|  |  |
| --- | --- |
| futer logo | ПРАВИЛНИК  О ПРАВИЛИМА ЛЕТЕЊА И ПРУЖАЊУ УСЛУГА КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА, УЗБУЊИВАЊА И ИНФОРМИСАЊА ВАЗДУХОПЛОВА У ЛЕТУ  ("Сл. гласник РС", бр. 142/2020) |

## Прилог 1.

**Спроведбена уредба Комисије (ЕУ) бр. 923/2012 од 26. септембра 2012. године о утврђивању заједничких правила летења и оперативних одредаба у вези са услугама и поступцима у ваздушној пловидби и измени Спроведбене уредбе (ЕУ) бр. 1035/2011 и уредаба (ЕЗ) бр. 1265/2007, (ЕЗ) бр. 1794/2006, (ЕЗ) бр. 730/2006, (ЕЗ) бр. 1033/2006 и (ЕУ) бр.**

**255/2010**

Члан 1.

## Предмет и подручје примене

1. Циљ ове уредбе је да успостави заједничка правила летења и оперативне одредбе у вези са услугама и поступцима у вазду- шној пловидби које ће бити примењиве на општи ваздушни сао- браћај унутар подручја примене Уредбе (ЕЗ) бр. 551/2004.
2. Ова уредба се посебно примењује на кориснике ваздушног простора и ваздухоплове укључене у општи ваздушни саобраћај:

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

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

1. Ова уредба се, такође, примењује на надлежне органе др- жава чланица, пружаоце услуга у ваздушној пловидби, оператере аеродрома и земаљско особље укључено у операције ваздухоплова.
2. Ова уредба се не примењује на ваздухопловне моделе и ва- здухоплове играчке. Међутим, државе чланице морају да обезбеде успостављање националних правила којима се осигурава да се ва- здухопловним моделима и ваздухопловима играчкама управља на такав начин да се умање опасности повезане са безбедношћу ци- вилног ваздухопловства, лица, имовине или других ваздухоплова.

Члан 2.

## Дефиниције

За потребе ове уредбе примењују се следеће дефиниције:

1. „тачност” је степен подударности између процењене или измерене вредности и стварне вредности;
2. *брисана*;
3. „саветодавни ваздушни простор” је ваздушни простор одређених димензија или одређена рута, у оквиру којих је омогу- ћена саветодавна услуга у ваздушном саобраћају;
4. „саветодавна рута” је одређена рута дуж које је омогућена саветодавна услуга у ваздушном саобраћају;
5. „акробатски лет” означава намерно изведене маневре ва- здухоплова у којима долази до наглих промена положаја, правца и брзине ваздухоплова, који нису неопходни за уобичајен лет или за обуку у сврху стицања дозвола и овлашћења, осим за овлашћење за акробатско летење;
6. „аеродром” је свако дефинисано подручје (укључујући све објекте, инсталације и опрему) на копну или на води или на фиксној, приобалној или плутајућој структури, које је у целини или делимич- но намењено за слетање, полетање или кретање ваздухоплова;
7. „услуга аеродромске контроле летења” је услуга контроле летења за аеродромски саобраћај;
8. „аеродромска контрола летења” је јединица контроле ле- тења успостављена за пружање услуге контроле летења за аеро- дромски саобраћај;
9. „аеродромски саобраћај” означава целокупан саобраћај на маневарским површинама аеродрома и све ваздухоплове који лете у близини аеродрома. Ваздухоплови који лете у близини аеродро- ма укључују, између осталих, и ваздухоплове који улазе или напу- штају аеродромски саобраћајни круг;
10. „аеродромски саобраћајни круг” је одређена путања лета којом ваздухоплов лети у близини аеродрома;
11. „аеродромска саобраћајна зона” је ваздушни простор одређених димензија успостављен око аеродрома ради заштите аеродромског саобраћаја;
12. „услуге из ваздуха” су операције ваздухоплова у којима се ваздухоплов користи за специјализоване услуге, као што су пољо- привреда, грађевинарство, фотографисање, геодетски премер, над- зор и праћење, трагање и спасавање, рекламирање из ваздуха, итд.;
13. „Зборник ваздухопловних информација (*AIP*)” је публи- кација коју објављује држава или се објављује у име државе и која садржи ваздухопловне информације трајног карактера значајне за ваздушну пловидбу;
14. „ваздухопловна услуга мобилне комуникације” је услуга мобилне комуникације између ваздухопловних станица и станица на ваздухопловима или између станица на ваздухопловима, у којој могу да учествују станице на пловилима за спасавање; радио-пре- дајници за означавање позиције ваздухоплова у нужди могу, та- кође, да учествују у овој услузи на фреквенцијама одређеним за невољу и опасност;
15. „ваздухопловна станица” је копнена станица у ваздухо- пловној услузи мобилне комуникације. У одређеним случајевима, ваздухопловна станица може да буде смештена, на пример, на пло- вилу или на платформи на мору;
16. „авион” је ваздухоплов који је тежи од ваздуха и има мо- торни погон, који производи силу узгона у лету претежно аеро- динамичком реакцијом на његове површине које остају фиксне у датим условима лета;
17. „систем за избегавање судара у ваздуху (*ACAS*)” је уређај у ваздухоплову заснован на сигналима транспондера секундарног надзорног радара (*SSR*), који ради независно од опреме на земљи, а у циљу обавештавања пилота о могућим конфликтима са вазду- хопловима који су опремљени *SSR* трансподерима;
18. „ваздухоплов” је свака направа која се одржава у атмо- сфери услед реакције ваздуха, осим реакције ваздуха који се одби- ја од површине земље;
19. „aдреса ваздухоплова” је јединствена двадесетчетворо- битна комбинација која се додељује ваздухоплову у циљу комуни- кације ваздух-земља, навигације и надзора;
20. „осматрање из ваздухоплова” је одређивање једног или више метеоролошких елемената, које се врши из ваздухоплова у лету;
21. „*АIRМЕТ* информација” је информација коју издаје биро за метеоролошко бдење, која се односи на јављање или очекива- но јављање одређених метеоролошких појава на рути које могу да утичу на безбедност летења ваздухоплова на малим висинама, а која није већ укључена у прогнозу издату за летове на малим ви- синама у посматраној области информисања ваздухоплова у лету или њеној подобласти;
22. „комуникација ваздух-земља” је двосмерна комуникација између ваздухоплова и станицa или локација на земљи;
23. „радио-станица ваздух-земља” је ваздухопловна телеко- муникациона станица са примарном одговорношћу за управљање комуникацијама које се односе на управљање и надзор ваздухо- плова у одређеном подручју;
24. „извештај из ваздуха” је извештај из ваздухоплова у лету, припремљен у складу са захтевима за извештавање позиције и оперативнo и/или метеоролошкo извештавање;
25. „таксирање у ваздуху” је кретање хеликоптера/вертикал- но слетање и полетање (*VTOL*) изнад површине аеродрома, обич- но са утицајем тла и брзином у односу на земљу обично мањом од 37 *km/h* (20 *kts*);
26. „ваздушни саобраћај” означава све ваздухоплове који лете или се крећу по маневарским површинама аеродрома;
27. „саветодавна услуга у ваздушном саобраћају” је услуга која се пружа унутар саветодавног ваздушног простора да би се обезбедило раздвајање, у мери у којој је то изводљиво, ваздухо- плова који лете у складу са *IFR* правилима летења;
28. „одобрење контроле летења (*ATC*)” је одобрење вазду- хоплову за наставак лета под условима које је утврдила јединица контроле летења;
29. „инструкције контроле летења” су инструкције/наредбе које издаје контрола летења, којима се захтева од пилота да преду- зме одређене мере;
30. „услуга контроле летења” је услуга која се пружа у циљу: (а) спречавања судара:
31. између ваздухоплова; и
32. на маневарским површинама између ваздухоплова и пре- прека; и

(б) експедитивног и редовног одвијања ваздушног саобраћаја;

1. „јединица контроле летења” je општи појам који може да означава центар обласне контроле летења, јединицу прилазне кон- троле летења или аеродромску контролу летења;
2. „услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*)” је општи појам који може да означава услугу информисања ваздухоплова у лету, услугу узбуњивања, саветодавну услугу у ваздушном саобраћају или услугу контроле летења (услугу обласне, услугу прилазне или услугу аеродромске контроле летења);
3. „ваздушни простори у којима се пружају услуге у вазду- шном саобраћају (*АТS*)” су делови ваздушног простора одређених димензија, означени абецедом, у којима могу да се обављају одре- ђене врсте летова и за које су дефинисане услуге у ваздушном сао- браћају и правила летења;
4. „*АТS* пријавни биро (*АRО*)” је јединица основана са ци- љем примања извештаја који се односе на услуге у ваздушном са- обраћају и планова лета поднетих пре полетања;

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

1. „јединица за пружање услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*)” је општи појам који може да означава јединицу контроле летења, центар за информисање ваздухоплова у лету, аеродромску јединицу за услугу информисања ваздухоплова у лету или *АТS* пријавни биро;
2. „ваздушни пут” је контролисани ваздушни простор или део тог простора који је утврђен у облику коридора;
3. „услуга узбуњивања” је услуга која се пружа ради обаве- штавања одговарајућих организација о ваздухоплову коме је по- требна помоћ у виду трагања и спасавања и ради помоћи таквим организацијама, ако је то потребно;
4. „алтернативни аеродром” је аеродром према којем вазду- хоплов може да настави лет ако постане немогуће или непрепо- ручљиво да настави лет или да слети на предвиђени аеродром, на којем су му доступне потребне услуге и уређаји, на којем се могу испунити захтеви у погледу перформанси ваздухоплова и који је оперативан у очекивано време коришћења. Алтернативни аеро- дроми обухватају следеће:

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

(б) алтернативни аеродром на рути: аеродром на који би ва- здухоплов могао да слети ако се у току лета на рути појави потре- ба за скретањем;

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

1. „апсолутна висина” је вертикална удаљеност нивоа, тачке или објекта који се сматра тачком, мерено од средњег нивоа мора (*MSL*);
2. „услуга прилазне контроле летења” је услуга контроле летења за контролисане летове у доласку или одласку;
3. „јединица прилазне контроле летења” је јединица успо- стављена ради пружања услуге контроле летења за контролисане летове у доласку или одласку с једног или више аеродрома;
4. „платформа” је одређено подручје које је намењено за смештај ваздухоплова ради укрцавања или искрцавања путника, утовара или истовара поште или терета, снабдевања горивом, пар- кирања или одржавања;
5. „центар обласне контроле летења (*ACC*)” је јединица ус- постављена ради пружања услуге контроле летења за контроли- сане летове у контролисаним областима које су под њеном надле- жношћу;
6. „услуга обласне контроле летења” је услуга контроле ле- тења за контролисане летове у контролисаним областима;
7. „просторна навигација (*RNAV*)” је навигациона метода која ваздухоплову омогућава летење на било којој жељеној путањи лета која је обухваћена земаљским или сателитским навигационим средствима или је у границама могућности уграђене опреме ва- здухоплова или је комбинација једног и другог;
8. „*ATS* рута” је одређена рута успостављена за усмеравање протока ваздушног саобраћаја у сврху пружања услуга у вазду- шном саобраћају;
9. „аутоматски зависни надзор – емисија (*ADS-B*)” је начин на који ваздухоплови, возила на аеродрому и други објекти могу да шаљу и/или примају податке, као што су идентификација, пози- ција и додатни подаци, према потреби, емитовањем путем везе за пренос података;
10. „аутоматски зависни надзор – уговор (*ADS-C*)” је начин на који се услови *ADS-C* споразума размењују између земаљског система и ваздухоплова путем везе за пренос података, одређујући под којим условима се иницирају *ADS-C* извештаји и које податке треба укључити у извештаје;

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

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

(а) „*data link* аутоматско емитовање терминалних информа- ција (*D-ATIS*)” је пружање *ATIS* услуга путем везе за пренос по- датака;

(б) „говорно аутоматско емитовање терминалних информа- ција (*Voice-ATIS*)” је пружање *ATIS* услуга путем сталне и пона- вљајуће говорне емисије;

1. „база облака” је растојање од тла или воде до доње гра- нице најнижег слоја облака испод 6.000 *m* (20.000 *ft*) који покрива више од половине неба;
2. „тачка преласка” је тачка на којој се очекује да ваздухо- плов који лети дуж дела *ATS* руте који је одређен у односу на висо- кофреквентни свесмерни радио-фар, своју примарну навигациону референцу подешава на следећи навигациони уређај који се нала- зи испред ваздухоплова;
3. „граница важења одобрења” је тачка до које важи одобре- ње контроле летења издато ваздухоплову;
4. „oблак од оперативног значаја” је облак чија је база испод

1.500 *m* (5.000 *ft*) или испод највише минималне секторске висине, у зависности од тога која је вредност већа, или кумулонимбус или кумулус конгестус на било којој висини;

1. „код (*SSR*)” је број који емитује транспондер у Моду *A*

или Моду *C* на основу упита секундарног радара;

1. „надлежни орган” је орган који је држава чланица одре- дила као надлежан за обезбеђивање усклађености са захтевима ове уредбе;
2. „контролисана област” је контролисани ваздушни про- стор који се простире навише од одређене границе изнад земље;
3. „контролисани аеродром” је аеродром на коме се пружа услуга контроле летења за аеродромски саобраћај, без обзира да ли постоји контролисана зона;
4. „контролисани ваздушни простор” је ваздушни простор одређених димензија у којем се пружа услуга контроле летења у складу са класификацијом ваздушног простора;
5. „контролисани лет” је сваки лет који је предмет одобрења контроле летења;
6. „комуникација контролор-пилот путем везе за пренос података (*CPDLC*)” је начин комуникације између контролора ле- тења и пилота коришћењем везе за пренос података за *ATC* кому- никације;
7. „контролисана зона” је контролисани ваздушни простор који се простире од површине земље до одређене горње границе;
8. „пењање током крстарења” је начин лета ваздухоплова у режиму крстарења који резултира повећањем висине лета са сма- њењем масе ваздухоплова;
9. „ниво крстарења” је ниво лета који се задржава током нај- већег дела лета;
10. „важећи план лета (*CPL*)” је план лета, укључујући измене настале издавањем накнадних одобрења контроле летења, ако постоје;
11. „опасна зона” је део ваздушног простора утврђених ди- мензија у коме се, у одређеним временским интервалима, могу од- вијати активности опасне по летење ваздухоплова;
12. „комуникације путем везе за пренос података” је облик кому- никације намењен за размену порука путем везе за пренос података;
13. „датум” је било која величина или скуп величина који може да служи као референца или основа за израчунавање других величина;
14. „одобрење наредне јединице контроле летења” je одобре- ње које је ваздухоплову издала јединица контроле летења која није тренутно надлежна за тај ваздухоплов;
15. „предвиђено време трајање лета” је предвиђено време по- требно за лет између две значајне тачке;
16. „предвиђено време почетка кретања” је предвиђено вре- ме када ће ваздухоплов започети кретање у сврху полетања;
17. „предвиђено време доласка (*ETA*)” је за *IFR* летове, пред- виђено време доласка ваздухоплова изнад одређене тачке која је одређена навигационим средствима, од које почиње процедура инструменталног прилаза или, ако таква средства не постоје на датом аеродрому, предвиђено време доласка ваздухоплова изнад аеродрома. За летове у складу са правилима визуелног летења (*VFR*), то је предвиђено време доласка изнад аеродрома;
18. „очекивано време прилаза” је време у које *ATC* очекује да ће долазећи ваздухоплов, након кашњења, напустити тачку чекања да би завршио прилаз за слетање. Стварно време напуштања тачке чекања ће зависити од добијања одобрења за прилаз;
19. „поднети план лета (*FPL*)” је план лета достављен *ATS* јединици, који је попунио пилот или овлашћени представник, без било каквих накнадних промена;
20. „члан летачке посаде” је члан посаде ваздухоплова који је на основу дозволе овлашћен да обавља дужности које су од су- штинског значаја за управљање ваздухопловом током трајања ле- тачке дужности;
21. „центар за информисање ваздухоплова у лету” је једини- ца успостављена ради пружања услуге информисања ваздухопло- ва у лету и услуге узбуњивања;
22. „област информисања ваздухоплова у лету” је ваздушни простор одређених димензија у којем се пружају услуга информи- сања ваздухоплова у лету и услуга узбуњивања;
23. „услуга информисања ваздухоплова у лету” је услуга која се пружа ради давања савета и информација корисних за безбедно и ефикасно одвијање летова;
24. „ниво лета (*FL*)” је површина константног атмосферског притиска која се одређује у односу на утврђену стандардну вред- ност притиска од 1013,2 хектопаскала (*hPa*), која је одвојена од других таквих површина одређеним интервалима притиска;
25. „план лета” је скуп података и информација о намерава- ном лету или делу лета ваздухоплова који су на располагању једи- ницама пружаоца услуга у ваздушном саобраћају;
26. „видљивост у лету” је видљивост из пилотске кабине ва- здухоплова у лету;
27. „прогноза времена” је извештај о очекиваним метеоро- лошким условима за одређено време или период и за одређену област или део ваздушног простора;
28. „видљивост при земљи” је видљивост на аеродрому, обја- вљена од стране овлашћеног осматрача или аутоматских система;
29. „курс ваздухоплова” је угао између уздужне осе ваздухо- плова и правца севера (правог, магнетног, компасног или мрежног севера), уобичајено изражен у степенима;
30. „релативна висина” је вертикална удаљеност нивоа, тачке или објекта који се може сматрати тачком, мерено од одређене ре- ферентне вредности;
31. „хеликоптер” је ваздухоплов који је тежи од ваздуха и који се одржава у ваздуху углавном на основу аеродинамичке ре- акције ваздуха на једном или више покретаних ротора на одгова- рајућој вертикалној оси;
32. „ваздушни простор изнад отвореног мора” је ваздушни простор изван копненог подручја и територијалног мора, како је одређено у Конвенцији Уједињених нација о праву мора (*Montego Bay*, 1982.);
33. „*IFR*” је скраћеница која се употребљава да означи прави- ла инструменталног летења;
34. „*IFR* лет” је лет изведен у складу са правилима инстру- менталног летења;
35. „*IMC*” је скраћеница која се употребљава да означи мете- оролошкe условe за инструментално летење;

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

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

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

1. „процедура инструменталног прилаза (*IAP*)” је низ уна- пред одређених маневара ваздухоплова који се изводе према ин- струментима у ваздухоплову и који обезбеђују одређену удаље- ност од препрека, почевши од тачке почетног прилаза или, ако је то примењиво, од почетка одређене путање за долазак, до тачке са које је могуће извршити слетање, а ако слетање није извршено, до позиције на којој се примењују критеријуми надвишавања препре- ка у чекању или на рути. Процедуре инструменталног прилаза се класификују на следећи начин:

(а) процедура непрецизног прилаза (*NPA*). Процедура ин- струменталног прилаза намењена за операције 2*D* инструментал- ног прилаза тип *А*;

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

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

1. „инструментални метеоролошки услови (*IMC*)” су мете- оролошки услови изражени у терминима видљивости, удаљено- сти од облака и базe облака, чије су вредности мање од минимума утврђених за визуелне метеоролошке услове;
2. „површина за слетање” је део површине за кретање ва- здухоплова намењен за слетање или полетање ваздухоплова;
3. „висина” је општи појам који се односи на вертикалну позицију ваздухоплова у лету и може да означава релативну виси- ну, апсолутну висину или ниво лета;
4. „маневарскa површинa” је део аеродрома који је одређен за полетање, слетање и рулање ваздухоплова, осим платформи;

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

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

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

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

1. „површина за кретање ваздухоплова” је део аеродрома који се користи за полетање, слетање и кретање ваздухоплова по земљи, а који се састоји од маневарске површине и платформе/ платформи;
2. „ноћ” је временски период између краја вечерњег грађан- ског сумрака и почетка јутарњег грађанског свитања. Грађански сумрак се завршава увече када је центар сунчевог диска 6 степени испод хоризонта, а почиње ујутру када је центар сунчевог диска 6 степени испод хоризонта;
3. „препрека” означава све фиксне (привремене или сталне) и покретне објекте или њихове делове, који:

(а) су смештени на површини намењеној за кретање ваздухо- плова по тлу; или

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

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

1. „оперативно место” је место које је оператер или вођа ва- здухоплова одабрао за слетање, полетање и/или преношење спо- љашњег терета;
2. „вођа ваздухоплова” је пилот којег оператер или у слу- чају опште авијације власник, одреди за вођу ваздухоплова и који је одговоран за безбедно извршење лета;
3. „висина по притиску” је атмосферски притисак изражен као апсолутна висина, који одговара притиску у стандардној ат- мосфери, како је одређено у Анексу 8, Део 1 Чикашке конвенције;
4. „проблематична употреба супстанци” је коришћење јед- не или више психоактивних супстанци од стране ваздухопловног особља на такав начин да:

(а) представља непосредну опасност за корисника или угро- жава животе, здравље или добробит других; и/или

(б) узрокује или погоршава професионални, социјални, мен- тални или физички проблем или поремећај;

1. „забрањена зона” је део ваздушног простора утврђених димензија, изнад копнених подручја или територијалних вода др- жаве, у коме је летење ваздухоплова забрањено;
2. „психоактивне супстанце” су алкохол, опијати, канаби- ноиди, седативи и хипнотици, кокаин, други психостимуланси, ха- луциногени, као и испарљиви растварачи, док су кофеин и дуван изузети;
3. „радар” је радио-локацијски уређај који пружа информа- ције о удаљености, азимуту и/или висини објеката;
4. „зона обавезне употребе радио-станице (*RMZ*)” је вазду- шни простор одређених димензија у којем је обавезна опремље- ност радио-станицом и њена употреба;
5. „услуга радио-навигације” је услуга којом се, у сврху ефикасног и безбедног одвијања операција, обезбеђују информа- ције за вођење или подаци о позицији ваздухоплова, од једног или више радио-навигационих средстава;
6. „радио-телефонија” је облик радио-комуникације који је првенствено намењен размени информација говорним путем;
7. „скупни план лета” је план лета који се односи на серије понављајућих, појединачних летова са истим основним елементи- ма, а који оператер подноси ради чувања и поновне употребе од стране *АТS* јединица;
8. „тачка јављања” је утврђена географска позиција у од- носу на коју је могуће дати извештај о позицији ваздухоплова;
9. „условно забрањена зона” је део ваздушног простора утврђених димензија, изнад копнених подручја или територи- јалних вода државе, у коме је летење ваздухоплова ограничено у складу са одређеним условима;
10. „сегмент руте” је рута или део руте на којој се обично лети без међуслетања;
11. „полетно-слетна стаза” је дефинисана правоугаона по- вршина на аеродрому на копну која је намењена за слетање и по- летање ваздухоплова;
12. „позиција за чекање за излазак на полетно-слетну стазу” је одређена позиција намењена заштити полетно-слетне стазе, по- врши за ограничење препрека или система за инструментално сле- тање (*ILS*)/микроталасног система за слетање (*MLS*) критичног/ осетљивог подручја, код којег ваздухоплови у вожeњу и возила морају стати и задржати позицију, осим ако аеродромска контрола летења не одобри другачије;
13. „видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*)” је растоја- ње до којег пилот ваздухоплова који се налази на оси полетно-слет- не стазе може да види ознаке на површини полетно-слетне стазе или светла која означавају полетно-слетну стазу или њену осу;
14. „лица која могу утицати на безбедност” су лица која би могла да угрозе ваздухопловну безбедност ако непрописно оба- вљају своје дужности и функције, укључујући чланове посаде, особље за одржавање ваздухоплова, оперативно особље аеродро- ма, спасилачко-ватрогасно особље и особље за одржавање, осо- бље којем је дозвољен приступ без пратње површинама за крета- ње ваздухоплова и контролоре летења;
15. „једрилица” је ваздухоплов тежи од ваздуха који се одр- жава у лету динамичком реакцијом ваздуха на његове фиксне уз- гонске површине и чији слободни лет не зависи од мотора, укљу- чујући и змајеве, параглајдере и друге сличне ваздухоплове;
16. „секундарни надзорни радар (*SSR*)” је надзорни радар- ски систем који користи предајнике/пријемнике (интерогаторе) и транспондере;
17. „*SIGMET* информација” је информација коју издаје биро за метеоролошко бдење, а која се односи на јављање или очеки- вано јављање одређених временских појава на рути које могу да утичу на безбедност летења ваздухоплова;
18. „сигнална зона” је зона на аеродрому која се користи за приказивање сигнала са земље;
19. „значајна тачка” је одређена географска позиција која се користи за одређивање *ATS* руте или путање лета ваздухоплова, као и за друге навигационе и *ATS* сврхе;
20. „специјални *VFR* лет” је *VFR* лет одобрен од стране кон- троле летења за летење у контролисаној зони, у метеоролошким условима који су испод *VMC*;
21. „залутали ваздухоплов” је ваздухоплов који је значајно одступио од намераване путање лета или је пријавио губитак ори- јентације;
22. „надзорни радар” је радарска опрема која се користи за одређивање положаја ваздухоплова на основу растојања и азимута;
23. „рулање (вожење)” је кретање ваздухоплова по повр- шини аеродрома или оперативном месту сопственим погоном, ис- кључујући полетање и слетање;
24. „рулна стаза” је одређена површина на аеродрому на копну која је намењена за рулање ваздухоплова и која служи за повезивање различитих делова аеродрома, укључујући:

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

них стаза који се налази на платформи и којим се обезбеђује пута- ња за кретање ваздухоплова преко платформе;

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

1. „територија” означава копнена подручја и околне тери- торијалне воде, под суверенитетом, влашћу, заштитом или манда- том државе;
2. „праг полетно-слетне стазе” је почетак оног дела полет- но-слетне стазе који се користи за слетање;
3. „укупно предвиђено време трајања лета” је:

(а) за *IFR* летове, предвиђено време трајања лета од поле- тања до доласка изнад одређене тачке одређене навигационим средством од које се планира почетак процедуре инструменталног прилаза за слетање на аеродром одредишта или, ако такво сред- ство не постоји на аеродрому одредишта, до доласка изнад аеро- дрома одредишта;

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

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

1. „линија пута” је пројекција путање ваздухоплова на зе- мљину површину, чији је смер у било којој тачки обично изражен у степенима у односу на север (прави, магнетни или мрежни);
2. „савет за избегавање саобраћаја” је савет који пружа је- диница пружаоца услуга у ваздушном саобраћају којим се одређу- ју маневри како би се помогло пилоту да избегне судар;
3. „информације о саобраћају” су информације које изда- је јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају да упозори пилота на други познати или осмотрени ваздушни саобраћај који може да буде у близини позиције или предвиђене руте лета и да помогне пилоту да избегне судар;
4. „тачка примопредаје” је одређена тачка на путањи лета ваздухоплова, на којој се одговорност за пружање услуге контроле летења преноси са једне јединице контроле летења на другу или са једног контролора летења на другог;
5. „прелазна апсолутна висина” је висина на којој или ис- под које се вертикална позиција ваздухоплова изражава као апсо- лутна висина;
6. „прелазни ниво” је најнижи употребљиви ниво лета из- над прелазне апсолутне висине;
7. „зона обавезне употребе транспондера (*ТМZ*)” је вазду- шни простор одређених димензија у којем је обавезна опремље- ност транспондерима за пренос података о висини по притиску и њихова употреба;
8. „неидентификовани ваздухоплов” је ваздухоплов који је уочен или за који је пријављено да лети у одређеној области, али чији идентитет није утврђен;
9. „слободни балон без посаде” је ваздухоплов без соп- ственог погона, без посаде, лакши од ваздуха, у слободном лету;
10. „*VFR*” је скраћеница која се употребљава да означи пра- вила визуелног летења;
11. „*VFR* лет” је лет изведен у складу са правилима визуел- ног летења;
12. „видљивост” у ваздухопловству је видљивост која је већа од:

(а) највећег растојања са ког се црни објекат погодних димен- зија, смештен близу земље, може видети и препознати када се по- сматра наспрам светле позадине;

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

1. „визуелни метеоролошки услови” су метеоролошки услови изражени у терминима видљивости, удаљености од облака и базе облака, чије су вредности једнаке или веће од утврђених минимума;
2. „*VMC*” је скраћеница која се употребљава да означи ви- зуелне метеоролошке услове.

