговарајућих делова Анекса I (*Part–FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011, укључујући и услове који се односе на скорашње искуство, узимајући при томе у обзир све послове које је члан летачке посаде обављао код другог оператера, како би посебно одредио:

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

ORO.FC.105 Одређивање вође ваздухоплова/пилота који управља ваздухопловом

а) У складу са тачком 8.е Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008, за пилота који управља ваздухопловом или, ако је реч о јавном авио-превозу, за вођу ваздухоплова, оператер мора да одреди једног пилота у оквиру летачке посаде који је оспособљен за послове пилота који управља ваздухопловом, у складу са Анексом I (*Part–FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011.

б) За вођу ваздухоплова/пилота који управља ваздухопловом оператер може да одреди само оног члана летачке посаде који има:

- 1) најмање онај ниво искуства који је наведен у оперативном приручнику;
- 2) одговарајуће знање о рутама или подручјима у којима лети и знање о аеродромима, укључујући и алтернативне аеродроме, средства и процедуре који се користе;
- 3) у случају летова са вишечланом посадом, завршену обуку за вођу ваздухоплова коју спроводи оператер, ако се унапређује од звања копилота у звање пилота који управља ваздухопловом/вође ваздухоплова.

ц) Пилот који управља ваздухопловом/вођа ваздухоплова или пилот коме може да буде додељено обављање лета мора да обави почетну обуку за упознавање са рутама или подручјима летења и аеродромима, средствима и процедурама који се користе. Ово знање о рутама/подручјима и аеродромима се одржава обављањем најмање једног лета на тој рути, подручју или аеродрому у периоду од 12 месеци.

д) У случају авиона са перформансама класе Б који се користе у јавном авио-превозу, по правилима за визуелно летење дању, не примењују се одредбе става ц).

ORO.FC.110 Инжењер летач

Ако је авион пројектован тако да има предвиђено одвојено место за инжењера летача, летачка посада мора да обухвати и једног члана посаде који је одговарајуће оспособљен у складу са применљивим националним прописима.

ORO.FC.115 Обука за унапређење рада посаде (CRM)

а) Пре него што почне да обавља летачку дужност, члан летачке посаде мора да заврши обуку за унапређење рада посаде (CRM), примерену његовој дужности, како је наведено у оперативном приручнику.

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

ORO.FC.120 Прелазна обука коју спроводи оператер

а) Да би обављао летачку дужност у авиону или хеликоптеру, члан летачке посаде мора да заврши прелазну обуку коју спроводи оператер пре него што започне летење без надзора на линији:

- 1) ако прелази на ваздухоплов за који се захтева ново овлашћење за тип, односно класу;
- 2) када започиње рад код оператера.

б) Прелазна обука коју спроводи оператер обухвата и обуку о опреми која је уграђена у ваздухоплов, ако је то релевантно за улогу члана летачке посаде.

ORO.FC.125 Обука за разлике и обука за упознавање

а) Чланови летачке посаде морају да заврше обуку за разлике или обуку за упознавање, ако се то захтева Анексом I (*Part–FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011 и ако промена опреме или процедура за типове или варијанте ваздухоплова који се користе захтева стицање додатног знања.

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

ORO.FC.130 Периодична обука и провера

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

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

ORO.FC.135 Оспособљеност пилота за обављање дужности са било ког пилотског седишта

Чланови летачке посаде којима може бити додељено обављање дужности са било ког пилотског седишта морају да заврше одговарајућу обуку и проверу, како је наведено у оперативном приручнику.

ORO.FC.140 Летење на више типова или варијанти ваздухоплова

а) Чланови летачке посаде који обављају летачку дужност на више типова или варијанти ваздухоплова морају да испуне захтеве наведене у овој глави, за сваки тип или варијанту ваздухоплова, осим ако је могућност признавања олакшица које се односе на обуку, проверу и скорашње искуство предвиђена у обавезном делу података за коришћење који су установљени у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012 за одговарајуће типове или варијанте ваздухоплова.

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

ORO.FC.145 Спровођење обуке

а) Обука која се захтева у овој глави се спроводи:

- 1) по плану и програму обуке које је утврдио оператер у оперативном приручнику;
- 2) од стране одговарајуће оспособљеног особља. У случају обуке у лету или обуке на уређају за симулирање летења и одговарајуће провере, особље које врши обуку и спроводи проверу мора да буде оспособљено у складу са Анексом I (*Part–FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011.

б) Приликом утврђивања плана и програма обуке, оператер мора да узме у обзир обавезне елементе за одговарајући тип ваздухоплова, како је одређено у обавезном делу података за коришћење који су установљени у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012.

ц) У случају јавног авио-превоза, програм и садржај обуке и провере, као и употребу сваког појединачног уређаја за симулирање летења (*FSTD*) одобрава надлежна власт.

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

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

ОДЕЉАК 2

Додатни захтеви за јавни авио-превоз

ORO.FC.200 Састав летачке посаде

а) У саставу летачке посаде не сме да буде више од једног члана посаде без потребног искуства.

б) Вођа ваздухоплова може да повери обављање лета другом пилоту који је оспособљен у складу са Анексом I (*Part–FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011, под условом да су испуњени захтеви из ORO.FC.105 став б) тачка 1), став б) тачка 2) и став ц).

ц) Посебни захтеви за авионе који лете по правилима за инструментално летење (*IFR*) или који лете ноћу.

- 1) За турбоелисне авионе са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет и за све турбомлазне авионе, минималну летачку посаду чине два пилота.
- 2) За авионе који нису наведени у ставу ц) тачка 1), минималну летачку посаду чине два пилота, изузев ако су испуњени захтеви из *ORO.FC.202*, у ком случају посаду може да чини један пилот.

д) Посебни захтеви за летове хеликоптера.

- 1) За летове хеликоптера са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет, који лете по правилима за инструментално летове (*IFR*), као и за све летове хеликоптера са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 19:
 - (i) минималну летачку посаду чине два пилота; и
 - (ii) вођа ваздухоплова мора да има дозволу транспортног пилота хеликоптера (*ATPL(H)*) са овлашћењем за инструментално летење, која је издата у складу са Анексом I (*Part– FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011.
- 2) Летови на које се не односи став д) тачка 1) могу да се обаве са једним пилотом, по правилима за инструментално летење (*IFR*) или ноћу, ако су испуњени услови наведени у *ORO.FC.202*.

ORO.FC.A.201 Ослобађање од дужности чланова летачке посаде у току лета

а) Вођа ваздухоплова може да повери обављање лета:

- 1) другом одговарајуће оспособљеном вођи ваздухоплова; или
- 2) за летове искључиво изнад нивоа лета (*FL*) 200, пилоту који испуњава најмање следеће услове:
 - (i) поседује дозволу транспортног пилота (*ATPL*);
 - (ii) има завршену прелазну обуку и проверу, укључујући и обуку за тип, у складу са *ORO.FC.220*;
 - (iii) има завршену периодичну обуку и проверу, у складу са *ORO.FC.230* и *ORO.FC.240*;
 - (iv) оспособљен је за руте/подручја и аеродроме, у складу са *ORO.FC.105*.

б) Копилота може да замени:

- 1) други одговарајуће оспособљени пилот;
- 2) за летове искључиво изнад нивоа лета (*FL*) 200, копилот са правом летења у фази крстарења, који испуњава најмање следеће услове:
 - (i) има важећу дозволу професионалног пилота (*CPL*) са овлашћењем за инструментално летење;
 - (ii) има завршену прелазну обуку и проверу, укључујући и обуку за тип, у складу са *ORO.FC.220*, изузев захтева који се односе на део обуке за полетање и слетање; и
 - (iii) има завршену периодичну обуку и проверу, у складу са *ORO.FC.230*, изузев захтева који се односе на део обуке за полетање и слетање.

ц) Инжењера летача може у току лета да замени члан посаде који је одговарајуће оспособљен у складу са применљивим националним прописима.

ORO.FC.202 Летови који се обављају са једним пилотом по правилима за инструментално летење (*IFR*) или ноћу

За обављање лета по правилима за инструментално летење (*IFR*) или ноћу, са минималном летачком посадом коју чини један пилот, на начин који је предвиђен у *ORO.FC.200* став ц) тачка 2) и став д) тачка 2), потребно је испунити следеће услове:

а) Оператер је дужан да у оперативном приручнику наведе програме прелазне и периодичне обуке намењене пилотима, који садрже додатне захтеве за летове који се обављају са једним пилотом. Пилот мора да заврши обуку у погледу процедура оператера, које се односе на:

- 1) управљање радом мотора и поступање у случају опасности;
- 2) употребу листи провере за уобичајене ситуације, ванредне ситуације и ситуације у случају опасности;

- 3) комуникацију са контролом летења (*ATC*);
 - 4) поступке одласка и прилаза;
 - 5) управљање радом аутопилота, ако он постоји;
 - 6) коришћење поједностављене документације у току лета; и
 - 7) унапређење рада посаде, у случају лета са једним пилотом.
- б) Периодичне провере које су прописане у *ORO.FC.230* спроводе се у условима прилагођеним летовима који се обављају са једним пилотом, на одговарајућем типу или класи ваздухоплова, у средини која одговара врсти лета.

ц) За летење авионом, по правилима за инструментално летење (*IFR*), пилот мора да оствари:

- 1) најмање 50 сати летења по правилима за инструментално летење (*IFR*), на одговарајућем типу или класи авиона, од чега десет сати у улози вође ваздухоплова; и
- 2) у току претходних 90 дана на одговарајућој класи или типу авиона:
 - (i) пет летова по правилима за инструментално летење (*IFR*), укључујући три инструментална прилаза у условима који одговарају лету који се обавља са једним пилотом; или
 - (ii) проверу инструменталног прилаза по правилима за инструментално летење (*IFR*).

д) За летење авионом ноћу, пилот мора да оствари:

- 1) најмање 15 сати ноћног летења, који могу да се урачунају у 50 сати лета по правилима за инструментално летење (*IFR*) из става ц) тачка 1); и
- 2) у току претходних 90 дана на одговарајућој класи или типу авиона:
 - (i) три полетања и слетања ноћу, у условима који одговарају лету који се обавља са једним пилотом; или
 - (ii) проверу ноћног полетања и слетања.

е) За летење хеликоптером, по правилима за инструментално летење (*IFR*), пилот мора да оствари:

- 1) укупан налет од 25 сати по правилима за инструментално летење (*IFR*), у одговарајућој средини у којој се обавља лет; и
- 2) 25 сати налета у улози једног пилота на одређеном типу хеликоптера, који је одобрен за летење са једним пилотом по правилима за инструментално летење (*IFR*), од чега десет сати може да буде обављено под надзором, укључујући пет сектора летења под надзором, на линији, по правилима за инструментално летење (*IFR*), уз употребу процедура за летење са једним пилотом; и
- 3) у току претходних 90 дана:
 - (i) пет летова по правилима за инструментално летење (*IFR*) у улози једног пилота, укључујући три инструментална прилаза обављена хеликоптером који је одобрен за ове сврхе; или
 - (ii) проверу инструменталног прилаза по правилима за инструментално летење (*IFR*), у улози једног пилота на одговарајућем типу хеликоптера, тренажеру летења (*FTD*) или уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*).

ORO.FC.205 Обука за вођу ваздухоплова

а) За летове авионом и хеликоптером, обука за вођу ваздухоплова обухвата:

- 1) обуку на уређају за симулирање летења (*FSTD*), која подразумева практичну обуку на линији (*LOFT*) и/или обуку у лету;
- 2) проверу стручности у улози вође ваздухоплова, коју врши оператер;
- 3) обуку о дужностима вође ваздухоплова;
- 4) обуку на линији у улози вође ваздухоплова под надзором, у трајању од:
 - (i) десет сектора, ако је реч о авионима; и
 - (ii) десет сати, укључујући најмање десет сектора, ако је реч о хеликоптерима.
- 5) проверу на линији у улози вође ваздухоплова и показивање одговарајућег знања о рутама или подручјима летења, аеродромима, укључујући и алтернативне аеродроме, средствима и процедурама који се користе; и
- 6) обуку за унапређење рада посаде.

ORO.FC.215 Основна обука за унапређење рада посаде (CRM) коју спроводи оператер

а) Члан летачке посаде мора да заврши основну обуку за унапређење рада посаде (CRM) пре него што започне летење без надзора на линији.

б) Основну обуку за унапређење рада посаде (CRM) врши најмање један одговарајуће оспособљени предавач за унапређење рада посаде коме, за поједине специфичне области, могу помагати стручна лица за те области.

ц) Ако члан летачке посаде није претходно завршио теоријску обуку из области људског фактора у нивоу који се захтева за стицање дозволе транспортног пилота (ATPL) обавезан је да, пре основне обуке за унапређење рада посаде или уз ову обуку, заврши теоријску обуку из људских могућности и ограничења, коју спроводи оператер по програму обуке за стицање дозволе транспортног пилота, како је наведено у Анексу I (Part-FCL) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011.

ORO.FC.220 Прелазна обука и провера

а) Обука за унапређење рада посаде (CRM) је саставни део прелазне обуке коју спроводи оператер.

б) По започињању прелазне обуке, члану летачке посаде се не смеју доделити летачке дужности на другом типу или класи ваздухоплова све до завршетка обуке или њене обуставе. Члановима посаде који лете само на авионима са перформансама класе Б могу да буду додељене летачке дужности на другим типовима авиона са перформансама класе Б, у току прелазне обуке, онолико колико је то неопходно за обављање саобраћаја.

ц) Трајање прелазне обуке члана летачке посаде коју спроводи оператер одређује се на основу стандарда који се односе на оспособљеност и искуство, а који су наведени у оперативном приручнику, узимајући у обзир претходне обуке и искуство.

д) Члан летачке посаде мора да заврши:

- 1) проверу стручности коју спроводи оператер и обуку и проверу у вези безбедносне опреме и опреме која се користи у случају опасности, пре започињања летења под надзором на линији (LIFUS); и
- 2) проверу на линији након завршетка летења на линији под надзором. За авионе са перформансама класе Б, летење под надзором на линији (LIFUS) се може обавити на било ком авиону одговарајуће класе.

е) У случају авиона, пилоти који имају стечено овлашћење за летење на типу авиона на основу обуке спроведене само на симулатору (ZFTT) морају да:

- 1) започну летење под надзором на линији најкасније 21 дан од завршетка практичног испита или после одговарајуће обуке коју је спровео оператер. Садржај ове обуке наводи се у оперативном приручнику.
- 2) обаве шест полетања и слетања на уређају за симулирање летења (FSTD) најкасније 21 дан од завршетка практичног испита, под надзором инструктора за тип авиона (TRI(A)) који седи на другом пилотском седишту. Број полетања и слетања може да буде умањен ако су одређене олакшице у обавезном делу података за коришћење који су установљени на основу Уредбе (ЕУ) бр. 748/2012. Ако се ова полетања и слетања не обаве у року који износи 21 дан, оператер је дужан да спроведе обуку за обнову знања. Садржај ове обуке наводи се у оперативном приручнику.
- 3) обаве прва четири полетања и слетања при летењу под надзором на линији (LIFUS) у авиону, под надзором инструктора за тип авиона (TRI(A)). Број полетања и слетања може да буде умањен ако су одређене олакшице у обавезном делу података за коришћење који су установљени на основу Уредбе (ЕУ) бр. 748/2012.

ORO.FC.230 Периодична обука и провера

а) Сваки члан летачке посаде мора да заврши периодичну обуку и проверу која одговара типу или варијанти ваздухоплова на коме лети.

б) *Провера стручности коју спроводи оператер*

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

- 2) Ако члан летачке посаде обавља летове по правилима за инструментално летење, провера стручности коју спроводи оператер се врши без спољних визуелних оријентира, ако је то одговарајуће.
- 3) Период важења провере стручности коју спроводи оператер је шест календарских месеци. За летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење, авионима са перформансама класе Б, током сезоне која није дужа од осам узастопних месеци, довољно је обавити једну проверу стручности коју спроводи оператер. Провера стручности мора да се обави пре него што се започне обављање јавног авио-превоза.
- 4) Члан летачке посаде који обавља летове дању, дуж рута на којима се навођење обавља по визуелним оријентирима на земљи, хеликоптером који није сложени моторни ваздухоплов, може да обави проверу стручности коју спроводи оператер на само једном од одговарајућих типова за које поседује овлашћење. Провера стручности коју спроводи оператер обавља се сваки пут на оном типу хеликоптера који најдуже није био коришћен за проверу стручности. Одговарајући типови хеликоптера, који се могу груписати за потребе провере стручности коју спроводи оператер, наводе се у оперативном приручнику.
- 5) Изузетно од ORO.FC.145 став а) тачка 2), за летове хеликоптера који нису сложени моторни, који се обављају дању, дуж рута на којима се навођење обавља по визуелним оријентирима на земљи и за летове авиона са перформансама класе Б, проверу може да врши одговарајуће оспособљени вођа ваздухоплова кога је одредио оператер, а који је обучен за примену начела унапређења рада посаде (*CRM*) и за оцену *CRM* вештина. Оператер је дужан да обавести надлежну власт о лицима које је одредио.

ц) *Провера на линији*

- 1) Члан летачке посаде мора да заврши проверу на линији која се обавља у ваздухоплову, како би показао оспособљеност за обављање уобичајених летова на линији, који су описани у оперативном приручнику. Период важења провере на линији је 12 календарских месеци.
- 2) Изузетно од ORO.FC.145 став а) тачка 2), провере на линији може да врши одговарајуће оспособљен вођа ваздухоплова, кога је одредио оператер и који је обучен за примену начела унапређења рада посаде (*CRM*) и за оцену *CRM* вештина.

д) *Обука и провера у вези безбедносне опреме и опреме која се користи у случају опасности*

Члан летачке посаде мора да заврши обуку и проверу о месту на коме је смештена и употреби комплетне безбедносне опреме и опреме која се користи у случају опасности, а која се налази у ваздухоплову. Период важења провере у вези безбедносне опреме и опреме која се користи у случају опасности је 12 календарских месеци.

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

- 1) Елементи обуке за унапређење рада посаде (*CRM*) су саставни део свих одговарајућих фаза прелазне обуке.
- 2) Члан летачке посаде мора да похађа посебну модуларну обуку за унапређење рада посаде (*CRM*). Све важне теме обуке за унапређење рада посаде (*CRM*) морају да буду распоређене што равномерно и обрађене у периоду од три године.

ф) Члан летачке посаде мора најмање сваких 12 календарских месеци да похађа обуку на земљи и летачку обуку која може да се обави на уређају за симулирање летења (*FSTD*) или у ваздухоплову, или комбиновано.

г) Период важења из става б) тачка 3) и ст. ц) и д) се рачуна од краја оног месеца у коме је провера спроведена.

х) Ако су захтеване обуке и провере спроведене у последња три месеца периода важења претходне обуке, нови период важења се рачуна од датума истицања важења претходне обуке.

ORO.FC.235 Оспособљеност пилота за летење са било којег пилотског седишта

а) Вођа ваздухоплова чије дужности захтевају обављање лета са било којег пилотског седишта и обављање дужности копилота или вођа ваздухоплова који спроводи обуку или проверу, мора да заврши додатну обуку и проверу, као што је наведено у оперативном

приручнику. Провера може да се спроведе заједно са провером стручности коју врши оператер, а која је прописана у ORO.FC.230 став б).

б) Додатна обука и провера морају да обухвате најмање следеће:

- 1) отказ мотора у току полетања;
- 2) прилаз и неуспели прилаз са отказом једног мотора; и
- 3) слетање са отказом једног мотора.

ц) У случају хеликоптера, вођа ваздухоплова мора да заврши проверу стручности наизменично са левог и са десног седишта, под условом да при комбинованој провери стручности за овлашћење за летење на типу и провери стручности коју спроводи оператер, вођа ваздухоплова завршава своју обуку или проверу са седишта на коме уобичајено седи.

д) Приликом обуке о поступцима у случају отказа мотора, која се спроводи у ваздухоплову, отказ мотора мора да буде симулиран.

е) При обављању лета са седишта предвиђеног за копилота, провере наведене у ORO.FC.230 за летење са седишта вође ваздухоплова морају да буду важеће и ажурне.

ф) Пилот који замењује вођу ваздухоплова мора, истовремено са провером стручности коју спроводи оператер, а која је прописана у ORO.FC.230 став б), да покаже и увежбаност у спровођењу поступака и процедура који не спадају у његове уобичајене дужности и одговорности. Ако не постоје значајне разлике у поступцима који се обављају са левог и десног седишта, вежба може да буде обављена са било којег седишта.

г) Пилот који није вођа ваздухоплова, а обавља дужности са седишта намењеног за вођу ваздухоплова, мора истовремено са провером стручности коју спроводи оператер и која је наведена у ORO.FC.230 став б) да покаже увежбаност у спровођењу поступака и процедура за које је одговоран вођа ваздухоплова који има улогу пилота који прати обављање лета. Ако не постоје значајне разлике у поступцима који се обављају са левог или десног седишта, вежба може да буде обављена са било којег седишта.

ORO.FC.240 Летење на више типова или варијанти ваздухоплова

а) Процедуре или оперативна ограничења за летење на више типова или варијанти ваздухоплова, који су наведени у оперативном приручнику и које је одобрила надлежна власт, обухватају:

- 1) минимално искуство чланова летачке посаде;
- 2) минимално искуство на једном типу или варијанти ваздухоплова стечено пре започињања обуке за летење на другом типу и варијанти;
- 3) поступак којим се члан летачке посаде, који је оспособљен за један тип или варијанту ваздухоплова, обучава и оспособљава за други тип или варијанту; и
- 4) све применљиве захтеве који се односе на скорашње искуство за сваки тип или варијанту ваздухоплова.

б) Ако члан летачке посаде лети и хеликоптером и авионом, летење мора да буде ограничено само на један тип авиона и један тип хеликоптера.

ц) Став а) се не примењује на летове који се обављају авионима са перформансама класе Б, ако је реч о класи авиона са клипним моторима која захтева једног пилота, а лет се обавља дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*). Став б) се не примењује на летове који се обављају авионима са перформансама класе Б, ако је реч о класи авиона са клипним моторима која захтева једног пилота.

ORO.FC.A.245 Алтернативни програм обуке и оспособљавања

а) Оператер авиона који поседује одговарајуће искуство може алтернативним програмом обуке и оспособљавања (*ATQP*), који је одобрила надлежна власт, да замени један или више захтева који се односе на обуку и проверу летачке посаде:

- 1) SPA.LVO.120 у делу обуке и оспособљавања летачке посаде;
- 2) прелазну обуку и провере;
- 3) обуку за разлике и обуку за упознавање;
- 4) обуку за вођу ваздухоплова;
- 5) периодичну обуку и проверу; и
- б) обуку за летење на више типова или варијанти авиона.

б) Алтернативни програм обуке и оспособљавања (*ATQP*) садржи обуку и проверу којима се успоставља и одржава најмање онај ниво стручности који се стиче применом ORO.FC.220 и ORO.FC.230. Пре издавања одобрења надлежне власти за примену алтернативног програма обуке и оспособљавања (*ATQP*) мора се доказати ниво оспособљености и стручности летачке посаде.

ц) Оператер који подноси захтев за одобрење алтернативног програма обуке и оспособљавања (*ATQP*) дужан је да надлежној власти достави план примене, укључујући и опис нивоа оспособљености и стручности летачке посаде који треба да се постигне.

д) Уз провере које се захтевају у ORO.FC.230 и FCL.060 Анекса I (*Part-FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011, сваки члан летачке посаде мора да заврши процену на линији (*LOE*), која се спроводи на уређају за симулирање летења (*FSTD*). Период важења процене на линији (*LOE*) је 12 календарских месеци. Период важења се рачуна од краја месеца у коме је провера спроведена. Ако је процена на линији (*LOE*) спроведена у последња три месеца периода важења, нови период важења се рачуна од датума истека претходног периода важења.

е) После две године примене одобреног алтернативног програма обуке и оспособљавања (*ATQP*) оператер може, ако одобри надлежна власт, да продужи период важења провера који је наведен у ORO.FC.230, и то:

- 1) за проверу стручности коју спроводи оператер, на 12 календарских месеци. Период важења се рачуна од краја месеца када је провера спроведена. Ако је провера спроведена у последња три месеца периода важења, нови период важења се рачуна од датума истека претходног периода важења.
- 2) за проверу на линији, на 24 календарска месеца. Период важења се рачуна од краја месеца када је провера спроведена. Ако је провера спроведена у последњих шест месеци периода важења, нови период важења се рачуна од датума истека претходног периода важења.
- 3) за проверу у вези безбедносне опреме и опреме која се користи у случају опасности, на 24 календарска месеца. Ако је провера спроведена у последњих шест месеци периода важења, нови период важења се рачуна од датума истека претходног периода важења.

ORO.FC.A.250 Вођа ваздухоплова са дозволом професионалног пилота авиона (*CPL(A)*)

а) Ималац дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*) сме да обавља дужности вође ваздухоплова у јавном авио-превозу у авиону предвиђеном за једног пилота:

- 1) када превози путнике на лету који се обавља по правилима за визуелно летење (*VFR*), изван полупречника од 50 NM (90 km) од аеродрома поласка, ако има најмање 500 сати налета на авионима или има важеће овлашћење за инструментално летење; или
- 2) када лети на вишемоторном типу авиона, по правилима за инструментално летење (*IFR*), ако има најмање 700 сати налета на авионима, од чега 400 сати мора да буде у улози вође ваздухоплова. У поменути налет мора да се урачуна 100 сати лета по правилима за инструментално летење (*IFR*) и 40 сати лета вишемоторним авионима. Наведених 400 сати лета у улози вође ваздухоплова може да буде замењено временом лета оствареним у улози копилота ако је у оперативном приручнику утврђен систем вишечлане посаде, при чему се два сата лета у улози копилота сматра као један сат лета у улози вође ваздухоплова.

б) Став а) тачка 1) се не примењује на летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), авионима са перформансама класе Б.

ORO.FC.H.250 Вођа ваздухоплова са дозволом професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*)

а) Ималац дозволе професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*) сме да обавља дужности вође ваздухоплова у јавном авио-превозу у хеликоптеру предвиђеним за једног пилота:

- 1) када лети по правилима за инструментално летење (*IFR*), ако има најмање 700 сати укупног налета оствареног на хеликоптерима, од чега 300 сати мора да буде у улози вође ваздухоплова. У поменути налет мора да се урачуна 100 сати лета по правилима за инструментално летење (*IFR*). Наведених 300 сати лета у улози вође ваздухоплова може

да буде замењено временом лета оствареним у улози копилота ако је у оперативном приручнику утврђен систем вишечлане посаде, при чему се два сата лета у улози копилота сматра као један сат лета у улози вође ваздухоплова;

- 2) када лети ноћу, у визуелним метеоролошким условима (*VMC*), ако има:
- (i) важеће овлашћење за инструментално летење; или
 - (ii) 300 сати налета на хеликоптерима, од чега 100 сати остварених у улози вође ваздухоплова и десет сати ноћног лета у улози пилота који обавља лет.

ГЛАВА СС

КАБИНСКА ПОСАДА

ORO.CC.005 Обим примене

Ова глава садржи захтеве које мора да испуни оператер који обавља летове ваздухопловом са кабинском посадом и састоји се од:

- а) Одељка 1 у коме су наведени заједнички захтеви који се примењују на све летове; и
- б) Одељка 2 у коме су наведени додатни захтеви који се примењују само на јавни авио-превоз.

ОДЕЉАК 1

Заједнички захтеви

ORO.CC.100 Број и састав кабинске посаде

а) Број и састав кабинске посаде одређује се у складу са тачком 7.а Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008, узимајући у обзир оперативне факторе или околности за одређени лет који треба да се обави. За летове ваздухоплова који имају максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већи од 19 мора да буде одређен најмање један члан кабинске посаде ако се превози један или више путника.

б) За испуњавање захтева из става а), минимални број чланова кабинске посаде мора да буде већи:

- 1) од броја чланова кабинске посаде који је утврђен у поступку сертификације ваздухоплова, у складу са сертификационим захтевима, у зависности од конфигурације кабине ваздухоплова коју користи оператер; или
- 2) ако број чланова кабинске посаде није утврђен на основу тачке 1) овог става, број чланова кабинске посаде који је утврђен у поступку сертификације ваздухоплова за највећи сертифицирани број путничких седишта може да се умањи за по једног члана на сваких 50 седишта мање у кабини у односу на највећи сертифицирани број путничких седишта; или
- 3) од једног члана кабинске посаде на сваких 50 или остатак до 50 уграђених путничких седишта у истој кабини ваздухоплова кога користи оператер.

ц) За летове за које је предвиђена вишечлана кабинска посада, оператер одређује једног члана кабинске посаде који је одговоран пилоту који управља ваздухопловом/вођи ваздухоплова.

ORO.CC.110 Услови за доделу дужности

а) Члану кабинске посаде могу да се доделе дужности у ваздухоплову:

- 1) ако има најмање 18 година;
- 2) ако је у складу са Анексом IV (*Part-MED*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011 оцењен као физички и ментално способан за безбедно обављање дужности и извршавање обавеза; и
- 3) ако је успешно завршио све применљиве обуке и провере које су прописане у овој глави, као и ако је оспособљен да обавља додељене дужности у складу са процедурама наведеним у оперативном приручнику.

б) Пре доделе дужности члану кабинске посаде који ради хонорарно или са непуним радним временом, оператер је дужан да утврди да ли су испуњени сви захтеви из ове главе,

узимајући у обзир све послове које је члан кабинске посаде обављао код другог оператера, како би утврдио:

- 1) укупан број типова или варијанти ваздухоплова у којима је обављао дужности; и
 - 2) примењиво ограничење у погледу времена летења, радног времена и времена одмора.
- ц) Активни чланови кабинске посаде, као и њихове дужности у вези са безбедношћу путника и лета, морају да буду јасно представљени путницима.

ORO.CC.115 Спровођење обука и провера

а) Оператер утврђује план и програм за сваку врсту обуке, у складу са применљивим захтевима из ове главе и Анекса V (*Part-CC*) Уредбе (ЕУ) бр. 290/2012, када је то одговарајуће, како би обухватио дужности и одговорности које извршавају чланови кабинске посаде.

б) Свака обука обухвата теоријску и практичну наставу, која се спроводи индивидуално или групно, у зависности од теме која се обрађује, како би чланови кабинске посаде постигли и одржавали одговарајући ниво стручности, у складу са овом главом.

ц) Свака обука мора да буде:

- 1) спроведена на дефинисан и реалистичан начин; и
- 2) спроведена од стране лица која су одговарајуће оспособљена за област која се обрађује.

д) У току или одмах након завршетка свих обука захтеваних у овој глави, члан кабинске посаде подлеже провери из свих елемената одговарајућег програма обуке, осим из обуке за унапређење рада посаде (*CRM*). Провере врше лица која су одговарајуће оспособљена да утврде да ли је члан кабинске посаде постигао и да ли одржава захтевани ниво стручности.

е) Обуку за унапређење рада посаде (*CRM*) и наставу из *CRM* модула, ако је то применљиво, спроводи инструктор за унапређење рада посаде (*CRM*), за кабинску посаду. Ако су елементи обуке за унапређење рада посаде (*CRM*) саставни делови других обука, инструктор за унапређење рада посаде (*CRM*), за кабинску посаду, руководи дефинисањем и применом наставног плана.

ORO.CC.120 Основна обука

а) Нови полазник, који још увек не поседује важећу дозволу кабинског особља издату у складу са Анексом V (*Part-CC*) Уредбе (ЕУ) бр. 290/2012, обавезан је да:

- 1) заврши основну обуку, како је дефинисано у CC.TRA.220 наведеног Анекса; и
- 2) положи одговарајући испит пре започињања друге обуке која се захтева у овој глави.

б) Елементи програма основне обуке могу се комбиновати са обуком за први тип ваздухоплова и са прелазном обуком коју спроводи оператер, под условом да су испуњени захтеви из CC.TRA.220, као и да су сви ти елементи евидентирани као елементи основне обуке у евиденцији о обуци кабинске посаде.

ORO.CC.125 Обука за одређени тип ваздухоплова и прелазна обука коју спроводи оператер

а) Сваки члан кабинске посаде мора да заврши одговарајућу обуку за одређени тип ваздухоплова, прелазну обуку коју спроводи оператер, као и одговарајуће провере:

- 1) пре него што га оператер први пут одреди да обавља дужности члана кабинске посаде или
- 2) пре него што му оператер додели обављање дужности на другом типу ваздухоплова.

б) Приликом утврђивања плана и програма обуке за одређени тип ваздухоплова и прелазне обуке, оператер је дужан да обухвати, ако је могуће, одговарајуће елементе утврђене у обавезном делу података за коришћење који су установљени на основу Уредбе (ЕУ) бр. 748/2012.

ц) Програм обуке за одређени тип ваздухоплова обухвата:

- 1) обуку и праксу на одговарајућим уређајима за обуку или на ваздухоплову; и
- 2) најмање следеће елементе обуке за одређени тип ваздухоплова:
 - (i) опис ваздухоплова који је релевантан за дужности кабинске посаде;
 - (ii) безбедносну опрему и уграђене системе који су релевантни за дужности кабинске посаде;
 - (iii) руковање и стварно отварање, од стране сваког члана кабинске посаде, сваког типа или варијанте врата или излаза који се користе у уобичајеним околностима и врата

или излаза за случај опасности, у уобичајеном режиму рада и у режиму рада случају опасности;

- (iv) демонстрацију коришћења других излаза, укључујући прозоре у пилотској кабини;
- (v) опрему за заштиту од ватре и дима, ако је уграђена;
- (vi) обуку за евакуацију уз примену тобогана, ако су уграђени; и
- (vii) коришћење седишта, система за везивање и система за снабдевање кисеоником, у случају онеспособљености пилота.

д) Прелазна обука коју спроводи оператер за сваки тип ваздухоплова који користи мора да:

- 1) обухвати обуку и праксу на одговарајућим уређајима за обуку или на ваздухоплову;
- 2) за чланове кабинске посаде којима оператер први пут додељује дужности - обухвати обуку из уобичајених поступака које примењује оператер;
- 3) обухвати најмање следеће специфичне елементе обуке за одређени тип ваздухоплова на којем ће обављати дужности:
 - (i) опис конфигурације кабине;
 - (ii) место на коме је смештена, узимање и употребу преносиве безбедносне опреме и опреме која се користи у случају опасности, а налази се у ваздухоплову;
 - (iii) све уобичајене поступке и поступке у случају опасности;
 - (iv) поступање са путницима и контролу над групом путника;
 - (v) обуку за поступање у случају ватре и дима, укључујући коришћење опреме за гашење ватре и заштитне опреме, која одговара оној опреми која се налази у ваздухоплову;
 - (vi) поступке евакуације;
 - (vii) поступке у случају онеспособљености пилота;
 - (viii) одговарајуће захтеве и поступке из области обезбеђивања; и
 - (ix) обуку за унапређење рада посаде.

ORO.CC.130 Обука за разлике

а) Уз обуку наведену у ORO.CC.125, члан кабинске посаде мора да заврши одговарајућу обуку и проверу која обухвата све разлике, пре него што му буду додељене дужности на:

- 1) варијанти оног типа ваздухоплова на којем обавља дужности; или
- 2) на типу или варијанти ваздухоплова на којем обавља дужности, али који се разликује у погледу:
 - (i) безбедносне опреме;
 - (ii) места на коме је смештена безбедносна опрема и опрема која се користи у случају опасности; или
 - (iii) уобичајених поступака и поступака у случају опасности.

б) Програм обуке за разлике мора да:

- 1) буде одређен, по потреби, на основу упоређивања програма обука које је завршио члан кабинске посаде, у складу са ORO.CC.125 ст. ц) и д), за одговарајући тип ваздухоплова; и
- 2) обухвати обуку и праксу на одговарајућем уређају за обуку или на ваздухоплову, у зависности од делова обуке за разлике који се спроводе.

ц) Приликом утврђивања плана и програма обуке за разлике за варијанту типа ваздухоплова који користи, оператер је дужан да обухвати, ако је применљиво, одговарајуће елементе утврђене у обавезном делу података за коришћење који су установљени на основу Уредбе (ЕУ) бр. 748/2012.

ORO.CC.135 Упознавање

После завршетка обуке за одређени тип ваздухоплова и прелазне обуке оператера за одређени тип ваздухоплова, члан кабинске посаде мора под надзором да заврши одговарајуће упознавање са типом ваздухоплова на коме ће обављати дужности, пре него што постане један од чланова минималног броја кабинске посаде, који је одређен у складу са ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Периодична обука

а) Сваки члан кабинске посаде дужан је да заврши годишњу периодичну обуку и проверу.

б) Периодична обука обухвата активности које се додељују сваком члану кабинске посаде при уобичајеним поступцима и поступцима у случају опасности, као и вежбе које су релевантне за тип и/или варијанту ваздухоплова на којима обавља дужности.

ц) Елементи обуке за одређени тип ваздухоплова:

- 1) Периодична обука садржи годишње показне вежбе које обавља сваки члан кабинске посаде, којима се приказује коришћење сваког типа или варијанте врата и излаза који се користе у уобичајеним околностима и за евакуацију путника у случају опасности.
- 2) Периодична обука, у размацима од највише три године, додатно обухвата:
 - (i) обуку која се спроводи на уређају за обуку или на ваздухоплову, а односи се на руковање и стварно отварање, од стране сваког члана кабинске посаде, сваког типа или варијанте излаза који се користе у уобичајеним околностима и у случају опасности, у уобичајеном режиму рада и режиму рада у случају опасности.
 - (ii) обуку на уређају за обуку или на ваздухоплову, а односи се на стварно руковање сигурносним вратима пилотске кабине, које врши сваки члан кабинске посаде, у уобичајеном режиму рада и режиму рада у случају опасности и руковање седиштем и системом за везивање, као и практичну демонстрацију коришћења опреме за снабдевање кисеоником у случају онеспособљености пилота;
 - (iii) демонстрацију употребе свих других излаза, укључујући и прозоре у пилотској кабини; и
 - (iv) демонстрацију употребе чамаца или тобогана-чамаца, ако су уграђени у ваздухоплов.

д) Посебни елементи обуке оператера:

1) Годишња периодична обука обухвата:

- (i) за сваког члана кабинске посаде:
 - (А) место на коме је смештена и руковање уграђеном безбедносном опремом и опремом која се користи у случају опасности, а која је уграђена или се налази у ваздухоплову; и
 - (Б) навлачење прслука за спасавање, употребу преносиве опреме за кисеоник и заштитне опреме за дисање (*PBE*);
- (ii) смештај ствари у путничкој кабини;
- (iii) поступање у случају контаминације површине ваздухоплова;
- (iv) поступке у случају опасности;
- (v) поступке евакуације;
- (vi) преглед незгода и удеса;
- (vii) унапређење рада посаде;
- (viii) аспекте ваздухопловне медицине и прве помоћи, укључујући одговарајућу опрему;
- (ix) поступке обезбеђивања.

2) Периодична обука, у размацима од највише три године, додатно садржи:

- (i) употребу пиротехничких средстава (стварних или оних који су намењени за обуку);
- (ii) практичну демонстрацију употребе листи провере које користе чланови летачке посаде;
- (iii) реалну и практичну обуку за коришћење опреме за гашење пожара која одговара оној која се налази у ваздухоплову, укључујући и коришћење заштитне одеће; и
- (iv) за сваког члана кабинске посаде:
 - (А) гашење ватре која је карактеристична за пожаре у унутрашњости ваздухоплова; и
 - (Б) навлачење и употреба заштитне опреме за дисање (*PBE*) у затвореном простору у коме се симулира испуњеност димом.

е) Периоди важења:

1) Период важења годишње периодичне обуке је 12 календарских месеци, рачунајући од краја месеца у коме је спроведена провера;

- 2) Ако су периодична обука и провера из става а) спроведене у последња три календарска месеца важења, нови период важења се рачуна од дана истека претходног периода важења;
- 3) За додатне елементе обуке који се спроводе сваке три године, а који су наведени у ставу ц) тачка 2) и ставу д) тачка 2), период важења је 36 календарских месеци, рачунајући од краја месеца када је спроведена провера.

ORO.CC.145 Обука за обнову знања

а) Ако члан кабинске посаде у току претходних шест месеци важења последње одговарајуће обуке и провере:

- 1) није обављао летачке дужности, дужан је да пре него што му поново буду додељене дужности, заврши обуку за обнову знања и проверу за сваки тип ваздухоплова на коме лети; или
- 2) није обављао летачке дужности на одређеном типу ваздухоплова, дужан је да пре него што му поново буду додељене дужности, заврши за тај тип ваздухоплова:
 - (i) обуку за обнову знања и проверу; или
 - (ii) два лета у циљу упознавања, у складу са ORO.CC.135.

б) Програм обуке за обнову знања за сваки тип ваздухоплова обухвата најмање:

- 1) поступке у случају опасности;
- 2) поступке за евакуацију;
- 3) руковање и стварно отварање, које обавља сваки члан кабинске посаде, сваког типа или варијанте излаза који се користе у уобичајеним околностима и излаза за случај опасности, као и врата пилотске кабине, у уобичајеном режиму рада или у режиму рада у случају опасности;
- 4) демонстрацију коришћења других излаза, укључујући прозоре у пилотској кабини; и
- 5) место на коме је смештена и руковање одговарајућом безбедносном опремом и опремом која се користи у случају опасности, а која је уграђена или се налази у ваздухоплову.

ц) Оператер може да одлучи да обуку за обнову знања замени периодичном обуком ако члан кабинске посаде започиње поново да обавља летачке дужности у току важења последње периодичне обуке и провере. Ако је период важења истекао, обука за обнову знања може да буде замењена једино обуком за одређени тип ваздухоплова и прелазном обуком коју спроводи оператер, а која је наведена у ORO.CC.125.

ОДЕЉАК 2

Додатни захтеви за обављање јавног авио-превоза

ORO.CC.200 Старији члан кабинске посаде

а) Ако кабинска посада мора да буде вишечлана, она мора да обухвати и старијег члана кабинске посаде, кога одређује оператер.

б) За старијег члана кабинске посаде оператер може да одреди само оног члана кабинске посаде:

- 1) који има најмање годину дана радног искуства као члан кабинске посаде; и
- 2) који је успешно завршио обуку за старијег члана кабинске посаде и одговарајућу проверу.

ц) Обука за старијег члана кабинске посаде обухвата дужности и одговорности старијег члана кабинске посаде, укључујући:

- 1) информисање пре лета;
- 2) сарадњу са члановима посаде;
- 3) преглед захтева оператера и прописа;
- 4) извештавање о удесима и незгодама;
- 5) људски фактор и унапређење рада посаде (*CRM*) и
- 6) ограничење радног времена и времена летења, као и захтеве у погледу одмора.

д) Старији члан кабинске посаде одговоран је вођи ваздухоплова за обављање и координацију уобичајених поступака и поступака у случају опасности који су наведени у

оперативном приручнику, укључујући, у сврху безбедности и обезбеђивања, и прекид обављања оних послова који немају утицаја на безбедност.

е) Оператер је дужан да утврди поступке за избор члана кабинске посаде који, по својим квалификацијама, може да преузме улогу старијег члана кабинске посаде ако одређени старији члан кабинске посаде постане неспособан за рад. О изменама утврђених поступака обавештава се ваздухопловна власт.

ORO.CC.205 Смањење броја чланова кабинске посаде за време поступака на земљи и у случају непредвиђених околности

а) Ако се у ваздухоплову налазе путници, у путничкој кабини мора да буде присутан минимални број чланова кабинске посаде који је прописан у ORO.CC.100.

б) Ако су испуњени услови наведени у ставу ц), овај број може да буде умањен:

- 1) у току уобичајених поступака на земљи, изузев у току точења или истакања горива када се ваздухоплов налази на паркинг позицији; или
- 2) у случају непредвиђених околности, ако је смањен број путника на лету. У овом случају, после завршетка лета подноси се извештај надлежној власти.

ц) Услови:

- 1) у оперативном приручнику морају да буду одређени поступци којима се постиже исти ниво безбедности са смањеним бројем чланова кабинске посаде, нарочито у случају евакуације путника;
- 2) смањени број чланова кабинске посаде мора да обухвати старијег члана кабинске посаде, у складу са ORO.CC.200;
- 3) на сваких 50 путника или дела од 50 путника, у истој кабини ваздухоплова, захтева се присуство најмање једног члана кабинске посаде; и
- 4) при уобичајеним поступцима на земљи, ако се ради о ваздухоплову за који се захтева вишечлана кабинска посада, број који је одређен у складу са ставом ц) тачка 3) увећава се за по једног члана кабинске посаде за сваки пар излаза у случају опасности који се налазе у нивоу пода путничке кабине.

ORO.CC.210 Додатни услови за додељивање дужности

Члановима кабинске посаде могу да буду додељене дужности и они могу да их извршавају на одређеном типу или варијанти ваздухоплова само ако:

а) имају важећу дозволу кабинског особља, која је издата у складу са Анексом V (*Part-CC*) Уредбе (ЕУ) бр. 290/2012;

б) су стручно оспособљени за тип или варијанту, у складу са овом главом;

ц) испуњавају друге примењиве захтеве из ове главе и Анекса IV (*Део-CAT*); и

д) носе униформу члана кабинске посаде коју је одредио оператер.

ORO.CC.215 Програми обуке и провере и одговарајућа документација

а) Програм и садржај обуке и провере, који се захтевају овом главом, одобрава надлежна власт и они се наводе у оперативном приручнику.

б) Након што члан кабинске посаде успешно заврши обуку и одговарајућу проверу, оператер је дужан да:

- 1) ажурира евиденцију о обављеним обукама тог члана кабинске посаде, у складу са ORO.MLR.115; и
- 2) достави члану кабинске посаде листу са ажурираним роковима важења обука и провера, које се односе на тип ваздухоплова или варијанту ваздухоплова за које је члан кабинске посаде оспособљен да лети.

ORO.CC.250 Летење на више типова или варијанти ваздухоплова

а) Члану кабинске посаде не сме да се додели извршавање дужности на више од три типа ваздухоплова, осим уз одобрење надлежне власти, када члану кабинске посаде може да буде додељено извршавање дужности и на четвртном типу ваздухоплова, под условом да су код најмање два од тих типова ваздухоплова:

- 1) безбедносна опрема, опрема за случај опасности, уобичајени поступци и поступци у случају опасности, који су специфични за одређени тип ваздухоплова, слични; и
- 2) уобичајени поступци и поступци у случају опасности, који не зависе од типа ваздухоплова, исти.
- б) За примену става а) и за обуку и оспособљавање кабинске посаде, оператер је дужан да:
 - 1) сваки ваздухоплов утврди као тип или варијанту узимајући у обзир одговарајуће податке утврђене у обавезном делу података за коришћење који су установљени на основу Уредбе (ЕУ) бр. 748/2012 за одговарајући тип или варијанту ваздухоплова, када су ти подаци на располагању; и
 - 2) утврди варијанте типа ваздухоплова које се сматрају различитим типом, ако оне нису сличне у погледу:
 - (i) употребе излаза у случају опасности;
 - (ii) места на коме је смештена и врсте преносиве безбедносне опреме и опреме за случај опасности;
 - (iii) поступака у случају опасности, за одређени тип ваздухоплова.

ORO.CC.255 Летови који се обављају са једним чланом кабинске посаде

а) Оператер је дужан да изврши избор, радно ангажује, изврши обуку и провери стручност чланова кабинске посаде којима се додељују дужности на летовима који се обављају са једним чланом кабинске посаде, у складу са критеријумима који се примењују на ову врсту летова.

б) Члановима кабинске посаде који немају претходно искуство на летовима који се обављају са једним чланом кабинске посаде може да буде додељено обављање дужности на таквим летовима након што:

- 1) заврше обуку из става ц), уз остале захтеване обуке и провере из ове главе;
- 2) успешно заврше проверу којом се потврђује њихова стручност за извршавање дужности и одговорности, у складу са поступцима наведеним у оперативном приручнику; и
- 3) на одговарајућем типу ваздухоплова обаве летове за упознавање у трајању од најмање 20 сати и 15 сектора, под надзором члана кабинске посаде са одговарајућим искуством.

ц) Додатна обука обухвата, уз посебан осврт на летове који се обављају са једним чланом кабинске посаде, следеће елементе:

- 1) одговорност вођи ваздухоплова за обављање уобичајених поступака и поступака у случају опасности;
- 2) значај координације и комуникације са летачком посадом, нарочито приликом опхођења са путницима који су неприменог понашања и онима који ремете ред;
- 3) преглед захтева оператера и прописа;
- 4) документацију;
- 5) извештавање о удесима и незгодама; и
- 6) ограничење радног времена и времена летења, као и захтеве у погледу одмора.

ГЛАВА ТС

ТЕХНИЧКО ОСОБЉЕ У САСТАВУ ПОСАДЕ ПРИ *HEMS*, *ННО* ИЛИ *NVIS* ЛЕТОВИМА

ORO.TC.100 Обим примене

Ова глава садржи захтеве које мора да испуни оператер ако користи ваздухоплов у коме се налази техничко особље у саставу посаде, у јавном авио-превозу за потребе хитних медицинских летова (*HEMS*), летова уз коришћење система за ноћно осматрање (*NVIS*) и летова хеликоптера уз коришћење хеликоптерске дизалице (*ННО*).

ORO.TC.105 Услови за доделу дужности

а) Члановима техничког особља у саставу посаде у јавном авио-превозу, при *NVIS*, *HEMS* и *ННО* летовима, додељује се дужност само:

- 1) ако имају најмање 18 година;

- 2) ако су физички и психички способни да безбедно извршавају додељене дужности и одговорности;
- 3) ако су завршили захтеване обуке за обављање додељених дужности, које су наведене у овој глави; и
- 4) ако су провере показале да су способни за извршење свих додељених дужности, у складу са поступцима наведеним у оперативном приручнику.

б) Пре доделе дужности члановима техничког особља у саставу посаде који су самозапослени и/или раде хонорарно или са непуним радним временом, оператер је дужан да, узимајући у обзир све услуге које члан техничког особља обавља код другог оператера, утврди да су испуњени применљиви захтеви из ове главе, како би одредио:

- 1) укупан број типова и варијанти ваздухоплова на којима су летели; и
- 2) применљиве захтеве у погледу ограничења радног времена и времена летења, као и захтеве у погледу одмора.

ORO.TC.110 Обука и провера

а) Оператер је дужан да утврди програм обуке, у складу са применљивим захтевима из ове главе, како би обухватио све дужности и одговорности које извршава члан техничког особља у саставу посаде.

б) После завршетка основне обуке, прелазне обуке коју спроводи оператер, обуке за разлике и периодичне обуке, члан техничког особља подлеже провери како би показао оспособљеност у обављању уобичајених поступака и поступака у случају опасности.

ц) Обуку и проверу спровode одговарајуће оспособљена лица која имају искуство у области за коју врше обуку. Оператер је дужан да обавести надлежну власт о лицима која спровode провере.

ORO.TC.115 Основна обука

Пре започињања прелазне обуке коју спроводи оператер, члан техничког особља у саставу посаде је дужан да заврши основну обуку која обухвата:

а) опште теоријско знање о ваздухопловству и ваздухопловним прописима, укључујући све елементе повезане са дужностима и одговорностима техничког особља у саставу посаде;

б) обуку у вези ватре и дима;

ц) обуку за преживљавање на земљи и у води, која одговара врсти летова и подручју у коме се обавља лет;

д) ваздухопловну медицину и прву помоћ; и

е) комуникацију и одговарајуће делове *CRM* обуке, наведене у ORO.FC.115 и ORO.FC.215.

ORO.TC.120 Прелазна обука коју спроводи оператер

Члан техничког особља у саставу посаде мора да заврши:

а) прелазну обуку коју спроводи оператер, која обухвата одговарајуће делове *CRM* обуке:

1) пре него што му оператер први пут додели дужности члана техничког особља у саставу посаде; или

2) када почиње да обавља дужности на другом типу или класи ваздухоплова, ако се разликују опрема и поступци који су наведени у ставу б).

б) Прелазна обука коју спроводи оператер обухвата:

1) место на коме је смештена и руковање безбедносном опремом и опремом за преживљавање која се налази у ваздухоплову;

2) поступке у уобичајеним околностима и поступке у случају опасности; и

3) обуку у погледу опреме која се налази у ваздухоплову и која се користи за обављање дужности у ваздухоплову или на земљи, а чијим коришћењем се помаже пилоту у обављању *HEMS*, *HHO* и *NVIS* летова.

ORO.TC.125 Обука за разлике

а) Члан техничког особља у саставу посаде мора да заврши обуку за разлике приликом промене опреме или поступака на типовима или варијантама ваздухоплова на којима тренутно лети.

б) Оператер је дужан да наведе у оперативном приручнику када су потребне обуке за разлике.

ORO.TC.130 Летови за упознавање

Након завршетка прелазне обуке коју спроводи оператер, члан техничког особља у саставу посаде мора да обави летове за упознавање, пре него што буде одређен за члана техничког особља у саставу посаде при *HEMS*, *HNO* и *NVIS* летовима.

ORO.TC.135 Периодична обука

а) Члан техничког особља у саставу посаде је дужан да сваких 12 месеци заврши периодичну обуку која одговара типу или класи ваздухоплова и опреми коју користи. Елементи *CRM* обуке морају да буду укључени у одговарајуће фазе периодичне обуке.

б) Периодична обука обухвата теоријску обуку, практичну обуку и праксу.

ORO.TC.140 Обука за обнову знања

а) Члан техничког особља у саставу посаде који није обављао дужности у претходних шест месеци, дужан је да заврши обуку за обнову знања, која је наведена у оперативном приручнику.

б) Члан техничког особља у саставу посаде који у претходних шест месеци није обављао летачке дужности на одређеном типу или класи ваздухоплова дужан је да, пре поновног додељивања дужности на том типу или класи ваздухоплова, заврши:

- 1) обуку за обнову знања за тип или класу ваздухоплова; или
- 2) лет од два сектора у циљу упознавања, на типу или класи ваздухоплова.

ГЛАВА FTL

ОГРАНИЧЕЊА ВРЕМЕНА ЛЕТЕЊА И РАДНОГ ВРЕМЕНА И ЗАХТЕВИ У ПОГЛЕДУ ОДМОРА

ОДЕЉАК 1

Опште одредбе

ORO.FTL.100 Област примене

У овој глави се утврђују захтеви које су дужни да испуне оператер и његови чланови посаде у вези с ограничењем времена летења и радног времена, као и захтеви у погледу одмора чланова посаде.

ORO.FTL.105 Дефиниције

За потребе ове главе примењују се следеће дефиниције:

1) „прилагођен” (*acclimatised*) је стање у коме је биолошки сат дневне активности организма члана посаде ваздухоплова усклађен са временском зоном у којој се тај члан посаде налази. Члан посаде се сматра прилагођеним на временску зону у распону од два сата од локалног времена у месту поласка. Ако се локално време у месту у коме почиње дужност разликује за више од два сата од локалног времена у којем почиње следећа дужност, члан посаде ваздухоплова се, у сврху рачунања максималног дневног трајања времена летачке дужности, сматра прилагођеним у складу са вредностима наведеним у Табели 1.

Табела 1

Временска разлика (<i>h</i>) између референтног времена и локалног времена места у коме члану посаде почиње следећа дужност	Време које је протекло од јављања на дужност у референтно време				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤6	B	X	D	D	D
≤9	B	X	X	D	D
≤12	B	X	X	X	D

„B” значи: прилагођен на локално време временске зоне поласка,

„D” значи: прилагођен на локално време места у коме члан посаде започиње своју наредну дужност,

„X” значи: члан посаде ваздухоплова је у непознатом стању прилагођености.

2) „референтно време” (*reference time*) је локално време у месту јављања на дужност које се налази у оквиру од две временске зоне од места у којем је члан посаде прилагођен;

3) „смештај” (*accommodation*), у сврху дежурства и подељеног радног времена, је тихо и удобно место које није отворено за јавност, у коме постоји могућност контроле осветљења и температуре, опремљено одговарајућим намештајем који члану посаде омогућава да спава и које има довољан капацитет за све чланове посаде који су ту истовремено присутни, као и могућност исхране;

4) „одговарајући смештај” (*suitable accommodation*), у сврху дежурства, подељеног радног времена и одмора, означава посебну просторију за сваког члана посаде, која се налази у мирном окружењу, опремљена је креветом, довољно проветрена и има могућност регулисања температуре, јачине осветљења и исхране;

5) „појачана летачка посада” (*augmented flight crew*) је летачка посада коју чини већи број чланова од најмањег прописаног броја, тако да за време лета сваки члан посаде може своју дужност да преда другом члану летачке посаде који је оспособљен и овлашћен да врши дужност која му се предаје;

6) „прекид” (*break*) је период у оквиру времена летачке дужности који је краћи од одмора, у коме је члан посаде ослобођен свих дужности и који се урачунава у радно време;

7) „одложено јављање на дужност” (*delayed reporting*) је одлагање предвиђеног времена јављања од стране оператера пре него што је члан посаде напустио место одмора;

8) „поремећен распоред” (*disruptive schedule*) је распоред радног времена члана посаде који ремети могућност спавања у току времена које је оптимално за спавање тиме што време летачке дужности (*FDP*) или комбинација времена летачких дужности (*FDP*) задире, почиње или се завршава у било које доба дана или ноћи у којем је члан посаде прилагођен. Распоред може да буде поремећен услед раних полазака, касних повратака или ноћних дужности;

a) „рани тип” (*early type*) поремећеног распореда означава:

(i) за „рани полазак” (*early start*), дужност која почиње у периоду између 05:00 сати и 05:59 сати у временској зони на коју је члан посаде прилагођен; и

- (ii) за „касни повратак” (*late finish*), дужност која се завршава у периоду између 23:00 сати и 01:59 сати у временској зони на коју је члан посаде прилагођен;
- б) „касни тип” (*late type*) поремећеног распореда означава:
- (i) за „рани полазак” (*early start*), дужност која почиње у периоду између 05:00 сати и 06:59 сати у временској зони на коју је члан посаде прилагођен; и
- (ii) за „касни повратак” (*late finish*), дужност која се завршава у периоду између 00:00 сати и 01:59 сати у временској зони на коју је члан посаде прилагођен.
- 9) „ноћна дужност” (*night duty*) је дужност која задире у било који део периода између 02:00 сата и 04:59 сати у временској зони на коју је члан посаде прилагођен;
- 10) „дужност” (*duty*) је сваки задатак који члан посаде извршава на захтев оператера, укључујући летачку дужност, административне послове, време проведено на обукама и проверама, позиционирање, као и неке делове дежурстава;
- 11) „радно време” (*duty time*) је период који траје од тренутка када се члан посаде јави на дужност по захтеву оператера до тренутка када буде ослобођен свих дужности;
- 12) „време летачке дужности” (*flight duty period*) је период који почиње од тренутка када се од члана посаде захтева да се јави на дужност која обухвата један или више сектора, до тренутка када се ваздухоплов потпуно заустави и када се мотори угасе на крају последњег сектора на коме је тај члан посаде био активан;
- 13) „време лета” (*flight time*) је, за авионе и моторне једрилице, период који траје од тренутка када се ваздухоплов први пут покрене с паркинг позиције ради полетања до тренутка кад се ваздухоплов потпуно заустави на одређеној паркинг позицији и потом потпуно зауставе сви мотори или елисе;
- 14) „матична база” (*home base*) је место које члану посаде одређује оператер, у коме члан посаде уобичајено започиње и завршава радно време и у коме, у уобичајеним околностима, оператер није одговоран да члану посаде обезбеди смештај;
- 15) „локални дан” (*local day*) је период од 24 сата који почиње у 00:00 сати по локалном времену;
- 16) „локална ноћ” (*local night*) је период од осам сати између 22:00 сата и 08:00 сати по локалном времену;
- 17) „активни члан посаде” (*operating crew member*) је члан посаде који врши дужности у ваздухоплову током сектора;
- 18) „позиционирање” (*positioning*) је превоз неактивног члана посаде по налогу оператера, из једног места у друго, изузев:
- времена путовања из места одмора на место јављања на дужност на матичном аеродрому и обратно, и
 - времена превоза из места одмора на место на коме се започиње дужност и обратно;
- 19) „место за одмор” (*rest facility*) у ваздухоплову, означава лежај или седиште са ослонцем за ноге и стопала, предвиђено за спавање чланова посаде;
- 20) „резерва” (*reserve*) је временски период током којег оператер од члана посаде захтева да буде на располагању за обављање летачке дужности, позиционирање или неку другу дужност, а о којој члан посаде мора да буде обавештен најмање десет сати пре почетка дужности.
- 21) „време одмора” (*rest period*) је непрекидан период времена, пре или после обављања дужности, у коме је члан посаде ослобођен свих дужности, дежурстава и резерве;
- 22) „ротација” (*rotation*) је дужност или низ дужности које обухватају најмање једну летачку дужност и одморе ван матичне базе, а које почињу и завршавају се у матичној бази у којој оператер није одговоран да обезбеди смештај члану посаде;
- 23) „слободан дан” (*a single day free of duty*) је, у сврху усклађености са одредбама Упутства Савета 2000/79/ЕЗ, период у коме је члан посаде ослобођен свих дужности и дежурстава, који се састоји од једног дана и две локалне ноћи, а о којем је члан посаде унапред обавештен. Време одмора може да чини део слободног дана;
- 24) „сектор” (*sector*) је део времена летачке дужности који почиње када се ваздухоплов први пут покрене у сврху полетања, а завршава се када се ваздухоплов заустави на одређеној паркинг позицији након слетања;

25) „дежурство” (*standby*) је унапред одређен период времена у коме је члан посаде спреман да се на захтев оператора одмах јави на летачку дужност, позиционирање или неку другу дужност, без одмора у међувремену;

26) „дежурство на аеродрому” (*airport standby*) је дежурство које се обавља на аеродрому;

27) „остала дежурства” (*other standby*) су дежурства која се обављају код куће или у одговарајућем смештају;

28) „период најниже дневне активности организма” (*window of circadian low-WOCL*) је период између 02:00 сата и 05:59 сати у временској зони на коју је члан посаде прилагођен;

ORO.FTL.110 Одговорности оператора

Оператор је дужан да:

а) довољно унапред објави распоред радног времена како би се омогућило члановима посаде да планирају одговарајући одмор;

б) обезбеди да се распоред летачких дужности планира на начин који ће омогућити члановима посаде да буду довољно одморни како би могли да обављају дужности на одговарајућем нивоу безбедности у свим околностима;

ц) одреди време јављања на дужност које омогућава довољно времена за обављање дужности на земљи;

д) узме у обзир однос учесталости и уобичајеног трајања летачке дужности и одмора, као и да размотри акумулиране утицаје дуготрајног радног времена у комбинацији са минималним одморима;

е) додели дужности на начин којим се избегава поремећај утврђених образаца спавања/рада, као што је смењивање дневних/ноћних дужности;

ф) поштује одредбе које се односе на промену распореда у складу са одредбом ARO.OPS.230;

г) обезбеди довољно одмора који ће члановима посаде омогућити да се опораве од претходних дужности и да буду одморни пре почетка следећег периода летачке дужности;

х) планира продужено време одмора у редовним размацима у сврху опоравка, као и да о томе довољно унапред обавести чланове посаде;

и) планира летачке дужности тако да се оне окончају у оквиру дозвољеног трајања летачке дужности, узимајући у обзир време потребно за обављање претполетних дужности, време сектора и време проведено на земљи између сектора;

ј) измени ред летења и/или распоред рада чланова посаде ако стварни показатељи укажу да је при извршењу реда летења прекорачено планирано време летачке дужности (*FDP*) у више од 33% случајева у сезони реда летења.

