

*"Službeni list SFRJ", br. 10/79, 4/83,
"Službeni list SRJ", br. 40/95, 68/2001*

Na osnovu člana 331. Zakona o vazdušnoj plovidbi ("Službeni list SFRJ", br. 23/78),
predsednik Saveznog komiteta za saobraćaj i veze donosi

P R A V I L N I K

O LETENJU VAZDUHOPLOVA

I OSNOVNE ODREDBE

Član 1.

Ovim pravilnikom utvrđuju se uslovi, način, pravila i postupci za letenje
vazduhoplova radi bezbedne vazdušne plovidbe.

Odredbe ovog pravilnika primenjuju se na:

- 1) domaće civilne vazduhoplove;
- 2) vazduhoplove organa unutrašnjih poslova i carinske vazduhoplove;
- 3) strane civilne i strane državne vazduhoplove kad lete u jugoslovenskom
vazdušnom prostoru.

Odredbe ovog pravilnika primenjuju se i na domaće državne vazduhoplove kad lete
po vazdušnim putevima, kao i u drugim slučajevima predviđenim Zakonom o
vazdušnoj plovidbi.

Član 2.

Letenje jugoslovenskih vazduhoplova iznad mora na kome ni jedna država nema
suverenitet (otvoreno more), vrši se po odredbama ovog pravilnika i međunarodnih
akata donesenih na osnovu Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovu
(Čikago, 1944) kojima se uređuje postupak za letenje vazduhoplova iznad otvorenog
mora, a koje obavezuju Socijalističku Federativnu Republiku Jugoslaviju.

Kad jugoslovenski vazduhoplov leti u vazdušnom prostoru koji je pod suverenitetom
druge države, pridržavaće se propisa o letenju i manevrisanju vazduhoplova koji se
primenjuju na području suvereniteta te države, a ako tih propisa nema pridržavaće
se odredaba ovog pravilnika.

Član 3.

Odredbe ovog pravilnika primenjuju nadležne službe kontrole letenja kad, u granicama svojih prava, dužnosti i odgovornosti, vrše kontrolu letenja i vođenja vazduhoplova u vazdušnom prostoru Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije (u daljem tekstu: jugoslovenski vazdušni prostor) i na vazdušnim putevima iznad Jadranskog mora, van teritorijalnih voda Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije.

Član 4.

U jugoslovenskom vazdušnom prostoru vazduhoplovi mogu leteti do 9.000 metara (5 nautičkih milja) udaljenosti od državne granice, osim ako se radi o vazduhoplovu u međunarodnom vazdušnom saobraćaju koji ima odobrenje za ulazak ili izlazak iz jugoslovenskog vazdušnog prostora.

Letenje vazduhoplova u pojasu iz stava 1. ovog člana može se vršiti na osnovu odobrenja za letenje u graničnom pojasu koje je izdao nadležni organ na osnovu Zakona o prelaženju državne granice i kretanju u graničnom pojasu.

Član 5.

Upravljanje vazduhoplovom pri kretanju na manevarskim površinama aerodroma, kao i pri poletanju, letenju i sletanju vrši se na način kojim se ne ugrožava bezbednost vazduhoplova, lica i stvari u vazduhoplovu.

Upravljanje vazduhoplovom vrši se na način koji ne ugrožava bezbedno sletanje drugih vazduhoplova, ne ometa druge učesnike u vazdušnoj plovidbi i ne ugrožava bezbednost lica i imovine na zemlji.

Član 6.

Poletanje i sletanje vazduhoplova na određeni aerodrom ne sme da se vrši ako nisu utvrđeni postupci za bezbedno poletanje i sletanje za taj aerodrom, čija se pravila objavljuju u Zborniku vazduhoplovnih podataka Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije (AIP) - (u daljem tekstu: Zbornik).

Član 7.

Letenje vazduhoplova u jugoslovenskom vazdušnom prostoru vrši se u vazdušnom prostoru oblasti, terminalnoj zoni, u aerodromskoj zoni i u vazdušnom prostoru slobodnog letenja (sloj slobodnog letenja).

Vazdušni prostor oblasti prostire se iznad terminalnih zona i aerodromskih zona i prostora slobodnog letenja, u visinu neograničeno.

Terminalna zona obuhvata vazdušni prostor oko jednog ili više aerodroma i prostire se od gornje granice aerodromske zone i prostora slobodnog letenja do visine propisane za tu terminalnu zonu.

Aerodromska zona obuhvata vazdušni prostor oko aerodroma do određene visine propisane za tu zonu.

Vazdušni prostor slobodnog letenja prostire se izvan aerodromske zone do visine 450 metara iznad terena.

Član 8.

Letenje u terminalnoj zoni i aerodromskoj zoni, kao i sletanja vazduhoplova na aerodrom, vrši se po odredbama ovog pravilnika i propisa kojima se utvrđuju način, postupci i drugi uslovi za bezbedno poletanje i sletanje vazduhoplova na određeni aerodrom, odnosno po odredbama opšteg akta nosioca prava raspolaganja aerodromom donesenim na osnovu odredbe člana 205. stav 2. Zakona o vazdušnoj plovidbi.

Član 9.

Vođa vazduhoplova koji leti iz jedne oblasti u drugu ili koji iz vazdušnog prostora oblasti ulazi u terminalnu zonu ili aerodromsku zonu i obratno, dužan je da uspostavi radio-vezu sa nadležnom službom kontrole letenja oblasti, odnosno zone u koju ulazi, da se odjavi kod nadležne službe kontrole letenja oblasti, odnosno zone iz koje izlazi, kao i da se pridržava odobrene visine, odnosno nivoa leta.

Član 10.

Ako na aerodromu nije organizovana služba kontrole letenja letenjem vazduhoplova rukovodi stručno lice (u daljem tekstu: rukovodilac letenja) saglasno opštem aktu nosioca prava raspolaganja aerodromom donesenim na osnovu odredbe člana 205. stav 2. Zakona o vazdušnoj plovidbi, koja odredi nosilac prava raspolaganja aerodromom.

Radi bezbednog odvijanja letenja, rukovodilac letenja neposredno saraduje sa najbližom službom kontrole letenja telefonskom, teleprinterskom ili radiofonskom vezom.

Član 11.

Let vazduhoplova, zavisno od meteoroloških i drugih uslova za letenje, vrši se po pravilima letenja pri spoljnoj vidljivosti (VFR) ili po pravilima instrumentalnog letenja (IFR).

Izbor pravila po kojima će se vršiti let u daljem tekstu: režim leta zavisi od: doba dana meteoroloških uslova, vrste, kategorije, namene i opreme i opreme vazduhoplova, klase i kategorije aerodroma i vazdušnog prostora u kome se leti, kao i od osposobljenosti posade vazduhoplova.

Režim leta mora biti unesen u plan leta vazduhoplova.

Pravila letenja pri spoljnoj vidljivosti (VFR) primenjuju se ako su ispunjeni uslovi meteorološke vidljivosti (VMC). Ako ti uslovi nisu ispunjeni, na letenje vazduhoplova primenjuju se pravila instrumentalnog letenja (IFR).

Član 12.

Radi jednoobraznog i brzog sporazumevanja, posada vazduhoplova i nadležna služba kontrole letenja upotrebljavaju utvrđene izraze i skraćenice na srpskohrvatskom ili engleskom jeziku, saglasno odredbi člana 230. Zakona o vazdušnoj plovidbi.

U javnom prevozu u vazdušnom saobraćaju, kao i pri letenju na vazdušnom putu, upotrebljavaju se skraćenice, termini i uobičajeni izrazi, na engleskom jeziku, koji su objavljeni u Zborniku.

Član 13.

Kad lete u jugoslovenskom vazdušnom prostoru svi vazduhoplovi, domaći i strani, uključujući i domaće vojne vazduhoplove koji lete na vazdušnom putu, koriste jednoobrazne znake sporazumevanja i to:

- 1) znake za opasnost, hitnost i predaju oporuke;
- 2) svetlosne znake upozorenja;
- 3) znake za aerodromski saobraćaj;
- 4) znake za parkiranje vazduhoplova.

Opis znakova iz stava 1. ovog člana i njihovo značenje dati su u prilogu br. 2 - Znaci sporazumevanja, koji je odštampan uz ovaj pravilnik i čini njegov sastavni deo.

Član 14.

Vođa vazduhoplova presretnutog u jugoslovenskom vazdušnom prostoru dužan je da neprekidno obaveštava nadležnu službu kontrole letenja o svojim postupcima koji vrše po nalogu vođe vazduhoplova presretača.

Vođa vazduhoplova presretača i vođa presretnutog vazduhoplova u međusobnom opštenju koriste znake presretanja date u prilogu br. 3 koji je odštampan za ovaj pravilnik i čini njegov sastavni deo.

Član 15.

U vazdušnoj plovidbi upotrebljavaju se merne jedinice i njihove skraćenice navedene u prilogu br. 4 - Tabela mernih jedinica, koji je odštampan uz ovaj pravilnik i čini njegov sastavni deo.

Član 16.

Pojedini izrazi upotrebljeni u ovom pravilniku imaju sledeće značenje:

- 1) razdvajanje vazduhoplova je obezbeđivanje propisanog horizontalnog i vertikalnog rastojanja između dva vazduhoplova;
- 2) pozicija vazduhoplova je položaj, odnosno mesto nalaženja vazduhoplova u odnosu na zemlju;
- 3) ruta ili maršruta je putanja kretanja vazduhoplova u odnosu na zemlju koja je označena rutnim tačkama i zemaljskim orijentirima;
- 4) aerodromski krug je određena putanja po kojoj vazduhoplov mora da leti kad se nalazi u neposrednoj blizini aerodroma;
- 5) pravac leta ili kurs je pravac kretanja vazduhoplova određen pomoću ugla između severa (pravog, magnetnog ili kompasnog) i podužne ose vazduhoplova;
- 6) nivo leta je visina leta vazduhoplova koju pokazuje visinomer podešen na standardni atmosferski pritisak (QNE);
- 7) tačka javljanja je određena tačka iznad koje vođa vazduhoplova javlja poziciju vazduhoplova nadležnoj službi kontrole letenja;
- 8) minimalna bezbedna visina je minimalna visina leta za bezbedno nadvišavanje prepreka na zemlji;
- 9) prelazna apsolutna visina je visina leta za bezbedno nadvišavanje prepreka u aerodromskoj zoni koju pokazuje visinometar vazduhoplova podešen na pritisak sveden na srednji nadmorski nivo (QNH);
- 10) stvarna brzina je brzina leta vazduhoplova u odnosu na vazduh oko njega (TAS);
- 11) indicirana brzina je brzina leta vazduhoplova koju pokazuje brzinomer (IAS);
- 12) minimalna bezbedna brzina je brzina leta vazduhoplova ispod koje dolazi do gubitka uzgona vazduhoplova;
- 13) radarsko vođenje ili vektorisanje je korišćenje radarskih podataka za određivanje kursa, brzine i visine kod vođenja vazduhoplova;
- 14) program letenja je obrazac sa podacima o svim planiranim letovima u određenom vremenskom periodu;
- 15) nadležna služba kontrole letenja je služba koja vrši kontrolu letenja i vođenja vazduhoplova u delu jugoslovenskog vazdušnog prostora za koji je nadležna;

16) prostor za vizuelno manevrisanje (Circling) jeste vazdušni prostor u kome se obavlja produžetak postupka instrumentalnog prilaženja vizuelnim kruženjem oko aerodroma pre sletanja.

Značenja pojedinih skraćenica koje se upotrebljavaju u vazdušnoj plovidbi objavljuju se u Zborniku.

II ZAJEDNIČKE ODREDBE O LETENJU, VAZDUHOPLOVU I PRVENSTVU PUTA

1. Odredbe o letenju

Član 17.

Poletanje i sletanje vazduhoplova vrši se, po pravilu, uz vetar.

Vođa vazduhoplova ne sme da poleti ili da sleti, ako je bočni vetar iznad jačine dozvoljene za odnosni tip vazduhoplova.

Izuzetno od stava 1. ovog člana, sletanje vazduhoplova sa leđnim vetrom može izvršiti vođa vazduhoplova ako se time ne ugrožava bezbednost leta i ako se sa tim saglasi nadležna služba kontrole letenja, odnosno rukovodilac letenja.

Član 18.

Aerodrom koji nema radio-navigaciona sredstva može se koristiti za poletanje i sletanje samo u uslovima meteorološke vidljivosti (VMC), po postupcima propisanim za korišćenje tog aerodroma.

Korišćenje aerodroma koji ima radio-navigaciona sredstva vrši se prema propisanim postupcima u zavisnosti od tih radio-navigacionih sredstava.

Aerodrom koji je opremljen i osposobljen za postupke preciznog prilaženja vazduhoplova kategorije II i III može se koristiti pod uslovima da vazduhoplov ima odgovarajuću ispravnu opremu i da su piloti vazduhoplova osposobljeni za sletanje vazduhoplova po tim postupcima.

Član 19.

Poletanje i sletanje na aerodromu može se vršiti po pravilima instrumentalnog letenja (IFR) ako je aerodrom opremljen radio-navigacionim ili sletnim uređajima (sistemima) i svetlosnim sredstvima i ako su propisana i objavljena pravila postupka za instrumentalno poletanje i sletanje.

Član 20.

PRESTAJE DA VAŽI - sa 68/2001 - Pravilnikom o uvođenju smanjenih normi vertikalnog razdvajanja vazduhoplova u vazдушnom prostoru SRJ

Član 21.

Vođa vazduhoplova je dužan da se pridržava nivoa leta naznačenog u odobrenom planu leta, odnosno nivoa leta naknadno odobrenog od nadležne službe kontrole letenja.

Nadležna služba kontrole letenja može odobriti promenu nivoa leta na zahtev vođe vazduhoplova, ako se time ne ugrožava bezbednost vazdušne plovidbe.

Nadležna služba kontrole letenja može narediti vođi vazduhoplova da promeni odobreni nivo leta radi regulisanja i ubrzanja letenja drugih vazduhoplova, radi obezbeđivanja specijalnih letova, u slučaju u kome se vazduhoplov nalazi u opasnosti i u drugim slučajevima kad bezbednost leta to zahteva.

Član 22.

Za vreme letenja na određenom vazдушnom putu, vođa vazduhoplova ne sme, bez dozvole nadležne službe kontrole letenja, napustiti vazdušni put ni menjati odobreni nivo leta.

Vazduhoplov ne sme leteti u odnosu na drugi vazduhoplov na udaljenosti manjoj od one koja osigurava bezbedno letenje i koja, ni u kom slučaju, ne može dovesti vazduhoplove u opasnost od sudara.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, izvan vazdušnog puta vazduhoplovi mogu leteti i na manjoj međusobnoj udaljenosti ako lete u grupi, i ako su preduzete mere propisane ovim pravilnikom za takav let.

Član 23.

Vođa vazduhoplova koji leti po pravilima letenja, pri spoljnoj vidljivosti (VFR), sam vrši razdvajanje svoga od drugog vazduhoplova, prema odredbama ovog pravilnika.

Ako razdvajanje vazduhoplova koji leti po pravilima letenja pri spoljnoj vidljivosti (VFR) obezbeđuje nadležna služba kontrole letenja, takav let se označava kao kontrolisani let pri spoljnoj vidljivosti (CVFR) i on se može vršiti na vazдушnom putu do određenog nivoa leta, pod uslovom da vođa vazduhoplova održava radio-vezu s nadležnom službom kontrole letenja.

U svemu ostalom, na let vazduhoplova iz stava 2. ovog člana, primenjuju se pravila letenja pri spoljnoj vidljivosti (VFR).

Član 24.

U jugoslovenskom vazдушnom prostoru letenja civilnih vazduhoplova brzinom većom od brzine zvuka (Mach 1), može se vršiti samo ako je to predviđeno u odobrenju za let.

Na visinama ispod 3.000 metara vazduhoplov ne sme leteti indiciranom brzinom većom od 460 km/h (250 kt) bez odobrenja nadležne službe kontrole letenja.

U zoni aerodroma indicirana brzina vazduhoplova ne sme biti veća od 288 km/h (160 kt) za vazduhoplove sa klipnim motorima, odnosno od 360 km/h (200 kt) za vazduhoplove sa mlaznim motorima.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, ako je minimalna bezbedna brzina za odnosni tip vazduhoplova veća od označene brzine ograničenje se ne odnosi na taj vazduhoplov.

Član 25.

Probni let vazduhoplova vrši se u za to određenom delu vazdušnog prostora van vazdušnih puteva, u uslovima meteorološke vidljivosti (VMC).

Izuzetno od stava 1. ovog člana, probni let vazduhoplova može se vršiti i na vazdušnom putu, odnosno u aerodromskoj zoni, u meteorološkim uslovima za instrumentalno letenje (IMC) ako to odobri nadležni organ.

Član 26.

Probni let vazduhoplova može vršiti pilot koji ima odgovarajuću dozvolu za takav let, prema unapred utvrđenom programu probnog leta.

Za vreme probnog leta na vazduhoplovu se mogu nalaziti, pored minimalnog broja članova posade, tehnički stručnjaci potrebni za izvršenje programa probnog leta i službena lica određena od nadležnih organa.

Član 27.

Radi obuke letačkog osoblja vazduhoplov može leteti u veštački stvorenim uslovima za instrumentalno letenje, ako je za to opremljen i ima duple komande za sletanje.

Nastavnik koji vrši obuku mora se, za vreme leta, nalaziti na sedištu sa komandama za upravljanje vazduhoplovom i imati obezbeđenu vidljivost ispred i sa obe strane vazduhoplova.

Član 28.

Kretanje vazduhoplova po zemlji u blizini prepreka, po snegu i po blatnjavom zemljištu i pri zaokretima vrši se brzinom hoda pešaka.

Na pravolinijskim i brzoizlaznim suvim stazama za vožnje, u uslovima dobre vidljivosti, vazduhoplov se može kretati brzinom do 60 km na čas, i to do 150 metara od mesta zaokreta, prepreka ili mesta zaustavljanja

vazduhoplova.

Ako se na stazi za voženje nalaze dva ili više vazduhoplova, brzina vožnje ne sme biti veća od 30 km na čas, a odstojanje između vazduhoplova mora biti najmanje 100 metara.

Član 29.

Preticanje vazduhoplova za vreme kretanja po zemlji nije dozvoljeno, osim ako nadležna služba kontrole letenja to odobri i s tim upozna posadu vazduhoplova koji se pretiče.

Pri susretu dva vazduhoplova ili vazduhoplova i vozila na širim stazama za voženje i širim platformama koje nisu obeležene, a koje omogućuju mimoilaženje, svaki vazduhoplov, odnosno vozilo vozi svojom desnom stranom.

2. Odredbe o vazduhoplovu

Član 30.

Vazduhoplovi se razvrstavaju u pet grupa, zavisno od brzine na pragu poletno-sletne staze, koja je jednaka 1,3 brzine gubitka uzgona (V_s) u konfiguraciji za sletanje pri maksimalno dozvoljenoj težini u sletanju, i to:

Grupa	Brzina vazduhoplova na pragu poletno-sletne staze u km/h (u čvorovima) instrumentalne brzine
A	do 169 (91)
B	199 (91) do 224 (121)
C	224 (121) do 261 (141)
D	261 (141) do 307 (166)
E	307 (166) do 391 (211)

Vođa vazduhoplova dužan je da, zavisno od grupe kojoj vazduhoplov pripada, promeni odgovarajući postupak propisan za prilaženje i sletanje, odnosno poletanje te grupe vazduhoplova.

Član 31.

Vazduhoplov mora biti opremljen propisanim svetlima, osim vazduhoplova koji prema tehničkim uslovima za plovidbenost ne mora imati ova svetla.

U slučaju kvara nekog svetla tokom leta, vođa vazduhoplova je dužan da o tome obavesti nadležnu službu kontrole letenja i da na prvom aerodromu sletanja obezbedi da se kvar otkloni.

Svetla, njihov položaj i opis dati su u prilogu b. 7 - Svetla na vazduhoplovu, koji je odštampan uz ovaj pravilnik i čini njegov sastavni deo.

Član 32.

Svetla koja služe za uočavanje vazduhoplova moraju biti uključena pre puštanja motora u rad, a isključuju se posle sletanja i prestanka rada motora vazduhoplova.

Svetla za plovidbu (poziciona svetla) vazduhoplova moraju biti uključena, i to:

- 1) kod instrumentalnog letenja - tokom trajanja leta danju i noću;
- 2) kod vizuelnog letenja - tokom trajanja leta noću, a danju kad to zahtevaju meteorološki uslovi.

Vazduhoplov saobraćajne kategorije, pored svetla iz st. 1. i 2. ovog člana, prilikom sletanja mora imati uključene i reflektore za sletanje.

Ostali vazduhoplovi uključuju reflektore samo u slučaju potrebe.

Vazduhoplov koji koristi hidrodrom mora imati i svetla sidrenja.

Član 33.

Podlašavanje visinomera vazduhoplova vrši se prema određenom vazdušnom pritisku.

Pre poletanja, za vreme letenja u aerodromskoj zoni i pre sletanja visinomer se podešava prema pritisku svedenom na srednji nadmorski nivo (QNH). Na zahtev vođe vazduhoplova, može se koristiti pritisak izmeren na nivou aerodroma (QFE) u završnom prilaženju.

U ostalim slučajevima visinomer vazduhoplova se podešava prema standardnom vazdušnom pritisku (QNE).

Podlašavanje visinomera u fazi penjanja vrši se na prelaznoj apsolutnoj visini (sa QNH na QNE), a u fazi poniranja na prelaznom nivou leta (sa QNE na QNH).

Član 34.

Ako vazduhoplov nema kabinu pod pritiskom, za let na visini preko 3.800 metara (12.500 stopa) mora biti snabdeven odgovarajućom opremom i određenom količinom kiseonika, saglasno tehničkim uslovima za plovidbenost tog vazduhoplova.

Vazduhoplovu iz stava 1. ovog člana nije dozvoljeno da leti:

- 1) na visinama između 3.800 i 4.250 metara (12.500 i 14.000 stopa), ako članovi posade koji upravljaju vazduhoplovom nisu obezbeđeni rezervom kiseonika za let na tim visinama u trajanju od najmanje 40 minuta;
- 2) na visinama između 4.250 i 4.550 metara (14.000 i 15.000 stopa), ako nije obezbeđena rezerva kiseonika za članove posade koji upravljaju vazduhoplovom za sve vreme trajanja leta;
- 3) na visinama iznad 4.550 metara (15.000 stopa), ako nije obezbeđena rezerva kiseonika za sva ukrcana lica za sve vreme trajanja leta.