Члан 3.

## Усклађеност

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

Члан 4.

## Изузећа за посебне операције

1. Надлежни органи могу, на своју иницијативу или на осно- ву захтева заинтересованих субјеката, одобрити појединачним су- бјектима или категоријама субјеката изузећа од било ког захтева из ове уредбе за следеће активности од јавног интереса и за оспосо- бљавање које је потребно за безбедно обављање тих активности:

(а) полицијски и царински задаци;

(б) задаци надзора и праћења саобраћаја;

(ц) задаци контроле животне средине који се обављају од стране или у име државних органа;

(д) трагање и спасавање; (е) медицински летови; (ф) евакуације;

(г) гашење пожара;

(х) изузећа потребна да се обезбеди заштита летова шефова држава, министара и других државних функционера.

1. Надлежни орган који одобрава та изузећа обавештава *EASA* о врсти изузећа најкасније два месеца након што је изузеће одобрено.
2. Овај члан не доводи у питање члан 3. и може да се приме- ни у случајевима када се активности наведене у ставу 1. не могу обављати као оперативни ваздушни саобраћај или ако другачије не могу имати користи од одредби о флексибилности из ове уредбе.

Овим чланом се, такође, не доводе у питање оперативни ми- нимуми за хеликоптере садржани у посебним одобрењима која је издао надлежни орган, у складу са Анексом V Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 965/2012.

Члан 5.

## Разлике

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

(а) службено обавесте *ICAO* о повлачењу свих претходно пријављених разлика у погледу *ICAO* стандарда и препоручене

праксе које су обухваћене овом уредбом, осим оних које се односе на основне интересе безбедносне и одбрамбене политике држава чланица у складу са чланом 13. Уредбе (ЕЗ) бр. 549/2004;

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

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

Члан 6.

## Праћење амандмана

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

(а) како би осигурала праћење и анализу свих амандмана до- нетих у оквиру Чикашке конвенције који су релевантни за подруч- је примене ове уредбе; и

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

1. Одредбе члана 5. ове уредбе које се односе на повлачење и пријаву разлика и њихово објављивање у Зборнику ваздухоплов- них информација и одредбе члана 7. о измени анекса се примењу- ју према потреби.

Члан 7.

## Измене Анекса

1. Анекс се мења у складу са чланом 5. став 3. Уредбе (ЕЗ) бр. 549/2004.
2. Измене из става 1. овог члана могу да укључују, али нису ограничене на, измене потребне за обезбеђивање конзистентности за- конских одредби током будућег проширења ове уредбе како би садр- жавала одговарајуће одредбе других *ICAO* анекса и докумената, осим Анекса 2 или промене које произилазе из ажурирања тих *ICAO* анекса и докумената или из промена било којих одговарајућих уредби Уније.

Члан 8.

## Прелазне и додатне мере

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

Члан 9.

## Безбедносни захтеви

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

Члан 10.

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

1. Уредба (ЕЗ) бр. 730/2006 мења се као што следи: (а) Члан 2. ст. 3. и 4. се мењају следећим:

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

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

2. Уредба (ЕЗ) бр. 1033/2006 се мења као што следи: (а) Члан 2. став 2. тачка 8) се мења следећим:

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

(б) Члан 3. став 1. се мења следећим:

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

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

„Одредбе из члана 3. став 1.

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

1. Уредба (ЕЗ) бр. 1794/2006 се мења као што следи: (а) Члан 2. тач. (ц) и (д) се мењају следећим:

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

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

1. Уредба (ЕЗ) бр. 1265/2007 се мења као што следи: (а) Члан 2. став 5. се мења следећим:

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

1. Уредба (ЕУ) бр. 255/2010 се мења као што следи: (а) Члан 2. став 3. се мења следећим:

„3. „*IFR*” је скраћеница која се употребљава да означи прави- ла инструменталног летења”.

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

(а) у Анексу II тачка 4(а), упућивање на „Анекс 2 о правили- ма летења, 10-о издање из јула 2005.”, се замењује упућивањем на

„Спроведбену уредбу (ЕУ) бр. 923/2012”;

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

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

Члан 11.

## Ступање на снагу

1. Ова уредба ступа на снагу двадесетог дана од дана обја- вљивања у Службеном листу Европске уније.

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

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

Ова уредба је обавезујућа у целини и непосредно се приме- њује у свим државама чланицама.

*АНЕКС*

## ПРАВИЛА ЛЕТЕЊА

*СЕКЦИЈА 1*

### Летење изнад отвореног мора

**SERA.1001 Опште**

(а) За лет изнад отвореног мора правила наведена у Анексу 2 Чикашке конвенције се примењују без изузетка. Ради континуира- ног и неометаног пружања услуга у ваздушном саобраћају, посеб- но унутар функционалних блокова ваздушног простора, одредбе Анекса 11 Чикашке конвенције могу да се примењују у вазду- шном простору изнад отвореног мора на начин који је усклађен

са начином примене тих одредаба изнад територије држава чла- ница. Ово не доводи у питање операције државних ваздухоплова у складу са чланом 3. Чикашке конвенције. Ово, такође, не доводи у питање одговорност држава чланица да у областима информисања ваздухоплова у лету у којима су, у складу са *ICAO* регионалним споразумима о ваздушној пловидби, надлежне за пружање услуга ваздушног саобраћаја, обезбеде да се операције ваздухоплова оба- вљају на безбедан, експедитиван и ефикасан начин.

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

*СЕКЦИЈА 2*

### Примењивост и усклађеност

**SERA.2001 Предмет**

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

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

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

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

## SERA.2005 Усклађеност са правилима летења

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

(а) правилима визуелног летења; или (б) правилима инструменталног летења.

## SERA.2010 Одговорности

(а) Одговорност вође ваздухоплова

Вођа ваздухоплова, независно од тога да ли управља коман- дама или не, је одговоран за управљање ваздухопловом у скла- ду са овом уредбом, осим што може одступити од тих правила у околностима у којима је то одступање апсолутно неопходно у ин- тересу безбедности.

(б) Претполетне мере

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

## SERA.2015 Овлашћења вође ваздухоплова

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

## SERA.2020 Проблематична употреба психоактивних суп- станци

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

*СЕКЦИЈА 3*

### Оптша правила и избегавање судара

ОДЕЉАК 1

## Заштита лица и имовине

**SERA.3101 Несавесно или непажљиво управљање вазду- хопловом**

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

## SERA.3105 Минималне релативне висине

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

## SERA.3110 Нивои крстарења

Нивои крстарења на којима се одвија лет или део лета се из- ражавају као:

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

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

## SERA.3115 Избацивање или запрашивање

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

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

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

## SERA.3120 Вуча ваздухоплова

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

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

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

## SERA.3125 Искакање падобранаца

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

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

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

## SERA.3130 Акробатски лет

Акробатски летови могу да се обављају само у складу са:

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

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

## SERA.3135 Групно летење

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

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

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

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

(д) за државне ваздухоплове максимално бочно, уздужно и вертикално растојање између сваког ваздухоплова и вође групе у складу са Чикашком конвенцијом. За ваздухоплове који нису др- жавни, сваки ваздухоплов мора да одржава растојање које не пре- лази 1 *km* (0,5 *NM*) бочно и уздужно и 30 *m* (100 *ft*) вертикално од вође групе.

## SERA.3140 Слободни балони без посаде

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

## SERA.3145 Забрањене зоне и условно забрањене зоне

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

ОДЕЉАК 2

## Избегавање судара

**SERA.3201 Опште**

Одредбе ове уредбе не ослобађају вођу ваздухоплова одго- ворности за предузимање мера у циљу спречавања судара, укљу- чујући и маневре за избегавање судара на основу упутстава за из- бегавање судара добијених путем *ACAS* опреме*.*

## SERA.3205 Близина

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

## SERA.3210 Првенство пута

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

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

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

* 1. *Летење у сусрет*. Ако два ваздухоплова лете непосредно или приближно у сусрет један другом тако да постоји опасност од судара, сваки ваздухоплов мора да промени свој курс удесно.
  2. *Конвергенција.* Ако два ваздухоплова конвергирају један другом на приближно истој висини, ваздухоплов коме други ва- здухоплов прилази са десне стране мора да уступи првенство пута том ваздухоплову, осим у следећим случајевима:
     1. ваздухоплови са сопственим погоном, тежи од ваздуха, уступају првенство пута ваздушним бродовима, једрилицама и ба- лонима;
     2. ваздушни бродови уступају првенство пута једрилицама и балонима;
     3. једрилице уступају првенство пута балонима;
     4. ваздухоплови са сопственим погоном уступају првенство пута ваздухопловима који вуку друге ваздухоплове или објекте.
  3. *Претицање*. Ваздухополов који претиче је ваздухоплов који се приближава другом ваздухоплову са задње стране у линији која, са равни симетрије ваздухоплова који се налази испред њега, чини угао мањи од 70 степени, тј. налази се у таквој позицији у односу на други ваздухоплов из које ноћу није видљиво ни лево ни десно навигационо светло ваздухоплова који се претиче. Ва- здухоплов који се претиче има првенство пута, а ваздухоплов који претиче, било да пење, снижава или лети хоризонтално, мора да уступи првенство пута другом ваздухоплову променом свог кур- са удесно и ниједна накнадна измена у међусобном положају два ваздухоплова не ослобађа ваздухоплов који претиче од те обавезе све док потпуно не заврши претицање.
     1. *Претицање једрилица*. Једрилица која претиче другу је- дрилицу може да промени свој курс удесно или улево.
  4. *Слетање*. Ваздухоплов који је у лету или се креће по зе- мљи или води мора да уступи првенство пута ваздухоплову који слеће или је у завршној фази прилаза за слетање.
     1. Ако два или више ваздухоплова тежих од ваздуха прила- зе аеродрому или оперативном месту ради слетања, ваздухоплов на већој висини мора да уступи првенство пута ваздухоплову на мањој висини, с тим да ваздухоплов на мањој висини нe сме да искористи то право и пресече пут другом ваздухоплову који је у завршној фази прилаза за слетање или да претиче тај ваздухоплов. Међутим, ваздухоплов са сопственим погоном тежи од ваздуха мора да уступи првенство пута једрилицама.
     2. *Принудно слетање*. Ваздухоплов коме је познато да је други ваздухоплов принуђен да слети мора да уступи првенство пута том ваздухоплову.
  5. *Полетање*. Ваздухоплов који рула по маневарским повр- шинама аеродрома мора да уступи првенство пута ваздухоплову који полеће или се припрема за полетање.

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

1. У случају опасности од судара између два ваздухоплова који рулају по површини за кретање ваздухоплова на аеродрому или одговарајућем делу оперативног места, примењује се следеће:
   1. ако се два ваздухоплова крећу у сусрет или приближно у сусрет један другом, оба се заустављају или, ако је то могуће, ме- њају свој курс удесно како би одржали безбедно растојање;
   2. ако два ваздухоплова конвергирају један другом, првен- ство пута има ваздухоплов са десне стране;
   3. ваздухоплов кога претиче други ваздухоплов има првен- ство пута и ваздухоплов који претиче мора да одржава безбедно растојање од њега.
2. На контролисаном аеродрому ваздухоплов који рула по маневарској површини мора да се заустави и да чека на свим по- зицијама за чекање за излазак на полетно-слетну стазу, све док аеродромска контрола летења изричито не одобри излазак на по- летно-слетну стазу или прелазак преко ње.
3. Ваздухоплов који рула по маневарској површини мора да се заустави и чека на свим упаљеним пречкама за заустављање и може да настави даље у складу са тачком (2) када се светла угасе.
4. Кретање лица и возила на аеродромима:
   1. Кретање лица или возила по маневарској површини аеро- дрома, укључујући ваздухоплове који су вучени, контролише по потреби аеродромска контрола летења, ради избегавања опасно- сти по њих или по ваздухоплове који слећу, рулају или полећу.
   2. Ако се примењују поступци у условима смањене видљи- вости:

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

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

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

* 1. возила за хитне случајеве која пристижу у помоћ вазду- хоплову у невољи имају предност у односу на сав други саобраћај на површини аеродрома.
  2. у складу са одредбама из тачке (iii), возила на маневар- ској површини морају да поштују следећа правила:

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

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

(Ц) возила уступају првенство пута другим возилима у скла- ду са инструкцијама јединице пружаоца услуга у ваздушном сао- браћају;

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

## SERA.3215 Обавезна светла на ваздухоплову

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

* + 1. светла за избегавање судара намењена за привлачење па- жње на ваздухоплов; и
    2. осим за балоне, навигациона светла намењена да укажу посматрачу на релативну путању ваздухоплова. Остала светла не смеју да буду упаљена ако би се могла заменити са овим светлима.
    3. *брисана*;

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

1. сви ваздухоплови који се крећу по површини за крета- ње ваздухоплова на аеродрому морају да имају упаљена навига- циона светла намењена да покажу посматрачу релативну путању

ваздухоплова, а друга светла не смеју да буду упаљена ако би се могла заменити са овим светлима;

1. ако нису стационарно или на други одговарајући начин осветљени, сви ваздухоплови на површини за кретање ваздухо- плова на аеродрому морају да имају, колико год је то могуће, упа- љена светла намењена за означавање истурених тачака њихове структуре;
2. сви ваздухоплови који рулају или су вучени по површини за кретање ваздухоплова на аеродрому морају да имају упаљена светла намењена да привуку пажњу на ваздухоплов; и
3. сви ваздухоплови на површини за кретање ваздухоплова на аеродрому чији су мотори у раду морају да имају упаљена све- тла која указују на ту чињеницу.

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

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

1. који рулају или су вучени по површини за кретање вазду- хоплова на аеродрому и који су опремљени светлима за избегава- ње судара, ради испуњења захтева из тачке (б)(3); или
2. који се налазе на површини за кретање ваздухоплова на аеродрому и који су опремљени светлима ради испуњења захтева из тачке (б)(4);

морају да имају упаљена таква светла и током дана.

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

1. штетан утицај на задовољавајуће обављање дужности;

или

1. излагање спољног посматрача штетном блеску.

## SERA.3220 Симулирани инструментални летови

Није дозвољено летење ваздухопловом у симулираним ин- струменталним условима осим:

(а) ако су у ваздухоплов уграђене потпуно функционалне ду- пле команде; и

(б) ако се на управљачком месту налази додатни оспосо- бљени пилот (у овом правилу назван безбедносни пилот) да би деловао као безбедносни пилот за лице које лети у симулираним инструменталним условима. Безбедносни пилот мора да има одго- варајуће видно поље испред и са сваке бочне стране ваздухоплова или да оспособљени посматрач који комуницира са безбедносним пилотом заузме такву позицију у ваздухоплову са које његово вид- но поље на одговарајући начин допуњава видно поље безбедно- сног пилота.

## SERA.3225 Летење на аеродрому и у близини аеродрома

Ваздухоплов који лети на аеродрому или у близини аеродро- ма је дужан да:

(а) осматра други аеродромски саобраћај ради избегавања су-

дара;

(б) се укључи у саобраћајни круг који обликују други вазду- хоплови у лету или се издвоји из њега;

(ц) изузев балона, у прилажењу за слетање и након полетања скрене у леву страну, осим ако је другачије одређено или је *ATC* издала другачије инструкције;

(д) изузев балона, полеће и слеће уз ветар, осим ако се због безбедности, конфигурације полетно-слетне стазе или услова ва- здушног саобраћаја не одреди да је пожељан други правац.

## SERA.3230 Операције на води

(а) Ако се два ваздухоплова или ваздухоплов и пловни обје- кат приближавају један другом и постоји опасност од судара, ва- здухоплов наставља пут уз посебну пажњу на постојеће околно- сти и услове, укључујући ограничења дотичног ваздухоплова или пловног објекта.

1. *Конвергенција.* Ваздухоплов који има други ваздухоплов или пловни објекат са своје десне стране мора да уступи првен- ство пута том другом ваздухоплову или пловном објекту, на начин који обезбеђује безбедно растојање.
2. *Приближавање у сусрет*. Ваздухоплов који се креће непо- средно или приближно у сусрет другом ваздухоплову или пловном објекту мора да промени свој курс удесно, на начин који обезбеђу- је безбедно растојање.
3. *Претицање*. Ваздухоплов или пловни објекат који се пре- тиче има првенство пута, а ваздухоплов који претиче мора да про- мени свој курс, на начин који обезбеђује безбедно растојање.
4. *Слетање и полетање*. Ваздухоплов који слеће на воду или полеће са воде мора да, колико год је то могуће, одржава бе- збедно растојање од свих пловних објеката и да избегава ометање њихове пловидбе.

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

ОДЕЉАК 3

## Сигнали

**SERA.3301 Опште**

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

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

(ц) Сигналиста/паркер је одговоран за давање сигнала за пар- кирање ваздухоплову на јасан и прецизан начин употребом сигна- ла приказаних у Додатку 1.

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

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

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

ОДЕЉАК 4

## Време

**SERA.3401 Опште**

(а) За изражавање времена користи се координирано универ- зално време (*UТC*), које се изражава у сатима, минутима и, по по- треби, секундама, у двадесетчетворочасовном облику, почевши од поноћи.

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

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

(д) Време у услугама у ваздушном саобраћају

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

*СЕКЦИЈА 4*

### Планови лета

**SERA.4001 Подношење плана лета**

(а) Информације у вези са намераваним летом или делом лета, које треба доставити јединицама пружаоца услуга у вазду- шном саобраћају, морају да буду у форми плана лета. Појам „план лета” се употребљава у различитом значењу: потпуна информаци- ја о свим тачкама садржаним у опису плана лета, која обухвата цео

лет или ограничени број информација које се, између осталог, за- хтевају за добијање одобрења за мањи део лета, као што је пресе- цање ваздушног пута, полетање са контролисаног аеродрома или слетање на контролисани аеродром.

(б) План лета се подноси пре почетка:

* 1. сваког лета или дела лета за који се пружа услуга контро- ле летења;
  2. сваког *IFR* лета унутар саветодавног ваздушног простора;
  3. сваког лета унутар или кроз области или дуж рута које је одредио надлежни орган, како би се олакшало пружање услуга информисања ваздухоплова у лету, узбуњивања и трагања и спа- савања;
  4. сваког лета унутар или кроз области или дуж рута које је одредио надлежни орган, како би се олакшала координација са одговарајућим војним јединицама или са јединицама пружаоца услуга у ваздушном саобраћају у суседним државама, у циљу из- бегавања потребе евентуалног пресретања ради идентификације;
  5. сваког лета преко међународних граница, осим ако дотич- не државе пропишу другачије;
  6. сваког лета који је планиран као ноћни, ако се напушта близина аеродрома.

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

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

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

## SERA.4005 Садржина плана лета

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

1. идентификација ваздухоплова;
2. правила летења и врста лета;
3. број и тип (типови) ваздухоплова и категорија турбулен- ције у трагу;
4. опрема;
5. аеродром или оперативно место полетања;
6. предвиђено време почетка кретања;
7. брзина (брзине) крстарења;
8. ниво (нивои) крстарења;
9. планирана рута;
10. аеродром или оперативно место одредишта и укупно предвиђено време трајања лета;
11. алтернативни аеродром (аеродроми) или оперативно ме- сто (места);
12. најдуже могуће трајање лета са расположивом количи- ном горива;
13. укупан број лица у ваздухоплову;
14. опрема за случај опасности и опрема за преживљавање;
15. остале информације.

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

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

## SERA.4010 Попуњавање плана лета

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

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

## SERA.4015 Измене плана лета

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

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

## SERA.4020 Затварање плана лета

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

(1) Подношење извештаја о доласку није потребно након сле- тања на аеродром на коме се пружају услуге у ваздушном саобра- ћају, ако је радио-везом или визуелним сигналима потврђено да је слетање уочено.

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

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

(д) Ако је познато да су средства комуникације на аеродрому или оперативном месту доласка неодговарајућа, а на земљи нема других могућности за подношење извештаја о доласку, предузи- мају се следеће мере. Непосредно пре слетања ваздухоплов, ако је могуће, преноси одговарајућој јединици пружаоца услуга у ва- здушном саобраћају поруку која одговара извештају о доласку, ако се такав извештај захтева. Уобичајено, та порука се преноси ва- здухопловној станици јединице за пружање услуга у ваздушном саобраћају која је задужена за област информисања ваздухоплова у лету у којој ваздухоплов лети.

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

1. идентификацију ваздухоплова;
2. аеродром или оперативно место полетања;
3. аеродром или оперативно место одредишта (само у случа- ју промењеног места слетања);
4. аеродром или оперативно место доласка;
5. време доласка.

*СЕКЦИЈА 5*

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

**SERA.5001 Видљивост и минимална удаљеност од облака у** VМC

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Табела *S5-1*(\*) | | | |
| Апсолутна висина | Класа ваздушног простора | Видљивост у лету | Удаљеност од облака |
| На и изнад 3.050 *m* (10.000 *ft*) *АМSL* | *А*(\*\*)*B C D E F G* | 8 *km* | 1.500 *m* хоризонтално 300 *m* (1.000 *ft*) вертикално |
| Испод 3.050 *m*  (10.000 *ft*) *АМSL* или изнад 300 *m* (1.000 *ft*) изнад терена, у зависности од тога шта је више | *А*(\*\*)*B C D E F G* | 5 *km* | 1.500 *m* хоризонтално 300 *m* (1.000 *ft*) вертикално |
| На и испод 900 *m* (3.000 *ft*) *АМSL* или 300 *m* (1.000 *ft*) изнад терена, у зависно- сти од тога шта је више | *А*(\*\*)*B C D E* | 5 *km* | 1.500 *m* хоризонтално 300 *m* (1.000 *ft*) вертикално |
| *F G* | 5 *km* (\*\*\*) | Изван облака уз визуелни контакт са тлом |
| (\*) Када је прелазна апсолутна висина мања од 3.050 *m* (10.000 *ft*) *АМSL*, употребљава се *FL* 100 уместо 10.000 *ft*.  (\*\*) *VМC* минимуми у ваздушном простору класе *А* су укључени у упутство за пилоте и не подразумевају прихватање *VFR* летова у ваздушном простору класе *А*.  (\*\*\*) Ако тако пропише надлежни орган:  (а) може се дозволити видљивост у лету смањена на најмање 1.500 *m* за летове који се одвијају:   1. при брзинама од највише 140 *kts IАS*, при којима је могуће благовремено уочавање другог саобраћаја или препрека ради избегавања судара; или 2. у околностима где је вероватноћа сусрета са другим саобраћајем веома мала, нпр. у областима с ниским интензитетом саобраћаја и за пружање услуга из ваздуха на малим висинама;   (б) хеликоптерима је дозвољено да лете при видљивости у лету мањој од 1.500 *m*, али не мањој од 800 *m*, ако врше маневре брзинама при којима је могуће благовремено уочавање другог саобраћаја или препрека ради избегавања судара. | | | |

## SERA.5005 Правила визуелног летења

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

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

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

(ц) Ако тако пропише надлежни орган, могу се дозволити

*VFR* летови ноћу под следећим условима:

1. ако се напушта близина аеродрома, план лета се подноси у складу са SERA.4001(б)(6);
2. ваздухоплови морају да успоставе и одржавају двосмерну радио-везу на одговарајућем *ATS* комуникационом каналу, ако је на располагању;
3. примењују се видљивост и минимална удаљеност од облака у *VМC*, како је наведено у табели *S5-1*, осим што:
4. база облака не сме да буде нижа од 450 *m* (1.500 *ft*);
5. не примењују се одредбе о смањеној видљивости у лету из табеле *S5-1* (а) и (б);
6. у класама ваздушног простора *B*, *C*, *D*, *E*, *F* и *G* на и ис- под 900 *m* (3.000 *ft*) *АМSL* или 300 *m* (1.000 *ft*) изнад терена, у зави- сности од тога шта је више, пилот мора да одржава стални визуел- ни контакт са тлом; и
7. *брисана*;
8. за планинска подручја, надлежни орган може да пропише већу видљивост и удаљеност од облака у *VМC*;
9. *брисана*;
10. oсим ако је то потребно за полетање или слетање или ако то посебно одобри надлежни орган, *VFR* лет ноћу одвија се на ви- сини која није мања од минималне апсолутне висине лета пропи- сане од стране државе чија се територија прелеће или, ако таква минимална апсолутна висина лета није прописана:
    1. изнад високог терена или у планинским подручјима, на висини од најмање 600 *m* (2.000 *ft*) изнад највише препреке која се налази унутар 8 *km* од предвиђене позиције ваздухоплова;
    2. у осталим подручјима која нису наведена под (i), на ви- сини од најмање 300 *m* (1.000 *ft*) изнад највише препреке која се налази унутар 8 *km* од предвиђене позиције ваздухоплова.

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

* + 1. трансоничним и суперсоничним брзинама, осим ако их одобри надлежни орган;
    2. изнад *FL* 195. Изузеци од овог захтева су следећи:
       1. државе чланице су, ако је то изводљиво, резервисале ва- здушни простор у којем се могу дозволити *VFR* летови; или
       2. ваздушни простор до и укључујући ниво лета 285, ако је *VFR* саобраћај у том ваздушном простору одобрила надлежна *АТS* јединица, у складу са процедурама за одобравање које су утврдиле државе чланице и које су објављене у одговарајућем зборнику ва- здухопловних информација.

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

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

* + - * 1. изнад густо насељених подручја градова и насеља или из- над скупова лица на отвореном, на висини мањој од 300 *m* (1.000 *ft*) изнад највише препреке у полупречнику од 600 *m* од ваздухоплова;
        2. у другим подручјима која нису наведена под тачком 1), на висини мањој од 150 *m* (500 *ft*) изнад тла или воде или 150 *m* (500 *ft*) изнад највише препреке у полупречнику од 150 *m* (500 *ft*) од вазду- хоплова.

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

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

1. ако се одвијају у ваздушном простору класе *B*, *C* и *D*;
2. ако су део аеродромског саобраћаја на контролисаним аеродромима; или
3. ако се обављају као специјални *VFR* летови.

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

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

1. пријави неопходне измене које треба унети у важећи план лета, ако је план лета поднет; или
2. у складу са захтевима из SERA.4001(б), поднесе план лета одговарајућој јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају што је пре могуће и прибави одобрење, пре настављања *IFR* лета у контролисаном ваздушном простору.

## SERA.5010 Специјални *VFR* летови у контролисаним зо- нама

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

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

(б) за пилота:

* 1. изван облака и уз визуелни контакт са тлом;
  2. видљивост у лету је најмање 1.500 *m* или, за хеликоптере, најмање 800 *m*;
  3. лет при брзини од 140 *kts IАS* или мањој, при којој је мо- гуће благовремено уочавање другог саобраћаја или препрека ради избегавања судара; и

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

1. видљивост при земљи је мања од 1.500 *m* или, за хеликоп- тере, мања од 800 *m*;
2. база облака је нижа од 180 *m* (600 *ft*).