ORO.FTL.115 Обавезе члана посаде

Члан посаде је дужан да:

а) испуни захтеве из одредбе CAT.GEN.MPA.100 (б), Анекса IV (*Part-CAT*);

б) на оптималан начин искористи могућности одмора и места обезбеђених за одмор, као и да планира и користи одмор на одговарајући начин.

ORO.FTL.120 Управљање ризиком од умора (*FRM*)

а) Ако одредбе ове главе или применљиви сертификациони захтеви налажу управљање ризиком од умора (*FRM*), оператор је дужан да утврди, примењује и одржава управљање ризиком од умора (*FRM*) као саставни део свог система управљања. Управљањем ризиком од умора (*FRM*) се обезбеђује усаглашеност са захтевима из тач. 7.ф, 7.г и 8.ф Анекса IV Уредбе (ЕУ) бр. 216/2008. Управљање ризиком од умора (*FRM*) мора да буде описано у оперативном приручнику.

б) Успостављање, примена и одржавање управљања ризиком од умора (*FRM*) омогућава стално унапређење целокупне ефикасности управљања ризиком од умора (*FRM*) и обухвата:

1) политику управљања ризиком од умора (*FRM*) која представља опис филозофије и принципа оператора у односу на управљање ризиком од умора (*FRM*);

2) документацију процеса управљања ризиком од умора (*FRM*), укључујући процесе који особље чине свесним сопствене одговорности и поступак измене процеса којим се мења ова документација;

- 3) научне принципе и знања;
- 4) поступак утврђивања опасности (хазард) и процене ризика који омогућава управљање оперативним ризиком/ризичима оператора који су последица сталног умора члана посаде ваздухоплова;
- 5) поступак умањења ризика којим се предвиђају корективне мере које се неодложно морају предузети у сврху ефективног умањења ризика оператора који проистиче од умора члана посаде, као и за стално праћење и редовну процену умањења ризика од умора које се остварује тим мерама;
- 6) процеси управљања ризиком од умора (*FRM*) за осигурање безбедности;
- 7) процеси којим се промовише управљање ризиком од умора (*FRM*).

ц) Управљање ризиком од умора (*FRM*) мора да одговара распореду радног времена и времена лета, величини оператора, као и природи и сложености његових активности, узимајући у обзир опасности и повезане ризике садржане у тим активностима и применљиви распоред радног времена и времена лета.

д) Оператер је дужан да предузима мере за умањење ризика ако поступак за осигурање безбедности управљања ризиком од умора (*FRM*) показује да се не одржава одговарајућа безбедносна перформанса.

ORO.FTL.125 Распоред радног времена и времена лета

а) Оператер је дужан да утврди, спроводи и одржава распоред радног времена и времена лета, који одговара врсти/врстама саобраћаја који обавља, у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 216/2008, овом главом и другим примењивим прописима, укључујући Упутство 2000/79/ЕЗ.

б) Пре примене, распоред радног времена и времена лета, укључујући сваки повезани начин управљања ризиком од умора (*FRM*), мора да одобри надлежна власт.

ц) У сврху доказивања усклађености са Уредбом (ЕУ) бр. 216/2008 и овом главом, оператер је дужан да примењује одговарајуће сертификационе захтеве (*CS*) које је усвојила Агенција. У противном, ако оператер намерава да одступи од тих сертификационих захтева (*CS*) у складу са чланом 22. став 2. Уредбе (ЕУ) бр. 216/2008, дужан је да надлежној власти достави детаљан опис планираног одступања пре његове примене. Опис обухвата и све измене приручника или поступака које би могле бити од важности, као и извршену процену којом се доказује да су испуњени захтеви садржани у Уредби (ЕУ) бр. 216/2008 и овој глави.

д) У складу са одредбом ARO.OPS.235 став д), у периоду од две године од примене одступања или изузећа оператер прикупља податке о одобреном одступању или изузећу и анализира их применом научних принципа, са циљем процене утицаја одступања или изузећа на умор посаде. Анализа се доставља надлежној власти у форми извештаја.

ОДЕЉАК 2

Оператери који обављају јавни авио-превоз

ORO.FTL.200 Матична база

Оператер одређује матичну базу за сваког члана посаде.

ORO.FTL.205 Време летачке дужности (*FDP*)

а) Оператер је дужан да:

- 1) одреди време јављања на дужност за сваки појединачни лет, узимајући у обзир одредбу ORO.FTL.110 став ц);
- 2) утврди поступке којима се одређује начин на који ће, у случају посебних околности које би могле довести до значајног умора, као и након саветовања са члановима посаде на које се то односи, вођа ваздухоплова скратити стварно време летачке дужности (*FDP*) и/или повећати одмор како би се уклонили сви негативни утицаји на безбедност лета.

б) Основно најдуже дневно време летачке дужности

- 1) Најдуже дневно време летачке дужности (*FDP*) без примене продужења за прилагођене чланове посаде ваздухоплова мора да буде у складу са следећом табелом:

Табела 2.

Најдуже дневно време летачке дужности (FDP) – прилагођени чланови посаде

Почетак FDP у референтно време	1 - 2 сектора	3 сектора	4 сектора	5 сектора	6 сектора	7 сектора	8 сектора	9 сектора	10 сектора
0600-1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330-1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400-1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430-1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500-1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530-1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600-1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630-1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700-0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500-0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515-0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530-0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545-0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

- 2) Ако су чланови посаде ваздухоплова у непознатом стању прилагођености, најдуже дневно време летачке дужности (FDP) мора да буде у складу са следећом табелом:

Табела 3

Чланови посаде у непознатом стању прилагођености

Најдуже дневно време летачке дужности (FDP) према броју сектора						
1 – 2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

- 3) Ако су чланови посаде у непознатом стању прилагођености, а оператер је применио FRM, најдуже дневно време летачке дужности (FDP) мора да буде у складу са следећом табелом:

Табела 4

Чланови посаде у непознатом стању прилагођености у складу са *FRM*

Вредности из следеће табеле могу да се примењују под условом да *FRM* оператера стално контролише одржавање потребне безбедносне перформансе.

Најдуже дневно време летачке дужности (<i>FDP</i>) према броју сектора						
1 – 2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

ц) Време летачке дужности (*FDP*) са различитим временом јављања на дужност за летачку и кабинску посаду

Ако је за претполетно информисање за исти сектор или низ сектора кабинској посади потребно више времена него летачкој посади, време летачке дужности (*FDP*) кабинске посаде може да се продужи за разлику у времену јављања на дужност кабинске и летачке посаде. Разлика не може да буде већа од једног сата. Најдуже дневно време летачке дужности (*FDP*) кабинске посаде заснива се на времену у коме се летачка посада јавља на дужност, док се време летачке дужности (*FDP*) рачуна од тренутка јављања на дужност кабинске посаде.

д) Најдуже дневно време летачке дужности (*FDP*) за прилагођене чланове посаде уз примену продужења без одмора у току лета

1) Најдуже дневно време летачке дужности (*FDP*) може се продужити за један сат, највише два пута у седам узастопних дана. У том случају:

- (i) минимални периоди одмора пре и после лета повећавају се за два сата; или
- (ii) период одмора после лета повећава се за четири сата.

2) Ако се продужења примењују на узастопне летачке дужности, потребно је узастопно обезбедити додатно време одмора пре и после лета између два продужења времена летачке дужности (*FDP*), у складу са подставом 1) овог става.

3) Примена продужења планира се унапред, а ограничена је на највише:

- (i) пет сектора, ако се не улази у *WOCL*; или
- (ii) четири сектора, ако се улази у *WOCL* за два сата или мање; или
- (iii) два сектора, ако се улази у *WOCL* за више од два сата.

4) Продужење основног најдужег дневног времена летачке дужности (*FDP*) без одмора у току лета не сме да се комбинује са продужењима услед одмора у току лета или подељене дужности у оквиру истог радног времена.

5) У складу са примењивим сертификационим захтевима у распореду радног времена и времена лета се одређују ограничења за продужење основног најдужег дневног *FDP*, узимајући у обзир:

- (i) број сектора; и
- (ii) задирање у *WOCL*.

е) Најдуже време летачке дужности (*FDP*) уз примену продужења услед одмора у току лета

У распореду радног времена и времена лета наводе се услови за продужење основног најдужег дневног *FDP* са одмором у току лета, у складу са сертификационим захтевима који се примењују на врсту делатности, узимајући у обзир:

- (i) број сектора;
- (ii) минимално време одмора у току лета додељено сваком члану посаде;
- (iii) врсту простора за одмор у току лета; и
- (iv) појачану основну летачку посаду.

ф) Непредвиђене околности у летачким операцијама – дискреционо право вође ваздухоплова

- 1) Услови под којима вођа ваздухоплова може да измени ограничења времена летачке дужности, радног времена и времена одмора у случају непредвиђених околности које настану у тренутку јављања на дужност или након тога, морају да буду у складу са следећим:
 - (i) најдуже дневно време летачке дужности (*FDP*) које је резултат примене ст. б) и е) у ORO.FTL.205 или ORO.FTL.220, не сме да се повећа за више од два сата, изузев у случају појачане летачке посаде, када се најдуже време летачке дужности (*FDP*) може повећати за највише три сата;
 - (ii) ако је на последњем сектору у оквиру времена летачке дужности (*FDP*) прекорачено дозвољено повећање због непредвиђених околности које су се јавиле након полетања, лет се може наставити до планираног одредишта или алтернативног аеродрома; и
 - (iii) време одмора након летачке дужности може се смањити, али не сме да буде мање од десет сати.
 - 2) У случају непредвиђених околности које би могле да доведу до значајног умора, вођа ваздухоплова је дужан да смањи време летачке дужности и/или да повећа време одмора како би се отклонили негативни утицаји на безбедност лета.
 - 3) Пре доношења одлуке о изменама из подставова 1) и 2) овог става, вођа ваздухоплова се консултује са свим члановима посаде о њиховом степену будности.
 - 4) Ако искористи своје дискреционо право за продужење времена летачке дужности (*FDP*) или скраћења одмора, вођа ваздухоплова је дужан да о томе поднесе извештај оператеру.
 - 5) Ако је продужење времена летачке дужности (*FDP*) или скраћење одмора веће од једног сата, оператер шаље надлежној власти, најкасније 28 дана након тог догађаја, примерак извештаја, којем придодаје своје напомене.
 - б) Оператер неће примењивати казнене мере према вођи ваздухоплова који искористи своје дискреционо право у складу са овом одредбом и то ће описати у оперативном приручнику.
 - г) Непредвиђене околности приликом летења – одложено јављање на дужност
- Оператер утврђује у оперативном приручнику поступке који се примењују у случајевима одложеног јављања на дужност због непредвиђених околности, у складу са сертификационим захтевима који се примењују на врсту делатности.

ORO.FTL.210 Време летења и радно време

- а) Радно време члана посаде не сме да буде дуже од:
 - 1) 60 сати у седам узастопних дана;
 - 2) 110 сати у 14 узастопних дана; и
 - 3) 190 сати у 28 узастопних дана, распоређених што је могуће равномерно током тог периода.
- б) Укупно време летења на секторима на којима је члан посаде распоређен као активни члан посаде не сме да буде дуже од:
 - 1) 100 сати у 28 узастопних дана;
 - 2) 900 сати у календарској години; и
 - 3) 1.000 сати у 12 узастопних календарских месеци.
- ц) Дужности после лета рачунају се у радно време. Оператер у оперативном приручнику прописује минимално време трајања дужности после лета.

ORO.FTL.215 Позиционирање

Ако оператер врши позиционирање члана посаде, примењује се следеће:

- а) позиционирање члана посаде које се одвија после јављања на летачку дужност, а пре сектора на коме је он активан члан посаде, рачуна се у трајање летачке дужности, али се не рачуна у број сектора на којима је вршена летачка дужност.
- б) време које члан посаде проведе на позиционирању се рачуна у радно време.

ORO.FTL.220 Подељена дужност

Да би се основно најдуже дневно време летачке дужности (*FDP*) продужило услед прекида на земљи, морају да буду испуњени следећи услови:

а) у распореду радног времена и времена лета морају да буду наведени следећи елементи, у складу са сертификационим захтевима који се примењују на врсту делатности:

1) минимално трајање прекида на земљи; и

2) могућности продужења времена летачке дужности (*FDP*) предвиђене одредбом ORO.FTL.205(б), узимајући у обзир трајање прекида на земљи, расположив простор за одмор чланова посаде и друге релевантне факторе;

б) прекид на земљи у потпуности се рачуна у време летачке дужности (*FDP*);

ц) подељена дужност не сме да уследи након скраћеног одмора.

ORO.FTL.225 Дежурство и дужности на аеродрому

Ако оператер распореди чланове посаде на дежурство или на неку другу дужност на аеродрому, у складу са сертификационим захтевима који се примењују на врсту делатности, мора да буде испуњено следеће:

а) у распореду радног времена наводе се дежурство и све дужности на аеродрому и одређује се почетак и крај дежурства, о чему чланови посаде морају да буду унапред обавештени како би им се омогућило да планирају одговарајући одмор;

б) сматра се да је члан посаде дежуран на аеродрому од јављања на дужност на месту јављања до краја пријављеног времена трајања дежурства на аеродрому;

ц) дежурство на аеродрому се у потпуности рачуна у радно време, у складу са ORO.FTL.210 и ORO.FTL.235;

д) свака дужност на аеродрому се у потпуности рачуна у радно време, а време летачке дужности (*FDP*) се у потпуности рачуна од времена јављања на дужност на аеродрому.

е) оператер мора да обезбеди одговарајући смештај члану посаде који је на дежурству на аеродрому;

ф) у распореду радног времена и времена лета наводе се следећи елементи:

1) највеће трајање сваког дежурства;

2) утицај временаведеног на дежурству на најдуже време летачке дужности које је могуће доделити, узимајући у обзир простор који је на располагању за одмор чланова посаде, као и друге меродавне факторе, као што су:

- потреба за непосредном спремношћу члана посаде,

- утицај дежурства на спавање, и

- правовремено обавештење на одговарајући начин како би се омогућила прилика за спавање између позива на дужност и додељеног времена летачке дужности (*FDP*);

3) минимални одмор након дежурства које није резултирало доделом летачке дужности;

4) начин рачунања временаведеног на дежурству ван аеродрома у укупно радно време.

ORO.FTL.230 Резерва

Ако оператер одреди чланове посаде као резерву, примењују се следећи елементи у складу са сертификационим захтевима који се примењују на врсту делатности:

а) резерва мора да буде укључена у распоред радног времена;

б) распоред радног времена и времена лета садржи следеће елементе:

1) најдуже трајање сваког периода резерве;

2) број узастопних дана резерве који се могу доделити члану посаде ваздухоплова.

ORO.FTL.235 Време одмора

а) Минимално време одмора у матичној бази.

1) Минимално време одмора који је омогућен пре почетка времена летачке дужности (*FDP*) у матичној бази мора да износи најмање онолико колико је трајао претходни период дужности или 12 сати, у зависности шта је дуже.

2) Изузетно од тачке 1) овог става, ако је оператер у матичној бази обезбедио одговарајући смештај члану посаде минимално време одмора се одређује у складу са ставом б).

б) Минимално време одмора ван матичне базе.

Минимално време одмора који је омогућен пре почетка времена летачке дужности (*FDP*) ван матичне базе мора да износи најмање онолико колико је трајао претходни период дужности или десет сати, у зависности шта је дуже. Тај период обухвата могућност спавања од најмање осам сати, не рачунајући време потребно за превоз и за физиолошке потребе.

ц) Скраћени одмор

Изузетно од ст. а) и б), распоред радног времена и времена лета може умањити минимално време одмора у складу са сертификационим захтевима који се примењују на врсту делатности и узимајући у обзир следеће елементе:

- 1) минимално скраћење времена одмора;
 - 2) повећање времена одмора који следи; и
 - 3) скраћење времена летачке дужности (*FDP*) после скраћеног одмора.
- д) Периодични продужени одмори за опоравак.

У распореду радног времена и времена лета наводе се периодични продужени одмори неопходни за опоравак од акумулираног умора. Минимални периодични продужени одмор неопходан за опоравак износи најмање 36 сати, укључујући и две локалне ноћи, с тим да време које протекне између краја једног периодичног продуженог одмора и почетка другог периодичног продуженог одмора не може да буде веће од 168 сати. Периодични продужени одмор за опоравак мора да се повећа на два локална дана два пута месечно.

е) У распореду радног времена и времена лета наводе се додатни одмори у складу са применљивим сертификационим захтевима, како би се превазишли:

- 1) утицаји разлика у временским зонама и продужења времена летачке дужности (*FDP*);
- 2) додатни акумулирани умор који је настао услед поремећаја у распореду; и
- 3) промене матичне базе.

ORO.FTL.240 Исхрана

а) За време трајања летачке дужности (*FDP*) неопходно је да постоји могућност узимања хране и пића како би се избегао негативан утицај на радни учинак члана посаде, а нарочито ако је време летачке дужности (*FDP*) дуже од шест сати.

б) Оператер је дужан да у оперативном приручнику наведе начин на који се члану посаде обезбеђује исхрана за време трајања летачке дужности (*FDP*).

ORO.FTL.245 Евиденција матичне базе, времена летења, радног времена и времена одмора

а) Оператер је дужан да најмање 24 месеца чува:

1) појединачну евиденцију за сваког члана посаде која обухвата:

- (i) време лета;
- (ii) време почетка, трајања и завршетка радног времена и времена летачке дужности (*FDP*);
- (iii) време одмора и слободних дана; и
- (iv) додељену матичну базу.

2) извештаје о продужењима времена летачке дужности (*FDP*) и скраћеном времену одмора.

б) Оператер је дужан да, на захтев, достави копије појединачних евиденција о времену летења, радном времену и времену одмора:

- 1) предметном члану посаде; и
- 2) другом оператеру, у вези са чланом посаде који је члан посаде тог оператера или се планира да постане члан посаде тог оператера.

ц) Евиденција наведена у CAT.GEN.MPA.100 став б) тачка 5), која је односи на чланове посаде који обављају дужности за више од једног оператера, чува се најмање 24 месеца.

ORO.FTL.250 Обука за управљање умором

а) Оператер је дужан да члановима посаде, особљу одговорном за израду и/или измене распореда рада чланова посаде и одговарајућим руководиоцима обезбеди почетну и периодичну обуку за управљање умором чланова посаде ваздухоплова.

б) Обука за управљање умором се спроводи након обука које је оператер прописао у оперативном приручнику. Програм обуке мора да обухвати све могуће узроке и последице умора, као и мере за његово спречавање.

Додатак 1.

ИЗЈАВА у складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 965/2012 о обављању ваздушног саобраћаја
Оператер Назив: Место у коме оператер има седиште или пребивалиште и место из кога управља летовима: Име, презиме и контакт одговорног руководиоца:
Коришћење ваздухоплова
Датум започињања летења/датум измене:
Врста летова: <input type="checkbox"/> Део- <i>NCC</i> : (навести превоз путника и/или превоз робе)
Типови ваздухоплова, ознаке регистрације и матични аеродром:
Подаци о одобрењима које поседује оператер (уз изјаву приложити листу посебних одобрења, ако је примењиво)
Листа алтернативних начина усаглашавања са назнаком прихватљивих начина усаглашавања (<i>AMC</i>) које замењује (приложити уз декларацију)
Изјављује се:
<input type="checkbox"/> Документација система управљања, укључујући оперативни приручник, одговара захтевима наведеним у Део- <i>ORO</i> , Део- <i>NCC</i> , Део- <i>SPA</i> . Сви летови ће се обављати у складу са процедурама и упутствима наведеним у оперативном приручнику.
<input type="checkbox"/> Сви ваздухоплови који се користе имају важећу потврду о пловидбености и испуњавају захтеве из Уредбе Комисије (ЕЗ) бр. 2042/2003
<input type="checkbox"/> Сви чланови летачке и кабинске посаде (ако је примењиво) су завршили обуке у складу са примењивим захтевима
<input type="checkbox"/> (Ако је примењиво) Оператер је применио и показао усаглашеност са званичним препознатим индустријским стандардом. Ознака стандарда: Сертификационо тело: Датум последње провере усаглашености са стандардом:
<input type="checkbox"/> Свака промена у летењу која утиче на податке наведене у овој изјави ће бити саопштена надлежном органу.
<input type="checkbox"/> Оператер потврђује да су подаци наведени у овој изјави тачни.
Датум, име, презиме и потпис одговорног руководиоца

ЈАВНИ АВИО-ПРЕВОЗ

ДЕО-САТ

ГЛАВА А

ОПШТИ ЗАХТЕВИ

CAT.GEN.100 Надлежна власт

Надлежна власт је власт коју је одредила држава чланица у којој оператер има главно седиште пословања.

ОДЕЉАК 1

Ваздухоплови на моторни погон

CAT.GEN.MPA.100 Одговорност посаде

- а) Члан посаде је одговоран за правилно обављање својих дужности:
 - 1) које се односе на безбедност ваздухоплова и лица у њему; и
 - 2) које су прописане у упутствима и процедурама из оперативног приручника.
- б) Члан посаде је дужан:
 - 1) да обавести вођу ваздухоплова о сваком недостатку, квару, неисправности или оштећењу за које сматра да могу да имају утицаја на пловидбеност или безбедно коришћење ваздухоплова, укључујући и системе који се користе у случају опасности, ако то претходно није учинио други члан посаде;
 - 2) да обавести вођу ваздухоплова о незгоди која је угрозила или је могла да угрози безбедност летења, ако то претходно није учинио други члан посаде;
 - 3) да се придржава одговарајућих захтева из оператеровог програма за пријављивање догађаја;
 - 4) да се придржава ограничења која се односе на време летења, радно време, као и захтева у погледу одмора, који се примењују на активности које обавља;
 - 5) приликом обављања дужности код више оператера:
 - (i) да води личну евиденцију о времену летења, радном времену и времену одмора, на начин који је одређен у применљивим захтевима *FTL*;
 - (ii) да достави сваком оператеру податке који су потребни за планирање активности у складу са примењивим захтевима *FTL*.
- ц) Члан посаде не сме да обавља дужности у ваздухоплову:
 - 1) ако је под утицајем психоактивних супстанци или алкохола или ако није способан услед повреде, умора, утицаја лекова, болести или других сличних узрока;
 - 2) све док не прође довољно времена после роњења на великим дубинама или после давања крви;
 - 3) ако не испуњава услове у погледу здравствене способности;
 - 4) ако сумња у своју способност да изврши додељене дужности; или
 - 5) ако зна или сумња да је уморан, као што је наведено у тачки 7.ф. Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 или се на други начин не осећа способним у мери која може да угрози лет.

CAT.GEN.MPA.105 Одговорност вође ваздухоплова

- а) Поред испуњења захтева из CAT.GEN.MPA.100, вођа ваздухоплова:
 - 1) одговоран је за безбедност чланова посаде, путника и терета у ваздухоплову, од тренутка када вођа ваздухоплова уђе у ваздухоплов до тренутка када напусти ваздухоплов на крају лета;
 - 2) одговоран је за коришћење и безбедност ваздухоплова:

- (i) ако је реч о авионима, од тренутка када је авион први пут спреман да се покрене у циљу вожења пре полетања, до тренутка коначног заустављања на крају лета и гашења мотора који су коришћени као основна погонска група;
- (ii) ако је реч о хеликоптерима, после покретања ротора.
- 3) има право да издаје наредбе и предузима све одговарајуће мере како би осигурао безбедност ваздухоплова, лица и имовине које превози, у складу са тачком 7.ц. Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008;
- 4) има право да искрца свако лице или да истовари терет који превози, а који може да представља потенцијалну опасност по безбедност ваздухоплова или лица у њему;
- 5) не сме да дозволи да се ваздухопловом превози лице које је под утицајем алкохола или наркотика у мери која може да представља опасност по безбедност ваздухоплова и лица у њему;
- 6) има право да одбије превоз непожељних лица, депортованих лица или лица која су законито лишена слободе ако превоз ових лица може да повећа ризик по безбедност ваздухоплова и лица у њему;
- 7) дужан је да обезбеди да путници буду информисани где се налазе излази за брзо напуштање ваздухоплова у случају опасности, као и о месту на коме се налази и начину на који се користи одговарајућа безбедносна опрема и опрема у случају опасности;
- 8) дужан је да примени оперативне процедуре и листе провере у складу са оперативним приручником;
- 9) не сме да дозволи члану посаде да врши било коју активност у току критичних фаза лета, изузев дужности у вези са безбедним коришћењем ваздухоплова;
- 10) у погледу уређаја за снимање параметара лета дужан је да обезбеди:
 - (i) да уређај не буде онеспособљен или искључен током лета; и
 - (ii) да у случају удеса или незгоде која се обавезно пријављује:
 - (А) параметри из уређаја не буду намерно обрисани;
 - (Б) уређај буде искључен одмах након завршетка лета; и
 - (Ц) уређај буде поново укључен само уз сагласност органа који врши истраживање.
- 11) дужан је да донесе одлуку о прихватању ваздухоплова са неисправностима у складу са листом одступања од конфигурације (*CDL*) или листом минималне опреме (*MEL*);
- 12) дужан је да обезбеди да се обави претполетни преглед, у складу са захтевима Анекса I (Део-М) Уредбе (ЕЗ) бр. 2042/2003;
- 13) мора да се увери да одговарајућа опрема која се користи за случај опасности буде лако доступна за тренутну употребу.

б) Вођа ваздухоплова или пилот коме је поверено обављање лета је дужан у ванредним ситуацијама које захтевају тренутно одлучивање и поступање да предузме било коју меру коју сматра потребном у датим околностима, у складу са тачком 7.д. Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008. У тим случајевима може, у интересу безбедности, да одступи од правила, оперативних процедура и поступака.

ц) Ако је у току лета ваздухопловом извршен маневар као одговор на индикацију уређаја за спречавање судара у ваздуху (*ACAS*) о обавезном вертикалном раздвајању (*RA*), вођа ваздухоплова је дужан да поднесе *ACAS* извештај надлежној власти.

д) Опасности од птица и удари птица:

- 1) ако уочи могућу опасност од птица, вођа ваздухоплова је дужан да о томе обавести јединицу пружаоца услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*) чим то омогући обим посла летачке посаде;
- 2) ако ваздухоплов претрпи удар птице који је проузроковао значајно оштећење ваздухоплова или губитак или престанак рада било које битне функције, вођа ваздухоплова је дужан да после слетања поднесе писмени извештај о удару птица надлежној власти.

CAT.GEN.MPA.110 Право вође ваздухоплова

Оператер је дужан да предузме одговарајуће мере како би обезбедио да сва лица која се превозе ваздухопловом поштују сва законита наређења која је изрекао вођа ваздухоплова у сврху очувања безбедности ваздухоплова, лица и имовине који се превозе.

CAT.GEN.MPA.115 Особље или чланови посаде у путничкој кабини ваздухоплова који не чине кабинску посаду

У погледу особља или чланова посаде који не чине активну кабинску посаду која обавља своје дужности у путничкој кабини ваздухоплова, оператер је дужан да обезбеди:

- а) да их путници не мешају са активним члановима кабинске посаде;
- б) да не заузимају седиште предвиђено за члана кабинске посаде; и
- ц) да не ометају активног члана кабинске посаде у обављању дужности.

CAT.GEN.MPA.120 Заједнички језик

Оператер је дужан да обезбеди да сви чланови посаде могу да се споразумевају на заједничком језику.

CAT.GEN.MPA.125 Вожење авиона

Оператер је дужан да обезбеди да се вожење авиона по површини за кретање ваздухоплова на аеродрому врши само ако је лице за командама:

- а) одговарајуће оспособљени пилот; или
- б) лице које је одредио оператер и које је:
 - 1) обучено за вожење авиона;
 - 2) обучено за коришћење радио-станице;
 - 3) упознато са изгледом аеродрома, путевима који се користе за кретање, знацима, ознакама, светлима, сигнаlima и инструкцијама контроле летења (АТС), значењима израза и процедурама;
 - 4) способно да испуни захтеване оперативне стандарде за безбедно кретање авиона по аеродрому.

CAT.GEN.MPA.130 Покретање ротора – хеликоптери

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

CAT.GEN.MPA.135 Приступ пилотској кабини

а) Оператер је дужан да обезбеди да се лицу које није члан летачке посаде одређен за обављање лета не дозволи приступ и боравак у пилотској кабини, осим:

- 1) ако је то лице активни члан посаде;
- 2) ако је то лице представник надлежне власти или истражног органа, уколико обавља своје званичне дужности; или
- 3) ако је то дозвољено и спроводи се у складу са упутствима из оперативног приручника.

б) Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да:

- 1) приступ пилотској кабини не изазива ометање или мешање у обављање лета; и
- 2) сва лица која се превозе у пилотској кабини буду упозната са одговарајућим безбедносним процедурама.

ц) Вођа ваздухоплова доноси коначну одлуку о приступу пилотској кабини.

CAT.GEN.MPA.140 Преносиви електронски уређаји

Оператер је дужан да спречи да се у ваздухоплову користе преносиви електронски уређаји (PED) који би могли негативно да утичу на рад авионских система и опреме и мора да предузме све одговарајуће мере којима се превентивно спречава њихова употреба.

CAT.GEN.MPA.145 Подаци о опреми која се користи у случају опасности и опреми за преживљавање која се налази у ваздухоплову

Оператер је дужан да обезбеди да су листе које садрже информације о опреми која се користи у случају опасности и опреми за преживљавање која се налази у свим његовим ваздухопловима, увек на располагању ради тренутног обавештавања спасилачко-координационих центара (RCC).

CAT.GEN.MPA.150 Принудно слетање на воду – авиони

Оператер може да користи авион који има више од 30 путничких седишта на летовима изнад воде, на растојању од копна погодног за слетање у случају опасности које је веће од растојања које одговара лету од 120 минута при брзини крстарења или 400 наутичких миља, у зависности шта је краће, само ако авион испуњава услове за принудно слетање на воду прописане важећим правилима о пловидбености.

CAT.GEN.MPA.155 Превоз војног наоружања и бојеве муниције

а) Оператер може да превози војно наоружање и бојеву муницију ваздушним путем само ако је прибавио одобрење свих држава чији ваздушни простор намерава да користи за лет.

б) Након прибављања одобрења, оператер је дужан да обезбеди да војно наоружање и бојева муниција буду:

- 1) смештени у ваздухоплову на месту које није доступно путницима током лета; и
- 2) испражњени, ако се ради о ватреном оружју.

ц) Оператер је дужан да обезбеди да пре почетка лета вођа ваздухоплова буде обавештен о детаљима и месту у ваздухоплову на коме је смештено војно наоружање и бојева муниција који се превозе.

CAT.GEN.MPA.160 Превоз спортског оружја и муниције

а) Оператер је дужан да предузме све расположиве мере којима се обезбеђује да спортско оружје, које је планирано за превоз, буде пријављено оператеру.

б) Оператер који је прихватио да превезе спортско оружје дужан је да обезбеди да је оно:

- 1) смештено у ваздухоплову на месту које није доступно путницима током лета; и
- 2) испражњено, ако се ради о ватреном оружју или другом оружју које може да се напуни муницијом.

ц) Муниција за спортско оружје може да се превози у предатом путничком пртљагу под одређеним ограничењима, у складу са Техничким инструкцијама.

CAT.GEN.MPA.161 Превоз спортског оружја и муниције – олакшице

Изузетно од одредбе CAT.GEN.MPA.160 став б), у хеликоптерима са максималном сертификованом масом на полетању (*МСТОМ*) од 3.175 kg или мањом, који се користе дању и на рутама на којима се летење обавља помоћу оријентира на земљи, спортско оружје може да се смести и на место доступно током лета ако је оператер обезбедио одговарајуће процедуре и под условом да је његово смештање на место које није доступно током лета непрактично.

CAT.GEN.MPA.165 Начин превоза лица

Оператер је дужан да предузме све мере да се у току лета ниједно лице не налази у делу ваздухоплова који није намењен за смештај лица, изузев ако вођа ваздухоплова то привремено дозволи:

а) у сврху предузимања мера неопходних за безбедност ваздухоплова, лица, животиња или терета у њему; или

б) ради приступа делу ваздухоплова у коме се превози роба или опрема, а који је пројектован тако да му лица могу приступити у току лета.

CAT.GEN.MPA.170 Алкохол и наркотици

Оператер је дужан да предузме све расположиве мере како би спречио улазак и боравак у ваздухоплову лица које је под утицајем алкохола или наркотика у мери због које би могло да угрози безбедност ваздухоплова и лица у њему.

CAT.GEN.MPA.175 Угрожавање безбедности

Оператер је дужан да предузме све расположиве мере како би спречио да неко лице, услед нехата или немарности, изврши чињење или пропусти да изврши чињење којим би:

а) довело у опасност ваздухоплов или лица у њему; или

б) проузроковало или омогућило да ваздухоплов угрози било које лице или имовину.

CAT.GEN.MPA.180 Документи, приручници и информације који се налазе у ваздухоплову

а) Изузев ако није другачије прописано, у ваздухоплову у току лета морају да се налазе оригинални примерци или копије следећих докумената, приручника и информација:

- 1) приручник за управљање ваздухопловом (*AFM*) или други одговарајући документ;
- 2) оригинал уверења о регистрацији ваздухоплова;
- 3) оригинал потврде о пловидбености (*CofA*);
- 4) потврда о буци, укључујући и превод на енглески језик, ако ју је издала власт надлежна за издавање потврде о буци;
- 5) оверена копија сертификата ваздухопловног оператера (*AOC*);
- 6) оперативне спецификације које одговарају типу ваздухоплова, издате уз *AOC*;
- 7) оригинал дозволе за рад радио-станице, ако је то применљиво;
- 8) полиса осигурања од одговорности за штету причињену трећим лицима;
- 9) путна књига ваздухоплова или други одговарајући документ;
- 10) техничка књига ваздухоплова, у складу са Анексом I (Део-М) Уредбе (ЕЗ) бр. 2042/2003;
- 11) подаци из поднетог *ATS* плана лета, ако је то применљиво;
- 12) важеће и одговарајуће ваздухопловне карте за планирану руту и све пратеће руте на које је могуће да лет буде преусмерен;
- 13) информације о поступцима и визуелним сигнаlima које користе ваздухоплов-пресретач и пресретнути ваздухоплов;
- 14) информације о службама трагања и спасавања за подручје намераваног лета, које морају да буду лако доступне у пилотској кабини;
- 15) важећи делови оперативног приручника који се односе на дужности чланова посаде и који морају да буду лако доступни члановима посаде;
- 16) листа минималне опреме (*MEL*);
- 17) одговарајућа хитна ваздухопловна обавештења (*NOTAM*) и документација коју обезбеђује служба ваздухопловног информисања (*AIS*);
- 18) одговарајући метеоролошки подаци;
- 19) товарни лист и/или списак путника, ако је применљиво;
- 20) документација о маси и положају тежишта;
- 21) оперативни план лета, ако је применљиво;
- 22) обавештење о посебним категоријама путника (*SCP*) и посебном терету, ако је применљиво; и
- 23) друга документација која може да буде потребна за лет или коју захтевају државе изнад којих се обавља лет.

б) Изузетно од става а), за летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), ваздухопловом који не спада у сложене моторне ваздухоплове, који у току 24 сата за полетање и слетање користи исти аеродром или оперативно место, или који лети у локалном подручју које је наведено у оперативном приручнику, следећа документа и подаци могу да се чувају на аеродрому или на оперативном месту:

- 1) потврда о буци;
- 2) дозвола за рад радио-станице;
- 3) путна књига ваздухоплова или други одговарајући документ;
- 4) техничка књига ваздухоплова;
- 5) *NOTAM* и документација коју обезбеђује служба ваздухопловног информисања (*AIS*);
- 6) метеоролошки подаци;
- 7) обавештење о посебним категоријама путника (*SCP*) и посебном терету, ако је применљиво; и
- 8) документација о маси и положају тежишта.

ц) Изузетно од става а), у случају губитка или крађе докумената наведених у ставу а) тач. 2) - 8), лет се може наставити до крајњег одредишта или места где је могуће извршити замену докумената.

CAT.GEN.MPA.185 Информације које се чувају на земљи

а) Оператер је дужан да обезбеди да се најмање у току трајања лета или серије летова:

- 1) информације које се односе на лет и које одговарају врсти лета чувају на земљи;
- 2) информације чувају док се не направи њихова копија на месту на којем ће бити архивирани, или, ако је то неизводљиво
- 3) исте информације налазе у ваздухоплову, у контејнеру који је отпоран на пламен.

б) Информације из става а) обухватају:

- 1) копију оперативног плана лета, ако је применљиво;
- 2) копије одговарајућих делова техничке књиге ваздухоплова;
- 3) документацију која одговара рути, ако је издаје оператер;
- 4) документацију о маси и положају тежишта, ако се захтева; и
- 5) обавештење о посебном терету.

CAT.GEN.MPA.190 Достављање документације и евиденције

Вођа ваздухоплова је дужан да, у разумном року након што то захтева овлашћено лице надлежне власти, достави документацију која мора да се налази у ваздухоплову.

CAT.GEN.MPA.195 Чување, израда и коришћење података снимљених уређајем за снимање параметара лета

а) Након удеса или незгоде која је предмет обавезног пријављивања, оператер ваздухоплова је дужан да 60 дана чува оригинално снимљене податке, изузев ако власт надлежна за истраживање не наложи другачије.

б) Оператер је дужан да врши провере исправности рада и процене података који су снимљени уређајем за снимање параметара лета (*FDR*), уређајем за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) и уређајем за пренос података, како би обезбедио сталну исправност ових уређаја.

ц) Оператер је дужан да чува податке снимљене у току рада *FDR*, како је захтевано у CAT.IDE.A.190 и CAT.IDE.H.190, осим у случају тестирања и одржавања *FDR*, када се у току тестирања могу избрисати најстарији снимљени подаци у трајању до једног сата.

д) Оператер је дужан да чува и одржава ажурном документацију која садржи информације неопходне за претварање необрађених података добијених из *FDR* у параметре изражене у техничким јединицама.

е) Оператер је дужан да стави на располагање све сачуване податке снимљене уређајем за снимање параметара лета ако тако одреди надлежна власт.

ф) Не доводећи у питање Уредбу Европског парламента и Савета (ЕУ) бр. 996/2010:

- 1) подаци забележени уређајем за снимање звука у пилотској кабини не могу да се користе у друге сврхе, осим за истраживање удеса или незгода које су предмет обавезног пријављивања, изузев уз пристанак свих чланова посаде и особља које обавља послове одржавања, а на које се подаци односе;
- 2) подаци снимљени уређајем за снимање параметара лета или уређајем за пренос података не могу да се користе у друге сврхе, осим за истраживање удеса или незгода које су предмет обавезног пријављивања, изузев:
 - (i) ако те податке користи оператер искључиво за потребе пловидбености или одржавања ваздухоплова; или
 - (ii) ако су уклоњени сви подаци који могу да укажу на идентитет; или
 - (iii) ако се објављују у складу са поступцима о заштити података и информација.

CAT.GEN.MPA.200 Транспорт опасног терета

а) Ако није другачије прописано у овом анексу, транспорт опасног терета ваздушним путем врши се у складу са последњом изменом Анекса 18 Чикашке конвенције, допуњеним Техничким инструкцијама за сигуран транспорт опасног терета ваздушним путем (*ICAO doc. 9284-AN/905*), укључујући његове додатке, прилоге или исправке.

б) Опасан терет може да транспортује само оператер који има одобрење издато у складу са Анексом V (Део-SPA), Глава Г, изузев ако:

- 1) опасан терет није предмет Техничких инструкција у складу са Делом 1 ових инструкција; или

2) опасан терет носе путници или чланови посаде или је он смештен у пртљагу, у складу са Делом 8 Техничких инструкција.

ц) Оператер је дужан да пропише процедуре којима обезбеђује спровођење потребних мера за спречавање нехотичног уноса опасног терета у ваздухоплов.

д) Оператер је дужан да обезбеди особљу податке потребне за обављање дужности, како је захтевано у Техничким инструкцијама.

е) Оператер је дужан да, у складу са Техничким инструкцијама, без одлагања обавести надлежну власт и одговарајућу власт државе у којој се догађај десио:

1) о сваком удесу или незгоди који су повезани са опасним теретом;

2) о откривању непријављеног или погрешно пријављеног опасног терета у роби или пошти; или

3) о откривању опасног терета код путника или чланова посаде, или у њиховом пртљагу, ако то није складу са Делом 8 Техничких инструкција.

ф) Оператер је дужан да обавести путнике о опасном терету у складу са Техничким инструкцијама.

г) Оператер је дужан да на местима на којима се врши прихват робе обезбеди обавештења са информацијама о транспорту опасног терета, како је захтевано у Техничким инструкцијама.

ГЛАВА Б

ОПЕРАТИВНЕ ПРОЦЕДУРЕ

ОДЕЉАК 1

Ваздухоплови на моторни погон

SAT.OP.MPA.100 Коришћење услуга у ваздушном саобраћају

а) Оператер је дужан да обезбеди:

1) да се за све летове користе услуге у ваздушном саобраћају (*ATS*) које одговарају ваздушном простору и применљивим правилима летења, увек када су доступне;

2) да оперативна упутства у току лета која подразумевају промену *ATS* плана лета, буду координирана са одговарајућом *ATS* јединицом пре него што се проследи ваздухоплову, ако је то изводљиво.

б) Изузетно од става а), коришћење услуга у ваздушном саобраћају није обавезно, осим ако то налажу захтеви ваздушног простора у случају:

1) летова авиона који није сложени моторни авион, који се обављају дању, по правилима за визуелно летење;

2) летова хеликоптера чија је максимална сертификована маса на полетању (*MCTOM*) 3.175 kg или мања, који лети дању, дуж рута на којима се лети помоћу визуелних оријентира на земљи; или

3) локалних летова који се врше хеликоптером,

под условом да су обезбеђене услуге трагања и спасавања.

SAT.OP.MPA.105 Коришћење аеродрома и оперативних места

а) Оператер је дужан да користи само аеродроме и оперативна места која одговарају типу ваздухоплова и врсти летова које обавља.

б) Оперативна места могу да користе само:

1) авиони који не спадају у сложене моторне авионе; и

2) хеликоптери.

SAT.OP.MPA.106 Коришћење изолованих аеродрома – авиони

а) Коришћење изолованог аеродрома, као аеродрома одредишта за авионе, дозвољено је ако је то претходно одобрила надлежна власт;

б) Аеродром се сматра изолованим ако је потребна количина горива за лет до одговарајућег алтернативног аеродрома за аеродром одредишта, која је увећана за завршну количину резервног горива, већа од:

- 1) количине горива потребне за лет у трајању од 45 минута, увећане за 15 процената у односу на планирано време крстарења или за лет од два сата, у зависности шта је краће, за авионе са клипним моторима; или
- 2) количине горива потребне за лет у трајању од два сата при стандардној потрошњи горива током крстарења изнад аеродрома одредишта, укључујући завршну количину резервног горива, за авионе са млазним моторима.

CAT.OP.MPA.107 Одговарајући аеродром

Оператер сматра аеродром одговарајућим ако је, у очекивано време његовог коришћења, аеродром расположив за употребу и опремљен свим потребним услугама, као што су: услуге у ваздушном саобраћају, одговарајуће осветљење, средства за комуникацију, извештавање о времену, навигациона средства и хитне службе.

CAT.OP.MPA.110 Оперативни минимуми аеродрома

а) Оператер је дужан да одреди оперативне минимуме за сваки аеродром са кога полеће, аеродром одредишта или алтернативни аеродром кога планира да користи. Оперативни минимуми не могу да буду нижи од минимума које је одредила држава у којој се налази аеродром, изузев ако је та држава посебно одобрила употребу нижих минимума. Оперативним минимумима мора да буде придодато свако повећање које одреди надлежна власт.

б) Употреба електронског показивача података на чеоном стаклу (*HUD*), система навођења при слетању који омогућава држање уздигнуте главе (*HUDSL*) или система побољшане видљивости (*EVS*) дозвољава да се ваздухоплов користи при мањој видљивости од оне која је одређена као оперативни минимум аеродрома, ако је то одобрено у складу са *SPA.LVO*.

ц) Приликом одређивања оперативних минимума аеродрома оператер је дужан да узме у обзир:

- 1) тип, перформансе и карактеристике управљања ваздухопловом;
- 2) састав, стручност и искуство летачке посаде;
- 3) димензије и карактеристике полетно-слетне стазе или подручја завршног прилаза и полетања (*FATO*) који могу да буду одабрани за коришћење;
- 4) податак о томе да ли су доступна и одговарајућа визуелна и невидуелна средства на земљи и карактеристике тих средстава;
- 5) навигациону опрему ваздухоплова или опрему за контролу путање лета у току полетања, прилаза, равнања, слетања, завршетка заокрета и неуспелог прилаза;
- 6) могућност избегавања препрека у подручју прилаза, неуспелог прилаза и пењања, које је неопходно да би се извршиле процедуре за наставак лета;
- 7) надморску/релативну висину за избегавање препрека при поступку инструменталног прилаза;
- 8) начин утврђивања и извештавања о метеоролошким условима; и
- 9) технику лета која се користи током завршног прилаза.

д) Оператер је дужан да у оперативном приручнику наведе начин одређивања оперативних минимума аеродрома.

е) Минимуми за посебну процедуру прилаза и слетања могу да се користе:

- 1) ако је исправна опрема на земљи која је приказана на карти и која је потребна за планирану процедуру;
- 2) ако су исправни системи ваздухоплова који су потребни за извођење одређене врсте прилаза;
- 3) ако су испуњени захтеви у погледу перформанси ваздухоплова; и
- 4) ако је посада одговарајуће оспособљена.

CAT.OP.MPA.115 Технике прилаза – авиони

а) Прилази морају да се обављају као стабилни прилази, осим ако је за одређени прилаз и одређену полетно-слетну стазу другачије одобрила надлежна власт.

б) Непрецизни прилази

- 1) Непрецизни прилази морају да се обављају техником завршног прилаза уз стално снижавање (*CDFA*).
- 2) Изузетно од тачке 1), за одређену комбинацију прилаза/полетно-слетне стазе могу да се користе друге технике прилаза ако је то одобрила надлежна власт. У овим случајевима применљива минимална вредност видљивости дуж полетно-слетне стазе (*RVR*):
 - (i) повећава се за 200 *m* за авионе категорија А и Б, односно за 400 *m* за авионе категорије Ц и Д; или
 - (ii) одређује се и редовно ажурира од стране надлежне власти, узимајући у обзир претходно искуство оператера, програме обуке и оспособљеност чланова летачке посаде, ако се ради о аеродромима за које постоји јавни интерес за обављање саобраћаја, а не може да се примени *CDFA* техника.

САТ.ОР.МРА.120 Прилаз коришћењем хеликоптерског радара (*ARA*) за летове изнад воде - хеликоптери

а) *ARA* се користи:

- 1) ако радар омогућава навођење по правцу којим се обезбеђује избегавање препрека; и
- 2) ако је испуњен један од следећих услова:
 - (i) минимална релативна висина снижавања (*MDH*) је одређена помоћу радио-висиномера; или
 - (ii) примењена је минимална надморска висина снижавања (*MDA*), увећана за одговарајућу вредност.

б) Прилази *ARA* на платформе и покретна пловила врши се само при летовима са вишечланом посадом.

ц) Подручје у коме се доноси одлука мора да омогућава одговарајуће избегавање препрека приликом неуспелог прилаза на свако одредиште за које је планирано коришћење *ARA*.

д) Прилаз се наставља ван подручја у коме се доноси одлука или испод *MDA/H* само ако је одредиште на виду.

е) За летове са једночланом посадом, *MDA/H* и подручје у коме се доноси одлука се увећавају за одређену вредност.

САТ.ОР.МРА.125 Процедуре инструменталног одласка и прилаза

а) Оператер је дужан да примењује процедуре инструменталног одласка и прилаза које је утврдила држава у којој се налази аеродром.

б) Изузетно од става а), вођа ваздухоплова може да прихвати инструкцију контроле летења да одступи од објављене руте предвиђене за одлазак или прилаз, ако су узети у обзир критеријуми за избегавање препрека, као и услови у којима се обавља лет. У сваком случају, завршни прилаз се обавља визуелно или у складу са утврђеном процедуром инструменталног прилаза.

ц) Изузетно од става а), оператер може да користи процедуре које се разликују од оних наведених у ставу а), ако је те процедуре претходно одобрила држава у којој се аеродром налази и ако су оне наведене у оперативном приручнику.

САТ.ОР.МРА.130 Процедуре за смањење буке – авиони

а) Узимајући у обзир потребу да се бука авиона сведе на минимум, оператер је дужан да утврди одговарајуће оперативне процедуре одласка и доласка/прилаза за сваки тип авиона, изузев ако се ради о *VFR* летовима авиона који нису сложени моторни авиони.

б) Процедуре морају:

- 1) да осигурају да безбедност има приоритет у односу на смањење буке; и
- 2) да буду једноставне, безбедне за коришћење и не захтевају значајно повећање радног ангажовања посаде у критичним фазама лета.

САТ.ОР.МРА.131 Процедуре за смањење буке – хеликоптери

а) Оператер је дужан да обезбеди да процедуре полетања и слетања узимају у обзир потребу да се бука хеликоптера сведе на минимум.

б) Процедуре морају:

- 1) да осигурају да безбедност има приоритет у односу на смањење буке; и
- 2) да буду једноставне, безбедне за коришћење и не захтевају значајно повећање радног ангажовања посаде у критичним фазама лета.

САТ.ОР.МРА.135 Руте и подручја летења – опште одредбе

а) Оператер је дужан да обезбеди да се летови обављају само дуж рута и у подручјима за које су испуњени следећи услови:

- 1) обезбеђена је одговарајућа опрема на земљи и услуге, укључујући метеоролошке услуге, које одговарају планираним летовима;
- 2) перформансе ваздухоплова су одговарајуће за испуњење захтева у погледу минималне висине лета;
- 3) опрема ваздухоплова испуњава минималне захтеве за планирани лет;
- 4) доступне су одговарајуће карте и мапе.

б) Оператер је дужан да обезбеди да се летови обављају у складу са ограничењима која важе за руту или подручје летења које је одредила надлежна власт.

ц) Услови наведени у ставу а) тачка 1) се не примењују на *VFR* летове који се обављају дању, ваздухопловом који није сложени моторни, а који одлази са и долази на исти аеродром или оперативно место.

САТ.ОР.МРА.136 Руте и подручја летења – једномоторни авиони

Оператер је дужан да обезбеди да се летови једномоторних авиона обављају само на рутама или подручјима који располагажу површинама на које авион може безбедно принудно да слети.

САТ.ОР.МРА.137 Руте и подручја летења – хеликоптери

Оператер је дужан да обезбеди:

а) да су за хеликоптере који лете у перформансама класе 3 доступне површине које омогућавају безбедно принудно слетање, изузев ако хеликоптер има одобрење да се користи у складу са САТ.ОР.Н.420;

б) да су за хеликоптере који лете у перформансама класе 3 и врше „обалски транзит“, у оперативном приручнику садржане процедуре које обезбеђују да ширина коридора дуж обале и опрема у хеликоптеру одговарају тренутним условима.

САТ.ОР.МРА.140 Максимална удаљеност од одговарајућег аеродрома за двомоторне авионе без *ETOPS* одобрења

а) Ако нема одобрење надлежне власти издато у складу са Анексом V (Део-SPA), Глава Ф, оператер не сме да користи двомоторни авион на рути која садржи тачку која је од одговарајућег аеродрома, у стандардним условима мирне атмосфере, удаљена више од:

1) за авионе са перформансама класе А који имају:

(i) максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) 20 или више; или

(ii) максималну масу на полетању 45.360 kg или више,

растојања које одговара лету од 60 минута при брзини крстарења са једним неисправним мотором (*OEI*), одређеној у складу са ставом б);

2) за авионе са перформансама класе А са:

(i) *MOPSC* 19 или мање; и

(ii) максималном масом на полетању 45.360 kg или мање,

растојања које одговара лету од 120 минута или, ако одобри надлежна власт, до 180 минута за турбомлазне авионе, при брзини крстарења са једним неисправним мотором (*OEI*), одређеној у складу са ставом б);

3) за авионе са перформансама класе Б или Ц:

(i) растојања које одговара лету од 120 минута при брзини крстарења са једним неисправним мотором (*OEI*), одређеној у складу са ставом б); или

(ii) 300 наутичких миља, у зависности шта је краће.

б) Оператер је дужан да одреди брзину за израчунавање максималног растојања до одговарајућег аеродрома за сваки тип или варијанту двомоторног авиона кога користи, која не

сме да буде већа од V_{MO} (максималне оперативне брзине), а која је заснована на стварној брзини коју авион може да одржава са једним неисправним мотором.

ц) Оператер је дужан да за сваки тип или варијанту авиона у оперативном приручнику наведе следеће податке:

- 1) одређену *OEI* брзину крстарења; и
- 2) одређено максимално растојање од одговарајућег аеродрома.
- д) За стицање одобрења наведеног у ставу а) тачка 2), оператер је дужан да пружи доказ:
 - 1) да комбинација авион/мотор, коју намерава да користи, има потврду о типу и одобрење поузданости за коришћење у случају продуженог долета двомоторног авиона (*ETOPS*);
 - 2) да је применио све прописане услове којима обезбеђује да се авион и његови мотори одржавају на начин којим се испуњавају неопходни критеријуми поузданости; и
 - 3) да су летачка посада и остало оперативно особље, који обављају послове повезане са овим летовима, обучени и одговарајуће оспособљени.

САТ.ОР.МРА.145 Одређивање минималних висина лета

а) За све делове руте на којима ће се обављати лет, оператер је дужан да одреди:

- 1) минималне висине лета које обезбеђују прописано надвишавање терена, узимајући у обзир захтеве наведене у Глави Ц; и
- 2) начин на који летачка посада одређује ове висине.
- б) Начин одређивања минималних висина лета одобрава надлежна власт.

ц) Ако се минималне висине лета које је одредио оператер разликују од минималних висина лета које је одредила држава преко чије територије се прелеће, примењују се веће вредности.

САТ.ОР.МРА.150 Политика планирања горива

а) Оператер је дужан да утврди политику планирања горива за потребе планирања лета, као и поновног планирања у току лета, како би се обезбедила потребна количина горива за планирани лет, која обухвата и резервну количину горива потребну за одступања од планираног лета. Политику планирања горива и њене измене претходно одобрава надлежна власт.

б) Оператер је дужан да обезбеди да планирање лета буде засновано на:

- 1) процедурама наведеним у оперативном приручнику и:
 - (i) подацима добијеним од произвођача ваздухоплова; или
 - (ii) важећим подацима за одређени ваздухоплов који су добијени применом система праћења потрошње горива;

и

2) оперативним условима под којима се лет обавља, укључујући:

- (i) податке о потрошњи горива за тај ваздухоплов;
- (ii) предвиђене масе;
- (iii) очекиване метеоролошке услове;
- (iv) процедуре и ограничења пружалаца услуга у ваздушној пловидби.

ц) Оператер је дужан да пре лета изврши прорачун горива које може да искористи у току лета, а које обухвата:

- 1) гориво за вожење;
- 2) путно гориво;
- 3) резерву горива која се састоји од:
 - (i) рутне резерве горива;
 - (ii) горива за лет до алтернативног аеродрома, ако се захтева алтернативни аеродром за аеродром одредишта;
 - (iii) завршне резерве горива; и
 - (iv) додатног горива, ако је оно потребно за врсту лета; и
- 4) посебно додато гориво, ако то захтева вођа ваздухоплова.

д) Оператер је дужан да обезбеди да процедура за израчунавање потрошње горива у лету, које је потребно за наставак лета на непланираној рути или ка непланираном одредишту, обухвата:

- 1) путно гориво за преостали део лета; и

- 2) резерву горива која се састоји од:
 - (i) рутне резерве горива;
 - (ii) горива за лет до алтернативног аеродрома, ако се захтева алтернативни аеродром за аеродром одредишта;
 - (iii) завршне резерве горива;
 - (iv) додатног горива, ако је оно потребно за врсту лета; и
- 3) посебно додатно гориво, ако то захтева вођа ваздухоплова.

CAT.OP.MPA.151 Политика планирања горива – олакшице

а) Изузетно од CAT.OP.MPA.150 ст. б) - д), за летове авиона са перформансама класе Б оператер је дужан да обезбеди да прорачун горива пре лета, које може да искористи у току лета, обухвата:

- (i) гориво за вожење, ако је оно значајно;
- (ii) путно гориво;
- (iii) резерву горива која се састоји од:
 - (А) рутне резерве која износи најмање 5% од планираног путног горива или, у случају израчунавања потрошње горива у лету, 5% од путног горива потребног за преостали део лета; и
 - (Б) завршне резерве горива потребне за додатних 45 минута лета за авионе са клипним моторима или 30 минута за авионе са млазним моторима;
- (iv) горива за лет до алтернативног аеродрома за аеродром одредишта, преко одредишта, уколико се захтева алтернативни аеродром за аеродром одредишта; и
- (v) посебног додатног горива, уколико то захтева вођа ваздухоплова.

б) Изузетно од CAT.OP.MPA.150 ст. б) - д), за хеликоптере чија *MCTOM* износи 3.175 kg или мање, који обављају летове дању, дуж рута на којима се навођење врши помоћу визуелних оријентира на земљи, као и за локалне летове хеликоптером, политика планирања горива мора да обезбеди да, након завршетка лета или серије летова, количина завршне резерве горива не сме да буде мања од количине горива потребне за:

- 1) 30 минута лета при нормалној брзини крстарења; или
- 2) 20 минута лета при нормалној брзини крстарења, ако се хеликоптер користи у подручју на којем су, као мера предострожности, стално обезбеђена одговарајућа места на која хеликоптер може да слети.

CAT.OP.MPA.155 Превоз посебних категорија путника (SCP)

а) Лица којима су потребни посебни услови, помоћ или средства у току лета сматрају се посебним категоријама путника (*SCP*) и обухватају најмање:

- 1) лица са смањеном покретљивошћу (*PRM*) под којима се, не доводећи у питање Уредбу (ЕЗ) бр. 1107/2006, сматрају лица чија је покретљивост смањена услед физичке неспособности, чулне или локомоторне, трајне или привремене, менталне неспособности или оштећења, било ког другог узрока неспособности или старости;
- 2) одојчад и децу без пратње; и
- 3) депортована лица, непожељна лица и лица која су законито лишена слободе.

б) Посебне категорије путника (*SCP*) превозе се под условима којима се гарантује безбедност ваздухоплова и лица у њему, у складу са процедурама које је прописао оператер;

ц) Посебне категорије путника не смеју да буду смештене нити да заузимају седишта која омогућавају директан приступ излазима у случају опасности или тамо где њихово присуство може да:

- 1) омета чланове посаде приликом обављања дужности;
- 2) спречава приступ опреми која се користи у случају опасности; или
- 3) омета хитну евакуацију из ваздухоплова;

д) Вођа ваздухоплова мора да буде унапред писмено обавештен о превозу посебних категорија путника (*SCP*).

CAT.OP.MPA.160 Смештај пртљага и терета

Оператер је дужан да пропише процедуре којима обезбеђује:

а) да се у путничку кабину ваздухоплова уноси само онај ручни пртљаг који може одговарајуће да се смести и обезбеди; и

б) да сав пртљаг и терет који се превозе и који могу, ако нису правилно смештени, да изазову повреду или оштећење или онемогуће приступ пролазима или излазима, буду смештени на начин којим се спречава њихово померање.

CAT.OP.MPA.165 Смештај путника

Оператер је дужан да пропише процедуре којима се обезбеђује да путници буду смештени тако да у случају хитне евакуације могу да помогну и да не ометају евакуацију из ваздухоплова.

CAT.OP.MPA.170 Информисање путника

Оператер је дужан да обезбеди да су путницима:

а) дата обавештења и показани поступци који се тичу безбедности на начин који олакшава примену процедура у случају опасности; и

б) дата писана упутства на којима је сликовито приказана употреба излаза и опреме која се користи у случају опасности, а која је намењена да је користе путници.

CAT.OP.MPA.175 Припрема лета

а) Оперативни план лета попуњава се за сваки планирани лет и заснива се на перформансама ваздухоплова, другим оперативним ограничењима, очекиваним условима на рути којом се лети и условима на одређеним аеродромима/оперативним местима.

б) Вођа ваздухоплова не сме да започне лет, изузев ако се уверио:

1) да су испуњени сви захтеви наведени у тачки 2.а.3 Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008, који се односе на пловидбеност и регистрацију ваздухоплова, инструменте и опрему, масу и положај тежишта (*CG*), пртљаг и робу и оперативна ограничења ваздухоплова;

2) да се ваздухоплов не користи у супротности са листом одступања од конфигурације (*CDL*);

3) да су доступни делови оперативног приручника који су потребни за обављање лета;

4) да се у ваздухоплову налази документација, додатне информације и обрасци који, у складу са CAT.GEN.MPA.180, морају да буду доступни;

5) да су доступне важеће мапе, карте и остала пратећа документација или други једнако ваљани подаци, који се односе на планирани лет ваздухоплова, укључујући одступање од тог плана које се реално може очекивати;

6) да су опрема на земљи и услуге које су потребне за планирани лет, доступне и одговарајуће;

7) да су за планирани лет испуњени услови наведени у оперативном приручнику, који се односе на гориво, мазиво, кисеоник, минималне безбедне висине, оперативне минимуме аеродрома и расположивост алтернативних аеродрома, ако је то потребно; и

8) да могу да се испоштују сва додатна оперативна ограничења.

ц) Изузетно од става а), оперативни план лета није потребан за летове који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*):

1) ваздухоплова који нису сложени моторни ваздухоплови, који полећу или слећу на исти аеродром или оперативно место; или

2) хеликоптера са *МСТОМ* од 3.175 kg или мање, који лете дању, на рутама на којима се навођење врши помоћу визуелних оријентира на земљи, у локалном подручју које је наведено у оперативном приручнику.

CAT.OP.MPA.180 Избор аеродрома – авиони

а) Ако услед метеоролошких разлога или перформанси авиона није могуће да се полазни аеродром користи као алтернативни аеродром за аеродром полетања, оператер је дужан да одреди други одговарајући алтернативни аеродром за аеродром полетања, који није удаљен од аеродрома полетања више од:

1) за двомоторне авионе:

- (i) растојања које одговара једном сату лета при *OEI* брзини крстарења наведеној у *AFM*, заснованој на стварној маси авиона на полетању, у стандардним условима мирне атмосфере;
- (ii) растојања које одговара *ETOPS* времену, одобреном у складу са Анексом V (Део-SPA), Глава Ф, узимајући у обзир ограничења из *MEL* листе, до највише два сата при *OEI* брзини крстарења наведеној у *AFM*, заснованој на стварној маси авиона, у стандардним условима мирне атмосфере;
- 2) за авионе са три или четири мотора - растојања које одговара лету од два сата при *OEI* брзини крстарења наведеној у *AFM*, заснованој на стварној маси авиона, у стандардним условима мирне атмосфере.

Ако *AFM* не садржи податак о *OEI* брзини крстарења, за прорачун се користи брзина којом се постиже да остали мотори буду подешени на максималну континуирану снагу.

б) Оператер је дужан да одреди најмање један алтернативни аеродром за аеродром одредишта за сваки лет који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*), осим ако је аеродром одредишта изоловани аеродром или:

- 1) ако трајање планираног лета од полетања до слетања или преостало трајање лета до аеродрома одредишта, у случају планирања током лета у складу са CAT.OP.MPA.150 став д), не прелази шест сати; и
- 2) ако су на аеродрому одредишта на располагању и могу да се користе две одвојене полетно-слетне стазе и ако метеоролошки извештаји и/или прогнозе за аеродром одредишта указују да ће у периоду од сат времена пре до сат времена после предвиђеног времена доласка на аеродром одредишта, база облака бити најмање 2.000 *ft* или висина кружења +500 *ft*, у зависности шта је веће од наведеног, као и да ће видљивост на земљи бити најмање 5 *km*.
- ц) Оператер је дужан да одреди два алтернативна аеродрома за аеродром одредишта ако:
 - 1) одговарајући метеоролошки извештаји и/или прогнозе за аеродром одредишта указују да ће у току периода који започиње сат времена пре, а завршава се сат времена после очекиваног времена доласка, временски услови бити испод применљивог планираног минимума; или
 - 2) нису доступне метеоролошке информације.
- д) Потребне алтернативне аеродроме оператер наводи у оперативном плану лета.