Član 35.

Ako vazduhoplov ima kabinu pod pritiskom, tokom leta mora biti snabdeven odgovarajućom opremom i određenom količinom kiseonika za slučaj dekompresije kabine, saglasno tehničkim uslovima za plovidbenost tog vazduhoplova.

Jugoslovenski vazduhoplov iz stava 1. ovog člana ne sme da leti:

- 1) na visinama preko nivoa leta 250 ako, pored rezerve kiseonika predviđene u članu 34. stav 2. ovog pravilnika, nije obezbeđena i dopunska količina kiseonika za svako ukrcano lice za desetominutno snabdevanje kiseonikom, za slučaj dekompresije kabine u fazi spuštanja vazduhoplova;
- 2) na visinama preko nivoa leta 350, ako ni jedan pilot koji upravlja vazduhoplovom nema masku za kiseonik na licu ili ako se maska ne nalazi na dohvatu ruke da bi se mogla staviti na lice jednom rukom u toku 5 sekundi.

Ako na jugoslovenskom vazduhoplovu koji leti na visinama preko nivoa leta 250 i za čije upravljanje su predviđena dva pilota, jedan pilot napusti pilotsko sedište, drugi pilot mora imati kiseoničku masku na licu koju može skinuti tek na povratku odsutnog pilota.

Izuzetno od odredaba st. 1. do 3. ovog člana, vazduhoplovi čija je homologacija izvršena ili priznata pre dana stupanja na snagu ovog pravilnika i koji su kao takvi upisani u registar civilnog vazduhoplova Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije mogu leteti i ako ne ispunjavaju uslove propisane u tim stavovima.

Član 36.

Vođa vazduhoplova mora se pridržavati propisanih ograničenja u pogledu tehničkih uslova za plovidbenost vazduhoplova.

Ograničenja iz stava 1. ovog člana unose se u letački priručnik vazduhoplova.

Na određenim mestima na vazduhoplovu moraju biti postavljeni natpisi kojima se ukazuje na ograničenja u pogledu tehničkih uslova za plovidbenost vazduhoplova.

Član 37.

Letački priručnik vazduhoplova pored ograničenja iz člana 36. ovog pravilnika, mora da sadrži naročito:

- 1) maksimalnu težinu vazduhoplova u poletanju i tehničke osobine vazduhoplova;
- 2) postupak za najviše dopušteno smanjenje težine vazduhoplova u poletanju, potrebnu rezervu goriva i interval dozvoljenog pomeranja centra težišta vazduhoplova;
- 3) dužine poletno-sletne staze potrebne za poletanje i sletanje vazduhoplova, zavisno od uticaja temperature vazduha, pravca i jačine vetra i nagiba te staze;
- 4) ograničenja u pogledu korišćenja vazduhoplova iz homologacionog lista toga tipa vazduhoplova;
- 5) položaj krakova elisa na motoru koji ne radi, ako je u pitanju vazduhoplov sa klipnim motorom.

Član 38.

Eksperimentalni vazduhoplov može se koristiti isključivo za namene navedene u uverenju o plovidbenosti ili u odobrenju za određeni let. Letenje se vrši u određenom delu vazdušnog prostora izvan vazdušnih puteva i naseljenih područja, danju u uslovima meteorološke vidljivosti (VMC), osim ako nadležni organ ne odredi drugačije.

Odobrenje za let vazduhoplova iz stava 1. ovog člana može se izdati ako se vazduhoplovom može upravljati u meri koja omogućuje bezbedan let vazduhoplova u okviru normalnih brzina i manevara (upravljivost vazduhoplova), s tim da letenje tog vazduhoplova ne sme ugroziti bezbednost letenja drugih vazduhoplova.

Pre započinjanja leta eksperimentalnog vazduhoplova, vođa vazduhoplova dužan je da sva lica koja će učestvovati u tom letu upozna sa tehničkim osobinama vazduhoplova i programom leta koji će se izvršiti.

Član 39.

Vazduhoplov saobraćajne kategorije koji ima najmanje 4 klipna ili 3 mlazna motora, od kojih jedan ne radi, može izvršiti prelet do aerodroma opravke ili zamene motora po dobijanju odobrenja od nadležnog organa.

Pre početka leta, vođa vazduhoplova mora proveriti da li je vazduhoplov tehnički ispravan za let prema letačkom priručniku vazduhoplova i upoznati posadu vazduhoplova sa postupcima propisanim za taj let.

Poletanje vazduhoplova mora se izvršiti sa suve poletno-sletne staze u uslovima meteorološke vidljivosti (VMC) na aerodromu poletanja i sletanja. Pravac leta vazduhoplova u penjanju ne sme biti iznad gusto naseljenog područja.

Član 40.

Ako vazduhoplov nema uverenje o plovidbenosti, zato što ne ispunjava u potpunosti tehničke uslove za plovidbenost, ili ako se desio kvar na vazduhoplovu, nadležan organ može dati dozvolu za prelet tog vazduhoplova.

Dozvola iz stava 1. ovog člana može se izdati ako je vazduhoplov sposoban u toj meri da se neće ugroziti bezbednost leta tog i drugih vazduhoplova, i to:

- 1) ako vazduhoplov treba da preleti na određeni aerodrom na kome će se vršiti opravke, izmene ili druge radnje u vezi sa tehničkim održavanjem vazduhoplova;
- 2) ako novoproducen ili popravljen vazduhoplov treba da preleti na određeni aerodrom, na kome će se vršiti probni letovi i provera tehničkih i drugih sposobnosti vazduhoplova;
- 3) ako je potrebno evakuisati vazduhoplov sa terena ugroženog elementarnim nepogodama većih razmera (poplava, požar, klizanje zemljišta i sl.).

Član 41.

U dozvolu za let vazduhoplova iz čl. 39. i 40. ovog pravilnika unose se ograničenja u pogledu korišćenja vazduhoplova (član 36). Ako je to potrebno uz dozvolu za let mogu se dati i odgovarajuća uputstva za poletanje, letenje i sletanje tog vazduhoplova.

U vazduhoplovu iz stava 1. ovog člana ne smeju se nalaziti putnici, a posada vazduhoplova i druga službena lica predviđena da obavljaju određene poslove u vezi sa letom vazduhoplova, moraju svojim potpisom potvrditi da su upoznati sa karakterom leta.

3. Prvenstvo puta

Član 42.

Ako meteorološki uslovi to omogućuju, vođa vazduhoplova mora osmatrati vazdušni prostor da bi se izbegla opasnost od sudara sa drugim vazduhoplovom ili letećim objektom.

Radi izbegavanja opasnosti od sudara vazduhoplova, utvrđuje se pravo prvenstva puta. Vazduhoplov koji ima prvenstvo puta zadržava pravac, brzinu i nivo leta, a u slučaju potrebe vođa vazduhoplova je dužan da preduzima potrebne mere da bi se izbegla opasnost od sudara.

Član 43.

Vazduhoplov u opasnosti ima prvenstvo puta, u vazduhu i na zemlji, u odnosu na sve druge vazduhoplove.

Vazduhoplov većih manevarskih sposobnosti ustupa prvenstvo puta vazduhoplovu manjih manevarskih sposobnosti i to:

- 1) vazduhoplov sa sopstvenim pogonom - dirizablu, jedrilici i balonu;
- 2) dirizabl - jedrilici i balonu;
- 3) jedrilica - balonu i vazduhoplovu koji vuče drugi vazduhoplov;
- 4) vazduhoplov sa sopstvenim pogonom - vazduhoplovu koji vuče drugi vazduhoplov ili predmet.

Član 44.

Kretanje vazduhoplova sopstvenim pogonom po zemlji može se vršiti na stazama za voženje, pristanišnoj platformi i prostoru za parkiranje vazduhoplova pod uslovom da je vazduhoplov tehnički ispravan, da njima upravlja lice ovlašćeno za voženje vazduhoplova i da je za voženje dobijena saglasnost nadležne službe kontrole letenja, odnosno rukovodioca letenja.

Vozilo koje vuče vazduhoplov na manevarskim površinama aerodroma ima prvenstvo puta u odnosu na vazduhoplov u vožnji i na druga vozila. Vazduhoplov u vožnji ima prvenstvo puta u odnosu na vozila koja ne vuku vazduhoplov.

Vazduhoplov koji poleće, odnosno koji sleće ima prvenstvo puta u odnosu na sve druge vazduhoplove i vozila koji se kreće po zemlji.

Član 45.

Vazduhoplov koji kreće ka poletno-sletnoj stazi, mora se zaustaviti na udaljenosti od 50 metara od te staze, ako nema prethodno odobrenje nadležne službe kontrole letenja, odnosno rukovodioca letenja da postupi drugačije.

U neposrednoj blizini poletno-sletne staze prvenstvo puta ima vazduhoplov koji napušta tu stazu. Na većoj udaljenosti od te staze prvenstvo puta ima vazduhoplov koji odlazi na poletanje, osim ako nadležna služba kontrole letenja ne odredi drugačije.

Član 46.

Redosled poletanja vazduhoplova određuje nadležna služba kontrole letenja zavisno od vrste, kategorije i namene vazduhoplova i od svrhe leta.

Prilikom određivanja redosleda poletanja vazduhoplova, nadležna služba kontrole letenja vodi računa o redosledu poletanja vazduhoplova iz st. 3. i 4. ovog člana.

Poletanje vazduhoplova sa civilnog aerodroma vrši se po sledećem redosledu:

- 1) vazduhoplov u kome se nalazi bolesnik ili ranjenik kome je potrebna hitna lekarska pomoć;
- 2) vazduhoplov hitne lekarske pomoći, kad leti radi pružanja takve pomoći;
- 3) vazduhoplov koji učestvuje u akciji traganja i spasavanja;
- 4) posebni vazduhoplov kojim se prevoze visoki državni rukovodioci;
- 5) vazduhoplov u javnom prevozu u vazdušnom saobraćaju;
- 6) drugi vazduhoplovi.

Poletanje na mešovitim aerodromima vrši se po sledećem redosledu:

- 1) dežurni vojni vazduhoplov koji je u stanju pripravnosti;
- 2) vazduhoplovi iz stava 3. tač. 1. do 4. ovog člana;
- 3) veća grupa vojnih vazduhoplova (odeljenje, itd.);
- 4) vazduhoplov iz stava 3. tačke 5. ovog člana;
- 5) vojni vazduhoplovi, pojedinačno ili u paru;
- 6) vojni transportni vazduhoplov;
- 7) drugi vojni i civilni vazduhoplovi.

Član 47.

Redosled sletanja vazduhoplova određuje nadležna služba kontrole letenja zavisno od vrste, kategorije i namena vazduhoplova, kao i od svrhe leta i stanja u kome se nalazi vazduhoplov (opasnost, mala rezerva goriva i dr.).

Prilikom određivanja redosleda sletanja vazduhoplova nadležna služba kontrole letenja vodi računa o redosledu sletanja vazduhoplova iz st. 3. i 4. ovog člana.

Sletanje vazduhoplova na civilni aerodrom vrši se po sledećem redosledu:

- 1) vazduhoplov koji se nalazi u opasnosti;

2) drugi vazduhoplovi prema redosledu iz člana 46. stav 3. ovog pravilnika.

Sletanje vazduhoplova na mešoviti aerodrom vrši se po sledećem redosledu:

- 1) vazduhoplov koji se nalazi u opasnosti;
- 2) vojni vazduhoplov koji ima malu rezervu goriva;
- 3) drugi vazduhoplovi prema redosledu iz člana 46. stav 4. ovog pravilnika.

Član 48.

U jugoslovenskom vazдушnom prostoru vazduhoplov koji leti po pravilima letenja pri spoljnoj vidljivosti (VFR) mora se pridržavati pravila o prvenstvu puta predviđenih ovim pravilnikom.

Član 49.

Kad dva vazduhoplova lete u susret jedan drugom na približno istoj visini, u opsegu do 20 stepeni levo ili desno od pravca leta, oba vazduhoplova skreću u svoju desnu stranu, s tim da u momentu mimoilaženja rastojanje između njih iznosi najmanje 300 metara.

Član 50.

Prilikom preticanja vazduhoplova u letu prvenstvo puta ima prednji vazduhoplov. Vazduhoplov koji vrši preticanje mora skrenuti u svoju desnu stranu toliko da u momentu preticanja rastojanje između dva vazduhoplova iznosi najmanje 500 metara.

Pod preticanjem vazduhoplova podrazumeva se prolaz pored prednjeg vazduhoplova kad vazduhoplov koji vrši preticanje ima pravac linije leta pod uglom manjim od 70 stepeni u odnosu na uzdužnu osu prednjeg vazduhoplova, odnosno ako se let vrši noću kad se vidi samo zadnje svetlo prednjeg vazduhoplova.

Član 51.

Ako se pravci letenja vazduhoplova koji se nalazi na približno istoj visini ukrštaju, prvenstvo puta ima vazduhoplov koji se nalazi sa desne strane drugog vazduhoplova, te taj drugi vazduhoplov mora skrenuti u svoju desnu stranu tako da propusti vazduhoplov sa prvenstvom na udaljenosti od najmanje 300 metara.

Pod ukrštanjem vazduhoplova podrazumeva se presecanje pravca leta vazduhoplova od strane drugog vazduhoplova, pod uglom od 70 do 160 stepeni.

Član 52.

Preticanje vazduhoplova koji se nalazi u završnom prilazu za sletanje ili koji sleće, nije dozvoljeno. Svi vazduhoplovi koji se približavaju aerodromu ili se na aerodromu pripremaju za poletanje, ustupiće prvenstvo puta vazduhoplovu koji sleće ili se nalazi u završnom prilazu za sletanje.

Ako se dva ili više vazduhoplova istovremeno približavaju aerodromu radi sletanja, prvenstvo puta ima vazduhoplov koji se nalazi na najmanjoj visini, odnosno vazduhoplov koji se nalazi u završnom prilazu za sletanje.

Član 53.

Vazduhoplov koji za sletanje i poletanje koristi hidrodrom ili određene vodene površine, mora se pridržavati pravila o prvenstvu puta predviđenim ovim pravilnikom.

Poletanje i sletanje vazduhoplova iz stava 1. ovog člana može se vršiti ako ne postoji opasnost od ometanja plovidbe ili od sudara sa nekim plovnim objektom na vodi.

Za vreme kretanja vazduhoplova po vodi, vođa vazduhoplova je dužan da obezbedi dovoljnu udaljenost od plovnih objekata, da se ne bi ometala njihova bezbednost.

Ako se vazduhoplov ili neki plovni objekt približava drugom vazduhoplovu, to približavanje se vrši prilagođenom brzinom i uz potrebnu pažnju, da bi se izbegla opasnost od eventualnog sudara ili oštećenja vazduhoplova, odnosno plovnog objekta.

Član 54.

Ako se u susret kreću dva vazduhoplova ili vazduhoplov i neki plovni objekt, oba moraju skrenuti u svoju desnu stranu na rastojanje koje omogućuje bezbedno mimoilaženje.

Ako se putanja kretanja dva vazduhoplova ili vazduhoplova i nekog plovnog objekta ukrštaju, prvenstvo puta ima vazduhoplov koji se nalazi sa desne strane. Drugi vazduhoplov, odnosno plovni objekt mora skrenuti u svoju desnu stranu da bi omogućio bezbedan i nesmetan prolaz vazduhoplovu, odnosno plovnom objektu koji ima prvenstvo puta.

Prilikom preticanja prvenstvo puta ima vazduhoplov, odnosno plovni objekt koji se pretiče. Vazduhoplov, odnosno plovni objekt koji vrši preticanje mora skrenuti u svoju desnu stranu na rastojanje koje omogućava bezbedno i nesmetano preticanje.

III PRIPREMA ZA LETENJE

1. Zajedničke odredbe o pripremi

Član 55.

Vođa vazduhoplova dužan je da pre poletanja izvrši određenu pripremu vazduhoplova i posade vazduhoplova, da proveri da li su vazduhoplov i posada vazduhoplova sposobni za bezbedno letenje i da u knjizi održavanja vazduhoplova svojim potpisom potvrdi ispravnost vazduhoplova, uređaja i opreme vazduhoplova.

Vođa vazduhoplova ne sme pristupiti izvršenju leta pre nego što utvrdi da je za let dobijeno odobrenje, odnosno da je potvrđen plan leta.

Član 56.

Za obavljanje pojedinih radnji u vezi sa pripremanjem za letenje vođa vazduhoplova može ovlastiti drugog člana posade koji ima dozvolu za obavljanje tih poslova, ali se time ne oslobađa odgovornosti za izvršenje pripreme za taj let vazduhoplova.

2. Priprema vazduhoplova

Član 57.

Vazduhoplov mora biti tehnički pripremljen za let od strane tehničke službe ili lica koje odredi nosilac prava raspolaganja, sopstvenik vazduhoplova, odnosno korisnik vazduhoplova, u skladu sa propisima o tehničkom održavanju vazduhoplova.

Izuzetno od stava 1. ovog člana, za vazduhoplov koji se koristi van javnog prevoza u vazdušnom saobraćaju ne mora se vršiti tehnička priprema pred svaki let ako pilot ostaje član posade i u narednom letu, ako od završetka prethodnog leta nije prošlo 24 časa i ako u prethodnom letu nisu uočene neispravnosti vazduhoplova koje mogu da utiču na bezbedno izvršenje leta.

Član 58.

Vođa vazduhoplova je dužan da proveri da li je izvršena tehnička priprema vazduhoplova za let (član 57. stav 1), da li su u knjizi održavanja vazduhoplova uneseni podaci o radovima izvršenim na vazduhoplovu u toku pripreme, da li su otklonjene neispravnosti uočene tokom ranijeg letenja i da li je ovlašćeno lice svojim potpisom overilo izvršenje radova.

Ako vođa vazduhoplova utvrdi da vazduhoplov nije tehnički pripremljen za let, odnosno da neispravnost vazduhoplova upisana u operativni dnevnik vazduhoplova, koja može ugroziti bezbednost letenja nije otklonjena, ne sme pristupiti izvršenju leta.

Ako ista neispravnost uočena u poslednja tri leta i upisana u operativni dnevnik vazduhoplova nije otklonjena, vođa vazduhoplova je dužan da o tome stavi primedbu u knjigu održavanja vazduhoplova i da obavesti organ ovlašćen da vrši kontrolu poslova od značaja za bezbednost vazdušne plovidbe, određen samoupravnim opštim

aktom organizacije udruženog rada ili druge organizacije saglasno odredbi člana 12. Zakona o vazdušnoj plovidbi.

Član 59.

Vođa vazduhoplova ne sme pristupiti izvršenju leta ako vazduhoplov nije opremljen minimalnom opremom propisanom za odnosnu kategoriju vazduhoplova, u skladu sa namenom i režimom leta vazduhoplova.

Član 60.

Vazduhoplov koji se koristi u javnom prevozu u vazdušnom saobraćaju mora imati listu minimalne opreme vazduhoplova (MEL). U toj listi posebno se označava koja oprema mora biti ispravna da bi se moglo pristupiti poletanju vazduhoplova, kao i oprema čija neispravnost se može tolerisati a da se tim ne ugrozi bezbednost letenja.

Ako se pre poletanja vazduhoplova utvrdi da je neki deo opreme iz stava 1. ovog člana neispravan ali da utvrđena neispravnost ne može ugroziti bezbednost letenja, ovlašćeno lice tehničke službe dužno je da primedbu o uočenoj neispravnosti unese u knjigu održavanja vazduhoplova i da o tome obavesti vođu vazduhoplova, koji svojim potpisom potvrđuje da je sa primedbom upoznat.

Vođa vazduhoplova može odustati od izvršenja leta, ako posumnja da neispravnost opreme može ugroziti bezbednost letenja iako se ta neispravnost može tolerisati prema listi minimalne opreme (MEL).

Ako se pre poletanja vazduhoplova utvrde dve ili više neispravnosti na opremi, koje se pojedinačno mogu tolerisati prema listi minimalne opreme (MEL) ali povezane mogu uticati na bezbednost letenja, vođa vazduhoplova i ovlašćeno lice tehničke službe zajednički će doneti odluku o tome da li će se pristupiti izvršenju leta ili ne.

Član 61.

Pripremanje vazduhoplova za let obuhvata i proveravanje opterećenja i rasporeda tereta na vazduhoplovu prema listi opterećenja, kao i proveravanje stanja i ispravnosti vazduhoplova i uređaja i opreme.

Vođa vazduhoplova dužan je da proveravanje iz stava 1. ovog člana vrši prema utvrđenoj listi provere (Check list) ako je ta lista propisana za odnosnu kategoriju vazduhoplova.

Ako za vazduhoplov nije propisana lista opterećenja, vođa vazduhoplova je dužan da proveri količine raspoloživog goriva, maziva, ulja za kočenje i kiseonika, kao i težinu i raspored ukrcanih lica i stvari, a za vazduhoplov lakši od vazduha i balast.

Ako za vazduhoplov nije propisana lista provere (Check list), vođa vazduhoplova proverava stanje i ispravnost vazduhoplova, motora i pilotske kabine, kao i ispravnost uređaja za upravljanje vazduhoplovom i drugih uređaja i opreme od kojih zavisi bezbednost leta.

Ako se vazduhoplov koristi za posebne namene, pored provere iz stava 1. ovog člana, vođa vazduhoplova mora proveriti i smeštaj i ispravnost dodatnih uređaja na vazduhoplovu.

Član 62.

Vođa vazduhoplova ne sme pristupiti poletanju:

- 1) ako težina vazduhoplova prelazi dozvoljenu težinu u poletanju, propisanu u letačkom priručniku za taj vazduhoplov korigovanu usled uticaja sledećih faktora: temperature na aerodromu; nadmorske visine aerodroma izražene u atmosferskom pritisku; dužine, nagiba i površine poletno-sletne staze; vlage, snega i leda na poletno-sletnoj stazi; jačine vetra u smeru poletanja; uključivanja uređaja koji smanjuju snagu motora; neispravnosti uređaja za regulisanje kočenja; delimične neispravnosti sistema za kočenje; visine prepreka u odletu i propisanog ugla penjanja;
- 2) ako normalna potrošnja goriva i maziva u letu do aerodroma sletanja ne obezbeđuje da vazduhoplov pri sletanju ima težinu manju od maksimalno dozvoljene težine za sletanje, propisane u letačkom priručniku za taj tip vazduhoplova - korigovanu usled uticaja sledećih faktora: nadmorske visine aerodroma izražene u atmosferskom pritisku; dužine, nagiba i površine poletno-sletne staze; vlage, snega i leda na poletno- sletnoj stazi; jačine vetra u smeru sletanja i neispravnosti uređaja za regulisanje kočenja.