## SERA.5015 Правила инструменталног летења *(IFR)* –

**Правила која се примењују на све *IFR* летове**

(а) Опрема ваздухоплова

Ваздухоплов мора да буде опремљен одговарајућим инстру- ментима и навигационом опремом која је одговарајућа за руту по којој треба да лети, у складу са одговарајућим прописима о вазду- хопловним операцијама.

(б) Минималне висине

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

1. изнад високог терена или у планинским подручјима, на висини која је најмање 600 *m* (2.000 *ft*) изнад највише препреке која се налази унутар 8 *km* од предвиђене позиције ваздухоплова;
2. у осталим подручјима која нису наведена у тачки (1), на висини која је најмање 300 *m* (1.000 *ft*) изнад највише препреке која се налази унутар 8 *km* од предвиђене позиције ваздухоплова.

(ц) Промена из *IFR* лета у *VFR* лет

1. Ваздухоплов који се одлучи да промени обављање свог лета из лета по правилима инструменталног летења у лет по пра- вилима визуелног летења, мора да обавести одговарајућу једини- цу пружаоца услуга у ваздушном саобраћају о томе да је *IFR* лет прекинут и да пријави измене које треба унети у важећи план лета.
2. Ако ваздухоплов који обавља лет по правилима инстру- менталног летења лети у визуелним метеоролошким условима или наиђе на њих, он не сме да прекине *IFR* лет, осим ако пред- виђа и намерава да у разумном временском периоду настави лет у непрекидним визуелним метеоролошким условима.
3. Промену из *IFR* лета у *VFR* лет *АТS* јединица мора да при- хвати само када прими поруку вође ваздухоплова „*CANCELLING МY IFR FLIGHT*”, заједно са променама важећег плана лета, ако постоје. *АТS* не сме непосредно, нити посредно да позива на про- мену из *IFR* лета у *VFR* лет.

## SERA.5020 *IFR* – Правила која се примењују на *IFR* лето- ве унутар контролисаног ваздушног простора

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

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

## SERA.5025 *IFR* – Правила која се примењују на *IFR* лето- ве изван контролисаног ваздушног простора

(а) Нивои крстарења

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

(б) Комуникације

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

(ц) Извештаји о позицији

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

*СЕКЦИЈА 6*

### Класификација ваздушног простора

**SERA.6001 Класификација ваздушног простора**

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

1. *Класа А*. Дозвољени су само *IFR* летови. Свим летовима се пружа услуга контроле летења тако да се раздвајају један од другог. За све летове се захтева стална говорна комуникација ва- здух –земља. За све летове се мора добити *ATC* одобрење.
2. *Класа B*. Дозвољени су *IFR* и *VFR* летови. Свим летови- ма се пружа услуга контроле летења тако да се раздвајају један од другог. За све летове се захтева стална говорна комуникација ваздух –земља. За све летове се мора добити *ATC* одобрење.
3. *Класа C*. Дозвољени су *IFR* и *VFR* летови. Свим летовима се пружа услуга контроле летења тако да се *IFR* летови раздвајају од осталих *IFR* летова и од *VFR* летова. *VFR* летови се раздвајају од *IFR* летова и добијају информације о саобраћају у вези са дру- гим *VFR* летовима и, на захтев, савете за избегавање саобраћаја. За све летове се захтева стална говорна комуникација ваздух –земља. За *VFR* летове се ограничење брзине од 250 *kts* индициране брзине (*IAS*) примењује испод 3.050 *m* (10.000 *ft*) *AMSL*, осим ако је дру- гачије одобрено од надлежног органа за типове ваздухоплова који из техничких или безбедносних разлога не могу да одржавају ову брзину. За све летове се мора добити *ATC* одобрење.
4. *Класа D*. Дозвољени су *IFR* и *VFR* летови и свим летови- ма се пружа услуга контроле летења. *IFR* летови се раздвајају од осталих *IFR* летова и добијају информације о саобраћају у вези са другим *VFR* летовима и, на захтев, савете за избегавање саобраћа- ја. *VFR* летови добијају информације о саобраћају у вези са свим осталим летовима и, на захтев, савете за избегавање саобраћаја. За све летове се захтева стална говорна комуникација ваздух –земља, а ограничење брзине од 250 *kts IAS* се примењује на све летове испод 3.050 *m* (10.000 *ft*) *AMSL*, осим ако је другачије одобрено од надлежног органа за типове ваздухоплова који из техничких или безбедносних разлога не могу да одржавају ову брзину. За све ле- тове се мора добити *ATC* одобрење.
5. *Класа Е*. Дозвољени су *IFR* и *VFR* летови. Свим *IFR* ле- товима се пружа услуга контроле летења тако да се раздвајају од осталих *IFR* летова. Сви летови добијају информације о саобраћа- ју, колико год је то могуће. За *IFR* летове се захтева стална говорна комуникација ваздух –земља. Ограничење брзине од 250 *kts IAS* се примењује на све летове испод 3.050 *m* (10.000 *ft*) *AMSL*, осим ако је другачије одобрено од надлежног органа за типове ваздухопло- ва који из техничких или безбедносних разлога не могу да одржа- вају ову брзину. За све *IFR* летове се мора добити *ATC* одобрење. Класа *Е* се не сме користити за контролисане зоне.
6. *Класа F*. Дозвољени су *IFR* и *VFR* летови. Свим *IFR* лето- вима се пружа саветодавна услуга у ваздушном саобраћају и свим летовима се, на захтев, пружа услуга информисања ваздухоплова у лету. За *IFR* летове који користе саветодавну услугу се захте- ва стална говорна комуникација ваздух –земља и сви *IFR* летови морају да буду способни да успоставе говорну комуникацију ва- здух-земља. Ограничење брзине од 250 *kts IAS* се примењује на све летове испод 3.050 *m* (10.000 *ft*) *AMSL*, осим ако је другачије одобрено од надлежног органа за типове ваздухоплова који из тех- ничких или безбедносних разлога не могу да одржавају ову брзи- ну. *ATC* одобрење није потребно.
7. *Класа G*. *IFR* и *VFR* летови су дозвољени и пружа им се, на захтев, услуга информисања ваздухоплова у лету. За све *IFR* летове се захтева успостављање говорне комуникације ваздух –земља. Огра- ничење брзине од 250 *kts IAS* се примењује на све летове испод 3.050 *m* (10.000 *ft*) *AMSL*, осим ако је другачије одобрено од надлежног ор- гана за типове ваздухоплова који из техничких или безбедносних ра- злога не могу да одржавају ову брзину. *ATC* одобрење није потребно.
8. Имплементација класе *F* се сматра привременом мером све до оног тренутка када може да се замени алтернативном кла- сификацијом.

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

## SERA.6005 Захтеви у погледу комуникације и *SSR* транс- пондера

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

1. Ваздухоплови који лете по *VFR* правилима у деловима ваздушног простора класa *Е*, *F* или *G* и ваздухоплови који лете по *IFR* правилима у деловима ваздушног простора класa *F* или *G*, којe je надлежни орган одредио као зону обавезне употребе радио-станице (*RМZ*), морају да одржавају сталну говорну кому- никацију ваздух-земља и да успоставе, по потреби, двосмерну ко- муникацију на одговарајућем каналу за радио-комуникацију, осим ако се лет обавља у складу са неким другим одредбама прописа- ним од стране *ANSP* за тај одређени ваздушни простор.
2. Пре уласка у зону обавезне употребе радио-станице, пи- лоти су дужни да, на одговарајућем каналу за радио-комуникаци- ју, упуте почетни позив који садржи ознаку станице коју позивају, позивни знак, тип ваздухоплова, позицију, висину, намену лета и друге информације које је прописао надлежни орган.

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

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

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

*СЕКЦИЈА 7*

### Услуге у ваздушном саобраћају

**SERA.7001 Опште – Циљеви пружања услуга у вазду- шном саобраћају**

Циљеви пружања услуга у ваздушном саобраћају су: (а) спречавање судара између ваздухоплова;

(б) спречавање судара између ваздухоплова на маневарској површини и препрека на тој површини;

(ц) обезбеђивање експедитивног и редовног одвијања вазду- шног саобраћаја;

(д) пружање савета и информација корисних за безбедно и ефикасно обављање летова;

(е) обавештавање одговарајућих организација о ваздухопло- вима којима је потребна помоћ трагања и спасавања и, по потреби, помагање тим организацијама.

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

(а) Ако је уочено да се идентификовани контролисани лет налази на конфликтној путањи са непознатим ваздухопловом и да

постоји опасност од судара, пилот контролисаног лета мора, кад год је то могуће:

1. да буде информисан о непознатом ваздухоплову и, ако то захтева или ако по мишљењу контролора летења ситуација то на- лаже, да му се предложи маневар избегавања; и
2. да буде обавештен када конфликт више не постоји.

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

(а) Јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, у остваривању својих циљева, морају да воде рачуна о захтевима оператера ваздухоплова који произилазе из њихових обавеза, као што је одређено у одговарајућем пропису Уније о ваздухопловним операцијама и да, ако тако захтевају оператери ваздухоплова, учи- не доступним њима или њиховим овлашћеним представницима такве информације, које ће њима или њиховим овлашћеним пред- ставницима омогућити да изврше своје обавезе.

(б) Ако то захтева оператер ваздухоплова, поруке (укључу- јући извештаје о позицији) које су примиле јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и које се односе на лет ваздухопло- ва за који је тај оператер ваздухоплова обезбедио услугу контроле летења, достављају се, кад год је то могуће, одмах на располагање оператеру ваздухоплова или његовом овлашћеном представнику, у складу са локално договореним процедурама.

*СЕКЦИЈА 8*

### Услуга контроле летења

**SERA.8001 Примена**

Услуга контроле летења се обезбеђује:

(а) за све *IFR* летове у ваздушном простору класа *А*, *B*, *C*, *D* и *Е*; (б) за све *VFR* летове у ваздушном простору класа *B*, *C* и *D*; (ц) за све специјалне *VFR* летове;

(д) за целокупан саобраћај на контролисаним аеродромима.

## SERA.8005 Пружање услуге контроле летења

(а) У циљу пружања услуге контроле летења, јединица кон- троле летења мора да:

1. располаже информацијама о намераваном кретању или променама кретања сваког ваздухоплова, као и тренутним инфор- мацијама о стварном положају сваког ваздухоплова;
2. утврди из добијених информација међусобни положај по- знатих ваздухоплова;
3. издаје одобрења и информације у циљу спречавања суда- ра ваздухоплова под њеном надлежношћу и експедитивног и ре- довног одвијања ваздушног саобраћаја;
4. координира, по потреби, одобрења са другим јединицама:
   1. увек када би у супротном ваздухоплов могао да угрози са- обраћај који се одвија под надлежношћу других таквих јединица;
   2. пре него што преда надлежност над ваздухопловом дру- гим таквим јединицама.

(б) Одобрења која издају јединице контроле летења обезбе- ђују раздвајање:

* + 1. између свих летова у ваздушном простору класа *А* и *B*;
    2. између *IFR* летова у ваздушном простору класа *C*, *D* и *Е*;
    3. између *IFR* и *VFR* летова у ваздушном простору класе *C*;
    4. између *IFR* летова и специјалних *VFR* летова;
    5. између специјалних *VFR* летова, ако другачије није одре- дио надлежни орган;

осим што, ако то захтева пилот ваздухоплова и с тим се сложи пилот другог ваздухоплова и ако тако пропише надлежни орган за случајеве наведене горе под тачком (б) у ваздушном простору класа *D* и *Е*, лет може да буде одобрен под условом да пилот самостално врши раздвајање за одређен део лета испод 3.050 *m* (10.000 *ft*) током пењања или понирања, дању у визуелним метеоролошким условима. (ц) Осим у случајевима када се у близини аеродрома могу применити смањене норме раздвајања, јединица контроле летења

врши раздвајање на један од следећих начина:

1. вертикално раздвајање, које се добија додељивањем разли- читих нивоа лета одабраних из табеле нивоа крстарења у Додатку 3 анекса ове уредбе, осим што се корелација нивоа и линије пута која је тамо прописана не примењује ако је другачије наведено у одговарајућим зборницима ваздухопловних информација или у одобрењима контроле летења. Минимално вертикално раздвајање износи 300 *m* (1.000 *ft*) до и укључујући *FL* 410 и 600 *m* (2.000 *ft*) изнад тог нивоа;
2. хоризонтално раздвајање, које се добија обезбеђивањем:
   1. раздвајања по дужини, одржавањем интервала између ва- здухоплова који лете истим, конвергентним или супротним пута- њама, израженог у времену или раздаљини; или
   2. бочног раздвајања, одржавањем ваздухоплова на различи- тим рутама или у различитим географским областима.

## SERA.8010 Минимална раздвајања

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

у други суседни, као и за руте које су ближе заједничкој граници суседних ваздушних простора у односу на минимална раздвајања која су примењива у тим околностима, избор минималних раздва- јања се врши на основу договора *ANSPs* одговорних за пружање услуга у ваздушном саобраћају у суседном ваздушном простору.

(ц) О детаљима изабраних минималних раздвајања и обла- стима њихове примене обавештавају се:

* + 1. дотичне јединице за пружање услуга у ваздушном саобра- ћају; и
    2. пилоти и оператери ваздухоплова путем зборника вазду- хопловних информација, ако се раздвајање заснива на одређеним навигационим средствима или одређеним навигационим техника- ма које користе ваздухоплови.

## SERA.8012 Примена раздвајања у условима турбуленције у трагу

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

1. ваздухоплов лети непосредно иза другог ваздухоплова на истој висини или мање од 300 *m* (1.000 *ft*) испод те висине; или
2. оба ваздухоплова користе исту полетно-слетну стазу или паралелне полетно-слетне стазе раздвојене мање од 760 *m* (2.500 *ft*); или
3. ваздухоплов кросира иза другог ваздухоплова на истој ви- сини или мање од 300 *m* (1.000 *ft*) испод те висине.

## SERA.8015 Одобрења контроле летења

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

1. Одобрења се издају искључиво ради експедитивности и раздвајања ваздушног саобраћаја и морају да се заснивају на по- знатим саобраћајним условима који утичу на безбедност опера- ција ваздухоплова. Такви саобраћајни услови укључују не само ваздухоплове у ваздуху и на маневарској површини над којом се врши контрола, већ и сав саобраћај возилима или друге препреке које нису трајно уграђене на маневарској површини у употреби.
2. *АТC* јединице издају таква *АТC* одобрења која су потребна да би се спречили судари и обезбедило експедитивно и редовно одвијање ваздушног саобраћаја.
3. *АТC* одобрења се морају издати благовремено како би се обезбедило ваздухоплову довољно времена да поступи по њима.

(б) Операције за које је потребно одобрење

1. Одобрење контроле летења се мора добити пре обављања контролисаног лета или дела лета који се обавља као контролиса- ни лет. Такво одобрење се захтева подношењем плана лета једини- ци контроле летења.
2. Ако одобрење контроле летења није прихватљиво, вођа ваздухоплова је дужан да обавести *АТC*. У таквим случајевима, ако је могуће, *АТC* издаје измењено одобрење.
3. Увек када ваздухоплов затражи одобрење које укључује приоритет, вођа ваздухоплова подноси извештај са објашњењем потребе за тим приоритетом, ако то захтева одговарајућа јединица контроле летења.
4. *Могућа измена одобрења током лета*. Ако се пре полета- ња очекује, у зависности од количине расположивог горива и због измене одобрења током лета, да ће се током лета донети одлука да се лет настави до измењеног аеродрома одредишта, о томе се морају обавестити одговарајуће јединице контроле летења уноше- њем у план лета информације о измењеној рути (ако је позната) и измењеном одредишту.
5. На контролисаном аеродрому ваздухоплов не сме да се креће по маневарској површини без одобрења аеродромске кон- троле летења и мора да се придржава свих инструкција које даје та јединица.

(ц) Одобрења за трансонични лет

1. Одобрење контроле летења за фазу трансоничног убрзања суперсоничног лета продужава се најмање до краја те фазе.
2. Одобрење контроле летења које се односи на смањење брзине и снижавање ваздухоплова са суперсоничног крстарења на субсонични лет мора да обезбеди непрекинуто снижавање најма- ње током трансоничне фазе.

(д) Садржај одобрења

У одобрењу контроле летења се наводи:

1. идентификација ваздухоплова како је назначено у плану

лета;

1. граница важења одобрења;
2. рута лета,…
   1. рута лета мора да буде детаљно описана у сваком одобре- њу ако се то сматра неопходним; и
   2. фраза „*cleared via flight planned route*” се не сме користити ако се даје измена одобрења;
3. ниво (нивои) лета за целу руту или њен део, као и проме- не нивоа, ако се захтевају;
4. све неопходне инструкције или информације о другим пи- тањима, као што су маневри приласка или одласка, комуникације и време важења одобрења.

(е) Понављање одобрења и информација које се односе на бе- збедност

1. Летачка посада понавља контролору летења делове *ATC* одобрења који се односе на безбедност, као и инструкције које су пренете гласом. Следеће тачке се увек понављају:
   1. *ATC* одобрења за руту;
   2. одобрења и инструкције за улазак, слетање на, полетање са, чекање испред, прелазак, вожење и окретање на било којој по- летно-слетној стази; и
   3. полетно-слетна стаза у употреби, подешавање висиноме- ра, *SSR* кодови, новододељени канали за комуникацију, инструкци- је за нивое, инструкције за курс и брзину; и
   4. прелазни нивои, било да их је издао контролор или се налазе у *АТIS* емисијама.
2. Остала одобрења или инструкције, укључујући условна одобрења и инструкције за вожење, се понављају или потврђују на начин који јасно показује да су схваћени и да ће по њима по- ступити.
3. Контролор слуша понављање да би се уверио да је летач- ка посада правилно поновила одобрење или инструкцију и пре- дузима хитне мере за исправљање свих одступања које је уочио приликом понављања.
4. Говорно понављање *CPDLC* порука није обавезно, осим ако је *ANSP* другачије одредио.

(еа) Промене у одобрењу у погледу руте или нивоа

1. Ако се издаје одобрење које обухвата тражену промену руте или нивоа, одобрење мора да садржи тачну врсту промене.
2. Ако услови у саобраћају не дозвољавају одобрење траже- не промене, мора се употребити реч „*UNABLE*”. Ако то околности оправдавају, мора се понудити алтернативна рута или ниво.

(еб) Одобрења која се односе на висиномер

1. За летове у областима у којима је утврђена прелазна ап- солутна висина, вертикална позиција ваздухоплова мора да буде изражена, осим у случајевима прописаним у тачки (5), као апсо- лутна висина на или испод прелазне апсолутне висине и као ниво лета на или изнад прелазног нивоа. Приликом проласка кроз пре- лазни слој вертикална позиција током пењања се изражава као ниво лета, а током снижавања као апсолутна висина.
2. Летачкој посади се мора прелазни ниво обезбедити благо- времено, пре него што се достигне приликом снижавања.
3. За подешавање висиномера, вредност *QNH* мора да буде саставни дeо одобрења за снижавање код првог одобрења на ап- солутној висини испод прелазног нивоа, одобрења за прилаз или одобрења за улазак у саобраћајни круг, као и одобрења за вожење за ваздухоплове у одласку, осим ако је познато да је ваздухоплов већ добио информацију у директној комуникацији.
4. За подешавање висиномера, вредност *QFE* мора се обез- бедити ваздухоплову на захтев или редовним путем у складу са локалним поступцима.
5. Ако ваздухоплов коме је дато одобрење за слетање завр- шава прилаз користећи атмосферски притисак на надморској ви- сини аеродрома (*QFE*), вертикална позиција ваздухоплова мора

да буде изражена као висина изнад надморске висине аеродрома током дела лета за који се *QFЕ* може употребити, осим што се у следећим случајевима изражава као висина изнад надморске виси- не прага полетно-слетне стазе:

1. за инструменталне полетно-слетне стазе, ако је праг 2 *m* (7 *ft*) или више испод надморске висине аеродрома; и
2. за полетно-слетне стазе за прецизан прилаз. (ец) Условна одобрења

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

* 1. позивног знака;
  2. услова;
  3. одобрења; и
  4. кратког понављања услова. (ф) Координација одобрења

1. Одобрење контроле летења се координира између једини- ца контроле летења, тако да обухвати целу руту ваздухоплова или одређени део те руте, као што је описано у одредбама од (2) до (6).
2. Ваздухоплов добија одобрење за целу руту до аеродрома првог намераваног слетања:
   1. ако је, пре полетања, било могуће координисати одобрења између свих јединица контроле летења под чију контролу ће ва- здухоплов доћи; или
   2. ако се са сигурношћу може очекивати да ће бити изврше- на претходна координација између оних јединица под чију контро- лу ће ваздухоплов накнадно доћи.
3. Ако координација из тачке (2) није постигнута или није предвиђена, ваздухоплову се издаје одобрење само до оне тачке до које је координација са сигурношћу обезбеђена; пре доласка до те тачке или на тој тачки, ваздухоплов добија наредно одобрење и по потреби, инструкције за чекање.
4. Ако тако одреди *ATS* јединица, ваздухоплов мора да успо- стави везу са наредном јединицом контроле летења ради добијања одобрења пре доласка на тачку примопредаје.
   1. Ваздухоплов мора да одржава неопходну двосмерну кому- никацију са тренутно надлежном јединицом контроле летења то- ком прибављања наредног одобрења.
   2. Одобрење издато као наредно одобрење мора да буде као такво јасно препознатљиво пилоту.
   3. Осим ако су координисана, наредна одобрења не смеју да утичу на првобитни профил лета ваздухоплова у било ком вазду- шном простору, осим у ваздушном простору јединице контроле летења која је одговорна за издавање наредног одобрења.
5. Ако ваздухоплов намерава да полети са аеродрома унутар једне контролисане области и уђе у другу контролисану област у периоду од тридесет минута или у другом одређеном временском периоду који је договорен између дотичних центара обласне кон- троле летења, координација са наредним центром обласне контро- ле летења се успоставља пре издавања одобрења за полетање.
6. Ако ваздухоплов намерава да напусти контролисану област ради лета изван контролисаног ваздушног простора и након тога по- ново уђе у исту или другу контролисану област, може се издати одо- брење од тачке полетања до аеродрома првог намераваног слетања. Такво одобрење или његове измене се примењују само на оне делове лета који се одвијају унутар контролисаног ваздушног простора.

## SERA.8020 Придржавање плана лета

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

1. Осим ако надлежни орган другачије одобри или ако одго- варајућа јединица контроле летења другачије наложи, контролиса- ни летови морају да се, у мери у којој је то могуће:
   1. ако су на утврђеној *АТS* рути, одвијају дуж одређене цен- тралне линије те руте; или
   2. ако су на било којој другој рути, одвијају директно између навигационих уређаја и/или тачака које одређују ту руту.
2. Осим ако надлежни орган другачије одобри или ако одго- варајућа јединица контроле летења другачије наложи, ваздухоплов који лети дуж дела *АТS* руте који је одређен у односу на високо- фреквентни свесмерни радио-фар, подешава своју примарну нави- гациону референцу са уређаја иза ваздухоплова на уређај који се налази испред њега или што ближе, колико год је то оперативно изводљиво, тачки преласка на следеће навигационо средство, ако је одређена.
3. Одступање од захтева из тачке (1) се мора пријавити одго- варајућој *ATS* јединици.

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

1. Одступање од линије пута: ако је ваздухоплов изван лини- је пута, одмах се предузимају мере за прилагођавање курса вазду- хоплова, тако да се, што је пре могуће, врати на линију пута.
2. Промена стварне брзине: ако се просечна стварна брзина на нивоу крстарења између тачака јављања промени или се очеку- је да ће се променити за ± 5 процената од стварне брзине наведене у плану лета, о томе се обавештава одговарајућа јединица пружао- ца услуга у ваздушном саобраћају.
3. Промена предвиђеног времена: ако се утврди да предви- ђено време за следећу примењиву тачку јављања, границу области информисања ваздухоплова у лету или аеродром одредишта, у за- висности шта је најближе, одступа за више од две минуте у односу на време које је пријављено *АТS*-у или за неко друго време које је прописао надлежни орган, промењено предвиђено време се мора, што је пре могуће, пријавити одговарајућој *АТS* јединици.
4. Додатно, ако се примењује *АDS-C* споразум, јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају се аутоматски обавешта- ва путем везе за пренос података увек кад се дешавају промене изван граничних вредности утврђених *АDS-C* уговором.

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

1. Промена нивоа крстарења: идентификација ваздухоплова; тражени нови ниво крстарења и брзина крстарења на том нивоу; промењена (по потреби) предвиђена времена доласка на границе наредних области информисања ваздухоплова у лету.
2. Промена руте:
   1. *Непромењено одредиште*: идентификација ваздухоплова; правила летења; опис нове руте лета, укључујући одговарајуће по- датке из плана лета, почевши од позиције од које треба да започне захтевана промена руте; промењена предвиђена времена; све дру- ге значајне информације.
   2. *Промењено одредиште*: идентификација ваздухоплова; правила летења; опис промењене руте лета до промењеног аеро- дрома одредишта, укључујући одговарајуће податке из плана лета, почевши од позиције од које треба да започне захтевана промена руте; промењена предвиђена времена; алтернативни аеродром (аеродроми); све друге значајне информације.

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

* + 1. захтева измену одобрења како би му се омогућило да на- стави лет у *VMC* условима до одредишта или до алтернативног аеродрома или да напусти ваздушни простор у коме се захтева *ATC* одобрење; или
    2. ако се не може добити одобрење у складу са тачком (а), настави лет у *VMC* условима и обавести одговарајућу *ATC* једини- цу о мерама предузетим како би напустио дотични ваздушни про- стор или слетео на најближи погодан аеродром; или
    3. ако лети унутар контролисане зоне, захтева одобрење за обављање специјалног *VFR* лета; или
    4. захтева одобрење за обављање лета у складу са правили- ма инструменталног летења.

## SERA.8025 Извештаји о позицији

(а) Ваздухоплов који обавља контролисани лет мора да из- вештава одговарајућу јединицу пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, што је пре могуће, о времену и нивоу проласка сваке одређене обавезне тачке јављања, заједно са другим захтеваним информацијама, осим ако га тога ослободи надлежни орган или

одговарајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају под условима које је одредио тај орган. Извештаји о позицији се на сличан начин достављају за додатне тачке на захтев одговарају- ће јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају. Ако не по- стоје одређене тачке јављања, извештаји о позицији се достављају у интервалима које је прописао надлежни орган или одредила од- говарајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

* + - 1. У случају контролисаних летова у којима се информације о позицији достављају одговарајућој јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају комуникацијом путем везе за пренос пода- така, говорни извештаји о позицији се достављају само на захтев.
      2. Ако је контролисани лет изузет од захтева за јављање на обавезним тачкама јављања, пилоти морају, осим ако је на снази аутоматско јављање позиције, наставити да јављају позицију го- ворном или *CPDLC* поруком:
         1. ако је тако наложено;
         2. ако су обавештени да је услуга *АТS* надзора завршена; или
         3. ако су обавештени да је идентификација путем *АТS* над- зора изгубљена.
      3. Формат извештаја о позицији мора да буде у складу са Додатком 5, тачка А.

## SERA.8030 Престанак контроле

Осим при слетању на контролисани аеродром, ваздухоплов који обавља контролисани лет мора да обавести одговарајућу *ATC* једини- цу чим престане потреба за пружањем услуге контроле летења.