CAT.OP.MPA.181 Избор аеродрома и оперативних места – хеликоптери

а) За летове који се обављају у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*), вођа ваздухоплова је дужан да одреди алтернативни аеродром за аеродром полетања, који се налази на растојању до једног сата лета при нормалној брзини крстарења, ако из метеоролошких разлога није могућ повратак на место поласка.

б) За лет који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*) или по правилима за визуелно летење (*VFR*) када се навођење врши помоћу визуелних оријентира на земљи, вођа ваздухоплова је дужан да у оперативном плану лета наведе најмање један алтернативни аеродром за аеродром одредишта, изузев:

- 1) ако се аеродром одредишта налази на обали, а хеликоптер прилази са мора;
- 2) ако су за лет ка било ком другом одредишном аеродрому који се налази на копну трајање лета и преовлађујући метеоролошки услови такви да су, у очекивано време доласка на место планираног слетања, прилаз и слетање могући у визуелним метеоролошким условима (*VMC*); или
- 3) ако је место планираног слетања изоловано и није могућ лет до алтернативног аеродрома; у овом случају, мора да буде одређена тачка са које нема повратка (*PNR*).
- ц) Оператер је дужан да одреди два алтернативна аеродрома за аеродром одредишта ако:
 - 1) одговарајући метеоролошки извештаји и/или прогнозе за аеродром одредишта указују да ће у току периода који започиње сат времена пре, а завршава се сат времена после очекиваног времена доласка, временски услови бити испод применљивог планираног минимума; или
 - 2) нису доступне метеоролошке информације за аеродром одредишта.

д) Оператер може да за аеродром одредишта одреди алтернативни аеродром који се налази ван обале ако примени следеће критеријуме:

- 1) за аеродром одредишта може да се користи алтернативни аеродром који се налази ван обале само после тачке са које нема повратка (*PNR*). До ове тачке, алтернативни аеродром мора да се налази на обали;
- 2) постоји могућност слетања на алтернативни аеродром са једним неисправним мотором (*OEI*);
- 3) ако је могуће, мора да буде обезбеђена платформа. Димензије, конфигурација и избегавање препрека појединачних платформи за полетање, односно слетање хеликоптера или других места, морају да буду процењене како би се одредила могућност њиховог коришћења као алтернативног аеродрома за сваки тип хеликоптера који се користи;
- 4) одреди временске минимуме, узимајући у обзир тачност и поузданост метеоролошких информација;
- 5) *MEL* листа мора да садржи посебне одредбе за овакве летове; и
- б) алтернативни аеродром ван обале може да буде одабран само ако је оператер прописао процедуре у оперативном приручнику.
- е) Потребне алтернативне аеродроме оператер наводи у оперативном плану лета.

CAT.OP.MPA.185 Минимуми за планирање *IFR* летова - авиони

а) *Минимуми за планирање алтернативног аеродрома за аеродром полетања*

Оператер је дужан да, као алтернативни аеродром за аеродром полетања, одабере само онај аеродром за који одговарајући метеоролошки извештаји и/или прогнозе указују да ће, у периоду који започиње један сат пре и завршава се један сат после очекиваног времена доласка на аеродром, временски услови бити на применљивом минимуму за планирање или изнад применљивог минимума који је наведен у CAT.OP.MPA.110. Ако је једини могући начин прилаза непрецизан прилаз (*NPA*) или се ради о кружном прилазу, потребно је узети у обзир и базу облака. Сва ограничења која се односе на летење са једним неисправним мотором (*OEI*) морају да буду узета у обзир.

б) *Минимум за планирање аеродрома одредишта, изузев ако је он изолован*

Оператер бира аеродром одредишта само:

- 1) ако метеоролошки извештаји и/или прогнозе указују да ће у периоду који започиње један сат пре и завршава се један сат после очекиваног времена доласка на аеродром, временски услови бити на применљивом минимуму за планирање или изнад применљивог минимума, и:
 - (i) да ће *RVR*/видљивост (*VIS*) бити у складу са CAT.OP.MPA.110; и
 - (ii) да ће база облака бити на минималној релативној висини снижавања (*MDH*) или изнад ње, ако је реч о непрецизном прилазу (*NPA*) или кружном прилазу;

или

- 2) ако су одабрана два алтернативна аеродрома за аеродром одредишта.

ц) *Минимуми за планирање алтернативног аеродрома за аеродром одредишта, изолованог аеродрома, алтернативног аеродрома на рути ради смањења горива (*fuel ERA*), алтернативног аеродрома на рути (*ERA*)*

Оператер бира аеродром за једну од наведених намена само ако метеоролошки извештаји и/или прогнозе указују да ће, у току периода који започиње један сат пре и завршава се један сат после очекиваног времена доласка на аеродром, временски услови бити на минимуму за планирање или изнад минимума за планирање који је наведен у Табели 1.

Табела 1
Минимуми за планирање

Алтернативни аеродром за аеродром одредишта, изоловани аеродром одредишта, алтернативни аеродром на рути ради смањења количине горива (*fuel ERA*) и алтернативни аеродром на рути (*ERA*)

Врста прилаза	Минимум за планирање
CAT II и III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVR/VIS База облака мора да буде на или изнад MDH
NPA	NPA RVR/VIS + 1.000 m База облака мора да буде на или изнад MDH + 200 ft
Кружни прилаз	Кружни прилаз

CAT.OP.MPA.186 Минимуми за планирање IFR летова – хеликоптери

а) Минимум за планирање алтернативних аеродрома за аеродром полетања

Као алтернативни аеродром за аеродром полетања оператер може да одабере само аеродром или место за слетање за које метеоролошки извештаји и/или прогнозе указују да ће у периоду који започиње један сат пре и завршава се један сат после очекиваног времена доласка на алтернативни аеродром за аеродром полетања, временски услови бити на применљивом минимуму за слетање који је одређен на основу CAT.OP.MPA.110 или изнад тог минимума. Ако је непрецизан прилаз (*NPA*) једини могући начин прилаза, у обзир се узима и база облака. Сва ограничења која се односе на летење са једним неисправним мотором (*OEI*) морају да буду узета у обзир.

б) Минимуми за планирање аеродрома одредишта и алтернативног аеродрома за аеродром одредишта

Оператер бира аеродром одредишта или алтернативни аеродром за аеродром одредишта само ако метеоролошки извештаји и/или прогнозе указују да ће, у току периода који започиње један сат пре и завршава се један сат после очекиваног времена доласка на аеродром или оперативно место, временски услови бити на минимуму за планирање или изнад њега, и то:

- 1) осим наведеног у CAT.OP.MPA.181 став д), минимум за планирање аеродрома одредишта је:
 - (i) RVR/видљивост (*VIS*) у складу са CAT.OP.MPA.110; и
 - (ii) за непрецизни прилаз (*NPA*), база облака на MDH или изнад;
- 2) минимуми за планирање алтернативног аеродрома за аеродром одредишта су наведени у Табели 1.

Табела 1
Минимуми за планирање алтернативног аеродрома за аеродром одредишта

Врста прилаза	Минимум за планирање
CAT II и III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + 200 ft/видљивост 400 m
NPA	NPA RVR/VIS + 400 m База облака мора да буде на или изнад MDH + 200 ft

CAT.OP.MPA.190 Подношење ATS плана лета

а) Ако правила летења не захтевају подношење ATS плана лета, одговарајуће информације морају да буду на располагању у циљу покретања служби за узбуњивање, ако је то потребно.

б) Приликом обављања летова са места на којем није могуће поднети *ATS* план лета, вођа ваздухоплова или оператер је дужан да проследи *ATS* план лета у што краћем року после полетања.

САТ.ОР.МРА.195 Пуњење и истакање горива док се путници укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову

а) Док се путници укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову, ваздухоплов не сме да се пуни „*Avgas*” или „*wide-cut*” горивима, нити ова горива или њихова мешавина смеју да се истачу из ваздухоплова.

б) За остале врсте горива потребно је предузети мере предострожности, укључујући и присуство одговарајуће оспособљеног особља у ваздухоплову, које је спремно да започне и изведе евакуацију ваздухоплова на најпрактичнији и најбржи начин.

САТ.ОР.МРА.200 Пуњење/истакање „*wide-cut*” горива

Пуњење/истакање „*wide-cut*” горива врши се само ако оператер пропише одговарајуће процедуре, узимајући у обзир висок ризик коришћења „*wide-cut*” врсте горива.

САТ.ОР.МРА.205 Гурање и вуча авиона

Процедуре за гурање и вучу, које је прописао оператер, морају да буду усклађене са утврђеним ваздухопловним стандардима и процедурама.

САТ.ОР.МРА.210 Чланови посаде на својим радним местима

а) Чланови летачке посаде

- 1) У току полетања и слетања, сваки члан летачке посаде који обавља дужност у летачкој кабини мора да буде на свом радном месту;
- 2) У току осталих фаза лета, члан летачке посаде који обавља дужност у летачкој кабини дужан је да буде на свом радном месту, изузев ако је неопходно да буде одсутан због обављања других дужности које су у вези са летом или услед физиолошких потреба, под условом да све време најмање један одговарајуће оспособљени пилот мора да остане за командама ваздухоплова;
- 3) У току свих фаза лета, члан летачке посаде који обавља дужност у летачкој кабини мора да буде у приправности. Ако се уочи изостанак приправности, потребно је да се предузму одговарајуће противмере. Ако се појави неочекивани умор, вођа ваздухоплова може да организује примену поступка контролисаног одмора, уколико радне обавезе то допуштају. Контролисани одмор се не урачунава у одмор приликом обрачуна ограничења времена лета и не сме да се користи као разлог за продужење радног времена.

б) Чланови кабинске посаде

У критичним фазама лета, кабинска посада мора да се налази на предвиђеним местима и не сме да обавља активности које нису у вези са безбедним коришћењем ваздухоплова.

САТ.ОР.МРА.215 Употреба слушалица – авиони

а) Сваки члан летачке посаде који обавља дужност у летачкој кабини је дужан да носи слушалице са микрофоном или друго одговарајуће средство. Слушалице се користе као основно средство за гласовну комуникацију са *ATS*:

- 1) на земљи:
 - (i) приликом примања *ATS* одобрења за одлазак путем гласовне комуникације;
 - (ii) током рада мотора;
- 2) у лету:
 - (i) испод прелазне висине; или
 - (ii) 10.000 *ft*, у зависности која је вредност већа;

и

- 3) ако вођа ваздухоплова то сматра потребним.

б) Под условима наведеним у ставу а), микрофон или друго одговарајуће средство мора да буде у положају који дозвољава двострану радио-комуникацију.

САТ.ОР.МРА.216 Употреба слушалица – хеликоптери

Члан летачке посаде који обавља дужност у летачкој кабини дужан је да носи слушалице са микрофоном или друго одговарајуће средство и да га користи као основно средство за комуникацију са *ATS*.

САТ.ОР.МРА.220 Помоћна средства за евакуацију у случају опасности

Оператер је дужан да пропише процедуре којима обезбеђује да пре вожења, полетања и слетања, ако је то безбедно и примерено, буду спремна за употребу помоћна средства за евакуацију у случају опасности, која се аутоматски активирају.

САТ.ОР.МРА.225 Седишта, сигурносни појасеви и системи за везивање

а) Чланови посаде

- 1) У току полетања и слетања, као и увек када вођа ваздухоплова тако одлучи у интересу безбедности, члан посаде мора да буде одговарајуће везан свим сигурносним појасевима и системима за везивање који су му на располагању.
- 2) У току осталих фаза лета, члан летачке посаде у летачкој кабини мора да буде одговарајуће везан сигурносним појасом док се налази на свом месту.

б) Путници

- 1) Пре полетања, слетања, у току вожења, као и увек када је то неопходно у интересу безбедности, вођа ваздухоплова мора да се увери да је сваки путник у ваздухоплову на седишту или на лежају, правилно везан сигурносним појасом или системом везивања.
- 2) Оператер је дужан да одреди седишта у ваздухоплову на којима је дозвољено седење више лица. Вођа ваздухоплова мора да се увери да на једном седишту не седи више лица, осим ако се ради о једној одраслој особи и једном одојчету, који су одговарајуће осигурани додатним појасом или другим системом за везивање.

САТ.ОР.МРА.230 Обезбеђење путничке кабине и бифеа

а) Оператер је дужан да пропише процедуре којима обезбеђује да пре вожења, полетања и слетања сви излази и пролази за евакуацију буду проходни.

б) Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да пре полетања и слетања, као и увек када је то неопходно у интересу безбедности, сва опрема и пртљаг буду правилно обезбеђени.

САТ.ОР.МРА.235 Прслуци за спасавање – хеликоптери

Оператер је дужан да пропише процедуре којима обезбеђује да се за летове хеликоптера у перформансама класе 3, који се обављају изнад воде, приликом одлучивања да ли прслук за спасавање треба да носе сва лица у хеликоптеру, узму у обзир трајање лета и услови под којима се лет обавља.

САТ.ОР.МРА.240 Пушење у ваздухоплову

Вођа ваздухоплова не сме да дозволи пушење у ваздухоплову:

- а) ако то сматра неопходним у интересу безбедности;
- б) у току пушења и истакања горива;
- ц) када је ваздухоплов на земљи, осим ако је оператер прописао процедуре за смањење ризика у току коришћења ваздухоплова на земљи;
- д) изван простора одређеног за пушење, као ни у пролазу или тоалету;
- е) у одељцима за терет и/или другом простору у којима се налази терет који није смештен у контејнере отпорне на пламен или покривен покривачем отпорним на пламен; и
- ф) у оним деловима путничке кабине у које се доводи кисеоник.

САТ.ОР.МРА.245 Метеоролошки услови – сви ваздухоплови

а) На летовима који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR* летовима) вођа ваздухоплова:

- 1) започиње полетање; или

2) наставља лет после тачке од које се примењује измењени *ATS* план лета у случају измене плана у току лета, само ако доступне информације указују да су у време доласка на аеродром одредишта и/или алтернативни аеродром очекивани временски услови на планираном минимуму или изнад њега.

б) На летовима који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*) вођа ваздухоплова може да настави лет ка планираном аеродрому одредишта само ако последње доступне информације указују да ће у очекивано време доласка временски услови на аеродрому одредишта или најмање једном алтернативном аеродрому бити на применљивом аеродромском оперативном минимуму или изнад њега.

ц) На летовима који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*) вођа ваздухоплова може да започне полетање само ако одговарајући временски извештаји и/или прогнозе указују да су метеоролошки услови на делу руте којом се лети по правилима за визуелно летење, у одговарајућем времену, на применљивом минимуму за летење по правилима за визуелно летење или изнад њега.

CAT.OP.MPA.246 Метеоролошки услови – авиони

Као додатак одредбама наведеним у CAT.OP.MPA.245, на летовима који се обављају авионом, по правилима за инструментално летење (*IFR*), вођа ваздухоплова сме да настави лет после:

- а) тачке одлуке, ако користи процедуру смањења рутне резервне горива (*RCF*); или
- б) унапред одређене тачке, ако користи процедуру претходно одређене тачке (*PDP*), ако су му доступне информације које указују да су у тренутку доласка на аеродром одредишта и/или захтевани алтернативни аеродром очекивани временски услови на примењивом аеродромском оперативном минимуму или изнад њега.

CAT.OP.MPA.247 Метеоролошки услови – хеликоптери

Као додатак одредбама наведеним у CAT.OP.MPA.245:

а) при летовима хеликоптера који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*), изнад воде, без копна у видокругу, вођа ваздухоплова може да започне полетање само ако одговарајући временски извештаји и/или прогнозе указују да ће база облака бити изнад 600 *ft* дању, односно 1.200 *ft* ноћу.

б) Изузетно од става а), ако се лети између хеликоптерских платформи које се налазе у ваздушном простору класе *G*, при чему је сектор изнад воде мањи од 10 *NM*, летови који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*) могу да се обављају уз следећа ограничења или повољније услове:

Табела 1

Минимуми за летење између хеликоптерских платформи које се налазе у ваздушном простору класе *G*

	Дан		Ноћ	
	Висина(*)	Видљивост	Висина(*)	Видљивост
Један пилот	300 <i>ft</i>	3 <i>km</i>	500 <i>ft</i>	5 <i>km</i>
Два пилота	300 <i>ft</i>	2 <i>km</i> (**)	500 <i>ft</i>	5 <i>km</i> (***)

(*) База облака мора да буде таква да омогућава лет на наведеној висини, испод облака и без облака.

(**) Хеликоптери могу да лете ако је видљивост у току лета до 800 *m*, под условом да су стално видљиви аеродром одредишта или међуструктура.

(***) Хеликоптери могу да лете ако је видљивост у току лета до 1.500 *m*, под условом да су стално видљиви аеродром одредишта или међуструктура.

ц) Летови хеликоптера ка хеликоптерској платформи или издигнутој *FATO*, обављају се ако је објављена средња брзина ветра на хеликоптерској платформи или издигнутој *FATO* мања од 60 *kt*.

CAT.OP.MPA.250 Лед и друге наслаге – поступци на земљи

а) Оператер је дужан да утврди поступке који се примењују на земљи за одлеђивање, спречавање залеђивања и преглед ваздухоплова, ако је то неопходно за безбедно коришћење ваздухоплова.

б) Вођа ваздухоплова може да започне полетање само ако је ваздухоплов очишћен од свих наслага које могу неповољно да утичу на перформансе и могућност управљања ваздухопловом, осим у случајевима наведеним у ставу а) и у складу са условима из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*).

CAT.OP.MPA.255 Лед и друге наслаге – поступци у току лета

а) Оператер је дужан да утврди поступке за летове у очекиваним или стварним условима залеђивања.

б) Вођа ваздухоплова може да започне лет или да намерно лети у очекиваним или стварним условима залеђивања само ако је ваздухоплов сертификован и опремљен за такве летове.

ц) Ако залеђивање превазилази онај интензитет залеђивања за који је ваздухоплов сертификован или ако се ваздухоплов, који није сертификован за летење у познатим условима залеђивања, нађе у таквим околностима, вођа ваздухоплова мора, без одлагања, променом нивоа лета и/или руте да напусти област у којој постоје услови залеђивања и, ако је потребно, прогласи ванредну ситуацију контроли летења (*ATC*).

CAT.OP.MPA.260 Залихе горива и мазива

Вођа ваздухоплова може да започне или да настави лет у случају промене плана лета у току лета само ако је сигуран да се у ваздухоплову налази најмање она количина искористивог планираног горива и мазива која је потребна за безбедан завршетак лета, узимајући у обзир очекиване оперативне услове.

CAT.OP.MPA.265 Услови за полетање

Пре започињања полетања, вођа ваздухоплова је дужан да се увери:

а) да временски услови на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази или *FATO* коју намерава да користи, према информацијама које су му доступне, неће спречити безбедно полетање и одлазак; и

б) да ће бити испуњени утврђени аеродромски оперативни минимуми.

CAT.OP.MPA.270 Минималне висине лета

Вођа ваздухоплова или пилот коме је поверено обављање лета не сме да лети испод одређених минималних висина лета, изузев:

а) ако је то потребно за полетање и слетање; или

б) ако је снижавање висине у складу са процедурама које је одобрила надлежна власт.

CAT.OP.MPA.275 Симулирање ванредних ситуација у току лета

Оператер је дужан да обезбеди да се приликом превоза путника или робе не смеју симулирати:

а) ванредне ситуације и опасне ситуације које захтевају примену поступака у случају ванредне ситуације и поступака у случају опасности; или

б) летови који се обављају у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*), уз примену вештачких средстава.

CAT.OP.MPA.280 Управљање горивом у току лета – авиони

Оператер је дужан да утврди процедуру за проверу количине горива у лету и управљање горивом у току лета, у складу са следећим критеријумима.

а) *Провера количине горива у лету*

1) Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да се провера количине горива у лету врши у редовним временским интервалима. Преостала количина искористивог горива мора да буде забележена и процењена:

- (i) упоређивањем стварне потрошње горива са планираном потрошњом;
 - (ii) провером да ли је преостала количина искористивог горива довољна за завршетак лета у складу са ставом б); и
 - (iii) одређивањем очекиване количине преосталог искористивог горива по доласку на аеродром одредишта.
- 2) Релевантни подаци о гориву морају да буду евидентирани.
- б) *Управљање горивом у лету*
- 1) Лет мора да се обави тако да, приликом доласка на аеродром одредишта, очекивана количина преосталог искористивог горива не буде мања од:
- (i) захтеване количине горива за лет до алтернативног аеродрома, увећане за завршну резерву горива;
 - (ii) завршне резерве горива, уколико се не захтева алтернативни аеродром.
- 2) Ако се провером количине горива у лету утврди да ће, након доласка на аеродром одредишта, очекивана количина преосталог искористивог горива бити мања од:
- (i) захтеване количине горива за лет до алтернативног аеродрома, увећане за завршну резерву горива, вођа ваздухоплова мора да узме у обзир саобраћај и оперативне услове који преовлађују на аеродрому одредишта, алтернативном аеродрому за аеродром одредишта и на било ком другом одговарајућем аеродрому, ако одлучи да настави лет ка аеродрому одредишта или да скрене са руте како би обавио безбедно слетање са количином горива која није мања од завршне резерве горива; или
 - (ii) завршне резерве горива, ако се не захтева алтернативни аеродромом - вођа ваздухоплова мора да предузме одговарајуће поступке и да настави лет ка одговарајућем аеродрому, како би обавио безбедно слетање са количином горива која није мања од завршне резерве горива.
- 3) Вођа ваздухоплова је дужан да прогласи опасност ако је прорачуната количина искористивог горива на слетању на најближи одговарајући аеродром на који се може безбедно слетети, мања од завршне резерве горива.
- 4) Додатни услови за посебне поступке
- (i) За наставак лета који се обавља применом *RCF* процедуре ка аеродрому одредишта 1, вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да преостала количина искористивог горива у тачки одлуке обухвата најмање збир:
 - (А) путног горива од тачке одлуке до аеродрома одредишта 1;
 - (Б) рутне резерве у износу од 5% од путног горива од тачке одлуке до аеродрома одредишта 1;
 - (Ц) горива за лет до алтернативног аеродрома за аеродром одредишта 1, ако се захтева алтернативни аеродром за аеродром одредишта 1; и
 - (Д) завршне резерве горива.
 - (ii) За наставак лета који се обавља применом *PDP* процедуре ка аеродрому одредишта, вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да преостала количина искористивог горива на унапред одређеној тачки (*PDP*) обухвата најмање збир:
 - (А) путног горива од унапред одређене тачке (*PDP*) до аеродрома одредишта;
 - (Б) рутне резерве од унапред одређене тачке (*PDP*) до аеродрома одредишта; и
 - (Ц) додатног горива.

САТ.ОР.МРА.281 Управљање горивом у току лета – хеликоптери

а) Оператер је дужан да утврди процедуру како би обезбедио да се спроводи провера количине горива у току лету и управљање горивом.

б) Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да преостала количина искористивог горива у лету не буде мања од горива које је потребно за лет до аеродрома или оперативног места на коме може да се обави безбедно слетање, а да преостане завршна резерва горива.

ц) Вођа ваздухоплова је дужан да прогласи опасност ако је стварна количина горива у хеликоптеру мања од завршне резерве горива.

CAT.OP.MPA.285 Употреба додатног кисеоника

Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да чланови летачке посаде који обављају дужности везане за безбедно обављање лета, у току лета непрекидно користе додатни кисеоник ако висина кабине ваздухоплова прелази 10.000 *ft* у периоду дужем од 30 минута, као и увек када висина кабине ваздухоплова прелази 13.000 *ft*.

CAT.OP.MPA.290 Опажање близине земље

Ако члан летачке посаде или систем за упозорење о близини земље открију непримерену близину земље, пилот који обавља лет мора одмах да предузме потребне корективне мере за успостављање безбедних услова лета.

CAT.OP.MPA.295 Употреба система за избегавање судара (ACAS)

Оператер је дужан да утврди оперативне процедуре и програм обуке ако се у ваздухоплову налази и користи уграђен ACAS уређај. Ако се користи ACAS II, процедуре и обука морају да буду у складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1332/2011.

CAT.OP.MPA.300 Услови за прилаз и слетање

Пре започињања прилаза ради слетања, вођа ваздухоплова је дужан да се увери, на основу података који су му на располагању, да време на аеродрому и услови на полетно-слетној стази или *FATO* коју намерава да користи, неће спречити безбедан прилаз, слетање или поступак неуспелог прилаза, узимајући у обзир податке о перформансама ваздухоплова из оперативног приручника.

CAT.OP.MPA.305 Започињање и наставак прилаза

а) Вођа ваздухоплова или пилот који обавља лет, може да започне инструментални прилаз без обзира на објављену видљивост дуж полетно-слетне стазе, односно видљивост (*RVR/VIS*).

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

1) испод 1.000 *ft* изнад аеродрома; или

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

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

д) Ако након прелета 1.000 *ft* изнад аеродрома, објављена видљивост дуж полетно-слетне стазе, односно видљивост (*RVR/VIS*) опадне испод применљивог минимума, прилаз може да буде настављен до висине одлуке (*DA/H*) или минималне висине снижавања (*MDA/H*).

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

ф) У зони додир се увек проверава видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*). Ако је објављена и релевантна, такође се проверава и видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) на средњој тачки и на крају стазе. Минимална вредност видљивости дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) на средњој тачки мора да буде 125 *m* или вредност видљивости дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) која се захтева за зону додир, ако је она мања, док на крају стазе мора да износи 75 *m*. За ваздухоплове који су опремљени системом за управљање или контролу заустављања, минимална вредност видљивости дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) за средњу тачку мора да износи 75 *m*.

CAT.OP.MPA.310 Оперативне процедуре – висина прелета прага полетно-слетне стазе – авиони

Оператер је дужан да утврди оперативне процедуре које омогућавају да авион, при прецизном прилазу, прелети праг стазе на безбедној висини, у конфигурацији и у положају за слетање.

CAT.OP.MPA.315 Извештавање о часовима лета – хеликоптери

Оператер је дужан да надлежној власти омогући увид у остварене часове лета за сваки хеликоптер који је користио током претходне календарске године.

CAT.OP.MPA.320 Категорије ваздухоплова

а) Категорије ваздухоплова се одређују на основу брзине на прагу полетно-слетне стазе (V_{AT}) која је једнака брзини губитка узгона (V_{SO}) помноженој са 1,3 или брзини губитка узгона при нормалном убрзању силе земљине теже (V_{SIG}) помноженој са 1,23, у конфигурацији за слетање при максималној сертифициваној маси за слетање. Ако су на располагању и V_{SO} и V_{SIG} , за одређивање V_{AT} се користи већа вредност.

б) Користе се категорије ваздухоплова које су наведене у следећој табели:

Табела 1
Категорије ваздухоплова које одговарају вредностима V_{AT}

Категорија ваздухоплова	V_{AT}
А	Мања од 91 <i>kt</i>
Б	Од 91 до 120 <i>kt</i>
Ц	Од 121 до 140 <i>kt</i>
Д	Од 141 до 165 <i>kt</i>
Е	Од 166 до 210 <i>kt</i>

ц) Конфигурација за слетање која се мора узети у обзир наводи се у оперативном приручнику.

д) Оператер може да користи и мање вредности масе на слетању за одређивање V_{AT} ако то одобри надлежна власт. Ова мања маса на слетању мора да представља сталну вредност, независну од променљивих услова током свакодневних летова.

ГЛАВА Ц

ПЕРФОРМАНСЕ И ОПЕРАТИВНА ОГРАНИЧЕЊА ВАЗДУХОПЛОВА

ОДЕЉАК 1

Авиони

ПОДОДЕЉАК 1

Општи захтеви

CAT.POL.A.100 Класе перформанси

а) Авион мора да се користи у складу са применљивим захтевима који се односе на класу перформанси.

б) Ако није могуће у потпуности испунити применљиве захтеве из овог одељка због специфичних конструктивних решења, оператер је дужан да примени одобрене стандарде перформанси којима се обезбеђује ниво безбедности који одговара нивоу безбедности који се постиже применом одговарајућег пододељка.

CAT.POL.A.105 Опште одредбе

а) Маса авиона:

1) на почетку полетања; или

2) у случају поновног планирања у току лета, у тачки од које се примењује измењени оперативни план лета,

не сме да буде већа од масе при којој се могу испунити захтеви одговарајућег поглавља за лет који се обавља. Могу се допустити одступања за очекивано смањење масе током трајања лета и испуштања горива.

б) Одобрени подаци о перформансама који су садржани у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) користе се за одређивање усклађености са захтевима одговарајућег пододељка, допуњени, по потреби, другим подацима, као што је прописано у одговарајућем пододељку. Оператер је дужан да у оперативном приручнику наведе податке које користи. Ако се примењују фактори који су прописани у одговарајућем пододељку, могу се уважити било који оперативни фактори који већ представљају саставни део података о перформансама у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*), како би се избегла њихова двострука примена.

ц) Неопходно је узети у обзир конфигурацију авиона, утицај околине и рад система који имају неповољан утицај на перформансе авиона.

д) За потребе одређивања перформанси, влажна полетно-слетна стаза, изузев травнате полетно-слетне стазе, може се сматрати сувом.

е) Оператер је дужан да узме у обзир прецизност карата при процени захтева за полетање који су садржани у одговарајућим пододељцима.

ПОДОДЕЉАК 2

Перформансе класе А

CAT.POL.A.200 Опште одредбе

а) Одобрени подаци о перформансама који су садржани у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) допуњавају се, по потреби, другим подацима у случају да одобрени подаци из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*) нису довољни за:

- 1) узимање у обзир оправдано очекиваних неповољних оперативних услова, као што су полетање и слетање на контаминирану полетно-слетну стазу; и
- 2) узимање у обзир отказа мотора у свим фазама лета.

б) У случају мокре и контаминираних полетно-слетних стаза користе се подаци о перформансама у складу са применљивим стандардима за сертификацију великих авиона или другим одговарајућим захтевима.

ц) Коришћење других података из става а) и еквивалентних захтева из става б) наводи се у оперативном приручнику.

CAT.POL.A.205 Полетање

а) Маса на полетању не сме да прелази максималну дозвољену масу на полетању која је наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) за висину по притиску и температуру околине аеродрома са кога полеће.

б) При одређивању максималне дозвољене масе на полетању морају да се испуне следећи захтеви:

- 1) дужина заустављања у полетању не сме да буде већа од расположиве дужине прекинутог полетања (*ASDA*);
- 2) дужина за полетање не сме да буде већа од расположиве дужине за полетање, при чему дужина претпоља не сме да прелази половину расположиве дужине залета у полетању (*TORA*);
- 3) дужина залета у полетању не сме да буде већа од расположиве дужине залета у полетању (*TORA*);
- 4) за прекинуто полетање или наставак полетања мора да се користи јединствена вредност брзине *V1*; и
- 5) на влажној или контаминираној полетно-слетној стази, маса на полетању не сме да буде већа од дозвољене масе на полетању са суве полетно-слетне стазе, под истим условима.

ц) За испуњење услова прописаних у ставу б), узима се у обзир следеће:

- 1) висина по притиску на аеродрому;
- 2) температура на аеродрому;
- 3) стање и врста површине полетно-слетне стазе;
- 4) нагиб полетно-слетне стазе у смеру полетања;

- 5) највише до 50% објављене чеоне компоненте ветра и најмање 150% од објављене леђне компоненте ветра; и
- 6) губитак у дужини полетно-слетне стазе, ако постоји, услед поравнавања авиона пре полетања.

CAT.POL.A.210 Избегавање препрека у полетању

а) Чиста путања лета авиона при полетању се одређује тако да авион избегне све препреке са вертикалним растојањем од најмање 35 *ft* или хоризонталним растојањем од најмање 90 *m* које је увећано за вредност од $0,125 \times D$, при чему D представља хоризонтално растојање које је авион прешао од краја расположиве дужине за полетање (*TODA*) или од краја дужине полетања, ако је заокрет планиран пре краја расположиве дужине за полетање (*TODA*). За авионе са распоном крила мањим од 60 *m* може да се користи хоризонтално избегавање препрека на растојању које одговара половини распона крила авиона, увећаном за 60 *m*, као и за вредност $0,125 \times D$.

б) За испуњење услова прописаних у ставу а):

- 1) у обзир се узима следеће:
 - (i) маса авиона на почетку залета при полетању;
 - (ii) висина по притиску на аеродрому;
 - (iii) температура околине на аеродрому; и
 - (iv) највише 50% објављене чеоне компоненте ветра и најмање 150% од објављене леђне компоненте ветра.
- 2) Промена путање није дозвољена до тачке на којој је чиста путања лета достигла висину једнаку половини распона крила, с тим да не сме бити мања од 50 *ft* изнад надморске висине краја расположиве дужине залета у полетању (*TORA*). После тога, све до висине од 400 *ft* претпоставља се да бочни нагиб авиона није већи од 15°. Изнад висине од 400 *ft* може се планирати бочни нагиб већи од 15°, али не већи од 25°.
- 3) На делу чисте путање лета у полетању на којем се авион нагиње више од 15°, морају се избећи све препреке на хоризонталном растојању наведеном у ставу а), ставу б) тачка б) и ставу б) тачка 7), са вертикалним растојањем од најмање 50 *ft*.
- 4) Летови при којима се примењује повећани угао бочног нагиба до 20° на висинама од 200 *ft* до 400 *ft*, или до 30° на висинама изнад 400 *ft*, обављају се у складу са CAT.POL.A.240.
- 5) Неопходно је узети у обзир утицај бочног нагиба авиона на оперативне брзине и путању лета, укључујући и увећање растојања које је настало као резултат повећаних оперативних брзина.
- 6) Ако планирана путања лета не захтева промену путање за више од 15°, оператер не мора да узме у обзир препреке које су бочно удаљене више од:
 - (i) 300 *m*, ако је пилот у стању да одржава захтевану навигацијску прецизност у подручју у коме може бити препрека; или
 - (ii) 600 *m*, за летове у другим условима.
- 7) Ако планирана путања лета захтева промену путање за више од 15°, оператер не мора да узме у обзир оне препреке које су бочно удаљене више од:
 - (i) 600 *m*, ако је пилот у стању да одржава захтевану навигацијску прецизност у подручју у коме може бити препрека; или
 - (ii) 900 *m*, за летове у другим условима.

ц) Оператер је дужан да пропише процедуре за непредвиђене ситуације како би испунио захтеве из ст. а) и б) и како би обезбедио коришћење безбедне руте избегавајући препреке и омогућио да авион испуњава захтеве на рути из CAT.POL.A.215 или да слети на аеродром поласка или на алтернативни аеродром за аеродром полетања.

CAT.POL.A.215 Отказ једног мотора на рути (OEI)

а) Подаци из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*) о чистој путањи лета при отказу једног мотора на рути, који одговарају очекиваним метеоролошким условима за лет, морају да омогуће да се у свим тачкама на рути испуне услови наведени у ст. б) или ц). Чиста путања лета мора да има позитиван градијент на 1.500 *ft* изнад аеродрома на којем би требало да

се изврши слетање након отказа мотора. У метеоролошким условима који захтевају рад система за заштиту од залеђивања, мора да се узме у обзир утицај њихове употребе на чисту путању лета.

б) Градијент чисте путање лета мора да буде позитиван на најмање 1.000 *ft* изнад свих терена и препрека дуж руте на растојању од 9,3 *km* (5 *NM*) са обе стране планиране путање.

ц) Чиста путања лета мора да омогући авиону да настави лет са висине крстарења до аеродрома где може да слети у складу са условима наведеним у CAT.POL.A.225 или CAT.POL.A.230, у зависности шта је одговарајуће. Чиста путања лета мора вертикално, за најмање 2.000 *ft*, да надвиси терен и препреке дуж руте у оквиру растојања од 9,3 *km* (5 *NM*) са сваке стране планиране путање, у складу са следећим:

- 1) претпоставља се да до отказа мотора долази у најкритичнијој тачки дуж руте;
- 2) узет је у обзир утицај ветра на путању лета;
- 3) испуштање горива у ваздуху је дозвољено до количине која омогућава долазак до аеродрома са прописаном резервом горива, ако се примењује процедура за безбедан наставак лета; и
- 4) аеродром, на који је предвиђено слетање авиона након отказа мотора, мора да испуњава следеће услове:
 - (i) испуњени су захтеви у погледу перформанси за очекивану масу при слетању;
 - (ii) временски извештаји и/или прогнозе, као и извештаји о стању на површинама, указују да у очекивано време слетање може да се обави безбедно.

д) Ако навигациона прецизност не испуњава, као минимум, захтеве предвиђене за навигациону перформансу 5 (*RNP5*), оператер је дужан да увећа растојање наведено у ст. б) и ц) на 18,5 *km* (10 *NM*).

CAT.POL.A.220 Отказ два мотора на рути код авиона са три или више мотора

а) Авион са три или више мотора, при брзини крстарења великог долета, са свим моторима у раду и на стандардној температури у мирној атмосфери, не сме ни у једној тачки планиране путање да буде удаљен више од 90 минута лета од аеродрома који испуњава услове перформанси за очекивану масу слетања, осим ако испуњава услове наведене у ст. б) - ф).

б) Подаци о чистој путањи лета при отказу два мотора морају да буду такви да омогуће наставак лета у очекиваним метеоролошким условима, од тачке где се претпоставља истовремени отказ два мотора до аеродрома на који је могуће слетети и потпуно зауставити авион, користећи прописану процедуру за слетање са отказом два мотора. Чиста путања лета мора да буде таква да омогућава да се за најмање 2.000 *ft* надвиси терен и препреке дуж руте, на растојању од 9,3 *km* (5 *NM*) са обе стране планиране путање. На висинама и у метеоролошким условима који захтевају коришћење система за заштиту од залеђивања, њихов утицај на податке о чистој путањи лета мора да буде узет у обзир. Ако навигациона прецизност не испуњава, као минимум, услове за *RNP5*, оператер је дужан да увећа поменуто растојање на 18,5 *km* (10 *NM*).

ц) Претпоставља се да до отказа два мотора долази у најкритичнијој тачки руте у којој је, при брзини крстарења великог долета, са свим моторима у раду, на стандардној температури у мирној атмосфери, авион удаљен више од 90 минута лета од аеродрома који испуњава захтеве у погледу перформанси које се примењују за очекивану масу на слетању.

д) Чиста путања лета мора да буде таква да обезбеди позитиван градијент на 1.500 *ft* изнад аеродрома на који је предвиђено слетање након отказа два мотора.

е) Испуштање горива у ваздуху је дозвољено до количине која омогућава долазак до аеродрома са прописаном резервом горива, ако се примењује процедура за безбедан наставак лета.

ф) Очекивана маса авиона у тачки у којој се предвиђа отказ два мотора не сме да буде мања од масе која обухвата довољно горива за наставак лета до аеродрома на који се очекује слетање, с тим да на аеродром авион долети на висини од најмање 1.500 *ft* непосредно изнад подручја за слетање и након тога да лети на тој висини 15 минута.

CAT.POL.A.225 Слетање на аеродром одредишта и на алтернативни аеродром

а) Маса авиона на слетању, одређена у складу са CAT.POL.A.105 став а), не сме да буде већа од максималне масе на слетању одређене за надморску висину и очекивану температуру околине, у очекивано време слетања на аеродром одредишта и на алтернативни аеродром.

CAT.POL.A.230 Слетање на суву полетно-слетну стазу

а) Маса авиона на слетању која је одређена у складу са CAT.POL.A.105 став а), у очекивано време слетања на аеродром одредишта или било који алтернативни аеродром мора да буде таква да омогућава слетање авиона са висине од 50 *ft* изнад прага полетно-слетне стазе, са потпуним заустављањем:

1) за авионе са млазним моторима - у оквиру 60% од расположиве дужине за слетање (*LDA*); и

2) за авионе са турбоелисним моторима - у оквиру 70% *LDA*.

б) За стрме прилазе оператер је дужан да користи податке о дужини потребној за слетање, факторисане у складу са ставом а), при чему висина заслона мора да буде мања од 60 *ft*, али не мања од 35 *ft* и мора да испуњава услове наведене у CAT.POL.A.245.

ц) За слетање на кратке полетно-слетне стазе оператер је дужан да користи податке о дужини за слетање, факторисане у складу са ставом а), као и да испуњава услове наведене у CAT.POL.A.250.

д) За одређивање масе на слетању, оператер је дужан да узме у обзир:

1) надморску висину аеродрома;

2) највише 50% од чеоне компоненте ветра или најмање 150% од леђне компоненте ветра; и

3) нагиб полетно-слетне стазе у смеру слетања, ако је он већи од $\pm 2\%$.

е) При отпреми авиона потребно је узети у обзир:

1) да ће авион слетети на најповољнију полетно-слетну стазу у условима мирне атмосфере; и

2) да ће авион слетети на полетно-слетну стазу која ће му највероватније бити додељена за слетање, узимајући у обзир очекивани смер и брзину ветра, карактеристике опслуживања авиона на земљи и друге услове, као што су расположивост средстава која се користе за слетање и карактеристике терена.

ф) Ако оператер није у могућности да испуни услове из става е) тачка 1) за аеродром одредишта који има једну полетно-слетну стазу, где слетање зависи од одређене компоненте ветра, авион може да буде отпремљен ако су одређена два алтернативна аеродрома која омогућавају примену одредаба из ст. а) - е). Пре почетка прилаза у циљу слетања на аеродром одредишта, вођа ваздухоплова је дужан да провери да ли се слетање може обавити у складу са условима наведеним у ст. а) - д) и CAT.POL.A.225.

г) Ако оператер не може да испуни захтеве из става е) тачка 2) за аеродром одредишта, авион се може отпремити ако је одређен алтернативни аеродром који омогућава да се у потпуности испуне услови наведени у ставовима а) - е).

CAT.POL.A.235 Слетање на влажне и контаминирани полетно-слетне стазе

а) Ако одговарајући метеоролошки извештаји и/или прогнозе указују да би полетно-слетна стаза у очекивано време доласка могла да буде влажна, расположива дужина за слетање (*LDA*) мора да износи најмање 115% од захтеване дужине за слетање, одређене у складу са CAT.POL.A.230.

б) Ако одговарајући метеоролошки извештаји и/или прогнозе указују да би полетно-слетна стаза у очекивано време доласка могла да буде контаминирана, расположива дужина за слетање (*LDA*) мора да буде најмање једнака дужини за слетање одређеној у складу са ставом а), или најмање 115% од дужине за слетање одређене у складу са одобреним подацима дужине за слетање на контаминирану стазу или другим еквивалентним подацима, у зависности која је од ових вредности већа. Ако примењује еквивалентне податке о дужини на слетање, оператер је дужан да их наведе у оперативном приручнику.

ц) На влажној полетно-слетној стази може да се користи дужина за слетање која је мања од оне која се захтева у ставу а), али која није мања од оне која се захтева у CAT.POL.A.230 став а), ако приручник за управљање ваздухопловом (*AFM*) садржи посебне додатне податке о дужини слетања на влажне полетно-слетне стазе.

д) На посебно припремљеној контаминираној полетно-слетној стази може да се користи дужина за слетање која је мања од дужине која се захтева у ставу б), али која није мања од дужине која се захтева у CAT.POL.A.230 став а), ако приручник за управљање ваздухопловом (*AFM*) садржи посебне додатне податке о дужини слетања на контаминираним полетно-слетним стазама.

е) За потребе ст. б), ц) и д), сходно се примењује услов наведен у CAT.POL.A.230, изузев CAT.POL.A.230 став а) који се не примењује на став б).

CAT.POL.A.240 Одобрење за коришћење повећаних углова бочног нагиба

а) За коришћење повећаних углова бочног нагиба неопходно је претходно одобрење надлежне власти.

б) За прибављање одобрења оператер је дужан да поднесе доказ да су испуњени следећи услови:

- 1) да приручник за управљање ваздухопловом (*AFM*) садржи одобрене податке за захтевано повећање оперативне брзине и податке који омогућавају израду путање лета, узимајући у обзир повећане углове бочног нагиба и брзине;
- 2) да је за навигацијску прецизност на располагању визуелно вођење;
- 3) да су за сваку полетно-слетну стазу наведени метеоролошки минимуми и ограничења брзине ветра; и
- 4) да летачка посада поседује одговарајуће знање о рути којом ће летети и о процедурама које ће користити, у складу са ORO.OPS.FC.

CAT.POL.A.245 Одобрење за коришћење стрмих прилаза

а) За стрме прилазе који се обављају под углом равни понирања од $4,5^\circ$ или под већим углом и висином заслона која је нижа од 60 ft , али која није нижа од 35 ft , потребно је прибавити претходно одобрење надлежне власти.

б) За прибављање одобрења оператер је дужан да поднесе доказ да су испуњени следећи услови:

- 1) да су у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) наведени највећи одобрени угао равни понирања и друга ограничења, поступци за стрме прилазе у уобичајеним ситуацијама, ванредним ситуацијама и ситуацијама у случају опасности, као и измене података о дужини полетно-слетне стазе у случају примене стрмих прилаза;
- 2) за сваки аеродром на коме се примењује поступак стрмог прилаза:
 - (i) да је на располагању одговарајући референтни систем равни понирања који има најмање визуелни систем показивања линије понирања;
 - (ii) да су наведени метеоролошки минимуми; и
 - (iii) да је узето у обзир следеће:
 - (А) положај препрека;
 - (Б) врста референце за линију понирања и вођења на полетно-слетну стазу;
 - (Ц) минимални захтевани визуелни оријентир при достизању висине одлуке (*DH*) и минималне висине одлуке (*MDA*);
 - (Д) опрема која се користи у авиону;
 - (Е) оспособљеност пилота и посебно познавање аеродрома;
 - (Ф) ограничења и процедуре наведене у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*); и
 - (Г) критеријуми за неуспели прилаз.

CAT.POL.A.250 Одобрење за слетање на кратке полетно-слетне стазе

а) За слетање на кратке полетно-слетне стазе потребно је претходно одобрење надлежне власти.

б) За прибављање одобрења оператер је дужан да поднесе доказ да су испуњени следећи услови:

- 1) дужина која се користи за прорачун дозвољене масе на слетању може да се састоји од употребљиве дужине објављеног безбедносног подручја, увећане за објављену расположиву дужину за слетање (*LDA*);
- 2) да је држава на чијој територији се налази аеродром установила јавни интерес и

- оперативну потребу за оваквим летовима, било због издвојености аеродрома или због физичких ограничења која се односе на продужење полетно-слетне стазе;
- 3) да вертикална удаљеност између линије пилотовог ока и линије најнижег дела точкова, док је авион на нормалној равни понирања, не прелази 3 m;
 - 4) да видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR/VIS*) није мања од 1.500 m, као и да су ограничења која се односе на ветар наведена у оперативном приручнику;
 - 5) да су наведени и испуњени услови који се односе на минимално искуство пилота, обуку и посебно упознавање са аеродромом;
 - 6) да висина преласка изнад почетка употребљиве дужине објављеног безбедносног подручја износи 50 ft;
 - 7) да је употреба објављеног безбедносног подручја одобрена од стране државе на чијој територији се налази аеродром;
 - 8) да употребљива дужина за слетање објављеног безбедносног подручја не прелази 90 m;
 - 9) да ширина објављеног безбедносног подручја није мања од двоструке ширине полетно-слетне стазе или двоструког распона крила, у зависности шта је веће, у односу на продужену средишњу линију полетно-слетне стазе;
 - 10) да објављено безбедносно подручје нема препреке или улегнућа који могу да угрозе авион, као и да није дозвољено присуство покретних објеката у објављеном безбедносном подручју док се полетно-слетна стаза користи за летове са слетањем на кратку полетно-слетну стазу;
 - 11) да нагиб објављеног безбедносног подручја није већи од 5% у смеру навише и од 2% у смеру наниже, у односу на правац слетања; и
 - 12) додатни услови, ако их је одредила надлежна власт, узимајући у обзир карактеристике типа авиона, орографске карактеристике подручја прилаза, расположива прилазна средства, као и поступке при неуспелом прилазу/прекинутом слетању.

ПОДОДЕЉАК 3 Перформансе класе Б

CAT.POL.A.300 Опште одредбе

- а) Оператер не сме да користи једномоторни авион:
 - 1) ноћу; или
 - 2) у инструменталним метеоролошким условима (*IMC*), осим за специјалне *VFR* летове.
- б) Оператер је дужан да двомоторне авионе који не испуњавају услове за пењање наведене у CAT.POL.A.340 сматра као једномоторне авионе.

CAT.POL.A.305 Полетање

- а) Маса на полетању не сме да буде већа од максималне дозвољене масе на полетању која је наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) за висину по притиску и температуру околине аеродрома са кога се полеће.
- б) Основна дужина за полетање која је наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) не сме да премашу:
 - 1) расположиву дужину залета у полетању (*TORA*) када се помножи са коефицијентом 1,25; или
 - 2) када је на располагању продужетак за заустављање и/или претпоље:
 - (i) расположиву дужину залета у полетању (*TORA*);
 - (ii) расположиву дужину за полетање авиона (*TODA*) када се помножи са коефицијентом 1,15; или
 - (iii) расположиву дужину прекинутог полетања (*ASDA*) када се помножи са коефицијентом 1,3.
- ц) При испуњавању захтева наведених у ставу б) мора се узети у обзир:
 - 1) маса авиона на почетку залета при полетању;
 - 2) висина по притиску на аеродрому;
 - 3) температура околине аеродрома;

- 4) стање и врста површине полетно-слетне стазе;
- 5) нагиб полетно-слетне стазе у смеру полетања; и
- 6) највише 50% од пријављене чеоне компоненте ветра или најмање 150% од пријављене леђне компоненте ветра.

CAT.POL.A.310 Избегавање препрека у полетању - вишемоторни авиони

а) Путања лета при полетању авиона са два или више мотора одређује се тако да авион избегне све препреке са вертикалним растојањем од најмање 50 *ft* или хоризонталним растојањем од најмање 90 *m* које је увећано за вредност $0,125 \times D$, при чему D представља хоризонтално растојање које је авион прешао од краја расположиве дужине за полетање (*TODA*) или од краја дужине полетања, ако је заокрет планиран пре краја расположиве дужине за полетање (*TODA*), осим у случајевима наведеним у ст. б) и ц). За авионе са распоном крила мањим од 60 *m* може да се користи хоризонтално избегавање препрека на растојању које је једнако збиру половине распона крила и 60 *m*, увећаном за вредност $0,125 \times D$. Претпоставке које се морају узети у обзир су:

- 1) да путања лета у полетању почиње на висини од 50 *ft* изнад површине на крају дужине за полетање која се захтева у CAT.POL.A.305 став б) и да се завршава на висини од 1.500 *ft* изнад површине;
- 2) да авион није бочно нагнут све док не достигне висину од 50 *ft* изнад површине и да после тога угао нагиба не прелази 15°;
- 3) да до отказа критичног мотора долази у тачки путање лета у полетању са свим моторима у раду, где се очекује да визуелни оријентир за избегавање препрека неће више бити видљиви;
- 4) да је градијент путање лета у полетању, од висине 50 *ft* до висине на којој се претпоставља да ће доћи до отказа мотора, једнак просечном градијенту са свим моторима у раду током пењања и прелаза на конфигурацију за лет на рути, помноженом са коефицијентом 0,77; и
- 5) да је градијент путање лета у полетању, од висине достигнуте у складу са ставом а) тачка 4) до краја путање лета у полетању, једнак градијенту пењања на рути са отказом једног мотора, наведеном у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*).

б) Ако планирана путања лета не захтева промену путање за више од 15°, оператер не мора да узме у обзир оне препреке које су бочно удаљене више од:

- 1) 300 *m*, ако се лет обавља у условима који допуштају визуелно навођење или ако су доступна навигациона средства која омогућавају пилоту да одржава планирану путању лета са истом прецизношћу; или
- 2) 600 *m*, за летове у свим другим условима.

ц) Ако планирана путања лета захтева промену путање за више од 15°, оператер не мора да узме у обзир оне препреке које су бочно удаљене више од:

- 1) 600 *m*, за летове у условима који дозвољавају визуелно навођење; или
- 2) 900 *m*, за летове у свим другим условима.

д) При испуњавању захтева наведених у ст. а) - ц) мора се узети у обзир:

- 1) маса авиона на почетку залета при полетању;
- 2) висина по притиску на аеродрому;
- 3) температура околине аеродрома; и
- 4) највише 50% од пријављене чеоне компоненте ветра или најмање 150% од пријављене леђне компоненте ветра.

CAT.POL.A.315 Летење на рути - вишемоторни авиони

а) У очекиваним метеоролошким условима за лет, у случају отказа једног мотора, са преосталим моторима у раду, при максималној континуираној снази, авион мора да буде у стању да настави лет на одговарајућим минималним висинама за безбедно обављање лета или већим висинама које су наведене у оперативном приручнику, до тачке која се налази на висини 1.000 *ft* изнад аеродрома, у којој могу да се испуне услови у погледу перформанси.

б) Претпоставља се да у тачки отказа мотора:

- 1) авион не лети на висини већој од оне на којој је брзина пењања једнака 300 *ft* у минути, са свим моторима у раду, при наведеној максималној континуираној снази; и
- 2) предвиђени градијент на рути са отказом једног мотора (*OEI*) је једнак укупном градијенту понирања или пењања, у зависности шта је применљиво, који је увећан градијентом 0,5% или умањен градијентом 0,5%.

CAT.POL.A.320 Летење на рути - једномоторни авиони

а) У очекиваним метеоролошким условима за лет и у случају отказа мотора авион мора да има могућност да долети до места на коме може да обави безбедно принудно слетање.

б) Претпоставља се да у тачки отказа мотора:

- 1) авион не лети на висини која премашује висину на којој је брзина пењања једнака 300 *ft* у минути, при максималној континуираној снази рада мотора; и
- 2) градијент на рути је једнак укупном градијенту понирања, увећаном за градијент 0,5%.

CAT.POL.A.325 Слетање – аеродром одредишта и алтернативни аеродроми

Маса авиона на слетању, која је одређена у складу са CAT.POL.A.105 став а), не сме да прелази максималну масу на слетању која је одређена за надморску висину и очекивану температуру околине аеродрома одредишта и алтернативног аеродрома у очекивано време слетања.

CAT.POL.A.330 Слетање - сува полетно-слетна стаза

а) Маса авиона на слетању, која је одређена у складу са CAT.POL.A.105 став а), у очекивано време слетања на аеродром одредишта или било који алтернативни аеродром мора да омогући слетање са потпуним заустављањем од тачке која се налази на висини од 50 *ft* изнад прага полетно-слетне стазе, у оквиру 70% од расположиве дужине за слетање (*LDA*), узимајући при том у обзир:

- 1) надморску висину аеродрома;
- 2) највише 50% од чеоне компоненте ветра или најмање 150% од леђне компоненте ветра;
- 3) стање и врсту површине полетно-слетне стазе; и
- 4) нагиб полетно-слетне стазе у смеру слетања.

б) За стрме прилазе оператер је дужан да користи податке о дужини потребној за слетање, факторисане у складу са ставом а), при чему висина заслона мора да буде мања од 60 *ft*, али не мања од 35 *ft* и мора да испуњава услове наведене у CAT.POL.A.345.

ц) За слетање на кратке полетно-слетне стазе оператер је дужан да користи податке о дужини за слетање, факторисане у складу са ставом а), као и да испуњава услове наведене у CAT.POL.A.350.

д) При отпреми авиона у складу са ст. а) - ц) претпоставља се:

- 1) да ће авион слетети на најповољнију полетно-слетну стазу у условима мирне атмосфере; и
- 2) да ће авион слетети на полетно-слетну стазу која ће му највероватније бити додељена за слетање, узимајући у обзир очекивани смер и брзину ветра, карактеристике управљања авионом на земљи и друге услове, као што су расположивост средстава која се користе за слетање и карактеристике терена.

е) Ако оператер није у могућности да испуни услове из става д) тачка 2) за аеродром одредишта, авион може да се отпреми само ако је одређен алтернативни аеродром који омогућава да се у потпуности испуне услови наведени у ст. а) - д).

CAT.POL.A.335 Слетање - влажне и контаминирани полетно-слетне стазе

а) Ако одговарајући метеоролошки извештаји и/или прогнозе указују да би полетно-слетна стаза у очекивано време доласка могла да буде влажна, расположива дужина за слетање (*LDA*) мора да буде једнака или већа од захтеване дужине за слетање која је одређена на основу CAT.POL.A.330 и помножена са коефицијентом 1,15.

б) Ако одговарајући метеоролошки извештаји и/или прогнозе указују да би полетно-слетна стаза у очекивано време доласка могла да буде контаминирана, дужина за слетање не сме

да буде већа од расположиве дужине за слетање (*LDA*). Оператер је дужан да у оперативном приручнику наведе податке о дужини за слетање коју примењује.

ц) Дужина за слетање на влажну полетно-слетну стазу која је краћа од оне која се захтева у ставу а), али није краћа од оне која се захтева у CAT.POL.A.330 став а), може да се користи ако приручник за управљање ваздухопловом (*AFM*) садржи посебне додатне податке о дужини слетања на влажне полетно-слетне стазе.

CAT.POL.A.340 Захтеви за пењање у полетању и слетању

Оператер који користи двомоторни авион мора да испуни следеће услове за пењање у полетању и слетању.

а) Пењање при полетању

1) Сви мотори у раду

(i) Стабилни градијент пењања после полетања мора да износи најмање 4%:

(А) са снагом за полетање на сваком мотору;

(Б) са извученим стајним трапом, осим ако се стајни трап може увући за мање од седам секунди, када се може претпоставити да је увучен;

(Ц) са закрилцима у положајима за полетање; и

(Д) са брзином пењања која не сме да буде мања од следећих вредности: $1,1 V_{MC}$ (минимална брзина управљивости на земљи или у њеној близини) и $1,2 V_{SI}$ (брзина губитка узгона или минимална брзина устаљеног лета у конфигурацији за слетање).

2) Отказ једног мотора

(i) Стабилни градијент пењања на висини 400 ft изнад површине за полетање мора да буде мерљиво позитиван са:

(А) отказом критичног мотора када је елиса у положају минималног отпора;

(Б) преосталим мотором у режиму снаге за полетање;

(Ц) увученим стајним трапом;

(Д) закрилцима у положајима за полетање; и

(Е) брзином пењања једнакој оној која је постигнута на 50 ft .

(ii) Стабилни градијент пењања не сме да буде мањи од 0,75% на висини од 1.500 ft изнад површине полетања са:

(А) отказом критичног мотора, када је елиса у положају минималног отпора;

(Б) радом преосталог мотора са снагом која није већа од највеће континуиране снаге;

(Ц) увученим стајним трапом;

(Д) увученим закрилцима; и

(Е) брзином пењања која није мања од $1,2 V_{SI}$.

б) Пењање при слетању

1) Сви мотори у раду

(i) Стабилни градијент пењања мора да буде најмање 2,5% са:

(А) снагом или потиском, не већим од оних који су на располагању осам секунди после почетка померања команди за снагу мотора из положаја најмање снаге у лету;

(Б) извученим стајним трапом;

(Ц) закрилцима у положају за слетање; и

(Д) брзином пењања која је једнака V_{REF} (референтна брзина слетања).

2) Отказ једног мотора

(i) Стабилни градијент пењања не сме да буде мањи од 0,75% на висини 1.500 ft изнад површине за слетање са:

(А) отказом критичног мотора када је елиса у положају минималног отпора;

(Б) радом преосталог мотора са снагом која није већа од највеће континуиране снаге;

(Ц) увученим стајним трапом;

(Д) увученим закрилцима; и

(Е) брзином пењања која није мања од $1,2 V_{SI}$.

CAT.POL.A.345 Одобрење за стрме прилазе

а) За стрме прилазе који се обављају под углом равни понирања од $4,5^\circ$ или већим углом и висином заслона која је нижа од 60 ft , али која није нижа од 35 ft , потребно је прибавити претходно одобрење надлежне власти.

б) За прибављање одобрења оператер је дужан да поднесе доказ да су испуњени следећи услови:

- 1) да су у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) наведени највећи одобрени угао равни понирања и друга ограничења, поступци за стрме прилазе у уобичајеним ситуацијама, ванредним ситуацијама и ситуацијама у случају опасности, као и измене података о дужини полетно-слетне стазе у случају примене стрмих прилаза; и
- 2) за сваки аеродром на коме се примењује поступак стрмог прилаза:
 - (i) да је на располагању одговарајући референтни систем равни понирања који има најмање визуелни систем показивања линије понирања;
 - (ii) да су наведени метеоролошки минимуми; и
 - (iii) да су узети у обзир:
 - (А) положај препрека;
 - (Б) врста референце за линију понирања и вођења на полетно-слетну стазу;
 - (Ц) минимални захтевани визуелни оријентири при достизању висине доношења одлуке (*DH*) и минималне надморске висине понирања (*MDA*);
 - (Д) опрема која се користи у авиону;
 - (Е) оспособљеност пилота и посебно познавање аеродрома;
 - (Ф) ограничења и процедуре који су наведени у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*); и
 - (Г) критеријуми за неуспели прилаз.

CAT.POL.A.350 Одобрење за слетање на кратке полетно-слетне стазе

а) За слетање на кратке полетно-слетне стазе неопходно је претходно одобрење надлежне власти.

б) За прибављање одобрења оператер је дужан да поднесе доказ да су испуњени следећи услови:

- 1) да дужина која се користи за прорачун дозвољене масе на слетању може да се састоји од употребљиве дужине објављеног безбедносног подручја, увећане за објављену расположиву дужину за слетање (*LDA*);
- 2) да је употребу објављеног безбедносног подручја одобрила држава на чијој територији се налази аеродром;
- 3) да објављено безбедносно подручје нема препреке или улегнућа који могу да угрозе авион, као и да није дозвољено присуство покретних објеката у објављеном безбедносном подручју док се полетно-слетна стаза користи за летове са слетањем на кратку полетно-слетну стазу;
- 4) да нагиб објављеног безбедносног подручја није већи од 5% у смеру навише и од 2% у смеру наниже, у односу на правац слетања;
- 5) да употребљива дужина за слетање објављеног безбедносног подручја не прелази 90 m ;
- 6) да ширина објављеног безбедносног подручја није мања од двоструке ширине полетно-слетне стазе у односу на продужену средишњу линију полетно-слетне стазе;
- 7) да висина преласка изнад почетка употребљиве дужине објављеног безбедносног подручја не буде мања од 50 ft ;
- 8) да су одређени метеоролошки минимуми за сваку полетно-слетну стазу која се користи и да они нису мањи од минималних вредности за летење по правилима визуелног летења (*VFR*) или за непрецизан прилаз, у зависности која од ових вредности је већа;
- 9) да су наведени и испуњени услови који се односе на минимално искуство пилота, обуку и посебно упознавање са аеродромом;
- 10) испуњеност додатних услова, ако их је одредила надлежна власт, узимајући у обзир

карактеристике типа авиона, орографске карактеристике подручја прилаза, расположива прилазна средства, као и узимање у обзир поступака при неуспелом прилазу/прекинутом слетању.

ПОДОДЕЉАК 4 Перформансе класе Ц

CAT.POL.A.400 Полетање

а) Маса на полетању не сме да буде већа од максималне дозвољене масе на полетању која је наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) за висину по притиску на аеродрому и температуру околине аеродрома одласка.