Pri proračunu težine višemotornog vazduhoplova radi sletanja vođa vazduhoplova je dužan da uzme u obzir i mogućnost da vazduhoplov ne uspe da sleti pri prvom pokušaju ili da jedan motor prestane da radi.

Član 63.

Vođa vazduhoplova ne sme započeti let ako vazduhoplov nije snabdeven minimalnom količinom goriva i maziva potrebnom za taj let, koja se izračunava za: aktuelnu meteorološku situaciju i meteorološku prognozu; očekivano zadržavanje; skretanje, odnosno kašnjenje zbog vazdušne plovidbe u tom delu vazdušnog prostora; jedan proceduralan prilaz na aerodrom planiran za sletanje, uključujući i jedan neuspeo prilaz; postupke u letačkom priručniku za gubitak presurizacije (ako postoji) ili otkaz jedne pogonske grupe na ruti (kod višemotornih aviona) i druge uslove koji mogu izazvati odlaganje sletanja aviona ili povećanje potrošnje goriva i maziva.

Minimalne količine goriva i maziva potrebne za let aviona sa klipnim eliso-turbinskim i mlaznim pogonskim grupama date su u prilogu br. 12. koji je odštampan uz ovaj pravilnik i čini njegov sastavni deo.

Član 64.

Pre poletanja vazduhoplova, vođa vazduhoplova, odnosno član posade vazduhoplova koga on odredi proverava da li vazduhoplov ima ispravne uređaje i propisanu opremu za slučaj opasnosti, zavisno od vrste leta, a naročito:

- 1) zaštitnu opremu protiv požara, dima i gasova;
- 2) radio-predajnik signala o položaju vazduhoplova posle prinudnog sletanja van aerodroma;
- 3) pištolj za ispaljivanje signalnih raketa i signalne rakete;
- 4) metalno ogledalo i pištolj za signalizaciju;
- 5) boju za obeležavanje traga vazduhoplova pri sletanju na vodu;
- 6) čamce, splavove i pojaseve za održavanje lica na vodi;
- 7) opremu, hranu i vodu za snabdevanje lica na čamcima, splavovima i pojasevima.

Član posade vazduhoplova u javnom prevozu u vazdušnom saobraćaju, koga odredi vođa tog vazduhoplova, upoznaje putnike sa načinom upotrebe opreme, predviđene da je putnici koriste u slučaju opasnosti.

3. Priprema posade

Član 65.

Pre poletanja vazduhoplova, vođa vazduhoplova dužan je da zajedno sa drugim članovima posade izvrši zajedničku pripremu leta i da proveriti spremnost posade vazduhoplova za izvršenje planiranog leta.

Priprema posade vazduhoplova obuhvata:

- 1) upoznavanje i proučavanje letačkog zadatka;
- 2) pribavljanje podataka potrebnih za izvršenje leta;
- 3) meteorološku i navigacijsku pripremu za let;
- 4) razradu postupaka u slučaju opasnosti i u vanrednim slučajevima;
- 5) sastavljanje plana leta.

Član 66.

Vazduhoplov koji se koristi za posebne namene mora se posebno pripremati za tu vrstu leta.

Za letenje vazduhoplovom namenjenim za sportsku delatnost mora se izvršiti posebno pripremanje zavisno od vrste i karaktera leta.

Tokom pripreme za samostalni let lica koje se obučava za poslove letačkog osoblja, moraju se predvideti i razraditi moguće vanredne situacije.

Za pripremu za let lica iz stava 3. ovog člana odgovoran je njegov nastavnik letenja.

Član 67.

Vođa vazduhoplova, zajedno sa posadom vazduhoplova proučava letački zadatak i tom prilikom utvrđuje da li se postavljeni zadatak može izvršiti a da se time ne ugrozi bezbednost vazdušne plovidbe.

Istovremeno, mora se razmotriti mogućnost za izmenu nekog elementa planiranog leta ako to bude potrebno, vodeći računa o karakteristikama vazduhoplova, obučenosti posade vazduhoplova, raspoloživim količinama goriva i maziva i sl.

Eventualne primedbe i predloge u vezi sa izvršenjem letačkog zadatka vođa vazduhoplova dostavlja nadležnoj službi, odnosno licu odgovornom za planiranje tog letačkog zadatka.

Član 68.

U okviru pripreme za let, vođa vazduhoplova, odnosno član posade koga on odredi, prikuplja i proučava podatke potrebne za izvršenje planiranog leta, a naročito podatke koji se odnose na aerodrome poletanja i sletanja i na planirani alternativni aerodrom.

Vođa vazduhoplova mora poznavati podatke o aerodromima iz stava 1. ovog člana, a naročito:

- 1) oznake i pravce poletno-sletnih staza;
- 2) dimenzije i otpornost poletno-sletnih staza i karakteristike kolovozne konstrukcije tih staza;
- 3) upotrebljivu dužinu poletno-sletnih staza za poletanje, za neuspelo poletanje i za sletanje;
- 4) svetlosno obeležavanje prilaznih površina i prepreka;
- 5) radio-navigacione uređaje aerodroma.

Član 69.

Vođa vazduhoplova dužan je da izvrši meteorološku pripremu za let i da sa meteorološkom situacijom upozna posadu vazduhoplova.

Vođa vazduhoplova ili član posade koga ona odredi pribavlja dokumentaciju za meteorološku pripremu leta od službe nadležne za pružanje meteorološke pomoći vazduhoplovstvu. Zahtev za dobijanje dokumentacije podnosi se najranije na 4 časa

pre planiranog poletanja, ako su u pitanju letovi u redovnom javnom prevozu u vazдушnom saobraćaju.

Na aerodromima i letilištima na kojima ne postoji služba nadležna za pružanje meteorološke pomoći vazduhoplovstvu, posada vazduhoplova pribavlja najpogodnijim sredstvom veze podatke potrebne za meteorološku pripremu za let od najbliže takve službe, ako to nije moguće od nadležne službe kontrole letenja na najbližem aerodromu.

Član 70.

Dokumentacija, odnosno podaci za meteorološku pripremu leta obavezno sadrže i izveštaj o stanju i prognozi vremena za aerodrom poletanja aerodrom sletanja i alternativni aerodrom, kao i za planirane vazdušne puteve, odnosno rute.

Ako se odloži poletanje vazduhoplova za dva ili više časova, ili ako nastupi bitna promena meteorološke situacije ili se očekuje takva promena na aerodromima i vazdušnim putevima predviđenim planom leta, posada vazduhoplova pribavlja novu dokumentaciju, odnosno podatke.

Ako se analizom meteorološke situacije utvrdi da vremenski uslovi ne obezbeđuju bezbedan let, vođa vazduhoplova mora odložiti poletanje.

Član 71.

Navigacijska priprema leta vrši se zavisno od svhe leta i letačkog zadatka; tehničkih karakteristika opreme vazduhoplova; meteorološke situacije i prognoze; podataka iz Zbornika vazduhoplovnih podataka (AIP) i hitnih obaveštenja (NOTAM), kao i na osnovu putnog priručnika vazduhoplova (Route Manual).

Navigacijska priprema leta obuhvata:

- 1) izbor aerodroma sletanja i vazdušnog puta, odnosno rute i izbor alternativnih aerodroma i puta, odnosno rute;
- 2) analizu i proučavanje vazduhoplovnih karata zona aerodroma poletanja, aerodroma sletanja i alternativnog aerodroma, kao i karata planiranih i alternativnih vazdušnih puteva, odnosno ruta;
- 3) proračun pravca leta, brzine i visine leta i proračun potrošnje goriva;
- 4) određivanje vremena nadletanja tačaka javljanja vazduhoplova nadležnoj službi kontrole letenja, tačke promene pravca ili nivoa leta i tačke najdocnijeg povratka vazduhoplova na aerodrom poletanja u slučaju potrebe;
- 5) upoznavanje i proučavanje postupaka u krugu čekanja, postupaka za neuspelo prilaženje na sletanje i postupaka u slučaju opasnosti.

Ako vođa vazduhoplova planira let po pravilima instrumentalnog letenja (IFR), on mora predvideti najmanje jedan alternativni aerodrom.

Član 72.

Na osnovu navigacijske pripreme leta, vođa vazduhoplova sa drugim letačkim osobljem vazduhoplova izrađuje navigacijski plan leta.

Ako navigacijski plan letenja priprema stručna služba nosioca prava raspolaganja vazduhoplovom, odnosno sopstvenika vazduhoplova, vođa vazduhoplova i drugo letačko osoblje vazduhoplova dužni su da se upoznaju i da detaljno prouče taj plan.

Za vreme letenja, određeni član posade unosi u navigacijski plan letenja sva odstupanja od planiranih elemenata leta.

Član 73.

Tokom priprema za let vođa vazduhoplova mora predvideti i razraditi postupke i mere koje bi se preduzele ako bi se vazduhoplov našao u opasnosti, odnosno ako bi nastupile vanredne okolnosti za vreme letenja, saglasno odredbama ovog pravilnika.

Vođa vazduhoplova je dužan da o postupcima i merama iz stava 1. ovog člana upozna posadu vazduhoplova.

Član 74.

Po završetku meteorološke i navigacijske pripreme leta, vođa vazduhoplova sastavlja plan leta.

Vođa vazduhoplova, odnosno član posade koga on odredi, podnosi plan leta nadležnoj aerodromskoj kontroli letenja najdocnije na 30 minuta pre poletanja.

Ako na aerodromu poletanja nije organizovana služba kontrole letenja, umesto podnošenja plana leta vrši se najpogodnijim sredstvom veze najava leta aerodromskoj kontroli letenja na najbližem aerodromu.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, plan leta se može dostaviti i u toku leta, ako je let odobren od strane nadležnog organa.

Član 75.

Plan leta za vazduhoplove koji se koriste za prevoz u vazdušnom saobraćaju podnosi se za više letova na obrascu datom u prilogu br. 8 - Skupni plan leta, a za ostale vazduhoplove - na obrascu datom u prilogu br. 9 - Plan leta, koji su odštampani uz ovaj pravilnik i čine njegov sastavni deo.

Član 76.

Ako vođa vazduhoplova odustane od leta, o tome odmah obaveštava nadležnu službu kontrole letenja koja je odobrila plan tog leta.

Ako vođa vazduhoplova ne zatraži poletanje u roku od jednog časa od isteka vremena predviđenog za poletanje u odobrenom planu leta, smatraće se da je odustao od poletanja.

Ako na aerodromu na kome nije organizovana služba kontrole letenja, vazduhoplov ne poleti u roku od 30 minuta od isteka vremena predviđenog u najavi leta, vođa vazduhoplova je dužan da izvrši novu najavu leta.

4. Ostale pripreme

Član 77.

Pre poletanja vazduhoplova, vođa vazduhoplova mora proveriti da li je služba prihvata i otpreme izvršila potrebne radnje u vezi sa otpremom vazduhoplova, putnika i stvari, kao i da li su preduzete mere propisane u pogledu protivpožarnog obezbeđenja i hitne lekarske pomoći.

Član 78.

Ako se vazduhoplovom prevoze putnici, odnosno druga lica i stvari, posada vazduhoplova mora:

- 1) pre poletanja vazduhoplova, proveriti da li su putnici, odnosno druga lica smeštena na sedišta i privezana sigurnosnim pojasevima i upoznati ih sa načinom korišćenja sigurnosnih pojaseva i zabranom pušenja, kao i proveriti da li su ručni prtljag i druge stvari pravilno smešteni u vazduhoplovu;
- 2) posle poletanja vazduhoplova, upoznati putnike, odnosno druga lica sa postupkom u slučaju gubitka pritiska u kabini vazduhoplova, ako vazduhoplov ima kabinu pod pritiskom;
- 3) u toku leta upoznati putnike, odnosno druga lica sa postupcima predviđenim za vanredne događaje, a u slučaju nastupanja takvih događaja upoznati ih sa postupcima koje nalaže bezbednost vazduhoplova, putnika i drugih lica i stvari u vazduhoplovu i obezbediti da se izvršavaju uputstva i naređenja vođe vazduhoplova.

Član 79.

Vođa vazduhoplova može prema putniku ili drugom licu koje narušava propisani red i disciplinu u vazduhoplovu ili koje na bilo koji način ugrožava bezbednost letenja, u skladu sa odredbom člana 178. Zakona o vazdušnoj plovitbi, preduzeti mere, kao što su: upozorenje na obavezu poštovanja reda i discipline u vazduhoplovu; opomena pred prinudno iskrcavanje putnika, odnosno drugih lica na aerodromu poletanja, odnosno na aerodromu prvog sletanja, kao i druge mere.

Član 80.

Vođa vazduhoplova kojim se vrši prevoz oružja ili opasnih materija, dužan je da pre poletanja proveri da li postoji odobrenje nadležnog organa za prevoz oružja, odnosno opasnih materija i da se stara da se rukovanje takvom pošiljkom pri putovanju, prevozu i istovaru vrši na propisan način.

Član 81.

Posada vazduhoplova mora se obezbediti da prilazi izlazima za slučaj opasnosti i vratima na vazduhoplovu budu pristupačni i bez prepreka u širini od najmanje 50 cm.

Izlazi i vrata iz stava 1. ovog člana moraju biti zabravljani tako da je moguće njihovo brzo otvaranje u slučaju potrebe.

IV PRAVILA INSTRUMENTALNOG LETENJA (IFR)

1. Zajedničke odredbe

Član 82.

Pravila instrumentalnog letenja (IFR) primenjuju se na letenje vazduhoplova koje se vrši isključivo pomoću instrumenata i uređaja na vazduhoplovu i na zemlji.

Prema pravilima instrumentalnog letenja, poletanje i sletanje vazduhoplova može se vršiti samo na aerodromima za koje su u Zborniku objavljena pravila postupka za instrumentalno prilaženje i poletanje.

Član 83.

Letenje vazduhoplova obavezno se vrši po pravilima instrumentalnog letenja, i to:

- 1) kad let nije moguće u celini izvršiti u VMC uslovima;
- 2) u javnom prevozu (u IMC i VMC uslovima).

Izuzetno od odredbe tačke 2. stava 1. ovog člana, pod meteorološkim uslovima propisanim u članu 116. ovog pravilnika, radi poletanja i sletanja dozvoljeno je vazduhoplovima vizuelno manevrisanje danju i noću u vazdušnom prostoru oko aerodroma.

Letenje po pravilima IFR može vršiti vazduhoplov koji je za to opremljen i pilot sa važećom dozvolom i ovlašćenjem.

Letenje po pravilima IFR obavezno je u IMC uslovima. Pravo je pilota da prijavi to letenje i kad vladaju VMC uslovi. Služba kontrole letenja ovlašćena je da uskrati

letenje po pravilima VFR ako očekuje da će vazduhoplov na putu do mesta opredeljenja naići na IMC uslove.

Služba kontrole letenja može odobriti zahtev pilota u toku leta za prelazak sa letenja po pravilima IFR na letenje po pravilima VFR, ili obratno.

Ako služba kontrole letenja zahteva prelazak sa letenja po pravilima IFR na letenje po pravilima VFR, ili obratno, saglasnost pilota je obavezna.

Član 84.

BRISAN - sa 4/83

Član 85.

Pravila instrumentalnog letenja (IFR) primenjuju se i na letenje vazduhoplova kojim se obučava posada vazduhoplova u aerodromskoj zoni noću pri spoljnoj vidljivosti, ako se bez teškoća sa ivice te zone ne mogu identifikovati svetla poletno-sletne staze, prilazna svetla i svetla za obeležavanje prepreka na zemlji.

Član 86.

Vođa vazduhoplova koji leti po pravilima instrumentalnog letenja (IFR), mora održavati stalnu radio-vezu na određenoj frekvenciji sa nadležnom službom kontrole letenja.

Odredba stava 1. ovog člana primenjuje se i na kontrolisano letenje pri spoljnoj vidljivosti (CVFR).

Vođa vazduhoplova je dužan da javlja nadležnoj službi kontrole letenja preletanje svake tačke obaveznog javljanja, prema odobrenom planu leta.

Član 87.

Vazduhoplovi u letu moraju se nalaziti na bezbednoj udaljenosti jedan od drugoga. Horizontalno i vertikalno razdvajanje vazduhoplova obezbeđuje nadležna služba kontrole letenja.

Nadležna služba kontrole letenja može dozvoliti na zahtev i odgovornost vođe vazduhoplova, da razdvajanje tog od drugih vazduhoplova u aerodromskoj zoni vrši sam vođa vazduhoplova ako je spoljna vidljivost najmanje 8.000 metara, ako udaljenost vazduhoplova od oblaka iznosi najmanje 2.000 metara, ako vođa tog vazduhoplova vidi druge vazduhoplove i ako vođe drugih vazduhoplova izjave da prihvataju odgovornost za takav način razdvajanja vazduhoplova.

Član 88.

Vazduhoplov može leteti do minimalne bezbedne visine propisane za određeni deo vazdušnog puta, odnosno rute.

Minimalna bezbedna visina u vazdušnom prostoru slobodnog letenja iznosi 300 metara, a u brdovitom području - 600 metara iznad najviše prepreke u poluprečniku od 8.000 metara od pozicije vazduhoplova.

Član 89.

Posle poletanja pomoću instrumenata (IFR), zaokret se ne sme vršiti pre nego što se postigne visina od najmanje 120 m u odnosu na aerodrom poletanja.

Minimalno nadvišavanje prepreka od 50 m obezbeđuje se u zaokretu prilikom neuspelog prilaženja. Za helikoptere se dozvoljava zaokret i na manjim visinama, ali ne na visinama koje ulaze u "efekt autorotacije".

Član 90.

Uređaj za predaju podataka o visini i identifikaciji vazduhoplova u javnom prevozu u vazdušnom saobraćaju (u daljem tekstu: transponder), treba da bude takav da omogućuje korišćenje 4096 kodova u modu "A" i pri automatskom pokazivanju visine leta vazduhoplova.

Vazduhoplov u letu mora koristiti transponder sa odgovarajućim kodom, saglasno uputstvu nadležne službe kontrole letenja a broj tog koda mora da potvrdi posada vazduhoplova.

Nadležna služba kontrole letenja može zahtevati od posade vazduhoplova da proveri tačnost pokazivanja visinomera, odnosno indikaciju visine radi provere pokazivanja transpondera. Ako se utvrdi da je razlika u pokazivanju veća od 300 stopa, posada vazduhoplova je dužna da isključi pokazivanje visine na transponderu, a ako to tehnički nije moguće da o tome obavesti nadležnu službu kontrole letenja.

Član 91.

Pre poletanja, odnosno pre ulaska u jugoslovenski vazdušni prostor vazduhoplov mora imati uključen transponder na kodu 2000 u modu "A", ako nadležna služba kontrole letenja ne odredi drugačije.

Korišćenje transpondera na 7500, 7600, 7700 kodova dozvoljeno je samo za one slučajeve i namene koji su predviđeni ovim pravilnikom (čl. 180, 196. i 199).

Ako vazduhoplov nema transponder ili ako je transponder u kvaru, vođa vazduhoplova je dužan da o tome obavesti nadležnu službu kontrole letenja pre poletanja ili pre ulaska u jugoslovenski vazdušni prostor, odnosno kad nastane kvar transpondera.

2. Kretanje vazduhoplova na aerodromu i letenje u aerodromskom krugu i na vazdušnom putu

Član 92.

Vođa vazduhoplova koji se kreće po manevarskim površinama aerodroma ili koji leti u aerodromskom krugu dužan je da se javlja nadležnoj službi kontrole letenja i da traži odobrenje za obavljanje pojedinih radnji, zavisno od pozicija na kojima se nalazi vazduhoplov.

Na poziciji broj 1. Pozicija na platformi vođa vazduhoplova traži odobrenje od nadležne službe kontrole letenja za puštanje u rad motora vazduhoplova i prima podatke neophodne za bezbedno poletanje.

Na poziciji broj 2. Pozicija na tački čekanja, vođa vazduhoplova zaustavlja vazduhoplov na manevarskoj površini na udaljenosti 50 metara od ivice poletno-sletne staze i vrši probu motora, ako je to potrebno, traži dozvolu za izlazak vazduhoplova na poletno-sletnu stazu i prima podatke o eventualnim promenama meteoroloških uslova.

Na poziciji broj 3. Pozicija na tački poletanja, vođa vazduhoplova traži odobrenje za poletanje i poletanju pristupa po dobijanju odobrenja.

Na poziciji broj 4. Pozicija na tački ulaska u aerodromski krug, vođa vazduhoplova traži odobrenje za ulazak u aerodromski krug i prima podatke neophodne za bezbedno sletanje na aerodrom.

Na poziciji broj 5. Pozicija "niz vetar", vođa vazduhoplova koji se nalazi između drugog i trećeg zaokreta u aerodromskom krugu, bočno i paralelno sa osom poletno-sletne staze, javlja poziciju vazduhoplova, prima obaveštenje o redosledu sletanja i o sledećoj tački javljanja vazduhoplova.

Na poziciji broj 6. Pozicija u aerodromskom krugu, vođa vazduhoplova koji se nalazi između trećeg i četvrtog zaokreta javlja poziciju vazduhoplova, ako to zahteva nadležna služba kontrole letenja i od nje prima obaveštenje o eventualnoj promeni redosleda sletanja.

Na poziciji broj 7. Pozicija "finale" i to:

- na poziciji broj 7a "Kratki final", vazduhoplov se posle četvrtog zaokreta nalazi u pravcu poletno-sletne staze na udaljenosti od 7.200 metara (4 NM) i vođa vazduhoplova prima odobrenje za sletanje vazduhoplova;
- na poziciji broj 7b "Dugi final", vođa vazduhoplova vrši prilaženje za sletanje iz pravca doleta vazduhoplova, javlja poziciju vazduhoplova na udaljenosti od 14.400 metara (8 NM) od poletno-sletne staze i postupa po uputstvu nadležne službe kontrole letenja.

Na poziciji broj 8. Pozicija na tački napuštanja poletno-sletne staze, vođa vazduhoplova koji je sleteo obaveštava da je oslobodio poletnosletnu stazu i prima uputstva za voženje vazduhoplova po manevarskim površinama.