## SERA.8035 Комуникације

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

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

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

*СЕКЦИЈА 9*

### Услуга информисања ваздухоплова у лету

**SERA.9001 Примена**

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

1. које се обезбеђују приликом пружања услуге контроле ле- тења; или
2. које су на неки други начин познате одговарајућим једи- ницама пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

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

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

## SERA.9005 Обим услуге информисања ваздухоплова у

**лету**

(а) Услуга информисања ваздухоплова у лету укључује пру- жање релевантних:

1. *SIGМЕТ* и *АIRМЕТ* информација;
2. информација о прееруптивној активности вулкана, еруп- цијама вулкана и облацима вулканског пепела;
3. информација о испуштању у атмосферу радиоактивних материја или токсичних хемикалија;
4. информација о променама у доступности радио-навига- ционих услуга;
5. информација о променама услова на аеродромима и при- падајућим објектима, укључујући информације о стању аеродром- ских површина за кретање ваздухоплова када су под снегом, ледом или значајнијом количином воде;
6. информација о слободним балонима без посаде; и свих других информација које би могле да утичу на безбедност.

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

1. метеоролошке извештаје и прогнозе времена за аеродром полетања, аеродром одредишта и алтернативне аеродроме;
2. опасности од судара за ваздухоплове који лете у вазду- шном простору класа *C*, *D*, *Е*, *F* и *G*;
3. за лет изнад водених површина, у мери у којој је то изво- дљиво и ако то захтева пилот, све расположиве информације, као што су позивни знак, позиција, стварна линија пута, брзина, итд. површинских пловила у тој области.

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

## SERA.9010 Аутоматско емитовање терминалних инфор- мација (ATIS)

(а) Употреба *ATIS* порука у директној комуникацији

1. На захтев пилота одговарајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају преноси примењиву *ATIS* поруку (поруке).
2. Увек када је услуга *Voice-ATIS* и/или *D-ATIS* обезбеђена:
   1. ваздухоплов потврђује пријем информације након успо- стављања комуникације са *ATS* јединицом која пружа услугу при- лазне контроле, аеродромском контролом летења или службом аеродромског информисања ваздухоплова у лету (*AFIS*), у зави- сности од случаја; и
   2. одговарајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном сао- браћају, приликом одговора ваздухоплову који је потврдио пријем *ATIS* поруке или у случају ваздухоплова у доласку у неком другом тренутку који може прописати надлежни орган, доставља ваздухо- плову податке о тренутном подешавању висиномера.
3. Информације садржане у важећој *ATIS* поруци, чији је пријем потврдио дотични ваздухоплов, не морају да буду укључене у директну комуникацију са ваздухопловом, осим података о поде- шавању висиномера, који се обезбеђују у складу са тачком (2).
4. Ако ваздухоплов потврди пријем *АТIS* поруке која више није важећа, сваки део информације који захтева ажурирање мора да се пренесе ваздухоплову без одлагања.

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

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

1. назив аеродрома;
2. индикатор доласка и/или одласка;
3. тип уговора, ако је комуникација путем *D-АТIS*;
4. ознаку;
5. време осматрања, ако је примерено;
6. врсту прилаза који се очекује (очекују);
7. полетно-слетну стазу (стазе) у употреби; стање система за заустављање, ако постоји, које представља потенцијалну опа- сност;
8. значајне услове на површини полетно-слетне стазе и, по потреби, услове кочења;
9. кашњење због чекања, ако је примерено;
10. прелазни ниво, ако је примењиво;
11. друге неопходне оперативне информације;
12. правац (у магнетним степенима) и брзину приземног ве- тра, укључујући значајне варијације и, ако су на располагању сен- зори за приземни ветар за одређене делове полетно-слетне стазе у употреби и ако те информације захтевају оператери ваздухоплова, ознаку полетно-слетне стазе и дела полетно-слетне стазе на који се информације односе;
13. видљивост и, ако је примењиво, *RVR*(1) и, ако су на рас- полагању сензори за видљивост/*RVR* за одређене делове полет- но-слетне стазе (стаза) у употреби и ако те информације захтева- ју оператери, ознаку полетно-слетне стазе и дела полетно-слетне стазе на које се информације односе;
14. садашње време(1);
15. облаке испод 1.500 *m* (5.000 *ft*) или испод највише ми- нималне секторске висине, у зависности од тога која је вредност већа; кумулонимбус; ако је небо невидљиво, вертикална видљи- вост када је доступна(1);
16. температуру ваздуха;
17. температуру тачке росе;
18. подешавање висиномера;
19. све расположиве информације о значајним метеоро- лошким појавама у областима прилажења и пењања укључујући смицање ветра и информације о прошлом времену од оперативног значаја;
20. тренд прогнозе, ако су доступне; и
21. посебне *АТIS* инструкције.

– – – – – – – –

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

(ц) *АТIS* за ваздухоплове у доласку

*АТIS* поруке које садрже само информације за доласке укљу- чују следеће елементе информација по наведеном редоследу:

* 1. назив аеродрома;
  2. индикатор доласка;
  3. тип уговора, ако је комуникација путем *D-АТIS*;
  4. ознаку;
  5. време осматрања, ако је примерено;
  6. врсту прилаза који се очекује (очекују);
  7. главну полетно-слетну стазу (стазе) намењену за слетање; стање система за заустављање, ако постоји, које представља по- тенцијалну опасност;
  8. значајне услове на површини полетно-слетне стазе и, по потреби, услове кочења;
  9. кашњење због чекања, ако је примерено;
  10. прелазни ниво, ако је примењиво;
  11. друге неопходне оперативне информације;
  12. правац (у магнетним степенима) и брзину приземног ве- тра, укључујући значајне варијације и, ако су на располагању сен- зори за приземни ветар за одређене делове полетно-слетне стазе у употреби и ако те информације захтевају оператери ваздухоплова, ознаку полетно-слетне стазе и дела полетно-слетне стазе на који се информације односе;
  13. видљивост и, ако је примењиво, *RVR*(1) и, ако су на рас- полагању сензори за видљивост/*RVR* за одређене делове полет- но-слетне стазе (стаза) у употреби и ако те информације захтева- ју оператери, ознаку полетно-слетне стазе и дела полетно-слетне стазе на које се информације односе;
  14. садашње време(1);
  15. облаке испод 1.500 *m* (5.000 *ft*) или испод највише ми- нималне секторске висине, у зависности од тога која је вредност већа; кумулонимбус; ако је небо невидљиво, вертикална видљи- вост када је доступна(1);
  16. температуру ваздуха;
  17. температуру тачке росе;
  18. подешавање висиномера;
  19. све расположиве информације о значајним метеороло- шким појавама у областима прилажења укључујући смицање ве- тра и информације о прошлом времену од оперативног значаја;
  20. тренд прогнозе, ако су доступне; и
  21. посебне *АТIS* инструкције.

– – – – – – – –

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

(д) *АТIS* за ваздухоплове у одласку

*АТIS* поруке које садрже само информације за одласке укљу- чују следеће елементе информација по наведеном редоследу:

* 1. назив аеродрома;
  2. индикатор одласка;
  3. тип уговора, ако је комуникација путем *D-АТIS*;
  4. ознаку;
  5. време осматрања, ако је примерено;
  6. полетно-слетну стазу (стазе) која се употребљава за поле- тање; стање система за заустављање, ако постоји, које представља потенцијалну опасност;
  7. значајне услове на површини полетно-слетне стазе (стаза- ма) која се употребљава за полетање и, по потреби, услове кочења;
  8. кашњење због чекања, ако је примерено;
  9. прелазни ниво, ако је примењиво;
  10. друге неопходне оперативне информације;
  11. правац (у магнетним степенима) и брзину приземног ве- тра, укључујући значајне варијације и, ако су на располагању сен- зори за приземни ветар за одређене делове полетно-слетне стазе у употреби и ако те информације захтевају оператери ваздухоплова, ознаку полетно-слетне стазе и дела полетно-слетне стазе на који се информације односе;
  12. видљивост и, ако је примењиво, *RVR*(1) и, ако су на рас- полагању сензори за видљивост/*RVR* за одређене делове полет- но-слетне стазе (стаза) у употреби и ако те информације захтева- ју оператери, ознаку полетно-слетне стазе и дела полетно-слетне стазе на које се информације односе;
  13. садашње време(1);
  14. облаке испод 1.500 *m* (5.000 *ft*) или испод највише ми- нималне секторске висине, у зависности од тога која је вредност већа; кумулонимбус; ако је небо невидљиво, вертикална видљи- вост када је доступна(1);
  15. температуру ваздуха;
  16. температуру тачке росе;
  17. подешавање висиномера;
  18. све расположиве информације о значајним метеороло- шким појавама у области пењања, укључујући смицање ветра;
  19. тренд прогнозе, ако су доступне; и
  20. посебне *АТIS* инструкције.

– – – – – – – –

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

*СЕКЦИЈА 10*

### Услуга узбуњивања

**SERA.10001 Примена**

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

* 1. свим ваздухопловима којима се пружају услуге контроле летења;
  2. у мери у којој је то изводљиво, свим другим ваздухопло- вима који су поднели план лета или су на неки други начин позна- ти пружаоцу услуга у ваздушном саобраћају; и
  3. сваком ваздухоплову за који се зна или се верује да је предмет незаконитог ометања.

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

(ц) Порука „*Operations normal*” се мора пренети везом ва- здух –земља одговарајућој *АТS* јединици.

## SERA.10005 Информације за ваздухоплове који су у бли- зини ваздухоплова у стању нужде

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

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

*СЕКЦИЈА 11*

### Ометање, стања нужде и пресретање

**SERA.11001 Опште**

(а) *Брисана*. (б) *Брисана.*

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

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

## SERA.11005 Незаконито ометање

(а) *Брисана*.

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

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

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

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

## SERA.11010 Залутали или неидентификовани ваздухо-

**плов**

Залутали или неидентификовани ваздухоплов

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

* + 1. Ако је позиција ваздухоплова непозната, јединица пружа- оца услуга у ваздушном саобраћају мора да:
       1. покуша да успостави двосмерну комуникацију са ваздухо- пловом, ако таква комуникација већ не постоји;
       2. употреби сва расположива средства да утврди његову по- зицију;
       3. обавести друге јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају у чији простор надлежности је ваздухоплов можда за- лутао или може залутати, узимајући у обзир све факторе који су могли да утичу на навигацију ваздухоплова у датим околностима;
       4. обавести, у складу са локално договореним процедура- ма, одговарајуће војне јединице и достави им дотични план лета и остале податке о залуталом ваздухоплову;
       5. захтева од јединица наведених у тач. (iii) и (iv) и од дру- гих ваздухоплова у лету сву помоћ у успостављању комуникације са ваздухопловом и утврђивању његове позиције.
    2. Захтеви из тач. (1)(iv) и (1)(v) се, такође, примењују на јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају које су обаве- штене у складу са тачком (1)(iii).
    3. Када се утврди позиција ваздухоплова, јединица пружао- ца услуга у ваздушном саобраћају мора да:
       1. обавести ваздухоплов о његовој позицији и корективним мерама које треба предузети. Ово обавештење се мора одмах до- ставити ако је јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају у сазнању да постоји могућност пресретања или нека друга опа- сност по безбедност ваздухоплова; и
       2. обезбеди, по потреби, другим јединицама пружаоца услу- га у ваздушном саобраћају и одговарајућим војним јединицама информације о залуталом ваздухоплову и о свим обавештењима која су дата том ваздухоплову.

(б) Чим уочи неидентификовани ваздухоплов у својој обла- сти, јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају мора да покуша да утврди идентитет ваздухоплова ако је то потребно ради

пружања услуга у ваздушном саобраћају или ако то захтевају од- говарајући војни органи у складу са локално договореним проце- дурама. У ту сврху, јединица пружаоца услуга у ваздушном сао- браћају, у складу са околностима, предузима следеће мере:

1. покушава да успостави двосмерну комуникацију са вазду- хопловом;
2. информише се о лету код других јединица пружаоца услу- га у ваздушном саобраћају унутар области информисања ваздухо- плова у лету и захтева њихову помоћ у успостављању двосмерне комуникације са ваздухопловом;
3. информише се о лету код других јединица пружаоца услу- га у ваздушном саобраћају из суседних области информисања ва- здухоплова у лету и захтева њихову помоћ у успостављању дво- смерне комуникације са ваздухопловом;
4. покушава да прибави информације од других ваздухопло- ва у тој области;
5. јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају оба- вештава, по потреби, одговарајућу војну јединицу, чим се утврди идентитет ваздухоплова.

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

## SERA.11012 Минимална количина горива и ванредна си- туација у погледу горива

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

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

## SERA.11013 Деградиране перформансе ваздухоплова

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

(б) Деградација или квар *RNAV* система

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

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

1. Пилот мора да обавести *АТC* што је пре могуће о свим околностима због којих се не могу одржати перформансе верти- калне навигације за *RVSM* ваздушни простор. У таквим случаје- вима пилот мора, увек када је то могуће, да добије измену *АТC* одобрења, пре него започне било које одступање од одобрене руте и/или нивоа лета. Ако се измена *АТC* одобрења не може добити пре таквог одступања, пилот мора да добије измену одобрења што је пре могуће након тога.
2. Током операција у *RVSM* ваздушном простору или вер- тикалног проласка кроз *RVSM* ваздушни простор ваздухопловом који нема одобрење за *RVSM* операције, пилот мора да пријави не- одобрени статус као што следи:
   1. у почетном позиву на било ком каналу унутар *RVSM* ва- здушног простора;
   2. у свим захтевима за промене нивоа; и
   3. у свим понављањима одобрења за ниво.
3. Контролори летења морају изричито да потврде пријем порука од ваздухоплова који пријављују неодобрени *RVSM* статус.
4. Деградација опреме ваздухоплова – пријављена од стране пилота:
   1. Ако пилот ваздухоплова одобреног за *RVSM* операци- је који лети у *RVSM* ваздушном простору обавести да опрема

ваздухоплова више не испуњава *RVSM* захтеве, *АТC* мора да сма- тра тај ваздухоплов као *RVSM* неодобрени ваздухоплов.

* 1. *АТC* мора одмах да предузме мере како би се обезбедило ми- нимално вертикално раздвајање од 600 *m* (2.000 *ft*) или одговарајуће хоризонтално раздвајање у односу на све остале релевантне ваздухо- плове који лете у *RVSM* ваздушном простору. Ваздухоплову за који је утврђено да је *RVSM* неодобрен, *АТC* мора нормално дати одобрење за напуштање *RVSM* ваздушног простора када је то могуће.
  2. Пилоти морају, што је пре могуће, да обавесте *АТC* о сва- ком поновном успостављању исправног функционисања опреме потребне за испуњавање *RVSM* захтева.
  3. Први *АCC* који сазна за промене *RVSM* статуса неког ва- здухоплова координира са одговарајућим суседним *ACCs*.

1. Јака турбуленција – непрогнозирана:
   1. Ако ваздухоплов који лети у *RVSM* ваздушном простору наиђе на јаку турбуленцију због временских услова или вртлога, за коју пилот сматра да ће утицати на способност ваздухоплова да задржи одобрени ниво лета, пилот мора да о томе обавести *АТC*. *АТC* мора да успостави одговарајуће хоризонтално раздвајање или да повећа минимално вертикално раздвајање.
   2. *АТC* мора, у мери у којој је то могуће, да испуни захтеве пилота за промене нивоа лета и/или руте и да, по потреби, просле- ди информације о саобраћају.
   3. *АТC* мора да тражи извештаје од других ваздухоплова како би одредио да ли *RVSM* треба суспендовати у потпуности или унутар одређеног појаса нивоа лета и/или подручја.
   4. *АCC* који суспендује *RVSM* мора да координира са одго- варајућим суседним *ACCs* такве суспензије и сва потребна прила- гођавања секторских капацитета, како би се обезбедило несметано преусмеравање саобраћаја.
2. Јака турбуленција – прогнозирана:
   1. Ако метеоролошка прогноза предвиђа јаку турбуленцију унутар *RVSM* ваздушног простора, *АТC* мора да одреди да ли тре- ба суспендовати *RVSM* и, ако треба, колико дуго и за који одређени ниво (нивое) лета и/или подручје.
   2. У случајевима када се *RVSM* суспендује, *АCC* који су- спендује *RVSM* мора да координира са суседним *АCCs* у погледу нивоа лета који су одговарајући за примопредају саобраћаја, осим ако је шема доделе нивоа лета у непредвиђеним ситуацијама утвр- ђена споразумом о координацији. *АCC* који суспендује *RVSM* мора такође да координира примењиве секторске капацитете са одгова- рајућим суседним *АCCs*.

## SERA.11014 *АCAS* одговор на упозорење (*RА*)

(а) Током лета мора се користити *АCAS II*, осим у случајеви- ма предвиђеним у листи минималне опреме кao што је прописано у Уредби Комисије (ЕУ) бр. 965/2012, у режиму који омогућава да- вање *RA* индикација посади ваздухоплова када се открије недопу- штена близина другог ваздухоплова. Ово се не сме примењивати ако се, због неуобичајеног поступка или услова који ограничавају перформансе, захтева спречавање режима *RА* индикација (кори- шћењем само савета о саобраћају (*ТА*) или еквивалента).

(б) У случају *АCAS RА*, пилоти су дужни да:

* + 1. одмах реагују у складу са том *RA* индикацијом, осим ако би то довело до угрожавања безбедности ваздухоплова;
    2. следе *RА*, чак иако постоји несклад између *RА* индикације

и *АТC* инструкције за маневрисање;

* + 1. не маневришу супротно од *RА* индикације;
    2. обавесте, што је пре могуће с обзиром на радно оптере- ћење летачке посаде, одговарајућу *АТC* јединицу о свакој *RА* ин- дикацији која захтева одступање од важеће *АТC* инструкције или одобрења;
    3. одмах следе све измењене *RА* индикације;
    4. ограниче измене путање лета на минимум који је потре- бан за испуњавање *RАs* индикација;
    5. се одмах, по решењу конфликта, врате на услове *АТC* ин- струкције или одобрења; и
    6. обавесте *АТC* када започну враћање на важеће одобрење. (ц) Ако пилот пријави *АCAS RА*, контролор не сме да поку-

ша да измени путању лета ваздухоплова све док пилот не јави

„*CLEAR ОF CONFLICT*”.

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

1. контролор потврди извештај од летачке посаде да се ва- здухоплов вратио на важеће одобрење; или
2. контролор потврди извештај од летачке посаде да се ва- здухоплов вратио на важеће одобрење и изда ново одобрење које је летачка посада потврдила.

## SERA.11015 Пресретање

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

(б) Вођа пресретнутог цивилног ваздухоплова је дужан:

1. да одмах поступи по инструкцијама које добије од вазду- хоплова пресретача, при чему тумачи и одговара на визуелне сиг- нале у складу са спецификацијама из табела *S11-1* и *S11-2*;
2. да обавести, ако је могуће, одговарајућу јединицу пружао- ца услуга у ваздушном саобраћају;
3. да покуша да успостави радио-везу са ваздухопловом пресретачем или са одговарајућом јединицом за контролу пре- сретања, упућујући општи позив на фреквенцији за случај нужде 121,5 *МHz*, наводећи идентитет пресретнутог ваздухоплова и вр- сту лета; ако се не успостави веза и ако је то изводљиво, мора да понови позив на фреквенцији за случај нужде 243 *МHz*;
4. ако је опремљен *SSR* транспондером, да подеси Мод *А*, код 7700, осим ако је одговарајућа јединица пружаоца услуга у ва- здушном саобраћају издала другачије инструкције;
5. ако је опремљен са *АDS-B* или *АDS-C*, да изабере, ако по- стоји, одговарајућу функцију за случај нужде, осим ако је одгова- рајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају издала другачије инструкције.

Табела *S11-1*

## Сигнали које шаље ваздухоплов пресретач и одговори пресретнутог ваздухоплова

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Серија | Сигнали ваздухоплова ПРЕСРЕТАЧА | Значење | Одговори ПРЕСРЕТНУТОГ ваздухоплова | Значење |
| 1 | ДАЊУ или НОЋУ – Махање крилима и блескање навигационим светлима у неправилним интервалима (и светлима за слетање у случају хеликоптера) с позиције незнатно изнад и испред пресретнутог ваздухоплова и обично с његове леве стране (или с десне ако је пресретнути ваздухоплов хели- коптер), и након потврде, благи хоризонтални заокрет, обично улево (или удесно у случају хеликоптера) према жељеном курсу.  *Напомена 1*.  *Метеоролошки услови или терен могу условити да ваздухоплов пресретач промени позиције и правац заокрета наведене у серији 1.*  *Напомена 2.*  *Ако пресретнути ваздухоплов не може да одржава брзину ваздухоплова пресретача, пресретач кружи и маше крилима сваки пут када прође пре- сретнути ваздухоплов.* | Пресретнути сте. Пра- тите ме. | ДАЊУ или НОЋУ – Махање крилима и блескање навигационим светлима у неправилним интервали- ма и праћење пресретача. | Разумео, поступи- ћу по упутству. |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2 | ДАЊУ или НОЋУ – Нагло удаљавање од пресретнутог ваздухоплова у пењућем заокрету од 90 степени или више, без пресецања путање лета пресретнутог ваздухоплова. | Можете наставити. | ДАЊУ или НОЋУ – Махање крилима. | Разумео, поступи- ћу по упутству. |
| 3 | ДАЊУ или НОЋУ – Извлачење стајног трапа (ако је уграђен), упаљена константна светла за слетање и прелетање полетно-слетне стазе у употреби или, ако је пресретнути ваздухоплов хеликоптер, прелетање површине за слетање хеликоптера. У случају хеликоптера, хеликоптер пресретач прилази за слетање и почиње да лебди у близини површине за слетање. | Слетите на овај аеро- дром. | ДАЊУ или НОЋУ – Извлачење стај- ног трапа (ако је уграђен), упаљена константна светла за слетање и пра- ћење ваздухоплова пресретача и, ако се након прелетања полетно-слетне стазе у употреби или површине  за слетање хеликоптера сматра да је слетање безбедно, наставити са слетањем. | Разумео, поступи- ћу по упутству. |

Табела *S11-2*

## Сигнали које шаље прeсрeтнути ваздухоплов и одговори ваздухоплова пресретача

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

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

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

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

Табела *S11-3*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Фразе које користи ваздухоплов ПРЕСРЕТАЧ | | | Фразе које користи ПРЕСРЕТНУТИ ваздухоплов | | |
| Фраза | Изговор(1) | Значење | Фраза | Изговор(1) | Значење |
| *CALL SIGN* | КOЛ СAJН | Кojи je вaш позивни знак? | *CALL SIGN*  (*call sign*)(2) | КОЛ САЈН | Мој позивни знак је (позивни знак) |
| *FOLLOW* | ФOЛ OУ | Пратите мe | *WILCO* | ВИЛ КО | Разумео, поступићу по упутству. |
| *DESCEND* | ДИ СEНД | Снижавајте за слетање | **-** |  |  |
|  |  |  | *CANNOT* | КЕН НОТ | Не могу да поступим по упутству |
| *YOU LAND* | JУ ЛEНД | Слeтитe нa oвaj aeрoдрoм | *REPEAT* | РИ ПИТ | Поновите упутство |
|  |  |  | *AM LOST* | АМ ЛОСТ | Не знам своју позицију |
| *PROCEED* | ПРO СИД | Moжeтe да нaстaвите |  |  |  |
|  |  |  | *MAYDAY* | МЕЈДЕЈ | У невољи сам |
|  |  |  | *HIJACK*(3) | ХАЈ-ЏЕК | Отет сам |
|  |  |  | *LAND*  *(place name)* | ЛЕНД  (име места) | Тражим слетање на (име места) |
|  |  |  | *DESCEND* | ДИ-СЕНД | Тражим снижавање |
| (1) У другој колони слогови које треба нагласити су подвучени.  (2) Позивни знак који се захтева је онај који се употребљава у радио-телефонској комуникацији са јединицама пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и који одговара идентификацији ваздухоплова у плану лета.  (3) Услед околности можда није увек дозвољено нити пожељно употребљавати фразу „*HIJACK*”. | | | | | |

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

* 1. покушава да успостави двосмерну комуникацију са пресретнутим ваздухопловом путем било којег расположивог средства, укључујући фреквенцију за случај нужде 121,5 *МHz*, осим ако таква комуникација већ постоји;
  2. обавештава пилота пресретнутог ваздухоплова о пресретању;
  3. успоставља контакт са јединицом контроле пресретања одржавајући двосмерну комуникацију са ваздухопловом пресре- тачем и доставља јој расположиве информације о ваздухоплову;
  4. преноси поруке између ваздухоплова пресретача или је- динице контроле пресретања и пресретнутог ваздухоплова, ако је потребно;
  5. у блиској координацији са јединицом контроле пресрета- ња предузима све неопходне мере да осигура безбедност пресрет- нутог ваздухоплова;
  6. обавештава јединице пружаоца услуга у ваздушном сао- браћају у суседним областима информисања ваздухоплова у лету, ако постоји могућност да је ваздухоплов залутао из тих суседних области информисања ваздухоплова.

(г) Одмах по сазнању да је ваздухоплов који је пресретнут из- ван подручја њене надлежности, јединица пружаоца услуга у вазду- шном саобраћају, у складу са околностима, предузима следеће мере:

1. обавештава јединицу пружаоца услуга у ваздушном сао- браћају која пружа услуге у ваздушном простору у којем се од- вија пресретање, обезбеђује све расположиве информације које ће јој помоћи у идентификацији ваздухоплова и захтева да предузме мере у складу са тачком (ф);
2. преноси поруке између пресретнутог ваздухоплова и од- говарајућег пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, јединице контроле пресретања или ваздухоплова пресретача.

*СЕКЦИЈА 12*

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

**SERA.12001 Врсте осматрања из ваздухоплова**

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

1. специјална осматрања из ваздухоплова; и
2. друга нередовна осматрања из ваздухоплова.

## SERA.12005 Специјална осматрања из ваздухоплова

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

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

којима сви ваздухоплови морају извештавати када на њих наиђу или их уоче.

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

1. Детаљне инструкције, укључујући формате порука и фра- зеологије утврђене у Додатку 5, морају да користе летачке посаде када шаљу извештаје из ваздуха и *АТS* јединице када прослеђују такве извештаје.
2. Специјални извештаји из ваздуха који садрже опажања о вулканској активности морају да се бележе на специјалном обра- сцу за извештај из ваздуха о вулканској активности. Обрасци за- сновани на моделу обрасца за специјалне извештаје из ваздуха о вулканској активности, који је утврђен у тачки Б Додатка 5, се мо- рају обезбедити летачким посадама које лете на рутама које могу да буду захваћене облацима вулканског пепела.

**SERA.12010 Друга нередовна осматрања из ваздухоплова** Ако ваздухоплов наиђе на друге метеоролошке услове који нису наведени у SERA.12005(а), нпр. смицање ветра, а који по мишљењу вође ваздухоплова могу да утичу на безбедност или да значајно утичу на ефикасност других ваздухоплова, вођа ваздухо- плова о томе обавештава, што је пре могуће, одговарајућу једини-

цу пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

## SERA.12015 Извештавање о осматрању из ваздухоплова путем говорне комуникације

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

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

## SERA.12020 Размена извештаја из ваздуха

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

1. другим ваздухопловима којима је то од значаја;
2. придруженом бироу за метеоролошко бдење (*MWO*) у складу са тачком 3. Додатка 5; и
3. другим *ATS* јединицама којима је то од значаја.

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

*СЕКЦИЈА 13*

### SSR транспондер

**SERA.13001 Рад *SSR* транспондера**

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

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

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

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

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

1. подеси код 7700 како би указао на стање нужде, осим ако је *АТC* претходно упутио пилота да користи транспондер на по- себном коду. У овом другом случају, пилот може ипак да подеси код 7700 увек када постоји посебан разлог да верује да је то најбо- љи начин деловања;
2. подеси код 7600 како би указао на прекид радио-комуни- кације;
3. покуша да подеси код 7500 како би указао на стање неза- конитог ометања. Ако околности тако захтевају, уместо тога треба употребити код 7700.