б) За авионе чији приручник за управљање ваздухопловом (*AFM*) садржи податке о дужини полетно-слетне стазе потребне за полетање, а који не обухватају отказ мотора, захтевана дужина од почетка залета за полетање до достизања висине од 50 *ft* изнад површине, са свим моторима у раду, при максималној снази за полетање, помножена са:

- 1) 1,33 за авионе са два мотора;
- 2) 1,25 за авионе са три мотора; или
- 3) 1,18 за авионе са четири мотора,

не сме да прелази расположиву дужину залета у полетању (*TORA*) на аеродрому са којег се обавља полетање.

ц) За авионе чији приручник за управљање ваздухопловом (*AFM*) садржи податке о дужини полетно-слетне стазе потребне за полетање, који обухватају отказ мотора, следећи захтеви морају да буду испуњени на начин који предвиђа приручник за управљање ваздухопловом (*AFM*):

- 1) дужина заустављања у полетању не сме да буде већа од расположиве дужине прекинутог полетања (*ASDA*);
- 2) дужина за полетање не сме да буде већа од расположиве дужине за полетање (*TODA*), са дужином претпоља која не сме да прелази половину расположиве дужине залета у полетању (*TORA*);
- 3) дужина залета у полетању не сме да буде већа од расположиве дужине залета у полетању (*TORA*);
- 4) за прекинуто полетање или наставак полетања мора да се користи јединствена вредност брзине V_1 ; и
- 5) на влажној или контаминираној полетно-слетној стази, маса на полетању не сме да буде већа од дозвољене масе на полетању са суве полетно-слетне стазе, под истим условима.

д) У обзир се узима следеће:

- 1) висина по притиску на аеродрому;
- 2) температура околине аеродрома;
- 3) стање и врста површине полетно-слетне стазе;
- 4) нагиб полетно-слетне стазе у смеру полетања;
- 5) највише 50% објављене чеоне компоненте ветра и најмање 150% објављене леђне компоненте ветра; и
- б) губитак у дужини полетно-слетне стазе, ако постоји, услед поравнавања авиона пре полетања.

CAT.POL.A.405 Избегавање препрека у полетању

а) Путања лета при полетању са отказом једног мотора одређује се тако да авион избегне све препреке са вертикалним растојањем од најмање 50 *ft*, увећаним за вредност $0,01 \times D$, или хоризонталним растојањем од најмање 90 *m*, увећаним за вредност $0,125 \times D$, при чему D представља хоризонталну раздаљину коју је авион прешао од краја расположиве дужине за полетање (*TODA*). За авионе са распоном крила мањим од 60 *m* може се користити хоризонтално растојање за избегавање препрека које је једнако збиру половине распона крила и 60 *m*, увећано за вредност $0,125 \times D$.

б) Путања лета у полетању почиње на висини од 50 *ft* изнад површине, на крају дужине полетања која се захтева у CAT.POL.A.405 став б) или ц), у зависности шта је применљиво, и завршава се на висини од 1.500 *ft* изнад површине;

ц) За испуњење услова прописаних у ставу а), узима се у обзир следеће:

- 1) маса авиона на почетку залета при полетању;
- 2) висина по притиску на аеродрому;
- 3) температура околине аеродрома; и
- 4) највише 50% објављене чеоне компоненте ветра и најмање 150% објављене леђне компоненте ветра.

д) Промена путање није дозвољена до тачке на путањи лета при полетању, где је достигнута висина од 50 *ft* изнад површине. Након тога, све до висине од 400 *ft* претпоставља се да бочни нагиб авиона није већи од 15°. Изнад висине од 400 *ft* може се планирати бочни нагиб већи од 15°, али не већи од 25°. Мора да се узме у обзир утицај угла нагиба авиона на оперативне брзине и путању лета, укључујући и повећање раздаљине која је резултат повећане оперативне брзине.

е) Ако планирана путања лета не захтева промену путање за више од 15°, оператер не мора да узме у обзир препреке које су бочно удаљене више од:

- 1) 300 *m*, ако пилот може да одржава захтевану навигацијску прецизност у подручју у коме може бити препрека; или
- 2) 600 *m* за летове у другим условима.

ф) Ако планирана путања лета захтева промену путање за више од 15°, оператер не мора да узме у обзир оне препреке које су бочно удаљене више од:

- 1) 600 *m*, ако пилот може да одржава захтевану навигацијску прецизност у подручју у коме може да буде препрека; или
- 2) 900 *m*, за летове у другим условима.

г) Оператер је дужан да пропише процедуре за непредвиђене ситуације како би испунио захтеве прописане у ст. а) - ф) и како би обезбедио коришћење безбедне руте избегавајући препреке и омогућио да авион испуњава захтеве на рути из CAT.POL.A.410 или да слети на аеродром полетања или алтернативни аеродром за аеродром полетања.

CAT.POL.A.410 Летење на рути - сви мотори у раду

а) У очекиваним метеоролошким условима за лет, на било којој тачки на рути или на било којој тачки планираног одступања са руте, авион мора да буде у стању да обави пењање од најмање 300 *ft* у минути са свим моторима у раду, при максималној континуираној снази одређеној за:

- 1) минималну надморску висину за безбедан лет на сваком делу руте на којој се лети или на сваком планираном скретању са руте, наведену или израчунату на основу података из оперативног приручника за одговарајући авион; и
- 2) минималну надморску висину потребну за испуњавање услова наведених у CAT.POL.A.415 и 420, у зависности шта је применљиво.

CAT.POL.A.415 Отказ једног мотора на рути (OEI)

а) У очекиваним метеоролошким условима за лет, у случају отказа једног мотора на било којој тачки на рути или планираног скретања са руте, док преостали мотор или мотори раде при максималној континуираној снази, авион мора да буде у стању да настави лет са висине крстарења до аеродрома на који може да слети у складу са CAT.POL.A.430 или CAT.POL.A.435, у зависности шта је применљиво. Авион мора да избегне препреке у оквиру растојања од 9,3 *km* (5 *NM*) са сваке стране планиране путање, са вертикалним растојањем које износи најмање:

- 1) 1.000 *ft*, ако је брзина пењања једнака нули или је већа; или
- 2) 2.000 *ft*, ако је брзина пењања мања од нуле.

б) Путања лета мора да има позитиван нагиб на висини од 450 *m* (1.500 *ft*) изнад аеродрома на који се очекује слетање после отказа једног мотора.

ц) Сматра се да је расположива брзина пењања авиона за 150 *ft* у минути мања од одређене укупне брзине пењања.

д) Растојање наведено у ставу а) мора да се увећа на 18,5 *km* (10 *NM*) ако навигациона прецизност не испуњава услове за *RNP5*.

е) Избацивање горива у току лета је дозвољено до количине која омогућава долазак до аеродрома са прописаном резервом горива, ако се примењује процедура за безбедан наставак лета.

CAT.POL.A.420 Отказ два мотора на рути код авиона са три или више мотора

а) Авион са три или више мотора, при брзини крстарења великог долета и на стандардној температури у мирној атмосфери, ни на једној тачки током планиране путање, са свим моторима у раду, не сме да буде удаљен више од 90 минута лета од аеродрома који испуњава услове перформанси за очекивану масу слетања, осим ако испуњава услове наведене у ст. б) - е).

б) Путања лета авиона са два неисправна мотора мора да буде таква да у очекиваним метеоролошким условима, избегавајући све препреке које се налазе у оквиру 9,3 *km* (5 *NM*) са сваке стране планиране путање и са вертикалним растојањем од најмање 2.000 *ft*, авион настави лет до аеродрома који испуњава захтеве у погледу перформанси у зависности од очекиване масе на слетању.

ц) Претпоставља се да ће два мотора да откажу у најкритичнијој тачки дела руте када је, са свим моторима у раду, при брзини крстарења великог долета и на стандардној температури у мирној атмосфери, авион удаљен више од 90 минута лета од аеродрома који испуњава захтеве у погледу перформанси у зависности од очекиване масе на слетању.

д) Очекивана маса авиона у тачки у којој се претпоставља отказ два мотора не сме да буде мања од масе која обухвата довољну количину горива за наставак лета до аеродрома на коме се очекује слетање авиона и за долазак на њега на висини од најмање 450 *m* (1.500 *ft*) непосредно изнад подручја за слетање и 15 минута лета на тој висини.

е) Сматра се да је расположива брзина пењања авиона за 150 *ft* у минути мања од оне која је наведена.

ф) Растојање наведено у ставу б) мора да се увећа на 18,5 *km* (10 *NM*) ако навигациона прецизност не испуњава услове за *RNP5*.

г) Избацивање горива у лету је дозвољено до количине која омогућава долазак до аеродрома са прописаном резервом горива, ако се примењује процедура за безбедан наставак лета.

CAT.POL.A.425 Слетање на аеродром одредишта и алтернативни аеродром

Маса авиона на слетању, која је одређена у складу са CAT.POL.A.105 став а), не сме да прелази максималну дозвољену масу на слетању наведену у приручнику за управљање авионом (*AFM*), која одговара надморској висини аеродрома и, ако је то предвиђено у приручнику за управљање авионом, очекиваној температури околине аеродрома одредишта и алтернативног аеродрома у предвиђено време слетања.

CAT.POL.A.430 Слетање на суву полетно-слетну стазу

а) Маса авиона на слетању, одређена у складу са CAT.POL.A.105 став а), у очекивано време слетања на аеродром одредишта или било који алтернативни аеродром, мора да омогући слетање и потпуно заустављање авиона на растојању које износи највише 70% од расположиве дужине за слетање, са висине од 50 *ft* изнад прага полетно-слетне стазе, узимајући у обзир:

- 1) надморску висину аеродрома;
- 2) највише 50% чеоне компоненте ветра или најмање 150% леђне компоненте ветра;
- 3) врсту површине полетно-слетне стазе; и
- 4) нагиб полетно-слетне стазе у смеру слетања.

б) За отпрему авиона претпоставка је:

- 1) да ће авион да слети на најповољнију полетно-слетну стазу у условима мирне атмосфере; и
- 2) да ће авион да слети на полетно-слетну стазу за коју постоји највећа вероватноћа да ће бити додељена за слетање, узимајући у обзир вероватну брзину и правац ветра, карактеристике управљања авионом на земљи и друге услове, као што су средства која се користе за слетање и карактеристике терена.

ц) Ако оператер није у могућности да испуни услове из става б) тачка 2) за аеродром одредишта, авион може да се отпреми само ако алтернативни аеродром кога је одредио оператер омогућава испуњење услова из ст. а) и б).

CAT.POL.A.435 Слетање на влажне и контаминирани полетно-слетне стазе

а) Ако одговарајући метеоролошки извештаји и/или прогнозе указују да полетно-слетна стаза у очекивано време доласка авиона може да буде влажна, расположива дужина за слетање мора да буде једнака или већа од захтеване дужине за слетање, која је одређена у складу са CAT.POL.A.430 и помножена са коефицијентом 1,15.

б) Ако одговарајући метеоролошки извештаји и/или прогнозе указују да полетно-слетна стаза у очекивано време доласка може да буде контаминирана, дужина за слетање не сме да премаши расположиву дужину за слетање. Оператер је дужан да у оперативном приручнику наведе податке о дужини за слетање које примењује.

ОДЕЉАК 2 Хеликоптери

ПОДОДЕЉАК 1 Општи захтеви

CAT.POL.H.100 Област примене

а) Хеликоптери се користе у складу са применљивим захтевима за класе перформанси.

б) Хеликоптери се користе у класи перформансе 1:

1) ако се користе до/од аеродрома или оперативних места која се налазе у густо насељеној, непогодној средини, изузев ако се користе до/од места од јавног интереса (*PIS*) у складу са CAT.POL.H.225; или

2) ако је максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већи од 19, изузев ако се користе до/од хелидрома у класи перформансе 2, на основу одобрења које је издато у складу са CAT.POL.H.305.

ц) Хеликоптери са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) мањим од 19, али већим од девет, користе се у класи перформансе 1 или 2, изузев ако је другачије прописано у ставу б).

д) Хеликоптери са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) девет или мање, користе се у класи перформансе 1, 2 или 3, изузев ако је другачије прописано у ставу б).

CAT.POL.H.105 Опште одредбе

а) Маса хеликоптера:

1) на почетку полетања; или

2) у случају промене плана у току лета, у тачки од које се примењује измењени оперативни план лета,

не сме да буде већа од масе при којој могу да се испуне применљиви захтеви овог одељка за лет који се обавља, узимајући у обзир очекивано смањење масе до кога долази у току трајања лета и услед избацивања горива у лету, које је предвиђено одговарајућим захтевом.

б) Одобрени подаци о перформансама који су садржани у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*), који су допуњени, по потреби, другим подацима, као што је прописано у релевантном захтеву, користе се да би се утврдила усаглашеност са захтевима из овог одељка. Оператер је дужан да такве друге податке наведе у оперативном приручнику. Приликом примене коефицијената прописаних у овом одељку, могу да се узму у обзир било који оперативни коефицијенти који су саставни део података о перформансама у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*), како би се избегла двострука примена коефицијената.

ц) За постизање усаглашености са захтевима из овог одељка, узимају се у обзир следећи параметри:

1) маса хеликоптера;

- 2) конфигурација хеликоптера;
- 3) услови средине, а нарочито:
 - (i) висина по притиску и температура;
 - (ii) ветар:
 - (A) за полетање, путању лета у полетању и услове слетања, урачунава се највише 50% од било које пријављене стабилне чеоне компоненте ветра од 5 *kt* или више, изузев у случајевима прописаним у тачки (Ц);
 - (Б) ако је полетање и слетање са леђном компонентом ветра дозвољено приручником за управљање ваздухопловом (*AFM*), као и у свим случајевима када се ради о путањи лета у полетању, узима се у обзир најмање 150% од било које пријављене леђне компоненте ветра; и
 - (Ц) ако прецизна опрема за одређивање брзине и правца ветра омогућава тачно мерење брзине ветра изнад тачке полетања и слетања, оператер може да установи компоненте ветра које премашују 50%, под условом да докаже надлежној власти да близина *FATO* и унапређење тачности опреме за одређивање брзине и правца ветра обезбеђују једнак ниво безбедности;
- 4) оперативне технике; и
- 5) коришћење неког од система који има неповољан утицај на перформансе.

CAT.POL.H.110 Узимање у обзир препрека

а) За испуњење захтева који се односе на избегавање препрека, на путањи лета у полетању или путањи лета услед неуспелог прилаза, препрека која се налази ван *FATO* се узима у обзир ако њена бочна удаљеност од најближе тачке на површини испод планиране путање лета није већа од:

- 1) За летове који се обављају по правилима за визуелно летење:
 - (i) половине минималне ширине дефинисане у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) или, ако минимална ширина није дефинисана, „0,75 x *D*”, при чему је *D* највећа димензија хеликоптера када се ротор окреће;
 - (ii) увећане за већу од следећих вредности: „0,25 x *D*” или „3 *m*”;
 - (iii) увећане за:
 - (A) 0,10 x растојање *DR*, за летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*) или
 - (Б) 0,15 x растојање *DR*, за летове који се обављају ноћу, по правилима за визуелно летење (*VFR*).
- 2) За летове који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*):
 - (i) „1,5 *D*” или 30 *m*, у зависности шта је веће, увећано за:
 - (A) 0,10 x растојање *DR*, за летове који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*) са прецизним навођењем курса;
 - (Б) 0,15 x растојање *DR*, за летове који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*) са стандардним навођењем курса; или
 - (Ц) 0,30 x растојање *DR*, за летове који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*) без навођења курса.
 - (ii) При разматрању путање лета услед неуспелог прилаза, одступање од подручја у коме се узимају у обзир препреке се примењује само после краја расположиве дужине полетно-слетне стазе.
- 3) За летове код којих се започињање полетања обавља визуелно, а потом се у прелазној тачки прелази на летење по правилима за инструментално летење (*IFR/IMC*), захтеви из тачке 1) овог става се примењују до прелазне тачке, а захтеви из тачке 2) овог става се примењују после прелазне тачке. Прелазна тачка не сме да се налази пре краја захтеване дужине за полетање хеликоптера (*TODRH*) ако се хеликоптер користи у перформансама класе 1 или пре одређене тачке после полетања (*DPATO*) ако се користи у перформансама класе 2.

б) За полетање при коме се користи резервни поступак или поступак бочног прелаза, како би се одредили захтеви који се односе на избегавање препрека, препрека која се налази у

резервном подручју или подручју бочног прелаза се узима у обзир ако бочно растојање од најближе тачке на површини испод планиране путање лета није веће од:

- 1) половине минималне ширине дефинисане у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) или, ако минимална ширина није дефинисана, „0,75 x *D*”;
- 2) увећане за: „0,25 x *D*” или „3 *m*”, у зависности која је вредност већа;
- 3) увећане за:
 - (i) 0,10 x растојање које је хеликоптер прелетео од краја *FATO*, за летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*); или
 - (ii) 0,15 x растојање које је хеликоптер прелетео од краја *FATO*, за летове који се обављају ноћу, по правилима за визуелно летење (*VFR*).
- ц) Препреке се могу занемарити ако се налазе изван подручја које износи:
 - 1) 7 x полупречник ротора (*R*), за летове који се обављају дању, ако постоји увереност да се навигацијска прецизност може постићи навођењем према одговарајућим визуелним оријентирима у току пењања;
 - 2) 10 x *R*, за летове који се обављају ноћу, ако постоји увереност да се навигацијска прецизност може постићи навођењем према одговарајућим визуелним оријентирима у току пењања;
 - 3) 300 *m*, ако се навигацијска прецизност може постићи одговарајућим навигационим средствима; или
 - 4) 900 *m*, у свим осталим случајевима.

ПОДОДЕЉАК 2 Перформансе класе 1

CAT.POL.H.200 Опште одредбе

Хеликоптери који се користе у перформансама класе 1 морају да буду сертифицирани као хеликоптери категорије А или друге одговарајуће категорије коју одреди Агенција.

CAT.POL.A.205 Полетање

а) Маса на полетању не сме да буде већа од максималне дозвољене масе на полетању која је наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) за поступак који се користи.

б) Маса на полетању мора да буде таква да:

- 1) омогућава прекид полетања и слетања на *FATO* ако је уочен отказ критичног мотора у тачки доношења одлуке о полетању (*TDP*) или пре те тачке;
- 2) потребна дужина за прекинуто полетање хеликоптера (*RTODRH*) не премашује расположиву дужину за прекинуто полетање хеликоптера (*RTODAH*); и
- 3) потребна дужина за полетање хеликоптера (*TODRH*) не премашује расположиву дужину за полетање хеликоптера (*TODAH*).
- 4) Изузетно од става б) тачка 3), потребна дужина за полетање хеликоптера (*TODRH*) може да премаши расположиву дужину за полетање (*TODAH*) ако хеликоптер, при уоченом отказу критичног мотора у тачки доношења одлуке о полетању (*TDP*), надвишава све препреке до краја потребне дужине за полетање хеликоптера (*TODRH*) за најмање 10,7 *m* (35 *ft*), ако наставља полетање.

ц) За испуњење захтева из ст. а) и б), узимају се у обзир одговарајући параметри наведени у CAT.POL.H.105 став ц) за аеродром или оперативно место поласка.

д) Део полетања до тачке доношења одлуке о полетању (*TDP*), укључујући и *TDP*, мора да се обави са површином у видокругу, тако да се може прекинути полетање.

е) За полетање при коме се користи процедура кретања уназад или бочног померања, ако се уочи отказ критичног мотора у тачки доношења одлуке о полетању (*TDP*) или пре *TDP*, све препреке које се налазе у простору кретања уназад или бочног померања морају да се избегну за одговарајуће растојање.

CAT.POL.H.210 Путања лета у полетању

а) Од краја потребне дужине за полетање хеликоптера (*TODRH*), са отказом критичног мотора уоченим у тачки доношења одлуке о полетању (*TDP*):

- 1) маса на полетању мора да буде таква да путања лета у полетању надвишава све препреке које се налазе на путањи пењања за најмање $10,7\text{ m}$ (35 ft), за летове који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*), односно $10,7\text{ m}$ (35 ft) + $0,01 \times$ растојање *DR*, за летове који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*), при чему се узимају у обзир само оне препреке које су наведене у CAT.POL.H.110.
- 2) Ако се правац мења за више од 15° , узима се у обзир утицај бочног нагиба на способност хеликоптера да испуни захтеве за избегавање препрека. Заокрет не сме да започне пре достизања висине од 61 m (200 ft) изнад површине полетања, осим ако то није део одобрене процедуре из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*).
- б) За испуњење захтева из става а), узимају се у обзир одговарајући параметри за аеродром или оперативно место поласка, који су наведени у CAT.POL.H.105 став ц).

CAT.POL.H.215 Отказ критичног мотора на рути

а) Маса хеликоптера и путања лета у свим тачкама на рути, уз отказ критичног мотора у очекиваним метеоролошким условима за лет, мора да омогући испуњење захтева из тач. 1), 2) или 3):

- 1) Ако је планирано да се лет у неком тренутку обави без површине у видокругу, маса хеликоптера мора да омогућава брзину пењања од најмање 50 ft у минути, уз отказ критичног мотора на надморској висини од најмање 300 m (1.000 ft) или, ако се ради о планинским подручјима, од најмање 600 m (2.000 ft) изнад свих терена и препрека дуж руте у оквиру $9,3\text{ km}$ (5 NM) са обе стране планиране путање.
- 2) Ако је планирано да се лет обави без површине у видокругу, путања лета мора да омогућава хеликоптеру наставак лета од висине крстарења до висине која износи 300 m (1.000 ft) изнад места за слетање, ако слетање може да се обави у складу са CAT.POL.H.220. Путања лета мора да надвишава за најмање 300 m (1.000 ft) или, ако се ради о планинском подручју, за најмање 600 m (2.000 ft), сав терен и препреке на рути у оквиру $9,3\text{ km}$ (5 NM) са обе стране планиране путање, при чему могу да се користе технике понирања.
- 3) Ако је планирано да се лет обави у визуелним метеоролошким условима (*VMC*) са површином у видокругу, путања лета мора да омогућава наставак лета од висине крстарења до висине која износи 300 m (1.000 ft) изнад места за слетање, на коме се слетање може обавити у складу са CAT.POL.H.220, а да се при том ни у једном тренутку не лети испод одговарајуће минималне висине летења, узимајући у обзир препреке у оквиру 900 m са обе стране руте.

б) За испуњење захтева наведених у ставу а) тачка 2) или ставу а) тачка 3):

- 1) потребно је претпоставити да до отказа критичног мотора долази на најкритичнијој тачки руте;
- 2) потребно је узети у обзир утицај ветра на путању лета;
- 3) избацивање горива се планира само до количине која омогућава долазак до аеродрома или оперативног места са прописаном резервом горива, уз примену безбедносне процедуре; и
- 4) избацивање горива се не планира испод 1.000 ft изнад терена.

ц) Ако навигацијска прецизност не може да се постигне током 95% од укупног времена летења, растојање наведено у ставу а) тачка 1) и ставу а) тачка 2) се повећава на $18,5\text{ km}$ (10 NM).

CAT.POL.H.220 Слетање

а) У очекивано време слетања маса хеликоптера на слетању не сме да буде већа од максималне дозвољене масе која је наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) за поступак који се користи.

б) У случају отказа критичног мотора уоченог у било којој тачки пре тачке доношења одлуке о слетању (*LDP*) или у тој тачки, хеликоптер може да слети и да се заустави у подручју завршног прилаза и полетања (*FATO*) или може да одустане од слетања надвишујући све препреке на путањи лета за $10,7\text{ m}$ (35 ft), при чему се у обзир узимају само оне препреке које су наведене у CAT.POL.H.110.

ц) У случају отказа критичног мотора уоченог у било којој тачки после тачке доношења одлуке о слетању (*LDP*) или у тој тачки, хеликоптер може:

- 1) да настави лет избегавајући све препреке на прилазној путањи; и
- 2) да слети и заустави се у подручју завршног прилаза и полетања (*FATO*).

д) За испуњење захтева из ст. а) - ц), потребно је узети у обзир одговарајуће параметре наведене у CAT.POL.H.105 став ц) за очекивано време слетања на аеродром одредишта или оперативно место или било коју алтернативу, ако се она захтева.

е) Део слетања од тачке доношења одлуке о слетању (*LDP*) до додира са тлом се обавља уз визуелни контакт са површином на коју се слеће.

CAT.POL.H.225 Летење хеликоптера до/од места од јавног интереса (*PIS*)

а) Летови до/од места од јавног интереса (*PIS*) могу да се обаве у перформансама класе 2, иако нису испуњени захтеви из CAT.POL.H.310 став б) или CAT.POL.H.325 став б), ако су испуњени сви следећи услови:

- 1) место од јавног интереса (*PIS*) је коришћено пре 1. јула 2002;
- 2) величина места од јавног интереса (*PIS*) или средина у којој се налазе препреке не дозвољава примену перформанси класе 1;
- 3) летење се обавља хеликоптером чији максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) износи шест или мање;
- 4) оператер испуњава захтеве наведене у CAT.POL.H.305 став б) тачка 2) и став б) тачка 3);
- 5) маса хеликоптера не премашује максималну масу наведену у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) за градијент пењања од 8% у условима мирне атмосфере, при одговарајућој безбедној брзини при полетању (*Vtoss*) са отказом критичног мотора, а осталим моторима у раду са одговарајућом снагом; и
- б) оператер је прибавио претходно одобрење надлежне власти. Ако се летови обављају на територији друге државе чланице, оператер је дужан да претходно прибави одобрење од надлежне власти те државе.

б) Посебне процедуре које се односе на место од јавног интереса (*PIS*) наводе се у оперативном приручнику, како би се смањио период у коме може да дође до опасности по лица у хеликоптеру и лица на земљи у случају отказа мотора у току полетања и слетања.

ц) За свако место од јавног интереса (*PIS*) оперативни приручник мора да садржи: дијаграм или означену фотографију на којима су приказани главни аспекти, димензије, неслагање са захтевима перформансе класе 1, главни ризици и план за непредвиђене ситуације ако дође до незгоде.

ПОДОДЕЉАК 3 Перформансе класе 2

CAT.POL.H.300 Опште одредбе

Хеликоптери који се користе у перформансама класе 2 морају да буду сертифицирани као хеликоптери категорије А или друге одговарајуће категорије коју одреди Агенција.

CAT.POL.H.305 Летови без могућности безбедног принудног слетања

а) Летови без могућности безбедног принудног слетања у фази полетања или слетања се обављају ако је оператер прибавио одобрење надлежне власти.

б) Да би прибавио и задржао одобрење оператер мора да:

- 1) изврши процену ризика, наводећи:
 - (i) тип хеликоптера; и
 - (ii) врсту летова;
- 2) примени следеће:
 - (i) да постигне и одржава стандарде у вези са модификацијама хеликоптера/мотора које је прописао произвођач;
 - (ii) да спроведе превентивне поступке одржавања које је препоручио произвођач хеликоптера или мотора;

- (iii) да у оперативном приручнику пропише поступке полетања и слетања ако они нису наведени у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*);
- (iv) да одреди обуку за летачку посаду; и
- (v) установи систем извештавања произвођача у вези са губитком снаге, гашењем мотора или догађајима који се тичу кварова на мотору;

и

3) успостави систем за праћење употребе (*UMS*).

CAT.POL.H.310 Полетање

а) Маса хеликоптера не сме да премаши максималну дозвољену масу одређену за брзину пењања од 150 *ft/min* на 300 *m* (1.000 *ft*) изнад аеродрома или оперативног места, са отказом критичног мотора и осталим моторима у раду са одговарајућом снагом.

б) За летове који нису наведени у CAT.POL.H.305, полетање се обавља тако да је могуће обавити безбедно принудно слетање до тачке са које је могуће наставити безбедан лет.

ц) За летове који се обављају у складу са CAT.POL.H.305, поред захтева из става а):

1) маса на полетању не сме да премаши максималну дозвољену масу наведену у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*), при лебдењу без утицаја близине земље са свим моторима у раду (*AEO OGE*) са одговарајућом снагом, у мирној атмосфери; или

2) за летове који се обављају са платформе за полетање/слетање хеликоптера:

(i) хеликоптером који има максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већи од 19; или

(ii) другим хеликоптером који се користи са платформе за полетање/слетање хеликоптера која се налази у непогодној средини,

маса на слетању мора да узме у обзир: поступак; слетање ван ивице платформе и понирање прилагођено висини платформе за полетање/слетање хеликоптера са отказом критичног мотора и преосталим моторима у раду са одговарајућом снагом.

д) За испуњење захтева наведених у ст. а) - ц), узимају се у обзир одговарајући параметри за место поласка који су наведени у CAT.POL.H.105 став ц).

е) Део полетања који претходи испуњењу услова наведених у CAT.POL.H.315 обавља се уз визуелни контакт са површином.

CAT.POL.H.315 Путања лета при полетању

Захтеви наведени у CAT.POL.H.210 став а) тачка 1), став а) тачка 2) и став б) морају да буду испуњени од одређене тачке после полетања када није безбедно наставити лет у случају отказа мотора (*DPATO*) или, као друга могућност, од тачке која се налази до 200 *ft* изнад површине за полетање, са отказом критичног мотора.

CAT.POL.H.320 Отказ критичног мотора на рути

Мора да буде испуњен захтев наведен у CAT.POL.H.215.

CAT.POL.H.325 Слетање

а) Маса на слетању у очекивано време слетања не сме да премаши максималну дозвољену масу одређену за брзину пењања од 150 *ft/min* на 300 *m* (1.000 *ft*) изнад аеродрома или оперативног места, са отказом критичног мотора и осталим моторима у раду са одговарајућом снагом.

б) Ако критични мотор откаже у било којој тачки прилазне путање:

1) може се прекинути слетање, уз испуњење услова наведених у CAT.POL.H.315; или

2) за летове који нису наведени у CAT.POL.H.305, хеликоптер може да обави безбедно принудно слетање.

ц) За летове који се обављају у складу са CAT.POL.H.305, поред захтева из става а):

1) маса на слетању не сме да премаши максималну дозвољену масу наведену у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*), при лебдењу без утицаја близине земље са свим моторима у раду (*AEO OGE*) са одговарајућом снагом, у мирној атмосфери; или

2) за летове који се обављају према платформи за полетање/слетање хеликоптера:

(i) са хеликоптером чији је максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већи од 19; или

(ii) другим хеликоптером који се користи према платформи за полетање/слетање хеликоптера, која се налази у непогодној средини,

маса на слетању мора да узме у обзир поступак и понирање прилагођено висини платформе за полетање/слетање хеликоптера, са отказом критичног мотора и преосталим моторима у раду са одговарајућом снагом.

д) За испуњење захтева наведених у ст. а) - ц), узимају се у обзир одговарајући параметри наведени у CAT.POL.H.105 став ц) за аеродром одредишта или било коју алтернатију, ако се она захтева.

е) Део слетања након којег захтев наведен у ставу б) тачка 1) не може да буде испуњен, обавља се уз визуелни контакт са површином.

ПОДОДЕЉАК 4 Перформансе класе 3

CAT.POL.H.400 Опште одредбе

а) Хеликоптери који се користе у перформансама класе 3 морају да буду сертификовани као хеликоптери категорије А или друге одговарајуће категорије коју одреди Агенција, или као хеликоптери категорије Б.

б) Летови се обављају у погодној средини, изузев:

1) када се летови обављају у складу са CAT.POL.H.420; или

2) за фазе полетања и слетања, када се летови обављају у складу са ставом ц).

ц) Под условом да оператер поседује одобрење издато у складу са CAT.POL.H.305, летови могу да се обављају до/од аеродрома или оперативног места који се налазе ван густо насељене непогодне средине без могућности за безбедно принудно слетање:

1) у току полетања, пре достизања V_y (брзина за највећу брзину пењања) или 200 *ft* изнад површине за полетање; или

2) у току слетања, испод 200 *ft* изнад површине на коју се слеће.

д) Летови се не обављају:

1) ако површина није у видокругу;

2) ноћу;

3) ако је база облака нижа од 600 *ft*; или

4) ако је видљивост мања од 800 *m*.

CAT.POL.H.405 Полетање

а) Маса хеликоптера на полетању мора да буде мања од:

1) максималне сертификоване масе на полетању (*MCTOM*); или

2) максималне дозвољене масе на полетању одређене за лебдење са утицајем близине земље, са свим моторима у раду подешеним на снагу за полетање или, ако су услови такви да лебдење са утицајем близине земље вероватно неће бити могуће, масе на полетању одређене за лебдење без утицаја близине земље са свим моторима у раду подешеним на снагу за полетање.

б) У случају отказа мотора хеликоптер мора да има могућност да обави безбедно принудно слетање, изузев у случајевима наведеним у CAT.POL.H.400 став б).

CAT.POL.H.410 Летење на рути

а) Хеликоптер мора да има могућност да, са свим моторима у раду подешеним на максималну сталну снагу, настави лет дуж планиране руте или да изврши планирано скретање тако да ниједна тачка на тој рути не буде испод одговарајуће минималне висине лета.

б) У случају отказа мотора хеликоптер мора да има могућност да обави безбедно принудно слетање, изузев у случајевима прописаним у CAT.POL.H.420.

CAT.POL.H.415 Слетање

а) Маса хеликоптера на слетању у очекивано време слетања мора да буде мања од:

- 1) максималне сертифициване масе на слетању; или
- 2) максималне дозвољене масе на слетању одређене за лебдење са утицајем близине земље, са свим моторима у раду подешеним на снагу за полетање или, ако су услови такви да лебдење са утицајем близине земље вероватно неће бити могуће, масе на слетању одређене за лебдење без утицаја близине земље са свим моторима у раду подешеним на снагу за полетање.

б) У случају отказа мотора хеликоптер мора да има могућност да обави безбедно принудно слетање, изузев у случајевима наведеним у CAT.POL.H.400 став б).

CAT.POL.H.420 Летови хеликоптера изнад непогодне средине која се налази ван густо насељеног подручја

а) Летови хеликоптера који имају погонску групу са турбином и максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) шест или мање, који се обављају изнад непогодне средине која није густо насељена, без могућности за безбедно принудно слетање, могу да се врше само ако оператер има одобрење надлежне власти, након што је извршио процену ризика. Пре обављања ових летова у другој држави чланици оператер мора да прибави одобрење надлежне власти те државе.

б) Да би прибавио и задржао такво одобрење оператер:

- 1) мора да обавља летове само у подручјима и под условима наведеним у одобрењу;
- 2) не сме да обавља летове користећи *HEMS* одобрење;
- 3) мора да докаже да ограничења хеликоптера или друге оправдавајуће околности спречавају примену одговарајућих критеријума перформанси; и
- 4) мора да поседује одобрење издато у складу са CAT.POL.H.305 став б).

ц) Изузетно од CAT.IDE.H.240, ови летови могу да се обаве без коришћења опреме за додатни кисеоник, под условом да висина кабине не премашује 10.000 *ft* у периоду који је дужи од 30 минута и под условом да ни у једном тренутку не премашује висину по притиску од 13.000 *ft*.

ОДЕЉАК 3

Маса и тежиште

ПОДОДЕЉАК 1

Ваздухоплов на моторни погон

CAT.POL.MAB.100 Маса и тежиште, утовар

а) У току било које фазе коришћења ваздухоплова, утовар, маса и центар тежишта (*CG*) ваздухоплова морају да буду у складу са ограничењима наведеним у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) или у оперативном приручнику, ако су у њему наведени строжи захтеви.

б) Оператер је дужан да одреди масу и центар тежишта сваког ваздухоплова стварним мерењем масе пре прве употребе ваздухоплова, а након тога у интервалима од четири године, ако се користе индивидуалне масе ваздухоплова, односно девет година, ако се користи маса за флоту ваздухоплова. Укупни утицај модификација и поправки на масу и тежиште морају да буду узети у обзир и уредно документовани. Ваздухоплови морају да се поново измере ако утицај модификација на масу и тежиште није тачно познат.

ц) Мерење масе врши произвођач ваздухоплова или одобрена организација за одржавање.

д) Оператер је дужан да мерењем или употребом стандардне вредности за масу утврди масу свих оперативних ставки и чланова посаде који чине суву оперативну масу ваздухоплова. Утицај њиховог положаја на положај тежишта ваздухоплова, такође, мора да буде одређен.

е) Оператер је дужан да одреди масу укрцаног терета, укључујући и баласт, стварним мерењем или одређујући масу укрцаног терета, примењујући стандардне вредности за масу путника и пртљаг.

ф) Поред стандардне вредности за масу путника и пртљаг, оператер може да користи стандардне вредности масе и за други терет ако докаже надлежној власти да тај терет има увек исту масу или да се његова маса креће у наведеним границама.

г) Оператер је дужан да одреди масу укрцаног горива користећи стварну густину горива или, ако она није позната, густину горива израчунату на начин наведен у оперативном приручнику.

х) Оператер је дужан да обезбеди:

- 1) да се утовар ваздухоплова врши под надзором оспособљених лица; и
- 2) да је утовар укрцаног терета у складу са подацима који су коришћени за прорачун масе и тежишта ваздухоплова.

и) Оператер је дужан да поштује додатна структурна ограничења као што су: ограничења јачине пода, максимално оптерећење по дужном метру, максимална маса по робном одељку и максимално ограничење броја седишта. Поред тога, за хеликоптере оператер мора да узме у обзир промене оптерећења до којих долази у току лета.

ј) Оператер је дужан да наведе у оперативном приручнику принципе и методе у вези са утоваром и начином за одређивање масе и тежишта који омогућавају испуњење услова из ст. а) - и), узимајући у обзир све врсте планираних летова.

CAT.POL.MAB.105 Подаци и документација за одређивање масе и тежишта

а) Оператер је дужан да утврди податке о маси и тежишту и да изради документацију о маси и положају тежишта пре сваког лета, наводећи терет и његов распоред у ваздухоплову. Документација о маси и положају тежишта мора да омогући вођи ваздухоплова да утврди да су терет и његов распоред такви да не премашују ограничења која се односе на масу и тежиште ваздухоплова. Документација о маси и положају тежишта мора да садржи следеће податке:

- 1) регистарску ознаку и тип ваздухоплова;
- 2) ознаку, број и датум лета;
- 3) име вође ваздухоплова;
- 4) име лица које је припремило документ;
- 5) суву оперативну масу и одговарајући положај тежишта (CG) ваздухоплова;
 - (i) за авионе са перформансама класе Б и хеликоптере, положај тежишта (CG) не мора да се наводи у документацији о маси и положају тежишта ако је, на пример, распоред терета у складу са претходно израчунатом табелом за положај тежишта ваздухоплова или је могуће приказати да за планирано коришћење ових ваздухоплова може да се обезбеди правилан положај тежишта, без обзира колико износи стварни терет;
- 6) масу горива на полетању и масу путног горива;
- 7) масу других потрошних средстава, осим горива, ако се она примењују;
- 8) састав терета, укључујући путнике, пртљаг, терет и баласт;
- 9) масу на полетању, масу на слетању и масу ваздухоплова без горива;
- 10) одговарајуће положаје тежишта (CG);
- 11) граничне вредности масе и положаја тежишта.

Наведени подаци морају да буду доступни у документима за припрему лета или у систему за израчунавање масе и положаја тежишта. Неки од ових података могу да буду садржани и у другим документима који су лако доступни за употребу.

б) Ако се подаци и документација о маси и положају тежишта израђују применом компјутерског система за израчунавање масе и положаја тежишта, оператер је дужан да провери целовитост излазних података.

ц) Лице које надгледа утовар ваздухоплова је дужно да својеручним потписом или на други одговарајући начин потврди да су терет и његов распоред у складу са документацијом о маси и положају тежишта која је дата вођи ваздухоплова. Вођа ваздухоплова својеручним потписом или на други одговарајући начин потврђује да прихвата наведену документацију.

д) Оператер је дужан да утврди процедуру за поступање у случају промене терета у последњем тренутку како би обезбедио:

- 1) да свака промена у последњем тренутку, настала након завршетка израде документације о маси и положају тежишта, буде предочена вођи ваздухоплова и унета у документацију која се користи за припрему лета, а која садржи документ о маси и

положају тежишта;

2) да је наведена највећа дозвољена промена броја путника или терета настала у последњем тренутку; и

3) да се изradi нова документација о маси и положају тежишта ако су премашене максималне дозвољене вредности.

е) Оператер је дужан да прибави одобрење надлежне власти ако жели да у ваздухоплову користи интегрисани компјутерски систем за израчунавање масе и положаја тежишта или самостални компјутерски систем за израчунавање масе и положаја тежишта, као примарни извор података за отпрему ваздухоплова. Оператер је дужан да покаже тачност и поузданост тог система.

ГЛАВА Д

ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАЦИ, ОПРЕМА

ОДЕЉАК 1

Авиони

CAT.IDE.A.100 Инструменти и опрема – опште одредбе

а) Инструменти и опрема који се захтевају у овој глави морају да буду одобрени у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012, изузев следећих ставки:

- 1) резервних осигурача;
- 2) преносивих батеријских лампи;
- 3) тачног мерача времена;
- 4) држача карте;
- 5) комплета прве помоћи;
- 6) комплета за хитну медицинску помоћ;
- 7) мегафона;
- 8) опреме за преживљавање и сигнализацију;
- 9) сидра за море и опреме за привезивање; и
- 10) сигурносних појасева за децу.

б) Инструменти и опрема који се не захтевају у овој глави, нити морају да буду одобрени у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012, морају да испуњавају следеће услове ако се налазе у авиону у току лета:

1) летачка посада не сме да користи податке који се читавају са ових инструмената, опреме или њихових додатака у циљу испуњавања захтева из Анекса I Уредбе бр. 216/2008 или захтева садржаних у CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 и CAT.IDE.A.345; и

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

ц) Ако опрему користи један члан летачке посаде са свог места у току лета, мора да буде омогућена њена лака употреба са тог места. Ако се захтева да исту опрему користи више чланова летачке посаде, та опрема мора да буде уграђена тако да се може лако употребити са сваког места са којег је предвиђена њена употреба.

д) Инструменти које може да користи сваки члан летачке посаде морају да буду постављени тако да дозвољавају члану летачке посаде да може са свог места лако да види њихове показатеље, уз најмање могуће скретање од положаја и правца гледања у односу на смер лета.

е) Захтевана опрема за случај опасности мора да буде лако доступна за тренутну употребу.

CAT.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

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

а) ако се авион користи у складу са листом минималне опреме (*MEL*) оператера; или

б) ако је оператер прибавио одобрење надлежне власти да користи авион у оквиру главне листе минималне опреме (*MMEL*).

CAT.IDE.A.110 Резервни електрични осигурачи

- а) У авиону морају да се налазе резервни електрични осигурачи оне јачине која је потребна за затварање струјног кола, у циљу замене оних осигурача чија је замена дозвољена у току лета.
- б) Број резервних осигурача које је потребно носити мора да буде већи од:
- 1) 10% од броја осигурача сваке јачине; или
 - 2) три осигурача сваке јачине.

CAT.IDE.A.115 Оперативна светла

- а) Авион који се користи дању мора да буде опремљен са:
- 1) системом светала за спречавање судара;
 - 2) расветом која се напаја из електричног система авиона како би се обезбедило одговарајуће осветљење свих инструмената и опреме потребне за безбедно коришћење авиона;
 - 3) расветом која се напаја из електричног система авиона како би се обезбедило осветљење путничке кабине; и
 - 4) независном преносивом батеријском лампом за сваког захтеваног члана посаде, која је лако доступна са места на коме седи;
- б) Авиони који се користе ноћу морају додатно да буду опремљени са:
- 1) навигационим/позиционим светлима;
 - 2) два светла за слетање или једним светлом које се напаја из два одвојена извора; и
 - 3) светлима која су у складу са међународним прописима за спречавање судара на мору, ако је у питању хидроавион.

CAT.IDE.A.120 Опрема за чишћење ветробранског стакла

Авиони са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) која је већа од 5.700 kg морају да, за свако пилотско седиште, буду опремљени средством помоћу кога се ветробранско стакло одржава чистим за време падавина.

CAT.IDE.A.125 Коришћење авиона дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*) - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

а) Авион који се користи дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), мора да има следећу опрему која је доступна са сваког пилотског седишта:

- 1) уређај за мерење и приказ:
 - (i) магнетног правца;
 - (ii) времена у сатима, минутима и секундама;
 - (iii) висине по притиску;
 - (iv) индициране брзине;
 - (v) вертикалне брзине;
 - (vi) заокрета и клизања;
 - (vii) уздужног положаја;
 - (viii) смера;
 - (ix) спољне температуре ваздуха;
 - (x) Маховог броја, ако се ограничења брзине изражавају Маховим бројем.
- 2) показатељ који указује када захтевани летачки инструменти нису одговарајуће напајани електричном енергијом.

б) Ако су за лет потребна два пилота, тада другом пилоту морају да буду доступни додатни одвојени инструменти за приказ:

- 1) висине по притиску;
- 2) индициране брзине;
- 3) вертикалне брзине;
- 4) заокрета и клизања;
- 5) уздужног положаја; и
- 6) смера.

ц) Уређај за спречавање квара система за показивање брзине услед кондензације или залеђивања мора да се налази у:

- 1) авионима са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 5.700 kg или са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет; и
- 2) авионима којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. априла 1999. године или касније.

д) Једномоторни авиони којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата пре 22. маја 1995. године су изузети од захтева наведених у ставу а) тачка 1) подтач. (vi), (vii), (viii) и (ix), ако је за постизање усклађености неопходна накнадна уградња.

CAT.IDE.A.130 Коришћење авиона ноћу или по правилима за инструментално летење (*IFR*) - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

Авиони који се користе по правилима за визуелно летење (*VFR*) ноћу или по правилима за инструментално летење (*IFR*) морају да имају следећу опрему доступну са места пилота:

а) уређај за мерење и приказ:

- 1) магнетног правца;
- 2) времена у сатима, минутима и секундама;
- 3) индициране брзине;
- 4) вертикалне брзине;
- 5) заокрета и клизања, или само клизања у случају авиона опремљених помоћним уређајем за мерење и приказ уздужног положаја;
- 6) уздужног положаја;
- 7) стабилизованог смера;
- 8) спољне температуре ваздуха;
- 9) Маховог броја, ако се ограничења брзине изражавају Маховим бројем;

б) два уређаја за мерење и приказ висине по притиску;

ц) показатељ који указује када захтевани летачки инструменти нису одговарајуће напајани електричном енергијом;

д) средство за спречавање квара система за показивање брзине услед кондензације и залеђивања, који је наведен у ставу а) тачка 3) и ставу х) тачка 2);

е) средство за упозоравање летачке посаде о квару уређаја који су наведени у ставу д) за авионе:

- 1) којима је појединачна потврда о пловидбености издата 1. априла 1998. године или касније или
- 2) којима је појединачна потврда о пловидбености издата пре 1. априла 1998. године, а имају максималну сертификовану масу на полетању (*MCTOM*) већу од 5.700 kg и имају максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већи од девет;

ф) два независна система за мерење статичког притиска, осим за авионе на елисни погон са *MCTOM* 5.700 kg или мање;

г) један систем за мерење статичког притиска и један резервни извор података о статичком притиску, за авионе на елисни погон са *MCTOM* 5.700 kg или мање;

х) ако су за лет потребна два пилота, тада другом пилоту морају да буду доступни посебни уређаји који приказују:

- 1) висину по притиску;
- 2) индицирану брзину;
- 3) вертикалну брзину;
- 4) заокрете и клизања;
- 5) уздужни положај; и
- 6) стабилизовани смер.

и) резервни уређај за мерење и приказ уздужног положаја који може да се користи са сваког пилотског места, за авионе са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 5.700 kg или са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет:

- 1) који се непрекидно напаја у току уобичајеног коришћења и који се, у случају потпуног

отказа уобичајеног електричног система, напаја из независног извора електричне енергије, одвојеног од уобичајеног електричног система;

- 2) који осигурава поуздан рад за најмање 30 минута након потпуног отказа уобичајеног електричног система, узимајући у обзир и остала оптерећења система напајања који се користи у случају опасности, као и оперативне поступке;
- 3) који ради независно од сваког другог средства за мерење и приказивање уздужног положаја;
- 4) који се аутоматски укључује након потпуног отказа уобичајеног електричног система;
- 5) који је на одговарајући начин осветљен током свих фаза коришћења, осим за авионе са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) од 5.700 kg или мање, који су већ регистровани у држави чланици на дан 1. априла 1995. године и опремљени помоћним показивачем уздужног положаја, постављеним на леву страну инструмент табле;
- 6) који јасно указује летачкој посади да се помоћни показивач уздужног положаја напаја из система напајања који се користи у случају опасности; и
- 7) који у случају када помоћни показивач уздужног положаја има сопствени извор напајања, садржи и додатни индикатор, на самом инструменту или на инструмент табли, када се користи овај извор напајања;

ј) држач карте, који се налази на месту које омогућава лако читавање карте и на којем се она може осветлити у случају коришћења ноћу.

CAT.IDE.A.135 Додатна опрема за авионе са једним пилотом, који се користе по правилима за инструментално летење (*IFR*)

Авиони са једним пилотом, који се користе по правилима за инструментално летење (*IFR*), морају да буду опремљени аутопилотом којим се, као минимум, може одржавати висина и смер.

CAT.IDE.A.140 Систем за упозоравање на промену висине

а) Следећи авиони морају да буду опремљени системом за упозоравање на промену висине:

- 1) авиони на турбо-елисни погон са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 5.700 kg или са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет; и
- 2) авиони са турбо-млазним моторима.

б) Систем за упозоравање на промену висине мора да буде такав да:

- 1) упозори летачку посаду да се авион приближава претходно одабраној висини лета; и
- 2) барем звучним сигналом упозори летачку посаду у случају да авион одступи од претходно одабране висине лета.

ц) Изузетно од става а), авиони са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) од 5.700 kg или мањом, са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет, којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата пре 1. априла 1972. године, а који су били регистровани у држави чланици на дан 1. априла 1995. године, не морају да имају систем за упозоравање на промену висине.

CAT.IDE.A.150 Систем за упозоравање на опасно приближавање земљи (*TAWS*)

а) Авиони са турбинским погоном, са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 5.700 kg или са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет, морају да имају систем за упозоравање на опасно приближавање земљи (*TAWS*) који испуњава услове за класу А опреме, као што је наведено у прихваћеном стандарду.

б) Авиони са клипним мотором, са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 5.700 kg или са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет, морају да имају систем за упозоравање на опасно приближавање земљи (*TAWS*) који испуњава услове за класу Б опреме, као што је наведено у прихваћеном стандарду.

CAT.IDE.A.155 Систем за избегавање судара у ваздуху (*ACAS*)

Изузев ако је другачије прописано Уредбом (ЕУ) бр. 1332/2011, авиони са турбинским погоном који имају максималну сертификовану масу на полетању (*MCTOM*) већу од 5.700 kg или који имају

максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већи од 19, морају да имају уграђен систем ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Опрема авиона за уочавање временских услова

Следећи авиони морају да имају опрему за уочавање временских услова ако лете ноћу или у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*), у подручјима у којима се на рути може очекивати појава олује са грмљавином или други потенцијално опасни временски услови који могу да се уоче помоћу ове опреме:

- а) авиони са кабином под притиском;
- б) авиони са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 5.700 kg, чија кабина није под притиском ; и
- ц) авиони са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет, чија кабина није под притиском.

CAT.IDE.A.165 Додатна опрема за летове који се обављају ноћу, у условима залеђивања

- а) Авиони који се користе ноћу, у очекиваним или стварним условима залеђивања, морају да имају опрему за осветљавање или откривање наслага леда.
- б) Опрема за осветљавање наслага леда не сме да изазива одсјај или рефлексију који могу да умање способност посаде за обављање њихових дужности.

CAT.IDE.A.170 Систем интерфона за чланове летачке посаде

Авиони са вишечланом летачком посадом морају да имају систем интерфона за чланове летачке посаде, који обухвата слушалице и микрофоне за сваког члана летачке посаде.

CAT.IDE.A.175 Систем интерфона за чланове посаде

Авиони са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 15.000 kg или са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 19 морају да имају систем интерфона за чланове посаде авиона, изузев ако је реч о авионима којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата пре 1. априла 1965. године и који су били регистровани у држави чланици на дан 1. априла 1995. године.

CAT.IDE.A.180 Систем за обавештавање путника

Авиони са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 19 морају да имају систем за обавештавање путника.

CAT.IDE.A.185 Уређај за снимање звука у пилотској кабини

- а) Следећи авиони морају да имају уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*):
 - 1) авиони са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 5.700 kg; и
 - 2) авиони са више мотора са турбином, са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) од 5.700 kg или мањом, са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет и којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. јануара 1990. године или касније.
- б) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) мора да има могућност да чува снимљени звук најмање:
 - 1) последња два сата, за авионе наведене у ставу а) тачка 1), ако је појединачна потврда о пловидбености издата 1. априла 1998. године или касније;
 - 2) последњих 30 минута, за авионе наведене у ставу а) тачка 1), ако је појединачна потврда о пловидбености издата пре 1. априла 1998. године; или
 - 3) последњих 30 минута за авионе наведене у ставу а) тачка 2).
- ц) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) уз време снимања бележи и:
 - 1) гласовну комуникацију у пилотској кабини послату или примљену радио-везом;
 - 2) гласовну комуникацију чланова летачке посаде преко система интерфона и система за обавештавање путника, ако је уграђен;
 - 3) звуке из пилотске кабине, непрекидно, укључујући:

- (i) за авионе којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. априла 1998. године или касније, звучне сигнале примљене из сваког микрофона у кабини или микрофона из маске;
- (ii) за авионе наведене у ставу а) тачка 2), којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата пре 1. априла 1998. године, звучне сигнале примљене из сваког микрофона у кабини или микрофона из маске, када је то могуће;

и

- 4) глас или звучни сигнал идентификације навигационог или прилазног средства, који се добија посредством слушалица или звучника.

д) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) започиње снимање пре него што се авион покрене сопственим погоном и снима до краја лета, када авион престане да се креће сопственим погоном. Поред наведеног, код авиона којима је појединачна потврда о пловидбености издата 1. априла 1998. године или касније, уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) аутоматски започиње снимање пре него што се авион покрене сопственим погоном и непрекидно снима до краја лета, када авион престане да се креће сопственим погоном.

е) Поред наведеног у ставу д), у зависности од могућности напајања електричном енергијом, уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) започиње снимање што је пре могуће, већ у току провере пилотске кабине пре почетка рада мотора на почетку лета и снима све до завршне провере пилотске кабине на крају лета, по престанку рада мотора, у случају:

- 1) авиона наведених у ставу а) тачка 1), којима је појединачна потврда о пловидбености издата после 1. априла 1998. године; или
- 2) авиона наведених у ставу а) тачка 2).

ф) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води.

CAT.IDE.A.190 Уређај за снимање података о лету

а) Следећи авиони морају да имају уређај за снимање података о лету (FDR) који примењује дигиталну методу снимања и чувања података и који има могућност брзе претраге података из меморије:

- 1) авиони са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) већом од 5.700 kg којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. јуна 1990. године или касније;
- 2) вишемоторни авиони на турбински погон са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) већом од 5.700 kg којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата пре 1. јуна 1990. године;
- 3) вишемоторни авиони на турбински погон са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) од 5.700 kg или мањом, са максималним бројем расположивих путничких седишта (MOPSC) већим од девет, којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. априла 1998. године или касније.

б) Уређај за снимање података о лету (FDR) снима:

- 1) време, висину, брзину, нормално убрзање и смер и мора да има могућност да чува снимљене податке најмање последњих 25 сати, за авионе наведене у ставу а) тачка 2), са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) мањом од 27.000 kg;
- 2) параметре који су потребни за тачно утврђивање путање лета авиона, брзине, уздужног положаја, снаге мотора и конфигурације уређаја који дају узгон и отпор и мора да има могућност да чува снимљене податке најмање последњих 25 сати, за авионе наведене у ставу а) тачка 1), са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) мањом од 27.000 kg и којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата пре 1. јануара 2016. године;
- 3) параметре неопходне за тачно утврђивање путање лета авиона, брзине, уздужног положаја, снаге мотора, конфигурацијских и оперативних карактеристика авиона и мора да има могућност да чува податке најмање последњих 25 сати за авионе наведене у ставу а) тач. 1) и 2), са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) већом од 27.000 kg и којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата пре 1. јануара 2016. године;

- 4) параметре неопходне за тачно утврђивање путање лета авиона, брзине, уздужног положаја, снаге мотора и конфигурације уређаја који дају узгон и отпор и мора да има могућност да чува снимљене податке најмање последњих десет сати за авионе наведене у ставу а) тачка 3), којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата пре 1. јануара 2016. године;
- 5) параметре неопходне за тачно утврђивање путање лета авиона, брзине, уздужног положаја, снаге мотора, конфигурацијских и оперативних карактеристика авиона и мора да има могућност да чува снимљене податке најмање последњих 25 сати за авионе наведене у ставу а) тач. 1) и 3), којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. јануара 2016. године или касније.

ц) Подаци се добијају из извора у авиону који омогућавају прецизну повезаност са информацијама које су приказане летачкој посади.

д) Уређај за снимање података о лету (*FDR*) започиње снимање података пре него што се авион покрене сопственим погоном и престаје са снимањем када авион престане да се креће сопственим погоном. Поред тога, код авиона којима је појединачна потврда о пловидбености издата 1. априла 1998. године или касније, уређај за снимање података о лету (*FDR*) аутоматски започиње снимање пре него што се авион покрене сопственим погоном и аутоматски престаје са снимањем када авион престане да се креће сопственим погоном.

е) Уређај за снимање података о лету (*FDR*) авиона садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води.

CAT.IDE.A.195 Снимање података са везе за пренос података

а) Авиони којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 8. априла 2014. године или касније, који имају могућност комуникације преко везе за пренос података и који морају да буду опремљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) морају да, када је то могуће, на том уређају снимају:

- 1) примљене и предате поруке размењене преко везе за пренос података између пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и авиона, укључујући поруке које се односе на:
 - (i) успостављање везе преко везе за пренос података;
 - (ii) комуникацију између контролора и пилота;
 - (iii) циљано праћење;
 - (iv) податке о лету;
 - (v) праћење преноса података из авиона, колико је то могуће с обзиром на структуру система;
 - (vi) оперативне контролне податке авиона, колико је то могуће с обзиром на структуру система; и
 - (vii) графички приказ, колико је то могуће с обзиром на структуру система;
- 2) податке који омогућавају везу са било којим другим евиденцијама које су повезане са комуникацијом оствареном преко везе за пренос података и које се чувају ван авиона; и
- 3) податке о времену и приоритету порука послатих и примљених преко везе за пренос података, узимајући у обзир структуру система.

б) Уређај за снимање мора да користи дигитални метод снимања и чувања података и информација, као и метод претраживања тих података. Метод снимања мора да омогућава упоређивање података са подацима који су снимљени на земљи.

ц) Уређај за снимање мора да има могућност чувања снимљених података најмање онолико времена колико је прописано у CAT.IDE.A.185 за уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*).

д) Уређај мора да садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води.

е) Захтеви који се примењују на почетак и престанак рада уређаја за снимање су идентични захтевима који се примењују на почетак и престанак рада уређаја за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*), који су наведени у CAT.IDE.A.185 ст. д) и е).

CAT.IDE.A.200 Комбиновани уређај за снимање

Испуњеност захтева о уређајима за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) и за снимање података о лету авиона (*FDR*) може да се постигне са:

а) једним комбинованим уређајем за снимање звука у пилотској кабини и снимање података о лету, ако се ради о авионима за које се захтева да буду опремљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини (CVR) или уређајем за снимање података о лету (FDR);

б) једним комбинованим уређајем за снимање звука у пилотској кабини и снимање података о лету, ако се ради о авионима са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) од 5.700 kg или мањом масом и за које се захтева да буду опремљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини (CVR) и уређајем за снимање података о лету (FDR); или

ц) два комбинована уређаја за снимање звука у пилотској кабини и снимање података о лету, ако се ради о авионима са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) већом од 5.700 kg и који морају да буду опремљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини (CVR) и уређајем за снимање података о лету (FDR).

CAT.IDE.A.205 Седишта, сигурносни појасеви на седиштима, системи за везивање и сигурносни појасеви за децу

а) Авиони морају да буду опремљени са:

- 1) седиштем или лежајем за свако лице у авиону старосног узраста од 24 месеца или више;
- 2) сигурносним појасом на сваком путничком седишту и појасевима за сваки лежај, изузев у случајевима наведеним у тачки 3);
- 3) сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела за свако путничко седиште и сигурносним појасом за сваки лежај, за авионе са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) мањом од 5.700 kg и максималним бројем расположивих путничких седишта (MOPSC) мањим од девет, после 8. априла 2015. године;
- 4) сигурносним појасевима за децу (CRD) за свако лице у авиону млађе од 24 месеца;
- 5) сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела и додатком за аутоматску заштиту тела у случају наглог кочења:
 - (i) на свим седиштима за чланове летачке посаде и свим седиштима која се налазе поред пилотског седишта;
 - (ii) на сваком седишту у пилотској кабини предвиђеном за посматрача;
- б) сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела на сваком седишту предвиђеном за седење минималног броја чланова кабинске посаде.
- б) Сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела мора да има:
 - 1) само једну тачку отпуштања;
 - 2) на седиштима за летачку посаду, седиштима која се налазе поред пилотског седишта и на седиштима која су предвиђена за седење минималног броја чланова кабинске посаде - два коса рамена појаса и сигурносни појас, који се могу користити засебно.

CAT.IDE.A.210 Ознака за обавезно везивање сигурносног појаса и ознака забране пушења

Авиони у којима сва путничка седишта нису видљива са седишта на којима седи летачка посада, морају да имају средство којим се путницима и члановима кабинске посаде указује на обавезу везивања сигурносних појасева и на забрану пушења.

CAT.IDE.A.215 Унутрашња врата и завесе

Авиони морају да буду опремљени са:

а) вратима између путничке и пилотске кабине са натписом „само за посаду” и системом закључавања, како би се спречило да их путници отварају без дозволе члана летачке посаде, ако је реч о авионима са максималним бројем расположивих путничких седишта (MOPSC) већим од 19;

б) лако доступним средством за отварање свих врата која одвајају путничку кабину од осталих одељака у којима се налазе излази за случај опасности;

ц) средством којим се осигурава отворени положај врата или завеса који раздвајају путничку кабину од осталог простора који служи за прилаз излазу за случај опасности, са сваког путничког седишта;

д) налепницом на свим унутрашњим вратима или поред завесе кроз које се прилази излазу у случају опасности намењеном за путнике, а која указује да та врата или завесе морају да буду отворени у току полетања и слетања; и

е) средством којим сваки члан посаде може да откључа сва врата која су уобичајено доступна путницима и која путници могу да закључају.

CAT.IDE.A.220 Комплет прве помоћи

а) Авиони морају да имају комплете прве помоћи, у складу са Табелом 1.

Табела 1

Број потребних комплета прве помоћи

Број уграђених путничких седишта	Број потребних комплета прве помоћи
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 или више	6

б) Комплекти прве помоћи морају да буду:

- 1) лако доступни за употребу; и
- 2) редовно допуњавани.

CAT.IDE.A.225 Комплет за хитну медицинску помоћ

а) Авиони са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 30 морају да имају комплет за хитну медицинску помоћ ако је било која тачка планиране руте удаљена више од 60 минута лета, при нормалној брзини крстарења, од аеродрома на коме се може очекивати да је на располагању одговарајућа стручна медицинска помоћ.

б) Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да давање лекова врше само одговарајуће оспособљена лица.