Na poziciji broj 9. Pozicija za parkiranje, vođa vazduhoplova zaustavlja vazduhoplov na platformi prema oznakama za parkiranje, odnosno prema uputstvu parkera ako na aerodromu postoji parker, i obaveštava nadležnu službu kontrole letenja o prekidu radio veze i isključenju motora vazduhoplova.

Član 93.

U prostoru za vizuelno manevrisanje obezbediće se minimalno nadvišavanje prepreka koje iznosi najmanje:

Grupa	Nadvišavanje prepreke (u m)	Najniži OSN u odnosu na aerodrom (u m)	Minimalna vidljivost (u m)
A	90	120	1,9
B	90	150	2,8
C	120	180	3,7
D	120	210	4,6
E	150	240	6,5

Za vreme izvođenja vizuelnog manevra za sletanje (Circling), a pri horizontalnoj vidljivosti manjoj od 8 km, neće se odobravati let drugog vazduhoplova. Ako se istovremeno izvode letovi dva vazduhoplova u vazдушnom prostoru za vizuelno manevrisanje, oni moraju biti propisano razdvojeni.

Aerodromski krug može biti levi ili desni, zavisno od strane na koju se vrši treći i četvrti zaokret vazduhoplova u letu.

Član 94.

Za bezbedno poletanje i sletanje vazduhoplova su neophodni sledeći podaci:

- 1) oznaka poletno-sletne staze za poletanje i pravac poletanja;
- 2) pravac, jačina i veća kolebanja vetra;
- 3) atmosferski pritisak za podešavanje visinomera (QNH) izražen u milibarima, odnosno u inčima ili milimetrima ako to zahteva vođa vazduhoplova;
- 4) temperatura vazduha i tačka rose, ako je u pitanju poletanje mlaznih vazduhoplova;
- 5) drugi podaci koji mogu uticati na bezbednost poletanja, kao što su: vidljivost u pravcu poletanja ili vidljivost duž poletno-sletne staze (RVR), meteorološke pojave u pravcu poletanja i penjanja vazduhoplova i sl.

Član 95.

Ulazak, letenje i izlazak vazduhoplova sa vazdušnog puta vrši se po uputstvu nadležne službe kontrole letenja. Vođa vazduhoplova mora potvrditi da je razumeo to uputstvo.

Ako vođa vazduhoplova smatra da primljeno uputstvo nije jasno, da nije potpuno ili da ne odgovara uslovima za bezbedno letenje, tražiće dopunu, odnosno izmenu uputstva.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, ako se vazduhoplov nalazi u opasnosti, vođa vazduhoplova može odstupiti od primljenog uputstva s tim da o tome odmah obavesti nadležnu službu kontrole letenja.

Član 96.

Vođa vazduhoplova je dužan da obavesti nadležnu službu kontrole letenja o:

- 1) svakom skretanju vazduhoplova sa vazdušnog puta ili rute, i da odmah vrati vazduhoplov na vazdušni put ili rutu;
- 2) stvarnoj brzini vazduhoplova ako je brzina između tačaka obaveznog javljanja veća od 5% u odnosu na brzinu iz odobrenog plana leta, odnosno ako se očekuje takvo povećanje brzine;
- 3) vremenu nadletanja sledeće tačke obaveznog javljanja, ako se ono razlikuje za više od tri minuta od prethodnog izveštaja.

Član 97.

Ako vazduhoplov leti na vazdušnom putu, odnosno ruti, mora da se kreće određenom putanjom koja spaja dva radio-navigaciona uređaja, odnosno dve tačke na ruti (rutne tačke).

Ako putanja leta vazduhoplova koji napušta vazdušni put vodi prema terenu ili prepreci čija je visina veća od minimalne bezbedne visine za letenje, vođa vazduhoplova je dužan da vazduhoplov prevede u penjanje i da minimalnu bezbednu visinu dostigne pre nadletanja odnosnog terena ili prepreke.

Član 98.

Ako se zbog bezbednosti vazdušne plovidbe izda naređenje da se vazduhoplov zadrži na vazdušnom putu u određenom krugu čekanja, vođa vazduhoplova postupa po tom naređenju vršeći zaokrete u desnu stranu počev od navigacionog uređaja, ako nije drugačije određeno. Vođa vazduhoplova obaveštava nadležne službe kontrole letenja o nivou leta i javlja u koje vreme dostiže određenu tačku čekanja.

Nadležna služba kontrole letenja obaveštava vođu vazduhoplova o predviđenom vremenu napuštanja tačke čekanja. Vođa vazduhoplova javlja vreme napuštanja tačke čekanja i vreme kad pristupa promeni nivoa leta.

Član 99.

Za vreme instrumentalnog letenja, posada vazduhoplova dužna je da obaveštava nadležnu službu kontrole letenja o poziciji vazduhoplova, meteorološkim uslovima i pojavama (olujna oblačnost, jaka turbulencija, mogućnost zaleđivanja) i drugim pojavama bitnim za bezbednu i nesmetanu vazdušnu plovību.

Izveštaj o poziciji vazduhoplova za vreme leta na vazdušnom putu sadrži: pozivni znak vazduhoplova, tačku javljanja i vreme nadletanja te tačke, nivo ili visinu leta, predviđeno vreme nadletanja sledeće tačke javljanja.

Posada vazduhoplova dužna je da posebno javi vreme nameravanog, odnosno stvarnog napuštanja i dostizanja visine leta (nivo leta).

Ako se vazduhoplov nalazi pod radarskom kontrolom, nadležna služba kontrole letenja može osloboditi od obaveze posadu vazduhoplova da javlja svoje pozicije, odnosno predaje izveštaje o poziciji vazduhoplova.

Vođa vazduhoplova ne treba da obaveštava o poziciji vazduhoplova ako se vazduhoplov nalazi pod radarskom kontrolom, osim ako nadležna služba kontrole letenja ne odredi drugačije.

3. Prilaženje i sletanje vazduhoplova

Član 100.

U momentu ulaska u zonu aerodroma na koji treba vazduhoplov da sleti, vođa vazduhoplova mora uspostaviti radio-vezu sa nadležnom službom kontrole letenja i saopštiti pozivni znak vazduhoplova, broj leta, visinu leta, poziciju vazduhoplova i očekivano vreme dolaska na aerodrom.

Vođa vazduhoplova može predložiti način sletanja i zatražiti da mu se odobri određeni postupak prilaženja radi sletanja. Odobreni postupak prilaženja i sletanja vazduhoplova vođa vazduhoplova ne može menjati bez saglasnosti nadležne službe kontrole letenja.

Ako vazduhoplov sleće na aerodrom na kome nema službe kontrole letenja, odobrenje za ulazak u aerodromsku zonu i za sletanje daje rukovodilac letenja.

Član 101.

Na vazduhoplovu koji se približava aerodromu sletanja, visinomer mora biti podešen na odgovarajući atmosferski pritisak.

Vođa vazduhoplova mora potvrditi prijem podataka za podešavanje visinomera, dobijenih od nadležne službe kontrole letenja.

Za letenje od prelaznog nivoa leta do sletanja visinomer se podešava na atmosferski pritisak vrednosti QNH tog aerodroma, odnosno vrednosti QNE ako to zaheva vođa vazduhoplova.

Ako se prilaženje i sletanje vazduhoplova vrši preciznim radarskim vođenjem, visinomer se podešava na vrednost QFE.

Ako se vrši precizno prilaženje i sletanje vazduhoplova pomoću uređaja ILS ili PAR, a razlika između visine praga poletno-sletne staze i visine aerodroma iznosi više od 2 metra, visinomer se mora podesiti na vrednost QFE u odnosu na prag te staze.

Ako vazduhoplov ima dva ispravna visinomera, jedan od njih mora biti podešen na vrednost QNH radi potrebe kontrole letenja, a visina za potrebe kontrole letenja očitava se uvek sa visinomera podešenog na QHN.

Za sletanje u uslovima preciznog instrumentalnog prilaženja kategorije II i III, obavezna je upotreba radio-visinomera. Za tu svrhu objavljuje se u Zborniku karta profila terena.

Član 102.

Vođa vazduhoplova može koristiti uređaj za navigaciju VOR, ako je ispravnost tog uređaja proverena na propisan način u poslednjih 10 dana i ako odstupanje nije veće od ± 4 stepena.

Vođa vazduhoplova koji sleće na aerodrom na kome postoji uređaj za navigaciju VOR sa test-signalom (VOT), mora proveriti ispravnost pokazivanja uređaja VOR na vazduhoplovu, da bi se utvrdila mogućnost njegovog korišćenja. Taj uređaj se može koristiti ako odstupanje nije veće od ± 4 stepena.

Član 103.

Ako nadležna služba kontrole letenja naredi da se vazduhoplov zadrži u krugu čekanja iznad određenog navigacionog uređaja ili neke tačke na zemlji, vođa vazduhoplova zadržaće vazduhoplov u krugu i sačekaće dozvolu za prilaženje i sletanje.

Letenje u krugu čekanja vrši se na visini i po postupku koji su utvrđeni u posebnim vazduhoplovnim kartama za korišćenje aerodroma.

Ako u karte iz stava 2. ovog člana nisu uneseni elementi za letenje u krugu čekanja, nadležna služba kontrole letenja mora odrediti elemente potrebne za letenje vazduhoplova, i to:

- 1) navigacioni uređaj ili tačku iznad koje će se vršiti čekanje;
- 2) pravac zaokreta u krugu čekanja;
- 3) visinu na kojoj će se vršiti čekanje;
- 4) približno vreme napuštanja kruga čekanja;
- 5) dužinu kraka odleta u nautičkim miljama, ako se čekanje vrši pomoću navigacionog uređaja DME.

Vođa vazduhoplova može napustiti krug čekanja kad dobije odobrenje nadležne službe kontrole letenja i pristupi primeni postupka za prilaženje i sletanje vazduhoplova, odnosno izvršavanju uputstva nadležne službe kontrole letenja.

U slučaju jačih vazdušnih turbulencija, zaleđivanja ili male rezerve goriva, vođa vazduhoplova može zahtevati izmenu ili odstupanje od određenog postupka za letenje u krugu čekanja.

Član 104.

Za vreme letenja vazduhoplova u krugu čekanja, vreme trajanja leta na kraku odleta, odnosno doleta do visine 4.250 metara (14.000 stopa) iznosi minut, a iznad te visine minut i 30 sekundi.

Za vreme letenja vazduhoplova u krugu čekanja, vazduhoplov se mora pridržavati brzina navedenih u sledećoj tabeli:

Nivo leta (FL)	Brzina vazduhoplova sa klipnim motorom u čvorovima	Brzina vazduhoplova sa mlaznim motorom u čvorovima	
		normalna atmosfera	turbulencija
do 60	170	210	280 ili 0,8 Mah-a zavisno šta je od toga manje
preko 60 do 140	170	220	
preko 140	175	240	

Brzine iz stava 2. ovog člana moraju se postići najkasnije 2 minuta pre nadletanja navigacionog uređaja, odnosno tačke iznad koje se nalazi krug čekanja.

Ako vazduhoplov ne može da održava određenu brzinu iz stava 2. ovog člana, vođa vazduhoplova će o tome obavestiti nadležnu službu kontrole letenja i postupaće po uputstvu te službe.

Vođa vazduhoplova potražiće prethodno saglasnost nadležne službe kontrole letenja i za korišćenje brzina predviđenih za slučaj turbulencije, ako u Zborniku nije drukčije objavljeno.

Član 105.

Instrumentalno prilaženje i sletanje vazduhoplova vrši se po postupku propisanom za aerodrom na koji vazduhoplov sleće, objavljenom u Zborniku.

Instrumentalno prilaženje može biti neprecizno i precizno.

Neprecizno prilaženje vrši se kad aerodrom nema elektronski uređaj koji određuje kliznu ravan leta vazduhoplova nego se koriste drugi uređaji, kao što su: goniometar, radio-far NDB, uređaj VOR ili uređaj ILS

bez pokazivača klizne ravni.

Precizno prilaženje vrši se pomoću uređaja koji određuju i kliznu ravan leta vazduhoplova, kao što su uređaj ILS sa pokazivačem klizne ravni i uređaj PAR.

Član 106.

Ako se za instrumentalno prilaženje vazduhoplova koristi nadzorni radar, nadležna služba kontrole letenja može skratiti postupak prilaženja i dovesti vazduhoplov do završne tačke prilaženja.

Ako je to predviđeno propisanim postupkom za prilaženje i sletanje, nadležna služba kontrole letenja može preduzeti radarsko vođenje vazduhoplova do visine sa koje može bezbedno sleteti na aerodrom.

Član 107.

Vođa vazduhoplova obustaviće dalje prilaženje i primeniće pravila postupka predviđena za neuspelo prilaženje ako na relativnoj visini odlučivanja (DH), odnosno na minimalnoj apsolutnoj, odnosno relativnoj visini (MDA/H) do koje može da ponire, nije uspostavio vizuelni kontakt sa zemljom ili ako iz drugih razloga nije moguće izvršiti bezbedno sletanje.

Visine iz stava 1. ovog člana (DH ili MDA/H) određuje nosilac prava raspolaganja vazduhoplovom (sopstvenik vazduhoplova) na osnovu apsolutne, odnosno relativne visine bezbednog nadvišavanja terena, odnosno prepreka (OCA/H), koje su za svaki aerodrom, zavisno od vrste prilaženja, utvrđene od nadležnog organa i podaci o njima objavljeni u Zborniku.

Član 108.

Vođa vazduhoplova koji leti po pravilima instrumentalnog letenja može preći na letenje pri spoljnoj vidljivosti ako postoje meteorološki uslovi (VMC) za letenje pri spoljnoj vidljivosti i ako to odobri nadležna služba kontrole letenja.

U slučaju iz stava 1. ovog člana, u odobreni plan leta vođa vazduhoplova i nadležna služba kontrole letenja unose odgovarajuće izmene. Nadležna služba kontrole letenja obaveštava posadu vazduhoplova o eventualnim promenama u odnosu na stanje i prognozu vremena koji su ranije bili saopšteni posadi vazduhoplova.

Vođa vazduhoplova dužan je da nadležnoj službi kontrole letenja blagovremeno prijavi nameru prelaska na vizuelno manevrisanje (Circling) za sletanje iz obratnog smera od smera instrumentalnog prilaženja, shodno propisanim i objavljenim pravilima postupka za taj aerodrom.

Vazduhoplovu će se odobriti poletanje sa poletno-sletne staze u smeru koji nije opremljen za IFR u uslovima horizontalne vidljivosti date u članu 20. ovog pravilnika. Vazduhoplov ne sme ići u oblake ako ne pređe na let po pravilima za instrumentalno letenje (IFR).

Član 109.

Izveštaj o poziciji vazduhoplova u terminalnoj i aerodromskoj zoni sadrži: vreme promene nivoa ili visine leta, vreme i nivo ili visinu nadletanja određene tačke do koje je let bio odobren ili na kojoj se vrši čekanje, vreme napuštanja te tačke, vreme napuštanja završne tačke prilaženja; ispravke vremena dolaska ili sletanja ako se ono razlikuje za više od 3 minuta od planiranog vremena i obaveštenje o neuspehom prilaženju ako je bilo takvog prilaženja.

Član 110.

Vođa vazduhoplova, kad vazduhoplov leti po pravilima instrumentalnog letenja (IFR), dužan je da bez odlaganja obavesti nadležnu službu kontrole letenja o kvaru na sledećim uređajima na vazduhoplovu:

- 1) radio-kompasu ili drugim uređajima za pokazivanje položaja vazduhoplova u odnosu na zemaljska radio-navigaciona sredstva;
- 2) prijemniku pokazivača za instrumentalno sletanje ILS ili nekoj od njegovih komponenata;
- 3) radio-uređaj za održavanje veze sa nadležnom službom kontrole letenja.

Vođa vazduhoplova obaveštava nadležnu službu kontrole letenja o uticaju kvara, odnosno neispravnosti uređaja iz stava 1. ovog člana na sposobnost vazduhoplova da nastavi letenje po pravilima instrumentalnog letenja (IFR) i u slučaju potrebe traži pomoć (radarsko vođenje, korišćenje druge frekvencije i dr.).

V. PRAVILA LETENJA PRI SPOLJNOJ VIDLJIVOSTI (VFR)

1. Zajedničke odredbe

Član 111.

Vizuelno letenje može se vršiti danju i noću ako posada vazduhoplova za sve vreme leta vidi zemlju i orijentire na zemlji. Ako posada ne vidi zemlju i orijentire na zemlji, vazduhoplov koji vrši vizuelno letenje (VFR i CVFR) samo u aerodromskoj zoni i u uslovima datim u čl. 22. i 116. ovog pravilnika.

Član 112.

Pravila letenja pri spoljnoj vidljivosti (VFR) primenjuju se i na letenje vazduhoplova kojim se obučava posada vazduhoplova u aerodromskoj zoni noću, ako se sa ivice te zone mogu bez teškoća identifikovati svetla poletno-sletne staze, prilazna svetla i svetla za obeležavanje prepreka na zemlji.

Član 113.

Ako jednomotorni vazduhoplov vrši vizuelno letenje iznad mora, njegova udaljenost od obale ne sme biti veća od udaljenosti koja je jednaka petnaestostruko visini leta vazduhoplova, odnosno od udaljenosti sa koje je moguć povratak vazduhoplova na kopno u slučaju kvara na motoru vazduhoplova.

Član 114.

Letenje stranog sportskog vazduhoplova u jugoslovenskom vazдушnom prostoru vrši se po pravilima kontrolisanog letenja pri spoljnoj vidljivosti (CVFR).

Vazduhoplov iz stava 1. ovog člana može leteti ako je najmanje jedan član posade vazduhoplova osposobljen da održava na engleskom jeziku propisanu radio-vezu sa nadležnom službom kontrole letenja i ako vazduhoplov ima odgovarajući radio-navigacioni uređaj koji omogućuje vođenje tog vazduhoplova pomoću radio-navigacionih uređaja na zemlji.

Član 115.

Izuzetno od članova 114. ovog pravilnika, strani sportski vazduhoplov može leteti i ako nema odgovarajući radio-navigacioni uređaj, ako je to predviđeno u odobrenju za letenje.

U slučaju iz stava 1. ovog člana, let se vrši prema uslovima i na način koji su određeni u odobrenju za letenje.

Član 116.

Uslovi meteorološke vidljivosti (VMC) pri kojima se vrši vizuelno letenje su isti za dnevno i noćno letenje i oni su dati u sledećoj tabeli:

USLOVI METEOROLOŠKE VIDLJIVOSTI (VMC)

A. Za let van sloja slobodnog letenja

Minimalna visina nadvišavanja terena	Vidljivost u letu	Odstojanje od oblaka
300 m (1000 stopa)	Najmanje 8 km	Najmanje: - horizontalno 1,5 km i - vertikalno 300 m

B. Za let u sloju slobodnog letenja

Minimalna visina nadvišavanja terena	Vidljivost u letu	Odstojanje od oblaka
300 m (1000 stopa) iznad naselja i većeg skupa lica	Najmanje 1,5 km	- horizontalno bez oblaka - vertikalno sa vidljivošću zemlje
i	Za letove sa brzinama preko 140 kt (IAS)	
150 m (500 stopa) u ostalim slučajevima	Najmanje 5 km	Najmanje: - horizontalno 1,5 km - vertikalno 300 m

Izuzetno od stava 1. ovog člana, letenje helikoptera može se vršiti i pri manjoj vidljivosti ali ne pri vidljivosti manjoj od 800 metara, ako se 1-7/02 - 236 od 1034 - Knjiga I manevriše pri brzinama koje omogućavaju blagovremeno uočavanje drugih vazduhoplova ili prepreka.

Član 117.

Vizuelno letenje ispod minimuma određenih u tabeli iz člana 116. stav 1. ovog pravilnika u delu Uslovi meteorološke vidljivosti (VMC), može se vršiti na zahtev i odgovornost vođe vazduhoplova, ako to odobri nadležni organ i ako je u pitanju let za posebne namene (traganje i spasavanje, prevoz bolesnika, elementarne nepogode, akcije organa unutrašnjih poslova).

Član 118.

Vazduhoplov koji vrši vizuelno letenje mora se pridržavati minimalne bezbedne visine koja, u slučaju prestanka rada motora, obezbeđuje uspešno sletanje.

Visina iz stava 1. ovog člana ne sme biti manja od:

- 1) 300 metara (1.000 stopa) za letenje iznad naseljenih mesta, iznad većeg skupa lica ili iznad najviše prepreke u poluprečniku od 600 metara od pozicije vazduhoplova;
- 2) 300 metara (1.000 stopa) za ostalo letenje iznad kopnenih ili vodenih površina.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, na visini manjoj od visine predviđene u tački 2. ovog stava može leteti vazduhoplov za posebne namene, s tim da visina zaokreta ne sme biti manja od 50 metara (150 stopa) iznad terena ili iznad najviše prepreke na terenu.

Član 119.

Vizuelno letenje iznad oblaka i između oblaka može vršiti vođa vazduhoplova, odnosno pilot osposobljen za takvo letenje, ako vazduhoplov ima uređaje za održavanje propisane radio-veze sa nadležnom službom kontrole letenja.

Letenje iz stava 1. ovog člana vrši se u sledećim slučajevima:

- 1) kad se let vrši na visini koja nije manja od 300 metara (1.000 stopa) iznad najviše tačke terena ili iznad prepreke u širem području letenja;
- 2) kad se vazduhoplov može pridržavati rute određene planom leta bez ulaska u oblake;
- 3) kad su prilaz i sletanje na aerodrom mogući u uslovima meteorološke vidljivosti (VMC).

Član 120.

Vazduhoplov koji leti van vazdušnog puta može preseći vazdušni put ako je to predviđeno u odobrenom planu leta i ako je to odobrila nadležna služba kontrole letenja.

Vođa vazduhoplova je dužan pre presecanja vazdušnog puta da zatraži odobrenje za to presecanje. Prilikom traženja odobrenja vođa vazduhoplova mora navesti sledeće podatke:

- 1) pozivni znak i tip vazduhoplova;
- 2) vazdušni put, odnosno rutu vazduhoplova predviđenu planom leta;
- 3) mesto i očekivano vreme presecanja vazduhoplovnog puta;
- 4) zahtevani nivo leta u momentu presecanja vazdušnog puta, predviđen pravilima letenja pri spoljnoj vidljivosti (VFR);
- 5) putnu brzinu vazduhoplova.