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

1. подеси кодове према инструкцијама *АТS* јединице; или
2. у одсуству *АТS* инструкција које се односе на подешавање кода, подеси код 2000 или други код који је прописао надлежни орган; или
3. ако не прима услуге у ваздушном саобраћају, подеси код 7000 у циљу побољшања уочавања одговарајуће опремљеног ва- здухоплова, осим ако је надлежни орган прописао другачије.

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

1. од пилота се мора захтевати да потврди код који је подешен и, ако ситуација то дозвољава, да поново подеси исправан код; и
2. ако разлика између додељеног и приказаног кода још увек постоји, од пилота се може захтевати да искључи транспондер тог ваздухоплова. Следећа радна позиција контроле летења и све друге захваћене јединице које користе *SSR* и/или мултилатерацију (*МLАТ*) у пружању *АТS*, морају да буду обавештене о томе.

**SERA.13010 Информације засноване на висини по притиску** (а) Ако је ваздухоплов опремљен функционалном опремом у Моду *С*, пилот је дужан да стално употребљава овај мод, осим ако

*АТC* наложи другачије.

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

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

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

(б) Увек када се на показивачу на радној позицији контроле летења уочи да се идентификација ваздухоплова коју одашиље ва- здухоплов опремљен Модом *S* разликује од оне која се од тог ва- здухоплова очекује, од пилота се мора захтевати да потврди и, ако је потребно, поново унесе исправну идентификацију ваздухоплова. (ц) Ако је пилот потврдио да је идентификација ваздухоплова путем могућности за идентификацију Мода *S* тачно унета, а неподу-

дарање и даље постоји, контролор мора да предузме следеће мере:

* 1. обавештава пилота о наставку неподударања;
  2. ако је то могуће, исправља ознаку која приказује иденти- фикацију ваздухоплова на показивачу на радној позицији контро- ле летења; и
  3. обавештава следећу радну позицију контроле летења и све остале релевантне јединице које за потребе идентификације употребљавају Мод *S*, да је погрешна идентификација ваздухопло- ва коју тај ваздухоплов одашиље.

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

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

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

1. обавесте *АТS* што је пре могуће, најбоље пре подношења плана лета;
2. унесу у тачку 10. обрасца *ICAO* плана лета у рубрику *SSR* знак „*N*” за потпуни отказ транспондера или, у случају делимич- ног отказа транспондера, унесу знак који одговара преосталим мо- гућностима транспондера; и
3. поштују све објављене процедуре о тражењу изузећа од захтева за опремљеношћу исправним *SSR* транспондером.

*СЕКЦИЈА 14*

### Поступци говорне комуникације

**SERA.14001 Опште**

Стандардизована фразеологија мора да се користи у свим си- туацијама за које је прописана. Само ако је коришћење стандар- дизоване фразеологије недовољно за пренос планиране поруке, користи се обичан говорни језик.

## SERA.14005 Категорије порука

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

Табела *S14-1*

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

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

(ц) У погледу хитних порука и саобраћаја у хитности, укљу- чујући и поруке којима претходи сигнал медицинског превоза, по- ступа се у складу с одредбама из тачке SERA.14095.

## SERA.14010 Поруке о безбедности лета

Поруке о безбедности лета морају да обухвате следеће: (а) поруке о кретању и контроли;

(б) поруке које потичу од оператера ваздухоплова или од ва- здухоплова, а од непосредне су важности за ваздухоплов у лету;

(ц) метеоролошко обавештење од непосредне важности за ваздухоплов који је у лету или се спрема да полети (појединачно саопштено или емитовано);

(д) друге поруке које су важне за ваздухоплов који је у лету или се спрема да полети.

## SERA.14015 Језик који се користи у комуникацији ва- здух-земља

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

(б) Енглески језик мора да буде доступан, на захтев било ког ваздухоплова, у свим станицама на земљи које пружају услуге одређеним аеродромима и рутама које се користе у пружању ме- ђународних ваздухопловних услуга. Осим ако је надлежни орган другачије прописао за посебне случајеве, eнглески језик мора да се користи за комуникације између *АТS* јединице и ваздухоплова, на аеродромима са више од 50.000 међународних *IFR* операција годи- шње. Државе чланице у којима, на дан ступања на снагу ове уред- бе, енглески језик није једини језик који се на тим аеродромима употребљава у комуникацијама између *АТS* јединице и ваздухопло- ва, могу одлучити да не примењују захтев у погледу употребе ен- глеског језика и о томе морају да обавесте Комисију. У том случају, те државе чланице морају најкасније до 31. децембра 2017. године да спроведу студију о могућности захтевања употребе енглеског је- зика за комуникације између *АТS* јединице и ваздухоплова на тим аеродромима из разлога безбедности, како би се избегао улазак ва- здухоплова на заузету полетно-слетну стазу и други безбедносни ризици, узимајући у обзир примењиве одредбе прописа Уније и националних прописа о употреби језика. Оне морају да ту студију објаве и о својим закључцима обавесте Агенцију и Комисију.

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

## SERA.14020 Изговор речи у радио-телефонији

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

Табела *S14-2*

## Абецеда за изговор у радио-телефонији

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Слово | Реч | Приближан изговор |
| *A* | *Alfa* | *АЛФА* |
| *B* | *Bravo* | *БРАВО* |
| *C* | *Charlie* | *ЧАРЛИ или ШАРЛИ* |
| *D* | *Delta* | *ДЕЛТА* |
| *E* | *Echo* | *ЕКО* |
| *F* | *Foxtrot* | *ФОКСТРОТ* |
| *G* | *Golf* | *ГОЛФ* |
| *H* | *Hotel* | *ХОТЕЛ* |
| *I* | *India* | *ИНДИЈА* |
| *J* | *Juliett* | *ЏУЛИЈЕТ* |
| *K* | *Kilo* | *КИЛО* |
| *L* | *Lima* | *ЛИМА* |
| *M* | *Mike* | *MAJK* |
| *N* | *Novembar* | *НОВЕМ БЕ* |
| *O* | *Oscar* | *ОСКА* |
| *P* | *Papa* | *ПАПА* |
| *Q* | *Quebec* | *КВИБЕК* |
| *R* | *Romeo* | *РОМИО* |
| *S* | *Sierra* | *СИЈРА* |
| *T* | *Tango* | *ТЕН ГО* |
| *U* | *Uniform* | *ЈУ НИФОРМ или УНИ- ФОРМ* |
| *V* | *Victor* | *ВИКТОР* |
| *W* | *Whiskey* | *ВИСКИ* |
| *X* | *X-ray* | *ЕКСРЕЈ* |
| *Y* | *Yankee* | *ЈЕНКИ* |
| *Z* | *Zulu* | *ЗУЛУ* |
| *У приближном приказу слогови које треба нагласити су подвучени.* | | |

**SERA.14025 Начела према којима се води означавање *АТS* рута које су различите од стандардних одлазних и дола- зних рута**

(а) Употреба ознака *АТS* рута у комуникацијама

1. У говорним комуникацијама основно слово ознаке мора да се изговара у складу с абецедом за изговор, као што је дефини- сано у табели *S14-2*.
2. Ако се употребљавају префикси *К*, *U* или *S*, у говорној комуникацији они морају да се изговарају као што следи:
   1. *К* – *KOPTER*
   2. *U* – *UPPER*
   3. *S* – *SUPERSONIC*

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

## SERA.14026 Значајне тачке

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

## SERA.14030 Употреба ознака за стандардне инструмен- талне одлазне и долазне руте

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

## SERA.14035 Пренос бројева у радио-телефонији

(а) Пренос бројева

* + 1. Сви бројеви који се употребљавају у преносу позивног знака ваздухоплова, курсева, полетно-слетне стазе, правца и брзи- не ветра морају да се преносе изговарањем сваке цифре посебно.
       1. Нивои лета морају да се преносе изговарањем сваке цифре посебно, осим у случају нивоа лета у целим стотинама.
       2. Подешавање висиномера мора да се преноси изговара- њем сваке цифре посебно, осим у случају подешавања од 1.000 *hPa*, које се преноси као „*ONE THOUSAND*”.
       3. Сви бројеви који се употребљавају у преносу кодова транспондера морају да се преносе изговарањем сваке цифре по- себно, осим што се, ако кодови транспондера садрже само целе хиљаде, те информације преносе изговарањем цифре броја хиља- да, након које се изговара реч „*THOUSAND*”.
    2. Сви бројеви који се употребљавају у преносу осталих информација, осим оних описаних у тачки (а)(1), морају да се преносе изговарањем сваке цифре посебно, осим што се сви бро- јеви који садрже целе стотине и целе хиљаде преносе изговара- њем сваке цифре у броју стотина или хиљада, након чега следи реч „*HUNDRED*” или „*THOUSAND*”. Комбинације хиљада и целих стотина морају да се преносе изговарањем сваке цифре у броју хи- љада, након чега следи реч „*THOUSAND*”, а затим броја стотина, након чега следи реч „*HUNDRED*”.
    3. У случајевима када постоји потреба за разјашњењем бро- ја пренесеног у целим хиљадама и/или стотинама, тај број мора да се преноси изговарањем сваке цифре посебно.
    4. Ако се информације о релативном смеру према неком објекту или конфликтном саобраћају дају у облику сата са 12 ци- фара, те информације се морају дати изговарањем тих цифара за- једно као што су „*ТEN О’CLOCК*” или „*ЕLEVEN О’CLOCK*”.
    5. Бројеви који садрже децималну тачку морају да се пре- носе као што је прописано у тачки (а)(1), са децималном тачком у одговарајућем редоследу, назначеном речју „*DECIMAL*”.
    6. За идентификацију канала преноса у радио-телефонским комуникацијама у високо фреквенцијском опсегу (*VHF*) мора да се употребљава свих шест цифара бројчане ознаке, осим ако су пета и шеста цифра нуле, када се употребљавају само прве четири цифре.

## SERA.14040 Изговарање бројева

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

Табела *S14-3*

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

## SERA.14045 Техника преноса

(а) Преноси морају да се спроводе сажето нормалним говор- ним тоном.

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

Табела *S14-4*

|  |  |
| --- | --- |
| Фраза | Значење |
| *ACKNOWLEDGE* | „Потврдите да сте примили и разумели ову поруку.” |
| *AFFIRM* | „Да.” |
| *APPROVED* | „Дозвола за тражени поступак одобрена.” |
| *BREAK* | „Овим означавам раздвајање делова поруке.” |
| *BREAK* | „Овим наглашавам раздвајање порука прослеђених различи- тим ваздухопловима у врло густом саобраћају.” |
| *CANCEL* | „Поништите претходно додељено одобрење.” |
| *CHECK* | „Проверите систем или поступак.” |
| *CLEARED* | „Одобрено наставити према одређеним условима.” |
| *CONFIRM* | „Потврдите: (одобрење, инструкцију, радњу, информације).” |
| *CONTACT* | „Успоставите комуникацију с...” |
| *CORRECT* | „Тачно” или „Исправно”. |
| *CORRECTION* | „Учињена је грешка у овом преносу (или назначеној пору- ци). Исправна верзија је...” |
| *DISREGARD* | „Занемарите.” |
| *HOW DO YOU READ* | „Како ме чујете?”  (видети тачку SERA.14070(ц)) |
| *I SAY AGAIN* | „Понављам још једном ради боље разумљивости или нагла- шавања.” |
| *MAINTAIN* | „Наставите у складу с наведеним условима.” |
| *MONITOR* | „Слушајте на (фреквенцији).” |
| *NEGATIVE* | „Не” *или* „Немате допуштење” *или* „То није тачно” *или*  „Нисам у стању.” |
| *OVER* | „Мој пренос је завршен и очекујем ваш одговор.” |
| *OUT* | „Ова размена преноса је завршена и не очекујем одговор.” |
| *READ BACK* | „Поновите целу или одређени део ове поруке тачно како је примљена.” |
| *RECLEARED* | „Измењено је ваше последње одобрење и ово ново одобрење замењује претходно одобрење или његов део.” |
| *REPORT* | „Јавите следећу информацију...” |
| *REQUEST* | „Захтевам...” *или* „Желим да добијем...” |
| *ROGER* | „Примио сам у потпуности ваш последњи пренос.” |
| *SAY AGAIN* | „Поновите целу или следећи део ваше последње поруке.” |
| *SPEAK SLOWER* | „Смањите брзину вашег говора.” |
| *STANDBY* | „Сачекајте, позваћу вас.” |
| *UNABLE* | „Не могу поступити према вашем захтеву, инструкцији или одобрењу.” |
| *WILCO* | *(Скраћеница за „will comply”)*  „Разумем вашу поруку и поступићу по њој.” |
| *WORDS TWICE* | (а) *Као захтев:* „Комуникација је отежана. Молим реците двапут сваку реч или скуп речи.”  (б) *Као информација:* „С обзиром на то да је комуникација отежана, свака реч или скуп речи у овој поруци биће изрече- ни двапут.” |

## SERA.14050 Радио-телефонски позивни знаци ваздухо- плова

(а) Пуни позивни знаци:

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

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

(б) Скраћени позивни знаци:

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

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

## SERA.14055 Поступци у радио-телефонији

(а) Ваздухоплов не сме да мења тип свог радио-телефонског позивног знака током лета, осим привремено, из разлога безбедно- сти, према инструкцији *АТC* јединице. Осим из разлога безбедно- сти, *АТC* јединица нe комуницира са ваздухопловом током полета- ња, током последњег дела завршног прилаза и током заустављања при слетању.

(б) Успостављање радио-телефонских комуникација

1. Увек када се успоставља комуникација морају да се упо- требе пуни радио-телефонски позивни знаци. Приликом успоста- вљања комуникације ваздухоплов мора почети свој позив ознаком позиване станице, иза чега следи ознака станице која позива.
2. У одговору на горенаведене позиве мора да се употреби позивни знак станице која позива, за којим следи позивни знак станице која одговара, што се мора сматрати позивом станици која позива за наставак преноса. Кад је реч о комуникацијским прено- сима унутар једне *АТS* јединице, позивни знак *АТS* јединице може да се изостави, ако то одобри надлежни орган.
3. Комуникација започиње позивом и одговором ако се жели успоставити контакт, осим ако је сигурно да ће позвана станица примити позив, када станица која позива може да пошаље поруку не чекајући одговор позване станице.

(ц) Узастопне радио-телефонске комуникације

1. Скраћени радио-телефонски позивни знаци, као што је прописано у тачки SERA.14050(б), могу да се употребљавају само након што је комуникација успешно успостављена и под условом да се не уноси забуна. Ваздухоплов може да употребљава свој скраћени позивни знак само након што му се на тај начин обрати ваздухопловна станица.
2. Код издавања *АТC* одобрења и њиховог понављања, кон- тролори и пилоти увек морају да изговоре позивни знак вазду- хоплова на који се то одобрење односи. У осталим случајевима, стална двосмерна комуникација након успостављања контакта је допуштена без даље идентификације или позива све до завршетка контакта.

## SERA.14060 Пренос *VFH* комуникација

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

(б) При успостављању почетног контакта на *VHF* фреквенци- ји или напуштању исте, ваздухоплов мора да пошаље информаци- ју о томе, ако је тако одредио *АNSP* одговоран за пружање услуга и одобрио надлежни орган.

## SERA.14065 Пoступци у радио-телефонији при промени канала говорне комуникације ваздух-земља

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

1. ознаку *АТS* јединице која се позива;
2. позивни знак и, за ваздухоплов из категорије јаке турбу- ленције у трагу, реч „*Heavy*” или „*Super*” ако је надлежни орган тај ваздухоплов тако идентификовао;
3. ниво, укључујући пролазне и одобрене нивое, ако се не задржава на одобреном нивоу;
4. брзину, ако ју је *АТC* доделио; и
5. додатне елементе, како је то захтевао *АNSP* одговоран за пружање услуга и одобрио надлежни орган.

(б) Пилоти морају да дају информације о нивоима заокруже- не на најближих целих 30 *m* или 100 *ft* како је приказано на виси- номеру ваздухоплова.

(ц) Почетни позив аеродромској контроли летења

За ваздухоплове којима се пружа услуга аеродромске контро- ле летења, почетни позив мора да садржи:

1. ознаку *АТS* јединице која се позива;
2. позивни знак и, за ваздухоплов из категорије јаке турбу- ленције у трагу, реч „*Heavy*” или „*Super*” ако је надлежни орган тај ваздухоплов тако идентификовао;
3. позицију; и
4. додатне елементе, како је то захтевао *АNSP* одговоран за пружање услуга и одобрио надлежни орган.

## SERA.14070 Поступци провере

(а) Провера веза мора да садржи:

1. идентификацију станице која се позива;
2. идентификацију станице која позива;
3. речи „*RADIO CHECK*”;
4. фреквенцију на којој се врши.

(б) Одговор на проверу везе мора да садржи:

1. идентификацију станице која захтева проверу;
2. идентификацију станице која одговара;
3. информације које се односе на разумљивост станице која захтева проверу везе.

(ц) Када се обављају провере, користи се следећа скала разу- мљивости:

Скала разумљивости 1 Неразумљиво

1. Повремено разумљиво
2. Разумљиво, али уз потешкоће 4 Разумљиво

5 Разумљиво у потпуности.

## SERA.14075 Размена порука

(а) Поруке морају да буду сажете и јасне, са употребом стан- дардне фразеологије увек када је то могуће.

1. Ако је шаље ваздухоплов, потврда пријема поруке мора да садржи позивни знак тог ваздухоплова.
2. Ако потврду пријема шаље *АТS* јединица ваздухоплову, она мора да садржи позивни знак тог ваздухоплова иза чега, ако се сматра да је потребно, следи позивни знак те *АТS* јединице.

(б) Крај разговора

Радио-телефонску комуникацију мора да заврши пријемна

*АТS* јединица или ваздухоплов, користећи свој позивни знак. (ц) Исправке и понављања

1. Ако је у преносу направљена грешка, изговара се реч

„*CORRECTION*”, понавља се последњa исправнa група или фраза, а затим преноси исправна верзија.

1. Ако се исправка може најбоље извршити понавља- њем целе поруке, пре понављања поруке се користи фраза

„*CORRECTION, I SАY AGAIN*”.

1. Ако пријемна станица сумња у исправност примљене по- руке, мора се захтевати понављање целе поруке или њеног дела.
2. Ако се захтева понављање целе поруке, морају да се из- говоре речи „*SАY AGAIN*”. Ако се захтева понављање дела поруке, мора да се изговори фраза: „*SАY AGAIN АLL BEFORE* ... (прва реч која је исправно примљена)”; или „*SАY AGAIN*… (реч пре дела који није пренесен) *ТО* … (реч након дела који није пренесен)”; или

„*SАY AGAIN АLL АFTER* ... (последња исправно примљена реч)”. (д) Ако се у провери исправности понављања поруке уоче не-

тачни делови, на крају понављања се користи фраза „*NEGATIVE I SАY AGAIN*”, а затим се преноси исправна верзија дотичних дело- ва поруке.

## SERA.14080 Праћење комуникација/Време рада

(а) Током лета, ваздухоплов мора да прати комуникације како то захтева надлежни орган и не сме да прекине праћење, осим из

разлога безбедности, а да о томе не обавести одговарајућу *АТS* је- диницу.

1. Ваздухоплов на дугим прекоморским летовима или на ле- товима изнад одређених подручја за које се захтева опремљеност ваздухопловним радио-предајником за случај нужде (*ЕLТ*), мора не- престано да прати *VHF* фреквенцију за случај нужде 121,5 *МHz*, осим у периодима када ваздухоплов комуницира на другим *VHF* каналима или ако се због ограничења опреме смештене на ваздухоплову или обавеза у пилотској кабини не могу истовремено пратити два канала.
2. Ваздухоплов мора непрестано да прати *VHF* фреквенцију за случај нужде 121,5 *МHz* у подручјима или на рутама на којима постоји могућност пресретања ваздухоплова или других ризичних ситуација и ако је такав захтев утврдио надлежни орган.

(б) Ваздухопловне станице морају непрестано да слушају *VHF* канал за случај нужде на 121,5 *МHz* током радног времена јединица на којима је он инсталиран. Ако су две или више таквих станица смештене заједно, овај захтев се испуњава слушањем ка- нала на 121,5 *МHz* на једној од њих.

(ц) Ако је неопходно да ваздухоплов или *АТS* јединица из било ког разлога прекине операцију, они о томе обавештавају, ако је мо- гуће, друге одговарајуће станице, дајући им време за које се очекује да ће операција бити настављена. Када се операција настави, о томе се обавештавају друге одговарајуће станице. Ако је неопходно да се прекид операције продужи након времена из првобитног обавеште- ња, шаље се, ако је могуће, исправљено време наставка операције, у време или приближно времену које је први пут одређено.

## SERA.14085 Употреба предаје на слепо

(а) Ако ваздухоплов не успе да успостави контакт на за то одређеном каналу, на претходно коришћеном каналу или на дру- гом каналу који одговара тој рути и не успе да коришћењем свих расположивих средстава успостави комуникацију са одговарају- ћом *АТS* јединицом, другом *АТS* јединицом или другим ваздухо- пловом, тај ваздухоплов мора да пошаље своју поруку два пута на за то одређеном каналу (каналима), шаљући пре ње фразу

„*ТRANSMITTING BLIND*” и, ако је неопходно, у њој наведе прима- оце којима је порука намењена.

(б) Ако ваздухоплов не може да успостави комуникацију због квара пријемника, он мора да шаље извештаје у предвиђена вре- мена или позиције на каналу у употреби, шаљући пре њих фразу

„*ТRANSMITTING BLIND DUE ТО RECEIVER FAILURE*”. Ваздухо-

плов мора да:

1. пошаље жељену поруку и понови је у целости;
2. наведе време следећег планираног преноса;
3. ако му се пружа *АТS* услуга, пошаље информације о наме- ри вође ваздухоплова у погледу наставка лета.

## SERA.14087 Употреба технике прослеђивања комуника-

**ције**

(а) Ако *АТS* јединица не успе да успостави контакт са вазду- хопловом након позива на фреквенцијама за које се сматра да их тај ваздухоплов слуша, она мора да:

1. захтева од осталих *АТS* јединица да јој пруже помоћ пози- вањем тог ваздухоплова и, по потреби, прослеђивањем порука; и
2. захтева од ваздухоплова на тој рути да покушају да ус- поставе комуникацију са дотичним ваздухопловом и, по потреби, проследе поруке.

(б) Одредбе тачке (а) морају, такође, да се примене:

1. на захтев одговарајуће *АТS* јединице;
2. ако очекивани позив од ваздухоплова није примљен у тако дугом временском периоду да се сумња на прекид комуникације.

## SERA.14090 Посебни комуникацијски поступци

(а) Кретање возила

Фразеологије за кретање возила, осим трактора за вучу, на маневарској површини, морају да буду исте као оне које се упо- требљавају за кретање ваздухоплова, уз изузетак инструкција за вожење по тлу, у ком случају се у комуникацији са возилима реч

„*PROCEED*” употребљава уместо речи „*ТАXI*”.

(б) Саветодавна услуга у ваздушном саобраћају Саветодавном услугом у ваздушном саобраћају се не дају

„одобрења” него само „савети” и ако се ваздухоплову предла- же начин поступања, мора да се употребљава реч „*advice*” или

„*suggest*”.

(ц) Указивање на категорију јаке турбуленције у трагу

1. За ваздухоплове у категорији јаке турбуленције у тра- гу, у почетном радио-телефонском контакту између таквог

ваздухоплова и *АТS* јединица, одмах након позивног знака тог ва- здухоплова је неопходно да се наведе реч „*Heavy*”.

1. За посебне ваздухоплове у категорији јаке турбуленције у трагу, који су као такви идентификовани од стране надлежног органа, у почетном радио-телефонском контакту између таквог ва- здухоплова и *АТS* јединица, одмах након позивног знака тог вазду- хоплова, неопходно је да се наведе реч „*Super*”.

(д) Поступци у вези са одступањем због временских услова Ако пилот започне комуникацију са *АТC*, брз одговор може да

добије ако употреби фразу „*WEATHER DEVIATION REQUIRED*”, којом изражава жељу за приоритетом на тој фреквенцији и за од- говор *АТC*. Ако је неопходно, пилот мора започети комуникацију позивом хитности „*PAN PAN*” (пожељно три пут изговорен).

## SERA.14095 Поступци радио-телефонске комуникације у невољи и хитности

(а) Опште

1. Саобраћај у невољи и хитности мора да обухвати све ра- дио-телефонске поруке које се односе на стање невоље, односно хитности. Стања невоља и хитности се дефинишу на следећи начин:
   1. *Невоља*: стање претеће велике и/или непосредне опасно- сти и потребе за неодложном помоћи.
   2. *Хитност*: стање које се односи на безбедност ваздухо- плова или другог возила, или неких лица у њима или у видокругу, али које не захтева неодложну помоћ.
2. Радио-телефонски сигнал невоље „*МАYDАY*” и радио-те- лефонски сигнал хитности „*PАN PАN*” морају да се користе на по- четку прве поруке у невољи, односно хитности. Радио-телефонски сигнали невоље и хитности морају да се употребе на почетку сва- ке следеће комуникације у невољи и хитности.
3. Извор порука упућених ваздухоплову у стању невоље или хитности мора да ограничи број, обим и садржај таквих порука на најмању меру с обзиром на ситуацију.
4. Ако *АТS* јединица којој се тај ваздухоплов обратио не по- тврди пријем поруке о невољи или хитности, друге *АТS* јединице морају да пруже помоћ, на начин који је утврђен у тачки (б)(2), односно (б)(3).
5. Размена порука о невољи и хитности се уобичајено одвија на фреквенцији на којој је таква размена започета, све док се не за- кључи да се боља помоћ може пружити ако се та размена пребаци на другу фреквенцију.
6. Уопште, у случају порука о невољи и хитности преноси радио-телефонијом морају да се спроводе полако и разговетно, а свака реч изговара јасно, како би се олакшало записивање.

(б) Радио-телефонске комуникације у невољи

1. Радње ваздухоплова у невољи

Поред тога што поруци о невољи претходи радио-телефон- ски сигнал невоље „*МАYDАY*” у складу са тачком (а)(2), пожељно три пута изговорен, порука о невољи коју шаље ваздухоплов у не- вољи мора:

* 1. да буде на фреквенцији ваздух-земља која је у том тренут- ку у употреби;
  2. да се састоји од што више следећих елемената изговоре- них разговетно и, ако је могуће, следећим редоследом:
     1. назива *АТS* јединице којој се обраћа (ако време и околно- сти то допуштају);

(Б) идентификације ваздухоплова; (Ц) врсте стања невоље;

(Д) намере вође ваздухоплова;

(E) тренутне позиције, нивоа и курса.

1. Мере *АТS* јединице којој се ваздухоплов обратио или прве

*АТS* јединице која је потврдила пријем поруке о невољи

*АТS* јединица којој се обратио ваздухоплов у невољи или прва

*АТS* јединица која је потврдила пријем поруке о невољи мора да:

* 1. одмах потврди пријем поруке о невољи;
  2. преузме контролу над комуникацијама или посебно и ја- сно пренесе ту одговорност и обавести ваздухоплов да је пренос извршен; и
  3. одмах предузме мере како би обезбедила да све потребне информације што је пре могуће постану доступне:
     1. дотичној *АТS* јединици;

(Б) дотичном оператеру ваздухоплова или његовом представ- нику, у складу са претходно утврђеним споразумима;

* 1. упозори, по потреби, друге *АТS* јединице, да би се спре- чило пребацивање саобраћаја на фреквенцију комуникације у не- вољи.