ц) Комплет за хитну медицинску помоћ из става а) мора да буде:

- 1) заштићен од прашине и влаге;
- 2) смештен тако да му се не може неовлашћено приступити; и
- 3) редовно допуњаван.

CAT.IDE.A.230 Кисеоник за прву помоћ

а) Авиони који имају кабину под притиском, а који се користе на висинама изнад 25.000 *ft*, за летове код којих се захтева кабинска посада, морају да имају залихе неразређеног кисеоника за потребе путника којима из физиолошких разлога може бити потребан кисеоник после пада притиска у кабини.

б) Залиха кисеоника из става а) израчунава се тако што се користи просечан проток кисеоника од најмање 3 *l*, при стандардној температури, влажности и притиску по минути, по особи. Ако се кабина налази на висинама које су веће од 8.000 *ft*, али нису веће од 15.000 *ft*, залиха кисеоника мора да буде довољна за остатак лета након пада притиска у кабини за најмање 2% путника који се налазе у кабини, али ни у ком случају за мање од једне особе.

ц) У авиону мора да се налази довољан број разделних јединица, али ни у ком случају мање од две, с механизмом који кабинском особљу омогућава коришћење залиха кисеоника.

д) Опрема за давање кисеоника за прву помоћ мора да омогућава проток до сваког корисника од најмање 4 *l* по минути, при стандардној температури, влажности и притиску.

CAT.IDE.A.235 Додатни кисеоник за авионе чија је кабина под притиском

а) Ако се авиони чија је кабина под притиском користе на висини по притиску изнад 10.000 *ft*, морају да имају опрему за складиштење и довод додатног кисеоника, у складу са Табелом 1.

б) Ако се авиони чија је кабина под притиском користе на висини по притиску изнад 25.000 *ft* морају да имају:

- 1) маске за кисеоник за чланове летачке посаде, погодне за брзу употребу;
- 2) довољан број прикључака и маски или преносних јединица кисеоника са маскама, који су равномерно распоређени у путничкој кабини, како би се осигурала тренутна доступност кисеоника сваком неопходном члану кабинске посаде;
- 3) јединицу за довод кисеоника прикључену на депое са кисеоником, одмах доступну сваком члану кабинске посаде, додатним члановима посаде и лицима која седе на путничким седиштима, без обзира на то где седе; и
- 4) уређај који упозорава летачку посаду о сваком губитку притиска.

ц) У авионима чија је кабина под притиском, којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата после 8. новембра 1998. године и који се користе на висини по притиску изнад 25.000 *ft* или се користе на висини по притиску од 25.000 *ft* или нижој висини, под условима који им не дозвољавају да се за четири минута безбедно спусте на висину од 13.000 *ft*, јединице за довод кисеоника наведене у ставу б) тачка 3) морају да се аутоматски активирају.

д) Укупан број јединица за довод кисеоника и маски из става б) тачка 3) и става ц) мора да буде већи од броја седишта за најмање 10%. Додатни број јединица мора да буде равномерно распоређен у путничкој кабини.

е) Изузетно од става а), количина кисеоника неопходна за чланове кабинске посаде, додатне чланове посаде и путнике, у случају авиона који нису сертифицирани за летење на висини по притиску изнад 25.000 *ft*, може да се умањи на количину кисеоника која је потребна за све време лета на висини по притиску између 10.000 *ft* и 13.000 *ft*, за све неопходне чланове кабинске посаде и за најмање 10% путника, ако се авион може безбедно спустити за четири минута са било које тачке на рути на висину по притиску од 13.000 *ft*.

ф) Неопходна минимална количина кисеоника наведена у Табели 1, ред 1, тачка б) подтачка 1) и ред 2, обухвата потребну количину кисеоника за понирање са сталном брзином снижавања са максималне сертифициране висине на којој авион може да се користи до висине по притиску од 10.000 *ft* за десет минута, а након које следи 20 минута лета на висини по притиску од 10.000 *ft*.

г) Неопходна минимална количина кисеоника, наведена у Табели 1, ред 1, тачка б) подтачка 2), обухвата потребну количину кисеоника за понирање са сталном брзином снижавања са максималне сертифициране висине на којој авион може да се користи до висине по притиску од 10.000 *ft* за десет минута, а након које следи 110 минута лета на висини по притиску од 10.000 *ft*.

х) Неопходна минимална количина кисеоника, наведена у Табели 1, ред 3, обухвата потребну количину кисеоника за понирање са сталном брзином снижавања са максималне сертифициране висине на којој авион може да се користи до висине по притиску од 15.000 *ft* за десет минута.

Табела 1

Неопходна минимална количина кисеоника за авионе чија је кабина под притиском

За снабдевање:	Трајање лета и висина по притиску на којој се налази кабина авиона
1. Лица која седе у пилотској кабини, на седиштима за летачку посаду, која су на дужности	<p>а) Све време лета на висини по притиску преко 13.000 <i>ft</i>.</p> <p>б) Преостали део лета на висини по притиску између 10.000 <i>ft</i> и 13.000 <i>ft</i>, након почетних 30 минута лета на овим висинама, али ни у ком случају мање од:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) количине довољне за 30 минута, за авионе сертифициране за летење на висинама по притиску које не прелазе 25.000 <i>ft</i>; и 2) количине довољне за два сата лета, за авионе сертифициране за летење на висинама по притиску већим од 25.000 <i>ft</i>
2. Неопходних чланова кабинске посаде	<p>а) Све време лета на висини по притиску преко 13.000 <i>ft</i>, али не мање од количине кисеоника потребне за 30 минута лета.</p> <p>б) Све време лета на висини по притиску између 10.000 <i>ft</i> и 13.000 <i>ft</i>, након почетних 30 минута лета на овој висини.</p>

3. 100 % путника *	Све време лета на висинама по притиску преко 15.000 <i>ft</i> , али ни у ком случају мање од количине кисеоника потребне за 10 минута.
4. 30 % путника *	Све време лета на висини по притиску између 14.000 <i>ft</i> и 15.000 <i>ft</i> .
5. 10 % путника *	Преостали део лета на висини по притиску између 10.000 <i>ft</i> и 14.000 <i>ft</i> , након почетних 30 минута лета на овој висини.

* Број путника из Табеле 1 се односи на број укрцаних путника, укључујући лица млађа од 24 месеца.

CAT.IDE.A.240 Додатни кисеоник за авионе са кабином која није под притиском

Ако се авиони са кабином која није под притиском користе на висини по притиску изнад 10.000 *ft* морају да имају опрему за складиштење и довод додатног кисеоника, у складу са Табелом 1.

Табела 1

Неопходна минимална количина кисеоника за авионе са кабином која није под притиском

За снабдевање:	Трајање лета и висина на којој се налази кабина
1. Лица која седе у пилотској кабини, на седиштима за летачку посаду, која су на дужности и за чланове посаде који помажу члановима летачке посаде у вршењу њихових дужности	Све време лета на висини по притиску преко 10.000 <i>ft</i> .
2. Неопходних чланова кабинске посаде	Све време лета на висини по притиску преко 13.000 <i>ft</i> и сваки период дужи од 30 минута на висини по притиску између 10.000 <i>ft</i> и 13.000 <i>ft</i> .
3. Додатних чланова посаде и 100% путника (*)	Све време лета на висини по притиску преко 13.000 <i>ft</i> .
4. 10% путника (*)	Све време лета, након 30 минута на висини по притиску између 10.000 <i>ft</i> и 13.000 <i>ft</i> .

(*)Број путника из Табеле 1 се односи на број укрцаних путника, укључујући лица млађа од 24 месеца.

CAT.IDE.A.245 Заштитна опрема за дисање коју користи посада

а) Авиони чија је кабина под притиском, као и авиони чија кабина није под притиском, а имају максималну сертифицивану масу на полетању (*MCTOM*) већу од 5.700 *kg* или имају максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већи од 19, морају да имају заштитну опрему за дисање (*PBE*) коју користи посада, а која штити очи, нос и уста и најмање 15 минута обезбеђује:

- 1) кисеоник сваком члану летачке посаде на дужности у пилотској кабини;
- 2) гас за дисање за неопходне чланове кабинске посаде у непосредној близини њиховог додељеног места; и
- 3) гас за дисање из преносиве заштитне опреме за дисање (*PBE*) за једног члана летачке посаде, у непосредној близини његовог додељеног места, за авионе са вишечланом летачком посадом који немају кабинску посаду.

б) Заштитна опрема за дисање (*PBE*) коју користи летачка посада мора да буде уграђена у пилотску кабину и да буде доступна за тренутну употребу од стране сваког неопходног члана летачке посаде када се он налази на свом радном месту.

ц) Заштитна опрема за дисање (*PBE*) коју користи кабинска посада мора да буде уграђена у непосредној близини радног места неопходног члана кабинске посаде.

д) Авиони морају да имају додатну преносиву заштитну опрему за дисање (*PBE*), смештену уз апарат за гашење пожара који је наведен у CAT.IDE.A.250 или поред улаза у одељак за смештај терета, ако је апарат за гашење пожара смештен у том одељку.

е) Употреба заштитне опреме за дисање (*PBE*) не сме да омета коришћење комуникационих средстава наведених у CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 и CAT.IDE.A.330.

CAT.IDE.A.250 Ручни апарати за гашење пожара

а) У пилотској кабини авиона мора да се налази најмање један ручни апарат за гашење пожара.

б) Најмање један ручни апарат за гашење пожара мора да се налази или да буде лако доступан за коришћење у сваком бифеу изван главне путничке кабине.

ц) Најмање један ручни апарат за гашење пожара мора да буде доступан за употребу у сваком одељку класе А или класе Б за смештај робе или пртљага или у сваком одељку класе Е за смештај робе, који је доступан члановима посаде у току лета.

д) Врста и количина средстава за гашење пожара за неопходне апарате за гашење пожара мора да буде примерена врсти ватре која се може појавити у одељку у којем се предвиђа коришћење апарата за гашење и мора, у највећој мери, да умањи опасност од концентрације отровних гасова у одељцима у којима се налазе лица.

е) Авиони морају да имају најмање онај број ручних апарата за гашење пожара који је наведен у Табели 1, а који су лако доступни за употребу у свакој путничкој кабини.

Табела 1
Број ручних апарата за гашење пожара

Максимални број расположивих путничких седишта (<i>MOPSC</i>)	Број апарата за гашење пожара
7-30	1
31-60	2
61-200	3
201-300	4
301-400	5
401-500	6
501-600	7
601 или више	8

CAT.IDE.A.255 Секира и гвоздена полуга

а) Авиони са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 5.700 kg или са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет, морају да имају најмање једну секиру или гвоздену полугу у пилотској кабини.

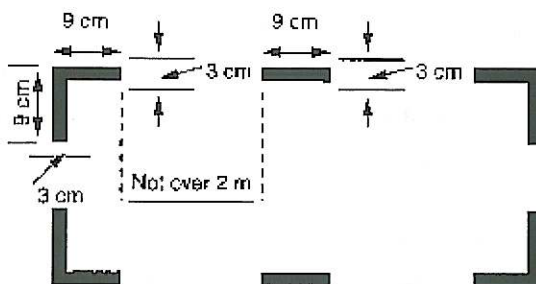
б) Авиони са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 200 морају да имају додатну секиру или гвоздену полугу у задњем бифеу или у његовој близини.

ц) Секире и гвоздене полуге у путничкој кабини не смеју да буду видљиве путницима.

CAT.IDE.A.260 Означавање места за продор

Ако су на трупку авиона означена места погодна за продор спасилачких екипа у авион у случају опасности, она се морају обележити на начин приказан на слици 1.

Слика 1
Означавање места за продор



CAT.IDE.A.265 Средства за евакуацију у случају опасности

а) Авиони са излазима за путнике у случају опасности, чији се праг налази на висини већој од 1,83 *m* (6 *ft*) од земље, морају да на сваком таквом излазу буду опремљени средством које омогућава путницима и посади да се безбедно спусте на земљу у случају опасности.

б) Изузетно од става а), таква средства нису неопходна за излазе преко крила ако се предвиђено место на структури авиона, на коме се завршава пут за излаз у случају опасности, налази на висини која је мања од 1,83 *m* (6 *ft*) од земље, када се авион налази на земљи са извученим стајним трапом и закрилцима у положају за полетање или слетање, у зависности од тога који је положај закрилаца на већој висини од земље.

ц) Авиони који морају да имају посебан излаз за летачку посаду у случају опасности, са најнижом тачком излаза на висини већој од 1,83 *m* (6 *ft*) од земље, морају да имају средство које служи као помоћ летачкој посади да се безбедно спусти на земљу у случају опасности.

д) Висина наведена у ставу а) или ставу ц) мери се:

- 1) са извученим стајним трапом; и
- 2) ако је реч о авионима са потврдом о типу која је издата након 31. марта 2000. године, после лома или немогућности извлачења једне или више ногу стајног трапа.

CAT.IDE.A.270 Мегафони

Авиони са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 60 и са најмање једним укрцаним путником морају да имају следећи број преносивих мегафона који се напајају из батерије, а који су лако доступни члановима посаде током евакуације у случају опасности:

а) за сваку путничку кабину:

Табела 1
Број мегафона

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

б) најмање једним мегафоном, за авионе који имају више путничких кабина, у свим случајевима када је укупни број путничких седишта већи од 60.

CAT.IDE.A.275 Светла и ознаке за случај опасности

а) Авиони са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет морају да имају светло за случај опасности које има засебан извор напајања електричном енергијом, како би се олакшала евакуација из авиона.

б) Код авиона са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 19, светло за случај опасности из става а) чине:

- 1) извори општег осветљења кабине;
- 2) унутрашње осветљење које се налази на поду, у непосредној близини излаза за случај опасности;
- 3) светлеће ознаке излаза за случај опасности и знаци за лоцирање излаза;
- 4) спољно осветљење на свим излазима за случај опасности који се налазе на крилима и на излазима на којима су неопходна средства са спуштање путника, ако је реч о авионима који се користе ноћу, а за које је захтев за издавање потврде о типу или другог одговарајућег документа поднет пре 1. маја 1972. године;
- 5) спољно осветљење на свим излазима за случај опасности, ако је реч о авионима који се користе ноћу, а за које је захтев за издавање потврде о типу или другог одговарајућег документа поднет после 30. априла 1972. године; и
- б) систем означавања пута за евакуацију, који се налази у путничкој кабини, ако је реч о авионима за које је потврда о типу први пут издата 31. децембра 1957. године или касније.
- ц) Код авиона са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) 19 или мање, за које је потврда о типу издата на основу правила пловидбености прописаних од стране Агенције, осветљење излаза за случај опасности наведено у ставу а) мора да обухвати и опрему наведену у ставу б) тач. 1) - 3).
- д) Код авиона са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) 19 или мање, а за које потврда о типу није издата на основу правила пловидбености прописаних од стране Агенције, осветљење излаза за случај опасности наведено у ставу а) мора да обухвати опрему наведену у ставу б) тачка 1).
- е) Авиони са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) девет или мање, морају да имају извор општег осветљења кабине, како би се олакшала евакуација из авиона.

CAT.IDE.A.280 Предајник за одређивање места несреће (*ELT*)

- а) Авиони са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 19 морају да имају најмање:
 - 1) два предајника за одређивање места несреће (*ELT*), од којих један мора да буде аутоматски, у случају авиона којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата после 1. јула 2008. године; или
 - 2) један аутоматски предајник за одређивање места несреће (*ELT*) или два предајника било ког типа, у случају авиона којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. јула 2008. године или пре тог датума.
- б) Авиони са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) 19 или мање, морају да имају најмање:
 - 1) један аутоматски предајник за одређивање места несреће (*ELT*), у случају авиона којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата после 1. јула 2008. године; или
 - 2) један предајник за одређивање места несреће (*ELT*) било ког типа, у случају авиона којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. јула 2008. године или пре тог датума.
- ц) Сваки тип предајника за одређивање места несреће (*ELT*) мора да има могућност да непрекидно шаље сигнал на фреквенцији 121.5 MHz и 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Лет изнад воде

- а) Следећи авиони морају да имају прслук за спасавање за свако лице у авиону или сличну опрему за плутање за свако лице у авиону млађе од 24 месеца, који су смештени тако да буду лако доступни са седишта или лежаја лица за које су намењени:
 - 1) авиони намењени за слетање на копно, а који лете изнад воде на удаљености већој од 50 NM од копна или који полећу или слећу на аеродром чија се прилазна или одлазна путања налази изнад воде тако да постоји могућност слетања на воду; и
 - 2) хидроавиони који лете изнад воде.
- б) Прслук за спасавање или слична индивидуална опрема за плутање мора да има електрично осветљење, ради лакшег уочавања лица.
- ц) Хидроавиони који лете изнад воде морају да имају:
 - 1) сидро и осталу опрему неопходну да би се олакшало привезивање, сидрење или

маневрисање хидроавиона на води, која је прикладна величини, тежини и карактеристикама авиона; и

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

д) Авиони који лете изнад воде на удаљености од копна које је погодно за принудно слетање, која је већа од оне која одговара:

1) растојању које авион прелети за 120 минута при брзини крстарења или 400 NM, у зависности од тога шта је мање, за авионе који могу да наставе лет до аеродрома са отказом критичног мотора, са било које тачке на рути или планираног скретања са руте; или

2) за све остале авионе, растојању које авион прелети за 30 минута при брзини крстарења или 100 NM, у зависности од тога шта је мање,

морају да имају опрему наведену у ставу е).

е) Авиони који испуњавају услове наведене у ставу д) морају да имају следећу опрему:

1) довољно чамаца за спасавање за сва лица у авиону, који су смештени тако да се могу лако користити у случају опасности и који морају да буду одговарајуће величине да приме све преживеле у случају губитка једног од чамаца највећег капацитета;

2) светло за одређивање положаја преживелих у сваком чамцу за спасавање;

3) опрему за спасавање са средством за одржавање у животу, примерену врсти лета; и

4) најмање два предајника за одређивање места несреће (ELT(S)).

CAT.IDE.A.305 Опрема за преживљавање

а) Авиони који лете изнад подручја у којима је трагање и спасавање изузетно отежано, морају да имају:

1) опрему која емитује сигнал у случају опасности;

2) најмање један предајник за одређивање места несреће (ELT(S)); и

3) додатну опрему за преживљавање за руту на којој се лети, узимајући у обзир број лица у авиону.

б) Додатна опрема за преживљавање која је наведена у ставу а) тачка 3) није неопходна ако авион:

1) остаје на растојању од подручја у коме трагање и спасавање није изузетно отежано, а које одговара:

(i) растојању које авион прелети за 120 минута, при брзини крстарења са отказом једног мотора (OEI) - за авионе који могу да наставе лет до аеродрома са отказом критичног мотора, са било које тачке руте или планираног скретања са руте; или

(ii) растојању које авион прелети за 30 минута при брзини крстарења, за све остале авионе;

2) остаје на растојању од подручја на коме се може обавити принудно слетање, које није веће од растојања које одговара лету од 90 минута при брзини крстарења, за авионе који су сертификовани у складу са применљивим стандардима пловидбености.

CAT.IDE.A.325 Слушалице

а) Авиони морају да имају слушалице са уграђеним микрофоном или микрофоном који се носи око врата или другим одговарајућим уређајем, за сваког члана летачке посаде на њиховом месту у пилотској кабини.

б) Авиони који лете по правилима за инструментално летење (IFR) или ноћу морају да на панелу за мануелну контролу висине и нагиба авиона имају тастер за активирање предајника, за сваког члана летачке посаде.

CAT.IDE.A.330 Радио-комуникациона опрема

а) Авиони морају да имају радио-комуникациону опрему у складу са применљивим захтевима ваздушног простора.

б) Радио-комуникациона опрема мора да омогућава комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121.5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Панел са аудио селектором

Авиони који лете по правилима за инструментално летење (*IFR*) морају да имају панел са аудио селектором који може да користи сваки члан летачке посаде са свог места.

CAT.IDE.A.340 Радио-опрема за летове који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*) на рутама по којима се лети према визуелним оријентирима на земљи

Авиони који лете по правилима за визуелно летење (*VFR*) на рутама по којима се лети према визуелним оријентирима на земљи, морају да имају радио-комуникациону опрему која у уобичајеним условима простирања радио-сигнала мора да омогућава:

- а) комуникацију са одговарајућим станицама на земљи;
- б) комуникацију са одговарајућим станицама за контролу лета из било које тачке у контролисаном ваздушном простору у коме су летови предвиђени; и
- ц) примање метеоролошких информација.

CAT.IDE.A.345 Комуникациона и навигациона опрема за летове који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*) или по правилима за визуелно летење (*VFR*) на рутама на којима не може да се лети према визуелним оријентирима на земљи

а) Авиони који лете по правилима за инструментално летење (*IFR*) или по правилима за визуелно летење (*VFR*) на рутама на којима не може да се лети према визуелним оријентирима на земљи морају да имају радио-комуникациону и навигациону опрему, у складу са применљивим захтевима ваздушног простора.

б) Радио-комуникациону опрему чине најмање два независна радио-комуникациона система, неопходна у уобичајеним околностима за комуникацију са одговарајућим станицама на земљи, са било које тачке на рути, укључујући и скретање са руте.

ц) Изузетно од става б), авиони који лете на кратким летовима у ваздушном простору Северног Атлантика по спецификацијама о минималним навигационим перформансама (*NAT MNPS*), али који не прелећу Северни Атлантук, морају да имају најмање један комуникациони систем великог домета ако су за тај ваздушни простор објављене другачије процедуре.

д) Авиони морају да имају довољну навигациону опрему како би се обезбедило да у случају отказа једног дела опреме, у било којој фази лета, преостали део опреме омогућава безбедну навигацију у складу са планом лета.

е) Авиони који се користе на летовима код којих се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*) морају да имају одговарајућу опрему која омогућава навођење до одређене тачке од које се обавља визуелно слетање за сваки аеродром на који се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*) и за сваки одређени алтернативни аеродром.

CAT.IDE.A.350 Транспондер

Авиони морају да имају транспондер секундарног надзорног радара (*SSR*) за извештавање о висини по притиску и другој карактеристици секундарног надзорног радара (*SSR*) која је неопходна за руту на којој се лети.

CAT.IDE.A.355 Управљање електронским подацима за навигацију

а) Оператер је дужан да користи искључиво производе електронских података за навигацију који подржавају рад навигационог софтвера и испуњавају стандарде о целовитости података, који одговарају намераваном коришћењу.

б) Ако производи електронских података за навигацију подржавају рад навигационог софтвера неопходног за лет за који је потребно одобрење наведено у Анексу V (Део – *SPA*), оператер је дужан да докаже надлежној власти да примењени процес и добијени подаци испуњавају стандарде о целовитости података који одговарају намераваном коришћењу.

ц) Оператер је дужан да стално прати целовитост примењеног процеса и података, непосредно или пратећи усклађеност пружалаца услуга, као трећих лица.

д) Оператер је дужан да обезбеди правовремени унос и слање важећих и непромењених електронских података за навигацију свим авионима којима су ти подаци неопходни.

ОДЕЉАК 2 Хеликоптери

CAT.IDE.H.100 Инструменти и опрема - опште одредбе

а) Инструменти и опрема који се захтевају у овој глави морају да буду одобрени у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012, изузев следећих ставки:

- 1) резервних осигурача;
- 2) преносивих батеријских лампи;
- 3) прецизног мерача времена;
- 4) држача карте;
- 5) комплета прве помоћи;
- 6) мегафона;
- 7) опреме за преживљавање и сигнализацију;
- 8) сидра за море и опреме за привезивање; и
- 9) сигурносних појасева за децу.

б) Инструменти и опрема који се не захтевају у овој глави, нити морају да буду одобрени у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012, ако се налазе у хеликоптеру у току лета морају да испуњавају следеће услове:

- 1) летачка посада не сме да користи податке који се читавају са ових инструмената, опреме или њихових додатака у циљу испуњавања захтева из Анекса I Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 или захтева садржаних у CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 и CAT.IDE.H.345; и
- 2) инструменти и опрема не смеју да утичу на пловидбеност хеликоптера, чак и у случају њиховог отказа или кvara.

ц) Ако опрему користи један члан летачке посаде док седи на свом месту у току лета, мора да буде омогућена њена лака употреба са тог места. Ако се захтева да исту опрему користи више чланова летачке посаде, та опрема мора да буде уграђена тако да се може лако употребити са сваког места са којег је предвиђена њена употреба.

д) Инструменти које може да користи сваки члан летачке посаде морају да буду постављени тако да дозвољавају члану летачке посаде да може са свог места лако да види њихове показатеље, уз најмање могуће скретање од положаја и правца гледања у односу на смер лета.

е) Сва захтевана опрема за случај опасности мора да буде лако доступна за тренутну употребу.

CAT.IDE.H.105 Минимална опрема за лет

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

- а) ако се хеликоптер користи у складу са листом минималне опреме (*MEL*) оператера; или
- б) ако је оператер прибавио одобрење надлежне власти да користи хеликоптер у оквиру главне листе минималне опреме (*MMEL*).

CAT.IDE.H.115 Оперативна светла

а) Хеликоптери који се користе дању, по правилима за визуално летење (*VFR*), морају да имају систем светала за спречавање судара.

б) Хеликоптери који се користе ноћу или по правилима за инструментално летење морају, поред опреме наведене у ставу а), да буду додатно опремљени са:

- 1) расветом која се напаја из електричног система хеликоптера како би се обезбедило одговарајуће осветљење свих инструмената и опреме неопходне за безбедно коришћење хеликоптера;
- 2) расветом која се напаја из електричног система хеликоптера како би се обезбедило осветљење одељака за смештај путника;
- 3) независном преносивом батеријском лампом за сваког захтеваног члана посаде, која је лако доступна са места на коме седи;
- 4) навигационим/позиционим светлима;

- 5) два светла за слетање, од којих је најмање једно подесиво у току лета, како би се осветлило тло испред и испод хеликоптера и тло са обе стране хеликоптера; и
- б) светлима која су у складу са међународним прописима за спречавање судара на мору, ако је у питању амфибија.

CAT.IDE.H.125 Коришћење хеликоптера дању, по правилима за визуелно летење (VFR) - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

а) Хеликоптери који се користе дању, по правилима за визуелно летење (VFR), морају да имају следећу опрему доступну са пилотског седишта:

1) уређај за мерење и приказ:

- (i) магнетног правца;
- (ii) времена у сатима, минутима и секундама;
- (iii) висине по притиску;
- (iv) индициране брзине;
- (v) вертикалне брзине;
- (vi) клизања;
- (vii) спољне температуре;

2) уређај који указује када захтевани летачки инструменти нису одговарајуће напајани електричном енергијом.

б) Ако се за обављање лета захтевају два пилота, тада другом пилоту морају да буду доступни додатни одвојени инструменти за приказ:

- 1) висине по притиску;
- 2) индициране брзине;
- 3) вертикалне брзине; и
- 4) клизања.

ц) Хеликоптери са максималном сертифицикованом масом на полетању (MCTOM) већом од 3.175 kg или сваки хеликоптер који се користи изнад воде, без копна на видику, или када је видљивост мања од 1.500 m, морају да имају средства за мерење и приказ:

- 1) уздужног положаја; и
- 2) смера.

д) У хеликоптерима са максималном сертифицикованом масом на полетању (MCTOM) већом од 3.175 kg или са максималним бројем расположивих путничких седишта (MOPSC) већим од девет мора да се налази уређај за спречавање квара система за показивање брзине услед кондензације или залеђивања.

CAT.IDE.H.130 Коришћење хеликоптера ноћу или по правилима за инструментално летење (IFR) - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

Хеликоптери који се користе по правилима за визуелно летење (VFR) ноћу или по правилима за инструментално летење (IFR) морају да имају следећу опрему доступну са места пилота:

а) уређај за мерење и приказ:

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

б) два уређаја за мерење и приказ висине по притиску. У случају хеликоптера којима управља један пилот, ноћу, по правилима за визуелно летење, један уређај за мерење висине по притиску може да буде замењен радио-висиномером;

ц) уређај који указује када захтевани летачки инструменти нису одговарајуће напајани електричном енергијом;

д) средство за спречавање квара система за показивање брзине услед кондензације и залеђивања, који је наведен у ставу а) тачка 3) и ставу х) тачка 2);

е) средство за упозоравање летачке посаде о квару уређаја који су наведени у ставу д) за хеликоптере:

- 1) којима је појединачна потврда о пловидбености издата 1. августа 1999. године или касније; или
- 2) којима је појединачна потврда о пловидбености издата пре 1. августа 1999. године, а имају максималну сертификовану масу на полетању (*МСТОМ*) већу од 3.175 kg и максимални број расположивих путничких седишта (*МОРС*) већи од девет;

ф) резервни уређај за мерење и приказ уздужног положаја:

- 1) који се непрекидно напаја у току уобичајеног коришћења и који се, у случају потпуног отказа нормалног електричног система, напаја из независног извора електричне енергије, одвојеног од нормалног електричног система;
- 2) који ради независно од сваког другог средства за мерење и приказивање уздужног положаја;
- 3) који може да се користи са сваког пилотског места;
- 4) који се аутоматски укључује након потпуног отказа уобичајеног електричног система;
- 5) који осигурава поуздан рад од најмање 30 минута или током времена које је потребно за летење до одговарајућег алтернативног места за слетање, када се користи изнад непогодног терена или изнад воде, у зависности које време је дуже, након потпуног отказа уобичајеног електричног система, узимајући у обзир и остала оптерећења система напајања који се користи у случају опасности и оперативне поступке;
- 6) који је одговарајуће осветљен током свих фаза коришћења; и
- 7) који је повезан са уређајем који упозорава летачку посаду да се напајање врши из унапред одређеног извора напајања, укључујући и упозорење да се напаја из система напајања који се користи у случају опасности;

г) резервни извор статичког притиска за уређај за мерење висине, брзине лета и вертикалне брзине;

х) ако су за лет хеликоптера потребна два пилота, засебни уређај који другом пилоту показује:

- 1) висину по притиску;
- 2) индицирану брзину;
- 3) вертикалну брзину;
- 4) клизање;
- 5) уздужни положај; и
- 6) стабилизовани смер;

и) држач карте који се налази на месту које омогућава лако читавање карте и на којем се она може осветлити у случају коришћења ноћу, за лет који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*).

CAT.IDE.H.135 Додатна опрема за хеликоптере са једним пилотом који се користе по правилима за инструментално летење (*IFR*)

Хеликоптери са једним пилотом, који се користе по правилима за инструментално летење (*IFR*), морају да имају аутопилота којим се, као минимум, одржавају висина и смер.

CAT.IDE.H.145 Радио-висиномери

а) Хеликоптери који лете изнад воде морају да имају радио-висиномер који може да емитује звучно упозорење испод унапред одређене висине и визуелно упозорење на висини коју одабере пилот, ако се лет обавља:

- 1) без копна на видику;
- 2) при видљивости мањој од 1.500 m;
- 3) ноћу; или
- 4) на растојању од копна које одговара лету у трајању од три минута при нормалној брзини крстарења.

CAT.IDE.H.160 Опрема хеликоптера за уочавање временских услова

Хеликоптери са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет, ако се користе ноћу или по правилима за инструментално летење (*IFR*), морају да имају опрему за уочавање временских услова ако актуелни метеоролошки извештаји указују да се на рути може очекивати појава олује са грмљавином и други потенцијално опасни временски услови, који се могу уочити помоћу ове опреме.

CAT.IDE.H.165 Додатна опрема за летове који се обављају ноћу, у условима залеђивања

а) Хеликоптери који се користе ноћу, у очекиваним или стварним условима залеђивања, морају да имају опрему за осветљавање или откривање наслага леда.

б) Опрема за осветљавање наслага леда не сме да изазива одсјај или рефлексију који могу да умање способност посаде за обављање њихових дужности.

CAT.IDE.H.170 Систем интерфона за чланове летачке посаде

Хеликоптери са вишечланом летачком посадом морају да имају систем интерфона за чланове летачке посаде, укључујући слушалице и микрофоне за сваког члана летачке посаде.

CAT.IDE.H.175 Систем интерфона за чланове посаде

Хеликоптери морају да имају систем интерфона за чланове посаде када се у њима, поред летачке посаде, налазе и други чланови посаде.

CAT.IDE.H.180 Систем за обавештавање путника

а) Хеликоптери са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет морају да имају систем за обавештавање путника, осим у случајевима наведеним у ставу б).

б) Изузетно од става а), хеликоптери са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет, али мањим од 20, изузети су обавезе да имају систем за обавештавање путника:

- 1) ако је хеликоптер пројектован тако да нема преграду између пилота и путника; и
- 2) ако оператер може да покаже да се током лета глас пилота јасно и разумљиво чује на свим путничким седиштима.

CAT.IDE.H.185 Уређај за снимање звука у пилотској кабини

а) Следећи типови хеликоптера морају да имају уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*):

- 1) хеликоптери са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 7.000 kg; и
- 2) хеликоптери са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 3.175 kg, којима је прва индивидуална потврда о пловидбености издата 1. јануара 1987. године или касније.

б) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) мора да чува снимљене податке најмање:

- 1) последња два сата, за хеликоптере наведене у ставу а) тачка 1) и ставу а) тачка 2) ако им је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. јануара 2016. године или касније;
- 2) последњих сат времена, за хеликоптере наведене у ставу а) тачка 1), ако им је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. августа 1999. године или после тог датума, али не касније од 1. јануара 2016. године;
- 3) последњих 30 минута, за хеликоптере наведене у ставу а) тачка 1), ако им је прва појединачна потврда о пловидбености издата пре 1. августа 1999. године; или
- 4) последњих 30 минута, за хеликоптере наведене у ставу а) тачка 2), ако им је прва појединачна потврда о пловидбености издата пре 1. јануара 2016. године.

ц) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) уз време снимања бележи и:

- 1) гласовну комуникацију у пилотској кабини послату или примљену радио-везом;
- 2) гласовну комуникацију чланова летачке посаде преко система интерфона и система за

обавештавање путника, ако је уграђен;

3) звуке из пилотске кабине, непрекидно, укључујући:

(i) за хеликоптере којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. августа 1999. године или касније, звучне сигнале примљене из микрофона сваког члана посаде;

(ii) за хеликоптере којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата пре 1. августа 1999. године, звучне сигнале примљене из микрофона сваког члана посаде, када је то могуће;

4) глас или звучни сигнал идентификације навигационог или прилазног средства, који је добијен из слушалица или звучника.

д) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) започиње снимање пре него што се хеликоптер покрене сопственим погоном и снима до краја лета, када хеликоптер престане да се креће сопственим погоном.

е) Поред наведеног у ставу д), за хеликоптере из става а) тачка 2) којима је појединачна потврда о пловидбености издата 1. августа 1999. године или касније:

1) уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) аутоматски започиње снимање пре него што се хеликоптер покрене сопственим погоном и снима до краја лета, када хеликоптер више није у могућности да се покреће сопственим погоном; и

2) у зависности од могућности напајања електричном енергијом, уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) започиње снимање што је пре могуће, већ у току провере пилотске кабине пре почетка рада мотора на почетку лета и снима све до завршне провере пилотске кабине на крају лета, по престанку рада мотора.

ф) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) садржи направу која помаже његовом проналажењу у води.

CAT.IDE.H.190 Уређај за снимање података о лету

а) Следећи хеликоптери морају да имају уређај за снимање података о лету (*FDR*) који примењује дигиталну методу снимања и чувања података и који има могућност брзе претраге података из меморије:

1) хеликоптери са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 3.175 kg, којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. августа 1999. године или касније;

2) хеликоптери са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 7.000 kg, или са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет, којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. јануара 1989. године или после тог датума, али пре 1. августа 1999. године.

б) Уређај за снимање података о лету (*FDR*) снима параметре неопходне за тачно утврђивање:

1) путање лета, брзине, уздужног положаја, снаге мотора, конфигурације и оперативних карактеристика и мора да има могућност да чува снимљене податке најмање последњих десет сати, за хеликоптере наведене у ставу а) тачка 1) којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. јануара 2016. године или касније;

2) путање лета, брзине, уздужног положаја, снаге мотора, оперативних карактеристика и мора да има могућност да чува снимљене податке најмање последњих осам сати, за хеликоптере наведене у ставу а) тачка 1), којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата пре 1. јануара 2016. године; или

3) путање лета, брзине, уздужног положаја, снаге мотора, оперативних карактеристика и мора да има могућност да чува снимљене податке најмање последњих пет сати, за хеликоптере наведене у ставу а) тачка 2).

ц) Подаци се добијају из извора у хеликоптеру који омогућавају прецизну повезаност са информацијама које су приказане летачкој посади.

д) Уређај за снимање података о лету (*FDR*) аутоматски започиње снимање података пре него што се хеликоптер покрене сопственим погоном и аутоматски престаје са снимањем када хеликоптер престане да има могућност да се креће сопственим погоном.

е) Уређај за снимање података о лету (*FDR*) садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води.

CAT.IDE.H.195 Снимање података са везе за пренос података

а) Хеликоптери којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 8. априла 2014. године или касније, који имају могућност комуникације преко везе за пренос података и који морају да имају уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) морају да, када је то могуће, на том уређају снимају:

- 1) примљене и предате поруке размењене преко везе за пренос података између пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и хеликоптера, укључујући поруке које се односе на:
 - (i) успостављање везе преко везе за пренос података;
 - (ii) комуникацију између контролора и пилота;
 - (iii) циљано праћење;
 - (iv) податке о лету;
 - (v) праћење преноса из ваздухоплова, колико је то могуће с обзиром на структуру система;
 - (vi) оперативне контролне податке ваздухоплова, колико је то могуће с обзиром на структуру система; и
 - (vii) графички приказ, колико је то могуће с обзиром на структуру система;
- 2) податке који омогућавају везу са било којим другим евиденцијама које су повезане са комуникацијом оствареном преко везе за пренос података и које се чувају ван хеликоптера; и
- 3) податке о времену и приоритету порука послатих и примљених преко везе за пренос података, узимајући у обзир структуру система.

б) Уређај за снимање мора да користи дигитални метод снимања и чувања података и информација, као и метод брзог претраживања тих података. Метод снимања мора да омогућава упоређивање података са подацима који су снимљени на земљи.

ц) Уређај за снимање мора да чува снимљене податке најмање онолико времена колико је прописано у CAT.IDE.H.185 за уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*).

д) Уређај мора да садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води.

е) Захтеви који се примењују на почетак и престанак рада уређаја за снимање су идентични захтевима који се примењују на почетак и престанак рада уређаја за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) који су наведени у CAT.IDE.H. 185 ст. д) и е).

CAT.IDE.H.200 Комбиновани уређај за снимање података о лету и звука у пилотској кабини

Испуњење захтева о уређајима за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) и снимање података о лету (*FDR*) може да се постигне једним комбинованим уређајем за снимање.

CAT.IDE.H.205 Седишта, сигурности појасеви на седиштима, системи за везивање и сигурносни појасеви за децу

а) Хеликоптери морају да имају:

- 1) седиште или лежај за свако лице у хеликоптеру старосног узраста од 24 месеца или више;
 - 2) сигурносни појас на сваком путничком седишту и појасеви за сваки лежај;
 - 3) за хеликоптере којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. августа 1999. године или касније, сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела на сваком путничком седишту за сваког путника старосног узраста од 24 месеца или више;
 - 4) сигурносне појасеви за децу (*CRD*) за свако лице у хеликоптеру млађе од 24 месеца;
 - 5) сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела који садржи нараву која аутоматски задржава горњи део тела у случају наглог кочења, за свако седиште намењено члановима летачке посаде; и
 - 6) сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела на седиштима која су предвиђена за седење минималног броја чланова кабинске посаде.
- б) Сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела мора да има:
- 1) само једну тачку отпуштања; и

- 2) на седиштима за летачку посаду и на седиштима која су предвиђена за седење минималног броја чланова кабинске посаде - два коса рамена појаса и сигурносни појас који се могу користити засебно.

CAT.IDE.H.210 Ознака за обавезно везивање сигурносног појаса и ознака забране пушења

Хеликоптери у којима сва путничка седишта нису видљива са седишта на којима седи летачка посада морају да имају средство којим се путницима и члановима кабинске посаде указује на обавезу везивања сигурносних појасева и на забрану пушења.

CAT.IDE.H.220 Комплекти прве помоћи

- а) Хеликоптери морају да имају најмање један комплект прве помоћи.
 б) Комплекти прве помоћи морају да буду:
 1) лако доступни за употребу; и
 2) редовно допуњавани.

CAT.IDE.H.240 Додатни кисеоник за хеликоптере са кабином која није под притиском

Ако се хеликоптери са кабином која није под притиском користе на висини по притиску изнад 10.000 *ft*, морају да имају опрему којом се обезбеђује складиштење и довод кисеоника, у складу са следећим табелама.

Табела 1

Неопходна минимална количина кисеоника за сложене хеликоптере чија кабина није под притиском

За снабдевање	Трајање лета и висина на којој се налази кабина
1) Лица која седе у пилотској кабини, на седиштима за летачку посаду, која су на дужности и за чланове посаде који помажу члановима летачке посаде у вршењу њихових дужности	Све време лета на висини по притиску преко 10.000 <i>ft</i> .
2) Неопходних чланова кабинске посаде	Све време лета на висини по притиску преко 13.000 <i>ft</i> и сваки период дужи од 30 минута на висини по притиску између 10.000 <i>ft</i> и 13.000 <i>ft</i> .
3) Додатних чланова посаде и 100% путника (*)	Све време лета на висини по притиску преко 13.000 <i>ft</i> .
4) 10% путника (*)	Све време лета, након 30 минута на висини по притиску између 10.000 <i>ft</i> и 13.000 <i>ft</i> .

(*) Број путника из Табеле 1 означава број укrcаних путника, укључујући лица млађа од 24 месеца.

Табела 2

Неопходна минимална количина кисеоника за хеликоптере који нису сложени и чија кабина није под притиском

За снабдевање	Трајање лета и висина на којој се налази кабина
1) Лица која седе у пилотској кабини, на седиштима за летачку посаду, која су на дужности, за чланове посаде који помажу члановима летачке посаде у вршењу њихових дужности и за неопходне чланове кабинске посаде	Све време лета на висини по притиску преко 13.000 <i>ft</i> и сваки период дужи од 30 минута на висини по притиску између 10.000 <i>ft</i> и 13.000 <i>ft</i> .

2) Додатних чланова посаде и 100% путника (*)	Све време лета на висини по притиску преко 13.000 <i>ft</i> .
3) 10% путника (*)	Све време лета, након 30 минута на висини по притиску између 10.000 <i>ft</i> и 13.000 <i>ft</i> .

(*) Број путника из Табеле 2 означава број укрцаних путника, укључујући лица млађа од 24 месеца.

CAT.IDE.H.250 Ручни апарати за гашење пожара

а) У пилотској кабини хеликоптера мора да се налази најмање један ручни апарат за гашење пожара.

б) Најмање један ручни апарат за гашење пожара мора да се налази или да буде лако доступан за коришћење у сваком бифеу изван главне кабине за смештај путника.

ц) Најмање један ручни апарат за гашење пожара мора да буде доступан за употребу у сваком одељку за смештај робе, који је доступан члановима посаде у току лета.

д) Врста и количина средстава за гашење пожара у неопходним апаратима за гашење пожара мора да буде примерена врсти ватре која се може појавити у одељку у којем се предвиђа коришћење апарата за гашење и мора, у највећој мери, да умањи опасност од концентрације отровних гасова у одељцима у којима се налазе лица.

е) У хеликоптеру се мора налазити најмање онај број ручних апарата за гашење пожара који је наведен у Табели 1, а који су лако доступни за употребу у сваком одељку за смештај путника.

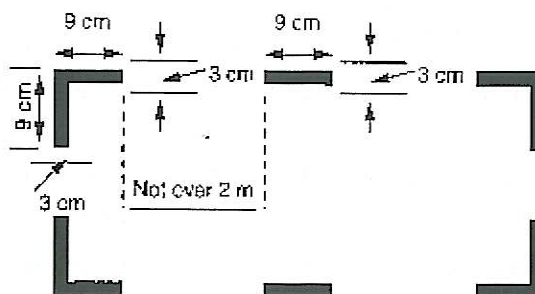
Табела 1
Број ручних апарата за гашење пожара

Максимални број расположивих путничких седишта (<i>MOPSC</i>)	Број апарата за гашење пожара
7-30	1
31-60	2
61-200	3

CAT.IDE.H.260 Означавање места за продор

Ако су на труп хеликоптера означена места погодна за продор спасилачких екипа у хеликоптер у случају опасности, она морају да се обележе на начин приказан на слици 1.

Слика 1
Означавање места за продор



CAT.IDE.H.270 Мегафони

Хеликоптери са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 19 морају да имају један преносиви мегафон који се напаја из батерије, који је лако доступан члановима посаде током евакуације у случају опасности.

CAT.IDE.H.275 Светла и ознаке за случај опасности

а) Хеликоптери са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 19 морају да имају:

- 1) светло за случај опасности, које има засебан извор напајања електричном енергијом, како би се обезбедило опште осветљење кабине и олакшала евакуација из хеликоптера; и
- 2) светлеће ознаке излаза за случај опасности и знаке за лоцирање излаза, видљиве по дневној светлости и у мраку.

б) Хеликоптери морају да имају ознаке излаза за случај опасности, видљиве по дневној светлости и у мраку, ако се користе:

- 1) у перформансама класе 1 или 2 на летовима изнад воде, на растојању од копна које одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења; или
- 2) у перформансама класе 3 на летовима изнад воде, на растојању које одговара лету дужем од три минута при нормалној брзини крстарења.

CAT.IDE.H.280 Предајник за одређивање места несреће (*ELT*)

а) Хеликоптери морају да имају најмање један аутоматски предајник за одређивање места несреће (*ELT*).

б) Хеликоптери који лете у перформансама класе 1 или 2, који се користе за активности ван копна, на летовима изнад воде у непогодној средини и на удаљености од копна које одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења, морају да имају предајник за одређивање места несреће који се аутоматски активира (*ELT(AD)*).

ц) Сваки тип предајника за одређивање места несреће (*ELT*) мора да има могућност да непрекидно шаље сигнал на фреквенцији 121.5 MHz и 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Прслуци за спасавање

а) Хеликоптери морају да имају прслук за спасавање за свако лице у хеликоптеру или сличну опрему за плутање за свако лице у хеликоптеру млађе од 24 месеца, који су смештени тако да буду лако доступни са седишта или лежача лица коме су намењени, ако се хеликоптер користи:

- 1) у перформансама класе 1 или 2, на летовима изнад воде, на растојању од копна које одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења;
- 2) у перформансама класе 3, на летовима изнад воде, на растојању које је веће од растојања које хеликоптер прелети услед ауторотације;
- 3) у перформансама класе 2 или 3, приликом полетања или слетања на аеродром или оперативном месту на коме је путања лета изнад воде у току полетања или прилаза.

б) Сваки прслук за спасавање или слична опрема за плутање мора да има електрично средство за осветљење, ради лакшег уочавања лица.

CAT.IDE.H.295 Одећа за преживљавање за посаду

Сваки члан посаде мора да носи одело за преживљавање ако се хеликоптер користи:

а) у перформансама класе 1 или 2, на лету изнад воде, у циљу обезбеђивања подршке активностима са обале, на удаљености од копна која одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења, ако метеоролошки извештаји или прогнозе који су доступни вођи ваздухоплова указују да ће температура мора бити мања од 10°C у току лета или ако се процењује да је време потребно за спасавање дуже од процењеног времена за преживљавање; или

б) у перформансама класе 3, на лету изнад воде, на удаљености од копна већој од ауторотационог растојања или растојања потребног за обављање безбедног принудног слетања, ако метеоролошки извештаји или прогнозе који су доступни вођи ваздухоплова указују да ће температура мора бити мања од 10°C у току лета.

CAT.IDE.H.300 Чамци за спасавање, предајници за одређивање места несреће (*ELT*) за преживљавање и опрема за преживљавање на продуженим летовима изнад воде

Хеликоптери који се користе:

а) у перформансама класе 1 или 2, на летовима изнад воде, на удаљености од копна која одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења,

б) у перформансама класе 3, на летовима изнад воде, на удаљености од копна која одговара лету дужем од три минута при нормалној брзини крстарења, морају да имају:

- 1) најмање један чамац за спасавање одговарајућег капацитета који није мањи од максималног броја лица у хеликоптеру, а који је смештен тако да буде спреман за употребу у случају опасности, ако је реч о хеликоптерима који превозе мање од 12 лица;
- 2) најмање два чамца за спасавање, који су смештени тако да буду спремни за употребу у случају опасности и који су заједно довољни да приме сва лица која се могу превозити у хеликоптеру, а у случају губитка једног од њих преостали чамац мора да има капацитет довољан да поднесе додатно оптерећење настало услед смештаја свих лица из хеликоптера, ако је реч о хеликоптерима који превозе више од 11 лица;
- 3) најмање један предајник за одређивање места несреће (*ELT*) за преживљавање (*ELT(S)*), за сваки захтевани чамац за спасавање; и
- 4) опрему за спасавање, укључујући средства за одржавање у животу, која одговара намераваном лету.

CAT.IDE.H.305 Опрема за преживљавање

Хеликоптери који лете изнад подручја у којима је трагање и спасавање изузетно отежано, морају да имају:

- а) опрему која емитује сигнал у случају опасности;
- б) најмање један предајник за одређивање места несреће (*ELT(S)*); и
- ц) додатну опрему за преживљавање за руту на којој се лети, узимајући у обзир број лица у хеликоптеру.

CAT.IDE.H.310 Додатни захтеви за хеликоптере који лете удаљени од копна, у неповољним поморским областима

Хеликоптери који лете удаљени од копна, у неповољним поморским областима, на удаљености од копна која одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења, морају да испуњавају следеће услове:

а) ако метеоролошки извештај или прогнозе, који су доступни вођи ваздухоплова, указују да ће у време обављања лета температура мора бити нижа од 10°C или ако се процењује да је време потребно за спасавање дуже од процењеног времена за преживљавање или ако је планирано да се лет обави ноћу, сва лица у хеликоптеру морају да носе одела за преживљавање;

б) чамци за спасавање који се налазе у хеликоптеру у складу са CAT.IDE.H.300, морају да буду постављени тако да се могу користити у морским условима у погледу којих су процењене карактеристике хеликоптера за слетање на воду, плутање и равнотежу, како би биле у складу са сертификационим захтевима за слетање на воду;

ц) хеликоптер мора да има систем осветљења за случај опасности, са независним извором напајања којим се обезбеђује општа осветљеност кабине, како би се олакшала евакуација из хеликоптера;

д) излази за случај опасности, укључујући и излазе за случај опасности који су намењени посади, као и средства за њихово отварање, морају да буду видно означени за усмеравање лица која користе излазе по дневној светлости или у мраку. Ове ознаке морају да буду уочљиве и уколико дође до превртања хеликоптера и потапања кабине;

е) врата која не могу да се одбаце и која су одређена као излаз у случају опасности приликом принудног слетања на воду, морају да имају средство за њихово задржавање у отвореном положају до максимума који се захтева при оцењивању за принудно слетање на воду и плутање, како не би ометала излаз лица из хеликоптера, у свим условима на мору;

ф) врата, прозори или други отвори у путничкој кабини, који су оцењени као погодни за излаз под водом, морају да буду опремљени тако да се могу користити у случају опасности;

г) појасеви за спасавање морају да се носе све време, осим ако путник или члан посаде има на себи једноделно одело за преживљавање које испуњава све захтеве одела за преживљавање и појаса за спасавање.

CAT.IDE.H.315 Хеликоптери који су сертифицирани за коришћење на води - допунска опрема

Хеликоптери који су сертифицирани за коришћење на води морају да имају:

а) сидро или другу опрему која је потребна да би се олакшало привезивање, сидрење или маневрисање хеликоптера на води, а који одговарају величини, тежини и управљачким карактеристикама тог хеликоптера; и

б) опрему која производи звучне сигнале прописане међународним прописима за спречавање судара на мору, ако су применљиви.

CAT.IDE.H.320 Сви хеликоптери на летовима изнад воде – принудно слетање на воду

а) Хеликоптери морају да буду пројектовани за слетање на воду или сертифицирани за принудно слетање на воду у складу са одговарајућим правилима пловидбености, ако се користе у перформансама класе 1 или 2, на летовима изнад воде, у непогодној средини, на удаљености од копна која одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења.

б) Хеликоптери морају да буду пројектовани за слетање на воду или сертифицирани за принудно слетање на воду у складу са одговарајућим правилима пловидбености или опремљени опремом за плутање по води у случају опасности, ако се користе:

- 1) у перформансама класе 1 или 2, на летовима изнад воде, у погодној средини, на удаљености од копна која одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења;
- 2) у перформансама класе 2, када полећу или слећу изнад воде, осим ако се користе за пружање хитне медицинске помоћи (*HEMS*) са места пружања хитне медицинске помоћи (*HEMS*) у густо насељеној средини када се, у циљу смањења изложености, слетање или полетање одвија изнад воде;
- 3) у перформансама класе 3, на летовима изнад воде, на удаљености од копна која је већа од растојања са кога се може обавити безбедно принудно слетање.

CAT.IDE.H.325 Слушалице

Ако је потребан систем за радио-комуникацију и/или радио-навигациони систем, хеликоптери морају да имају слушалице са микрофоном или други одговарајући уређај, као и тастер за активирање предајника на летачким командама за сваког захтеваног пилота и/или члана посаде на радном месту.

CAT.IDE.H.330 Радио-комуникациона опрема

а) Хеликоптери морају да имају радио-комуникациону опрему у складу са применљивим захтевима ваздушног простора.

б) Радио-комуникациона опрема мора да омогућава комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121.5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Панел са аудио селектором

Хеликоптери који лете по правилима за инструментално летење (*IFR*) морају да имају панел са аудио селектором који може да користи сваки члан летачке посаде са свог места.

CAT.IDE.H.340 Радио-опрема за летове који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*) на рутама на којима се лети према визуелним оријентирима на земљи

Хеликоптери који лете по правилима за визуелно летење (*VFR*) на рутама на којима се лети према визуелним оријентирима на земљи, морају да имају радио-комуникациону опрему која у уобичајеним условима простирања радио-сигнала мора да омогућава:

- а) комуникацију са одговарајућим станицама на земљи;
- б) комуникацију са одговарајућим станицама за контролу летења из било које тачке у контролисаном ваздушном простору у коме су летови предвиђени; и
- ц) примање метеоролошких информација.

CAT.IDE.H.345 Комуникациона и навигациона опрема за летове који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*) или по правилима за визуелно летење (*VFR*) на рутама на којима не може да се лети према визуелним оријентирима на земљи

а) Хеликоптери који лете по правилима за инструментално летење (*IFR*) или по правилима за визуелно летење (*VFR*), на рутама на којима не може да се лети према визуелним оријентирима на земљи, морају да имају радио-комуникациону и навигациону опрему, у складу са применљивим захтевима ваздушног простора.

б) Радио-комуникациону опрему чине најмање два независна радио-комуникациона система, неопходна у уобичајеним околностима за комуникацију са одговарајућим станицама на земљи, са било које тачке на рути, укључујући и скретање са руте.

ц) Хеликоптери морају да имају довољну навигациону опрему, како би се обезбедило да у случају отказа једног дела опреме у било којој фази лета, преостали део опреме омогућава безбедну навигацију у складу са планом лета.

д) Хеликоптери који се користе на летовима код којих се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*), морају да имају одговарајућу опрему која омогућава навођење до одређене тачке од које се обавља визуелно слетање за сваки аеродром на који се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*) и за сваки одређени алтернативни аеродром.

CAT.IDE.H.350 Транспондер

Хеликоптери морају да имају транспондер секундарног надзорног радара (*SSR*) за извештавање о висини по притиску и било коју другу карактеристику секундарног надзорног радара (*SSR*) која је неопходна за руту на којој се лети.

**ПОСЕБНА ОДОБРЕЊА
ДЕО-SPA**

ГЛАВА А

ОПШТИ ЗАХТЕВИ

SPA.GEN.100 Надлежна власт

а) Надлежна власт за издавање посебног одобрења јесте:

- 1) за оператора који обавља јавни авио-превоз, власт државе чланице у којој оператор има главно седиште пословања;
- 2) за оператора који обавља некомерцијално летење, власт државе у којој је оператор основан или у којој има пребивалиште.

б) Изузетно од става а) тачка 2), за операторе који обављају некомерцијално летење користећи ваздухоплов који је регистрован у трећој земљи, применљиви захтеви на основу овог анекса за одобрење следећих летова се не примењују ако је ова одобрења издала трећа земља, као држава регистра:

- 1) навигације засноване на могућностима ваздухоплова (*PBN*);
- 2) летење у ваздушном простору са утврђеним минималним навигационим перформансама (*MNPS*);
- 3) летење у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (*RVSM*).

SPA.GEN.105 Захтев за издавање посебног одобрења

а) Оператер који први пут подноси захтев за издавање посебног одобрења подноси надлежној власти документацију прописану у одговарајућој глави овог анекса, укључујући и следеће податке:

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

б) Оператер је дужан да надлежној власти поднесе исправе којима доказује:

- 1) усклађеност са захтевима наведеним у одговарајућој глави овог анекса; и
- 2) да су узети у обзир одговарајући елементи, садржани у обавезном делу података за коришћење који су установљени на основу Уредбе (ЕУ) бр. 748/2012.

ц) Оператер је дужан да чува евиденцију која се односи на ставке из ст. а) и б) све време обављања делатности за коју је потребно посебно одобрење или, ако је применљиво, у складу са одредбама садржаним у Анексу III (Део-*ORO*).

SPA.GEN.110 Права оператора коме је издато посебно одобрење

Обим активности које је оператер овлашћен да обавља мора да буде документован и наведен:

- а) у оперативним спецификацијама сертификата ваздухопловног оператора (*AOC*), ако је реч о операторима који су имаоци сертификата ваздухопловног оператора (*AOC*);
- б) у листи посебних одобрења, ако је реч о осталим операторима.

SPA.GEN.115 Измене посебног одобрења

Ако измене утичу на услове под којима је издато посебно одобрење, оператер је дужан да надлежној власти достави одговарајућу документацију и прибави претходно одобрење за обављање делатности.

SPA.GEN.120 Стално важење посебног одобрења

Посебна одобрења се издају на неодређено време и важе све док је оператер усаглашен са захтевима који се односе на посебно одобрење, узимајући у обзир одговарајуће елементе

утврђене у обавезном делу података за коришћење који су установљени на основу Уредбе (ЕУ) бр. 748/2012.

ГЛАВА Б

ЛЕТОВИ НА ОСНОВУ НАВИГАЦИЈЕ ЗАСНОВАНЕ НА МОГУЋНОСТИМА ВАЗДУХОПЛОВА (*PBN*)

SPA.PBN.100 Летови на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова (*PBN*)

Ваздухоплов може да лети у одређеном ваздушном простору, на рутама или у складу са установљеним процедурама за летење на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова (*PBN*), само ако оператер има одобрење надлежне власти да обавља овакве летове. За летове који се обављају у ваздушном простору у коме се захтева просторна навигација 5 (*RNAV 5* (основна просторна навигација *B-RNAV*)) није потребно посебно одобрење.

SPA.PBN.105 Оперативно одобрење за летове на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова (*PBN*)

Како би од надлежне власти прибавио оперативно одобрење за летове на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова (*PBN*), оператер је дужан да достави доказ:

- а) да поседује овлашћење у погледу пловидбености за *RNAV* систем;
- б) да је утврдио програм обуке за чланове летачке посаде који обављају ове летове; и
- ц) да је утврдио оперативне процедуре које обухватају:
 - 1) обавезну опрему, укључујући оперативна ограничења и одговарајуће ставке у листи минималне исправности опреме (*MEL*);
 - 2) захтеве у погледу састава летачке посаде и искуства;
 - 3) уобичајене процедуре;
 - 4) процедуре за случај непредвиђених околности;
 - 5) праћење и извештање о незгодама; и
 - б) управљање навигационим базом података.

ГЛАВА Ц

ЛЕТЕЊЕ У ВАЗДУШНОМ ПРОСТОРУ СА УТВРЂЕНИМ МИНИМАЛНИМ НАВИГАЦИОНИМ ПЕРФОРМАНСАМА (*MNPS*)

SPA.MNPS.100 Летење у ваздушном простору са утврђеним минималним навигационим перформансама (*MNPS*)

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

SPA.MNPS.105 Оперативно одобрење за летење у ваздушном простору са утврђеним минималним навигационим перформансама (*MNPS*)

Како би од надлежне власти прибавио оперативно одобрење за летење у ваздушном простору са утврђеним минималним навигационим перформансама (*MNPS*), оператер је дужан да достави доказ:

- а) да навигациона опрема испуњава захтеве који се односе на перформансе;
- б) да су навигациони екрани, индикатори и команде видљиви и да их може користити сваки пилот са сваког пилотског седишта;
- ц) да је утврдио програм обуке за чланове летачке посаде који обављају ове летове; и
- д) да је утврдио оперативне процедуре које обухватају:

- 1) обавезну опрему, укључујући њена оперативна ограничења и одговарајуће ставке у листи минималне исправности опреме (*MEL*);
- 2) захтеве у погледу састава летачке посаде и искуства;
- 3) уобичајене процедуре;
- 4) процедуре за случај непредвиђених околности, укључујући оне које су одређене од стране надлежне власти која је одговорна за тај ваздушни простор; и
- 5) праћење и извештање о незгодама.

ГЛАВА Д

ЛЕТЕЊЕ У ВАЗДУШНОМ ПРОСТОРУ СА СМАЊЕНИМ МИНИМУМИМА ВЕРТИКАЛНОГ РАЗДВАЈАЊА (*RVSM*)

SPA.RVSM.100 Летење у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (*RVSM*)

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

SPA.RVSM.105 Оперативно одобрење за летење у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (*RVSM*)

За прибављање оперативног одобрења од надлежне власти за летење у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (*RVSM*), оператер мора да поднесе доказ:

- а) да поседује овлашћење у погледу пловидбености за летење у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (*RVSM*);
- б) да је утврдио процедуре за праћење и извештавање о грешкама у одржавању висине;
- ц) да је утврдио програм обуке за чланове летачке посаде који обављају ове летове; и
- д) да је утврдио оперативне процедуре које обухватају:
 - 1) обавезну опрему, укључујући и оперативна ограничења и одговарајуће ставке у листи минималне исправности опреме (*MEL*);
 - 2) захтеве у погледу састава летачке посаде и искуства;
 - 3) планирање лета;
 - 4) поступке пре лета;
 - 5) поступке пре уласка у ваздушни простор са смањеним минимумима вертикалног раздвајања;
 - 6) поступке у току лета;
 - 7) поступке након лета;
 - 8) извештавање о незгодама; и
 - 9) специфичне, регионалне оперативне процедуре.

SPA.RVSM.110 Захтеви у погледу опреме за летење у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (*RVSM*)

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

- а) два независна система за мерење висине;
- б) систем за упозоравање о одступању од задате висине;
- ц) аутоматски систем за контролу висине;
- д) секундарни надзорни радар (*SSR*) са системом извештавања о висини, који може да буде повезан са системом за мерење висине, ако се користи за контролу висине.

SPA.RVSM.115 Грешке у одржавању висине при летовима који се обављају са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (RVSM)

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

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

б) Извештаји о таквим догађајима се морају доставити надлежној власти у року од 72 сата. Извештаји морају да обухвате почетну анализу узрочних фактора и мере које ће се предузети да се спречи понављање оваквих догађаја.