Član 121.

Presecanje vazdušnog puta vrši se okomito na njegov pravac pod uglom od 90 stepeni. Vođa vazduhoplova mora javiti nadležnoj službi kontrole letenja vreme kad pristupa presecanju puta.

Za vreme presecanja vazdušnog puta vazduhoplov mora imati stalnu radio-vezu sa nadležnom službom kontrole letenja, ako se ne nalazi pod stalnom kontrolom radara.

Član 122.

Odredbe čl. 120. i 121. ovog pravilnika odnose se i na domaće vojne vazduhoplove, osim ako su u pitanju posebni hitni slučajevi u kojima se presecanje vazduhoplovnog puta vrši na nivou leta predviđenom za vizuelno letenje (VFR).

2. Letenje vazduhoplova u aerodromskoj zoni i na vazdušnom putu

Član 123.

Nadležna služba kontrole letenja može vazduhoplovu opšte kategorije, na zahtev vođe vazduhoplova, odobriti vizuelno letenje u aerodromskoj zoni danju ako vazduhoplov ne prelazi maksimalnu dozvoljenu težinu pri poletanju od 5.700 kg i ako je horizontalna vidljivost veća od 1.500 metara.

Vizuelno letenje iz stava 1. ovog člana označava se kao specijalni let pri spoljnoj vidljivosti (SVFR).

Član 124.

Za specijalni let pri spoljnoj vidljivosti (SVFR) vođa vazduhoplova ne podnosi nadležnoj službi kontrole letenja plan leta nego najavu leta koja sadrži: tip i pozivni znak vazduhoplova, podatke o vođi vazduhoplova i način izvršenja leta.

Član 125.

Vizuelno letenje noću u aerodromskoj zoni može se vršiti ako su vođa vazduhoplova i vazduhoplov osposobljeni za takvo letenje i ako aerodrom ispunjava uslove za noćno letenje.

Vizuelno letenje iz stava 1. ovog člana može se vršiti ako su ispunjeni sledeći uslovi: da horizontalna vidljivost iznosi najmanje 8.000 metara; da posada vazduhoplova stalno vidi zemlju; da se sa ivice aerodromske zone mogu identifikovati prilazna svetla praga, svetla poletnosletne staze i svetla kojima su označene prepreke, s tim da u toj zoni istovremeno mogu leteti najviše dva vazduhoplova.

Za vreme vizuelnog noćnog letenja u aerodromskoj zoni razdvajanje vazduhoplova vrši nadležna služba kontrole letenja, ako na aerodromu ne postoji takva služba - rukovodilac letenja.

Noćnim letom, u smislu ovog pravilnika, smatra se let koji se vrši u vremenskom periodu od pola časa posle zalaska do pola časa pre izlaska sunca.

Član 126.

Prilikom vizuelnog letenja vođa vazduhoplova može nastaviti let na vazdušnom putu ako vazduhoplov i posada ispunjavaju uslove propisane za instrumentalno letenje i ako se sa tim saglasi nadležna služba kontrole letenja, najdocnije na pet minuta pre izlaska vazduhoplova na vazdušni put.

U letu na vazdušnom putu vođa vazduhoplova se pridržava nivoa leta koji je odredila nadležna služba kontrole letenja i pravila za instrumentalno letenje (IFR).

Član 127.

Vođa vazduhoplova koji vrši vizuelno letenje mora tražiti odobrenje od nadležne službe kontrole letenja za svako presecanje vazdušnog puta, osim ako se vazduhoplov nalazi u opasnosti. U tom slučaju let se nastavlja na nivou leta predviđenom za vizuelno letenje, a posada vazduhoplova preduzima sve potrebne mere da se izbegne opasnost od sudara sa drugim vazduhoplovom.

Član 128.

Pri vizuelnom letenju vođa vazduhoplova koji leti na vazdušnom putu, odnosno ruti, mora se pridržavati nivoa leta predviđenih za instrumentalno letenje.

Ako vazduhoplov leti na visinama preko 900 metara (3.000 stopa) srednjeg nadmorskog nivoa (MSL) ili 300 metara (1.000 stopa) iznad prepreka, zavisno šta je od toga više, vođa vazduhoplova mora se pridržavati nivoa leta predviđenih za vizuelno letenje.

Član 129.

Vođa vazduhoplova koji napušta vazdušni put i nastavlja vizuelno letenje, dužan je o tome da obavesti nadležnu službu kontrole letenja pre napuštanja vazdušnog puta i da se u daljem letu pridržava odobrenog nivoa leta za vizuelno letenje.

Ako, zbog bezbednosti vazdušne plovidbe, vazduhoplov treba privremeno da napusti vazdušni put, vođa vazduhoplova je dužan da o tome blagovremeno obavesti nadležnu službu kontrole letenja i da zadrži nivo leta koji obezbeđuje nadvišavanje prepreka. Pre povratka na vazdušni put vođa vazduhoplova mora da zatraži odobrenje od nadležne službe kontrole letenja.

3. Prilaženje i sletanje vazduhoplova

Član 130.

Vazduhoplov koji vrši vizuelno letenje može za sletanje koristiti aerodrom na kome postoje uslovi meteorološke vidljivosti u vreme sletanja.

Ako se vrši vizuelno letenje, a u fazi sletanja nastupe okolnosti koje ne omogućuju bezbedno sletanje vazduhoplova, vođa vazduhoplova koji nije osposobljen za instrumentalno letenje dužan je da let vazduhoplova usmeri ka aerodromu na kome postoje uslovi meteorološke vidljivosti.

Član 131.

Vođa vazduhoplova koji vrši vizuelno prilaženje i sletanje dužan je da se pridržava postupka predviđenog za takvo prilaženje i sletanje.

Ako za aerodrom nije propisan postupak za vizuelno prilaženje i sletanje, vođa vazduhoplova je dužan da se pridržava naređenja i uputstava nadležne službe kontrole letenja, odnosno rukovodioca letenja.

Član 132.

Ako vazduhoplov sleće na aerodrom na kome ne postoji služba kontrole letenja, vođa vazduhoplova je dužan da obavesti nadležnu službu kontrole letenja o vremenu sletanja vazduhoplova i to odmah posle sletanja, a najdocnije u roku od 30 minuta ako na aerodromu nema sredstava veze.

Ako je vođa vazduhoplova poznato da na aerodromu sletanja nema sredstava veze, dužna je neposredno pre sletanja da obavesti službu kontrole letenja sa kojom je imao poslednju radio-vezu, o predviđenom vremenu sletanja vazduhoplova.

VI LETENJE VAZDUHOPLOVA ZA POSEBNE NAMENE

Član 133.

Na vazduhoplovu ograničene kategorije, kad se koristi za namene navedene u uverenju o plovidbenosti ili za obuku članova posade tog tipa vazduhoplova, pored članova posade mogu se nalaziti i stručna lica ovlašćena da obavljaju određene poslove u vezi sa tim letom vazduhoplova, odnosno članovi posade koji se obučavaju na tom vazduhoplovu.

Ako se vazduhoplov koristi za izbacivanje hemijskih sredstava ta sredstva moraju biti smeštena u posebna spremišta vazduhoplova a izbacivanje se vrši na unapred određenim i obeleženim površinama.

Član 134.

Vođa vazduhoplova kojim se vrši izbacivanje hemijskih sredstava, mora biti privezan sigurnosnim pojasom za sedište i imati zaštitno odelo, kacigu i rukavice, a ako rukuje otrovnim materijama - i zaštitnu masku za lice.

Pre poletanja vođa vazduhoplova je dužan da proveri da li su ispunjeni uslovi propisani za bezbedno letenje, a naročito:

- 1) upotrebljivost poletno-sletne staze letilišta;
- 2) tačnost podataka o konfiguraciji terena i preprekama u okolini;
- 3) obeležavanje površina na koje će se izbacivati hemijska sredstva, u odnosu na visinu leta i pravac i visinu vršenja zaokreta;
- 4) tačnost ostalih elemenata unesenih u plan izvršenja tretiranja, koji mora biti sačinjen pre planiranog leta ali ne ranije od 48 časova.

Član 135.

Za vreme leta vazduhoplova koji se koristi za izbacivanje hemijskih sredstava vođa vazduhoplova mora se pridržavati odredaba ovog pravilnika, a naročito:

- 1) da visina leta ne bude manja od 90 metara iznad najviše prepreke na terenu koja se nalazi u poluprečniku od 100 metara od vazduhoplova i da se zaokreti sa nagibom većim od 30 stepeni ne vrše na visini manjoj od 90 metara;
- 2) da visina leta prilikom izbacivanja hemijskih sredstava ne bude manja od jednog metra danju, odnosno 20 metara noću, računajući rastojanje između najviše tačke kulture ili prepreke u kulturi koja se nadleće i najniže tačke vazduhoplova;
- 3) da najmanja brzina u letu (osim poletanja i sletanja) bude za 25 procenata veća od propisanog gubitka brzine vazduhoplova, uzimajući u obzir opterećenost i nagib vazduhoplova;
- 4) da najveća brzina u letu bude takva da opterećenje vazduhoplova pri najkritičnijem manevru ne prelazi 80 procenata maksimalno dozvoljenog opterećenja vazduhoplova.

Ako za vreme letenja vođa vazduhoplova ili neko drugo ovlašćeno lice koje učestvuje u tretiranju poljoprivrednih i šumskih površina, uoči odstupanja u odnosu na sačinjeni plan tretiranja ili promene koje mogu uticati na bezbednost leta, vođa vazduhoplova mora da obustavi dalje letenje i da unese potrebne izmene ili dopune u plan leta.

Član 136.

Vazduhoplov se može koristiti za kontrolu određenih objekata i uređaja na zemlji (dalekovoda, naftovoda, kanala i sl.), i to:

- 1) ako su vazduhoplov i posada osposobljeni za letenje koje zahteva izvršenje takvog zadatka i ako posada ima odgovarajuću dozvolu;
- 2) ako plan leta i program takvog letenja budu odobreni od nadležne službe kontrole letenja najdocnije na 48 časova pre izvršenja leta.

Letenje vazduhoplova iz stava 1. ovog člana vrši se po pravilima letenja pri spoljnoj vidljivosti (VFR), a visina letenja ne sme biti manja od 30 metara iznad najvišeg objekta ili prepreke, na rastojanju od najmanje 300 metara ispred vazduhoplova u pravcu leta.

Član 137.

Korišćenje vazduhoplova za pružanje pomoći u slučaju elementarnih nepogoda vrši se po odredbama ovog pravilnika uz moguća neophodna odstupanja koja zahteva konkretna situacija u pogledu blagovremenog i efikasnog pružanja potrebne pomoći, pod uslovom da se ne ugrožava bezbednost letenja radi bezbednosti lica u vazduhoplovu i na zemlji.

Član 138.

Vazduhoplov za posebne namene može za vreme letenja vući stvari ili podizati lica i stvari sa kopnenih i vodenih površina, ako ima odobrenje za to i pod uslovom da posada vazduhoplova ima odgovarajuću dozvolu.

Prilikom vuče stvari, ukupna dužina vazduhoplova zajedno sa vučnim užetom i stvari koja se vuče ne sme biti veća od 150 metara.

Letenje vazduhoplova iz stava 1. ovog člana nadležna služba kontrole letenja može odobriti ako je horizontalna vidljivost danju preko 1.500 metara, odnosno 8.000 metara noću i ako su prostor za letenje i prepreke oko tog prostora propisano označeni i osvetljeni.

Član 139.

Letenje helikoptera koji nosi spoljni teret (lica ili stvari) iznad naseljenih mesta nije dozvoljeno, osim ako je u pitanju spasavanje lica iz naseljenog mesta.

Poletanje i sletanje helikoptera izvan aerodroma odnosno heliodroma može se vršiti ako to odobri nadležan organ i pod uslovom da pilot helikoptera ima najmanje 350 časova letenja helikopterom.

U slučaju iz st. 1. i 2. ovog člana poletanje i sletanje helikoptera mora se vršiti po uslovima navedenim u odobrenju nadležnog organa.

Mesto poletanja i sletanja helikoptera na kome je odobreno poletanje, odnosno sletanje, mora biti propisno obeleženo i označeno.

Član 140.

Helikopter ne sme leteti ispod visine na kojoj ulazi u oblast autorotacije pri određenoj brzini.

Ako helikopter leti iznad naseljenih mesta, visina leta mora iznositi najmanje 100 metara iznad najvišeg objekta ili prepreka u naselju.

Ako helikopter leti noću, visina leta ne sme iznositi manje od 300 metara iznad najviše prepreke koja se nalazi u poluprečniku od 1.500 metara od trenutne pozicije helikoptera.

Ako helikopter leti u planinskoj oblasti u kojoj je reljef zemljišta preko 900 metara nadmorske visine, visina leta mora iznositi najmanje 600 metara iznad najviše prepreke koja se nalazi u polupečniku od 5.000 metara od mesta nalaženja helikoptera.

Član 141.

Prevoz bolesnih i ozleđenih lica vazduhoplovom za posebne namene može se vršiti ako na vazduhoplovu postoji odgovarajući prostor za smeštaj bolesnog, odnosno ozleđenog lica, tako da mu noge budu usmerene u pravcu leta, u sedećem ili ležećem položaju.

Bolesno, odnosno ozleđeno lice mora biti sigurnosnim pojasom privezano za sedište ili sanitetsko nosilo.

U vazduhoplov iz stava 1. ovog člana može se ukrcati lice koje će pružati neophodnu negu bolesnom, odnosno ozleđenom licu, ako kapacitet vazduhoplova to omogućuje.

Član 142.

Snimanje iz vazduhoplova može se vršiti ako za to postoji odobrenje nadležnog organa, predviđeno propisom kojim se reguliše snimanje iz vazduhoplova.

Na letenje vazduhoplova iz stava 1. ovog člana primenjuju se odredbe ovog pravilnika, s tim da nadležni organ može odobriti letenje na visini nižoj od propisane, pod uslovom da se time ne ugrožava bezbednost letenja vazduhoplova.

Član 143.

Proveravanje ispravnosti rada zemaljskih uređaja za vazdušnu plovidbu i njihovo podešavanje vrši se vazduhoplovom opremljenim za te svrhe, kojim upravlja posada vazduhoplova osposobljena za takve letove.

Na vazduhoplovu se mogu nalaziti i stručna lica koja vrše određene poslove u vezi sa proveravanjem i podešavanjem uređaja.

Letenje vazduhoplova iz stava 1. ovog člana i izvršenje zadatka vrši se prema programu odobrenom od nadležnog organa. Za vreme letenja mora postojati neprekidna radio-veza sa nadležnom službom kontrole letenja.

Član 144.

Vazduhoplov se može koristiti za potrebe propagande, ako su posada i vazduhoplov osposobljeni za takvo letenje. Letenje vazduhoplova se odvija po pravilima letenja pri spoljnoj vidljivosti (VFR).

Sva lica ukrcana u vazduhoplov iz stava 1. ovog člana moraju imati sigurnosne padobrane i biti upoznati sa načinom njihove upotrebe.

Izbacivanje ili vuča propagandnih predmeta mora se vršiti tako da se ne ugrozi bezbednost letenja toga i drugih vazduhoplova, kao ni bezbednost lica i imovine na zemlji.

Član 145.

Lansiranje vođenih i nevođenih letućih objekata sa sopstvenim pogonom i lansiranje pirotehničkih projektila sa sagorljivom supstancijom težom od 20 grama, može se vršiti ako za to postoji odobrenje nadležnog organa, u skladu sa odredbom člana 22. Zakona o vazdušnoj plovidbi.

U odobrenju iz stava 1. ovog člana određuju se, sa stanovišta bezbednosti vazdušne plovidbe, način i uslovi za lansiranje.

Lansiranje objekata i projektila iz stava 1. ovog člana, kao i puštanje balona i zmajeva vezanih čeličnim užetom, nije dozvoljeno na udaljenosti manjoj od 3.000 metara od aerodroma, odnosno od prilaznih i odlaznih ravni aerodroma.

Nadležna služba kontrole letenja, odnosno rukovodilac letenja može, ako se time ne ugrožava bezbednost vazdušne plovidbe, odobriti lansiranje pirotehničkih projektila sa sagorljivom supstancijom lakšom od 20 grama, na udaljenosti od 1.500 metara od aerodroma, odnosno od prilaznih i odlaznih ravni aerodroma.

VII VAZDUHOPLOVNE SPORTSKE DELATNOSTI

1. Opšte odredbe

Član 146.

Pod vazduhoplovnom sportskom delatnošću u smislu ovog pravilnika, podrazumeva se: letenje avionima, jedrilicama i balonima, letenje zmajeva sa ljudskom posadom, skakanje padobranom iz vazduhoplova i letenje vazduhoplovnih modela radi školovanja i osposobljavanja sportskih vazduhoplovaca, postizavanja sportskih rezultata i širenja vazduhoplovno-tehničkog obrazovanja građana.

Član 147.

Vazduhoplovna sportska delatnost odvija se, po pravilu, na sportskim aerodromima i letilištima i van utvrđenih vazdušnih puteva.

Član 148.

Letenjem vazduhoplova u vazduhoplovnoj sportskoj delatnosti rukovodi rukovodilac letenja koga odredi nadležni organ vazduhoplovne sportske organizacije koja organizuje to letenje, u skladu sa odredbama ovog pravilnika i samoupravnog opšteg akta te organizacije (član 205. stav 2. Zakona o vazdušnoj plovidbi).

Član 149.

Letenje vazduhoplova i skakanje padobranom u aerodromskoj zoni vrši se po programu letenja i skakanja koji se dostavlja na uvid nadležnoj službi kontrole letenja, 24 časa ranije. Na zahtev te službe rukovodilac letenja ili lice koje on odredi

mora podneti na odobrenje i dnevne planove letenja vazduhoplovom i skakanja padobranom.

Član 150.

Pre početka letenja ili skakanja padobranom na sportskom aerodromu, mora biti pripremljena zemaljska organizacija letenja i na propisan način obeležen odgovarajući teren za letenje (manevarske površine, pokazivač pravca vetra, oznaka "T", itd.).

Član 151.

Poletanje sportskog vazduhoplova može se vršiti ako u zoni poletanja (45 stepeni levo i desno od praga staze za poletanje) nema drugih vazduhoplova niti prepreka (lica, vozila, stoka, itd.).

Ako avion vuče jedrilicu, poletanje se može odobriti tek kad pilot jedrilice i aviona daju znak da su spremni za poletanje.

Sletanje na aerodrom ili letilište ne sme se vršiti ako se na stazi za sletanje nalazi drugi vazduhoplov ili neka prepreka.

Član 152.

Letenje aviona i jedrilica po pravilima letenja pri spoljnoj vidljivosti (VFR), može se vršiti ako su ispunjeni sledeći uslovi:

- 1) ako horizontalna vidljivost pri zemlji nije manja od 8.000 metara;
- 2) ako je donja ivica oblaka najmanje 450 metara iznad terena;
- 3) ako brzina i pravac vetra ne prelaze vrednosti dozvoljene tehničkim uputstvom za korišćenje tog aviona i jedrilice;
- 4) ako brzina leđnog vetra pri poletanju i sletanju nije veća od tri metra u sekundi.

Član 153.

Posada sportskog vazduhoplova mora biti opremljena sigurnosnim padobranom i osposobljena da se njime koristi, osim ako letački priručnik vazduhoplova ne predviđa korišćenje padobrana.

Ako se letenje vrši na nadmorskoj visini većoj od 3.600 metara, vazduhoplov mora biti opremljen uređajem za dopunsko snabdevanje posade vazduhoplova kiseonikom, a posada vazduhoplova mora biti osposobljena da koristi taj uređaj.

2. Odredbe o letenju aviona

Član 154.

Obuka i osposobljavanje letačkog osoblja sportskog vazduhoplovstva na avionima vrši se po pravilima letenja pri spoljnoj vidljivosti (VFR) i u skladu sa određenim nastavnim programom.

Član 155.

Prilikom letenja dva ili više aviona u aerodromskom krugu, odnosno u aerodromskoj zoni njihovo razdvajanje vrši se na način i pod uslovima koje odredi rukovodilac letenja, a vođa vazduhoplova je obavezan da stalno osmatra vazdušni prostor da bi se sprečilo ugrožavanje bezbednosti toga ili drugog vazduhoplova.

Član 156.

Najmanje odstojanje u poletanju mora iznositi 1.000 metara između aviona kod kojih dolazi do gubitka uzgona na brzinama do 80 km/čas.

Ako su u pitanju avioni kod kojih dolazi do gubitaka uzgona pri većim brzinama, odstojanje između aviona mora iznositi 1.500 metara.

Ako se na poletanju nalazi jedan ili više aviona koji vuku jedrilice, odstojanje između aviona mora iznositi najmanje 2.000 metara.

Član 157.

Grupno letenje dva ili više aviona može se vršiti na način i pod uslovima da se ne ugrozi bezbednost letenja.

Poletanje i sletanje aviona koji sačinjavaju grupu vrši se pojedinačno, po redosledu koji odredi rukovodilac letenja.

Rukovodilac letenja određuje i rastojanje između aviona koji lete u grupi.

Ako se letenje vrši u aerodromskom krugu, grupa se obrazuje u vazduhu posle drugog zaokreta, na visinama većim od 150 metara iznad terena.

Prilikom grupnog letenja aviona, radio-vezu sa nadležnom službom kontrole letenja, odnosno sa rukovodiocem letenja dužan je da održava vođa grupe.

Član 158.

Akrobatski let može se vršiti avionom namenjenim za takav let, na način i pod uslovima koji su predviđeni u letačkom priručniku tog aviona. Akrobatski let se vrši izvan vazdušnih puteva, po pravilima letenja pri spoljnoj vidljivosti (VFR).

Akrobatski let ne sme se vršiti iznad naseljenih mesta i većih skupova lica, kao i na visini manjoj od 450 metara (1.500 stopa) iznad terena.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, nadležni organ može odobriti da se koriste manje visine vodeći pri tom računa o bezbednosti vazduhoplova lica i imovine, s tim da se u odobrenju navedu uslovi pod kojima se akrobatski let može izvršiti.

3. Odredbe o letenju jedrilica

Član 159.

Letenje jedrilica (jedrenje) vrši se prema odredbama ovog pravilnika i propisa koji se odnose na letenje jedrilica, pod uslovom da je ispunjen minimum meteoroloških uslova.