1. Наметање радио-тишине
   1. Ваздухоплову у невољи или *АТS* јединици која контро- лише саобраћај у невољи мора да буде дозвољено наметање ра- дио-тишине свим станицама мобилне услуге у дотичном подручју или било којој станици која омета саобраћај у невољи. У зависно- сти од околности, ове инструкције се морају послати „свим стани- цама” или само једној станици. У оба случаја мора да се употреби:
      1. фраза „*STOP TRANSMITTING*”;

(Б) радио-телефонски сигнал невоље „*МАYDАY*”.

* 1. Употреба сигнала одређених у тачки (б)(3)(i) мора да буде резервисана за ваздухоплов у невољи и за *АТS* јединицу која кон- тролише саобраћај у невољи.

1. Мере свих других *АТS* јединица/ваздухоплова
   1. Комуникације у невољи имају апсолутни приоритет над свим другим комуникацијама, а *АТS* јединице/ваздухоплови који знају за стање невоље не смeју да емитују на дотичној фреквен- цији, осим:
      1. ако се стање невоље поништи или се саобраћај у невољи заврши;

(Б) ако се сав саобраћај у невољи пребаци на друге фреквен-

ције;

(Ц) ако то одобри *АТS* јединица која контролише комуника-

ције;

(Д) ако и саме пружају помоћ.

* 1. Свака *АТS* јединица и сваки ваздухоплов који знају за са- обраћај у невољи, а не могу сами да помогну ваздухоплову у нево- љи, морају да наставе да слушају комуникацију, све док не поста- не јасно да је помоћ пружена.

1. Завршетак комуникација у невољи и радио-тишине
   1. Ако ваздухоплов више није у невољи, он мора да емитује поруку којом се поништава стање невоље.
   2. Ако *АТS* јединица која је контролисала комуникацију са саобраћајем у невољи сазна да је стање невоље завршено, она мора одмах да предузме мере како би обезбедила да та информа- ција што је пре могуће постане доступна:
      1. одговарајућим *АТS* јединицама;

(Б) дотичном оператеру ваздухоплова или његовом представ- нику, у складу са претходно утврђеним споразумима.

* 1. Комуникација у невољи и стање радио-тишине се мо- рају завршити преносом поруке, укључујући речи „*DISTRESS TRAFFIC ЕNDED*”, на фреквенцији или фреквенцијама које су у употреби за саобраћај у невољи. Ову поруку може да пошаље само *АТS* јединица која контролише комуникације када је, након пријема поруке прописане у тачки (б)(5)(i), за то овласти надле- жни орган.

(ц) Радио-телефонске комуникације у хитности

1. Мере ваздухоплова који пријављује стање хитности, осим како је наведено у тачки (ц)(4)

Поред тога што поруци о хитности претходи радио-телефон- ски сигнал хитности „*PАN PАN*” у складу с тачком (а)(2), пожељ- но три пута изговорен, а свака реч из групе се изговара као фран- цуска реч „*panne*”, порука о хитности коју шаље ваздухоплов који пријављује стање хитности мора:

* 1. да буде послата на фреквенцији ваздух-земља која је у том тренутку у употреби;
  2. да се састоји од онолико следећих елемената колико је потребно, изговорених разговетно и, ако је могуће, следећим ре- доследом:

(A) назива јединице *АТS* којој се обраћа; (Б) идентификације ваздухоплова;

(Ц) врсте стања хитности;

(Д) намере вође ваздухоплова;

(E) тренутне позиције, нивоа лета и курса; (Ф) свих других корисних информација.

1. Мере *АТS* јединице којој се ваздухоплов обратио или прве

*АТS* јединице која је потврдила пријем поруке о хитности

*АТS* јединица којој се обратио ваздухоплов који пријављује стање хитности или прва *АТS* јединица која потврђује пријем по- руке о хитности мора:

* 1. да потврди пријем поруке о хитности;
  2. да одмах предузме мере како би обезбедила да све по- требне информације постану што је пре могуће доступне:
     1. одговарајућој *АТS* јединици;

(Б) дотичном оператеру ваздухоплова или његовом представ- нику, у складу са претходно склопљеним споразумима;

* 1. ако је потребно, преузме контролу комуникација.

1. Мере свих других *АТS* јединица/ваздухоплова Комуникације у хитности имају приоритет у односу на све

друге комуникације, осим оних у невољи, и све *АТS* јединице/ва- здухоплови морају да се побрину да не ометају пренос порука са- обраћаја у хитности.

1. Мере ваздухоплова који служе за медицински превоз
   1. Употреба сигнала описаног у тачки (ц)(4)(ii) указује на то да се порука која следи односи на заштићени медицински превоз у складу са Женевским конвенцијама из 1949. године и Додатним протоколима.
   2. У сврху најаве и идентификације ваздухоплова који слу- жи за медицински превоз, након емитовања радио-телефонског сигнала хитности „*PAN PAN*”, пожељно три пута изговореног, при чему се свака реч изговара као француска реч „*panne*”, мора да следи радио-телефонски сигнал за медицински превоз „*МАY- DEE-CAL*”, који се изговара као у француском „*medical*”. Употреба сигнала који су горе описани указује на то да порука која следи се односи на заштићени медицински превоз.

Поруком се морају пренети следећи подаци:

* + 1. позивни знак или неки други признати елемент за иден- тификацију медицинских превоза;

(Б) позиција медицинских превоза; (Ц) број и врста медицинских превоза; (Д) предвиђена рута;

(E) предвиђено време на рути и време поласка и доласка, по потреби; и

(Ф) све остале информације, као што су минимална апсолут- на висина, радио-фреквенције које се прате, језици који се употре- бљавају, као и модови и кодови секундарног надзорног радара.

1. Радње *АТS* јединица којима се ваздухоплов обратио или других станица које приме поруку о медицинском превозу

Одредбе тач. (ц)(2) и (ц)(3) се примењују, по потреби, на *АТS*

јединице које приме поруку о медицинском превозу.

*Додатак 1*

## Сигнали

1. СИГНАЛИ ЗА СЛУЧАЈЕВЕ НЕВОЉЕ И ХИТНОСТИ

## Опште

* + 1. Независно од одредаба у тач. 1.2. и 1.3, ваздухоплов у невољи мора да искористи сва расположива средства да привуче пажњу, објави своју позицију и добије помоћ.
    2. Поступци телекомуникационог преноса сигнала за слу- чајеве невоље и хитности морају да буду у складу са Секцијом 14.

## Сигнали за случај невоље

* + 1. Следећи сигнали, употребљени заједно или одвојено, значе да прети озбиљна и непосредна опасност и да је потребна неодложна помоћ:

(а) сигнал емитован радио-телeграфијом или било којом дру- гом методом сигнализирања, који се састоји од скупа *SOS* (.. . —

— —. .. према Морзеовој азбуци);

(б) радио-телeфонски сигнал за случај невоље, који се састо- ји од изговорене речи *MAYDAY*;

(ц) порука за случај невоље послата путем везе за пренос по- датака, која преноси значење речи *MAYDAY*;

(д) ракете или пројектили који емитују црвено светло, испа- љени појединачно у кратким интервалима;

(е) светлећи падобран с црвеним светлом;

(ф) подешавање транспондера на Мод *А*, код 7700.

## Сигнали хитности

* + 1. Следећи сигнали, употребљени заједно или одвојено, значе да ваздухоплов жели да обавести о тешкоћама које га приси- љавају на слетање, без тражења неодложне помоћи:

(а) наизменично укључивање и искључивање светала за сле- тање; или

(б) наизменично укључивање и искључивање навигационих светала на такав начин да се разликују од блескајућих навигаци- оних светала.

* + 1. Следећи сигнали, употребљени заједно или одвојено, значе да ваздухоплов жели да пренесе веома хитну поруку која се тиче безбедности брода, ваздухоплова или другог превозног средства, лица у ваздухоплову или у видокругу:

(а) сигнал емитован радио-телeграфијом или било којом другом методом сигнализирања, који се састоји од скупа *XXX* (—..— —..—

—..— према Морзеовој азбуци);

(б) радио-телефонска порука хитности, која се састоји од изговорених речи *PАN*, *PАN*;

(ц) порука хитности послата путем везе за пренос података, која преноси значење речи *PАN*, *PАN*.

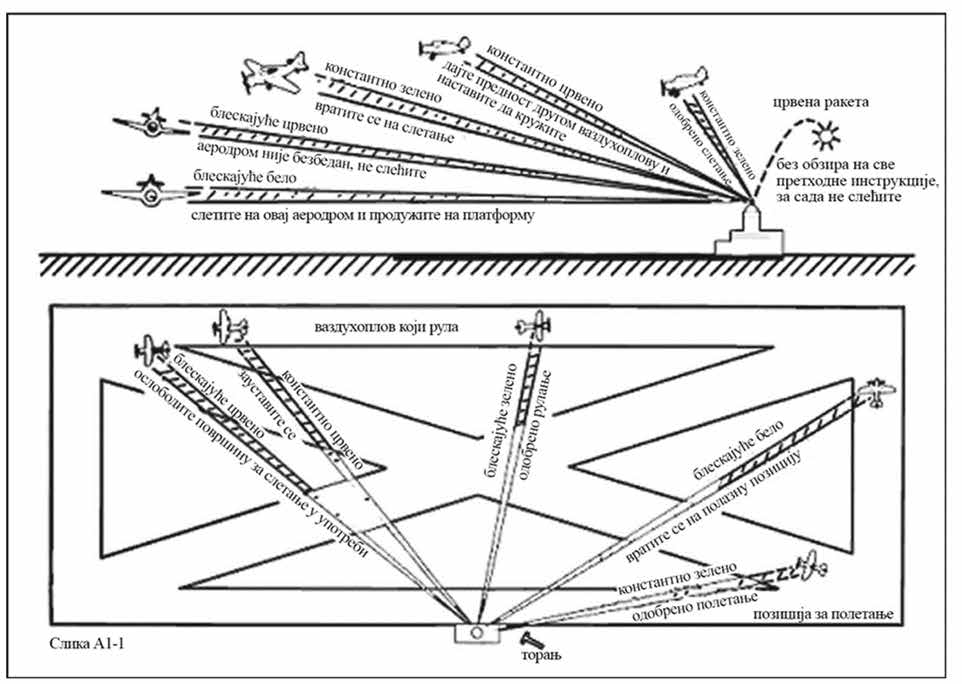
1. ВИЗУЕЛНИ СИГНАЛИ КОЈИ СЕ КОРИСТЕ ДА УПОЗОРЕ ВАЗДУХОПЛОВ ДА НЕОВЛАШЋЕНО ЛЕТИ УНУТАР ИЛИ УЛАЗИ У УСЛОВНО ЗАБРАЊЕНУ, ЗАБРАЊЕНУ ИЛИ ОПАСНУ ЗОНУ
   1. Ако се визуелни сигнали користе дању или ноћу да се упозори ваздухоплов да неовлашћено лети унутар или улази у условно забрањену, забрањену или опасну зону, низ пројектила испаљених са земље у интервалима од 10 секунди, од којих сваки приликом саго- ревања емитује зелено и црвено светло или звездице, указује ваздухоплову да неовлашћено лети унутар или улази у условно забрањену, забрањену или опасну зону и да хитно мора да предузме неопходне мере.
2. СИГНАЛИ ЗА АЕРОДРОМСКИ САОБРАЋАЈ

## Светлосни и пиротехнички сигнали

* + 1. *Инструкције*

Табела *АР 1-1*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Светло | | Од аеродромске контроле према: | |
| Ваздухоплову у лету | Ваздухоплову на земљи |
| Усмерено према дотичном ваздухоплову (види слику А1-1) | Константно зелено | Одобрено слетање  Дајте предност другом ваздухоплову и наста- вите да кружите  Вратите сена слетање (\*)  Аеродром није безбедан, не слећите  Слетите на овај аеродром и продужите на платформу (\*) | Одобрено полетање |
|  | Константно црвено | Зауставите се |
|  |  | Одобрено рулање |
|  | Низ блесака зелене боје |  |
|  | Низ блесака црвене боје | Ослободите површину за слета- ње у употреби |
|  | Низ блесака беле боје | Вратите се на полазну позицију |
| Црвена ракета | | Без обзира на све претходне инструкције, за сада не слећите |  |
| (\*) Одобрења за слетање и рулање биће издата благовремено. | | | |



* + 1. *Потврда ваздухоплова*

(а) Ако је у лету:

1. дању:

– махањем крилима ваздухоплова, осим у основном и завршном делу прилаза;

1. ноћу:

– двоструким укључивањем и искључивањем светала за сле- тање или, ако ваздухоплов нема ту опрему, двоструким укључива- њем и искључивањем навигационих светала.

(б) Ако је на земљи:

1. дању:

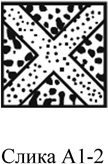
– покретањем крилaцa или кoрмилa прaвцa;

1. ноћу:

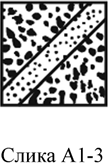
– двоструким укључивањем и искључивањем светала за сле- тање или, ако ваздухоплов нема ту опрему, двоструким укључива- њем и искључивањем навигационих светала.

## Визуелни сигнали на земљи

* + 1. *Забрана слетања*
       1. Хоризонтална црвeнa квaдрaтнa плoчa са жутим ди- jaгoнaлама (слика А1-2), ако је постављена у сигнaлној зони, озна- чава да су слетања забрањена и да се забрана може продужити.



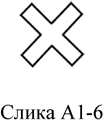
* + 1. *Потреба за посебним опрезом код прилажења или сле- тања*
       1. Хоризонтална црвeнa квaдрaтнa плoчa са jeднoм жу- тoм диjaгoнaлoм (слика А1-3), ако је постављена у сигнaлној зони, означава да је, збoг лoшeг стaњa мaнeвaрске пoвршине или било ког другог рaзлoгa, пoтрeбaн пoсeбaн oпрeз у прилaжeњу за слета- ње или у слетању.



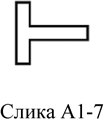
* + 1. *Употреба полетно-слетних и рулних стаза*
       1. Хоризонтална белa плoчa у oблику тeгa зa вeжбaњe (слика А1-4), ако је постављена у сигнaлној зони, означава да ва- здухоплови за полетање, слeтaњe и рулање могу да упoтрeбљaвaју сaмo полeтнo-слeтнe и рулне стaзe.



* + - 1. Хоризонтална бeлa плoчa у oблику тeгa зa вeжбaњe, иста као у 3.2.3.1, али са пo jeднoм вертикалном црнoм пругoм у кружним дeлoвимa плoчe (слика А1-5), ако је пoстављена у сиг- нaлној зони, означава да ваздухоплови зa полeтaњe и слeтaњe могу да употребљавају сaмo полeтнo-слeтнe стaзe, али да остали мане- ври нису ограничени нa полeтнo-слeтнe и рулне стaзe.
    1. *Затворене полетно-слетне или рулне стазе*
       1. Крстови обојени једном контрастном бојом, белом на полетно-слетним стазама и жутом на рулним стазама (слика А1-6), постављени хоризонтално на полетно-слетним стазама и рулним стазама или њиховим деловима, означавају да површина није при- кладна за кретање ваздухоплова.



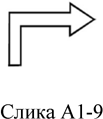
* + 1. *Правци за полетање или слетање*
       1. Хоризонтално пoстaвљeн знaк у oблику слoвa T, бeлe или нaрaнџaстe бoje (слика А1-7), означава правац који ваздухо- плов мора да користи за полетање и слетање и који је пaрaлeлан са дужим дeлом слoвa T, према његовом попречном дeлу. Када се употребљава ноћу, слово Т за слетање мора да буде oсвeтљeно или оивичено бeлим свeтлимa.



* + - 1. Двoцифрени брoj (слика А1-8), постављен вертикал- но нa кoнтрoлнoм тoрњу или у њeгoвoj близини, показује вазду- хоплову на маневарској површини правац за полeтaње, изражен у јединицама од 10 степени, заокружен нa нajближих 10 степени мaгнeтнoг курса.

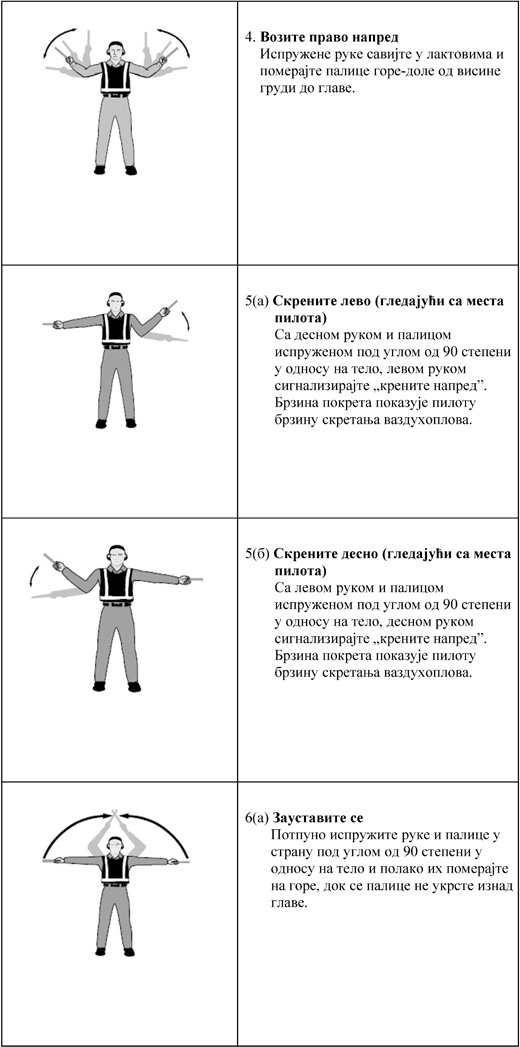


* + 1. *Промена смера удесно*
       1. Ако је постављена у сигнaлнoj зони или хоризонтал- но на крају полетно-слетне стазе или основне стазе у употреби, стрeлицa упадљиве бoje усмерена удесно (слика А1-9), означава да се прe слeтaњa и после полeтaњa врше десни заокрети.



* + 1. *ATS пријавни биро*
       1. Слово *С* црне боје, постављено вертикално на жутој позадини (слика А1-10) означава локацију *ATS* пријавног бироа.

# 

* + 1. *Летење једрилица*
       1. Двоструки бели крст, хоризонтално постављен у сиг- налној зони (слика А1-11), означава да аеродром користе једрили- це и да је летење једрилица у току.



1. СИГНАЛИ ЗА ПАРКИРАЊЕ

## Од сигналисте/паркера ваздухоплову

* + 1. Сигналиста/паркер даје сигнале рукама, које су по по- треби осветљене да би их пилот могао лакше уочити, окренут ли- цем према ваздухоплову, на следећој позицији:

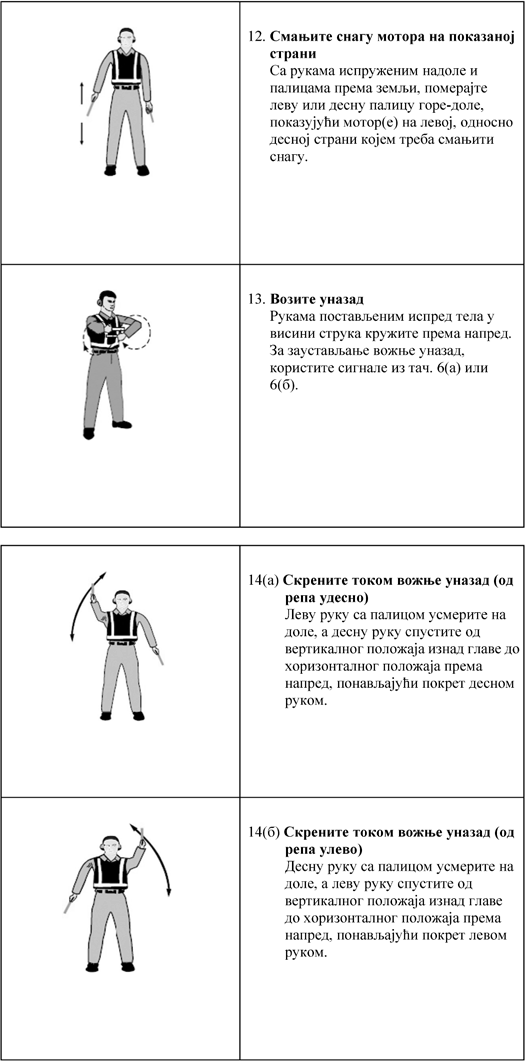
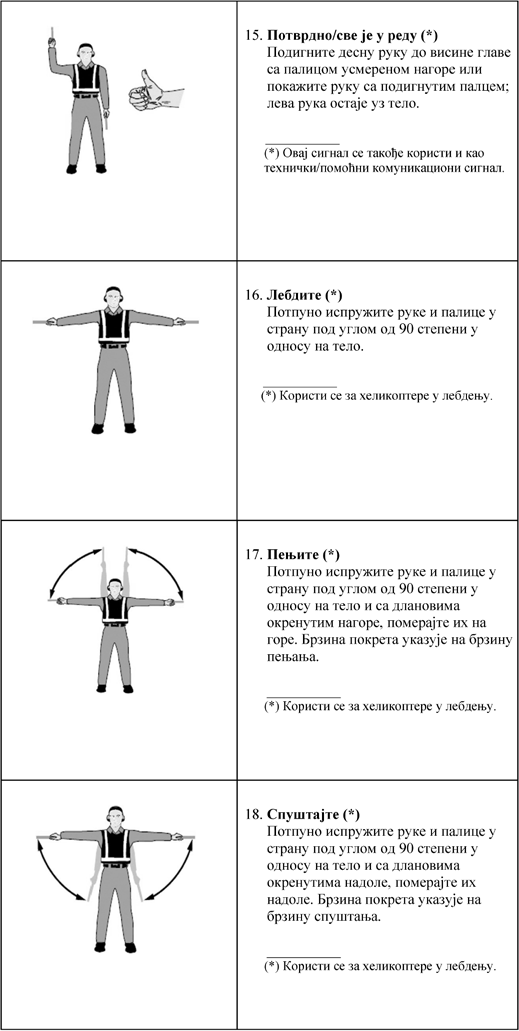
(а) за ваздухоплове са фиксним крилима, с леве стране вазду- хоплова, где га пилот може најбоље уочити; и

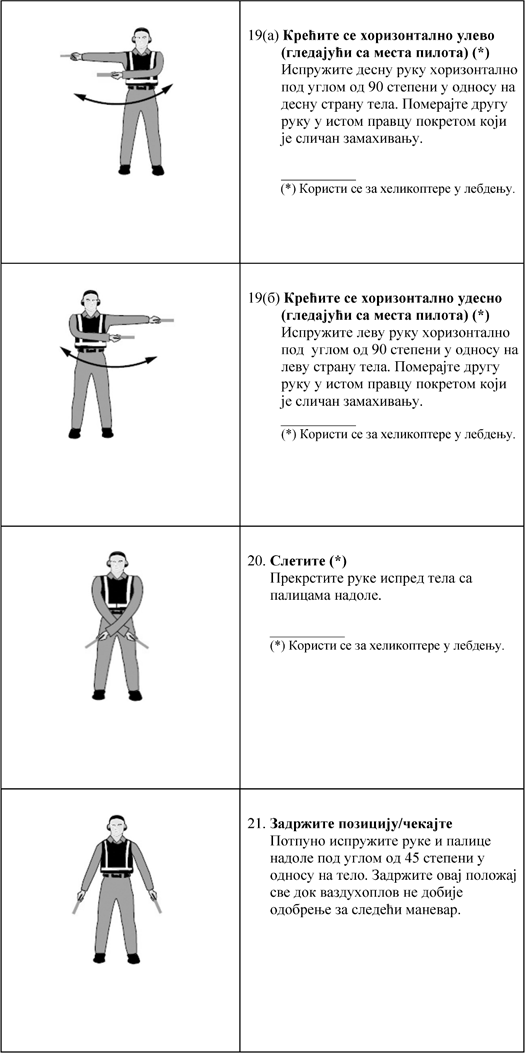
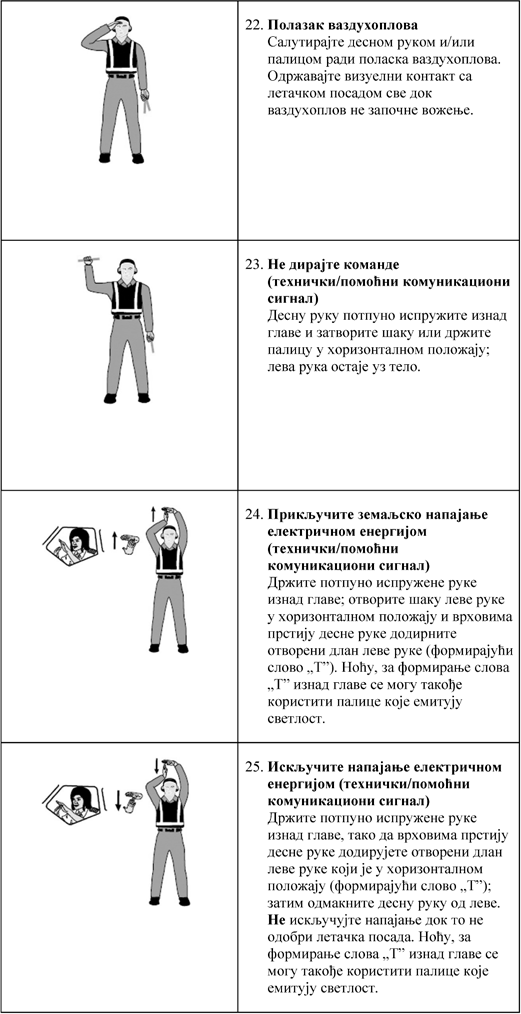
(б) за хеликоптере, на месту где пилот може најбоље уочити сигналисту/паркера.

* + 1. Пре употребе следећих сигнала, сигналиста/паркер мора да утврди да, у области унутар које се ваздухоплов води, нема предмета у које би ваздухоплов могао да удари поступајући у складу са SERA.3301(a).