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

ГЛАВА Е

ЛЕТОВИ У УСЛОВИМА СМАЊЕНЕ ВИДЉИВОСТИ (*LVO*)

SPA.LVO.100 Летови у условима смањене видљивости (*LVO*)

Оператер може да обавља следеће врсте летова у условима смањене видљивости (*LVO*) само ако је прибавио одобрење надлежне власти за:

- а) полетање у условима смањене видљивости (*LVTO*);
- б) летење у условима који су нижи од услова за стандардну категорију I (*LTS CAT I*);
- ц) летење у условима стандардне категорије II (*CAT II*);
- д) летење у условима који су другачији од услова за стандардну категорију II (*OTS CAT II*);
- е) летење у условима стандардне категорије III (*CAT III*); и
- ф) летење уз коришћење побољшаног визуелног система (*EVS*) за који се примењују оперативне олакшице у циљу смањења минималне вредности видљивости дуж полетно-слетне стазе (*RVR*), али највише до једне трећине објављене видљивости дуж полетно-слетне стазе (*RVR*).

SPA.LVO.105 Одобрење за летење у условима смањене видљивости

Како би прибавио одобрење надлежне власти за летење у условима смањене видљивости, оператер мора да покаже усклађеност са захтевима из ове главе.

SPA.LVO.110 Општи оперативни захтеви

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

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

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

- 1) ако је сваки ваздухоплов који се користи сертифициван за летење са висином одлуке (*DH*) нижом од 200 *ft* или без висине одлуке (*DH*), као и ако је опремљен у складу са применљивим захтевима пловидбености;
- 2) ако је установљен и ако се одржава систем за бележење успешних и неуспешних прилаза и/или аутоматског слетања, у циљу праћења свеукупне безбедности обављања летова;
- 3) ако се висина одлуке (*DH*) одређује радио-висиномером;
- 4) ако се летачка посада састоји од најмање два пилота;
- 5) ако се све изговорене висине, које су ниже од 200 *ft* рачунајући од надморске висине прага аеродрома, одређују радио-висиномером.

ц) Оператер може да обавља прилаз користећи *EVS* само:

- 1) ако је *EVS* сертификован у сврхе наведене у овој глави и ако комбинује сензор инфрацрвене светлости за приказ слике и податке о лету приказане на електронском показивачу података на чеоном стаклу (*HUD*);
- 2) ако летачку посаду чине најмање два пилота, у случају прилаза који се обављају при видљивости дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) мањој од 550 *m*;
- 3) ако су за летове у условима *CAT I* природни визуелни оријентирани, који означавају полетно-слетну стазу, уочљиви најмање са 100 *ft* изнад надморске висине прага аеродрома;
- 4) ако су за прилаз уз употребу процедуре за вертикално навођење (*APV*) и непрецизни прилаз (*NPA*), при којима се примењује завршни прилаз уз стално снижавање (*CDFA*), природни визуелни оријентирани, који означавају полетно-слетну стазу, уочљиви најмање са 200 *ft* изнад надморске висине прага аеродрома и ако су испуњени следећи услови:
 - (i) прилаз се врши уз употребу одобреног мода за вертикално навођење;
 - (ii) део прилаза од завршне тачке прилаза (*FAF*) до прага полетно-слетне стазе је праволинијски, а разлика између курса за финални прилаз и централне линије полетно-слетне стазе није већа од 2°;
 - (iii) путања завршног прилаза је објављена и није под углом већим од 3,7°;
 - (iv) бочна компонента ветра није већа од максималне бочне компоненте ветра, утврђене приликом сертификације *EVS*.

SPA.LVO.115 Захтеви који се односе на аеродроме

а) Оператер не сме да користи аеродром у условима смањене видљивости (*LVO*) ако је видљивост мања од 800 *m*, изузев у случају:

- 1) да је држава у којој се аеродром налази одобрила да се аеродром користи у условима смањене видљивости; и
- 2) да су утврђене процедуре за поступање у условима смањене видљивости (*LVP*).

б) Ако оператер одабере аеродром где се не користи израз *LVP*, дужан је да се увери да постоје друге одговарајуће процедуре које испуњавају захтеве у погледу поступања у условима смањене видљивости (*LVP*) на том аеродрому. Ова ситуација мора да буде јасно наведена у оперативном приручнику или у приручнику који садржи процедуре, укључујући и упутство летачкој посади за одређивање да ли су на снази одговарајући поступци у условима смањене видљивости.

SPA.LVO.120 Обука и оспособљеност летачког особља

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

- а) да сваки члан летачке посаде:
 - 1) испуни захтеве из оперативног приручника који се односе на обуку и проверу, укључујући и обуку на уређају за симулирање летења (*FSTD*), за коришћење ваздухоплова при граничним вредностима видљивости дуж полетно-слетне стазе/видљивости (*RVR/VIS*) (видљивост) и висине одлуке (*DH*) која одговара врсти лета и типу ваздухоплова;
 - 2) буде оспособљен у складу са стандардима наведеним у оперативном приручнику;
- б) да су обука и провера извршене у складу са детаљним програмом обуке.

SPA.LVO.125 Оперативне процедуре

а) Оператер је дужан да установи процедуре и упутства који се примењују у условима смањене видљивости (*LVO*). Ове процедуре и упутства се наводе у оперативном приручнику или приручнику који садржи процедуре, а садрже дужности летачке посаде у току таксирања, полетања, прилаза, равнања, слетања, одржавања правца и неуспелог прилаза, ако је то одговарајуће.

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

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

SPA.LVO.130 Минимална опрема

а) Минималну опрему која, у складу са приручником за управљање ваздухопловом (*AFM*) или другим одобреним документом, мора да буде исправна на почетку примене поступака у условима смањене видљивости (*LVO*), оператер наводи у оперативном приручнику или посебном приручнику који садржи процедуре, у зависности од тога који се од ових приручника користи.

б) Вођа ваздухоплова/пилот који управља ваздухопловом дужан је да се увери да стање ваздухоплова и релевантних система ваздухоплова одговара посебностима лета који се обавља.

ГЛАВА Ф

ЛЕТОВИ ДВОМОТОРНИХ АВИОНА СА ПРОДУЖЕНИМ ДОЛЕТОМ (*ETOPS*)

SPA.ETOPS.100 Летови двомоторних авиона са продуженим долетом (*ETOPS*)

У јавном авио-превозу двомоторни авиони могу да лете преко прага граничне вредности растојања одређеног у складу са CAT.OP.MPA.140 само ако оператер има оперативно одобрење за обављање летова двомоторним авионима са продуженим долетом (*ETOPS*), које је издала надлежна власт.

SPA.ETOPS.105 *ETOPS* оперативно одобрење

За прибављање *ETOPS* оперативног одобрења од надлежне власти, оператер је дужан да поднесе доказ:

а) да за комбинацију авион/мотор поседује одобрење пројекта типа и поузданости за *ETOPS*, за планиране летове;

б) да је утврдио програм обуке за чланове летачке посаде и друго оперативно особље које је ангажовано за ове летове, као и да су чланови летачке посаде и друго оперативно особље које је ангажовано за ове летове, одговарајуће оспособљени за обављање тих летова;

ц) да су организација оператера и његово искуство одговарајући, како би подржали намеравање летове;

д) да је установио оперативне процедуре.

SPA.ETOPS.110 Алтернативни аеродром на рути за потребе *ETOPS* летова

а) Алтернативни аеродром на рути за потребе *ETOPS* летова сматра се одговарајућим ако је доступан у очекивано време коришћења и ако је опремљен неопходним пратећим услугама, као што су услуге у ваздушном саобраћају (*ATS*), довољна расвета, средства за комуникацију, метеоролошко извештавање, навигациона средства и хитне службе, као и ако има на располагању најмање један поступак инструменталног прилаза.

б) Пре обављања *ETOPS* лета, оператер је дужан да се увери да је алтернативни аеродром на рути за потребе *ETOPS* летова доступан и да се налази у оквиру времена које је одобрено оператеру за обављање *ETOPS* летова или у оквиру времена заснованог на исправности опреме, наведене у *MEL* листи, у зависности које од ових времена је краће.

ц) Оператер је дужан да наведе алтернативни аеродром на рути за потребе *ETOPS* летова у оперативном плану лета и у плану лета који подноси пружаоцу услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*).

SPA.ETOPS.115 Минимуми за планирање алтернативног аеродрома на рути за потребе *ETOPS* летова

а) Оператер може да одреди аеродром као алтернативни аеродром на рути за потребе *ETOPS* летова само ако одговарајући метеоролошки извештаји или прогнозе или њихова комбинација указују да ће између очекиваног времена слетања и сат времена након крајњег могућег времена слетања, услови на том аеродрому бити на или изнад планираних минимума, којима су придодате одговарајуће вредности из Табеле 1.

б) Оператер је дужан да у оперативном приручнику наведе метод за одређивање оперативних минимума за алтернативне аеродроме на рути за потребе обављања *ETOPS* летова.

Табела 1

Минимуми за планирање алтернативног аеродрома на рути за потребе *ETOPS* летова

Тип прилаза	Минимум за планирање
Прецизни прилаз	$DA/H + 200\text{ ft RVR/VIS} + 800\text{ m} (*)$
Непрецизни прилаз или кружни прилаз	$MDA/H + 400\text{ ft} (*)$ $RVR/VIS + 1.500\text{ m}$

(*)VIS: видљивост; MDA/H: минимална висина одлуке при снижавању

ГЛАВА Г

ТРАНСПОРТ ОПАСНОГ ТЕРЕТА

SPA.DG.100 Транспорт опасног терета

Изузев у случајевима наведеним у Анексу IV (Део-CAT), Анексу VI (Део-NCC) и Анексу VII (Део-NCO) оператер може да транспортује опасан терет ваздушним путем само ако поседује одобрење надлежне власти.

SPA.DG.105 Одобрење за транспорт опасног терета

За стицање одобрења за транспорт опасног терета, оператер је дужан у складу са Техничким инструкцијама:

- а) да утврди и одржава програм обуке за ангажовано особље и да покаже надлежној власти да је особље завршило одговарајућу обуку;
- б) у циљу осигурања безбедног руковања опасним теретом у свим фазама транспорта ваздушним путем, да утврди оперативне процедуре које садрже информације и упутства о:
 - 1) опредељењу оператера у погледу транспорта опасног терета;
 - 2) захтевима за прихватање, руковање, утовар, смештај и раздвајање опасног терета;
 - 3) мерама које треба предузети у случају удеса или незгоде ваздухоплова, ако се њиме превози опасни терет;
 - 4) реаговању на опасну ситуацију повезану са опасним теретом;
 - 5) уклањању сваке могуће контаминације;
 - 6) дужностима ангажованог особља, нарочито оног које учествује у опслуживању на земљи и опслуживању ваздухоплова;
 - 7) провери оштећења, цурења или контаминације; и
 - 8) извештавање о удесима и незгодама повезаним са опасним теретом.

SPA.DG.110 Информације и документација о опасном терету

Оператер је дужан да у складу са Техничким инструкцијама:

- а) обезбеди писану информацију вођи ваздухоплова/пилоту који управља ваздухопловом:
 - 1) о опасном терету који се превози ваздухопловом;
 - 2) о поступању при реаговању на опасности настале у току лета;
- б) користи контролну листу за прихватање;
- ц) обезбеди да опасан терет прати захтевана транспортна документација за транспорт опасног терета, коју су сачинила лица која шаљу опасан терет на превоз ваздушним путем, изузев у случајевима када су информације поднете електронским путем;
- д) у случајевима када се документ о транспорту опасног терета прилаже у писаној форми, обезбеди да копија тог документа остане на земљи, уз могућност да јој се приступи у разумном временском периоду, пре него што терет стигне до крајњег одредишта;
- е) обезбеди да се копија информација датих вођи ваздухоплова/пилоту који управља ваздухопловом, чува на земљи и да је та копија или информација коју она садржи лако доступна на

аеродрому последњег одласка и првог следећег планираног доласка, све до завршетка лета на који се информације односе;

ф) чува контролну листу за прихватање, транспортну документацију и информације дате вођи ваздухоплова/пилоту који управља ваздухопловом најмање три месеца после завршетка лета;

г) чува евиденцију о обуци особља најмање три године.

ГЛАВА X

ЛЕТОВИ ХЕЛИКОПТЕРА СА СИСТЕМОМ ЗА НОЋНО ОСМАТРАЊЕ

SPA.NVIS.100 Летови са системом за ноћно осматрање (NVIS)

а) Хеликоптери могу да лете ноћу, по правилима за визуелно летење (*VFR*), са системом за ноћно осматрање (*NVIS*), ако оператер поседује одобрење надлежне власти.

б) За стицање одобрења надлежне власти оператер је дужан да:

- 1) обавља јавни авио-превоз (*CAT*) и има сертификат ваздухопловног оператера за обављање јавног авио-превоза (*CAT AOC*), у складу са Анексом III (Део-*ORO*);
- 2) докаже надлежној власти:
 - (i) усклађеност са применљивим захтевима из ове главе; и
 - (ii) успешну интеграцију свих елемената система за ноћно осматрање (*NVIS*).

SPA.NVIS.110 Захтеви који се односе на опрему за обављање летова са системом за ноћно осматрање (NVIS)

а) Пре започињања летова са системом за ноћно осматрање (*NVIS*), хеликоптер и сва придодата опрема за ноћно осматрање (*NVIS*) морају да поседују одговарајуће одобрење пловидбености, у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012.

б) *Радио-висиномер*. Хеликоптер мора да има радио-висиномер који може да емитује звучно упозорење испод унапред одређене висине, као и звучно и визуелно упозорење на висинама које је одредио пилот, а које је јасно уочљиво у току свих фаза лета при коме се користи систем за ноћно осматрање (*NVIS*).

ц) *Осветљење ваздухоплова које одговара NVIS летовима*. Како би се ублажило смањење периферног вида и услед потребе да се унапреди свест о ситуацији, потребно је обезбедити:

- 1) рефлекторе на инструмент табли који одговарају *NVIS* летовима и који, ако су инсталирани, могу да осветле све важне инструменте за летење;
- 2) корисна светла одговарајућа за *NVIS*;
- 3) преносиве батеријске лампе, одговарајуће за *NVIS*; и
- 4) средства за уклањање или гашење унутрашњих светала која нису одговарајућа за *NVIS*.

д) *Додатна NVIS опрема*. Потребно је обезбедити следећу додатну *NVIS* опрему:

- 1) резервни или споредни извор напајања за наочаре за ноћно осматрање (*NVG*);
- 2) кацигу са одговарајућим *NVG* додацима.

е) Све захтеване наочаре за ноћно осматрање (*NVG*) на *NVIS* летовима морају да буду истог типа, генерације и модела.

ф) *Континуирана пловидбеност*

1) Процедуре за континуирану пловидбеност морају да садрже информације за одржавање и проверу *NVIS* опреме која је уграђена у хеликоптер и обухватају најмање следеће:

- (i) ветробранско стакло и прозорске површине хеликоптера;
- (ii) *NVIS* осветљење;
- (iii) наочаре за ноћно осматрање (*NVG*);
- (iv) било коју другу додатну опрему која подржава *NVIS* летове.

2) Свака накнадна модификација или одржавање ваздухоплова мора да буде у складу са одобрењем пловидбености за обављање *NVIS* летова.

SPA.NVIS.120 NVIS оперативни минимум

а) Летови не могу да се обављају испод минимума временских услова за *VFR* ноћно

летење.

б) Оператер је дужан да утврди минималну прелазну висину од које се наставља лет при промени са лета или на лет који се обавља уз помоћна средства.

SPA.NVIS.130 Захтеви који се односе на посаду која обавља NVIS летове

а) *Избор*. Оператер је дужан да утврди критеријум за избор чланова посаде за обављање NVIS задатака.

б) *Искуство*. Пре почетка обуке вођа ваздухоплова мора да има минимално искуство од најмање 20 сати летења ноћу, по правилима VFR, које је обавио као пилот који управља хеликоптером или као вођа ваздухоплова

ц) *Оперативна обука*. Пилоти морају да заврше оперативну обуку о процедурама за обављање NVIS летова које су наведене у оперативном приручнику.

д) *Скорашње искуство*. Пилоти и техничко особље при NVIS летовима морају да обаве три NVIS лета у последњих 90 дана. Скорашње искуство може да се поново стекне обављањем тренажног лета хеликоптером или обуком на одобреном уређају за потпуно симулирање летења (FFS), која обухвата елементе обуке наведене у ставу ф) тачка 1).

е) *Састав посаде*. Минималан број чланова посаде мора да буде већи од:

- 1) броја наведеног у приручнику за управљање ваздухопловом (AFM);
- 2) броја потребног за обављање основне активности;
- 3) броја наведеног у оперативном одобрењу за обављање NVIS летова.

ф) *Обука и провера посаде*

1) Обука и провера се врше у складу са детаљним планом и програмом обуке који је одобрила надлежна власт и који је наведен у оперативном приручнику.

2) Чланови посаде

(i) Програми обуке посаде морају да: унапреде знање потребно за NVIS радну средину и опрему; унапреде усклађеност рада посаде; обухвате мере за смањење ризика при условима у којима је смањена видљивост, као и да обухвате уобичајене поступке и поступке у случају опасности при NVIS летовима.

(ii) Мере наведене у ставу ф) тачка 2) подтачка (i) треба да буду процењене током:

- (А) провере стручности за ноћне услове лета; и
(Б) провере на линији.

SPA.NVIS.140 Информације и документација

Оператер је дужан да обезбеди да, као саставни део анализе ризика и процеса управљања, ризици који су повезани са NVIS окружењем буду сведени на најмању меру, наводећи у оперативном приручнику: избор, састав и обуку посада; нивое опреме и критеријуме за отпрему хеликоптера, оперативне процедуре и минимуме у вези уобичајених и најчешћих ванредних поступака и њихово ублажавање.

ГЛАВА И

ЛЕТ ХЕЛИКОПТЕРА УЗ КОРИШЋЕЊЕ ХЕЛИКОПТЕРСКЕ ДИЗАЛИЦЕ

SPA.HHO.100 Лет хеликоптера уз коришћење хеликоптерске дизалице (HHO)

а) Хеликоптери могу да се користе за потребе јавног авио-превоза, уз коришћење хеликоптерске дизалице, само ако оператер поседује одобрење надлежне власти.

б) За стицање одобрења надлежне власти, оператер је дужан да:

- 1) обавља јавни авио-превоз (CAT) и има CAT AOC, у складу са Анексом III (Део-ORO);
- 2) докаже надлежној власти усклађеност са захтевима из ове главе.

SPA.HHO.110 Захтеви који се односе на опрему потребну за летове на којима се користи хеликоптерска дизалица (HHO)

а) Уградња у хеликоптер целокупне опреме потребне за обављање HHO летова, укључујући и радио-опрему која испуњава услове наведене у SPA.HHO.115, као и свих наредних модификација, мора да има одобрење пловидбености које одговара њиховој планираној

функцији. Помоћна опрема мора да буде пројектована и тестирана према одговарајућем стандарду, на начин како то захтева надлежна власт.

б) Упутства за одржавање опреме и система који се користе за *ННО* летове утврђује оператер, у складу са захтевима произвођача и наводи их у програму одржавања хеликоптера, који се захтева на основу Уредбе (ЕЗ) бр. 2042/2003.

SPA.ННО.115 Комуникација при *ННО* летовима

Са организацијом за чије се потребе обавља *ННО* лет неопходно је да буде успостављена двосмерна радио-веза и, ако је могуће, други вид комуникације са земаљским особљем које се налази на *ННО* локацији, у случају:

- а) дневних и ноћних летова који се обављају на мору; и
- б) ноћних летова који се обављају изнад копна, осим у случају *ННО* летова који се обављају са оперативног места предвиђеног за пружање хитне медицинске помоћи (*HEMS*).

SPA.ННО.125 Захтеви који се односе на перформансе за *ННО* летове

Изузев за *ННО* летове који се обављају са оперативног места предвиђеног за *HEMS* летове, хеликоптер који се користи за *ННО* лет треба да буде у могућности да превазиђе ситуацију насталу услед отказа критичног мотора са преосталим моторима у раду, подешеним на одговарајућу снагу, без ризика по лица/терет, трећа лица или имовину.

SPA.ННО.130 Захтеви који се односе на посаду при *ННО* летовима

а) *Избор*. Оператер је дужан да установи критеријум за избор чланова летачке посаде за обављање *ННО* задатка, узимајући у обзир њихово претходно искуство.

б) *Искуство*. Минимално искуство вође ваздухоплова који обавља *ННО* летове не сме да буде мање од:

1) у случају летова који се обављају на мору:

- (i) 1.000 сати налета као пилот који управља хеликоптером/вођа ваздухоплова или 1.000 сати налета као копилот при *ННО* летовима, од чега 200 сати у улози пилота који управља хеликоптером под надзором; и
- (ii) 50 циклуса обављених на мору, од чега 20 циклуса морају да буду обављени ноћу, ако се врше ноћни летови, при чему се под циклусом подразумева једно спуштање и подизање куке дизалице.

2) у случају летова који се обављају изнад копна:

- (i) 500 сати налета као пилот који управља ваздухопловом/вођа ваздухоплова, или 500 сати као копилот при *ННО* летовима, од чега 100 сати у улози пилота који управља хеликоптером под надзором;
- (ii) 200 сати оперативног хеликоптерског искуства, стеченог у оперативној средини која је слична средини у којој ће се обављати планирани летови; и
- (iii) 50 циклуса, од чега 20 циклуса морају да буду обављени ноћу, ако се врше ноћни летови.

ц) *Оперативна обука и искуство*. Потребно је успешно завршити оперативну обуку у складу са *ННО* процедурама садржаним у оперативном приручнику и имати одговарајуће искуство у улози и средини у којима се обављају *ННО* летови.

д) *Скораиње искуство*. Пилоти и чланови посаде при *ННО* летовима морају у последњих 90 дана да остваре:

- 1) ако се летови обављају дању: било коју комбинацију од три дневна или ноћна циклуса, при чему сваки од њих мора да обухвати прелаз са или на лебдење;
- 2) ако се летови обављају ноћу: три ноћна циклуса, од чега сваки мора да обухвати прелаз са или на лебдење.

е) *Састав посаде*. Минимална посада за дневне или ноћне летове мора да буде наведена у оперативном приручнику. Минимална посада зависи од типа хеликоптера, временских услова, врсте задатка и, у случају летова који се обављају на мору, од средине у којој се налази *ННО* локација, од стања мора и кретања пловила. У сваком случају, минимални број чланова посаде чини најмање један пилот и један члан *ННО* посаде.

ф) *Обука и провера*

- 1) Обука и проверка се врше у складу са детаљним планом и програмом обуке које је одобрила надлежна власт и који су наведени у оперативном приручнику.
- 2) Чланови посаде
 - (i) Програми обуке посаде треба да: унапреде знање о *ННО* радној средини и опреми; унапреде усклађеност рада посаде и да обухвате мере за смањење ризика који су повезани са уобичајеним поступцима и поступцима у случају опасности при *ННО* и статичким пражњењима.
 - (ii) Мере наведене у ставу ф) тачка 2) подтачка (i) треба да буду процењене приликом провере стручности при дневним визуелним метеоролошким условима (*VMC*) или приликом провере стручности при ноћним визуелним метеоролошким условима (*VMC*), ако оператер обавља ноћне *ННО* летове.

SPA.ННО.135 Информисање путника при *ННО* летовима

Пре обављања *ННО* лета или серије летова, *ННО* путници морају да буду информисани и упозорени о опасностима пражњења статичког електрицитета, као и о другим опасностима при *ННО* летовима.

SPA.ННО.140 Информације и документација

а) Оператер је дужан да обезбеди, као саставни део анализе ризика и процеса управљања, да ризици који су повезани са *ННО* радном средином буду сведени на најмању меру наводећи у оперативном приручнику: избор, састав и обуку посада; нивое опреме и критеријуме за отпрему, оперативне процедуре и минимуме у вези уобичајених и најчешћих ванредних поступака и њихово ублажавање.

б) Одговарајући делови оперативног приручника морају да буду доступни организацији за чије се потребе обављају *ННО* летови.

ГЛАВА Ј

ХИТАН МЕДИЦИНСКИ ПРЕВОЗ ХЕЛИКОПТЕРОМ

SPA.HEMS.100 Хитан медицински превоз хеликоптером (*HEMS*)

а) Хеликоптери могу да се користе за хитан медицински превоз (*HEMS*) само ако оператер има одобрење надлежне власти.

б) За стицање одобрења надлежне власти, оператер је дужан да:

- 1) обавља јавни авио-превоз (*CAT*) и има *CAT AOC*, у складу са Анексом III (Део-*ORO*); и
- 2) докаже надлежној власти усклађеност са захтевима из ове главе.

SPA.HEMS.110 Опрема која је потребна за *HEMS* летове

Уградња целокупне опреме намењене за хитан медицински превоз хеликоптером, као и свих наредних модификација и, ако је потребно, њена употреба, морају да буду одобрени у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012.

SPA.HEMS.115 Комуникација

Уз захтеве наведене у CAT.IDE.H, хеликоптери који се користе за *HEMS* летове морају да имају комуникациону опрему која омогућава успостављање двосмерне комуникације са организацијом за чије се потребе обавља *HEMS* лет и, ако је могуће, са особљем земаљских хитних служби.

SPA.HEMS.120 Оперативни минимум за *HEMS* летове

а) *HEMS* летови који се обављају у перформансама класе 1 и 2 морају за отпрему и крстарење да испуњавају временске минимуме из Табеле 1. У случају да се у току фазе крстарења временски услови спусте испод минимума за базу облака или видљивост, који су наведени у табели, хеликоптери који су сертификовани за летове само у визуелним метеоролошким условима (*VMC*) морају да обуставе лет или да се врате у базу. Хеликоптери који су опремљени и сертификовани за летење у инструменталним метеоролошким условима (*IMC*) морају да обуставе лет, да се врате у

базу или да подесе летење по правилима за инструментално летење (*IFR*) под условом да је летачка посада одговарајуће оспособљена.

Табела 1
Оперативни минимум за *HEMS* летове

Два пилота		Један пилот	
ДАН			
База облака	Видљивост	База облака	Видљивост
500 <i>ft</i> и више	Како је одређено у применљивим минимумима за <i>VFR</i> летове, за одговарајући ваздушни простор	500 <i>ft</i> и више	Како је одређено у применљивим минимумима за <i>VFR</i> летове, за одговарајући ваздушни простор
499 – 400 <i>ft</i>	1.000 <i>m</i> (*)	499-400 <i>ft</i>	2.000 <i>m</i>
399 – 300 <i>ft</i>	2.000 <i>m</i>	399-300 <i>ft</i>	3.000 <i>m</i>
НОЋ			
База облака	Видљивост	База облака	Видљивост
1.200 <i>ft</i> (**)	2.500 <i>m</i>	1.200 <i>ft</i> (**)	3.000 <i>m</i>

(*) У току фазе крстарења видљивост може да се смањи на 800 *m*, у кратким периодима када се види површина земље, ако се хеликоптером управља брзином која омогућава благовремено опажање свих препрека, како би се избегао судар.

(**) У току фазе крстарења база облака може да буде снижена на 1.000 *ft* у кратким периодима.

б) Временски услови за отпрему и фазу крстарења *HEMS* лета који се обавља у перформансама класе 3 су: база облака од 600 *ft* и видљивост од 1.500 *m*. Видљивост може да буде смањена на 800 *m* у кратким периодима када се види површина земље, ако се хеликоптером управља уз брзину која омогућава уочавање свих препрека и избегавање судара.

SPA.HEMS.125 Захтеви који се односе на перформансе за *HEMS* летове

а) Летови који се обављају у перформансама класе 3 не смеју се вршити изнад непогодне средине.

б) Полетање и слетање

- 1) Хеликоптери који обављају летове од/до подручја завршног прилаза и полетања (*FATO*) при болници која се налази у густо насељеној, непогодној средини и која се употребљава као *HEMS* оперативна база, користе се у перформансама класе 1.
- 2) Хеликоптери који обављају летове од/до подручја завршног прилаза и полетања (*FATO*) при болници која се налази у густо насељеној, непогодној средини, а која не представља *HEMS* оперативну базу, користе се у перформансама класе 1, изузев ако оператер има одобрење издато у складу са CAT.POL.H.225.
- 3) Хеликоптери који лете од/до *HEMS* оперативног места које се налази у непогодној средини, користе се у перформансама класе 2 и изузети су од обавезе поседовања одобрења које се захтева у CAT.POL.H.305 став а), под условом да је обезбеђена усклађеност са CAT.POL.H.305 став б) тачка 2) и став б) тачка 3).
- 4) Димензије *HEMS* оперативног места морају да буду такве да омогућавају одговарајуће избегавање препрека. За ноћне летове ово место мора да буде осветљено како би се обезбедило да место и препреке буду уочљиви.

SPA.HEMS.130 Захтеви који се односе на посаду

а) *Избор*. Оператер је дужан да установи критеријум за избор чланова летачке посаде за обављање *HEMS* задатака, узимајући у обзир њихово претходно искуство.

б) *Искуство*. Минимално искуство вође ваздухоплова који обавља *HEMS* летове не сме да буде мање од:

1) једне од две наведене ставке:

- (i) 1.000 сати налета као пилот који управља ваздухопловом/вођа ваздухоплова, од чега 500 сати у улози пилота који управља ваздухопловом/вође ваздухоплова на хеликоптеру; или
- (ii) 1.000 сати налета као копилот при *HEMS* летовима, од чега 500 сати у улози пилота који управља ваздухопловом под надзором и 100 сати у улози пилота који управља ваздухопловом/вође ваздухоплова на хеликоптеру;

2) 500 сати оперативног искуства на хеликоптерима, стеченог у оперативној средини која је слична средини у којој ће се обављати планирани летови; и

3) за пилоте ангажоване у ноћним летовима, 20 сати налета ноћу, у визуелним метеоролошким условима (*VMC*), у улози пилота који управља ваздухопловом/вође ваздухоплова.

ц) *Оперативна обука*. Потребно је успешно завршити оперативну обуку у складу са *HEMS* процедурама које су садржане у оперативном приручнику.

д) *Скораишње искуство*. Пилоти који обављају *HEMS* летове морају да у последњих шест месеци обаве најмање тридесетоминутни лет у хеликоптеру, користећи искључиво инструменте или на уређају за симулирање летења (*FSTD*).

е) *Састав посаде*

1) *Дневни лет*. Минималну посаду за дневни лет чине пилот и један члан *HEMS* техничког особља.

(i) Овај састав посаде може да се сведе на једног пилота:

(А) ако се на *HEMS* оперативном месту од вође ваздухоплова захтева да донесе додатни медицински материјал. У том случају, *HEMS* техничко особље може да остане да пружи помоћ болесним или повређеним лицима док вођа ваздухоплова обавља овај лет;

(Б) ако након доласка на *HEMS* оперативно место, постављање носила онемогућава да *HEMS* техничко особље заузме предње седиште; или

(Ц) ако је за време лета потребно да *HEMS* техничко особље помаже медицинском особљу у току лета.

(ii) У случајевима описаним под (i), оперативни минимум мора да буде одређен на основу применљивих захтева за ваздушни простор. У овом случају се не примењује оперативни минимум за *HEMS* летове који је садржан у Табели 1 у SPA.HEMS.120.

(iii) Само у случајевима наведеним под (i)(А) вођа ваздухоплова може да слети на *HEMS* оперативно место без техничког особља које му асистира са предњег седишта.

2) *Ноћни лет*. Минималну посаду за ноћне летове чине:

(i) два пилота; или

(ii) један пилот и један члан *HEMS* техничког особља у одређеним географским подручјима које је оператер навео у оперативном приручнику, узимајући у обзир следеће:

(А) одговарајуће оријентире на земљи;

(Б) систем за праћење лета за време трајања *HEMS* мисије;

(Ц) поузданост уређаја за метеоролошко извештавање;

(Д) листу минималне опреме за *HEMS* летове;

(Е) континуитет концепта посаде;

(Ф) минималну оспособљеност посаде, основну и периодичну обуку;

(Г) оперативне процедуре, укључујући координацију посаде;

(Х) минималне метеоролошке услове; и

(И) додатна разматрања услед специфичних локалних услова.

ф) *Обуке и провере посаде*

1) Обука и провера се врше у складу са детаљним планом и програмом обуке који је одобрила надлежна власт и који је наведен у оперативном приручнику.

2) Чланови посаде

(i) Програми обуке посаде треба да унапреде знање о *HEMS* радној средини и опреми; унапреде усклађеност рада посаде; обухвате мере за смањење ризика који су

повезани са летом при преласку у услове смањене видљивости, избор *HEMS* оперативних места, профила прилаза и одлазака.

- (ii) Мере наведене у ставу ф) тачка 2) подтачка (i) морају да буду процењене у току:
 - (А) провере стручности за дневне летове, у визуелним метеоролошким условима (*VMC*) или провере стручности за ноћне летове у визуелним метеоролошким условима (*VMC*), ако оператер обавља ноћне *HEMS* летове; и
 - (Б) провере на линији.

SPA.HEMS.135 Информисање медицинског особља и других лица при *HEMS* летовима

а) *Медицинско особље*. Пре сваког *HEMS* лета или серије летова, медицинско особље мора да буде упознато са *HEMS* радном средином и опремом, како би могло да користи медицинску опрему која се налази у хеликоптеру и опрему која се користи у случају опасности и да учествује у уобичајеним поступцима уласка и изласка, као и у поступцима у случају опасности.

б) *Особље земаљских хитних служби*. Оператер треба да спроведе све мере како би био сигуран да је особље земаљских хитних служби упознато са *HEMS* радном средином и опремом, као и ризицима који су повезани са поступцима на земљи на *HEMS* оперативном месту.

ц) *Пацијент*. Изузетно од САТ.ОР.МРА.170, информисање се врши само ако здравствено стање пацијента то дозвољава.

SPA.HEMS.140 Информације и документација

а) Оператер је дужан да обезбеди, као саставни део анализе ризика и процеса управљања, да ризици који су повезани са *HEMS* радном средином буду сведени на најмању меру, наводећи у оперативном приручнику: избор, састав и обуку посаде; нивое опреме и критеријуме за отпрему; оперативне процедуре и минимуме у вези уобичајених и најчешћих ванредних поступака и њихово ублажавање.

б) Одговарајући делови оперативног приручника морају да буду доступни организацији за чије се потребе обављају *HEMS* летови.

SPA.HEMS.145 Опрема оперативне базе која се користи за *HEMS* летове

а) Ако је потребно да чланови посаде буду у приправности са временом реакције мањим од 45 минута, потребно је да им се обезбеди одговарајући смештај у непосредној близини сваке оперативне базе.

б) У свакој оперативној бази пилотима мора да се обезбеди могућност прибављања актуелних метеоролошких информација и прогноза, као и задовољавајућа комуникација са одговарајућим јединицама пружаоца услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*). Одговарајућа средства морају да буду на располагању за планирање свих задатака.

SPA.HEMS.150 Снабдевање горивом

а) Ако се *HEMS* мисија обавља по правилима за визуелно летење (*VFR*) у локалном и дефинисаном географском подручју, може се применити уобичајено планирање горива ако оператер утврди завршну резерву горива којом се обезбеђује да, по окончању мисије, преостала количина горива не буде мања од количине горива која је потребна за:

- 1) 30 минута лета при уобичајеним условима крстарења; или
- 2) 20 минута при нормалној брзини крстарења, ако се лет обавља у подручју у коме је непрекидно доступно одговарајуће место за слетање.

SPA.HEMS.155 Пуњење горива са путницима који се укрцавају, искрцавају или се налазе у хеликоптеру

Ако вођа ваздухоплова сматра да је неопходно допунити гориво док су путници у хеликоптеру, то се може обавити ако су ротори заустављени или ако раде, под условом да су испуњени следећи услови:

- а) врата на страни хеликоптера где се точи гориво морају да буду затворена;
- б) врата на страни хеликоптера где се не точи гориво морају да буду отворена, ако метеоролошки услови то дозвољавају;

- ц) средства за гашење пожара одговарајућег капацитета морају да буду у положају који омогућава тренутну употребу у случају пожара; и
- д) довољно особља мора да буде на располагању да одмах изнесу пацијента из хеликоптера у случају пожара.

АНЕКС VI

НЕКОМЕРЦИЈАЛНИ ЛЕТОВИ СЛОЖЕНИХ МОТОРНИХ ВАЗДУХОПЛОВА

ДЕО-*NCC*

ГЛАВА А

ОПШТИ ЗАХТЕВИ

NCC.GEN.100 Надлежна власт

Надлежна власт је власт коју је одредила држава чланица у којој оператер има главно седиште пословања или пребивалиште.

NCC.GEN.105 Одговорност посаде

- а) Члан посаде је одговоран да адекватно извршава своје обавезе које су:
- 1) повезане са безбедношћу ваздухоплова и лица у њему; и
 - 2) наведене у упутствима и процедурама у оперативном приручнику.
- б) Током критичних фаза лета или увек када пилот који управља ваздухопловом процени да је неопходно у интересу безбедности, члан посаде мора да остане на седишту које је за њега предвиђено и да не обавља друге радње осим оних које се захтевају за безбедан лет ваздухоплова.
- ц) Током лета, члан летачке посаде мора да држи свој сигурносни појас везаним док је на свом седишту.
- д) Све време у току лета, најмање један оспособљени члан летачке посаде мора да остане за командама ваздухоплова.
- е) Члан посаде не сме да обавља дужности у ваздухоплову:
- 1) ако зна или сумња да осећа последице умора, како је наведено у тачки 7.ф. Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 или се на други начин осећа неспремним у мери која може да угрози лет; или
 - 2) ако је под утицајем психоактивних супстанци или алкохола или у случају других разлога наведених у тачки 7.г. Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.
- ф) Члан летачке посаде који обавља дужности код више оператера дужан је да:
- 1) води личну евиденцију у вези са радним временом, временом лета и временом одмора, како је наведено у Анексу III (Део-*ORO*), Глава *FTL* Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012; и
 - 2) сваком од оператера достави неопходне податке за планирање активности у складу са применљивим *FTL* захтевима.
- г) Члан посаде је дужан да пилоту који управља ваздухопловом пријави:
- 1) сваки недостатак, квар, неисправност или оштећење за које верује да могу да имају утицаја на пловидбеност или на безбедан лет ваздухоплова, укључујући и системе који се користе у случају опасности; и
 - 2) сваку незгоду која је угрозила или је могла да угрози безбедност летења.

NCC.GEN.106 Права и одговорности пилота који управља ваздухопловом

- а) Пилот који управља ваздухопловом одговоран је:
- 1) за безбедност ваздухоплова, свих чланова посаде, путника и терета који се налазе у ваздухоплову у току лета, како је наведено у тачки 1.ц. Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008;
 - 2) за почетак, ток, прекид или преусмеравање лета у интересу безбедности;

- 3) да обезбеди да су сва упутства, оперативне процедуре и листе провере усклађене са оперативним приручником, као што је наведено у тачки 1.б. Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008;
- 4) да обавља лет само ако је уверен да су испуњена сва оперативна ограничења наведена у тачки 2.а.3. Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008, односно:
 - (i) ваздухоплов је пловидбен;
 - (ii) ваздухоплов је прописно регистрован;
 - (iii) инструменти и опрема неопходни за обављање лета су уграђени у ваздухоплов и исправни су, осим ако је дозвољено да се лет обави са неисправном опремом на основу листе минималне опреме (*MEL*) или другог одговарајућег документа, на начин који се прописан у NCC.IDE.A.105 или NCC.IDE.H.105;
 - (iv) маса ваздухоплова и положај тежишта су такви да лет може да се обави у складу са ограничењима наведеним у документима о пловидбености;
 - (v) сав ручни пртљаг, предати пртљаг и терет су адекватно утоварени и обезбеђени;
 - (vi) оперативна ограничења ваздухоплова, која су наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*), неће бити прекорачена у било ком тренутку лета;
 - (vii) члан летачке посаде има важећу дозволу у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 1178/2011; и
 - (viii) чланови летачке посаде имају одговарајуће овлашћење и испуњавају услове у погледу оспособљености и скорашињег искуства;
- 5) да не започне лет у случају када било који члан летачке посаде није способан да обавља своје дужности због повреде, болести, умора или дејства неке психоактивне супстанце;
- 6) да не настави лет даље од најближег аеродрома или оперативног места на коме временски услови дозвољавају безбедно слетање у ситуацијама када је способност било ког члана летачке посаде да обавља дужности значајно смањена услед узрока као што су умор, болест или недостатак кисеоника;
- 7) за доношење одлуке о прихватању ваздухоплова са неисправностима које су допуштене листом одступања од конфигурације (*CDL*) или листом минималне опреме (*MEL*), у зависности шта је применљиво;
- 8) да по завршетку лета или серије летова у техничку књигу ваздухоплова или у путну књигу ваздухоплова евидентира податке о коришћењу ваздухоплова и све уочене или очекиване кварове ваздухоплова; и
- 9) да обезбеди у погледу уређаја за снимање лета:
 - (i) да не буде онеспособљен или искључен током лета; и
 - (ii) у случају удеса или незгоде који подлежу обавезном пријављивању:
 - А) да подаци не буду намерно обрисани;
 - Б) да буде деактивиран одмах након завршетка лета; и
 - Ц) да буде поново активиран само уз сагласност истражног органа.

б) Пилот који управља ваздухопловом има право да не дозволи улазак или да искрца сваку особу, пртљаг или терет који могу да представљају потенцијалну опасност по безбедност ваздухоплова и лица у њему.

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

д) Изузетно од става а) тачка б), у случају лета са вишечланом посадом пилот који управља ваздухопловом може да настави лет преко најближег аеродрома са повољним временским условима ако су успостављени одговарајући поступци за умањење ризика.

е) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да у случају опасности која захтева тренутно одлучивање и поступање, предузме сваку радњу коју сматра неопходном у датим околностима, у складу са тачком 7.д Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008. У тим случајевима, у интересу безбедности, он може да одступи од правила, оперативних процедура и метода.

ф) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да надлежној власти одмах поднесе извештај о радњи незаконитог ометања, као и да о томе обавести надлежну локалну власт.

г) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да на најбржи доступан начин обавести најближи одговарајући орган о сваком удесу у коме учествује ваздухоплов, а који је довео до повреде или смрти било ког лица или значајног оштећења ваздухоплова или имовине.

NCC.GEN.110 Усклађеност са законима, прописима и процедурама

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

б) Пилот који управља ваздухопловом мора да буде упознат са законима, прописима и процедурама који се односе на обављање његових дужности и који се примењују на подручја која се прелећу, аеродроме или оперативна места која ће користити, као и на навигациону опрему, као што је наведено у тачки 1.а. Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.

NCC.GEN.115 Заједнички језик

Оператер је дужан да обезбеди да сви чланови посаде могу међусобно да комуницирају на заједничком језику.

NCC.GEN.120 Вожење авиона

Оператер је дужан да обезбеди да се вожење авиона по површини аеродрома за кретање ваздухоплова врши само ако је лице за командама:

- а) одговарајуће оспособљени пилот; или
- б) лице које је одредио оператер и које је:
 - 1) обучено за вожење авиона;
 - 2) обучено за коришћење радио-станице, ако је обавезна радио-комуникација;
 - 3) упознато са изгледом аеродрома, путевима који се користе за кретање, знацима, ознакама, светлима, сигнаlima и инструкцијама контроле летења (АТС), значењима израза и процедурама;
 - 4) способно да испуни захтеване оперативне стандарде за безбедно кретање авиона по аеродрому.

NCC.GEN.125 Коришћење ротора - хеликоптери

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

NCC.GEN.130 Преносиви електронски уређаји

Оператер не сме да дозволи ниједној особи да у ваздухоплову користи преносиве електронске уређаје (PED) који би могли негативно да утичу на перформансе система и опреме ваздухоплова.

NCC.GEN.135 Подаци о опреми која се користи у случају опасности и опреми за преживљавање која се налази у ваздухоплову

Оператер је дужан да обезбеди да су листе са информацијама о опреми која се користи у случају опасности и опреми за преживљавање која се налази у свим његовим ваздухопловима, увек на располагању ради тренутног обавештавања спасилачко-координационих центара (RCC).

NCC.GEN.140 Документи, приручници и информације који се налазе у ваздухоплову

а) Изузев ако је другачије прописано, у ваздухоплову у току лета морају да се налазе оригинални примерци или копије следећих докумената, приручника и информација:

- 1) приручник за управљање ваздухопловом (AFM) или други одговарајући документ;
- 2) оригинал уверења о регистрацији ваздухоплова;
- 3) оригинал потврде о пловидбености (CofA);
- 4) потврда о буци;
- 5) изјава наведена у ORO.DEC.100 из Анекса III (Део-ORO) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012;
- 6) листа посебних одобрења, ако је то применљиво;
- 7) дозвола за рад радио-станице, ако је то применљиво;
- 8) полиса осигурања од одговорности за штету причињену трећим лицима;

- 9) путна књига ваздухоплова или други одговарајући документ за ваздухоплов;
- 10) подаци из поднетог *ATS* плана лета, ако је то применљиво;
- 11) важеће и одговарајуће ваздухопловне карте за планирану руту и све пратеће руте на које је могуће да лет буде преусмерен;
- 12) информације о поступцима и визуелним сигнаlima које користе ваздухоплов-пресретач и пресретнути ваздухоплов;
- 13) информације о службама трагања и спасавања за подручје намеравааног лета;
- 14) важећи делови оперативног приручника који се односе на дужности чланова посаде и који морају да буду лако доступни члановима посаде;
- 15) листа минималне опреме (*MEL*) или листа одступања од конфигурације (*CDL*);
- 16) одговарајућа хитна ваздухопловна обавештења (*NOTAM*) и документација коју обезбеђује служба ваздухопловног информисања (*AIS*);
- 17) одговарајући метеоролошки подаци;
- 18) товарни лист и/или списак путника, ако је применљиво;
- 19) друга документација која може да буде потребна за лет или коју захтевају државе изнад којих се обавља лет.

б) У случају губитка или крађе докумената наведених у ставу а) тач. 2) до 8), лет се може наставити до крајњег одредишта или места где је могуће извршити замену докумената.

NCC.GEN.145 Чување, израда и коришћење података снимљених уређајем за снимање параметара лета

а) Након удеса или незгоде која је предмет обавезног пријављивања, оператер ваздухоплова је дужан да 60 дана чува оригинално снимљене податке, изузев ако власт надлежна за истраживање не наложи другачије.

б) Оператер је дужан да врши провере исправности рада и процене података који су снимљени уређајем за снимање параметара лета (*FDR*), уређајем за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) и уређајем за пренос података, како би обезбедио сталну исправност ових уређаја.

ц) Оператер је дужан да чува податке снимљене у току рада уређаја за снимање параметара лета (*FDR*), како је захтевано у NCC.IDE.A.165 или NCC.IDE.H.165, осим у случају тестирања и одржавања уређаја за снимање параметара лета (*FDR*), када се у току тестирања могу избрисати најстарији снимљени подаци у трајању до једног сата.

д) Оператер је дужан да чува и одржава ажурном документацију која садржи информације неопходне за претварање необрађених података добијених из уређаја за снимање параметара лета (*FDR*) у параметре изражене у техничким јединицама;

е) Оператер је дужан да стави на располагање све сачуване податке снимљене уређајем за снимање параметара лета (*FDR*), ако тако одреди надлежна власт.

ф) Не доводећи у питање Уредбу Европског парламента и Савета (ЕУ) бр. 996/2010:

- 1) подаци забележени уређајем за снимање звука у пилотској кабини не могу да се користе у друге сврхе, осим за истраживање удеса или незгода које су предмет обавезног пријављивања, изузев уз пристанак свих чланова посаде и особља које обавља послове одржавања, а на које се подаци односе;
- 2) подаци снимљени уређајем за снимање параметара лета или уређајем за пренос података не могу да се користе у друге сврхе, осим за истраживање удеса или незгода које су предмет обавезног пријављивања, изузев:
 - (i) ако те податке користи оператер искључиво за потребе пловидбености или одржавања ваздухоплова; или
 - (ii) ако су уклоњени сви подаци који могу да укажу на идентитет; или
 - (iii) ако се објављују у складу са поступцима о заштити података и информација.

NCC.GEN.150 Транспорт опасног терета

а) Транспорт опасног терета ваздушним путем врши се у складу са последњом изменом Анекса 18 Чикашке конвенције, допуњеним Техничким инструкцијама за сигуран транспорт опасног терета ваздушним путем (*ICAO doc. 9284-AN/905*), укључујући његове додатке, прилоге или исправке.

б) Опасан терет може да транспортује само оператер који има одобрење издато у складу са Анексом V (Део-SPA), Глава Г ове уредбе, изузев ако:

- 1) опасан терет није предмет Техничких инструкција у складу са Делом 1 ових инструкција; или
- 2) опасан терет носе путници или чланови посаде или је он смештен у пртљагу, у складу са Делом 8 Техничких инструкција.

ц) Оператер је дужан да пропише процедуре којима обезбеђује спровођење потребних мера за спречавање нехотичног уноса опасног терета у ваздухоплов.

д) Оператер је дужан да обезбеди особљу податке потребне за обављање дужности, како је захтевано у Техничким инструкцијама.

е) Оператер је дужан да, у складу са Техничким инструкцијама, без одлагања обавести надлежну власт и одговарајућу власт државе у којој се догађај десио о сваком удесу или незгоди који су повезани са опасним теретом.

ф) Оператер је дужан да обавести путнике о опасном терету у складу са Техничким инструкцијама.

г) Оператер је дужан да на местима на којима се врши прихват робе обезбеди обавештења са информацијама о транспорту опасног терета, како је захтевано у Техничким инструкцијама.

ГЛАВА Б

ОПЕРАТИВНЕ ПРОЦЕДУРЕ

NCC.OP.100 Коришћење аеродрома и оперативних места

Оператер је дужан да користи само аеродроме и оперативна места која одговарају типу ваздухоплова и врсти летова које обавља.

NCC.OP.105 Коришћење изолованих аеродрома – авиони

При избору алтернативних аеродрома и политике планирања горива оператер сматра аеродром изолованим аеродромом ако је време летења до најближег одговарајућег алтернативног одредишног аеродрома веће од:

- а) 60 минута, за авионе са клипним моторима; или
- б) 90 минута, за авионе са млазним моторима.

NCC.OP.110 Оперативни минимуми аеродрома – опште одредбе

а) У случају летења по правилима за инструментално летење (*IFR*) оператер је дужан да одреди оперативне минимуме за сваки полазни, одредишни или алтернативни аеродром који планира да користи. Ови минимуми:

- 1) не смеју да буду нижи од минимума које је одредила држава у којој се налази аеродром, изузев ако је та држава посебно одобрила употребу нижих минимума и
- 2) приликом обављања летова у условима смањене видљивости морају да буду одобрени од надлежне власти, у складу са Анексом V (Део-SPA), Глава Е ове уредбе.

б) Приликом одређивања оперативних минимума аеродрома, оператер је дужан да узме у обзир:

- 1) тип, перформансе и карактеристике управљања ваздухопловом;
- 2) састав, стручност и искуство летачке посаде;
- 3) димензије и карактеристике полетно-слетне стазе или подручја завршног прилаза и полетања (*FATO*) који могу да буду одабрани за коришћење;
- 4) податак о томе да ли су расположива визуелна и невидуелна средства на земљи одговарајућа и карактеристике тих средстава;
- 5) навигациону опрему ваздухоплова или опрему за контролу путање лета у току полетања, прилаза, равнања, слетања, завршетка заокрета и неуспелог прилаза;
- 6) могућност избегавања препрека у подручју прилаза, неуспелог прилаза и пењања које је неопходно да би се извршиле процедуре за наставак лета;

- 7) надморску/релативну висину за избегавање препрека при поступку инструменталног прилаза;
- 8) начин утврђивања и извештавања о метеоролошким условима; и
- 9) технику лета која се користи током завршног прилаза.

ц) Минимуми за посебну процедуру прилаза и слетања могу да се користе ако су испуњени сви следећи услови:

- 1) ако је исправна опрема на земљи која је приказана на карти и која је потребна за планирану процедуру;
- 2) ако су исправни системи ваздухоплова који су потребни за извођење одређене врсте прилаза;
- 3) ако су испуњени захтеви у погледу перформанси ваздухоплова; и
- 4) ако је посада одговарајуће оспособљена.

NCC.OP.111 Оперативни минимуми аеродрома – *NPA, APV, CAT I* летови

а) Висина одлуке (*DH*) која се користи за непрецизан прилаз (*NPA*), при којем се примењује техника завршног прилаза уз стално снижавање (*CDFA*), прилаз уз употребу процедуре за вертикално навођење (*APV*) или прилаз у условима *CAT I*, не сме да буде нижа од најмање од следећих вредности:

- 1) минималне висине до које се средства за прилажење могу користити без потребних визуелних ознака;
- 2) релативне висине безбедног надвишења препрека (*OCH*) за категорију ваздухоплова;
- 3) висине одлуке објављеног поступка прилажења, ако је примењиво;
- 4) минимума система из Табеле 1; или
- 5) минималне висине одлуке из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*) или другог одговарајућег документа, ако је она наведена.

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

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

Табела 1
Минимум система

Средство	Најнижа <i>DH /MDH (ft)</i>
Систем за прецизно слетање (<i>ILS</i>)	200
Глобални сателитски навигациони систем (<i>GNSS</i>)/ Аугментациони систем базиран на сателитима (<i>SBAS</i>) (Прилаз латералне прецизности са вертикалним навођењем (<i>LPV</i>))	200
<i>GNSS</i> (Латерална навигација (<i>LNAV</i>))	250
<i>GNSS/Baro-VNA (VNAV) (LNAV/VNAV)</i>	250
Локалајзер (<i>LOC</i>) са или без уређаја за мерење удаљености (<i>DME</i>)	250
Надзорни радар (<i>SRA</i>) (престаје на $\frac{1}{2}$ <i>NM</i>)	250
<i>SRA</i> (престаје на 1 <i>NM</i>)	300
<i>SRA</i> (престаје на 2 <i>NM</i> или више)	350
<i>VHF</i> Свесмерни радио фар (<i>VOR</i>)	300
<i>VOR/DME</i>	250
Неусмерени радио-фар (<i>NDB</i>)	350
<i>NDB/DME</i>	300
<i>VHF direction finder (VDF)</i>	350

NCC.OP.112 Оперативни минимуми аеродрома – кружни летови авиона

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

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

б) Минимална видљивост за кружне летове авиона мора да буде већа од:

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

Табела 1: *MDH* и минимална видљивост за кружење у зависности од категорији авиона

	Категорија авиона			
	A	B	C	D
<i>MDH (ft)</i>	400	500	600	700
Минимална метеоролошка видљивост (<i>m</i>)	1.500	1.600	2.400	3.600

NCC.OP.113 Оперативни минимуми аеродрома – кружни летови хеликоптера изнад копна

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

NCC.OP.115 Процедуре одласка и прилаза

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

б) Изузетно од става а), пилот који управља ваздухопловом прихвата одобрење контроле летења (*ATC*) да одступи од објављене процедуре само:

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

ц) У сваком случају, сегмент завршног прилаза обавља се визуелно или у складу са објављеним поступком прилаза.

NCC.OP.120 Процедуре за смањење буке

Оператер је дужан да утврди оперативне процедуре узимајући у обзир потребу смањења утицаја буке ваздухоплова тако да безбедност има приоритет у односу на смањење буке.

NCC.OP.125 Минимална висина надвишавања препрека – *IFR* летови

а) Оператер је дужан да наведе метод за утврђивање минималних висина лета којима се обезбеђује надвишавање терена за све сегменте рута које се лете по правилима за инструментално летење (*IFR*).

б) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да одреди минималне висине лета за сваки лет који се заснива на овој методи. Минималне висине лета не смеју да буду ниже од оних које је прописала држава која се прелеће.

NCC.OP.130 Снабдевање горивом и мазивом - авиони

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

- 1) у случају летова који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*):
 - (i) дању, за лет до аеродрома на који је планирано слетање, а потом за лет од најмање 30 минута на нормалној висини крстарења; или
 - (ii) ноћу, за лет до аеродрома на који је планирано слетање, а потом за лет од најмање 45 минута на нормалној висини крстарења.
- 2) у случају летова који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*):
 - (i) у ситуацији када се не захтева алтернативни аеродром за одредишни аеродром, за лет до аеродрома на који се планира слетање, а потом за лет од најмање 45 минута на нормалној висини крстарења; или
 - (ii) у ситуацији када се захтева алтернативни аеродром за одредишни аеродром, за лет до аеродрома на који је планирано слетање, до алтернативног аеродрома, а потом за лет од најмање 45 минута на нормалној висини крстарења.

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

- 1) прогнозирани метеоролошки услови;
- 2) очекиване *ATC* руте и кашњења у саобраћају;
- 3) поступци у случају пада притиска или квара једног мотора док је авион на рути, ако је примењиво; и
- 4) свака друга ситуација која може да одложи слетање авиона или повећа потрошњу горива и/или мазива.

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

NCC.OP.131 Снабдевање горивом и мазивом – хеликоптери

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

- 1) у случају летова који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*), за лет до аеродрома/оперативног места планираног за слетање, а потом за лет од најмање 20 минута при брзини која омогућава највећи долет; и
- 2) у случају летова који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*):
 - (i) ако се не захтева алтернативни аеродром или није доступан аеродром на којем метеоролошки услови омогућавају његово коришћење, за лет до аеродрома/оперативног места планираног за слетање, а потом за лет од 30 минута при брзини чекања на 450 *m* (1500 *ft*) изнад одредишног аеродрома/оперативног места у стандардним температурним условима, као и за прилаз и слетање; или
 - (ii) ако се захтева алтернативни аеродром, за лет до аеродрома/оперативног места планираног за слетање и за обављање прилаза, као и неуспелог прилаза, а потом:
 - А) за лет до наведеног алтернативног аеродрома; и
 - Б) за лет у трајању од 30 минута при брзини чекања на 450 *m* (1500 *ft*) изнад алтернативног аеродрома/оперативног места у стандардним температурним условима, као и за прилаз и слетање.

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

- 1) прогнозирани метеоролошки услови;
- 2) очекиване *ATC* руте и кашњења у саобраћају;
- 3) поступци у случају пада притиска или квара једног мотора док је авион на рути, ако је примењиво; и
- 4) свака друга ситуација која може да одложи слетање ваздухоплова или повећа потрошњу горива и/или мазива.

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

NCC.OP.135 Смештај пртљага и терета

Оператер је дужан да пропише процедуре којима обезбеђује:

а) да се у путничку кабину ваздухоплова уноси само онај ручни пртљак који може одговарајуће да се смести и обезбеди; и

б) да сав пртљак и терет који се превозе и који могу, ако нису правилно смештени, да изазову повреду или оштећење или онемогуће приступ пролазима или излазима, буду смештени на начин којим се спречава њихово померање.

NCC.OP.140 Информисање путника

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди:

а) да су пре полетања путници упознати са местом на коме се налази и начином коришћења:

- 1) појаса на седишту;
- 2) излаза у случају опасности; и
- 3) писаних упутстава за случај опасности, намењених путницима и, ако је применљиво:
- 4) прслуцима за спасавање;
- 5) опремом за довод кисеоника;
- 6) чамцима за спасавање;
- 7) другом опремом која се користи за случај опасности, а предвиђена је за личну употребу

и

б) да се у случају опасности у току лета путницима дају упутства о мерама које су примерене у датим околностима.

NCC.OP.145 Припрема лета

а) Пре започињања лета, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се свим примереним расположивим средствима увери да је опрема на земљи и/или води, укључујући уређаје за комуникацију и навигациона средства која су доступна и непосредно захтевана за такав лет ради његовог безбедног обављања, одговарајућа за врсту делатности у оквиру које се лет обавља.

б) Пре започињања лета, пилот који управља ваздухопловом мора да буде упознат са свим расположивим метеоролошким информацијама које одговарају планираном лету. Припрема за лет која се обавља на месту које је удаљено од места поласка и за сваки лет који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*), мора да обухвати:

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

NCC.OP.150 Алтернативни аеродроми за полетање - авиони

а) У случају летова који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*), пилот који управља ваздухопловом је дужан да у плану лета наведе најмање један аеродром са одговарајућим временским условима као алтернативни аеродром за аеродром полетања, ако су временски услови на аеродрому одласка на применљивом оперативном минимуму аеродрома или нижи од њега или ако из других разлога није могућ повратак на аеродром одласка.

б) Алтернативни аеродром за аеродром полетања се мора налазити на следећој удаљености од аеродрома одласка:

- 1) за двомоторне авионе, на растојању које није веће од растојања које одговара једном сату лета при брзини крстарења са једним мотором, у стандардним условима без ветра; и
- 2) за авионе који имају три или више мотора, на растојању које није веће од растојања које одговара лету у трајању од два сата при брзини крстарења са једним неисправним

мотором (*OEI*), наведеној у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*), у стандардним условима без ветра.

ц) За аеродром који је одабран као алтернативни аеродром за аеродром полетања, расположиви подаци треба да укажу да ће, у очекивано време коришћења, услови на њему бити на оперативном минимуму аеродрома за тај лет или изнад њега.

NCC.OP.151 Алтернативни аеродром за одредишни аеродром - авиони

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

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

б) ако је место планираног слетања изоловано и:

- 1) ако је за аеродром на коме се планира слетање прописана процедура инструменталног прилаза; и
- 2) ако доступне актуелне метеоролошке информације указују да ће следећи предвиђени метеоролошки услови трајати у периоду два сата пре до два сата после предвиђеног времена доласка:
 - (i) да ће база облака бити најмање 300 *m* (1.000 *ft*) изнад минимума предвиђеног за процедуру инструменталног прилаза; и
 - (ii) да ће видљивост бити најмање 5,5 *km* или 4 *km* већа од минимума предвиђеног за ову процедуру.

NCC.OP.152 Алтернативни аеродром за одредишни аеродром - хеликоптери

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

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

- 1) да ће база облака бити најмање 120 *m* (400 *ft*) изнад минимума предвиђеног за процедуру инструменталног прилаза; и
- 2) да ће видљивост бити најмање 1.500 *m* већа од минимума предвиђеног за ову процедуру; или

б) ако је место планираног слетања изоловано и:

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

NCC.OP.155 Допуна горива док се путници укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову

а) Ваздухоплов не сме да се пуни „*Avgas*” или „*wide-cut*” горивима или њиховом мешавином док се путници укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову.

б) За остале врсте горива потребно је предузети мере предострожности, укључујући и присуство одговарајуће оспособљеног особља у ваздухоплову, које је спремно да започне и изведе евакуацију ваздухоплова на најпрактичнији и најбржи начин.

NCC.OP.160 Употреба слушалица

а) Сваки члан летачке посаде који обавља дужност у летачкој кабини дужан је да носи слушалице са микрофоном или друго одговарајуће средство. Слушалице се користе као основно средство за гласовну комуникацију са *ATS*:

1) на земљи:

- (i) приликом примања *ATS* одобрења за одлазак путем гласовне комуникације;
- (ii) током рада мотора;

2) у лету:

- (i) испод прелазне висине; или
- (ii) 10.000 *ft*, у зависности која је вредност већа;

и

3) ако пилот који управља ваздухопловом то сматра потребним.

б) Под условима наведеним у ставу а), микрофон или друго одговарајуће средство мора да буде у положају који дозвољава двострану радио-комуникацију.

NCC.OP.165 Превоз путника

Оператер је дужан да утврди процедуре којима се обезбеђује:

а) да путници седе на седиштима тако да, уколико је потребна хитна евакуација у случају опасности, они буду у могућности да помогну, а да не ометају евакуацију ваздухоплова;

б) да пре полетања, слетања, у току вожења, као и увек када пилот који управља ваздухопловом то сматра неопходним у интересу безбедности, сваки путник у ваздухоплову мора да се налази на седишту или на лежају и мора бити правилно везан сигурносним појасом или системом везивања; и

ц) да је седење више лица на седишту дозвољено на унапред одређеним седиштима на којима може да седи једна одрасла особа и једно одојче, који су одговарајуће осигурани додатним појасом или другим системом за везивање.