Kad se vrši obuka pilota jedrilice, bez obzira na vrstu i tip jedrilice, jačina vetra ne sme biti veća od 8 m/sek, horizontalna vidljivost pri zemlji mora biti najmanje 8.000 metara, a visina donje ivice oblaka najmanje 300 metara iznad terena.

Izuzetno od stava 2. ovog člana, ako se vrši obuka pilota jedrilice za viši stepen osposobljenosti, jačina vetra može iznositi do 20 m/sek.

Akrobacije jedrilicom mogu se vršiti pri jačini vetra do 8 m/s i pri horizontalnoj vidljivosti od najmanje 5.000 metara, s tim da visina donje ivice oblaka iznad terena ne bude manja od 800 metara.

Letenje bez spoljne vidljivosti, danju ili noću, može se vršiti pri jačini vetra do 20 m/s, s tim da visina donje ivice oblaka iznad terena ne bude manja od 500 metara.

Član 160.

Izuzetno radi izvršenja posebnog zadatka, jedrilica može leteti i u nepovoljnijim meteorološkim uslovima od uslova iz člana 159. ovog pravilnika, uz odobrenje rukovodioca letenja i saglasnosti pilota jedrilice, s tim da se ne sme dovesti u pitanje bezbednost letenja jedrilice niti bezbednost lica u jedrilici i na zemlji.

Član 161.

Avion homologovan za vuču jedrilica može vući jedrilicu u aero-zaprezi, ako su ispunjeni uslovi predviđeni ovim pravilnikom i propisom o letenju jedrilica.

Jedan avion može istovremeno vući najviše dve jedrilice, s tim da ukupna dužina aero-zaprege ne sme biti veća od 150 metara.

Član 162.

U prijavi leta aero-zaprege moraju se navesti podaci za sve vazduhoplove i njihove posade kao i to da li će se let odvijati u aerodromskoj zoni ili van te zone.

Posade vazduhoplova moraju izvršiti odgovarajuće pripreme pre poletanja u aero-zaprezi i utvrditi postupke i signale za sve faze leta od poletanja do otkaćinjanja jedrilice, a posebno postupke pri promeni brzine letenja i za slučaj opasnosti.

Član 163.

Jedrilica može leteti u oblacima ako je opremljena za letenje bez spoljne vidljivosti i ako je posada jedrilice osposobljena za takvo letenje, osim u opasnim oblacima (CB), pod uslovom da se time ne ugrožava bezbednost vazdušne plovidbe.

Član 164.

Dve ili više jedrilica mogu leteti u istom oblaku ako postoji stalna radio-veza između njih i ako visinska razlika između dve jedrilice iznosi najmanje 150 metara (500 stopa). Visinska razlika se obezbeđuje stalnim uzajamnim obaveštavanjem i dogovorom pilota jedrilica putem radio-veze.

Član 165.

Ako dve ili više jedrilica lete u istom vazdušnom stubu smer zaokreta se određuje prema smeru zaokreta koji je odabrao pilot prve jedrilice koja je započela kruženje.

Pri letenju u istom vazdušnom stubu mora se održavati propisana udaljenost između jedrilica.

Najmanja dozvoljena visina kruženja u vazdušnom stubu iznad terena iznosi 150 metara (500 stopa).

Član 166.

Jedrilica može leteti iznad padine ako postoje uslovi za letenje pri spoljnoj vidljivosti.

Prilikom letenja dve ili više jedrilica iznad iste padine, prvenstvo puta ima ona jedrilica kojoj vetar duva u levi bok. Ako vetar duva u levi bok više jedrilica, prvenstvo ima jedrilica bliža padini.

Mimoilaženje i preticanje jedrilica iznad padine vrši se tako što jedrilica, koja se nalazi na većoj udaljenosti od padine u odnosu na drugu jedrilicu, skreće u pravcu suprotnom od padine.

4. Odredbe o padobranstvu

Član 167.

Korišćenje vazduhoplova za izvođenje padobranskih skokova vrši se prema odredbama ovog pravilnika i propisa o korišćenju padobrana.

Dozvola za skakanje sportskih padobranaca iz vazduhoplova može se izdati:

- 1) ako je vazduhoplov predviđen za takvu namenu i ako ima propisanu opremu;
- 2) ako je posada vazduhoplova osposobljena i ima odgovarajuću dozvolu za tu vrstu leta.

Skakanjem sportskih padobranaca rukovodi ovlašćeni nastavnik padobranstva koga imenuje nosilac prava raspolaganja vazduhoplovom, odnosno aerodromom na kome se vrše skokovi, zavisno od toga, ko organizuje skakanje sportskih padobranaca.

Radi dobijanja dozvole iz stava 2. ovog člana, organizacija koja predviđa izvođenje padobranskih skokova mora podneti plan padobranskih skokova službi kontrole letenja na najbližem aerodromu, najdocnije na 24 časa pre početka skakanja.

Član 168.

Skakanje sportskih padobranaca iz vazduhoplova vrši se na aerodromima ili letilištima koji ispunjavaju propisane uslove za tu svrhu.

Skakanje padobranaca van aerodroma ili letilišta može se vršiti ako za to postoji posebno odobrenje nadležnog organa, a pod uslovima navedenim u tom odobrenju.

Član 169.

Skakanje sportskih padobranaca iz vazduhoplova ne sme se vršiti:

- 1) na vazдушnim putevima i u zoni vazduhoplovnog pristaništa, za vreme otvorenosti za javni vazdušni saobraćaj;
- 2) na visini ispod 400 metara iznad terena ili prepreka;
- 3) u oblacima, odnosno iznad oblaka, ako je udaljenost između gornje ivice oblaka i visine određene za skakanje manja od 200 metara;
- 4) za vreme kiše, snega, magle i sumaglice;
- 5) ako je visina snežnog pokrivača manja od 10 cm na terenu pokrivenom snegom;
- 6) ako je jačina vetra veća od 3 m/s, kad se vrše skokovi početnika;
- 7) pri izvođenju trenažnih i specijalnih skokova padobranom, ako je jačina vetra veća od 7 m/s.

Član 170.

Sportski padobranac pri skakanju padobranom mora imati glavni i rezervni padobran koji odgovaraju propisanim tehničkim uslovima i čiju upotrebu je odobrio nadležni organ, kao i propisanu opremu za izvođenje padobranskih skokova iz vazduhoplova.

Uslovi za korišćenje i način korišćenja glavnog i rezervnog padobrana i propisane opreme utvrđuju se propisom o proizvodnji, održavanju i korišćenju padobrana.

5. Letenje balona, zmajeva i modela

Član 171.

Pojedinačno ili grupno letenje slobodnih vazdušnih balona, težih od 0,5 kilograma, vrši se izvan vazdušnih puteva.

Plan puštanja balona sadrži sledeće podatke:

- 1) tip, oznaku, boju ili drugu karakteristiku balona;
- 2) datum, mesto i vreme puštanja balona;
- 3) ukupnu težinu balona (težina balona sa korisnim teretom);
- 4) brzinu penjanja i planiranu visinu leta;
- 5) planirano trajanje leta i mesto spuštanja;
- 6) podatke o licu odgovornom za puštanje balona.

Odredbe st. 1. i 2. ovog člana odnose se i na letenje vezanih balona, ako je veza obezbeđena čeličnim užetom dužim od 100 metara.

Čelično uže vezanih balona duže od 100 metara mora biti na svakih 100 metara (300 stopa) obeleženo crveno-belim zastavicama, odnosno crveno-belim svetlima, ako se letenje vrši noću.

Član 172.

Vadušni balon sa ljudskom posadom može leteti do visine od 300 metara iznad terena, ako u odobrenju za letenje nije drugačije određeno.

Odobrenje za let balona može se izdati:

- 1) ako su ispunjeni uslovi meteorološke vidljivosti (VMC);
- 2) ako je balon opremljen uređajem za upravljanje po visini leta;
- 3) ako lice koje upravlja balonom ima odgovarajuću dozvolu;
- 4) ako meteorološki i drugi uslovi za let balona ukazuju da se letenjem balona neće ugroziti niti ometati letenje drugih vazduhoplova.

Član 173.

Letenje zmajeva sa ljudskom posadom može se vršiti iznad kopnene ili vodene površine, na visini koju je odredio nadležni organ u dozvoli za letenje.

Dozvola za letenje zmajeva može se izdati:

- 1) ako je zmaj konstruisan i izgrađen tako da je omogućeno njegovo bezbedno korišćenje;
- 2) ako je lice koje upravlja zmajem osposobljeno za letenje zmajem sa ljudskom posadom.

U dozvoli iz st. 1. i 2. ovog člana, pored uslova navedenih u tim stavovima, mogu se odrediti i drugi uslovi kojima se obezbeđuje bezbednost lica koje upravlja zmajem i drugih lica, kao i imovine na zemlji.

Član 174.

Letenje vazduhoplovnih modela koji po svojim tehničkim karakteristikama i težini, kao i visini leta, mogu ugroziti bezbednost vazdušne plovidbe, mora biti prijavljeno službi kontrole letenja na najbližem aerodromu najdocnije na 24 časa pre letenja, podnošenjem plana letenja modela.

Plan letenja modela sadrži sledeće podatke:

- 1) opis modela i njegove karakteristike (dimenzije, snagu motora, način upravljanja i sl.);
- 2) broj modela koji će leteti i broj planiranih letova;
- 3) datum, mesto i vreme puštanja modela;
- 4) dužinu trajanja i planiranu visinu letenja;
- 5) podatke o licu odgovornom za puštanje modela.

Smatra se da letenje vazduhoplovnih modela može ugroziti bezbednost vazdušne plovidbe:

- 1) ako je u pitanju letenje modela preko 5 kilograma ukupne težine, odnosno modela sa raketnim pogonom bez obzira na težinu;
- 2) ako se puštanje modela sa motorom sa unutrašnjim sagorevanjem planira na udaljenosti manjoj od 1.500 metara od vazduhoplovnog pristaništa ili od naseljenog mesta;
- 3) ako se radi o letenju modela zmaja privezanog čeličnim užetom dužine najmanje 100 metara.

Čelično uže duže od 100 metara mora biti na svakih 100 metara obeleženo crveno-belim zastavicama, odnosno crveno-belim svetlima ako se puštanje modela zmaja vrši noću.

II VANREDNI DOGAĐAJI ZA VREME LETENJA **VAZDUHOPLOVA**

Opšte odredbe

Član 175.

Kao vanredni događaji za vreme leta, u smislu ovog pravilnika, smatraju se:

- 1) događaji usled kojih vazduhoplov dolazi u opasnost;
- 2) vanredne okolnosti koje, posredno ili neposredno ugrožavaju bezbednost letenja vazduhoplova.

Ako nastupi vanredni događaj, posada vazduhoplova primenjuje prinudne postupke predviđene ovim pravilnikom, zavisno od karaktera vanrednog događaja i vrste opasnosti.

Član 176.

Odredbe ovog pravilnika o prinudnim postupcima u slučaju nastupanja događaja usled kojih vazduhoplov dolazi u opasnost, moraju se primenjivati, a vođa vazduhoplova, odnosno članovi posade vazduhoplova mogu od njih odstupiti samo ako primena tih odredaba ne bi dala očekivane rezultate.

Odredbe ovog pravilnika o postupcima u slučaju nastupanja vanrednih okolnosti imaju karakter preporuka. Posada vazduhoplova ih primenjuje kad njihovo sprovođenje doprinosi bezbednijem letenju.

Član 177.

Posada vazduhoplova je dužna da preduzima sve potrebne mere da se izbegne opasnost od sudara vazduhoplova s drugim vazduhoplovom, vozilom, objektom ili preprekom na zemlji i u vazduhu.

Ako nastupi opasno približavanje u smislu stava 1. ovog člana, primenjuju se odredbe ovog pravilnika o prvenstvu puta na zemlji i u vazduhu.

Član 178.

Ako se vazduhoplov nalazi u opasnosti ili u vanrednim okolnostima koje ugrožavaju bezbedno letenje toga ili drugog vazduhoplova, vođa vazduhoplova dužan je da o tome blagovremeno obavesti nadležnu službu kontrole letenja.

Član 179.

Za davanje obaveštenja nadležnoj službi kontrole letenja u slučaju iz člana 178. ovog pravilnika, kao i u slučaju primene prinudnog postupka, vođa vazduhoplova koristi radio-vezu na radnoj frekvenciji.

Ako se radio-veza ne može uspostaviti na radnoj frekvenciji, koristiće se frekvencija 121,5 Mc.

Član 180.

Ako se radio-veza sa nadležnom službom kontrole letenja nije mogla uspostaviti na način predviđen u članu 179. ovog pravilnika, posada vazduhoplova koji ima transponder uključuje mod "A" kod 7700, ako se let vrši u području pokrivanja automatizovanog radarskog sistema.

Član 181.

O primeni prinudnih postupaka vođa vazduhoplova mora obavestiti nadležnu službu kontrole letenja, ako okolnosti to dozvoljavaju.

Obaveštenje iz stava 1. ovog člana sadrži:

- 1) pozivni znak vazduhoplova, ponovljen tri puta;
- 2) tip vazduhoplova;
- 3) stvarnu ili proračunatu poziciju vazduhoplova;
- 4) magnetski kurs, brzinu i visinu leta;
- 5) moguće trajanje leta zavisno od rezerve goriva;
- 6) prirodu i stepen opasnosti;
- 7) mere koje će se preduzeti radi izbegavanja ili umanjenja opasnosti;
- 8) vrstu pomoći, ako se ona zahteva (navođenje, pratnja, itd.).

Po završetku predaje obaveštenja radio-vezom, vođa vazduhoplova pritiska mikrofonski dugme dva puta u trajanju od po 10 sekundi, zatim daje pozivni znak vazduhoplova i poruku završava rečju: "over", što znači: "predaja završena - slušam".

Ako vazduhoplovu preči neposredna opasnost, vođa vazduhoplova upućuje hitnu poruku nadležnoj službi kontrole letenja ponavljanjem reči "mayday" tri puta. Ako opasnost treba tek da nastupi (neizvesnost), reč "pan" treba ponoviti tri puta.

Član 182.

Posada vazduhoplova u letu koja primi radio-poruku o opasnosti poslatu od strane drugog vazduhoplova, dužna je da obustavi korišćenje frekvencije na kojoj je primljena poruka i da nastoji utvrditi poziciju vazduhoplova, ako to već nije naznačeno u poruci o opasnosti.

Ako nadležna služba kontrole letenja ne odgovori na poruku o opasnosti, posada vazduhoplova koja je primila tu poruku dužna je da prenese poruku toj službi i da po potrebi, bude posrednik u prenosu poruka između te službe i vazduhoplova u opasnosti. Ako nadležna služba to naredi, vođa vazduhoplova usmeriće let svog vazduhoplova prema vazduhoplovu u opasnosti i dalje postupati po uputstvima te službe.

Član 183.

Vođa vazduhoplova može narediti, ako to nalaže interes bezbednosti vazduhoplova i lica u njemu, da se iz vazduhoplova u letu ispusti određena količina goriva.

Gorivo iz vazduhoplova može se ispustiti u pravolinijskom letu:

- 1) ako ne postoji opasnost da se time prouzrokuje požar na vazduhoplovu;
- 2) ako se let vazduhoplova vrši na visini preko 600 metara (2.000 stopa) iznad terena.

Gorivo se ne sme ispuštati neposredno iznad naseljenog mesta ili dalekovoda.

Član 184.

Vođa vazduhoplova dužan je da primeni postupak za prinudno sletanje vazduhoplova uvek kad ne postoje uslovi za dalje bezbedno letenje vazduhoplova, a naročito:

- 1) ako potpuno prestane rad motora (pogonske grupe) vazduhoplova;
- 2) ako požar na vazduhoplovu nije mogao biti ugašen;
- 3) ako kvar ili oštećenje vitalnih delova vazduhoplova onemogućuje dalji bezbedan let.

Prinudno sletanje vazduhoplova vrši se zavisno od konkretnih okolnosti, na najpogodniji aerodrom ili letilište ili na odabrani teren pogodan za prinudno sletanje.

Vođa vazduhoplova koji je prinudno sleteo dužan je da obavesti nadležnu službu kontrole letenja o mestu i okolnostima prinudnog sletanja.

Član 185.

Posada vazduhoplova i druga lica u vazduhoplovu moraju postupati po naredbama vođe vazduhoplova.

Posada vazduhoplova koji je prinudno sleteo dužna je da preduzme mere potrebne za očuvanje života i zdravlja lica u vazduhoplovu, za očuvanje vazduhoplova i stvari u njemu, kao i da obezbedi da se sačuvaju tragovi prinudnog sletanja na vazduhoplovu i na zemlji.

Član 186.

Vođa vazduhoplova koji je prinudno sleteo daje u pismenom izveštaju nadležnom organu (član 247. Zakona o vazdušnoj plovidbi) sledeće podatke:

- 1) poziciju vazduhoplova i vreme kad je nastupio slučaj koji je uticao ili izazvao prinudno sletanje vazduhoplova (kvar ili oštećenje na vazduhoplovu, slučaj prinudne otmice vazduhoplova i sl.);
- 2) fazu leta, pravac i visinu, odnosno nivo leta;
- 3) opis slučaja koji je izazvao prinudno sletanje i okolnosti pod kojima je izvršeno prinudno sletanje;
- 4) meteorološke uslove u vreme pristupanja prinudnom sletanju i vremenske uslove na terenu prinudnog sletanja;
- 5) mere koje su preduzete;
- 6) posledice prinudnog sletanja vazduhoplova.

Član 187.

Po završetku leta, vođa vazduhoplova dostavlja pismeni izveštaj nadležnoj službi kontrole letenja na aerodromu sletanja u sledećim slučajevima:

- 1) ako je tokom leta došlo do opasnog približavanja vazduhoplova, odnosno do opasnosti od sudara sa drugim vazduhoplovom;
- 2) ako je posada vazduhoplova izgubila orijentaciju usled greške ili propusta nadležne službe kontrole letenja;
- 3) ako je bilo grešaka ili propusta prilikom upravljanja vazduhoplovom, koji su mogli ugroziti bezbednost letenja vazduhoplova;
- 4) ako su uočene nepravilnosti kod letenja drugog vazduhoplova;
- 5) ako su uočene neispravnosti nekog radio-navigacionog uređaja na zemlji;
- 6) ako je posada vazduhoplova odstupila od obaveznih postupaka predviđenih u članu 176. stav 1. ovog pravilnika.

Član 188.

Vođa vazduhoplova može aerodromskoj službi kontrole letenja na aerodromu sletanja podneti pismeni izveštaj o svakom slučaju koji je, po njegovom mišljenju, mogao ugroziti bezbednost letenja (sudar sa nekim letećim objektom ili pticom, uskraćivanje zatražene pomoći od nadležne službe kontrole letenja ili nekog drugog vazduhoplova, neadekvatna upotreba propisane terminologije i skraćenica i sl.).

Član 189.

Izveštaji predviđeni u čl. 186. do 188. ovog pravilnika podnose se na obrascu Prilog br. 10 - Prijava o ugrožavanju bezbednosti u vazdušnoj plovidbi, koji je odštampan uz ovaj pravilnik i čini njegov sastavni deo.

2. Vazduhoplov u opasnosti

Član 190.

Smatra se da je vazduhoplov u opasnosti, u smislu člana 175. stav 1. tačka 1. ovog pravilnika:

- 1) ako se naglo pogorša zdravlje vođe vazduhoplova;
- 2) ako se naglo pogoršaju meteorološki uslovi;
- 3) ako se izgubi orijentacija;
- 4) ako se u vazduhoplovu otkrije eksploziv;
- 5) ako dođe do pokušaja otmice vazduhoplova.

Član 191.

Ako se tokom leta naglo pogorša zdravlje vođe vazduhoplova, upravljanje vazduhoplovom preuzima drugi pilot do prvog aerodroma sletanja.

Ako vazduhoplov nema drugog pilota, vođa vazduhoplova se mora osvežiti kiseonikom i odmah se pristupa sletanju na prvi pogodan aerodrom.

U slučaju pojave lažnih osećanja vođe vazduhoplova o položaju vazduhoplova u odnosu na zemlju ili ako vazduhoplov dođe u nepravilan položaj, vođa vazduhoplova koristi za dovođenje vazduhoplova u pravilan položaj instrumente vazduhoplova i prirodni horizont, ako je on vidljiv.

Piloti koji upravljaju istim vazduhoplovom ne smeju, pre i za vreme leta koristiti istu hranu i piće, da se ne bi pogoršalo zdravlje oba pilota usled eventualno neispravne hrane ili pića.

Član 192.

Ako se usled naglog pogoršanja meteoroloških uslova vazduhoplov nađe u vazdušnom prostoru nepovoljnom za letenje, vođa vazduhoplova je dužan da odgovarajućim manevrom nastoji da vazduhoplov izvede iz tog prostora. Ako to nije moguće, vođa vazduhoplova je dužan da vazduhoplov vrati na polazni aerodrom ili na aerodrom najpogodniji za bezbedno sletanje.

Letenje u vazdušnom prostoru nepovoljnom za letenje, u smislu stava 1. ovog člana, smatra se:

- 1) ulazak vazduhoplova u vazdušni prostor u kome postoje meteorološki uslovi za instrumentalno letenje (IMC), a vazduhoplov nije opremljen ili posada vazduhoplova nije osposobljena za takvo letenje;
- 2) nailazak na vazdušni prostor sa olujnom aktivnošću kumulonimbusnih oblaka;
- 3) letenje vazduhoplova u vazdušnom prostoru u kome dolazi do zaleđivanja spoljnih površina vazduhoplova, koje se ne može sprečiti ili otkloniti.

Član 193.

Ako tokom leta vođa vazduhoplova ne može da utvrdi poziciju vazduhoplova u odnosu na zemlju (gubitak orijentacije), zatražiće pomoć od nadležne službe kontrole letenja i utvrdiće preostalu količinu goriva.

Ako i pored pomoći nadležne službe kontrole letenja i proverama navigacionih elemenata pomoću instrumenata nije utvrđena pozicija vazduhoplova, vođa vazduhoplova mora odrediti dalji režim i trajanje leta i pristupiti uspostavljanju orijentacije pomoću karakterističnih orijentira na zemlji ili letenjem ka nekom radio-navigacionom sredstvu.

U slučaju iz stava 2. ovog člana, vođa vazduhoplova može menjati visinu leta ako to odobri nadležna služba kontrole letenja.

Član 194.