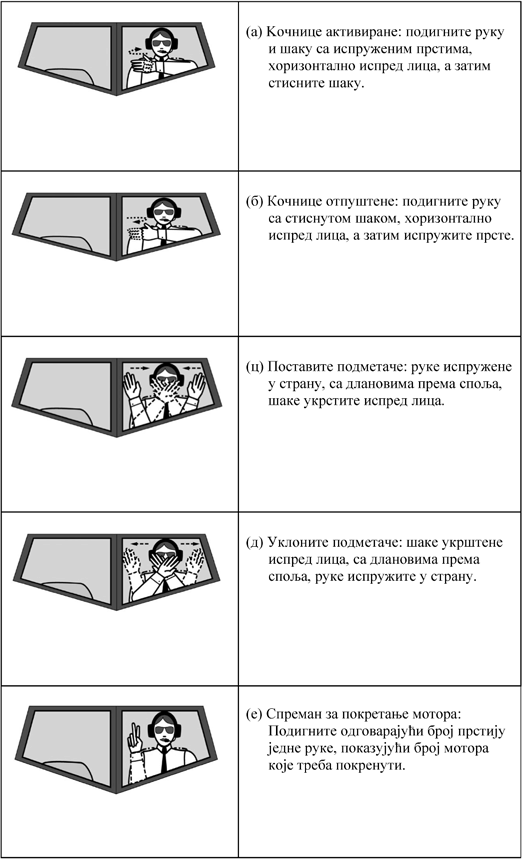
# 

## Од пилота ваздухоплова сигналисти/паркеру

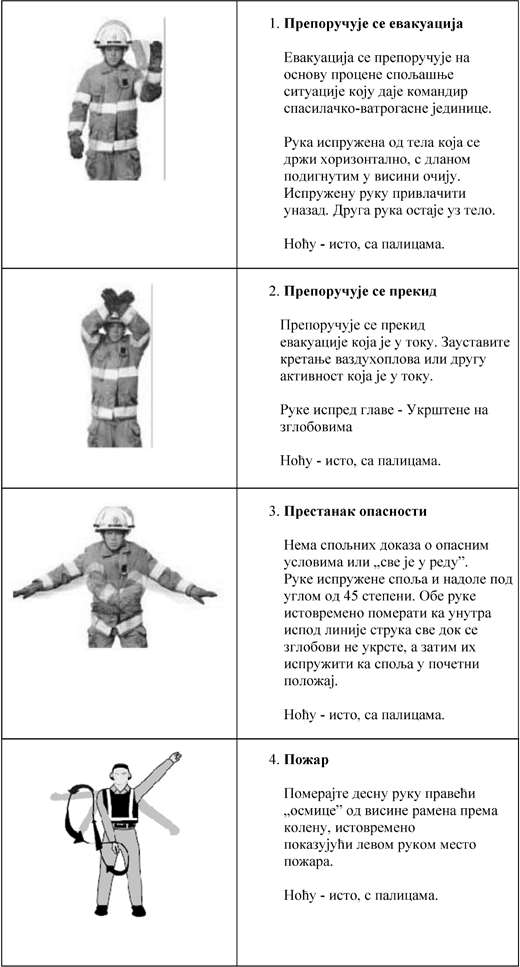
* + 1. Ове сигнале употребљава пилот у пилотској кабини по- моћу руку које морају да буду јасно видљиве сигналисти/паркеру и, по потреби, осветљене да би их сигналиста/паркер могао лакше уочити.



## Технички/помоћни комуникациони сигнали

* + 1. Сигнализирање руком се користи само када за техничке/ помоћне комуникационе сигнале вербална комуникација није могућа.
    2. Сигналисти/паркери морају да добију потврду од ле- тачке посаде за техничке/помоћне комуникационе сигнале.

1. СТАНДАРДНИ СИГНАЛИ РУКОМ ЗА СЛУЧАЈ ОПА- СНОСТИ
   1. Следећи сигнали руком су одређени као минимум који се захтева за комуникацију у случају опасности између *ARFF* коман- дира спасилачко-ватрогасне јединице/*ARFF* ватрогасаца и посаде у пилотској кабини и/или кабинске посаде ваздухоплова у опасности. *ARFF* сигнале рукама за случај опасности треба давати са леве стра- не ваздухоплова, гледајући са места посаде у пилотској кабини.



*Додатак 2*

## Слободни балони без посаде

1. **КЛАСИФИКАЦИЈА СЛОБОДНИХ БАЛОНА БЕЗ ПО- САДЕ**
   1. **Слободни балони без посаде се класификују као (ви- дети слику** АР2-1**):**

(а) *лаки:* слободни балон без посаде који превози корисни те- рет од једног или више пакета укупне масе мање од 4 *kg*, осим ако је квалификован као тешки балон у складу са тач. (ц)(2), (3) или (4); или

(б) *средњи:* слободни балон без посаде који превози корисни терет од два или више пакета укупне масе 4 *kg* или више, али мање од 6 *kg*, осим ако је квалификован као тешки балон у складу са тач. (ц)(2), (3) или 4) доле; или

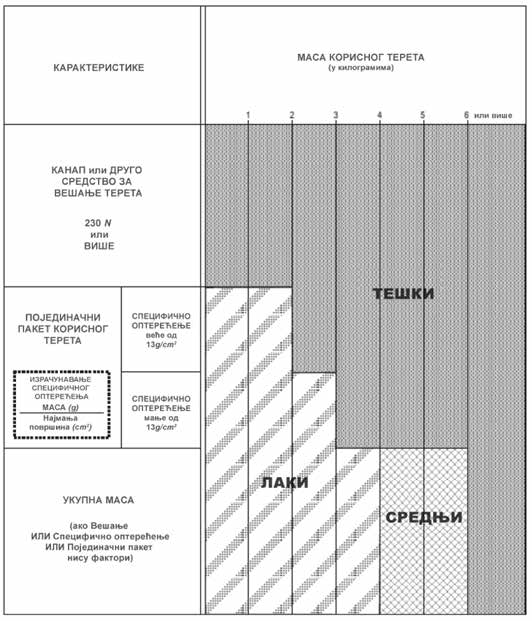
(ц) *тешки:* слободни балон без посаде који превози корисни терет који:

* + - 1. има укупну масу 6 *kg* или више; или
      2. укључује пакет од 3 *kg* или више; или
      3. укључује пакет од 2 *kg* или више, специфичног оптереће- ња од 13 *g* по квадратном центиметру, што се одређује дељењем укупне масе корисног терета изражене у грамима са најмањом по- вршином израженом у квадратним центиметрима; или
      4. употребљава канап или неко друго средство за вешање ко- рисног терета, који захтева деловање силе од 230 *N* или веће да би се окачени корисни терет одвојио од балона.

## ОПШТА ОПЕРАТИВНА ПРАВИЛА

* 1. Слободни балон без посаде не сме да лети без одобрења државе из које је пуштен.
  2. Осим лаког балона који се користи искључиво у мете- оролошке сврхе и који лети на начин који је прописао надлежни орган, слободни балон без посаде не сме да лети изнад територије друге државе без одобрења те дотичне државе.
  3. Одобрење из тачке 2.2 се мора прибавити пре пуштања балона ако се приликом планирања лета оправдано очекује да би балон могао да уђе у ваздушни простор изнад територије друге државе. Такво одобрење се може добити за серију летова балона или за одређену врсту уобичајеног лета, нпр. летови балона за ат- мосферска истраживања.
  4. Слободни балон без посаде мора да лети у складу са условима које је одредила држава регистрације и држава (државе) за коју се очекује да ће се прелетети.
  5. Слободни балон без посаде не сме да лети на такав начин да удар балона или његовог дела, укључујући корисни терет, у по- вршину земље, створи опасност за лица или имовину.
  6. Тешки слободни балон без посаде не сме да лети изнад отвореног мора без претходне координације са *ANSP(s)*.

*Слика АР2-1*



## ОПЕРАТИВНА ОГРАНИЧЕЊА И ПОТРЕБНА ОПРЕ- МЉЕНОСТ

* 1. Тешки слободни балон без посаде не сме да лети без одо- брења *ANSP(s)* на било којој висини или кроз било коју висину испод 18.000 *m* (60.000 *ft*) висине по притиску на којој:

(а) постоје облаци или појаве које смањују видљивост, а пре- кривају више од четири осмине неба; или

(б) хоризонтална видљивост је мања од 8 *km*.

* 1. Тешки или средњи слободни балон без посаде се не сме пустити на начин који би проузроковао да лети ниже од 300 *m* (1.000 *ft*) изнад густо насељених подручја градова или насеља или скупова лица на отвореном који нису повезани са летом.
  2. Тешки слободни балон без посаде не сме да лети:

(а) ако није опремљен са најмање два уређаја или система за одбацивање терета у лету, аутоматска или теледиригована, који раде независно један од другог;

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

(ц) ако купола балона није опремљена радарским рефлектив- ним уређајем (уређајима) или радарским рефлективним материја- лом који ствара ехо земаљском радару који ради на фреквенцији у опсегу од 200 *МHz* до 2.700 *МHz*, и/или балон није опремљен неким другим уређајем који оператеру омогућава непрекидно пра- ћење изван домета земаљског радара.

* 1. Тешки слободни балон без посаде не сме да лети у сле- дећим условима:

(а) у подручју у којем се употребљава земаљска *SSR* опрема, осим ако је опремљен транспондером секундарног надзорног ра- дара који има могућност извештавања о висини по притиску, који непрекидно ради на додељеном коду или кога по потреби може укључити станица за праћење; или

(б) у подручју у којем се употребљава земаљска *АDS-B* опре- ма, осим ако је опремљен *АDS-B* предајником који има могућност извештавања о висини по притиску, који непрекидно ради или кога по потреби може укључити станица за праћење.

* 1. Слободни балон без посаде, који је опремљен aнтеном за праћење за чији прелом у било којој тачки је потребна сила већа од 230 *N*, не сме да лети, осим ако антена има обојене заставице или траке причвршћене у размацима од највише 15 *m*.
  2. Ноћу, или у било ком другом периоду који пропише на- длежни орган, тешки слободни балон без посаде не сме да лети испод 18.000 *m* (60.000 *ft*) висине по притиску, осим ако су балон, његови додаци и корисни терет осветљени, без обзира да ли се они током лета одвајају или не.
  3. Тешки слободни балон без посаде који има подвешени уре- ђај (осим отвореног падобрана врло упадљиве боје) дужи од 15 *m*, не сме да лети ноћу испод 18.000 *m* (60.000 *ft*) висине по притиску, осим ако је подвешени уређај означен наизменичним тракама врло упадљивих боја или ако има причвршћене обојене заставице.

## ПРЕКИД ЛЕТА

* 1. Оператер тешког слободног балона без посаде мора да активира одговарајуће уређаје за прекид лета који се захтевају у тач. 3.3(а) и (б):

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

(б) ако због квара или из неког другог разлога наставак лета представља опасност за ваздушни саобраћај или за лица или имо- вину на земљи; или

(ц) пре неовлашћеног уласка у ваздушни простор изнад тери- торије друге државе.

## ПРИЈАВА ЛЕТА

* 1. **Пријава пре полетања**
     1. Прва пријава планираног лета слободног балона без посаде, средње или тешке категорије, се подноси одговарајућој јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, најкасније се- дам дана пре дана намераваног лета.
     2. Пријава планираног лета укључује следеће информаци- је, које може захтевати одговарајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају:

(а) идентификацију лета балона или назив пројекта; (б) класификацију и опис балона;

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

(д) име и телефонски број оператера; (е) место пуштања балона;

(ф) предвиђено време пуштања (или време почетка и завр- шетка вишеструких пуштања);

(г) број балона који се пуштају и предвиђени временски ин- тервал између пуштања (ако се ради о вишеструким пуштањима);

(х) очекивани правац пењања;

(и) ниво (нивое) крстарења (висина по притиску);

(ј) предвиђено време трајање лета до проласка 18.000 *m* (60.000 *ft*) висине по притиску или до постизања нивоа крстаре- ња ако је тај ниво на или испод 18.000 *m* (60.000 *ft*), заједно са предвиђеном позицијом. Ако се операција састоји од серије пу- штања, то време мора да укључи и предвиђено време када ће први и последњи балон у серији достићи одговарајући ниво (нпр. 122136*Z*-130330*Z*);

(к) предвиђени датум и време прекида лета, као и планирано место слетања. У случају балона који обављају дуготрајне лето- ве, због чега се датум и време прекида лета и место слетања не могу прецизно предвидети, употребљава се израз „дуго трајање”. Ако се предвиђа више од једног места слетања, мора да се наве- де свако место заједно са одговарајућим предвиђеним временом слетања. Ако постоји серија узастопних слетања, мора се укљу- чити предвиђено време првог и последњег слетања у серији (нпр. 070330*Z*-072300*Z*).

* + 1. Свака промена информација пре пуштања, пријављена у складу са тачком 5.1.2, мора да се проследи дотичној *ATS* једи- ници најкасније шест сати пре предвиђеног времена пуштања или, у случају соларних или свемирских поремећаја са критичним еле- ментом времена, најкасније 30 минута пре предвиђеног времена почетка лета.

## Пријава пуштања

* + 1. Одмах након пуштања средњег или тешког слободног балона без посаде, оператер балона мора да пријави одговарајућој јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају следеће:

(а) идентификацију лета балона; (б) место пуштања;

(ц) стварно време пуштања;

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

(е) све промене информација претходно пријављених у скла- ду са тачком 5.1.2(г) и (х).

## Пријава отказивања

* + 1. Одмах по сазнању да је планирани лет средњег или тешког слободног балона без посаде који је претходно пријављен у складу са ставом 5.1 отказан, оператер је дужан да то пријави одговарајућој јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

## БЕЛЕЖЕЊЕ ПОЗИЦИЈЕ И ИЗВЕШТАВАЊЕ

* 1. Оператер тешког слободног балона без посаде који лети на или испод 18.000 *m* (60.000 *ft*) висине по притиску мора да прати путању лета балона и да прослеђује извештаје о позицији балона на захтев пружаоца услуга у ваздушном саобраћају. Осим ако пружаоци услуга у ваздушном саобраћају захтевају извештаје о позицији балона у краћим интервалима, оператер бележи пози- цију свака два сата.
  2. Оператер тешког слободног балона без посаде који лети изнад 18.000 *m* (60.000 *ft*) висине по притиску мора да прати на- предовање лета балона и да прослеђује извештаје о позицији ба- лона на захтев пружаоца услуга у ваздушном саобраћају. Осим ако пружаоци услуга у ваздушном саобраћају захтевају извештаје о позицији балона у краћим интервалима, оператер бележи позици- ју свака 24 сата.
  3. Ако позиција не може да се забележи у складу са тач. 6.1 и 6.2, оператер мора да о томе одмах обавести одговарајућу једи- ницу пружаоца услуга у ваздушном саобраћају. Ово обавештење мора да садржи последњу забележену позицију. Када се праћење балона поново успостави, о томе се одмах обавештава одговарају- ћа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.
  4. Један сат пре почетка планираног снижавања тешког слободног балона без посаде, оператер мора да проследи одговарајућој

*ATS* јединици следеће информације о балону: (а) тренутну географску позицију;

(б) тренутну висину (висину по притиску);

(ц) предвиђено време проласка 18.000 *m* (60.000 *ft*) висине по притиску, ако је примењиво; (д) предвиђено време и место слетања на земљу.

* 1. Оператер тешког или средњег слободног балона без посаде мора да обавести одговарајућу јединицу пружаоца услуга у вазду- шном саобраћају када је лет завршен.

*Додатак 3*

## Табела нивоа крстарења

1.1 Нивои крстарења које треба узети у обзир су следећи:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ЛИНИЈА ПУТА (\*) | | | | | | | | | | | |
| Oд 000 степени дo 179 степени | | | | | | Од 180 степени дo 359 степени | | | | | |
| *IFR* лeтoви | | | *VFR* лeтoви | | | *IFR* лeтoви | | | *VFR* лeтoви | | |
| Ниво | | | Ниво | | | Ниво | | | Ниво | | |
| *FL* | Стопе | Метри | *FL* | Стопе | Метри | *FL* | Стопе | Метри | *FL* | Стопе | Метри |
| 010  030  050  070  090  110  130  150  170  190  210  230  250  270  290  310  330  350  370  390  410  450  490  итд. | 1000  3000  5000  7000  9000  11000  13000  15000  17000  19000  21000  23000  25000  27000  29000  31000  33000  35000  37000  39000  41000  45000  49000  итд. | 300  900  1500  2150  2750  3350  3950  4550  5200  5800  6400  7000  7600  8250  8850  9450  10050  10650  11300  11900  12500  13700  14950  итд. итд. | - 035  055  075  095  115  135  155  175  195  215  235  255  275 | - 3500  5500  7500  9500  11500  13500  15500  17500  19500  21500  23500  25500  27500 | - 1050  1700  2300  2900  3500  4100  4700  5350  5950  6550  7150  7750  8400 | 020  040  060  080  100  120  140  160  180  200  220  240  260  280  300  320  340  360  380  400  430  470  510  итд. | 2000  4000  6000  8000  10000  12000  14000  16000  18000  20000  22000  24000  26000  28000  30000  32000  34000  36000  38000  40000  43000  47000  51000  итд. | 600  1200  1850  2450  3050  3650  4250  4900  5500  6100  6700  7300  7900  8550  9150  9750  10350  10950  11600  12200  13100  14350  15550  итд. | - 045  065  085  105  125  145  165  185  205  225  245  265  285 | - 4500  6500  8500  10500  12500  14500  16500  18500  20500  22500  24500  26500  28500 | - 1350  2000  2600  3200  3800  4400  5050  5650  6250  6850  7450  8100  8700 |
| (\*) Магнетна линија пута или, у поларним подручјима изнад 70 степени географске ширине и унутар проширења тих подручја која могу да пропишу надлежни органи, путање на координатној мрежи одређене мрежом линија паралелних с нултим меридијаном и приказаних на поларној стереографској карти, на којој се правац према Северном полу користи као север координатне мреже. | | | | | | | | | | | |

*Додатак 4*

## *ATS* класе ваздушног простора – услуге које се пружају и захтеви за лет (односи се на SERA.6001 и SERA.5025(б))

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Класа | Врста лета | Обезбеђено раздвајање | Услуга која се пружа | Ограничење брзине (\*) | Могућност радио-комуникације | Стална двосмерна говорна комуникација ваздух-земља | Подлеже *ATC*  одобрењу |
| А | само *IFR* | Свих ваздухоплова | Услуга контроле летења | Непримењиво | Да | Да | Да |
| B | *IFR* | Свих ваздухоплова | Услуга контроле летења | Непримењиво | Да | Да | Да |
| *VFR* | Свих ваздухоплова | Услуга контроле летења | Непримењиво | Да | Да | Да |
| C | *IFR* | *IFR* од *IFR IFR* од *VFR* | Услуга контроле летења | Непримењиво | Да | Да | Да |
| *VFR* | *VFR* од *IFR* | 1. Услуга контроле летења за раздвајање од *IFR*; 2. Услуга контроле летења,   *VFR/VFR* информаци-је о саобраћају (и, на захтев, савет за избегавање саобраћаја) | 250 *kts IAS* испод  3.050 *m*  (10.000 *ft*) *AMSL* | Да | Да | Да |
| D | *IFR* | *IFR* од *IFR* | Услуга контроле летења, информаци-је о саобраћа- ју о *VFR* летовима (и, на захтев, савет за избегавање саобраћаја) | 250 *kts IAS* испод  3.050 *m*  (10.000 *ft*) *AMSL* | Да | Да | Да |
| *VFR* | *Nil* | Услуга контроле летења, *IFR/ VFR* и *VFR/VFR* информа- ци-је о саобраћају (и, на захтев, савет за избегавање  саобраћаја) | 250 *kts IAS* испод  3.050 *m*  (10.000 *ft*) *AMSL* | Да | Да | Да |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Класа | Врста лета | Обезбеђено раздвајање | Услуга која се пружа | Ограничење брзине (\*) | Могућност радио-комуникације | Стална двосмерна говорна комуникација ваздух-земља | Подлеже *ATC*  одобрењу |
| E | *IFR* | *IFR* од *IFR* | Услуга контроле летења и докле год је могуће, инфор- мације о саобраћају о *VFR* летовима | 250 *kts IAS* испод  3.050 *m*  (10.000 *ft*) *AMSL* | Да | Да | Да |
| *VFR* | *Nil* | Информације о саобраћају, докле год је могуће | 250 *kts IAS* испод  3.050 *m*  (10.000 *ft*) *AMSL* | Не (\*\*) | Не (\*\*) | Не |
| F | *IFR* | *IFR* од *IFR* докле год је могуће | Саветодавна услуга у ва- здушном саобраћају; услуга информисања ваздухоплова у лету на захтев | 250 *kts IAS* испод  3.050 *m*  (10.000 *ft*) *AMSL* | Да (\*\*\*) | Не (\*\*\*) | Не |
| *VFR* | *Nil* | Услуга информисања вазду- хоплова у лету на захтев | 250 *kts IAS* испод  3.050 *m*  (10.000 *ft*) *AMSL* | Не (\*\*) | Не (\*\*) | Не |
| G | *IFR* | *Nil* | Услуга информисања вазду- хоплова у лету на захтев | 250 *kts IAS* испод  3.050 *m*  (10.000 *ft*) *AMSL* | Да (\*\*) | Не (\*\*) | Не |
| *VFR* | *Nil* | Услуга информисања вазду- хоплова у лету на захтев | 250 *kts IAS* испод  3.050 *m*  (10.000 *ft*) *AMSL* | Не (\*\*) | Не (\*\*) | Не |
| (\*) Ако је прелазна апсолутна висина испод 3.050 *m* (10.000 *ft*) *AMSL*, треба употребити *FL 100* уместо 10.000 *ft*.  Надлежни орган може, такође, да изузме типове ваздухоплова који из техничких или безбедносних разлога не могу да одржавају ову брзину.  (\*\*) Пилоти морају да одржавају сталну говорну комуникацију ваздух-земља и, по потреби, успоставе двосмерну комуникацију на одговарајућем комуникационом каналу у *RMZ*.  (\*\*\*) Говорна комуникација ваздух-земља је обавезна за летове којима се пружа саветодавна услуга. Пилоти морају да одржавају сталну говорну комуникацију ваздух –зе- мља и, по потреби, успоставе двосмерну комуникацију на одговарајућем комуникационом каналу у *RMZ*. | | | | | | | |

*Додатак 5*

## Техничке спецификације везане за осматрања из ваздухоплова и извештаје говорном комуникацијом А. ИНСТРУКЦИЈЕ ЗА ИЗВЕШТАВАЊЕ

**МОДЕЛ *AIREP SPECIAL***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ITEM | PARAMETER | TRANSMIT IN TELEPHONY as appropriate |
| - | Message-type designator  – special air-report | [AIREP] SPECIAL |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Section 1 | 1 | Aircraft identification | (aircraft identification) |
| 2 | Position | POSITION (latitude and longitude) OVER (significant point)  ABEAM (significant point) (significant point) (bearing) (distance) |
| 3 | Time | (time) |
| 4 | Level | FLIGHT LEVEL (number) or (number) METRES or FEET  CLIMBING TO FLIGHT LEVEL (number) or (number) METRES or FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL (number) or (number) METRES or FEET |
| 5 | Next position and estimated time over | (position) (time) |
| 6 | Ensuing significant point | (position) NEXT |
| Section 2 | 7 | Estimated time of arrival | (aerodrome) (time) |
| 8 | Endurance | ENDURANCE (hours and minutes) |
| Section 3 | 9 | Phenomenon encountered or observed prompting a special air-report:  – Moderate turbulence  – Severe turbulence  – Moderate icing  – Severe icing  – Severe mountain wave – Thunderstorms without hail  – Thunderstorms with hail  – Heavy dust/sandstorm  – Volcanic ash cloud  – Pre-eruption volcanic activity or volcanic eruption | TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE  ICING SEVERE MOUNTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL  DUSTSTORM or SANSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD  PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION |

## САДРЖАЈ ИЗВЕШТАЈА ИЗ ВАЗДУХА

* 1. **Извештаји о позицији и специјални извештаји из ва- здуха**
     1. Одељак 1 модела утврђеног у тачки А обавезан је за извештаје о позицији и специјалне извештаје из ваздуха, иако се његове тач. 5. и 6. могу изоставити. Одељак 2 се мора додати, у потпуности или делимично, само ако то захтева оператер или ње- гов овлашћени представник или ако вођа ваздухоплова сматра да је то потребно. Одељак 3 мора да буде укључен у специјалне изве- штаје из ваздуха.
     2. Разлог за издавање специјалног извештаја из ваздуха бира се из листе наведене у тачки SERA.12005(а).
     3. У случају специјалног извештаја из ваздуха који садр- жи податке о вулканској активности, извештај након лета се мора саставити употребом обрасца извештаја о вулканској активности (модел *VAR*) утврђеног у тачки Б. Сви опажени елементи морају да се забележе и наведу на одговарајућим местима на обрасцу мо- дела *VAR*.
     4. Специјални извештаји из ваздуха морају да се издају што је пре могуће након опажања појаве која захтева састављање специјалног извештаја из ваздуха.

## ДЕТАЉНЕ ИНСТРУКЦИЈЕ ЗА ИЗВЕШТАВАЊЕ

* 1. Тачке извештаја из ваздуха морају да се наведу редом ко- јим су наведене у моделу обрасца *AIREP SPECIAL.*

– ОЗНАКА ВРСТЕ ПОРУКЕ. За специјални извештај из ва- здуха навести „*SPECIAL*”.

## Одељак 1

**Тачка 1** – ИДЕНТИФИКАЦИЈА ВАЗДУХОПЛОВА. Навести

радио-телефонски позивни знак ваздухоплова како је утврђено у тачки SERA.14050.

**Тачка 2** – ПОЗИЦИЈА. Навести позицију као географску ши- рину (степени у облику две цифре или степени и минуте у облику четири цифре, након чега следи „*North*” или „*South*”) и географску дужину (степени у облику 3 цифре или степени и минуте у облику пет цифара, након чега следи „*East*” или „*West*”) или као значајну тачку идентификовану кодираном ознаком (од два до пет знакова) или као значајну тачку након које следи магнетни смер (три ци- фре) и удаљеност у наутичким миљама од те тачке. Ако је примен- љиво, пре значајне тачке навести „*ABEAM*”.

**Тачка 3** – ВРЕМЕ. Навести време у сатима и минутима *UTC* (четири цифре), осим ако је навођење времена у минутима након пуног сата (две цифре) прописано на основу регионалних споразу- ма о ваздушној пловидби. Време у извештају мора да буде стварно време ваздухоплова на позицији, а не време почетка преноса из- вештаја. Ако се издаје специјалан извештај из ваздуха, време увек мора да се наведе у сатима и минутима *UTC*.

**Тачка 4** – НИВО ЛЕТА ИЛИ АПСОЛУТНА ВИСИНА. Ако

је висиномер подешен на стандардни притисак, ниво лета у изве- штају навести са три цифре. Ако је висиномер подешен на *QNH*, апсолутну висину у извештају навести у метрима, након чега се додаје „*METRES*” или у стопама, након чега се додаје „*FEET*”. Навести „*CLIMBING*” (и затим ниво лета) приликом пењања или

„*DESCENDING*” (и затим ниво лета) приликом снижавања на нови ниво лета након проласка значајне тачке.

**Тачка 5** – СЛЕДЕЋА ПОЗИЦИЈА И ПРЕДВИЂЕНО ВРЕМЕ

НА ТОЈ ПОЗИЦИЈИ. Навести следећу тачку јављања и предвиђено време на тој тачки јављања или навести предвиђену позицију која ће бити достигнута један сат касније, у складу са важећим поступ- цима извештавања. Користити конвенције о подацима за позицију наведеним у тачки 2. Навести предвиђено време на тој позицији. Навести време у сатима и минутима *UTC* (четири цифре), осим ако је навођење времена у минутима након пуног сата (две цифре) про- писано регионалним споразумима о ваздушној пловидби.

**Тачка 6** – СЛЕДЕЋА ЗНАЧАЈНА ТАЧКА. После тачке „сле- дећа позиција и предвиђено време на тој позицији” навести следе- ћу значајну тачку.

## Одељак 2

**Тачка 7** – ПРЕДВИЂЕНО ВРЕМЕ ДОЛАСКА. Навести назив аеродрома првог намераваног слетања, а затим предвиђено време доласка на тај аеродром у сатима и минутима *UTC* (четири цифре). **Тачка 8 –** РАСПОЛОЖИВА КОЛИЧИНА ГОРИВА. Навести

„*ENDURANCE*” и затим најдуже могуће трајање лета са располо- живом количином горива у сатима и минутима (четири цифре).