NCC.OP.170 Обезбеђење путничке кабине и бифеа

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди:

а) да пре вожења, полетања и слетања сви излази и пролази буду проходни; и

б) да су пре полетања и слетања, као и увек када је то неопходно у интересу безбедности, сва опрема и пртљаг правилно обезбеђени.

NCC.OP.175 Пушење у ваздухоплову

Пилот који управља ваздухопловом не сме да дозволи пушење у ваздухоплову:

а) увек када сматра неопходним у интересу безбедности;

б) у току допуне ваздухоплова горивом;

ц) ако је ваздухоплов на земљи, осим ако је оператер прописао процедуре за смањење ризика у току коришћења ваздухоплова на земљи;

д) изван простора одређеног за пушење, као ни у пролазу или тоалету;

е) у одељцима за терет и/или другом простору у којима се налази терет који није смештен у контејнере отпорне на пламен или покривен покривачем отпорним на пламен; и

ф) у оним деловима путничке кабине у које се доводи кисеоник.

NCC.OP.180 Метеоролошки услови

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

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

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

NCC.OP.185 Лед и друге наслаге – поступци на земљи

а) Оператер је дужан да утврди поступке који се примењују на земљи за одлеђивање, спречавање залеђивања и преглед ваздухоплова, ако је то неопходно за безбедно коришћење ваздухоплова.

б) Пилот који управља ваздухопловом може да започне полетање само ако је ваздухоплов очишћен од свих наслага које могу неповољно да утичу на перформансе и могућност управљања ваздухопловом, осим у случајевима наведеним у ставу а) и у складу са условима из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*).

NCC.OP.190 Лед и друге наслаге – поступци у току лета

а) Оператер је дужан да утврди поступке за летове у очекиваним или стварним условима залеђивања.

б) Пилот који управља ваздухопловом може да започне лет или да намерно лети у очекиваним или стварним условима залеђивања само ако је ваздухоплов сертификован и опремљен за такве летове, као што је наведено у тачки 2.а.5 Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.

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

NCC.OP.195 Услови за полетање

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

а) да временски услови на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази или *FATO* коју намерава да користи, према информацијама које су му доступне, неће спречити безбедно полетање и одлазак; и

б) да ће бити испуњени утврђени аеродромски оперативни минимуми.

NCC.OP.200 Симулирање ванредних ситуација у току лета

а) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да се приликом превоза путника или терета не смеју симулирати:

1) ситуације које захтевају примену поступака у случају ванредне ситуације и поступака у случају опасности; или

2) летови који се обављају у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*).

б) Изузетно од става а), наведене ситуације се могу симулирати са пилотом учеником у ваздухоплову у току летова за обуку ако их спроводи одобрена организација за обуку.

NCC.OP.205 Управљање горивом у току лета

а) Оператер је дужан да утврди процедуру за проверу количине горива у лету и управљање горивом у току лета.

б) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да редовно проверава да количина преосталог искористивог горива током лета није мања од количине горива потребне за наставак лета до аеродрома или оперативног места на коме владају одговарајући временски услови, при чему планирана количина резервног горива мора да остане у складу са захтевима наведеним у NCC.OP.130 или NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Употреба додатног кисеоника

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

NCC.OP.215 Опажање близине земље

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

NCC.OP.220 Систем за избегавање судара (ACAS)

Оператер је дужан да утврди оперативне процедуре и програм обуке ако се у ваздухоплову налази и користи уграђен ACAS уређај. Ако се користи ACAS II, процедуре и обука морају да буду у складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1332/2011.

NCC.OP.225 Услови за прилаз и слетање

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

NCC.OP.230 Почетак и наставак прилаза

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

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

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

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

д) Ако након прелета 1.000 *ft* изнад аеродрома објављена видљивост дуж полетно-слетне стазе, односно видљивост (*RVR/VIS*) опадне испод применљивог минимума, прилаз може да буде настављен до висине одлуке (*DA/H*) или минималне висине снижавања (*MDA/H*).

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

ф) У зони додире увек се проверава видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*).

ГЛАВА Ц

ПЕРФОРМАНСЕ И ОПЕРАТИВНА ОГРАНИЧЕЊА ВАЗДУХОПЛОВА

NCC.POL.100 Оперативна ограничења - сви ваздухоплови

а) У току сваке фазе коришћења ваздухоплова, утовар, маса и центар тежишта (*CG*) ваздухоплова морају да буду у складу са ограничењима наведеним у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) или у оперативном приручнику, ако су у њему наведени строжи захтеви.

б) Ознаке, листе, ознаке инструмената или њихова комбинација, које садрже оперативна ограничења прописана у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) за визуелну презентацију, морају да буду истакнуте у ваздухоплову.

NCC.POL.105 Маса и тежиште, утовар

а) Оператер је дужан да одреди масу и центар тежишта сваког ваздухоплова стварним мерењем масе пре прве употребе ваздухоплова. Укупни утицај модификација и поправки на масу и тежиште морају да буду узети у обзир и уредно документовани. Ваздухоплов се поново мери ако ефекат модификација на масу и центражу није тачно познат.

б) Мерење масе врши произвођач ваздухоплова или одобрена организација за одржавање.

ц) Оператер је дужан да мерењем или употребом стандардне вредности за масу утврди масу свих оперативних ставки и чланова посаде који чине суву оперативну масу ваздухоплова. Утицај њиховог положаја на положај тежишта ваздухоплова, такође, мора да буде одређен. Ако се користе стандардне вредности за масу, за одређивање суве оперативне масе користе се следеће вредности масе за чланове посаде:

- 1) 85 kg, укључујући ручни пртљаг, за чланове летачке посаде/техничког особља у саставу посаде; и
- 2) 75 kg за чланове кабинске посаде.

д) Оператер је дужан да утврди процедуре којима омогућава пилоту који управља ваздухопловом да утврди масу терета који превози, укључујући сваки баласт:

- 1) стварним мерењем;
- 2) одређивањем масе терета који се превози употребом стандардних маса за путнике и пртљаг; или
- 3) прорачуном масе путника на основу изјаве сваког путника или изјаве узете у име сваког путника и додајући унапред одређену константу за израчунавање ручног пртљага и одеће, ако је број расположивих путничких седишта ваздухоплова:
 - (i) мањи од десет, за авионе; или
 - (ii) мањи од шест, за хеликоптере.

е) Ако се употребљавају стандардне вредности за масу, користе се следеће вредности масе:

- 1) за путнике, вредности из Табеле 1 и Табеле 2, које обухватају масу ручног пртљага и одојчета које је смештено на седиште заједно са одраслом особом:

Табела 1: Стандардне масе за путнике – ваздухоплов са укупним бројем путничких седишта 20 или више

Путничких седишта:	20 и више		30 и више
	Мушкарци	Жене	Сви одрасли
Одрасли	88 kg	70 kg	84 kg
Деца	35 kg	35 kg	35 kg

Табела 2: Стандардне масе за путнике – ваздухоплов са укупним бројем путничких седишта 19 или мање

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

2) за пртљаг:

- (i) стандардне вредности масе регистрованог пртљага из Табеле 3, ако је реч о авионима са укупним бројем расположивих путничких седишта 20 или више;

Табела 3: Стандардне масе за пртљаг – авиони са укупним бројем путничких седишта 20 или више

Врста лета	Стандардна маса пртљага
Домаћи	11 <i>kg</i>
Европски	13 <i>kg</i>
Интерконтинентални	15 <i>kg</i>
Сви остали	13 <i>kg</i>

(ii) стандардна вредност масе регистрованог пртљага у износу од 13 *kg*, ако је реч о хеликоптерима са укупним бројем расположивих путничких седишта 20 или више.

ф) За ваздухоплове са 19 путничких седишта или мање, стварна маса регистрованог пртљага се одређује:

- 1) мерењем; или
- 2) прорачуном на основу изјаве сваког путника или изјаве узете у име сваког путника. Ако је ово непрактично, користи се минимална стандардна масу у износу од 13 *kg*.

г) Оператер је дужан да утврди процедуре које омогућавају пилоту који управља ваздухопловом да одреди масу укрцаног горива користећи стварну густину или, ако је она непозната, густину израчунату у складу са методом наведеном у оперативном приручнику.

х) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да је:

- 1) утовар ваздухоплова извршен под надзором обученог особља; и
- 2) утовар терета који се превози у складу са подацима коришћеним за израчунавање масе и положаја тежишта ваздухоплова.

и) Оператер је дужан да утврди процедуре које омогућавају пилоту који управља ваздухопловом да испуни сва додатна структурна ограничења, као што су ограничења јачине пода, максимално оптерећење по дужном метру, максимална маса за робни одељак и максимално ограничење за седиште.

ј) Оператер је дужан да у оперативном приручнику одреди принципе и методе који се користе при утовару и на систем масе и положаја тежишта, а који испуњавају услове наведене у тач. а)-и). Овај систем треба да обухвати све врсте планираних делатности.

NCC.POL.110 Подаци и документација о маси и положају тежишта

а) Оператер је дужан да утврди податке о маси и тежишту и да изради документацију о маси и положају тежишта пре сваког лета, наводећи терет и његов распоред у ваздухоплову тако да ограничења која се односе на масу и тежиште ваздухоплова не буду прекорачена. Документација о маси и положају тежишта садржи следеће податке:

- 1) регистарску ознаку и тип ваздухоплова;
- 2) ознаку, број и датум лета, ако је примењиво;
- 3) име пилота који управља ваздухопловом;
- 4) име лица које је припремило документ;
- 5) суву оперативну масу и одговарајући положај тежишта (*CG*) ваздухоплова;
- 6) масу горива на полетању и масу путног горива;
- 7) масу других потрошних средстава, осим горива, ако се она примењују;
- 8) састав терета, укључујући путнике, пртљаг, терет и баласт;
- 9) масу на полетању, масу на слетању и масу ваздухоплова без горива;
- 10) одговарајуће положаје тежишта (*CG*); и
- 11) граничне вредности масе и положаја тежишта.

б) Ако се подаци и документација о маси и положају тежишта израђују применом компјутерског система за израчунавање масе и положаја тежишта, оператер је дужан да провери целовитост излазних података.

ц) Ако се утовар ваздухоплова не врши под надзором пилота који управља ваздухопловом, тада је лице које врши надзор над утоваром ваздухоплова дужно да својеручним потписом потврди да су терет и његов распоред у складу са документацијом о маси и положају тежишта

коју је припремио пилот који управља ваздухопловом. Пилот који управља ваздухопловом је дужан да потврди своју сагласност својеручним потписом или на други одговарајући начин.

д) Оператер је дужан да утврди процедуру за поступање у случају промене терета у последњем тренутку како би обезбедио:

- 1) да свака промена у последњем тренутку, настала након завршетка израде документације о маси и положају тежишта, буде унета у документацију која се користи за припрему лета, а која садржи документ о маси и положају тежишта;
- 2) да је прецизирана највећа дозвољена промена броја путника или терета настала у последњем тренутку; и
- 3) да се изради нова документација о маси и положају тежишта ако су премашене максималне дозвољене вредности.

NCC.POL.111 Подаци и документација о маси и положају тежишта - олакшице

Изузетно од одредби NCC.POL.110 став а) тачка 5), положај тежишта не мора да буде наведен у документацији о маси и положају тежишта ако је распоред терета у складу са претходно израчунатом табелом положаја тежишта или ако је могуће показати да је за планиране летове обезбеђен правилан положај тежишта, без обзира колики је стварни терет.

NCC.POL.115 Перформансе – опште одредбе

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

NCC.POL.120 Ограничења масе на полетању – авиони

Оператер је дужан да обезбеди да:

а) маса авиона на почетку полетања не премашује ограничења масе:

- 1) на полетању, како је наведено у NCC.POL.125;
- 2) на рути са једним неисправним мотором (*OEI*), како је наведено у NCC.POL.130; и
- 3) при слетању, како је наведено у NCC.POL.135,

дозвољавајући очекивана смањења масе током лета, као и услед избацивања горива;

б) маса на почетку полетања никад не премашује максималну масу на полетању наведену у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) за висину по притиску која одговара надморској висини аеродрома или оперативног места и сваком другом атмосферском услову ако се он користи као параметар за одређивање максималне масе на полетању; и

ц) предвиђена маса у очекивано време слетања на аеродром или оперативно место на које се планира слетање и на сваки други алтернативни одредишни аеродром никада не премашује максималну масу на слетању наведену у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) за висину по притиску која одговара надморској висини аеродрома или оперативних места и сваком другом атмосферском услову, ако се он користи као параметар за одређивање максималне масе на слетању.

NCC.POL.125 Полетање – авиони

а) При одређивању максималне масе на полетању пилот који управља ваздухопловом је дужан да узме у обзир следеће:

- 1) дужина за полетање не сме да буде већа од расположиве дужине за полетање, при чему дужина претпоља не сме да прелази половину расположиве дужине залета у полетању;
- 2) дужина залета у полетању не сме да буде већа од расположиве дужине залета у полетању;
- 3) за прекинуто полетање или наставак полетања мора да се користи јединствена вредност брзине V_1 која је наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*); и
- 4) на влажној или контаминираној полетно-слетној стази маса на полетању не сме да буде већа од дозвољене масе на полетању са суве полетно-слетне стазе, под истим условима.

б) У случају отказа мотора у току полетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да:

- 1) за авионе за које је V_1 наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (AFM), авион мора да има могућност да прекине полетање и да се заустави у оквиру расположиве дужине прекинутог полетања; и
- 2) за авионе за које је чиста путања лета при полетању наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (AFM), авион мора да има могућност да настави полетање и да на одговарајућем растојању надвиси све препреке дуж путање лета све док авион не буде у позицији да испуни захтеве наведене у NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Отказ једног мотора на рути - авиони

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да, у случају отказа једног мотора у било којој тачки на рути, вишемоторни авион може да настави лет до одговарајућег аеродрома или оперативног места тако да се лет ни у једној тачки не обавља испод минималне висине за надвишавање препрека.

NCC.POL.135 Слетање – авиони

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да, након што на одговарајућем растојању надвиси све препреке у прилазној путањи ка аеродрому или оперативном месту, авион може да слети и да се заустави или, ако је реч о авиону намењеном за слетање на воду, да може да оствари задовољавајућу малу брзину, у оквиру расположиве дужине за слетање. Дозвољена су одступања за очекиване разлике у техникама прилаза и слетања, ако нису узете у обзир приликом одређивања перформанси.

ГЛАВА Д

ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАЦИ, ОПРЕМА

ОДЕЉАК 1

Авиони

NCC.IDE.A.100 Инструменти и опрема – опште одредбе

а) Инструменти и опрема који се захтевају у овој глави морају да буду одобрени у складу са применљивим захтевима за пловидбеност:

- 1) ако их користи летачка посада за контролу путање лета;
 - 2) ако се користе за испуњење захтева из NCC.IDE.A.245;
 - 3) ако се користе за испуњење захтева из NCC.IDE.A.250; или
 - 4) ако су уграђени у авион.
- б) Следеће предмете, ако се захтевају овом главом, није потребно одобрити као опрему:
- 1) резервне осигураче;
 - 2) преносиве батеријске лампе;
 - 3) тачан мерач времена;
 - 4) држач карте;
 - 5) комплет прве помоћи;
 - 6) опрему за преживљавање и сигнализацију;
 - 7) сидра за море и опрему за привезивање; и
 - 8) сигурносне појасеве за децу.

ц) Инструменти и опрема који се не захтевају у овој глави, као и свака друга опрема која се не захтева другим применљивим анексима, али се налази у авиону у току лета, морају да испуњавају следеће услове:

- 1) информације које се добијају са ових инструмената, опреме или додатне опреме, летачка посада не сме да користи у циљу испуњења захтева из Анекса I Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 или NCC.IDE.A.245 и NCC.IDE.A.250; и
- 2) инструменти и опрема не смеју да имају утицаја на пловидбеност авиона, чак и у случају њиховог отказа или квара.

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

е) Инструменти које користи члан летачке посаде морају да буду постављени тако да дозвољавају члану летачке посаде да може са свог места лако да види њихове показатеље, уз најмање могуће скретање од положаја и правца гледања у односу на смер лета.

ф) Захтевана опрема за случај опасности мора да буде лако доступна за тренутну употребу.

NCC.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

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

а) ако се авион користи у складу са листом минималне опреме (*MEL*) оператера; или

б) ако је оператер прибавио одобрење надлежне власти да користи авион у оквиру главне листе минималне опреме (*MMEL*);

ц) ако авион има дозволу за лет која је издата у складу са прихватљивим захтевима за пловидбеност.

NCC.IDE.A.110 Резервни електрични осигурачи

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

NCC.IDE.A.115 Оперативна светла

Авиони који се користе ноћу морају да буду опремљени са:

а) системом светала за спречавање судара;

б) навигационим/позиционим светлима;

ц) светлом за слетање;

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

е) расветом која се напаја из електричног система авиона како би се обезбедило осветљење путничке кабине;

ф) независном преносивом батеријском лампом за свако седиште предвиђено за члана посаде; и

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

NCC.IDE.A.120 Летови који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*) - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

а) Авиони који се користе дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), морају да буду опремљени следећим инструментима за мерење и приказ:

1) магнетног правца;

2) времена у сатима, минутима и секундама;

3) висине по притиску;

4) индициране брзине;

5) клизања; и

6) Маховог броја, ако се ограничења брзине изражавају Маховим бројем.

б) Авиони који се користе за летове у метеоролошким условима за визуелно летење (*VMC*) изнад воде и изван копна у видокругу или који се користе за летове у метеоролошким условима за визуелно летење (*VMC*) ноћу или у условима у којима авион није могуће одржавати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, поред опреме наведене у ставу а), морају да буду опремљени и са:

1) инструментима за мерење и приказ:

(i) заокрета и клизања;

(ii) уздужног положаја;

(iii) вертикалне брзине;

(iv) стабилизованог смера;

- 2) уређајем који показује неадекватност електричног напајања жирокопских инструмената;
- 3) средством за спречавање квара система за показивање брзине из става а) тачка 4), услед кондензације и залеђивања.

ц) Ако су за лет потребна два пилота, авиони морају да буду опремљени посебним додатним уређајима за приказ:

- 1) висине по притиску;
- 2) индициране брзине;
- 3) клизања или заокрета и клизања, у зависности шта је применљиво;
- 4) уздужног положаја, ако је примењиво;
- 5) вертикалне брзине, ако је примењиво;
- 6) стабилизованог смера, ако је примењиво; и
- 7) Маховог броја, ако се ограничења брзине изражавају Маховим бројем.

NCC.IDE.A.125 Летови који се обављају по правилима за инструментално летење (IFR) - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

Авиони који се користе по правилима за инструментално летење (IFR) морају да имају следећу опрему:

а) уређај за мерење и приказ:

- 1) магнетног правца;
- 2) времена у сатима, минутима и секундама;
- 3) висине по притиску;
- 4) индициране брзине;
- 5) вертикалне брзине;
- 6) заокрета и клизања;
- 7) уздужног положаја;
- 8) стабилизованог смера;
- 9) спољне температуре ваздуха; и
- 10) Маховог броја, ако се ограничења брзине изражавају Маховим бројем;

б) уређај који показује неадекватност електричног напајања жирокопских инструмената;

ц) ако су за лет потребна два пилота, тада другом пилоту морају да буду доступни посебни уређаји који приказују:

- 1) висину по притиску;
- 2) индицирану брзину;
- 3) вертикалну брзину;
- 4) заокрете и клизања;
- 5) уздужни положај;
- 6) стабилизовани смер;
- 7) Махов број, ако се ограничења брзине изражавају Маховим бројем и ако је применљиво;

д) средство за спречавање квара система за показивање брзине из става а) тачка 4) и става

ц) тачка 2), услед кондензације и залеђивања;

е) алтернативни извор статичког притиска;

ф) држач карте, који се налази на месту које омогућава лако читавање карте и на којем се она може осветлити у случају коришћења ноћу;

г) други независни уређај за мерење и приказивање висине; и

х) резервни извор напајања који је независан од главног електричног система, а који се користи за потребе рада и осветљавања система за приказ уздужног положаја у трајању од најмање 30 минута. Резервни извор напајања се мора аутоматски укључити након потпуног квара главног електричног система, при чему се мора јасно приказати да се индикатор уздужног положаја напаја из резервног извора напајања.

NCC.IDE.A.130 Додатна опрема за летове са једним пилотом, који се обављају по правилима за инструментално летење (IFR)

Авиони са једним пилотом, који се користе по правилима за инструментално летење (IFR), морају да буду опремљени аутопилотом којим се, као минимум, може одржавати висина и смер.

NCC.IDE.A.135 Систем за упозоравање на опасно приближавање земљи (TAWS)

Авиони са турбинским погоном, са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) већом од 5.700 kg или са максималним бројем расположивих путничких седишта (MOPSC) већим од девет, морају да имају систем за упозоравање на опасно приближавање земљи (TAWS) који испуњава услове за:

а) за класу А опреме, као што је наведено у прихваћеном стандарду, у случају авиона којима је прва појединачна потврда о пловидбености (CofA) издата после 1. јануара 2011. године; или

б) за класу Б опреме, као што је наведено у прихваћеном стандарду, у случају авиона којима је прва појединачна потврда о пловидбености (CofA) издата 1. јануара 2011. године или пре тог датума.

NCC.IDE.A.140 Систем за избегавање судара у ваздуху (ACAS)

Изузев ако је другачије прописано Уредбом (ЕУ) бр. 1332/2011, авиони са турбинским погоном који имају максималну сертификовану масу на полетању (MCTOM) већу од 5.700 kg или који имају максимални број расположивих путничких седишта (MOPSC) већи од 19, морају да имају уграђен систем ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Опрема за уочавање временских услова

Следећи авиони морају да имају опрему за уочавање временских услова ако лете ноћу или у метеоролошким условима за инструментално летење (IMC), у подручјима у којима се на рути може очекивати појава олује са грмљавином или други потенцијално опасни временски услови који могу да се уоче помоћу ове опреме:

а) авиони са кабином под притиском;

б) авиони са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) већом од 5.700 kg, чија кабина није под притиском; и

ц) авиони са максималним бројем расположивих путничких седишта (MOPSC) већим од девет, чија кабина није под притиском.

NCC.IDE.A.150 Додатна опрема за летове који се обављају ноћу, у условима залеђивања

а) Авиони који се користе ноћу, у очекиваним или стварним условима залеђивања, морају да имају опрему за осветљавање или откривање наслага леда.

б) Опрема за осветљавање наслага леда не сме да изазива одсјај или рефлексију који могу да умање способност посаде за обављање њене дужности.

NCC.IDE.A.155 Систем интерфона за чланове летачке посаде

Авиони са вишечланом летачком посадом морају да имају систем интерфона за чланове летачке посаде, који обухвата слушалице и микрофоне за сваког члана летачке посаде.

NCC.IDE.A.160 Уређај за снимање звука у пилотској кабини

а) Следећи авиони морају да имају уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR):

1) авиони са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) већом од 27.000 kg којима је прва појединачна потврда о пловидбености (CofA) издата 1. јануара 2016. године или после тог датума; и

2) авиони са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) већом од 2.250 kg:

(i) који су сертификовани за летове са минималном посадом која обухвата најмање два пилота;

(ii) који су опремљени турбомлазним мотором или са више турбо-елисаних мотора; и

(iii) за које је прва потврда о типу издата 1. јануара 2016. године или после тог датума.

б) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) мора да има могућност да чува снимљени звук најмање у току последња два сата лета.

ц) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) уз време снимања бележи и:

- 1) гласовну комуникацију у пилотској кабини послату или примљену радио-везом;
- 2) гласовну комуникацију чланова летачке посаде преко система интерфона и система за обавештавање путника, ако је уграђен;
- 3) звуке из пилотске кабине, непрекидно, укључујући звучне сигнале примљене из сваког микрофона у кабини или микрофона из маске; и
- 4) глас или звучни сигнал идентификације навигационог или прилазног средства, који се добија посредством слушалица или звучника.

д) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) започиње снимање пре него што се авион покрене сопственим погоном и снима до краја лета, када авион престане да се креће сопственим погоном.

е) Поред наведеног у ставу д), у зависности од могућности напајања електричном енергијом, уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) започиње снимање што је пре могуће, већ у току провере пилотске кабине пре почетка рада мотора на почетку лета и снима све до завршне провере пилотске кабине на крају лета, по престанку рада мотора.

ф) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води.

NCC.IDE.A.165 Уређај за снимање података о лету

а) Авиони са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 5.700 kg, којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. јануара 2016. године или касније, морају да буду опремљени уређајем за снимање података о лету (*FDR*) који користи дигитални метод снимања и за који постоји метод којим се ти подаци могу брзо преузети из меморије уређаја.

б) Уређај за снимање података о лету (*FDR*) снима параметре потребне за прецизно одређивање путање лета авиона, брзине, уздужног положаја, снаге мотора, конфигурације и рада авиона и мора да има могућност да чува снимљене податке најмање последњих 25 сати.

ц) Подаци се добијају из извора у авиону који омогућавају прецизну повезаност са информацијама које су приказане летачкој посади.

д) Уређај за снимање података о лету (*FDR*) започиње снимање података пре него што се авион покрене сопственим погоном и престаје са снимањем када авион престане да се креће сопственим погоном.

е) Уређај за снимање података о лету (*FDR*) садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води.

NCC.IDE.A.170 Снимање података са везе за пренос података

а) Авиони којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. јануара 2016. године или касније, који имају могућност комуникације преко везе за пренос података и који морају да буду опремљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) морају да, када је то могуће, на том уређају снимају:

- 1) примљене и предате поруке размењене преко везе за пренос података између пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и авиона, укључујући поруке које се односе на:
 - (i) успостављање везе преко везе за пренос података;
 - (ii) комуникацију између контролора и пилота;
 - (iii) циљано праћење;
 - (iv) податке о лету;
 - (v) праћење преноса података из авиона, колико је то могуће с обзиром на структуру система;
 - (vi) оперативне контролне податке авиона, колико је то могуће с обзиром на структуру система; и
 - (vii) графички приказ, колико је то могуће с обзиром на структуру система;
- 2) податке који омогућавају везу са било којим другим евиденцијама које су повезане са комуникацијом оствареном преко везе за пренос података и које се чувају ван авиона; и
- 3) податке о времену и приоритету порука послатих и примљених преко везе за пренос података, узимајући у обзир структуру система.

б) Уређај за снимање мора да користи дигитални метод снимања и чувања података и информација, као и метод претраживања тих података. Метод снимања мора да омогућава упоређивање података са подацима који су снимљени на земљи.

ц) Уређај за снимање мора да има могућност чувања снимљених података најмање онолико времена колико је прописано у NCC.IDE.A.160 за уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR).

д) Уређај за снимање мора да садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води.

е) Захтеви који се примењују на почетак и престанак рада уређаја за снимање су идентични захтевима који се примењују на почетак и престанак рада уређаја за снимање звука у пилотској кабини (CVR), који су наведени у NCC.IDE.A.160 ст. д) и е).

NCC.IDE.A.175 Комбиновани уређај за снимање података о лету и звука у пилотској кабини

Испуњеност захтева о уређајима за снимање звука у пилотској кабини (CVR) и за снимање података о лету авиона (FDR) може да се постигне са:

а) једним комбинованим уређајем за снимање звука у пилотској кабини и снимање података о лету, ако се ради о авионима за које се захтева да буду опремљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини (CVR) или уређајем за снимање података о лету (FDR); или

б) два комбинована уређаја за снимање звука у пилотској кабини и снимање података о лету, ако се ради о авионима који морају да буду опремљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини (CVR) и уређајем за снимање података о лету (FDR).

NCC.IDE.A.180 Седишта, сигурносни појасеви на седиштима, системи за везивање и сигурносни појасеви за децу

а) Авиони морају да буду опремљени:

- 1) седиштем или лежајем за свако лице у авиону старосног узраста од 24 месеца или више;
- 2) сигурносним појасом на сваком путничком седишту и појасевима за сваки лежај;
- 3) сигурносним појасевима за децу (CRD) за свако лице у авиону млађе од 24 месеца;
- 4) сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела и додатком за аутоматску заштиту тела у случају наглог кочења:
 - (i) на свим седиштима за чланове летачке посаде и свим седиштима која се налазе поред пилотског седишта; и
 - (ii) на сваком седишту у пилотској кабини предвиђеном за посматрача;
- 5) сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела на сваком седишту предвиђеном за седење минималног захтеваног броја чланова кабинске посаде, ако је реч о авионима којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата после 31. децембра 1980. године.

б) Сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела мора да има:

- 1) само једну тачку отпуштања; и
- 2) на седиштима за летачку посаду, седиштима која се налазе поред пилотског седишта и на седиштима која су предвиђена за седење минималног захтеваног броја чланова кабинске посаде - два коса рамена појаса и сигурносни појас, који се могу користити засебно.

NCC.IDE.A.185 Ознака за обавезно везивање сигурносног појаса и ознака забране пушења

Авиони у којима сва путничка седишта нису видљива са седишта на којима седи летачка посада, морају да имају средство којим се путницима и члановима кабинске посаде указује на обавезу везивања сигурносних појасева и на забрану пушења.

NCC.IDE.A.190 Комплет прве помоћи

а) Авиони морају да имају комплете прве помоћи у складу са Табелом 1.

Табела 1: Број потребних комплета прве помоћи

Број уграђених путничких седишта	Број потребних комплета прве помоћи
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 или више	6

б) Комплекти прве помоћи морају да буду:

- 1) лако доступни за употребу; и
- 2) редовно допуњавани.

NCC.IDE.A.195 Додатни кисеоник за авионе чија је кабина под притиском

а) Авиони који имају кабину под притиском, а који су предвиђени за лет на висинама на којима се захтева коришћење кисеоника у складу са ставом б), морају да имају уређај за складиштење и расподелу захтеване количине кисеоника.

б) Авиони који имају кабину под притиском, а који су предвиђени за лет на висинама изнад 10.000 *ft* морају да имају довољну количину кисеоника за снабдевање:

1) свих чланова посаде, као и:

- (i) 100% путника у сваком тренутку када притисак у путничкој кабини одговара притиску на 15.000 *ft*, али не за мање од десет минута снабдевања;
- (ii) најмање 30% путника у сваком тренутку када је, у случају пада притиска и узимајући у обзир околности лета, притисак у путничкој кабини између 14.000 *ft* и 15.000 *ft*; и
- (iii) најмање 10% путника за сваки период дужи од 30 минута када је притисак у путничкој кабини између 10.000 *ft* и 14.000 *ft*;

2) свих лица у путничкој кабини у трајању од најмање десет минута, ако је реч о авионима који се користе на висинама по притиску изнад 25.000 *ft* или на нижим висинама под условима који им не дозвољавају да се за четири минута безбедно спусте на висину по притиску од 13.000 *ft*.

ц) Авиони који имају кабину под притиском, а који су предвиђени за лет на висинама изнад 25.000 *ft*, морају да буду додатно опремљени:

- 1) уређајем који упозорава летачку посаду о паду притиска; и
- 2) маскама за кисеоник за чланове летачке посаде, које је могуће брзо употребити.

NCC.IDE.A.200 Додатни кисеоник за авионе са кабином која није под притиском

а) Авиони чија кабина није под притиском, а који лете на висинама на којима се захтева коришћење кисеоника у складу са ставом б), морају да имају уређај за складиштење и расподелу захтеване количине кисеоника.

б) Авиони чија кабина није под притиском, а који лете на висинама код којих је висина по притиску у путничкој кабини изнад 10.000 *ft*, морају да буду снабдевени довољном количином кисеоника за снабдевање:

- 1) свих чланова посаде и најмање 10% путника, за период дужи од 30 минута, ако је висина по притиску у путничкој кабини између 10.000 *ft* и 13.000 *ft*; и
- 2) свих чланова посаде и свих путника у сваком периоду када је висина по притиску у путничкој кабини изнад 13.000 *ft*.

NCC.IDE.A.205 Ручни апарати за гашење пожара

а) Авиони морају да имају најмање један ручни апарат за гашење пожара:

- 1) у пилотској кабини; и

2) у сваком путничком одељку који је издвојен од пилотске кабине, осим ако је тај одељак лако доступан летачкој посади.

б) Врста и количина средстава за гашење пожара за неопходне апарате за гашење пожара мора да буде примерена врсти ватре која се може појавити у одељку у којем се предвиђа коришћење апарата за гашење и мора, у највећој мери, да умањи опасност од концентрације отровних гасова у одељцима у којима се налазе лица.

NCC.IDE.A.206 Секира и гвоздена полука

а) Авиони са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 5.700 kg или са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од девет, морају да имају најмање једну секиру или гвоздену полуку у пилотској кабини.

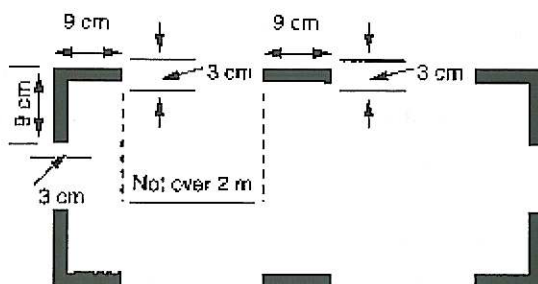
б) Авиони са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 200 морају да имају додатну секиру или гвоздену полуку у задњем бифеу или у његовој близини.

ц) Секире и гвоздене полуге у путничкој кабини не смеју да буду видљиве путницима.

NCC.IDE.A.210 Означавање места за продор

Ако су на трупу авиона означена места погодна за продор спасилачких екипа у авион у случају опасности, она се морају обележити на начин приказан на слици 1.

Слика 1
Означавање места за продор



NCC.IDE.A.215 Предајник за одређивање места несреће (ELT)

а) Авиони морају да буду опремљени са:

- 1) предајником за одређивање места несреће (*ELT*) било ког типа, ако им је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. јула 2008. године или пре тог датума;
- 2) аутоматским предајником за одређивање места несреће (*ELT*), ако им је прва појединачна потврда о пловидбености издата после 1. јула 2008. године.

б) Сваки тип предајника за одређивање места несреће (*ELT*) мора да има могућност да непрекидно шаље сигнал на фреквенцији 121.5 MHz и 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Лет изнад воде

а) Следећи авиони морају да имају прслук за спасавање за свако лице у авиону или сличну опрему за плутање за свако лице у авиону млађе од 24 месеца, који су смештени тако да буду лако доступни са седишта или лежаја лица за које су намењени:

1) авиони намењени за слетање на копно, а који лете изнад воде на удаљености већој од 50 NM од копна или који полећу или слећу на аеродром или оперативно место чија се прилазна или одлазна путања, по мишљењу пилота који управља ваздухопловом, налази изнад воде тако да постоји могућност слетања на воду; и

2) хидроавиони који лете изнад воде.

б) Сваки прслук за спасавање или слична индивидуална опрема за плутање мора да има електрично осветљење, ради лакшег уочавања лица.

ц) Хидроавиони који лете изнад воде морају да имају:

1) сидро и осталу опрему неопходну да би се олакшало привезивање, сидрење или маневрисање хидроавиона на води, која одговара величини, тежини и карактеристикама авиона; и

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

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

1) опрема која емитује сигнал у случају опасности;

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

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

NCC.IDE.A.230 Опрема за преживљавање

а) Авиони који лете изнад подручја у којима је трагање и спасавање изузетно отежано морају да имају:

1) опрему која емитује сигнал у случају опасности;

2) најмање један предајник за одређивање места несреће (*ELT(S)*); и

3) додатну опрему за преживљавање за руту на којој се лети, узимајући у обзир број лица у авиону.

б) Додатна опрема за преживљавање која је наведена у ставу а) тачка 3) није неопходна ако авион:

1) остаје на растојању од подручја у коме трагање и спасавање није изузетно отежано, а које одговара:

(i) растојању које авион прелети за 120 минута, при брзини крстарења са отказом једног мотора (*OEI*) - за авионе који могу да наставе лет до аеродрома са отказом критичног мотора, са било које тачке на рути или планираног скретања са руте; или

(ii) растојању које авион прелети за 30 минута при брзини крстарења, за све остале авионе; или

2) остаје на растојању од подручја на коме се може обавити принудно слетање, које није веће од растојања које одговара лету од 90 минута при брзини крстарења, за авионе који су сертифицирани у складу са применљивим стандардима пловидбености.

NCC.IDE.A.240 Слушалице

а) Авиони морају да имају слушалице са уграђеним микрофоном или друго одговарајуће средство за сваког члана летачке посаде на њиховом месту у пилотској кабини.

б) Авиони који лете по правилима за инструментално летење (*IFR*) или ноћу морају да на панелу за мануелну контролу висине и нагиба авиона имају тастер за активирање предајника, за сваког члана летачке посаде.

NCC.IDE.A.245 Радио-комуникациона опрема

а) Авиони који лете по правилима за инструментално летење (*IFR*) или ноћу или када је то у складу са примењивим захтевима ваздушног простора, морају да буду опремљени радио-комуникационом опремом која, у уобичајеним условима простирања радио-сигнала, мора да омогућава:

1) двосмерну комуникацију у сврху аеродромске контроле;

2) пријем метеоролошких информација у сваком тренутку током лета;

3) двосмерну комуникацију у сваком тренутку током лета са оним ваздухопловним станицама и на оним фреквенцијама које је прописао одговарајући надлежни орган; и

4) комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121.5 MHz.

б) Ако се захтева више од једног комплета комуникационе опреме, свака таква опрема мора да ради независно од других у мери у којој квар једне опреме неће изазвати квар других.

NCC.IDE.A.250 Навигациона опрема

а) Авиони морају да буду опремљени навигационом опремом која омогућава лет у складу са:

- 1) *ATS* планом лета, ако је примењиво; и
- 2) примењивим захтевима ваздушног простора.

б) Авиони морају да имају довољну навигациону опрему како би се обезбедило да у случају отказа једног дела опреме у било којој фази лета, преостали део опреме омогућава безбедну навигацију у складу са ставом а) или безбедно обављање одговарајућих радњи за непредвиђене ситуације.

ц) Авиони који се користе на летовима код којих се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*) морају да имају одговарајућу опрему која омогућава навођење до одређене тачке од које се може обавити визуелно слетање. Ова опрема мора да омогућава навођење ка сваком аеродрому на који се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*) и ка сваком одређеном алтернативном аеродрому.

NCC.IDE.A.255 Транспондер

Авиони морају да имају транспондер секундарног надзорног радара (*SSR*) за извештавање о висини по притиску и другој карактеристици секундарног надзорног радара (*SSR*) која је неопходна за руту на којој се лети.

NCC.IDE.A.260 Управљање електронским подацима за навигацију

а) Оператер је дужан да користи искључиво производе електронских података за навигацију који подржавају рад навигационог софтвера и који испуњавају стандарде о целовитости података, који одговарају намераваном коришћењу.

б) Ако производи електронских података за навигацију подржавају рад навигационог софтвера неопходног за лет за који је потребно одобрење наведено у Анексу V (Део – *SPA*) ове уредбе, оператер је дужан да докаже надлежној власти да примењени процес и добијени подаци испуњавају стандарде о целовитости података који одговарају намераваном коришћењу.

ц) Оператер је дужан да стално прати целовитост примењеног процеса и података, непосредно или пратећи усклађеност пружалаца услуга, као трећих лица.

д) Оператер је дужан да обезбеди правовремени унос и слање важећих и непромењених електронских података за навигацију свим авионима којима су ти подаци неопходни.

ОДЕЉАК 2 Хеликоптери

NCC.IDE.H.100 Инструменти и опрема – опште одредбе

а) Инструменти и опрема који се захтевају у овој глави морају да буду одобрени у складу са применљивим захтевима за пловидбеност:

- 1) ако их користи летачка посада за контролу путање лета;
- 2) ако се користе у циљу испуњења захтева наведених у NCC.IDE.H.245;
- 3) ако се користе у циљу испуњења захтева наведених у NCC.IDE.H.250; или
- 4) ако су уграђени у хеликоптер.
- б) Следеће предмете, ако се захтевају овом главом, није потребно одобрити као опрему:
 - 1) преносиве батеријске лампе;
 - 2) прецизни мерач времена;
 - 3) држач карте;
 - 4) комплет прве помоћи;
 - 5) опрему за преживљавање и сигнализацију;
 - 6) сидра за море и опрема за привезивање, и
 - 7) сигурносне појасеве за децу.

ц) Инструменти и опрема који се не захтевају у овој глави, као и друга опрема која није захтевана другим применљивим анексима, али се налази у хеликоптеру, морају да испуњавају следеће услове:

1) летачка посада не сме да користи податке који се читавају са ових инструмената, опреме или њихових додатака у циљу испуњавања захтева из Анекса I Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 или захтева садржаних у NCC.IDE.H.245 и NCC.IDE.H.250; и

2) инструменти и опрема не смеју да утичу на пловидбеност хеликоптера, чак и у случају њиховог отказа или кvara.

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

е) Инструменти које може да користи сваки члан летачке посаде морају да буду постављени тако да дозвољавају члану летачке посаде да може са свог места лако да види њихове показатеље, уз најмање могуће скретање од положаја и правца гледања у односу на смер лета.

ф) Сва захтевана опрема за случај опасности мора да буде лако доступна за тренутну употребу.

NCC.IDE.H.105 Минимална опрема за лет

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

а) ако се хеликоптер користи у складу са листом минималне опреме (*MEL*) оператера; или

б) ако је оператер прибавио одобрење надлежне власти да користи хеликоптер у оквиру главне листе минималне опреме (*MMEL*);

ц) ако хеликоптер има дозволу за лет која је издата у складу са прихватљивим захтевима за пловидбеност.

NCC.IDE.H.115 Оперативна светла

Хеликоптери који се користе ноћу морају да буду опремљени са:

а) системом светала за спречавање судара;

б) навигационим/позиционим светлима;

ц) светлом за слетање;

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

е) расветом која се напаја из електричног система хеликоптера како би се обезбедило осветљење путничке кабине;

ф) независном преносивом батеријском лампом за свако седиште предвиђено за члана посаде; и

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

NCC.IDE.H.120 Летови који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*) - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

а) Хеликоптери који се користе дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), морају да буду опремљени следећим инструментима за мерење и приказ:

1) магнетног правца;

2) времена у сатима, минутима и секундама;

3) висине по притиску;

4) индициране брзине; и

5) клизања.

б) Хеликоптери који се користе за летове у метеоролошким условима за визуелно летење (*IMC*) изнад воде и изван копна у видокругу или који се користе за летове у метеоролошким условима за визуелно летење (*IMC*) ноћу или када је видљивост мања од 1.500 m или у условима у којима хеликоптер није могуће одржавати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, поред опреме наведене у ставу а), морају да буду опремљени и са:

1) инструментима за мерење и приказ:

(i) уздужног положаја;

(ii) вертикалне брзине;

(iii) стабилизованог смера;

- 2) уређајем који показује неадекватност електричног напајања жirosкопских инструмената; и
- 3) средством за спречавање квара система за показивање брзине наведене у ставу а) тачка 4), услед кондензације и залеђивања;
- ц) Ако су за лет потребна два пилота, хеликоптери морају да буду опремљени посебним додатним уређајима за приказ:
 - 1) висине по притиску;
 - 2) индициране брзине;
 - 3) клизања;
 - 4) уздужног положаја, ако је примењиво;
 - 5) вертикалне брзине, ако је примењиво; и
 - 6) стабилизованог смера, ако је примењиво.

NCC.IDE.H.125 Летови који се обављају по правилима за инструментално летење (IFR) - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

Хеликоптери који се користе по правилима за инструментално летење (IFR) морају да имају следећу опрему:

- а) уређај за мерење и приказ:
 - 1) магнетног правца;
 - 2) времена у сатима, минутима и секундама;
 - 3) висине по притиску;
 - 4) индициране брзине;
 - 5) вертикалне брзине;
 - 6) клизања;
 - 7) уздужног положаја;
 - 8) стабилизованог смера; и
 - 9) спољне температуре ваздуха.
- б) уређај који показује неадекватност електричног напајања жirosкопских инструмената;
- ц) ако су за лет потребна два пилота, тада другом пилоту морају да буду доступни посебни уређаји који приказују:
 - 1) висину по притиску;
 - 2) индицирану брзину;
 - 3) вертикалну брзину;
 - 4) клизање;
 - 5) уздужни положај; и
 - 6) стабилизовани смер;
- д) средство за спречавање квара система за показивање брзине услед кондензације и залеђивања, који се захтева у ставу а) тачка 4) и ставу ц) тачка 2).
- е) алтернативни извор статичког притиска.
- ф) држач карте, који се налази на месту које омогућава лако читавање карте и на којем се она може осветлити у случају коришћења ноћу; и
- г) други независни уређај за мерење и приказивање уздужног положаја.

NCC.IDE.H.130 Додатна опрема за летове са једним пилотом, који се обављају по правилима за инструментално летење (IFR)

Хеликоптери са једним пилотом, који се користе по правилима за инструментално летење (IFR), морају да буду опремљени аутопилотом којим се, као минимум, може одржавати висина и смер.

NCC.IDE.H.145 Опрема за уочавање временских услова

Хеликоптери са максималним бројем расположивих путничких седишта (MOPSC) већим од девет, који се користе по правилима за инструментално летење (IFR) или ноћу, морају да имају опрему за уочавање временских услова ако актуелни метеоролошки извештаји указују да се на рути којом се лети може очекивати појава олује са грмљавином или други потенцијално опасни временски услови који могу да се уоче помоћу ове опреме.

NCC.IDE.H.150 Додатна опрема за летове који се обављају ноћу, у условима залеђивања

а) Хеликоптери који се користе ноћу, у очекиваним или стварним условима залеђивања, морају да имају опрему за осветљавање или откривање наслага леда.

б) Опрема за осветљавање наслага леда не сме да изазива одсјај или рефлексију који могу да умање способност посаде за обављање њихових дужности.

NCC.IDE.H.155 Систем интерфона за чланове летачке посаде

Хеликоптери са вишечланом летачком посадом морају да имају систем интерфона за летачку посаду, укључујући слушалице и микрофоне за сваког члана летачке посаде.

NCC.IDE.H.160 Уређај за снимање звука у пилотској кабини

а) Хеликоптери са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 7.000 kg и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. јануара 2016. године или после тог датума, морају да буду опремљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*).

б) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) мора да има могућност да чува снимљени звук најмање у току последња два сата лета.

ц) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) уз време снимања бележи и:

1) гласовну комуникацију у пилотској кабини послату или примљену радио-везом;

2) гласовну комуникацију чланова летачке посаде преко система интерфона и система за обавештавање путника, ако је уграђен;

3) звуке из пилотске кабине, непрекидно, укључујући звучне сигнале примљене из сваког микрофона у кабини или микрофона из маске: и

4) глас или звучни сигнал идентификације навигационог или прилазног средства, који је добијен посредством слушалица или звучника.

д) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) мора да аутоматски започиње снимање пре него што се хеликоптер покрене сопственим погоном и снима до краја лета, када хеликоптер престане да се креће сопственим погоном.

е) Поред наведеног у ставу д), у зависности од могућности напајања електричном енергијом, уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) започиње снимање што је пре могуће, већ у току провере пилотске кабине пре почетка рада мотора на почетку лета и снима све до завршне провере пилотске кабине на крају лета, по престанку рада мотора.

ф) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води.

NCC.IDE.H.165 Уређај за снимање података о лету

а) Хеликоптери са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 3.175 kg којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. јануара 2016. године или касније, морају да буду опремљени уређајем за снимање података о лету (*FDR*) који користи дигитални метод снимања и за који постоји метод којим се ти подаци могу брзо преузети из меморије уређаја.

б) Уређај за снимање података о лету (*FDR*) снима параметре неопходне за прецизно одређивање путање лета хеликоптера, брзине, уздужног положаја, снаге мотора, конфигурације и рада хеликоптера и мора да има могућност да чува снимљене податке најмање последњих десет сати.

ц) Подаци се добијају из извора у хеликоптеру који омогућавају прецизну повезаност са информацијама које су приказане летачкој посади.

д) Уређај за снимање података о лету (*FDR*) мора да аутоматски започиње снимање података пре него што се хеликоптер покрене сопственим погоном и аутоматски престаје са снимањем када хеликоптер престане да се креће сопственим погоном.

е) Уређај за снимање података о лету (*FDR*) садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води.

NCC.IDE.H.170 Снимање података са везе за пренос података

а) Хеликоптери којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. јануара 2016. године или касније, који имају могућност комуникације преко везе за пренос података и који морају да имају уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) морају да, када је то могуће, на том уређају снимају:

- 1) примљене и предате поруке размењене преко везе за пренос података између пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и хеликоптера, укључујући поруке које се односе на:
 - (i) успостављање везе преко везе за пренос података;
 - (ii) комуникацију између контролора и пилота;
 - (iii) циљано праћење;
 - (iv) податке о лету;
 - (v) праћење преноса података из ваздухоплова, колико је то могуће с обзиром на структуру система;
 - (vi) оперативне контролне податке ваздухоплова, колико је то могуће с обзиром на структуру система; и
 - (vii) графички приказ, колико је то могуће с обзиром на структуру система;
- 2) податке који омогућавају везу са било којим другим евиденцијама које су повезане са комуникацијом оствареном преко везе за пренос података и које се чувају ван хеликоптера; и
- 3) податке о времену и приоритету порука послатих и примљених преко везе за пренос података, узимајући у обзир структуру система.

б) Уређај за снимање мора да користи дигитални метод снимања и чувања података и информација, као и метод претраживања тих података. Метод снимања мора да омогућава упоређивање података са подацима који су снимљени на земљи.

ц) Уређај за снимање мора да има могућност чувања снимљених података најмање онолико времена колико је прописано у NCC.IDE.H.160 за уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*).

д) Уређај мора да садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води.

е) Захтеви који се примењују на почетак и престанак рада уређаја за снимање су идентични захтевима који се примењују на почетак и престанак рада уређаја за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*), који су наведени у NCC.IDE.H.160 ст. д) и е).

NCC.IDE.H.175 Комбиновани уређај за снимање података о лету и звука у пилотској кабини

Испуњење захтева о уређајима за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) и снимање података о лету (*FDR*) може да се постигне једним комбинованим уређајем за снимање звука у пилотској кабини и снимање података о лету.

NCC.IDE.H.180 Седишта, сигурносни појасеви на седиштима, системи за везивање и сигурносни појасеви за децу

а) Хеликоптери морају да имају:

- 1) седиште или лежај за свако лице у хеликоптеру старосног узраста од 24 месеца или више;
 - 2) сигурносни појас на сваком путничком седишту и појасеве за сваки лежај;
 - 3) ако је реч о хеликоптерима којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 31. децембра 2012. године или касније, сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела, за сваког путника старосног узраста од 24 месеца или више;
 - 4) сигурносне појасеве за децу (*CRD*) за свако лице у хеликоптеру млађе од 24 месеца;
 - 5) сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела који садржи нараву која аутоматски задржава горњи део тела у случају наглог кочења, за свако седиште намењено члановима летачке посаде; и
 - 6) сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела на седиштима која су предвиђена за седење минималног захтеваног броја чланова кабинске посаде, ако је реч о хеликоптерима којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 31. децембра 1980. године или касније.
- б) Сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела мора да има:

- 1) само једну тачку отпуштања; и
- 2) на седиштима за летачку посаду, седиштима која се налазе поред пилотског седишта и на седиштима која су предвиђена за седење минималног захтеваног броја чланова кабинске посаде - два коса рамена појаса и сигурносни појас, који се могу користити засебно.

NCC.IDE.H.185 Ознака за обавезно везивање сигурносног појаса и ознака забране пушења

Хеликоптери у којима сва путничка седишта нису видљива са седишта на којима седи летачка посада, морају да имају средство којим се путницима и члановима кабинске посаде указује на обавезу везивања сигурносних појасева и на забрану пушења.

NCC.IDE.H.190 Комплет прве помоћи

- а) Хеликоптери морају да имају најмање један комплет прве помоћи.
- б) Комплекти прве помоћи морају да буду:
 - 1) лако доступни за употребу; и
 - 2) редовно допуњавани.

NCC.IDE.H.200 Додатни кисеоник за хеликоптере чија кабина није под притиском

а) Хеликоптери чија кабина није под притиском, а који лете на висинама на којима се захтева коришћење кисеоника у складу са ставом б), морају да имају уређај за складиштење и расподелу који може да складишти и расподељује захтевану количину кисеоника.

б) Хеликоптери чија кабина није под притиском, а који лете на висинама код којих је висина по притиску у путничкој кабини изнад 10.000 *ft*, морају да имају довољну количину кисеоника за снабдевање:

- 1) свих чланова посаде и најмање 10% путника, за период дужи од 30 минута, ако је висина по притиску у путничкој кабини између 10.000 *ft* и 13.000 *ft*; и
- 2) свих чланова посаде и свих путника у сваком периоду када је висина по притиску у путничкој кабини изнад 13.000 *ft*.

NCC.IDE.H.205 Ручни апарати за гашење пожара

а) Хеликоптери морају да имају најмање један ручни апарат за гашење пожара:

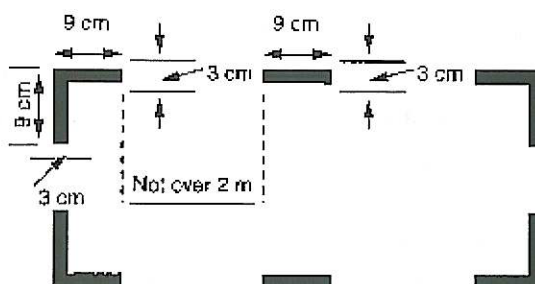
- 1) у пилотској кабини; и
- 2) у сваком путничком одељку који је издвојен од пилотске кабине, осим ако је тај одељак лако доступан летачкој посади.

б) Врста и количина средстава за гашење пожара у неопходним апаратима за гашење пожара мора да буде примерена врсти ватре која се може појавити у одељку у којем се предвиђа коришћење апарата за гашење и мора, у највећој мери, да умањи опасност од концентрације отровних гасова у одељцима у којима се налазе лица.

NCC.IDE.H.210 Означавање места за продор

Ако су на труп хеликоптера означена места погодна за продор спасилачких екипа у хеликоптер у случају опасности, она се морају обележити на начин приказан на слици 1.

Слика 1
Означавање места за продор



NCC.IDE.H.215 Предајник за одређивање места несреће (ELT)

а) Хеликоптери морају да имају најмање један аутоматски предајник за одређивање места несреће (ELT).

б) Хеликоптери који се користе изнад воде, на летовима изнад мора, у непогодној средини и на удаљености од копна која одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења, при чему у случају отказа критичног мотора хеликоптер има могућност да настави хоризонтални лет, морају да имају предајник за одређивање места несреће који се аутоматски активира (ELT(AD)).

ц) Сваки тип предајника за одређивање места несреће (ELT) мора да има могућност да непрекидно шаље сигнал на фреквенцији 121.5 MHz и 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Прслуци за спасавање

а) Хеликоптери морају да имају прслук за спасавање за свако лице у хеликоптеру или сличну опрему за плутање за свако лице у хеликоптеру млађе од 24 месеца, који су смештени на месту које је лако доступно са седишта или лежача лица коме су намењени:

- 1) ако се користе изнад воде на растојању од копна које одговара лету у трајању дужем од десет минута, при нормалној брзини крстарења, при чему хеликоптер у случају отказа критичног мотора може да настави хоризонтални лет;
- 2) ако се користе изнад воде на растојању од копна које је веће од растојања које хеликоптер прелети услед ауторотације при чему у случају отказа критичног мотора хеликоптер није у могућности да настави хоризонтални лет;
- 3) ако је путања лета при полетању или слетању на аеродром или оперативном месту изнад воде.

б) Сваки прслук за спасавање или слична индивидуална опрема за плутање мора да има електрично осветљење, ради лакшег уочавања лица.

NCC.IDE.H.226 Одећа за преживљавање за посаду

Сваки члан посаде мора да носи одело за преживљавање у случају:

а) ако се хеликоптер користи изнад воде, на летовима изнад мора, на удаљености од копна која одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења, када у случају отказа критичног мотора хеликоптер има могућност да настави хоризонтални лет и када:

- 1) временски извештаји или прогнозе који су на располагању вођи ваздухоплова указују да ће температура мора бити мања од 10°C у току лета; или
- 2) се процени да је време потребно за спасавање дуже од процењеног времена за преживљавање; или

б) ако то одреди вођа ваздухоплова на основу процене ризика која је узела у обзир следеће:

- 1) да се летови обављају изнад воде, на растојању које је веће од ауторотационог растојања или удаљености од копна на које се може безбедно принудно слетети када у случају отказа критичног мотора хеликоптер није у могућности да настави хоризонтални лет; и
- 2) временске извештаје или прогнозе који су на располагању вођи ваздухоплова, а који указују да ће температура мора бити мања од 10°C у току лета.

NCC.IDE.H.227 Чамци за спасавање, предајници за одређивање места несреће (ELT) за преживљавање и опрема за преживљавање на продуженим летовима изнад воде

Хеликоптери који се користе:

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

б) на летовима изнад воде, на удаљености од копна која одговара лету дужем од три минута при нормалној брзини крстарења, ако у случају отказа критичног мотора хеликоптер не може да настави хоризонтални лет и ако тако одреди вођа ваздухоплова на основу процене ризика, морају да имају:

- 1) најмање један чамац за спасавање одговарајућег капацитета који није мањи од максималног броја лица у хеликоптеру, а који је смештен тако да буде спреман за употребу у случају опасности, ако је реч о хеликоптерима који превозе мање од 12 лица;

- 2) најмање два чамца за спасавање, који су смештени тако да буду спремни за употребу у случају опасности и који су заједно довољни да приме сва лица која се могу превозити у хеликоптеру, а у случају губитка једног од њих, преостали чамац мора да има капацитет довољан да поднесе додатно оптерећење настало услед смештаја свих лица из хеликоптера, ако је реч о хеликоптерима који превозе више од 11 лица;
- 3) најмање један предајник за одређивање места несреће (*ELT*) за преживљавање (*ELT(S)*), за сваки захтевани чамац за спасавање; и
- 4) опрему за спасавање, укључујући средства за одржавање у животу, која одговара намераваном лету.

NCC.IDE.H.230 Опрема за преживљавање

Хеликоптери који лете изнад подручја у којима је трагање и спасавање изузетно отежано, морају да имају:

- а) опрему која емитује сигнал у случају опасности;
- б) најмање један предајник за одређивање места несреће (*ELT(S)*); и
- ц) додатну опрему за преживљавање за руту на којој се лети, узимајући у обзир број лица у хеликоптеру.

NCC.IDE.H.231 Додатни захтеви за хеликоптере који лете удаљени од копна, у неповољним поморским областима

Хеликоптери који лете удаљени од копна, у неповољним поморским областима, на удаљености од копна која одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења, морају да испуњавају следеће услове:

а) ако метеоролошки извештај или прогнозе, који су доступни вођи ваздухоплова, указују да ће у време обављања лета температура мора бити мања од 10°C или ако се процењује да је време потребно за спасавање дуже од процењеног времена за преживљавање или ако је планирано да се лет обави ноћу, сва лица у хеликоптеру морају да носе одела за преживљавање;

б) чамци за спасавање који се налазе у хеликоптеру у складу са NCC.IDE.H.227, морају да буду постављени тако да се могу користити у морским условима у погледу којих су процењене карактеристике хеликоптера за слетање на воду, плутање и равнотежу, како би биле у складу са сертификационим захтевима за слетање на воду;

ц) хеликоптер мора да има систем осветљења за случај опасности, са независним извором напајања којим се обезбеђује општа осветљеност кабине, како би се олакшала евакуација из хеликоптера;

д) излази за случај опасности, укључујући и излазе за случај опасности који су намењени посади, као и средства за њихово отварање, морају да буду видно означени за усмеравање лица која користе излазе по дневној светлости или у мраку. Ове ознаке морају да буду уочљиве и ако дође до превртања хеликоптера и потапања кабине;

е) врата која не могу да се одбаце и која су одређена као излаз у случају опасности приликом принудног слетања на воду, морају да имају средство за њихово задржавање у отвореном положају до максимума који се захтева при оцењивању за принудно слетање на воду и плутање, како не би ометала излаз лица из хеликоптера, у свим условима на мору;

ф) врата, прозори или други отвори у путничкој кабини, који су оцењени као погодни за излаз под водом, морају да буду опремљени тако да се могу користити у случају опасности;

г) појасеви за спасавање морају да се носе све време, осим ако путник или члан посаде има на себи једноделно одело за преживљавање које испуњава све захтеве одела за преживљавање и појаса за спасавање.

NCC.IDE.H.232 Хеликоптери који су сертификовани за коришћење на води - допунска опрема

Хеликоптери који су сертификовани за коришћење на води морају да имају:

а) сидро или другу опрему која је потребна да би се олакшало привезивање, сидрење или маневрисање хеликоптера на води, а који одговарају величини, тежини и управљачким карактеристикама тог хеликоптера; и

б) опрему која производи звучне сигнале прописане међународним прописима за спречавање судара на мору, ако су применљиви.

NCC.IDE.H.235 Сви хеликоптери на летовима изнад воде – принудно слетање на воду

Ако се хеликоптер користи на летовима изнад воде, у непогодној средини, на удаљености од копна која одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења, хеликоптер мора да буде пројектован за слетање на воду или сертифицирован за принудно слетање на воду, у складу са одговарајућим правилима пловидбености или да буде опремљен опремом за плутање на води која се користи у случају опасности.

NCC.IDE.H.240 Слушалице

Ако је потребан систем за радио-комуникацију и/или радио-навигациони систем, хеликоптери морају да имају слушалице са микрофоном или други одговарајући уређај, као и тастер за активирање предајника на летачким командама за сваког захтеваног пилота и/или члана посаде на радном месту.

NCC.IDE.H.245 Радио-комуникациона опрема

а) Хеликоптери који лете по правилима за инструментално летење (*IFR*) или ноћу или када је то у складу са примењивим захтевима ваздушног простора, морају да буду опремљени радио-комуникационом опремом која, у уобичајеним условима простирања радио-сигнала, мора да омогућава:

- 1) двосмерну комуникацију у сврху аеродромске контроле;
- 2) пријем метеоролошких информација;
- 3) двосмерну комуникацију у сваком тренутку током лета са оним ваздухопловним станицама и на оним фреквенцијама које је прописао одговарајући надлежни орган; и
- 4) комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121.5 MHz.

б) Ако се захтева више од једног комплета комуникационе опреме, свака таква опрема мора да ради независно од других у мери у којој квар једне опреме неће изазвати квар других.

ц) Ако се захтева систем радио-комуникације и као додатак систему интерфона за чланове летачке посаде који је прописан у NCC.IDE.H.155, хеликоптери морају да буду опремљени тастером за пренос за командама лета за сваког захтеваног пилота и члана посаде на месту које му је додељено.

NCC.IDE.H.250 Навигациона опрема

а) Хеликоптери морају да буду опремљени навигационом опремом која омогућава лет у складу са:

- 1) *ATS* планом лета, ако је примењиво; и
- 2) примењивим захтевима ваздушног простора.

б) Хеликоптери морају да имају довољну навигациону опрему како би се обезбедило да у случају отказа једног дела опреме у било којој фази лета, преостали део опреме омогућава безбедну навигацију у складу са ставом а) или безбедно обављање одговарајућих радњи за непредвиђене ситуације.

ц) Хеликоптери који се користе на летовима код којих се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*) морају да имају одговарајућу опрему која омогућава навођење до одређене тачке од које се може обавити визуелно слетање. Ова опрема мора да омогућава навођење ка сваком аеродрому на који се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*) и ка сваком одређеном алтернативном аеродрому.