Ako prilikom letenja vazduhoplova u grupi, vođa grupe izgubi orijentaciju, vođenje grupe preuzima pilot drugog vazduhoplova, određen pre početka leta, koji nije izgubio orijentaciju. Vođa grupe može ponovo preuzeti vođenje vazduhoplova samo ako je u potpunosti utvrdio poziciju vazduhoplova u odnosu na zemlju.

Ako cela grupa vazduhoplova izgubi orijentaciju, vođa grupe neće napustiti vođenje grupe vazduhoplova nego će preduzeti mere za uspostavljanje orijentacije predviđene u članu 193. ovog pravilnika.

Ako, i pored svih preduzetih mera, orijentacija ne bude uspostavljena a rezerve goriva se nalaze pri kraju, pristupiće se postupku za prinudno sletanje.

Član 195.

Ako vođa vazduhoplova primi obaveštenje da se vazduhoplov nalazi u opasnosti, usled toga što se na njemu nalazi bespravno unesen eksploziv ili neko eksplozivno telo, dužan je da preduzme mere propisane za takve slučajeve da bi se izbegla ili umanjila opasnost za vazduhoplov i lica u njemu.

Ako obaveštenja o opasnosti primi od nadležne službe kontrole letenja, vođa vazduhoplova mora zatražiti da poruka o opasnosti bude potvrđena i dalje saradivati sa tom službom u pogledu preduzimanja propisanih mera.

Vođa vazduhoplova mora pre sletanja na aerodrom obavestiti nadležnu službu kontrole letenja tog aerodroma o nameravanom sletanju i zatražiti pomoć predviđenu za slučaj u kome se vazduhoplov nalazi u opasnosti.

Po sletanju na aerodrom, posada vazduhoplova mora preduzeti sve mere potrebne za brzu evakuaciju lica u vazduhoplovu i dalje postupati po uputstvu nadležnog organa.

Član 196.

Ako za vreme letenja dođe do pokušaja ili izvršenja krivičnog dela otmice vazduhoplova, posada vazduhoplova je dužna, zavisno od konkretnih okolnosti, da preduzme mere potrebne za bezbednost vazduhoplova i lica u njemu.

Vođa vazduhoplova obaveštava, ako je to moguće, nadležnu službu kontrole letenja o otmici vazduhoplova i saopštava pozivni znak i trenutnu poziciju vazduhoplova, okolnosti i prirodu opasnosti i svoje dalje namere.

Ako postojeće okolnosti ne omogućuju da se nadležna služba kontrole letenja obavesti o otmici vazduhoplova, vođa vazduhoplova uključuje transponder na mod "A" kod 7500 i dugme sa oznakom "IDENT", što znači: "otet sam i prinuđen na novo odredište", ako se vazduhoplov nalazi u području pokrivanja automatizovanog radarskog sistema.

Nadležna služba kontrole letenja mora odmah radio-vezom da proveri da li je uključivanje transpondera na označenom kodu bilo namerno ili slučajno i da vazduhoplovu pruži moguću pomoć.

3. Vanredne okolnosti

Član 197.

Pod vanrednim okolnostima, u smislu člana 175. stav 1. tačka 2. ovog pravilnika, podrazumevaju se:

- 1) gubitak radio-veze vazduhoplova;
- 2) prestanak rada, odnosno nepravilno funkcionisanje motora (pogonske grupe), komandi leta ili nekog tehničkog sistema vazduhoplova;
- 3) dekompresija putničke kabine;

- 4) pojava požara na vazduhoplovu;
- 5) sudar vazduhoplova sa nekim letećim objektom;
- 6) drugi slučajevi neispravnosti na vazduhoplovu usled kojih može doći do ugrožavanja bezbednosti letenja vazduhoplova.

Član 198.

Ako vazduhoplov koji leti, u uslovima meteorološke vidljivosti (VMC) po pravilima instrumentalnog letenja (IFR), nije u mogućnosti da održava na propisan način radio-vezu sa nadležnom službom kontrole letenja, vođa vazduhoplova nastavlja let po pravilima letenja pri spoljnoj vidljivosti (VFR) ka prvom aerodromu na koji može bezbedno sleteti vazduhoplov.

Ako vazduhoplov koji leti po pravilima letenja pri spoljnoj vidljivosti (VFR) izgubi radio-vezu sa nadležnom službom kontrole letenja u zoni aerodroma poletanja ili sletanja, vođa vazduhoplova obustavlja dalje letenje i pristupa sletanju na propisani način. Ako je gubitak radio-veze nastao za vreme leta na određenom vazdušnom putu, odnosno ruti, let se nastavlja po odobrenom vazdušnom putu, odnosno ruti do prvog aerodroma na koji može bezbedno sleteti vazduhoplov.

U slučaju iz st. 1. i 2. ovog člana, vođa vazduhoplova nastavlja sa radio-predajom ako je to moguće.

Po dolasku u zonu aerodroma sletanja vođa vazduhoplova pravi vazduhoplovom krug iznad aerodromskog tornja, odnosno iznad slova "T" postavljenog na aerodromu i time izražava želju da vazduhoplov sleti.

Član 199.

Kad vođa vazduhoplova koji leti, u instrumentalnim meteorološkim uslovima (IMC) po pravilima instrumentalnog letenja (IFR), nije u mogućnosti da održava propisanu radio-vezu sa nadležnom službom kontrole letenja, on se mora pridržavati pravila utvrđenih u čl. 200. i 202. ovog pravilnika, zavisno od faze leta vazduhoplova.

U slučaju iz stava 1. ovog člana, vođa vazduhoplova dužan je da se pridržava svih elemenata leta odobrenih od nadležne službe kontrole letenja, odnosno svih elemenata leta iz odobrenog plana leta. Nadletanje tačaka obaveznog javljanja mora se vršiti prema elementima iz odobrenog plana leta.

Ako vazduhoplov koji je izgubio radio-vezu sa nadležnom službom kontrole letenja ima transponder, vođa vazduhoplova uključuje mod "A" kod 7600, ako se vazduhoplov nalazi u području pokrivanja automatizovanog radarskog sistema.

Član 200.

Ako avion posle poletanja u fazi penjanja izgubi radio-vezu, nastavlja penjanje po odobrenoj ruti do odobrenog nivoa leta. Posle tri minuta leta na odobrenom nivou,

skreće s puta za 60 stepeni, s tim da se ne sme udaljavati više od 20 nautičkih milja od sredine vazdušnog puta i napušta aerodromsku, odnosno terminalnu zonu, nastavljajući let paralelno sa odobrenim pravcem leta. Na vazdušni put avion se vraća kad dostigne nivo leta iz odobrenog plana leta.

Član 201.

Ako vazduhoplov u letu na vazdušnom putu, odnosno ruti izgubi radio-vezu, let se nastavlja po tom putu, odnosno ruti na nivou leta naknadno odobrenim od nadležne službe kontrole letenja, odnosno po vazdušnom putu ili ruti i nivou leta iz odobrenog plana leta, ako nije bilo naknadnog odobrenja.

Ako je vazduhoplov iz stava 1. ovog člana vođen radarom, let se nastavlja po pravoj liniji do prvog navigacionog sredstva, odnosno do vazdušnog puta naznačenog u vektorskom odobrenju radarskog kontrolora.

Ako se vazduhoplov nalazi u krugu čekanja (holding), let se nastavlja kruženjem iznad navigacionog sredstva. Krug čekanja se napušta u vreme određeno za prilaženje vazduhoplova aerodromu, postepenim smanjenjem visine u stranu zaokreta vazduhoplova, s tim da vazduhoplov bude iznad završne tačke prilaza u vreme predviđeno za dobijanje odobrenja za sletanje, odnosno u vreme naznačeno u planu leta.

Član 202.

Ako radio-vezu izgubi vazduhoplov koji se nalazi u fazi sletanja, prilaženje vazduhoplova aerodromu vrši se u vreme naznačeno u odobrenom planu leta.

Ako se ne može izvršiti u naznačeno vreme, sletanje vazduhoplova vrši se prema postupku predviđenom po pravilima letenja pri spoljnoj vidljivosti (VFR), ako meteorološki uslovi to omogućuju.

Ako sletanje nije moguće izvršiti prema odredbi stava 2. ovog člana, vođa vazduhoplova napušta aerodromsku i terminalnu zonu i usmerava vazduhoplov ka najpogodnijem aerodromu za sletanje pri spoljnoj vidljivosti. Posle sletanja vođa vazduhoplova je dužan da o sletanju obavesti, raspoloživim sredstvima veze, nadležnu službu kontrole letenja aerodroma na koji je prema planu leta trebalo da sleti.

Član 203.

Ako na vazduhoplovu za vreme letenja prestane rad uređaja za upravljanje vazduhoplovom, odnosno nastupi nepravilno funkcionisanje tih uređaja (pogonske grupe, komande leta, ili nekog tehničkog sistema vazduhoplova) vođa vazduhoplova mora se pridržavati, zavisno od faze leta vazduhoplova, pravila iz člana 204. ovog pravilnika.

Član 204.

U slučaju iz člana 203. ovog pravilnika, vođa vazduhoplova će:

- 1) u fazi poletanja kad vazduhoplov ne postigne predviđenu brzinu V1 - prekinuti dalje poletanje zadržavajući isti pravac kretanja i vazduhoplov zaustaviti na poletno-sletnoj stazi ili na delu aerodroma predviđenom za ovakve slučajeve. Ako je predviđena brzina postignuta, poletanje se nastavlja i vazduhoplov se zadržava na postignutoj visini ili se blagim penjanjem usmerava ka terenu pogodnom za prinudno sletanje;
- 2) za vreme letenja na vazdušnom putu - let nastaviti na najpogodnijoj visini, uz odobrenje nadležne službe kontrole letenja, i vazduhoplov usmeriti ka najbližem aerodromu pogodnom za sletanje ako okolnosti to omogućuju. U protivnom vazduhoplov se usmerava ka terenu pogodnom za prinudno sletanje;
- 3) u fazi sletanja vazduhoplova - let nastaviti uz pomoć nadležne službe kontrole letenja, koja oslobađa poletno-sletnu stazu radi sletanja vazduhoplova. Ako okolnosti to ne omogućuju, vazduhoplov se usmerava ka terenu pogodnom za prinudno sletanje.

Član 205.

Ako za vreme leta vazduhoplova koji ima kabinu pod pritiskom dođe do dekompresije kabine, vođa vazduhoplova pristupiće ubrzanom smanjenju visine leta do bezbedne visine i napustiće vazdušni put, ako se nalazi na njemu. Vođa vazduhoplova nastaviće dalje letenje prema dogovoru sa nadležnom službom kontrole letenja.

Ako je usled dekompresije kabine oštećena osnovna struktura vazduhoplova, usled čega se može ugroziti bezbednost daljeg letenja, vođa vazduhoplova pristupa postupku za prinudno sletanje vazduhoplova.

Član 206.

Posada vazduhoplova na kome je za vreme leta došlo do požara, mora bez odlaganja preduzeti mere predviđene za slučaj požara, na način utvrđen u tehničkom priručniku tog vazduhoplova (uključivanje protivpožarnih uređaja, smanjenje brzine, isključenje odnosno motora, itd.).

Pri pojavi požara na vazduhoplovu u letu, vođa vazduhoplova pokušaće da požar ugasi klizajućim letom vazduhoplova u suprotnu stranu od mesta izbijanja požara.

Ako i pored svih preduzetih mera požar nije mogao biti ugašen, vođa vazduhoplova je dužan da pristupi postupku za prinudno sletanje vazduhoplova.

Član 207.

Ako vazduhoplov za vreme leta pretrpi oštećenje usled udara u neki leteći objekt ili pticu, odnosno usled ulaska u gradonosne oblake, vođa vazduhoplova mora smanjiti brzinu leta i preduzeti druge mere za bezbednost letenja.

Ako usled oštećenja vazduhoplov nije sposoban za dalje bezbedno letenje, vođa vazduhoplova pristupiće postupku za prinudno sletanje vazduhoplova.

Vođa vazduhoplova obaveštava nadležnu službu kontrole letenja o oštećenju vazduhoplova i preduzetim merama, odnosno o prinudnom sletanju vazduhoplova.

IX POSEBNE ODREDBE O LETENJU I SIGNALIZACIJI U SLUČAJU VANREDNIH DOGAĐAJA

Član 208.

Vazduhoplov koji učestvuje u pružanju pomoći vazduhoplovu u opasnosti leti ka području vanrednog događaja, odnosno ka mestu udesa najkraćim putem. Presecanje vazdušnog puta vrši se prema odredbama ovog pravilnika o presecanju vazdušnih puteva.

Nadletanje mesta udesa vazduhoplova može se vršiti i ispod minimalnebezbedne visine propisane za nadletanje prepreka, ako se time ne ugrožava bezbednost vazduhoplova, lica i imovine u vazduhoplovu i na zemlji.

Član 209.

Ako vođa vazduhoplova u letu primeti da se neki vazduhoplov nalazi u opasnosti dužan je da o tome odmah obavesti nadležnu službu kontrole letenja i da nastoji da stupi u vezu sa posadom vazduhoplova u opasnosti.

Ako se veza sa vazduhoplovom u opasnosti nije mogla uspostaviti, vođa vazduhoplova iz stava 1. ovog člana dužan je da usmeri let svog vazduhoplova iznad mesta na kome se nalazi vazduhoplov u opasnosti, ako to naredi nadležna služba kontrole letenja i toj službi saopštava podatke o poziciji i tipu vazduhoplova, vrsti opasnosti, odnosno udesu vazduhoplova i druge podatke do kojih dođe.

Član 210.

Ako vođa vazduhoplova u toku leta opazi da je neki vazduhoplov izvršio prinudno sletanje van aerodroma, dužan je da o tome odmah obavesti nadležnu službu kontrole letenja i saopšti sledeće podatke o vazduhoplovu koji je prinudno sleteo:

- 1) oznaku i tip vazduhoplova;
- 2) položaj vazduhoplova prema geografskim koordinatama, ili udaljenost i magnetski kurs od neke poznate tačke na zemlji ili u odnosu na neko radio-navigaciono sredstvo;
- 3) tačno vreme prema Griniču (GMT) kad je vazduhoplov primećen;
- 4) stepen oštećenja vazduhoplova i broj lica oko njega.

Vođa vazduhoplova u letu dužan je da signale primljene od vazduhoplova koji je prinudno sleteo odmah prenese nadležnoj službi kontrole letenja.

Član 211.

Ako vođa vazduhoplova u letu primeti da je neki vazduhoplov izvršio prinudno sletanje na vodenu površinu, dužan je da o tome odmah obavesti i posadu broda koji se nalazi u blizini, radi pružanja pomoći vazduhoplovu u opasnosti.

Ako vođa vazduhoplova nije mogao da uspostavi radio-vezu sa posadom broda, obavestiće posadu broda na taj način što će usmeriti vazduhoplov u kružni let iznad broda, uz istovremenu promenu gasa motora ili koraka elise da bi skrenuo pažnju posade broda. Zatim će u pravolinijskom letu izvršiti naizmenično naginjanje vazduhoplova u pravcu koji brod treba da sledi radi prilaženja mestu prinudnog sletanja.

Ako se naknadno utvrdi da pomoć broda nije potrebna, vođa vazduhoplova u letu preneće to posadi broda na taj način što će okomito na trag broda nadleteti blizinu krme broda na maloj visini, a zatim izvršiti naizmenično naginjanje vazduhoplova oko uzdužne ose, uz istovremenu promenu gasa motora ili koraka elise.

Član 212.

Posada vazduhoplova koji je izvršio prinudno sletanje, dužna je da koristi raspoložive uređaje i opremu na vazduhoplovu da bi privukla pažnju vazduhoplova u letu, broda ili spasilačke ekipe.

Član 213.

Posada vazduhoplova koji je prinudno sleteo na kopno ili vodenu površinu, koristi za signalizaciju rakete za slučaj opasnosti, metalno ogledalo i radio-predajnik SOS.

Ako je vazduhoplov prinudno sleteo na kopno koriste se, pored sredstava za signalizaciju iz stava 1. ovog člana otvoren padobran i vatra, odnosno dim raspoređen u obliku trougla.

Ako je vazduhoplov prinudno sleteo na vodenu površinu koriste se pored sredstava za signalizaciju iz stava 1. ovog člana, posebna pištaljka, boja za obeležavanje traga vazduhoplova i svetlosni signali iz čamca ili splava za spasavanje.

Član 214.

Opštenje između posade vazduhoplova u letu i posade vazduhoplova koji je izvršio prinudno sletanje, odnosno spasilačke ekipe vrši se znacima datim u prilogu b. 11 - Vizuelni znaci zemlja-vazduh, koji je odštampan uz ovaj pravilnik i čini njegov sastavni deo.

X KAZNE NE ODREDBE

Član 215.

Novčanom kaznom od 300 do 3.000 novih dinara kazniće se za vazduhoplovni prekršaj vođa vazduhoplova ili drugo odgovorno lice koje je upravljalo ili učestvovalo u upravljanju jugoslovenskog vazduhoplova ako svoje poslove u vezi sa letenjem vazduhoplova iznad otvorenog mora ne vrši po odredbama ovog pravilnika (član 1. stav 4).

Član 216.

Novčanom kaznom od 300 do 3.000 novih dinara kazniće se za vazduhoplovni prekršaj vođa vazduhoplova ili drugo odgovorno lice koje je upravljalo ili učestvovalo u upravljanju vazduhoplovom dok jugoslovenski vazduhoplov leti u vazдушnom prostoru koji je pod suverenitetom druge države ako se ne pridržava propisa o letenju i manevrisanju vazduhoplova koji se primenjuju na području suvereniteta te države ili se, ako tih propisa nema ne pridržava odredaba ovog pravilnika (član 1. stav 5).

Odredba stava 1. ovog člana ne primenjuje se ako je kaznu za vazduhoplovni prekršaj izrekao nadležni organ države u čijem je vazдушnom prostoru vazduhoplovni prekršaj učinjen.

XI PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Član 217.

Letački priručnici vazduhoplova će se usaglasiti sa odredbama ovog pravilnika u roku od 30 dana od dana stupanja na snagu ovog pravilnika.

Član 218.

Danom stupanja na snagu ovog pravilnika prestaju da važe Pravila letenja (objavljena u Prilogu br. 7 uz "Službeni list FNRJ", br. 92/49).

Član 219.

Ovaj pravilnik stupa na snagu po isteku 30 dana od dana objavljivanja u "Službenom listu SFRJ".

Br. 2581
27. jula 1978. godine
Beograd

Predsednik
Saveznog komiteta za

Prilog br. 1

BRISAN - sa 4/83

Prilog br. 2

ZNACI SPORAZUMEVANJA

1. Znaci za opasnost, hitnost i predaju poruke

a) Znaci za opasnost

Ako vazduhoplovu preti neposredna opasnost, sledeći znaci dati bilo zajedno bilo pojedinačno, predstavljaju poziv za pomoć:

- 1) radio-telegrafaska poruka po Morzeovom kodu SOS (... --- ...);
- 2) radio-telefonska poruka MAYDAY;
- 3) pojedinačno ili u kratkim razmacima ispaljene crvene rakete ili petarde, odnosno padobrani sa crvenim dimnim ili svetlećim petardama;
- 4) transponderska poruka, emitovana postavljanjem moda A, koda 7700;
- 5) ako se vazduhoplov nalazi u opasnosti a radio-veza sa kontrolom letenja je prekinuta, vođa vazduhoplova može neuobičajenim manevrom u letu ili bilo kakvim raspoloživim sredstvom da skrene pažnju na svoj vazduhoplov.

b) Znaci za hitnost

Ako je vođa vazduhoplova odlučio da neodložno sleti vazduhoplovom koji je u teškoj situaciji a ne zahtevajući neposredno pružanje hitne pomoći upotrebiće sledeće svetlosne znake:

- 1) višekratno uključivanje i isključivanje reflektora za sletanje;
- 2) višekratno uključivanje i isključivanje navigacionih svetala tako da se razlikuje od migajućih svetala.

v) Znaci za predaju poruke

Ako vođa vazduhoplova želi da dâ hitan izveštaj o ugrožavanju bezbednosti vazduhoplova, upotrebiće sledeće znake:

- 1) radio-telegrafski ili na drugi način predata poruka po Morzeovom kodu XXX (-...-- ..--..-);
- 2) radio-telefonska poruka PAN.

2. Svetlosni znaci upozorenja

Niz raketa koje u rasprskavanju daju crvenu i zelenu svetlost i zvezdice ispaljenih sa zemlje u razmacima od po 10 sekundi upozoravaju pilota vazduhoplova da se nalazi ili da ulazi u zabranjenu zonu, uslovno zabranjenu zonu ili opasnu zonu.

3. Znaci za aerodromski saobraćaj

a) Svetlosni znaci kontrole letenja

Svetlo	Znaci koje kontrola letenja upućuje vazduhoplovu	
	u letu	na zemlji
1. Svetlo zeleno	Odobreno sletanje	Odobreno poletanje
2. Stalno crveno	Produži na drugi krug. Prednost ima drugi vazduhoplov	Zaustavi se i čekaj
3. Migajuće zeleno svetlo	Produži i dođi ponovo na sletanje	Dozvoljeno voženje
4. Migajuće crveno svetlo	Zabranjeno sletanje. Neupotrebljiva PSS	Oslobodi PSS
5. Migajuće belo svetlo	Sleti na aerodrom i vozi na platformu*	Vrati se na tačku početka voženja
6. Crvena raketa	Ne sleći bez obzira na ranija uputstva	

* Potrebna odobrenja daće se blagovremeno.

b) Znaci vođenja vazduhoplova

Posle prijema svetlosnih znakova kontrole letenja vođa vazduhoplova potvrđuje njihov prijem i razumevanje na sledeći način:

(1) iz vazduha danju:

naizmeničnim nagibom vazduhoplova oko uzdužne ose;

(2) iz vazduha noću:

dvokratnim isključivanjem i uključivanjem reflektora za sletanje, odnosno navigacionih svetala ako nema reflektora;

(3) sa zemlje danju:

naizmeničnim davanjem punog otklona krilaca ili krme pravca;

(4) sa zemlje noću:

dvokratnim isključivanjem i uključivanjem reflektora za sletanje, odnosno navigacionih svetala ako nema reflektora.

Potvrđivanje prijema svetlosnih znakova ne vrši se u završnoj fazi prilaženja.

v) Vizuelni znaci na zemlji

(1) "ZABRANA SLETANJA"

Četvrtasta crvena horizontalna tabla sa žutim dijagonalama označava da je sletanje na tom aerodromu zabranjeno i da se ta zabrana može produžiti.