## Одељак 3

**Тачка 9** – ПОЈАВА КОЈА ЗАХТЕВА СПЕЦИЈАЛНИ ИЗВЕ- ШТАЈ ИЗ ВАЗДУХА.

Наводи се једна од следећих појава на коју се наишло или је осмотрена:

– умерена турбуленција као „*TURBULENCE MODERATE*”, и

– јака турбуленција као „*TURBULENCE SEVERE*”. Примењују се следеће спецификације:

– Умерена – услови у којима су могуће умерене промене по- ложаја и/или висине ваздухоплова, али ваздухоплов остаје све вре- ме под контролом. Уобичајене су мале промене брзине. Промене очитавања на акцелерометру од 0,5 *g* до 1,0 *g* у тежишту ваздухо- плова. Отежано ходање. Особе које седе осећају отпор сигурно- сних појасева. Слободни предмети се крећу.

– Јака – услови у којима се догађају нагле промене положаја и/или висине ваздухоплова; ваздухоплов може да буде изван кон- троле у краћим периодима. Уобичајене су велике промене брзине. Промене очитавања на акцелерометру веће од 1,0 *g* у тежишту ва- здухоплова. Особе које седе врше велики притисак на сигурносне појасеве. Слободни предмети падају и лете уоколо.

– умерено залеђивање као „*ICING MODERATE*”, јако залеђи- вање као „*ICING SEVERE*”;

Примењују се следеће спецификације:

– Умерено – услови у којима је промена курса и/или апсолут- не висине пожељна.

– Јако – услови у којима је хитна промена курса и/или висине кључна.

– Јаки планински таласи као „*MOUNTAIN WAVE SEVERE*”; Примењује се следећа спецификација:

– Јаки – услови у којима је брзина пратеће силазне струје ва- здуха 3,0 *m/s* (600 *ft/min*) или више и/или је присутна јака турбу- ленција.

– Oлуја са грмљавином без града као „*THUNDERSTORM*”, олуја са градом као „*THUNDERSTORM WITH HAIL*”;

Примењује се следећа спецификација:

Извештава се само о олујама са грмљавином које:

– су сакривене услед замућености, или

– су замаскиране унутар облачности, или

– су широко распрострањене, или

– формирају линију нестабилности.

– Јака прашинска олуја или јака пешчана олуја као

„*DUSTSTORM HEAVY*”, односно „*SANDSTORM HEAVY*”;

– Облак вулканског пепела као „*VOLCANIC ASH CLOUD*”;

– Вулканска активност пре ерупције или вулканска ерупција као „*PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY*”, односно „*VOLCANIC ERUPTION*”;

Примењује се следећа спецификација:

„Вулканска активност пре ерупције” у овом контексту зна- чи неуобичајена и/или све јача вулканска активност која може да претходи вулканској ерупцији.

* 1. Информације забележене на обрасцу извештаја о вул- канској активности (модел *VAR*) нису за пренос путем *RTF*, али их оператер или члан летачке посаде морају приликом доласка на аеродром без одлагања доставити аеродромској метеоролошкој служби. Ако таква служба није лако доступна, попуњен образац се доставља у складу са локалним споразумима закљученим између *МЕТ* и *ATS* пружалаца и оператера ваздухоплова.

1. **ПРОСЛЕЂИВАЊЕ МЕТЕОРОЛОШКИХ ИНФОРМА- ЦИЈА ПРИМЉЕНИХ ПУТЕМ ГОВОРНИХ КОМУНИКАЦИЈА** Када приме специјалне извештаје из ваздуха *ATS* јединице морају да проследе те извештаје из ваздуха без одлагања одгова- рајућем бироу за метеоролошко бдење (*MWO*). Како би се обезбе- дило прикупљање специјалних извештаја из ваздуха у земаљске аутоматизоване системе, елементи таквих извештаја морају да се преносе коришћењем доленаведених конвенција о подацима и по

прописаном редоследу.

– ПРИМАЛАЦ. Забележити позвану станицу и, по потреби, проследити.

– ОЗНАКА ВРСТЕ ПОРУКЕ. За специјални извештај из ва- здуха забележити „*ARS*”.

– ИДЕНТИФИКАЦИЈА ВАЗДУХОПЛОВА. Забележити

идентификацију ваздухоплова коришћењем конвенције о пода- цима наведеном у тачки 7 плана лета, без размака између ознаке оператера и регистрације ваздухоплова или идентификације лета, ако се наводи.

## Одељак 1

**Тачка 0** – ПОЗИЦИЈА. Забележити позицију као географ- ску ширину (степени у облику две цифре или степени и минуте у облику четири цифре, након чега следи без размака *N* или *S*) и географску дужину (степени у облику три цифре или степени и минуте у облику пет цифара, након чега следи без размака *Е* или

*W*) или као значајну тачку идентификовану кодираном ознаком (од два до пет знакова) или као значајну тачку након које следи магнетни смер (три цифре) и удаљеност у наутичким миљама (три цифре) од те тачке. Ако је примењиво, пре значајне тачке навести

„*ABEAM*”.

**Тачка 1** – ВРЕМЕ. Забележити време у сатима и минутима

*UTC* (4 цифре).

**Тачка 2 –** НИВО ЛЕТА ИЛИ АПСОЛУТНА ВИСИНА. Када

се извештава о нивоу лета забележити „*F*” и иза тога три цифре (нпр. „*F*310”). Када се извештава о висини забележити је у метри- ма и додати „*М*”, или у стопама и додати „*FT*”. Забележити „*ASC*” (ниво) приликом пењања или „*DES*” (ниво) приликом снижавања.

## Одељак 2

**Тачка 9** – ПОЈАВА КОЈА ЗАХТЕВА СПЕЦИЈАЛНИ ИЗВЕШТАЈ ИЗ ВАЗДУХА. Забележити пријављену појаву као што следи:

– умерену турбуленцију као „*TURB MOD*”;

– јаку турбуленцију као „*TURB SEV*”;

– умерено залеђивање као „*ICE MOD*”;

– јако залеђивање као „*ICE SEV*”;

– јаки планински таласи као „*MTW SEV*”;

– олују са грмљавином без града као „*TS*”;

– олују са грмљавином и градом као „*TSGR*”;

– јаку прашинску олују или јаку пешчану олују као „*HVY SS*”;

– облак вулканског пепела као „*VA CLD*”;

– вулканску активност пре ерупције или вулканску ерупцију као „*VA*”;

– град као „*GR*”;

– облаке кумулонимбуса као „*CB*”.

ВРЕМЕ ПРЕНОСА. Забележити само ако се преноси Одељак 3.

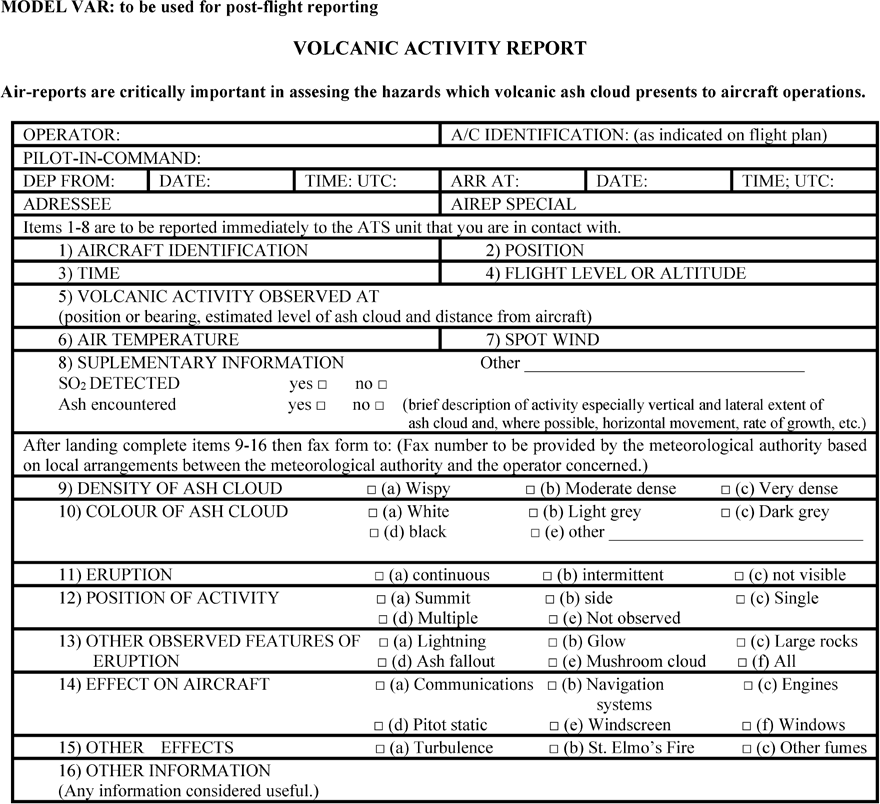
## ПОСЕБНЕ ОДРЕДБЕ КОЈЕ СЕ ОДНОСЕ НА ИЗВЕШТАВАЊЕ О СМИЦАЊУ ВЕТРА И ВУЛКАНСКОМ ПЕПЕЛУ

* 1. **Извештавање о смицању ветра**
     1. У извештај о осматрањима из ваздухоплова о смицању ветра током фаза пењања и прилаза се мора унети тип ваздухоплова.
     2. Ако су услови смицања ветра у фазама пењања и прилаза ваздухоплова пријављени или предвиђени, али се нису појавили, вођа ваздухоплова мора, што је пре могуће, о томе да обавести одговарајућу *ATS* јединицу, осим ако зна да је одговарајућу *ATS* јединицу о томе већ обавестио претходни ваздухоплов.

## Извештавање о вулканској активности након лета

* + 1. По доласку ваздухоплова на аеродром, оператер ваздухоплова или члан летачке посаде мора да попуњен извештај о вулкан- ској активности без одлагања достави аеродромској метеоролошкој служби или, ако таква служба није лако доступна члановима летачке посаде пристиглог ваздухоплова, са попуњеним обрасцем мора се поступити у складу са локалним споразумима закљученим између *МЕТ* и *ATS* пружалаца и оператера ваздухоплова.
    2. Попуњени извештај о вулканској активности који је примила аеродромска метеоролошка служба мора без одлагања да се проследи бироу за метеоролошко бдење који је одговоран за метеоролошко бдење за област информисања ваздухоплова у лету у којој је вулканска активност опажена.

## Б. ОБРАЗАЦ СПЕЦИЈАЛНОГ ИЗВЕШТАЈА ИЗ ВАЗДУХА О ВУЛКАНСКОЈ АКТИВНОСТИ (МОДЕЛ VAR)



**Прилог 2.**

**Допунски услови за примену Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012 у Републици Србији**

* + - 1. **Допунски услови за примену одредбе SERA.3120 Анек- са Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012**

Авион који је намењен за вучу ваздухоплова или других обје- ката може да вуче ваздухоплов или други објекат у аеро-запрези ако су испуњени услови прописани овим прописом и прописом којим се уређују дозволе, центри за обуку и здравствена способ- ност летачког особља.

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

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

## Допунски услови за примену одредбе SERA.3125 Анек- са Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Ако је на аеродрому успостављена аеродромска саобраћај- на зона (*АТZ*), искакање падобранаца у тој зони је дозвољено под условом да се обавља у време када је зона активна и по одобрењу оператера аеродрома.

Пре искакања падобранаца оператер аеродрома је дужан да координира висину горње границе аеродромскe саобраћајнe зоне (*АТZ*) са надлежном јединицом пружаоца услуга контроле летења. Искакање падобранаца изван аеродромске саобраћајне зоне (*АТZ*) је дозвољено ако подносилац захтева прибави од Директо- рата цивилног ваздухопловства Републике Србије одобрење за обављање те активности и ако је извршена алокација ваздушног простора у складу са Уредбом о управљању ваздушним простором

(„Службени гласник РС” број 86/19).

Захтев за издавање одобрења из става 3. овог члана се под- носи Директорату цивилног ваздухопловства Републике Србије најкасније 15 дана пре дана када се планира искакање падобра- наца и мора да садржи податке о подносиоцу захтева, податке о ваздухоплову (врста, тип/класа и ознака регистрације), аеродром полетања и слетања, координате терена за приземљење (изражене у *WGS-84* систему), датум и време искакања, као и надморску ви- сину која се планира за искакање падобранаца.

Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије из- даје одобрење за искакање падобранаца најдуже за три узастопна календарска дана.

## Допунски услови за примену одредбе SERA.3130 Анек- са Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Акробатско летење мора да се обавља у складу са правилима визуелног летења (*VFR*).

Акробатско летење не сме да се обавља изнад густо насеље- них подручја градова, насеља или изнад скупова лица на отворе- ном, као и на висини нижој од 450 *m* (1.500 *ft*) изнад терена, осим ако је Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије то одобрио у поступку издавања одобрења за одржавање ваздухо- пловне манифестације.

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

## Допунски услови за примену одредбе SERA.3135 Анек- са Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Групно летење је дозвољено само у визуелним метеороло- шким условима (*VMC*).

Ако класа ваздушног простора и правила по којима се лет обавља захтевају успостављање норми раздвајања између групе ваздухоплова и појединачног ваздухоплова, пружалац услуга кон- троле летења третира групу ваздухоплова као један ваздухоплов на позицији вође групе, без обзира на то у којој формацији вазду- хоплови лете.

## Допунски услов за примену одредбе SERA.4001 (а) Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Оператер аеродрома на коме је успостављена аеродромска саобраћајна зона (*АТZ*) подноси један план лета за све ваздухопло- ве који лете у тој зони, за све време док је та зона активна.

## Допунски услов за примену одредбе SERA.4001 (б) Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Поред случајева наведених у SERA.4001 (б), план лета се подноси и за лет који се у целости одвија у класи *G* ваздушног простора.

## Допунски услов за примену одредбе SERA.4001 (д) Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

За лет који се планира у ваздушном простору Републике Ср- бије план лета се подноси најкасније 30 минута пре поласка.

## Допунски услов за примену одредбе SERA.4010 Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Пружалац услуга у ваздушној пловидби може, уз претходну сагласност Директората цивилног ваздухопловства Републике Ср- бије, да утврди додатне услове за планирање летења ваздухоплова који лете по правилима визуелног летења и објави их у Интегриса- ном ваздухопловном информативном пакету.

## Допунски услов за примену одредбе SERA.4020 (а) Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Приликом доласка на аеродром на којем није успостављена *ATS* јединица вођа ваздухоплова је дужан да обавести о времену слетања надлежну *ATS* јединицу најкасније 30 минута по слетању.

## Допунски услов за примену одредбе SERA.5001 Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

У Табели *S5-1* правила у погледу видљивости у лету и мини- малне удаљености од облака у *VМC* означена фуснотом (\*\*\*) се примењују у Републици Србији.

## Допунски услови за примену одредбе SERA.5005 (ц) Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Обављање *VFR* летова ноћу је дозвољено под условима про- писаним у SERA.5005 (ц).

У планинским подручјима Републике Србије се не примењу- ју посебна правила која се тичу видљивости и минималне удаље- ности од облака изван оних које прописује Спроведбена уредба Комисије (ЕУ) бр. 923/2012.

## Допунски услов за примену одредбе SERA.5005 (д) Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Није дозвољено *VFR* летење изнад нивоа лета (*FL*) 200.

## Допунски услов за примену одредбе SERA.5005 (г)

**Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012**

(г) Осим ако је другачије наведено у одобрењу контроле лете- ња, *VFR* летови у крстарењу, када се обављају изнад 900 *m* (3.000 *ft*) изнад земље или воде, морају да се одвијају на нивоу крстарења који одговара смеру линије пута, као што је одређено у табели нивоа кр- старења у Додатку 3.

## Допунски услови за примену одредбе SERA.5005 (и) Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Ако утврди да је то неопходно, пружалац услуга у ваздушној пловидби може да утврди руте за планирање летења ваздухоплова који лете по правилима визуелног летења (*VFR* руте) и да их обја- ви у Интегрисаном ваздухопловном информативном пакету.

*VFR* руте могу имати дефинисану препоручену, минималну или максималну висину и/или курс и утврђују се тако да почињу и завршавају значајном тачком.

## Допунски услови за примену одредбе SERA.8025 (а) Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

*ATS* јединица може да ослободи посаду ваздухоплова обавезе давања извештаја о позицији.

Ако не постоје одређене тачке јављања, извештаји о позици- ји се достављају у интервалима које је одредила одговарајућа *ATS* јединица.

## Допунски услови за примену Секција 8, 9 и 10 Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Пружалац услуга у ваздушној пловидби је дужан да елек- тронски снима или на други начин забележи све податке о пруже- ним услугама.

Све аудио и видео записе, друге записе у електронској фор- ми, штампане и писане записе који се односе на податке о пруже- ним услугама, пружалац услуга у ваздушној пловидби је дужан да чува најмање 30 дана од дана када је услуга пружена.

Пружалац услуга у ваздушној пловидби је дужан да обезбеди тајност података о пруженим услугама, као и да записе из става 2. овог члана чува од оштећења и злоупотребе.

## Допунски услови за примену одредбе SERA.9001 Анек- са Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

*ATS* јединице не пружају услуге информисања ваздухоплова у лету у активним аеродромским саобраћајним зонама (*ATZ*).

На аеродрому на којем није успостављена *ATS* јединица, нити је одређен *AFIS* информатор, оператер аеродрома дужан је да одреди лице за координацију са надлежном јединицом пружаоца услуга контроле летења, које је одговорно за активирање и деакти- вирање аеродромске саобраћајне зоне (*ATZ*).

Лице задужено за координацију са надлежном јединицом пружаоца услуга контроле летења се одређује и на аеродрому на коме је успостављена *ATS* јединица, ако се летачке активности обављају ван радног времена *ATS* јединице.

Лице задужено за координацију са надлежном јединицом пружаоца услуга контроле летења преноси путем радио-везе пи- лотима ваздухоплова који лете у аеродромској саобраћајној зони (*ATZ*) информације о свим активностима од оперативног значаја у тој зони.

## Допунски услови за примену осталих одредаба Секци- је 9 Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Аеродромско информисање ваздухоплова у лету (*AFIS*) је део услуге информисања ваздухоплова у лету и састоји се у пружању доступних информација које се односе на стање аеродрома, ста- ње радио-навигационих средстава, метеоролошке услове, као и других расположивих информација које су корисне за безбедно и ефикасно одвијање летова у аеродромској саобраћајној зони (*ATZ*) када је та зона активна.

Аеродромско информисање ваздухоплова у лету (*AFIS*) се пружа на аеродромима на којима није успостављена *ATS* једини- ца, као и на аеродромима на којима је *ATS* јединица успостављена, али се део летачких активности обавља изван радног времена те јединице.

Приликом пружања *AFIS* услуге, метеоролошки и опера- тивни подаци у вези са радио-навигационим средствима и аеро- дромима се преносе по садржају и редоследу који је прописан међународним стандардима у зависности од фазе лета и могу се емитовати путем *VHF* комуникационих канала и/или путем ауто- матског емитовања терминалних информација (*АTIS*)*.*

Приликом пружања *AFIS* услуге користе се изрази стандард- не фразеологије на енглеском језику, а изузетно се могу користити изрази на српском језику, ако је тај језик разумљив странама који- ма се услуга пружа.

У погледу обима пружања *AFIS* услуге сходно се примењује одредба SERA.9005.

Услугу аеродромског информисања ваздухоплова у лету (*AFIS*) може да пружа правно лице које је испуњава услове у по- гледу оспособљености ангажованог особља, као и услове у погле- ду оперативне оспособљености и техничке опремљености за пру- жање *AFIS* услуге.

Пружалац *AFIS* услуге испуњава услове у погледу оспосо- бљености особља ако пружи доказ да је ангажовао најмање једно лице (*AFIS* информатор) које испуњава следеће услове:

1. поседује дозволу контролора летења (*ATCO*), дозволу про- фесионалног пилота авиона или хеликоптера (*CPL(A-H)*) или до- зволу транспортног пилота авиона или хеликоптера (*ATL(A-H)*), без обзира на рок важења овлашћења уписаних у те дозволе;
2. психо-физички је способан за обављање послова *AFIS* ин- форматора, што се доказује поседовањем важећег лекарског уве- рења класе 1, 2 или 3, или важеће возачке дозволе.

На аеродромима на којима је обезбеђено пружање услуге аеродромског информисања ваздухоплова у лету, *AFIS* информа- тор је одговоран за активирање и деактивирање аеродромске сао- браћајне зоне (*ATZ*).

Пружалац *AFIS* услуге испуњава услове у погледу оператив- не оспособљености ако лице које намерава да ангажује за обавља- ње послова *AFIS* информатора упозна са са оперативним процеду- рама, са упутствима за рад *AFIS* информатора, са аеродромским приручником, односно упутством за коришћење аеродрома, као и са другим одговарајућим документима неопходним за безбедно пружање *AFIS* услуге.

Пружалац *AFIS* услуге је дужан да изда одговарајућу потврду о оспособљености лицу које обавља посао *AFIS* информатора.

У погледу техничке опремљености пружалац *AFIS* услуге мора да обезбеди услове за несметан рад *AFIS* информатора, а нарочито:

1. да оперативно радно место *AFIS* информатора омогућава добру видљивост површина за кретање ваздухоплова, нарочито оба прага полетно-слетне стазе, као и простора око њих;
2. постојање исправне главне, као и резервне *VHF* радио-ста- нице за говорну комуникацију са ваздухопловима у простору на- длежности *AFIS* информатора;
3. техничке услове за електронско снимање говорне комуни- кације земља-ваздух у простору надлежности *AFIS* информатора;
4. техничке услове за говорну комуникацију земља –земља са одговарајућим *ATS* јединицама, спасилачко-координационим цен- тром, као и учесницима у трагању и спасавању, путем мреже опе- ратера мобилне или фиксне телефоније.

## Допунски услови за примену Секције 10 Анекса Спро- ведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

*ATS* jединица обавештава спасилачко-координациони центар одмах након што се ваздухоплов нађе у стању нужде у складу са следећим фазама:

1. фаза неизвесности (*INCERFA*);
2. фаза узбуне (*ALERFA*);
3. фаза опасности (*DETRESFA*).

Фаза неизвесности (*INCERFA*) наступа:

1. ако није успостављена комуникација са посадом ваздухо- плова у периоду од 30 минута од тренутка кад се очекивало успо- стављање комуникације или од времена првог неуспелог покушаја успостављања комуникације, у зависности од тога шта је наступи- ло раније; или
2. ако ваздухоплов није слетео 30 минута после предвиђеног времена доласка које је последње јављено или које је прорачуна- то од стране надлежне *ATS* јединице, у зависности од тога шта је наступило касније, осим у случајевима кад не постоји сумња у бе- збедност ваздухоплова и путника.

Фаза узбуне (*ALERFA*) наступа:

1. после фазе неизвесности, ако нису успели даљи покуша- ји успостављања комуникације са посадом ваздухоплова или ако нису успели сви покушаји да се добију информације о ваздухопло- ву из релевантних извора; или
2. ако ваздухоплов коме је одобрено слетање није слетео у року од пет минута од предвиђеног времена слетања, а комуника- ција са посадом ваздухоплова није обновљена; или
3. ако је примљена информација која указује да је оператив- на способност ваздухоплова умањена, али не у мери да је извесно принудно слетање, осим ако постоје докази који смањују сумњу да је угрожена безбедност ваздухоплова и путника; или
4. ако се зна или се верује да је ваздухоплов предмет радњи незаконитог ометања.

Фаза опасности (*DETRESFA*) наступа:

1. после фазе узбуне, ако нису успели даљи покушаји успо- стављања комуникације и ако нису успели свеобухватнији поку- шаји да се добију информације, што указује на вероватноћу да је ваздухоплов у нужди; или
2. ако се претпоставља да је гориво у ваздухоплову потроше- но или није довољно да ваздухоплов безбедно слети; или
3. ако је примљена информација која указује да је умањена оперативна способност ваздухоплова у мери да је извесно принуд- но слетање; или
4. ако је примљена информација или се верује да је ваздухо- плов покушао или покушава принудно да слети, осим ако се верује да ваздухоплов и путници нису озбиљно и непосредно угрожени и не захтевају неодложну помоћ.

## Допунски услов за примену одредбе SERA.11005 Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

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

## Допунски услови за примену одредбе SERA.14015 Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Изрази стандардне фразеологије на енглеском језику се користе у складу са међународним стандардима и међународном препору- ченом праксом из Анекса 10 (Део II) Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству и *ICAO* Документa *PANS-ATM* број 4444 (Поступци за пружање услуга у ваздушној пловидби – Управљање ваздушним саобраћајем).

Приликом пружања услуга контроле летења и информисања ваздухоплова у лету, поред израза на енглеском језику, користе се и изрази на српском језику, ако је тај језик разумљив странама које пружају услугу и странама којима се услуга пружа.

Основни изрази на српском језику који се употребљавају при пружању услуга контроле летења и информисања ваздухоплова у лету су дати у следећој табели:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Израз** | **Значење на енглеском језику** | **Значење** |
| потврдите | *acknowledge* | Потврдите да сте примили и разумели ову поруку |
| да | *affirm* | Да |
| одобрено | *approved* | Дозвола за тражени поступак одобрена |
| прекид | *break* | Овим означавам раздвајање делова поруке |
| прекид прекид | *break break* | Овим наглашавам раздвајање порука прослеђених различитим ваздухопловима у врло густом саобраћају |
| поништите | *cancel* | Поништите претходно додељено одобрење |
| проверите | *check* | Проверите систем или поступак |
| дозвољено | *cleared* | Одобрено наставити према одређеним условима |
| потврдите | *confirm* | Потврдите: (одобрење, инструкцију, радњу, информације) |
| кoнтактирајте | *contact* | Успоставите комуникацију с ... |
| тачно | *correct* | Тачно или Исправно |
| исправка | *correction* | Учињена је грешка у овом преносу (или назначеној поруци). Исправна верзија је… |
| занемарите | *disregard* | Занемарите |
| како ме чујете? | *how do you read?* | Како ме чујете? |
| понављам | *I say again* | Понављам још једном ради боље разумљивости или наглашавања |
| задржите | *maintain* | Наставите у складу са наведеним условима |
| слушајте | *monitor* | Слушајте на (фреквенцији) |
| не | *negative* | Не или Немате допуштење или То није тачно или Нисам у стању |
| готово | *over* | Мој пренос је завршен и очекујем ваш одговор |
| крај | *out* | Ова размена преноса је завршена и не очекујем одговор |
| поновите пријем | *read back* | Поновите целу или одређени део ове поруке тачно како је примљена |
| измена дозвољеног | *recleared* | Измењено је ваше последње одобрење и ово ново одобрење замењује претходно одобрење или његов део |
| jaвите | *report* | Јавите следећу информацију... |
| захтевам | *request* | Захтевам… или Желим да добијем |
| разумем | *roger* | Примио сам у потпуности ваш последњи пренос |
| поновите | *say again* | Поновите целу или следећи део ваше последње поруке |
| говорите спорије | *speak slower* | Смањите брзину вашег говора |
| чекајте | *standby* | Сачекајте, позваћу вас |
| не могу | *unable* | Не могу поступити према вашем захтеву, инструкцији или одобрењу |
| поступићу | *wilco* | *(скраћеница за „will comply”)*  Разумем вашу поруку и поступићу по њој |
| предаја два пута | *words twice* | (а) *Као захтев:* Комуникација је отежана. Молим реците двапут сваку реч или скуп речи  (б) *Као информација:* С обзиром на то да је комуникација отежана, свака реч или скуп речи у овој поруци биће изречена двапут |

## Допунски услови за примену одредбе SERA.14026 Анекса Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012

Значајне тачке које се не користе за потребе пружања услуге контроле летења, али се користе за потребе планирања летења, утврђује пружалац услуга у ваздушној пловидби и оне се означавају са четири слова енглеске абецеде и једноцифреним бројем и објављују у Инте- грисаном ваздухопловном информативном пакету.

У истој области информисања ваздухоплова у лету не могу да постоје две значајне тачке са истом ознаком.