NCC.IDE.H.255 Транспондер

Хеликоптери морају да имају транспондер секундарног надзорног радара (*SSR*) за извештавање о висини по притиску и другој карактеристици секундарног надзорног радара (*SSR*) која је неопходна за руту на којој се лети.

**НЕКОМЕРЦИЈАЛНИ ЛЕТОВИ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ НИСУ СЛОЖЕНИ МОТОРНИ
ВАЗДУХОПЛОВИ**

ДЕО-НСО

ГЛАВА А

ОПШТИ ЗАХТЕВИ

НСО.GEN.100 Надлежни орган

а) Надлежна власт је власт коју је одредила држава чланица у којој је ваздухоплов регистрован.

б) Ако је ваздухоплов регистрован у трећој земљи, надлежна власт је власт коју је одредила држава чланица у којој је оператер основан или у којој има пребивалиште.

НСО.GEN.101 Начини усаглашавања

Оператер може да користи другачије начине усаглашавања у односу на оне које је усвојила Агенција како би обезбедио усаглашеност са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе.

НСО.GEN.102 Моторне једрилице и једрилице са помоћним мотором

а) Моторне једрилице се користе у складу са условима који се примењују:

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

б) Моторне једрилице морају да буду опремљене у складу са захтевима који се примењују на авионе, изузев ако је другачије прописано у Глави Д.

в) Једрилице са помоћним мотором, изузев моторних једрилица, морају да се користе и да буду опремљене у складу са захтевима који се примењују на једрилице.

НСО.GEN.105 Права и одговорности пилота који управља ваздухопловом

а) Пилот који управља ваздухопловом одговоран је:

- 1) за безбедност ваздухоплова, свих чланова посаде, путника и терета који се налазе у ваздухоплову у току лета, како је наведено у тачки 1.ц. Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008;
- 2) за почетак, ток, прекид или преусмеравање лета у интересу безбедности;
- 3) да обезбеди да су све оперативне процедуре и листе провере усклађене са захтевима наведеним у тачки 1.б. Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008;
- 4) да обавља лет само ако је уверен да су испуњена сва оперативна ограничења наведена у тачки 2.а.3. Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008, односно:
 - (i) ваздухоплов је пловидбен;
 - (ii) ваздухоплов је прописно регистрован;
 - (iii) инструменти и опрема који су неопходни за обављање лета су уграђени у ваздухоплов и исправни, осим ако је дозвољено да се лет обави са неисправном опремом на основу листе минималне опреме (*MEL*) или другим одговарајућим документом, на начин који се прописан у NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 или NCO.IDE.B.105;
 - (iv) положај тежишта, изузев ако је реч о балонима, као и маса ваздухоплова су такви да лет може да се обави у складу са ограничењима наведеним у документима о пловидбености;
 - (v) сва опрема, пртљак и терет су адекватно утоварени и обезбеђени тако да је могућа евакуација у случају опасности;
 - (vi) оперативна ограничења ваздухоплова, која су наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*), неће бити прекорачена у било ком тренутку лета;

- 5) да не започне лет ако било који члан летачке посаде није способан да обавља своје дужности због повреде, болести, умора или дејства било које психоактивне супстанце;
- 6) да не настави лет даље од најближег аеродрома или оперативног места на коме временски услови дозвољавају безбедно слетање у ситуацијама када је способност било ког члана летачке посаде да обавља дужности значајно смањена услед узрока као што су умор, болест или недостатак кисеоника;
- 7) за доношење одлуке о прихватању ваздухоплова са неисправностима које су допуштене листом одступања од конфигурације (*CDL*) или листом минималне опреме (*MEL*), у зависности шта је применљиво;
- 8) да по завршетку лета или серије летова у техничку књигу ваздухоплова или у путну књигу ваздухоплова евидентира податке о коришћењу ваздухоплова и све уочене или очекиване кварове ваздухоплова.

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

ц) Пилот који управља ваздухопловом има право да не дозволи улазак или да искрца сваку особу, пртљаг или терет који могу да представљају потенцијалну опасност по безбедност ваздухоплова и лица у њему.

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

е) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да у случају опасности која захтева тренутно одлучивање и поступање, предузме сваку радњу коју сматра неопходном у датим околностима, у складу са тачком 7.д Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008. У том случају он може да, у интересу безбедности, одступи од правила, оперативних процедура и метода.

ф) У току лета пилот који управља ваздухопловом је дужан да:

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

и

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

г) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да надлежној власти одмах поднесе извештај о радњи незаконитог ометања, као и да о томе обавести надлежну локалну власт.

х) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да на најбржи доступан начин обавести најближи одговарајући орган о сваком удесу у коме учествује ваздухоплов, а који је довео до повреде или смрти било ког лица или значајног оштећења ваздухоплова или имовине.

NCO.GEN.106 Права и дужности пилота који управља балоном

Поред дужности наведених у NCO.GEN.105, додатне дужности пилота који управља балоном су:

а) да пре лета информише лица која учествују у надувавању и издувавању куполе балона; и

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

NCO.GEN.110 Усклађеност са законима, прописима и процедурама

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

б) Пилот који управља ваздухопловом мора да буде упознат са законима, прописима и процедурама који се односе на обављање његових дужности и који се примењују на подручја која се прелећу, аеродроме или оперативна места која ће користити, као и на навигациону опрему, као што је наведено у тачки 1.а. Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.

NCO.GEN.115 Вожење авиона

Вожење авиона по површини аеродрома која је предвиђена за кретање авиона врши се само ако је лице за командама:

а) одговарајуће оспособљени пилот; или

б) лице које је одредио оператер и које је:

- 1) обучено за вожење авиона;
- 2) обучено за коришћење радио-станице, ако је обавезна радио-комуникација;
- 3) упознато са изгледом аеродрома, путевима који се користе за кретање, знацима, ознакама, светлима, сигнаlima и инструкцијама контроле летења (ATC), значењима израза и процедурама; и
- 4) способно да испуни захтеване оперативне стандарде за безбедно кретање авиона по аеродрому.

NCO.GEN.120 Коришћење ротора - хеликоптери

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

NCO.GEN.125 Преносиви електронски уређаји

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

NCO.GEN.130 Подаци о опреми која се користи у случају опасности и опреми за преживљавање која се налази у ваздухоплову

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

NCO.GEN.135 Документи, приручници и информације који се налазе у ваздухоплову

а) Изузев ако је другачије прописано, у ваздухоплову у току лета морају да се налазе оригинални примерци или копије следећих докумената, приручника и информација:

- 1) приручник за управљање ваздухопловом (AFM) или други одговарајући документ;
- 2) оригинал уверења о регистрацији;
- 3) оригинал потврде о пловидбености (CofA);
- 4) потврда о буци, ако је то примењиво;
- 5) листа посебних одобрења, ако је то примењиво;
- 6) дозвола за рад радио-станице, ако је то применљиво;
- 7) полиса осигурања од одговорности за штету причињену трећим лицима;
- 8) путна књига ваздухоплова или други одговарајући документ;
- 9) подаци из поднетог ATS плана лета, ако је то применљиво;
- 10) важеће и одговарајуће ваздухопловне карте за планирану руту и све пратеће руте на које је могуће да лет буде преусмерен;
- 11) информације о поступцима и визуелним сигнаlima које користе ваздухоплов-пресретач и пресретнути ваздухоплов;
- 12) листа минималне опреме (MEL) или листа одступања од конфигурације (CDL), ако је то применљиво; и
- 13) друга документација која може да буде потребна за лет или коју захтевају државе изнад којих се обавља лет.

б) Изузетно од става а), на летовима:

- 1) за које је полетање и слетање предвиђено на истом аеродрому/оперативном месту; или
- 2) ваздухоплова који остају на удаљености или у оквиру зоне утврђене од стране надлежног органа, документи и информације који су наведени у ставу а) тач. 2) - 8) могу да буду остављени на аеродрому или оперативном месту.

ц) Изузетно од става а), на летовима који се обављају балонима или једрилицама, изузев моторних једрилица (TMG), документа и информације који су наведени у ставу а) тач. 2) - 8) и тач. 11) - 13) могу да се налазе у пратећем возилу.

д) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да у разумном року, од тренутка када то

од њега захтева надлежна власт, стави на располагање документацију која мора да се налази у ваздухоплову.

NCO.GEN.140 Транспорт опасног терета

а) Транспорт опасног терета ваздушним путем врши се у складу са последњом изменом Анекса 18 Чикашке конвенције, допуњеним Техничким инструкцијама за сигуран транспорт опасног терета ваздушним путем (*ICAO doc. 9284-AN/905*), укључујући његове додатке, прилоге или исправке.

б) Опасан терет може да транспортује само оператер који има одобрење издато у складу са Анексом V (Део-SPA), Глава Г ове уредбе, изузев ако:

- 1) опасан терет није предмет Техничких инструкција у складу са Делом 1 ових инструкција; или
- 2) опасан терет носе путници или пилот који управља ваздухопловом или је он смештен у пртљагу, у складу са Делом 8 Техничких инструкција;
- 3) се транспортује *ELA 2* ваздухопловима.

ц) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да предузме све оправдане мере којима се спречава неовлашћено уношење опасног терета у ваздухоплов.

д) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да, у складу са Техничким инструкцијама, без одлагања обавести надлежну власт и одговарајућу власт државе у којој се догађај десио о сваком удесу или незгоди који су повезани са опасним теретом.

е) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да путници буду информисани о опасном терету у складу са Техничким инструкцијама.

NCO.GEN.145 Тренутно реаговање на безбедносни проблем

Оператер је дужан да примени:

- а) безбедносне мере које је одредила надлежна власт у складу са ARO.GEN.135(ц); и
- б) одговарајуће информације које имају обавезујући карактер, које је издала Агенција, а које се односе на безбедност, укључујући налоге за пловидбеност.

NCO.GEN.150 Путна књига

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

NCO.GEN.155 Листа минималне опреме

а) Листу минималне опреме (*MEL*) је могуће израдити узимајући у обзир:

- 1) да документ треба да обезбеди коришћење ваздухоплова под наведеним условима, са одређеним неисправним инструментима, деловима опреме или функцијама приликом започињања лета;
- 2) да се документ припрема за сваки појединачни ваздухоплов, узимајући у обзир оперативне услове и услове одржавања које је одредио оператер;
- 3) листа минималне опреме (*MEL*) се израђује на основу одговарајуће главне листе минималне опреме (*MMEL*), како је одређено у подацима установљеним у складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 748/2012 и не сме да буде мање рестриктивна од *MMEL*.

б) О листи минималне опреме (*MEL*) и њеним изменама и допунама мора се обавестити надлежна власт.

ГЛАВА Б

ОПЕРАТИВНЕ ПРОЦЕДУРЕ

NCO.OP.100 Коришћење аеродрома и оперативних места

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

NCO.OP.105 Коришћење изолованих аеродрома – авиони

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

- а) 60 минута, за авионе са клипним моторима; или
- б) 90 минута, за авионе са млазним моторима.

НСО.ОР.110 Оперативни минимуми аеродрома – авиони и хеликоптери

а) У случају летења по правилима за инструментално летење (*IFR*) пилот који управља ваздухопловом је дужан да одреди и да користи оперативне минимуме за сваки полазни, одредишни или алтернативни аеродром. Ови минимуми:

- 1) не смеју да буду нижи од минимума које је одредила држава у којој се налази аеродром, изузев ако је та држава посебно одобрила употребу нижих минимума и
- 2) приликом обављања летова у условима смањене видљивости морају да буду одобрени од надлежне власти, у складу са Анексом V (Део-*SPA*), Глава Е ове уредбе.

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

- 1) тип, перформансе и карактеристике управљања ваздухопловом;
- 2) своју стручност и искуство;
- 3) димензије и карактеристике полетно-слетне стазе или подручја завршног прилаза и полетања (*FATO*) који могу да буду одабрани за коришћење;
- 4) податак о томе да ли су расположива визуелна и невидуелна средства на земљи одговарајућа и карактеристике тих средстава;
- 5) навигациону опрему ваздухоплова или опрему за контролу путање лета у току полетања, прилаза, равнања, слетања, завршетка заокрета и неуспелог прилаза;
- 6) могућност избегавања препрека у подручју прилаза, неуспелог прилаза и пењања, које је неопходно да би се извршиле процедуре за наставак лета;
- 7) надморску/релативну висину за избегавање препрека при поступку инструменталног прилаза;
- 8) начин утврђивања и извештавања о метеоролошким условима; и
- 9) технику лета која се користи током завршног прилаза.

ц) Минимуми за посебну процедуру прилаза и слетања се користе:

- 1) ако је исправна неопходна опрема на земљи, која је потребна за планирану процедуру;
- 2) ако су исправни системи ваздухоплова који су потребни за извођење одређене врсте прилаза;
- 3) ако су испуњени захтеви у погледу перформанси ваздухоплова; и
- 4) ако је пилот одговарајуће оспособљен.

НСО.ОР.111 Оперативни минимуми аеродрома – *NPA*, *APV*, *CAT I* летови

а) Висина одлуке (*DH*) која се користи за непрецизан прилаз (*NPA*) при којем се примењује техника завршног прилаза уз стално снижавање (*CDFA*), прилаз уз употребу процедуре за вертикално навођење (*APV*) или прилаз у условима *CAT I*, не сме да буде нижа од најмање од следећих вредности:

- 1) минималне висине до које се средства за прилажење могу користити без потребних визуелних ознака;
- 2) релативне висине безбедног надвишења препрека (*OCH*) за категорију ваздухоплова;
- 3) висине одлуке објављеног поступка прилажења, ако је примењиво;
- 4) минимума система из Табеле 1; или
- 5) минималне висине одлуке из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*) или другог одговарајућег документа, ако је она наведена.

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

- 1) релативне висине безбедног надвишења препрека (*OCH*) за категорију ваздухоплова;
- 2) минимума система из Табеле 1; или

- 3) минималне релативне висине снижавања (*MDH*) из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*), ако је наведена.

Табела 1
Минимум система

Средство	Најнижа <i>DH/MDH</i> (ft)
Систем за прецизно слетање (<i>ILS</i>)	200
Глобални сателитски навигациони систем (<i>GNSS</i>)/ Аугментациони систем базиран на сателитима (<i>SBAS</i>) (Прилаз латералне прецизности са вертикалним навођењем (<i>LPV</i>))	200
<i>GNSS</i> (Латерална навигација (<i>LNAV</i>))	250
<i>GNSS/Baro-VNA</i> (<i>VNAV</i>) (<i>LNAV/VNAV</i>)	250
Локалајзер (<i>LOC</i>) са или без уређаја за мерење удаљености (<i>DME</i>)	250
Надзорни радар (<i>SRA</i>) (престаје на $\frac{1}{2}$ <i>NM</i>)	250
<i>SRA</i> (престаје на 1 <i>NM</i>)	300
<i>SRA</i> (престаје на 2 <i>NM</i> или више)	350
<i>VHF</i> Свесмерни радио фар (<i>VOR</i>)	300
<i>VOR/DME</i>	250
Неусмерени радио фар (<i>NDB</i>)	350
<i>NDB/DME</i>	300
<i>VHF direction finder</i> (<i>VDF</i>)	350

NCO.OP.112 Оперативни минимуми аеродрома – кружни летови авиона

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

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

б) Минимална видљивост за кружне летове авиона мора да буде већа од:

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

Табела 1: *MDH* и минимална видљивост за кружење у зависности од категорије авиона

	Категорија авиона			
	A	B	C	D
<i>MDH</i> (ft)	400	500	600	700
Минимална метеоролошка видљивост (<i>m</i>)	1.500	1.600	2.400	3.600

NCO.OP.113 Оперативни минимуми аеродрома – кружни летови хеликоптера изнад копна

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

NSO.OP.115 Процедуре одласка и прилаза – авиони и хеликоптери

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

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

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

NSO.OP.120 Процедуре за смањење буке – авиони, хеликоптери и једрилице са помоћним мотором

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

NSO.OP.121 Процедуре за смањење буке - балони

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

NSO.OP.125 Снабдевање горивом и мазивом - авиони

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

- 1) у случају летова који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*):
 - (i) за лет на планираној рути и лет након тога у трајању од најмање десет минута на нормалној висини крстарења, ако се лет обавља дању, при чему се полеће и слеће на исти аеродром/место за слетање и остаје све време у видокругу са тог аеродрома/места за слетање; или
 - (ii) за лет до аеродрома планираног за слетање и након тога за лет у трајању од најмање 30 минута при нормалној висини крстарења, ако се лет обавља дању;
 - (iii) за лет до аеродрома планираног за слетање и након тога за лет у трајању од најмање 45 минута, при нормалној висини крстарења, ако се лет обавља ноћу;
- 2) у случају летова који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*):
 - (i) ако се не захтева алтернативни аеродром за одредишни аеродром, за лет до аеродрома на који се планира слетање, а потом за лет од најмање 45 минута на нормалној висини крстарења; или
 - (ii) ако се захтева алтернативни аеродром за одредишни аеродром, за лет до аеродрома на који је планирано слетање, до алтернативног аеродрома, а потом за лет од најмање 45 минута на нормалној висини крстарења.

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

- 1) прогнозирани метеоролошки услови;
- 2) очекиване *ATC* руте и кашњења у саобраћају;
- 3) поступци у случају пада притиска или квара једног мотора док је авион на рути, ако је примењиво; и
- 4) свака друга ситуација која може да одложи слетање авиона или повећа потрошњу горива и/или мазива.

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

NSO.OP.126 Снабдевање горивом и мазивом – хеликоптери

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

- 1) у случају летова који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*), за лет до аеродрома/оперативног места планираног за слетање, а потом за лет од најмање 20 минута при брзини која омогућава највећи долет; и
- 2) у случају летова који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*):
 - (i) ако се не захтева алтернативни аеродром или није доступан аеродром на којем метеоролошки услови омогућавају његово коришћење, за лет до аеродрома/оперативног места планираног за слетање, а потом за лет од 30 минута при брзини чекања на 450 *m* (1.500 *ft*) изнад одредишног аеродрома/оперативног места у стандардним температурним условима, као и за прилаз и слетање; или
 - (ii) ако се захтева алтернативни аеродром, за лет до аеродрома/оперативног места планираног за слетање и за обављање прилаза, као и неуспелог прилаза, а потом:
 - А) за лет до наведеног алтернативног аеродрома; и
 - Б) за лет у трајању од 30 минута при брзини чекања на 450 *m* (1.500 *ft*) изнад алтернативног аеродрома/оперативног места у стандардним температурним условима, као и за прилаз и слетање.

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

- 1) прогнозирани метеоролошки услови;
- 2) очекиване *ATC* руте и кашњења у саобраћају;
- 3) поступци у случају пада притиска или квара једног мотора док је авион на рути, ако је примењиво; и
- 4) свака друга ситуација која може да одложи слетање ваздухоплова или повећа потрошњу горива и/или мазива.

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

NSO.OP.127 Снабдевање и планирање горива и баласта – балони

а) Пилот који управља ваздухопловом започиње лет само ако су резерве горива, гаса или баласта довољне за лет у трајању од 30 минута.

б) Прорачун количине потребног горива, гаса или баласта заснива се најмање на основу следећих оперативних услова под којима лет треба да се обави:

- 1) података које је доставио произвођач балона;
- 2) предвиђених маса;
- 3) очекиваних метеоролошких услова; и
- 4) процедура и ограничења пружаоца услуга у ваздушној пловидби.

NSO.OP.130 Информисање путника

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

NSO.OP.135 Припрема лета

а) Пре започињања лета, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се увери свим примереним расположивим средствима да је опрема на земљи и/или води, укључујући уређаје за комуникацију и навигациона средства која су доступна и непосредно захтевана за такав лет, ради његовог безбедног обављања, одговарајућа за врсту делатности у оквиру које се лет обавља.

б) Пре започињања лета, пилот који управља ваздухопловом мора да буде упознат са свим расположивим метеоролошким информацијама које одговарају планираном лету. Припрема за лет која се обавља на месту које је удаљено од места поласка и за сваки лет који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*), мора да обухвати:

- 1) анализу доступних актуелних метеоролошких извештаја и прогноза; и

- 2) планирање алтернативних поступака за случај због временских услова лет не може да буде завршен на планиран начин.

NSO.OP.140 Алтернативни аеродроми за одредишни аеродроми – авиони

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

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

б) ако је место планираног слетања изоловано и:

- 1) ако је за аеродром на коме се планира слетање прописана процедура инструменталног прилаза; и
- 2) ако доступне актуелне метеоролошке информације указују да ће следећи предвиђени метеоролошки услови трајати у периоду два сата пре до два сата после предвиђеног времена доласка:
 - (i) да ће база облака бити најмање 300 *m* (1.000 *ft*) изнад минимума предвиђеног за процедуру инструменталног прилаза; и
 - (ii) да ће видљивост бити најмање 5,5 *km* или 4 *km* већа од минимума предвиђеног за ову процедуру.

NSO.OP.141 Алтернативни аеродром за одредишни аеродроми – хеликоптери

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

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

- 1) да ће база облака бити најмање 120 *m* (400 *ft*) изнад минимума предвиђеног за процедуру инструменталног прилаза; и
- 2) да ће видљивост бити најмање 1.500 *m* већа од минимума предвиђеног за ову процедуру; или

б) ако је место планираног слетања изоловано и:

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

NSO.OP.145 Допуна горива док се путници укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову

а) Ваздухоплов не сме да се пуни „*Avgas*” или „*wide-cut*” горивима или њиховом мешавином док се путници укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову.

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

НСО.ОР.150 Превоз путника

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

НСО.ОР.155 Пушење у ваздухоплову – авиони и хеликоптери

Пилот који управља ваздухопловом не сме да дозволи пушење у ваздухоплову:

- а) увек када сматра неопходним у интересу безбедности;
- б) у току допуне ваздухоплова горивом.

НСО.ОР.156 Пушење у ваздухоплову – једрилице и балони

У једрилици или балону пушење није дозвољено.

НСО.ОР.160 Метеоролошки услови

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

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

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

НСО.ОР.165 Лед и друге насlage – поступци на земљи

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

НСО.ОР.170 Лед и друге насlage – поступци у току лета

а) Пилот који управља ваздухопловом може да започне лет или да намерно лети у очекиваним или стварним условима залеђивања само ако је ваздухоплов сертификован и опремљен за такве летове, као што је наведено у тачки 2.а.5 Анекса IV Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.

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

НСО.ОР.175 Услови за полетање – авиони и хеликоптери

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

- а) да временски услови на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази или *FATO* коју намерава да користи, према информацијама које су му доступне, неће спречити безбедно полетање и одлазак; и
- б) да ће бити испуњени утврђени аеродромски оперативни минимуми.

НСО.ОР.176 Услови за полетање – балони

Пре започињања полетања, пилот који управља балоном је дужан да се увери, према

информацијама које су му доступне, да временски услови на оперативном месту или аеродрому неће спречити безбедно полетање и одлазак.

NSO.OP.180 Симулирање ванредних ситуација у току лета

а) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да се приликом превоза путника или терета не смеју симулирати:

- 1) ситуације које захтевају примену поступака у случају ванредне ситуације и поступака у случају опасности; или
- 2) летови који се обављају у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*).

б) Изузетно од става а), наведене ситуације се могу симулирати са пилотом учеником у ваздухоплову у току летова за обуку ако их спроводи одобрена организација за обуку.

NSO.OP.190 Управљање горивом у току лета

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да редовно проверава да количина преосталог искористивог горива током лета, а у случају балона - и баласта, није мања од количине горива или баласта потребне за наставак лета до аеродрома или оперативног места на коме владају одговарајући временски услови, при чему планирана количина резервног горива мора да остане у складу са захтевима наведеним у NSO.OP.125, NSO.OP.126 или NSO.OP.127.

NSO.OP.190 Употреба додатног кисеоника

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

NSO.OP.195 Опажање близине земље

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

NSO.OP.195 Систем за избегавање судара (*ACAS II*)

Ако се користи *ACAS II*, процедуре и обука морају да буду у складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1332/2011.

NSO.OP.205 Услови за прилаз и слетање – авиони и хеликоптери

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

NSO.OP.210 Почетак и наставак прилаза – авиони и хеликоптери

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

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

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

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

д) Ако након прелета 1.000 *ft* изнад аеродрома, објављена видљивост дуж полетно-слетне стазе, односно видљивост (*RVR/VIS*) опадне испод применљивог минимума, прилаз може да буде настављен до висине одлуке (*DA/H*) или минималне висине снижавања (*MDA/H*).

е) Прилаз може да се настави испод висине одлуке (*DA/H*) или минималне висине снижавања (*MDA/H*) и слетање може да се заврши ако су на висини одлуке (*DA/H*) или

минималној висини снижавања (*MDA/H*) уочени и стално видљиви визуелни оријентири који одговарају врсти прилаза и полетно-слетној стази планираној за коришћење.

ф) У зони додира увек се проверава видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*).

NSO.OP.215 Оперативна ограничења – балони који лете помоћу топлог ваздуха

Балони који лете помоћу топлог ваздуха могу да полећу током ноћи ако носе довољну количину горива за слетање током дана.

ГЛАВА Ц

ПЕРФОРМАНСЕ И ОПЕРАТИВНА ОГРАНИЧЕЊА ВАЗДУХОПЛОВА

NSO.POL.100 Оперативна ограничења - сви ваздухоплови

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

б) Ознаке, листе, ознаке инструмената или њихова комбинација, које садрже оперативна ограничења прописана у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) за визуелну презентацију, морају да буду истакнуте у ваздухоплову.

NSO.POL.105 Мерење масе

а) Оператер је дужан да одреди масу и, осим у случају балона, центар тежишта сваког ваздухоплова стварним мерењем масе пре прве употребе ваздухоплова. Укупни утицај модификација и поправки на масу и тежиште морају да буду узети у обзир и уредно документовани. Ове информације морају да буду доступне пилоту који управља ваздухопловом. Ваздухоплов се поново мери ако ефекат модификација на масу и центар тежишта није тачно познат.

б) Мерење масе врши произвођач ваздухоплова или одобрена организација за одржавање.

NSO.POL.110 Перформансе – опште одредбе

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

ГЛАВА Д

ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАЦИ, ОПРЕМА

ОДЕЉАК 1

Авиони

NSO.IDE.A.100 Инструменти и опрема – опште одредбе

а) Инструменти и опрема који се захтевају у овој глави морају да буду одобрени у складу са применљивим захтевима за пловидбеност:

- 1) ако их користи летачка посада за контролу путање лета;
- 2) ако се користе за испуњење захтева из NSO.IDE.A.190;
- 3) ако се користе за испуњење захтева из NSO.IDE.A.195; или
- 4) ако су уграђени у авион.

б) Следеће предмете, ако се захтевају овом главом, није потребно одобрити као опрему:

- 1) резервне осигураче;
- 2) преносиве батеријске лампе;
- 3) тачан мерач времена;
- 4) комплет прве помоћи;

- 5) опрему за преживљавање и сигнализацију;
- 6) сидра за море и опрема за привезивање; и
- 7) сигурносне појасеве за децу.

ц) Инструменти и опрема који се не захтевају у овој глави, као и свака друга опрема која се не захтева другим применљивим анексама, али се налази у авиону у току лета, морају да испуњавају следеће услове:

- 1) информације које се добијају са ових инструмената или опреме летачка посада не сме да користи у циљу испуњења захтева из Анекса I Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 или NCO.IDE.A.190 и NCO.IDE.A.195; и
- 2) инструменти и опрема не смеју да имају утицаја на пловидбеност авиона, чак и у случају њиховог отказа или квара.

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

е) Захтевана опрема за случај опасности мора да буде лако доступна за тренутну употребу.

NCO.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

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

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

б) ако авион има дозволу за лет која је издата у складу са прихватљивим захтевима за пловидбеност.

NCO.IDE.A.110 Резервни електрични осигурачи

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

NCO.IDE.A.115 Оперативна светла

Авиони који се користе ноћу морају да буду опремљени са:

- а) системом светала за спречавање судара;
- б) навигационим/позиционим светлима;
- ц) светлом за слетање;
- д) расветом која се напаја из електричног система авиона како би се обезбедило одговарајуће осветљење свих инструмената и опреме потребне за безбедно коришћење авиона;
- е) расветом која се напаја из електричног система авиона како би се обезбедило осветљење путничке кабине;
- ф) независном преносивом батеријском лампом за свако седиште предвиђено за члана посаде; и
- г) светлима која су у складу са међународним прописима за спречавање судара на мору, ако је у питању хидроавион.

NCO.IDE.A.120 Летење по правилима за визуелно летење (VFR) – летачки и навигациони инструменти и одговарајућа опрема

а) Авиони који се користе дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*) морају да буду опремљени следећим инструментима за мерење и приказ:

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

б) Авиони који се користе за летење у метеоролошким условима за визуелно летење (*VMC*) ноћу или у условима у којима авион није могуће одржавати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, поред опреме наведене у ставу а), морају да буду опремљени и са:

- 1) инструментима за мерење и приказ:

- (i) заокрета и клизања;
- (ii) уздужног положаја;
- (iii) вертикалне брзине; и
- (iv) стабилизованог смера;

и

2) уређајем који показује неадекватност електричног напајања жирокопских инструмената.

ц) Авиони који се користе у условима у којима није могуће одржавати жељену путању лета без једног или више додатних инструмената, поред опреме наведене у ст. а) и б), морају да буду опремљени и средством за спречавање квара система за показивање брзине из става а) тачка 4), услед кондензације и залеђивања.

NCO.IDE.A.125 Летови који се обављају по правилима за инструментално летење (IFR) - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

Авиони који се користе по правилима за инструментално летење (IFR) морају да имају следећу опрему:

а) уређај за мерење и приказ:

- 1) магнетног правца;
- 2) времена у сатима, минутима и секундама;
- 3) висине по притиску;
- 4) индициране брзине;
- 5) вертикалне брзине;
- 6) заокрета и клизања;
- 7) уздужног положаја;
- 8) стабилизованог смера;
- 9) спољне температуре ваздуха; и
- 10) Маховог броја, ако се ограничења брзине изражавају Маховим бројем;

б) уређај који показује неадекватност електричног напајања жирокопских инструмената;

ц) средство за спречавање квара система за показивање брзине из става а) тачка 4), услед кондензације и залеђивања.

NCO.IDE.A.130 Систем за упозоравање на опасно приближавање земљи (TAWS)

Авиони са турбинским погоном, са максималним бројем расположивих путничких седишта (MOPSC) већим од девет, морају да имају систем за упозоравање на опасно приближавање земљи (TAWS) који испуњава услове за:

а) за класу А опреме, као што је наведено у прихваћеном стандарду, у случају авиона којима је прва појединачна потврда о пловидбености (CofA) издата после 1. јануара 2011. године; или

б) за класу Б опреме, као што је наведено у прихваћеном стандарду, у случају авиона којима је прва појединачна потврда о пловидбености (CofA) издата 1. јануара 2011. године или пре тог датума.

NCO.IDE.A.135 Систем интерфона за чланове летачке посаде

Авиони са вишечланом летачком посадом морају да имају систем интерфона за чланове летачке посаде, који обухвата слушалице и микрофоне за сваког члана летачке посаде.

NCO.IDE.A.140 Седишта, сигурносни појасеви на седиштима, системи за везивање и сигурносни појасеви за децу

а) Авиони морају да буду опремљени:

- 1) седиштем или лежајем за свако лице у авиону старосног узраста од 24 месеца или више;
- 2) сигурносним појасом на сваком путничком седишту и појасевима за сваки лежај;
- 3) сигурносним појасевима за децу (CRD) за свако лице у авиону млађе од 24 месеца; и
- 4) сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела, за свако седиште за члана летачке посаде, који има једну тачку отпуштања.

NCO.IDE.A.145 Комплет прве помоћи

- а) У авиону се мора налазити комплет прве помоћи.
- б) Комплекти прве помоћи морају да буду:
- 1) лако доступни за употребу; и
 - 2) редовно допуњавани.

NCO.IDE.A.150 Додатни кисеоник за авионе чија је кабина под притиском

а) Авиони који имају кабину под притиском, а који су предвиђени за лет на висинама на којима се захтева коришћење кисеоника у складу са ставом б), морају да имају уређај за складиштење и расподелу захтеване количине кисеоника.

б) Авиони који имају кабину под притиском, а који су предвиђени за лет на висинама изнад 10.000 *ft* морају да имају довољну количину кисеоника за снабдевање:

- 1) свих чланова посаде, као и:
 - (i) 100% путника у сваком тренутку када притисак у путничкој кабини одговара притиску на 15.000 *ft*, али не за мање од десет минута снабдевања;
 - (ii) најмање 30% путника у сваком тренутку када је, у случају пада притиска и узимајући у обзир околности лета, притисак у путничкој кабини између 14.000 *ft* и 15.000 *ft*; и
 - (iii) најмање 10% путника за сваки период дужи од 30 минута када је притисак у путничкој кабини између 10.000 *ft* и 14.000 *ft*;
- 2) свих лица у путничкој кабини у трајању од најмање десет минута, ако је реч о авионима који се користе на висинама по притиску изнад 25.000 *ft* или на нижим висинама под условима који им не дозвољавају да се за четири минута безбедно спусте на висину по притиску од 13.000 *ft*.

ц) Авиони који имају кабину под притиском, а који су предвиђени за лет на висинама изнад 25.000 *ft*, морају да буду додатно опремљени уређајем који упозорава летачку посаду о паду притиска.

NCO.IDE.A.155 Додатни кисеоник за авионе са кабином која није под притиском

а) Авиони чија кабина није под притиском, а који лете на висинама на којима се захтева коришћење кисеоника у складу са ставом б), морају да имају уређај за складиштење и расподелу захтеване количине кисеоника.

б) Авиони чија кабина није под притиском, а који лете на висинама код којих је висина по притиску у путничкој кабини изнад 10.000 *ft*, морају да буду снабдевени довољном количином кисеоника за снабдевање:

- 1) свих чланова посаде и најмање 10% путника, за период дужи од 30 минута, ако је висина по притиску у путничкој кабини између 10.000 *ft* и 13.000 *ft*; и
- 2) свих чланова посаде и свих путника у сваком периоду када је висина по притиску у путничкој кабини изнад 13.000 *ft*.

NCO.IDE.A.160 Ручни апарати за гашење пожара

а) Авиони, изузев моторних једрилица (*TMG*) и авиона *ELA1* морају да имају најмање један ручни апарат за гашење пожара:

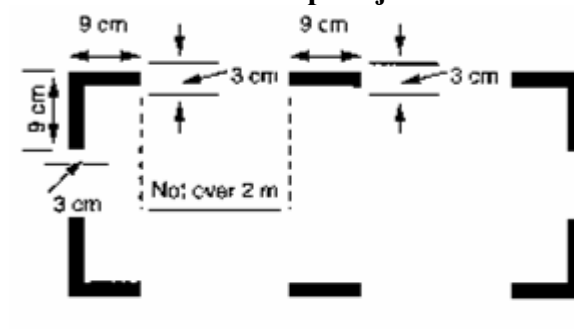
- 1) у пилотској кабини; и
- 2) у сваком путничком одељку који је издвојен од пилотске кабине, осим ако је тај одељак лако доступан летачкој посади.

б) Врста и количина средстава за гашење пожара за неопходне апарате за гашење пожара мора да буде примерена врсти ватре која се може појавити у одељку у којем се предвиђа коришћење апарата за гашење и мора, у највећој мери, да умањи опасност од концентрације отровних гасова у одељцима у којима се налазе лица.

NCO.IDE.A.165 Означавање места за продор

Ако су на трупцу авиона означена места погодна за продор спасилачких екипа у авион у случају опасности, она се морају обележити на начин приказан на слици 1.

Слика 1
Обележавање тачака за пробијање оплате авиона



NSO.IDE.A.170 Предајник за одређивање места несреће (ELT)

а) Авиони морају да буду опремљени са:

- 1) предајником за одређивање места несреће (*ELT*) било ког типа, ако им је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. јула 2008. године или пре тог датума;
- 2) аутоматским предајником за одређивање места несреће (*ELT*), ако им је прва појединачна потврда о пловидбености издата после 1. јула 2008. године; или
- 3) предајником за одређивање места несреће (*ELT(S)*) или личним предајником (*PLB*) кога носи члан посаде или путник, ако је максимални расположиви број путничких седишта шест или мање;

б) Сваки тип предајника за одређивање места несреће (*ELT*) или личног предајника (*PLB*) мора да има могућност да истовремено шаље сигнал на фреквенцији 121.5 MHz и 406 MHz.

NSO.IDE.A.175 Лет изнад воде

а) Следећи авиони морају да имају прслук за спасавање за свако лице у авиону или сличну опрему за плутање за свако лице у авиону млађе од 24 месеца, који су смештени тако да буду лако доступни са седишта или лежаја лица за које су намењени:

- 1) једномоторни авиони намењени за слетање на копно:
 - (i) ако лете изнад воде на удаљености од копна која је већа од удаљености у случају једрења; или
 - (ii) који полећу или слећу на аеродром или оперативно место чија се прилазна или одлазна путања, по оцени пилота који управља ваздухопловом, налази изнад воде тако да постоји могућност слетања на воду;
- 2) хидроавиони који лете изнад воде; и
- 3) авиони који лете на већем растојању од копна на које се може принудно слетети од растојања које авион прелети за 30 минута при нормалној брзини крстарења или 50 NM, у зависности од тога која од ове две удаљености је мања.

б) Хидроавиони који лете изнад воде морају да имају:

- 1) једно сидро;
- 2) једно морско сидро, ако је оно неопходно за маневрисање; и
- 3) опрему за произвођење звучних сигнала, као што је прописано међународним прописима за спречавање судара на мору, ако је то применљиво.

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

- 1) опрема која емитује сигнал у случају опасности;
- 2) довољно чамаца за спасавање за сва лица у авиону, који су смештени тако да се могу лако користити у случају опасности; и
- 3) опрема за спасавање са средством за одржавање у животу, примерена врсти лета.

NCO.IDE.A.180 Опрема за преживљавање

Авиони који лете изнад подручја у којима је трагање и спасавање изузетно отежано морају да имају опрему која емитује сигнал у случају опасности и опрему за преживљавање која је примерена подручју које се прелеће, а која обухвата средства за одржавање у животу.

NCO.IDE.A.190 Радио-комуникациона опрема

а) Ако је захтевано за ваздушни простор у коме се лети, авиони морају да буду опремљени радио-комуникационом опремом која омогућава двосмерну комуникацију са оним ваздухопловним станицама и на оним фреквенцијама које се користе у том ваздушном простору;

б) Радио-комуникациона опрема, ако је неопходна у складу са ставом а), мора да омогућава комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121.5 MHz.

ц) Ако се захтева више од једног комплета комуникационе опреме, свака таква опрема мора да ради независно од других у мери у којој квар једне опреме неће изазвати квар других.

NCO.IDE.A.195 Навигациона опрема

а) Авиони који се користе на рутама на којима није могуће навођење по визуелним оријентирима на земљи морају да буду опремљени навигационом опремом која омогућава лет у складу са:

1) *ATS* планом лета, ако је примењиво; и

2) примењивим захтевима ваздушног простора.

б) Авиони морају да имају довољну навигациону опрему како би се обезбедило да у случају отказа једног дела опреме у било којој фази лета, преостали део опреме омогућава безбедну навигацију у складу са ставом а) или безбедно обављање одговарајућих радњи за непредвиђене ситуације.

ц) Авиони који се користе на летовима код којих се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*) морају да имају одговарајућу опрему која омогућава навођење до одређене тачке од које се може обавити визуелно слетање. Ова опрема мора да омогућава навођење ка сваком аеродрому на који се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*) и ка сваком одређеном алтернативном аеродрому.

NCO.IDE.A.200 Транспондер

У случају када то захтева ваздушни простор у коме се лети, авиони морају да имају транспондер секундарног надзорног радара (*SSR*), са свим захтеваним могућностима.

ОДЕЉАК 2 Хеликоптери

NCO.IDE.H.100 Инструменти и опрема – опште одредбе

а) Инструменти и опрема који се захтевају у овој глави морају да буду одобрени у складу са применљивим захтевима за пловидбеност:

1) ако их користи летачка посада за контролу путање лета;

2) ако се користе у циљу испуњења захтева наведених у NCO.IDE.H.190;

3) ако се користе у циљу испуњења захтева наведених у NCO.IDE.H.195; или

4) ако су уграђени у хеликоптер.

б) Следеће предмете, ако се захтевају овом главом, није потребно одобрити као опрему:

1) преносиве батеријске лампе;

2) прецизни мерач времена;

3) комплет прве помоћи;

4) опрему за преживљавање и сигнализацију;

5) сидра за море и опрема за привезивање и

6) сигурносне појасеве за децу.

ц) Инструменти и опрема који се не захтевају у овој глави, као и друга опрема која није захтевана другим применљивим анексима, али се налази у хеликоптеру, морају да испуњавају следеће услове:

- 1) летачка посада не сме да користи податке који се читавају са ових инструмената, опреме или њихових додатака у циљу испуњавања захтева из Анекса I Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 или захтева садржаних у NCO.IDE.H.190 и NCO.IDE.H.195; и
- 2) инструменти и опрема не смеју да утичу на пловидбеност хеликоптера, чак и у случају њиховог отказа или кvara.
- д) Инструменти и опрема морају да буду лако употребљиви и приступачни са места на коме седи члан посаде који треба да их користи.
- е) Сва захтевана опрема за случај опасности мора да буде лако доступна за тренутну употребу.

NCO.IDE.H.105 Минимална опрема за лет

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

- а) ако се хеликоптер користи у складу са листом минималне опреме (*MEL*), ако је она утврђена; или
- б) ако хеликоптер има дозволу за лет која је издата у складу са прихватљивим захтевима за пловидбеност.

NCO.IDE.H.115 Оперативна светла

Хеликоптери који се користе ноћу морају да буду опремљени са:

- а) системом светала за спречавање судара;
- б) навигационим/позиционим светлима;
- ц) светлом за слетање;
- д) расветом која се напаја из електричног система хеликоптера како би се обезбедило одговарајуће осветљење свих инструмената и опреме потребне за безбедно коришћење хеликоптера;
- е) расветом која се напаја из електричног система хеликоптера како би се обезбедило осветљење путничке кабине;
- ф) независном преносивом батеријском лампом за свако седиште предвиђено за члана посаде; и
- г) светлима која су у складу са међународним прописима за спречавање судара на мору, ако је реч о амфибији.

NCO.IDE.H.120 Летови који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*) - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

а) Хеликоптери који се користе дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*) морају да буду опремљени следећим инструментима за мерење и приказ:

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

б) Хеликоптери који се користе за летове у метеоролошким условима за визуелно летење (*VMC*) ноћу или када је видљивост мања од 1.500 *m* или у условима у којима хеликоптер није могуће одржавати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, поред опреме наведене у ставу а), морају да буду опремљени и са:

- 1) инструментима за мерење и приказ:
 - (i) уздужног положаја;
 - (ii) вертикалне брзине;
 - (iii) стабилизованог смера; и
- 2) уређајем који показује неадекватност електричног напајања жirosкопских инструмената;

ц) Хеликоптери који се користе при видљивости која је мања од 1.500 *m* или у условима у којима хеликоптер није могуће одржавати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, поред опреме наведене у ст. а) и б), морају да буду опремљени и средством које

спречава настанак квара на систему за показивање брзине из става а) тачка 4) услед кондензације или залеђивања.

NSO.IDE.H.125 Летови који се обављају по правилима за инструментално летење (IFR) - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

Хеликоптери који се користе по правилима за инструментално летење (IFR) морају да имају следећу опрему:

- а) уређај за мерење и приказ:
 - 1) магнетног правца;
 - 2) времена у сатима, минутима и секундама;
 - 3) висине по притиску;
 - 4) индициране брзине;
 - 5) вертикалне брзине;
 - 6) клизања;
 - 7) уздужног положаја;
 - 8) стабилизованог смера; и
 - 9) спољне температуре ваздуха.
- б) уређај који показује неадекватност електричног напајања жироскопских инструмената;
- ц) средство за спречавање квара система за показивање брзине из става а) тачка 4), услед кондензације и залеђивања; и
- д) додатни уређај за мерење и приказивање уздужног положаја, као помоћни инструмент.

NCC.IDE.H.126 Додатна опрема за летове са једним пилотом, који се обављају по правилима за инструментално летење (IFR)

Хеликоптери са једним пилотом, који се користе по правилима за инструментално летење (IFR), морају да буду опремљени аутопилотом којим се, као минимум, може одржавати висина и смер.

NSO.IDE.H.135 Систем интерфона за чланове летачке посаде

Хеликоптери са вишечланом летачком посадом морају да имају систем интерфона за летачку посаду, укључујући слушалице и микрофоне за сваког члана летачке посаде.

NSO.IDE.H.140 Седишта, сигурносни појасеви на седиштима, системи за везивање и сигурносни појасеви за децу

- а) Хеликоптери морају да имају:
 - 1) седиште или лежај за свако лице у хеликоптеру старосног узраста од 24 месеца или више;
 - 2) сигурносни појас на сваком путничком седишту и појасеве за сваки лежај;
 - 3) ако је реч о хеликоптерима којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 31. децембра 2012. године или касније, сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела, за сваког путника старосног узраста од 24 месеца или више;
 - 4) сигурносне појасеве за децу (CRD) за свако лице у хеликоптеру млађе од 24 месеца; и
 - 5) сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела који садржи нараву која аутоматски задржава горњи део тела у случају наглог кочења, за свако седиште намењено члановима летачке посаде.
- б) Сигурносни појас са системом за везивање горњег дела тела мора да има само једну тачку отпуштања.

NSO.IDE.H.145 Комплет за прву помоћ

- а) Хеликоптери морају да имају комплет прве помоћи.
- б) Комплет прве помоћи мора да буде:
 - 1) лако доступан за употребу; и
 - 2) редовно допуњаван.

NSO.IDE.H.155 Додатни кисеоник за хеликоптере чија кабина није под притиском

- а) Хеликоптери чија кабина није под притиском, а који лете на висинама на којима се

захтева коришћење кисеоника у складу са ставом б), морају да имају уређај за складиштење и расподелу који може да складишти и расподељује захтевану количину кисеоника.

б) Хеликоптери чија кабина није под притиском, а који лете на висинама код којих је висина по притиску у путничкој кабини изнад 10.000 *ft*, морају да буду снабдевени довољном количином кисеоника за снабдевање:

- 1) свих чланова посаде и најмање 10% путника, за период дужи од 30 минута, ако је висина по притиску у путничкој кабини између 10.000 *ft* и 13.000 *ft*; и
- 2) свих чланова посаде и свих путника у сваком периоду када је висина по притиску у путничкој кабини изнад 13.000 *ft*.

NSO.IDE.H.160 Ручни апарати за гашење пожара

а) Хеликоптери, изузев *ELA2* хеликоптера, морају да имају најмање један ручни апарат за гашење пожара:

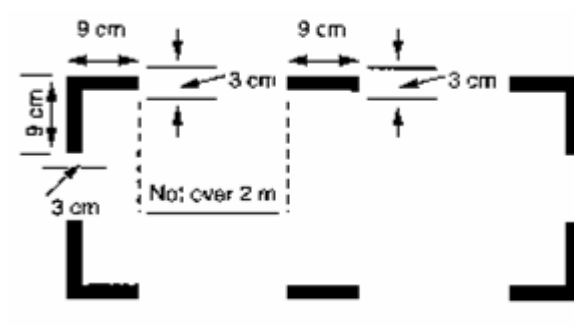
- 1) у пилотској кабини; и
- 2) у сваком путничком одељку који је издвојен од пилотске кабине, осим ако је тај одељак лако доступан летачкој посади.

б) Врста и количина средстава за гашење пожара у неопходним апаратима за гашење пожара мора да буде примерена врсти ватре која се може појавити у одељку у којем се предвиђа коришћење апарата за гашење и мора, у највећој мери, да умањи опасност од концентрације отровних гасова у одељцима у којима се налазе лица.

NSO.IDE.H.165 Означавање места за продор

Ако су на труп хеликоптера означена места погодна за продор спасилачких екипа у хеликоптер у случају опасности, она се морају обележити на начин приказан на слици 1.

Слика 1
Обележавање места за продор



NSO.IDE.H.170 Предајник за одређивање места удеса (ELT)

а) Хеликоптери који су сертифицирани за највећи број путничких седишта више од шест морају да буду опремљени:

- 1) аутоматским предајником за одређивање места несреће (*ELT*); и
- 2) једним предајником за одређивање места несреће за преживљавање (*ELT(S)*) смештеним у чамец или појас за спасавање, ако се хеликоптер користи на удаљености од копна која одговара лету у трајању од три минута, при нормалној брзини крстарења;

б) предајником за одређивање места несреће (*ELT(S)*) или личним предајником (*PLB*) кога носи члан посаде или путник, ако је максимални расположиви број путничких седишта шест или мање;

ц) Сваки тип предајника за одређивање места несреће (*ELT*) мора да има могућност да непрекидно шаље сигнал на фреквенцији 121.5 *MHz* и 406 *MHz*.

NSO.IDE.H.175 Лет изнад воде

а) Хеликоптери морају да имају прслук за спасавање за свако лице у хеликоптеру или сличну опрему за плутање за свако лице у хеликоптеру млађе од 24 месеца, који се морају оденути или морају да буду смештени тако да буду лако доступни са седишта или лежаја лица за које су намењени у случају:

- 1) летова изнад воде на удаљености од копна која је већа од удаљености у случају једрења, ако у случају отказа критичног мотора хеликоптер не може да настави хоризонтални лет; или
 - 2) летова изнад воде на удаљености од копна која одговара лету у трајању од десет минута, при нормалној брзини крстарења, ако у случају отказа критичног мотора хеликоптер може да настави хоризонтални лет; или
 - 3) који полећу или слећу на аеродром или оперативно место на коме је путања при полетању, односно прилазу, изнад воде; и
- б) Сваки прслук за спасавање или слична индивидуална опрема за плутање мора да има електрично осветљење, ради лакшег уочавања лица.
- ц) Пилот који управља хеликоптером који лети изнад воде, на удаљености од копна које одговара лету у трајању од 30 минута при нормалној брзини крстарења или 50 *NM*, у зависности од тога шта је мање, дужан је да одреди ризике за преживљавање лица у хеликоптеру у случају принудног слетања на воду, на основу којих одређује потребу да се у хеликоптеру налази:
- 1) опрема која емитује сигнал у случају опасности;
 - 2) довољно чамаца за спасавање за сва лица у хеликоптеру, који су смештени тако да се могу лако користити у случају опасности; и
 - 3) опрема за спасавање са средством за одржавање у животу, примерена врсти лета.
- д) При доношењу одлуке о потреби да сва лица у хеликоптеру одену прслук за спасавање из става а), пилот који управља хеликоптером утврђује ризике за преживљавање лица у хеликоптеру у случају принудног слетања на воду.

NSO.IDE.H.180 Опрема за спасавање

Хеликоптери који лете изнад подручја у којима је трагање и спасавање изузетно отежано, морају да имају опрему која емитује сигнал у случају опасности и опрему за преживљавање, укључујући и средства за одржавање у животу која одговарају подручју летења.

NSO.IDE.H.185 Сви хеликоптери на летовима изнад воде – принудно слетање на воду

Хеликоптери који лете изнад воде у непогодној средини на удаљености од копна већој од 50 *NM* морају да буду:

- а) пројектовани за слетање на воду у складу са применљивим захтевима за пловидбеност;
- б) сертифицирани за принудно слетање на воду у складу са применљивим захтевима за пловидбеност; или
- ц) опремљени опремом за плутање која се користи у ванредној ситуацији.

NSO.IDE.H.190 Радио-комуникациона опрема

а) Ако је захтевано за ваздушни простор у којем се лети, хеликоптери морају да буду опремљени радио-комуникационом опремом која омогућава двосмерну комуникацију са оним ваздухопловним станицама и на оним фреквенцијама које се користе у том ваздушном простору.

б) Радио-комуникациона опрема, ако је прописана у ставу а), мора да омогућава комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121.5 *MHz*.

ц) Ако се захтева више од једног комплета комуникационе опреме, свака таква опрема мора да ради независно од других у мери у којој квар једне опреме неће изазвати квар друге.

д) Ако је радио-комуникациони систем неопходан, осим система интерфона за чланове летачке посаде из NSO.IDE.H.135, хеликоптери морају да имају и тастер за активирање предајника на летачким командама за сваког захтеваног пилота и/или члана посаде на радном месту.

NSO.IDE.H.195 Навигациона опрема

а) Хеликоптери који се користе на рутама на којима није могуће навођење по визуелним оријентирима на земљи морају да буду опремљени навигационом опремом која омогућава лет у складу са:

- 1) *ATS* планом лета, ако је примењиво; и
- 2) примењивим захтевима ваздушног простора.

б) Хеликоптери морају да имају довољну навигациону опрему како би се обезбедило да у случају отказа једног дела опреме у било којој фази лета, преостали део опреме омогућава безбедну навигацију у складу са ставом а) или безбедно обављање одговарајућих радњи за непредвиђене ситуације.

ц) Хеликоптери који се користе на летовима код којих се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*) морају да имају одговарајућу опрему која омогућава навођење до одређене тачке од које се може обавити визуелно слетање. Ова опрема мора да омогућава навођење ка сваком аеродрому на који се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*) и ка сваком одређеном алтернативном аеродрому.

NCO.IDE.H.200 Транспондер

У случају када то захтева ваздушни простор у коме се лети, хеликоптери морају да имају транспондер секундарног надзорног радара (*SSR*), са свим захтеваним могућностима.

ОДЕЉАК 3

Једрилице

NCO.IDE.S.100 Инструменти и опрема – опште одредбе

а) Инструменти и опрема који се захтевају у овој глави морају да буду одобрени у складу са применљивим захтевима за пловидбеност:

- 1) ако их користи летачка посада за контролу путање лета;
- 2) ако се користе за испуњење захтева из NCO.IDE.S.145;
- 3) ако се користе за испуњење захтева из NCO.IDE.S.150; или
- 4) ако су уграђени у једрилицу.

б) Следеће предмете, ако се захтевају овом главом, није потребно одобрити као опрему:

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

ц) Инструменти и опрема који се не захтевају у овој глави, као и свака друга опрема која се не захтева другим применљивим анексима, али се налази у једрилици у току лета, морају да испуњавају следеће услове:

- 1) информације које се добијају са ових инструмената или опреме летачка посада не сме да користи у циљу испуњења захтева из Анекса I Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008; и
- 2) инструменти и опрема не смеју да имају утицаја на пловидбеност једрилице, чак и у случају њиховог отказа или квара.

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

е) Захтевана опрема за случај опасности мора да буде лако доступна за тренутну употребу.

NCO.IDE.S.105 Минимална опрема за лет

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

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

б) ако једрилица има дозволу за лет која је издата у складу са прихватљивим захтевима за пловидбеност.

NCO.IDE.S.115 Летење по правилима за визуелно летење (*VFR*) – летачки и навигациони инструменти

а) Једрилице које се користе дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), морају да буду опремљене следећим инструментима за мерење и приказ:

- 1) магнетног правца, ако се ради о једрилицима са помоћним мотором;
- 2) времена у сатима, минутима и секундама;
- 3) висине по притиску; и
- 4) индициране брзине;

б) Једрилице које се користе у условима у којима једрилицу није могуће одржавати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, поред опреме наведене у ставу а), морају да буду опремљене инструментима за мерење и приказ:

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

NCO.IDE.S.120 Летење у облацима – летачки и навигациони инструменти

Једрилице којима се лети у облацима морају да буду опремљене инструментима за мерење и приказ:

- а) магнетног правца;
- б) времена у сатима, минутима и секундама;
- ц) висине по притиску;
- д) индициране брзине;
- е) вертикалне брзине;
- ф) уздужног положаја или заокрета и клизања.

NCO.IDE.S.125 Седишта и системи за везивање

а) Једрилице морају да буду опремљене:

- 1) седиштем за свако лице у једрилици; и

2) сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела, за свако седиште, у складу са приручником за управљање ваздухопловом (*AFM*).

б) Сигурносни појас са системом везивања горњег дела тела мора да има једну тачку отпуштања.

NCO.IDE.S.130 Додатни кисеоник

Једрилице које се користе на висинама по притиску изнад 10.000 *ft* морају да имају уређај за складиштење и расподелу довољне количине кисеоника за снабдевање:

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

NCO.IDE.S.135 Лет изнад воде

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

а) прслука за спасавање или другог индивидуалног средства за плутање, за свако лице у једрилици, који се морају оденути или који су смештени на месту које је лако доступно са седишта лица које треба да их користи;

б) предајника за одређивање места несреће (*ELT*) или личног предајника (*PLB*), кога носи члан посаде или путник, а који имају могућност да истовремено емитују сигнале на 121.5 *MHz* и 406 *MHz*;

ц) опреме која емитује сигнале о стању нужде, ако се лет обавља:

- 1) изнад воде на удаљености од копна која је већа од удаљености у случају једрења; или
- 2) тамо где је прилазна или одлазна путања изнад воде тако да, у случају незгоде, постоји могућност принудног слетања на воду.

NCO.IDE.S.140 Опрема за преживљавање

Једрилице које лете изнад подручја у којима је трагање и спасавање изузетно отежано, морају да имају опрему која емитује сигнал у случају опасности и опрему за преживљавање која је примерена подручју које се прелеће.

NCO.IDE.S.145 Радио-комуникациона опрема

а) Ако је захтевано за ваздушни простор у коме се лети, једрилице морају да буду опремљене радио-комуникационом опремом која омогућава двосмерну комуникацију са оним ваздухопловним станицама и на оним фреквенцијама које се користе у том ваздушном простору.

б) Радио-комуникациона опрема, ако је неопходна у складу са ставом а), мора да омогућава комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121.5 MHz.

NCO.IDE.S.150 Навигациона опрема

Једрилице морају да буду опремљене било којом навигационом опремом која омогућава лет у складу са:

- а) *ATS* планом лета, ако је примењиво; и
- б) примењивим захтевима ваздушног простора.

NCO.IDE.S.155 Транспондер

У случају када то захтева ваздушни простор у коме се лети, једрилице морају да имају транспондер секундарног надзорног радара (*SSR*) са свим захтеваним могућностима.

ОДЕЉАК 4

Балони

NCO.IDE.B.100 Инструменти и опрема – опште одредбе

а) Инструменти и опрема који се захтевају у овој глави морају да буду одобрени у складу са применљивим захтевима за пловидбеност:

- 1) ако их користи летачка посада за контролу путање лета;
 - 2) ако се користе за испуњење захтева из NCO.IDE.B.145; или
 - 3) ако су уграђени у балон.
- б) Следеће предмете, ако се захтевају овом главом, није потребно одобрити као опрему:
- 1) преносиве батеријске лампе;
 - 2) тачан мерач времена;
 - 3) комплет прве помоћи;
 - 4) опрему за преживљавање и сигнализацију.

ц) Инструменти и опрема који се не захтевају у овој глави, као и свака друга опрема која се не захтева другим применљивим анексима, али се налази у балону у току лета, морају да испуњавају следеће услове:

- 1) информације које се добијају са ових инструмената или опреме летачка посада не сме да користи у циљу испуњења захтева из Анекса I Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008; и
- 2) инструменти и опрема не смеју да имају утицаја на пловидбеност балона, чак и у случају њиховог отказа или квара.

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

е) Захтевана опрема за случај опасности мора да буде лако доступна за тренутну употребу.

NCO.IDE.B.105 Минимална опрема за лет

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

- а) ако се балон користи у складу са листом минималне опреме (*MEL*), ако је она утврђена; или
- б) ако балон има дозволу за лет која је издата у складу са прихватљивим захтевима за пловидбеност.

NCO.IDE.B.110 Оперативна светла

Балони који се користе ноћу морају да буду опремљени са:

- а) позиционим светлима;
- б) расветом која обезбеђује одговарајуће осветљење свих инструмената и опреме

неопходне за безбедно коришћење балона;

- ц) независном преносивом батеријском лампом; и
- д) за ваздушне бродове који лете помоћу топлог ваздуха:
 - 1) светлом за слетање, и
 - 2) светлом за спречавање судара.

NSO.IDE.B.115 Летење по правилима за визуелно летење (VFR) – летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

Балони који се користе дању, по правилима за визуелно летење (VFR), морају да буду опремљени:

- а) уређајем за показивање смера заноса; и
- б) инструментима за мерење и приказ:
 - 1) времена у сатима, минутима и секундама;
 - 2) вертикалне брзине, ако се захтева приручником за управљање ваздухопловом (AFM); и
 - 3) висине по притиску, ако се захтева приручником за управљање ваздухопловом (AFM) и захтевима који се односе на ваздушни простор у коме се лети или ако је потребно надzirати висину ради употребе кисеоника.

NCC.IDE.B.120 Комплет за прву помоћ

- а) Балони морају да имају комплет прве помоћи.
- б) Комплет прве помоћи мора да буде:
 - 1) лако доступан за употребу; и
 - 2) редовно допуњаван.

NSO.IDE.B.121 Додатна количина кисеоника

Балони који се користе на висинама по притиску изнад 10.000 *ft* морају да имају уређај за складиштење и расподелу довољне количине кисеоника за снабдевање:

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

NSO.IDE.B.125 Ручни апарати за гашење пожара

а) Балони морају да имају најмање један ручни апарат за гашење пожара ако је то предвиђено применљивим сертификационим захтевима.

б) Врста и количина средстава за гашење пожара за неопходне апарате за гашење пожара мора да буде примерена врсти ватре која се може појавити у балону у којем се предвиђа коришћење апарата за гашење и мора, у највећој мери, да умањи опасност од концентрације отровних гасова по лица која се налазе у балону.

NSO.IDE.B.130 Лет изнад воде

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

а) прслука за спасавање или другог индивидуалног средства за плутање, за свако лице у балону млађе од 24 месеца, који се морају оденути или који су смештени на месту које је лако доступно са седишта лица које треба да их користи;

б) предајника за одређивање места несреће (ELT) који имају могућност да истовремено емитују сигнале на 121.5 MHz и 406 MHz, ако се балоном превози више од шест лица;

ц) предајника за одређивање места несреће (ELT) или личног предајника (PLB) кога носи члан посаде или путник, а који имају могућност да истовремено емитују сигнале на 121.5 MHz и 406 MHz, ако се балоном превози до шест лица;

д) опреме која емитује сигнале о стању нужде.

NSO.IDE.B.135 Опрема за преживљавање

Балони који лете изнад подручја у којима је трагање и спасавање изузетно отежано, морају да имају опрему која емитује сигнал у случају опасности и опрему за преживљавање која је примерена подручју које се прелеће.

NSO.IDE.B.140 Остала опрема

а) У балону се морају налазити заштитне рукавице за сваког члана посаде.

б) Балони који лете помоћу топлог ваздуха и мешовити балони морају да буду опремљени са:

- 1) алтернативним извором паљења;
 - 2) средством за мерење и приказ количине горива;
 - 3) ватрогасним ћебетом и ватроотпорним покривачем;
 - 4) ужетом чија је дужина најмање 25 *m*.
- ц) Гасни балони морају да буду опремљени ножем.

NSO.IDE.B.145 Радио-комуникациона опрема

а) Ако је захтевано за ваздушни простор у коме се лети, балони морају да буду опремљени радио-комуникационом опремом која омогућава двосмерну комуникацију са оним ваздухопловним станицама и на оним фреквенцијама које се користе у том ваздушном простору.

б) Радио-комуникациона опрема, ако је неопходна у складу са ставом а), мора да омогућава комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121.5 *MHz*.

NSO.IDE.B.150 Транспондер

У случају када то захтева ваздушни простор у коме се лети, балони морају да имају транспондер секундарног надзорног радара (*SSR*) са свим захтеваним могућностима.