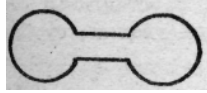
(2) "NAROČITA OPREZNOST PRILIKOM PRILAŽENJA I SLETANJA"

Četvrtasta, crvena horizontalna tabla sa samo jednom žutom dijagonalom, označava da zbog rđavog stanja manevarskih površina ili zbog nekog drugog razloga treba biti naročito oprezan u toku prilaženja i sletanja.

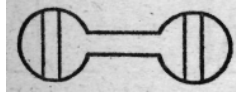


(3) "UPOTREBA PSS I STAZA ZA VOŽENJE"

Horizontalna bela tabla, u obliku dva kruga povezana prečkom, označava da se poletanje, sletanje i voženje po zemlji vrši isključivo po određenim poletno-sletnim stazama i stazama za voženje.



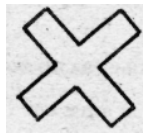
Znak iz prethodnog stava koji ima preko svakog kruga poprečnu crnu crtu, označava da se poletanje i sletanje vrši samo na određenoj poletno-sletnoj stazi, a da se drugi manevri mogu vršiti slobodno po manevarskim površinama aerodroma, osim po poletno-sletnim stazama i stazama za voženje.



(4) "PROSTOR ZA MANEVRIŠANJE VAN UPOTREBE"

Krstovi nacrtani belom ili drugom uočljivom bojom postavljeni horizontalno, na prostoru za manevrisanje, označavaju zone upotrebljive za manevrisanje vazduhoplova.

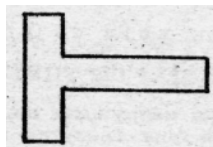
Isto značenje imaju i crvene zastavice.



(5) "UPUTSTVA ZA SLETANJE I POLETANJE"

Niže navedeni znaci, upotrebljeni pojedinačno ili zajedno, označavaju pravac poletanja ili sletanja, i to:

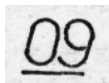
- horizontalno postavljeni znak u obliku slova "T" bele ili oranž boje, označava da se poletanje i sletanje vrši u pravcu koji je paralelan dužoj vertikalnoj strani slova "T"



Za poletanje i sletanje noću, postavljaju se bele svetiljke u obliku slova "T"

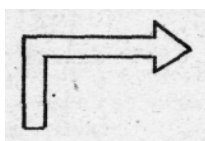
- grupa od dva broja postavljena vertikalno na kontrolnom tornju aerodromske kontrole letenja (AKL) ili u njegovoj blizini, vidljiva za sve vazduhoplove koji se nalaze na manevarskim površinama tog aerodroma, označava pravac poletanja i

sletanja izražen u deseticama stepeni magnetskog pravca, zaokružen na bližu deseticu.



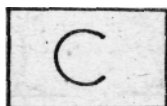
(6) "KRETANJE U DESNO"

Strela uočljive boje (belo, oranž) upravljena udesno i postavljena u signalnom prostoru, označava da školske krugove ili delove ovih krugova pre sletanja i posle poletanja treba vršiti udesno.



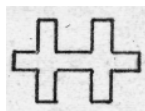
(7) "OPERATIVNI BIRO AERODROMSKE KONTROLE LETENJA"

Tabla vertikalno postavljena sa crnim slovom "C" na žutoj osnovi, označava mesto gde se predaju izveštaji o letu koji se odnose na vazдушnu plovidbu.



(8) "JEDRILICE LETE"

Dvostruki beli krst postavljen tako da je vidljiv iz vazduha, označava da se aerodrom upotrebljava za letenje jedrilica i da je letenje u toku.



4. Znaci za parkiranje vazduhoplova

Znaci koje parker upućuje vođi vazduhoplova

Znaci se daju rukama ili osvetljenim palicama. Prilikom davanja znakova parker mora biti okrenut licem prema vazduhoplovu. Ako se znaci upućuju avionu parker se

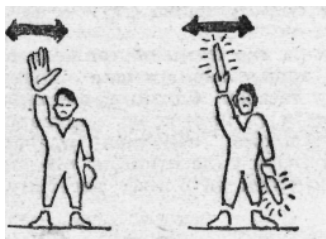
nalazi ispred levog krila u vidokrugu vođe vazduhoplova, a ako se znaci upućuju helikopteru, ispred helikoptera na mestu gde ga vođa vazduhoplova najbolje vidi.

Motori se označavaju brojevima, s desne u levo u odnosu na parkera.

a) Znaci koji se upućuju avionu

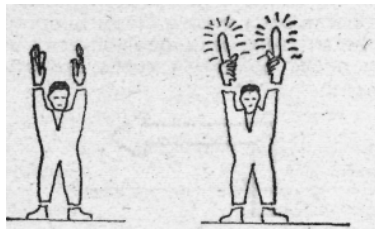
(1) "POSTUPAJ PO UPUTSTVIMA PARKERA"

Desna ruka ispružena vertikalno iznad glave parkera - od ovog trenutka parker vodi avion i upravlja njegovim kretanjem pomoću znakova.



(2) "POSTAVI SE ISPRED MENE"

Ruke ispružene vertikalno iznad glave a dlanovi okrenuti jedan prema drugome.



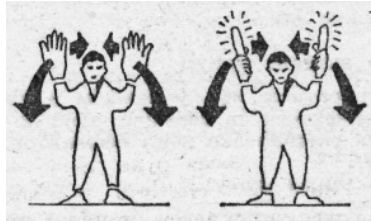
(3) "PRODUŽI DO SLEDEĆEG PARKERA"

Leva ili desna ruka preko pojasa savijena u laktu dlanom okrenuta zemlji, a smerom šake označava položaj sledećeg parkera.



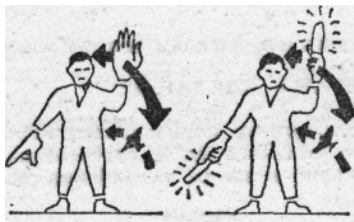
(4) "NAPRED PRAVO"

Ruke uzdignute vertikalno, lako raširene, a dlanovi okrenuti unazad uz ponavljanje pokreta napred - nazad. Brzina pokreta označava brzinu kretanja aviona.

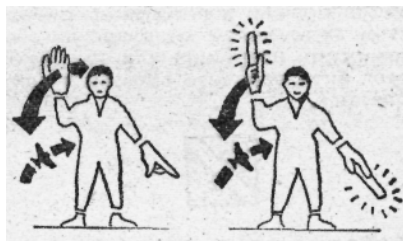


(5) "SKREĆI ULEVO" - "SKREĆI UDESNO"

"ULEVO" - desna ruka spuštена sa kažiprstom upravljanim ka zemlji, a levom rukom se čine pokreti naviše i unazad. Brzina pokreta leve ruke označava poluprečnik zaokreta.

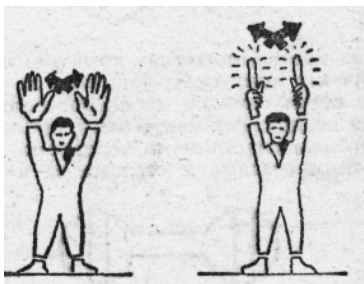


"UDESNO" - leva ruka spuštена sa kažiprstom upravljanim ka zemlji, a desnom rukom se čine pokreti naviše i unazad. Brzina pokreta desne ruke označava poluprečnik zaokreta.



(6) "STOJ"

Ruke su ukrštene iznad glave sa ponavljanjem pokreta ukrštavanja. Brzina pokreta je u zavisnosti od hitnosti zaustavljanja. Ako zaustavljanje treba da bude brže, utoliko su brži i pokreti.



(7) "KOČNICE UPOTREBI" - " KOČNICE OTPUSTI"

"UPOTREBI" - desna ruka preko pojasa savijena u laktu, dlan okrenut prema telu i prsti ispruženi. Stezanje pesnice označava kočenje.

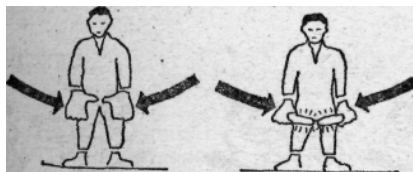


"OTPUSTI" - desna ruka preko pojasa savijena u laktu, a stegnuta pesnica okrenuta prema telu. Ispravljanje prstiju označava otpuštanje kočnica.

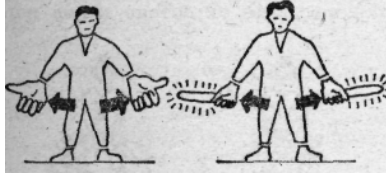


(8) "PODMETAČI STAVLJENI" - "PODMETAČI UKLONJENI"

"STAVLJENI" - dlanovi okrenuti prema telu, pesnice stegnute i palci opruženi, a ruke opuštene na dole sa pokretima prema sredini.

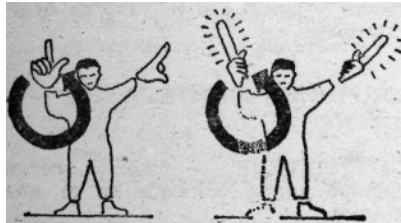


"UKLONJENI" - dlanovi okrenuti od tela, pesnice stegnute i palci opruženi, a ruke opuštene na dole sa pokretima od sredine.



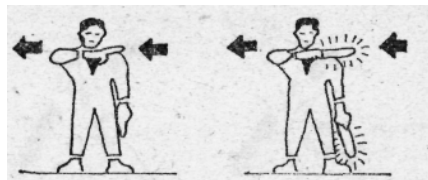
(9) "STAVI MOTORE U RAD"

Desna ruka se kružno pokreće u visini glave a prsti podignute leve ruke označavaju motor.



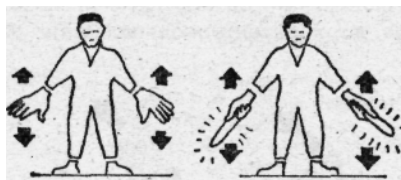
(10) "ZAUSTAVI RAD MOTORA"

Ruka sa šakom u visini ramena dlan okrenut ka zemlji. Prsti druge opružene ruke na dole označavaju motor.



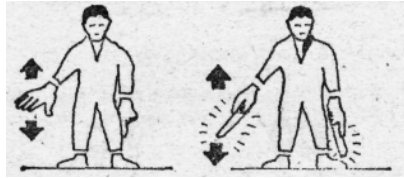
(11) "SMANJI GAS MOTORIMA"

Rukama skoro spuštenim sa dlanovima okrenutim ka zemlji maše se više puta gore-dole.



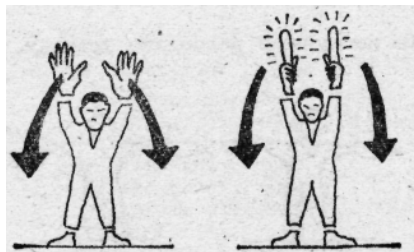
(12) "SMANJI GAS MOTORU (MOTORIMA) NA POKAZANOJ STRANI"

Ruke skoro spuštene, dlanovi okrenuti ka zemlji, a desna ruka se diže i spušta, što označava smanjivanje gasa motora na levoj strani i obrnuto.



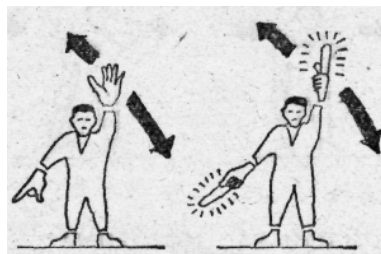
(13) "IDI PRAVO UNAZAD"

Ruke ispružene vertikalno iznad glave, dlanovi okrenuti napred, a ruke se spuštaju i dižu ponovljenim pokretima, do položaja horizontalno ispruženih ruku unapred.

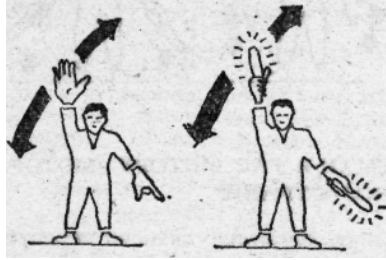


(14) "IDI U OKRETU UNAZAD"

"REPOM UDESNO" - leva ruka ispružena ka zemlji a desna ruka se spušta i diže ponovljenim pokretima, od vertikalnog položaja iznad glave do horizontalnog položaja unapred.

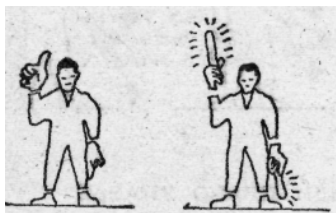


"REPOM ULEVO" - desna ruka ispružena ka zemlji a leva ruka se spušta i diže ponovljenim pokretima, od vertikalnog položaja iznad glave do horizontalnog položaja unapred.



(15) "SVE JE U REDU, NASTAVI"

Desna ruka uzdignuta na dlan okrenut prema avionu.



b) Znaci koji se upućuju helikopteru

(1) "LEBDI U MESTU"

Ruke ispružene vodoravno ustranu.



(2) "DIŽI SE"

Ruke ispružene vodoravno ustranu sa dlanovima okrenutim na gore. Brzina pokretanja ruku od vodoravnog položaja na gore pokazuje brzinu dizanja.



(3) "SPUŠTAJ SE"

Ruke ispružene vodoravno ustranu sa dlanovima okrenutim dole. Brzina pokretanja ruku od vodoravnog položaja na dole pokazuje brzinu spuštanja.



(4) "KREĆI SE HORIZONTALNO"

Odgovarajuća ruka ispružena vodoravno ustranu u pravcu kretanja a druga ispružena ruka ispred tela se pokreće u pravcu kretanja. Brzina kretanja ruke ispred tela pokazuje brzinu kretanja helikoptera.

"ULEVO"

"UDESNO"



(5) "SLETI"

Ispružene ruke ukrštene ispod pojasa.



v) Znaci koje vođa vazduhoplova upućuje parkeru

Vođa vazduhoplova iz pilotske kabine upućuje znake parkeru rukama i to tako da budu uočene od strane parkera.

(1) "KOČNICE UPOTREBLJENE" - "KOČNICE OTPUŠTENE"

"UPOTREBLJENE" - stezanje pesnice iz ispruženog dlana pokazuje da su kočnice upotrebljene.

"OTPUŠTENE" - ispravljanje dlana iz stisnute pesnice pokazuje otpuštanje kočnice.

(2) "PODMETAČE POSTAVITI" - "PODMETAČE UKLONITI"

"POSTAVITI" - pokretanje lako raširenih ruku do položaja sa ukrštenim nadlanicama ispred lica.

"UKLONITI" - širenje ruku iz položaja ukrštenih nadlanica ispred lica ka položaju lako raširenih ruku.

(3) "SPREMAN ZA STAVLJANJE MOTORA U RAD"

Dizanje odgovarajućeg broja prstiju jedne ruke, označava da se određeni motor sa strane te ruke želi pustiti u rad.

Prilog br. 3

ZNACI PRESRETANJA

I ZnacI koje presretač daje presretnutom vazduhoplovu

	ZNAK PRESRETAČA	ZNAČENJE	ODGOVOR PRESRETNUTOG	ZNAČENJE
1	2	3	4	5
1. DANJU NOĆU	Približavanje na rastojanju do 100 m sa leve strane na visini leta vazduhoplova koji se presreće. Mahanje krilima, a posle primljenog potvrdnog odgovora vrši se lagani zaokret u željenu stranu Isto kao i danju ali umesto mahanja krilima pale se i gase navigacijska svetla, odnosno reflektor za sletanje, u nejednakim intervalima.	"Pratite me"	DANJU Mahanjem krilima. NOĆU Paljenje i gašenje navigacijskih svetala, odnosno reflektora za sletanje.	"Razumeo - izvršiću"
2. DANJU I NOĆU	Energičan manevar u levu stranu pod uglom od 90 stepeni od presretnutog vazduhoplova.	"Možete produžiti"	DANJU I NOĆU Mahanje krilima	"Razumeo"

3. DANJU	Kruženje iznad aerodroma, izvlačenje stajnog trapa i preletanje PSS u pravcu sletanja.	"Sletite na ovaj aerodrom"	DANJU - Izvlačenje stajnog trapa, praćenje presretača i posle preleta PSS odlazak na sletanje.	"Razumeo - izvršiću"
NOĆU	Isto kao i danju, ali uz paljenje reflektora za sletanje u nejednakim intervalima.		NOĆU - Isto kao i danju uz paljenje reflektora za sletanje	
4. DANJU	Sa rastojanja većeg od 100 m, na visini presretnutog vazduhoplova, u pravcu leta Ispaljivanje dva kratka rafala.	"Sledi me, ovo je zadnja opomena, ne garantujem za vašu bezbednost"	DANJU Mahanjem krilima.	"Razumeo - izvršiću"
NOĆU	Isto kao i danju, uz paljenje i gašenje navigacijskih svetala, odnosno reflektora za sletanje.		NOĆU Paljenje i gašenje navigacijskih svetala, odnosno reflektora za sletanje.	
II Znaci koje presretnuti vazduhoplov daje presretaču				
5. DANJU	Uvlačenje stajnog trapa iznad PSS na visini 300-600 m (1000-2000 st.) i nastavljanje kruženja iznad aerodroma.	"Aerodrom koji ste odredili ne odgovara".	Ako se želi da presretnuti vazduhoplov prati presretača na alternativni aerodrom presretač uvlači stajni trap i daje signal "prati me".	"Razumeo - pratite me"
NOĆU	Paljenje i gašenje reflektora za sletanje na visini od 300 do 600 m (1000 do 2000 stopa) i kruženje oko aerodroma. Ako se ne poseduje reflektor, može se dati znak nekim drugim svetlom.			
6. DANJU	Uzastopno propinjanje i obrušavanje.	"U opasnosti sam"	Daje signal "pratite me" ili "možete	"Razumeo - pratite me" ili "možete produ-

NOĆU	Paljenje i gašenje reflektora za sletanje u dužim intervalima.		produžiti"	žiti"
------	--	--	------------	-------

Prilog br. 4

JEDINICE MERE U SFRJ

UNITS OF MEASUREMENT IN SFYR

Br. No.	Veličina Quantity	Osnovna jedinica (oznaka) Primary unit (symbol)	Nestandardna međ. alter. jedinica Non-Si alter. unit (symbol)
1	2	3	4
1.1	Apsolutna visina Altitude	m	ft (a)
1.2	Rastojanje (veće) (b) Distance (long)	km	NM
1.3	Rastojanje (kraće) Distance (short)	m	-
1.4	Nadmorska visina Elevation	m	-
1.5	Relativna visina Height	m	-
1.6	Geografska širina Latitude	o (stepen)	-
1.7	Dužina Length	m	-
1.8	Geografska dužina Longitude	o (stepen)	-
1.9	Ugao (kada je potrebno, koristiće se deseti delovi stepena) Plane angle (when required decimal subdivisions of the degree shall be used)	o (stepen degree)	
1.10	Dužina poletno-sletne staze Runway Length	m	-

1.11	Vidljivost duž poletno-sletne staze Runway Visual range	m	-
1.12	Vidljivost Visibility	km	-
1.13	Pravac vetra (pravac vetra, osim za sletanje i poletanje biće izražen u pravim stepenima; za sletanje i poletanje se izražava u magnetnim stepenima) Wind direction(wind directions, other than for a landing and take-off shall be expressed in degrees true; for landing and take-off wind directions shall be expressed in degrees magnetic)	o (stepen degree)	
2.1	Brzina kroz vazduh Airspeed	km/h	kt
2.2	Talasna dužina Frequency	Hz	-
2.3	Brzina u odnosu na zemlju Ground speed	km/h	-
2.4	Vertikalna brzina Vertical speed	m/s	ft/min
2.5	Brzina vetra Wind speed	km/h	kt
3.1	Temperatura Temperature	oC	-
4.1	Nivo buke (zvuka) Noise level (sound)	dB	-
5.1	Vreme Time	Čas i min. po Griniču Hour and min. by Grennich	

(a) Samo za visinu leta vazduhoplova ispod prelazne apsolutne visine, odnosno prelaznog nivoa leta

For flights below transition altitude, i.e. transition level.

(b) Za upotrebu u navigaciji, uglavnom za rastojanja veća od 4.000 m.

As used in navigation, generally in excess of 4000 m.

Prilog br. 5.**BRISAN - sa 4/83**

NAPOMENA INTERMEXA: VIDETI 3. NAPOMENU -> PRESTAO JE DA VAŽI član 20. Pravilnika (ima drugi Pravilnik - 68/2001), a koji je upućivao na primenu Priloga br. 6. Videti novi Pravilnik u 68/2001, koji sadrži novu tabelu nivoa leta.

Prilog br. 6**TABELA NIVOA LETA (TABLE OF FLIGHT LEVELS)**

Magnetski kurs leta (Magnetic track)											
Od 000 do 179 stepeni						Od 180 do 359 stepeni					
Instrumentalno letenje (IFR flights)			Vizuelno letenje (VFR flights)			Instrumentalno letenje (IFR flights)			Vizuelno letenje (VFR flights)		
Nivo leta (Flight level)	Apsolutna visina leta (Altitude)		Nivo leta (Flight level)	Apsolutna visina leta (Altitude)		Nivo leta (Flight level)	Apsolutna visina leta (Altitude)		Nivo leta (Flight level)	Apsolutna visina leta (Altitude)	
metri Meters	stope Feets		metri Meters	stope Feets		metri Meters	stope Feets		metri Meters	stope Feets	
-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-
10	300	1000	-	-	-	20	600	2000	-	-	-
30	900	3000	35	1050	3500	40	1200	4000	45	1350	4500
50	1500	5000	55	1700	5550	60	1850	6000	65	2000	6500
70	2150	7000	75	2300	7500	80	2450	8000	85	2600	8500
90	2750	9000	95	2900	9500	100	3050	10000	105	3200	10500
110	3350	11000	115	3500	11500	120	3650	12000	125	3800	12500
130	3950	13000	135	4100	13500	140	4250	14000	145	4400	14500
150	4550	15000	155	4700	15500	150	4900	16000	165	5050	16500
170	5200	17000	175	5350	17500	180	5500	18000	185	5650	18500
190	5800	19000	195	5950	19500	200	6100	20000	205	6250	20500
210	6400	21000	215	6550	21500	220	6700	22000	225	6850	22500

230	7000	23000	235	7150	23500	240	7300	24000	245	7450	24500
250	7600	25000	255	7750	25500	260	7900	26000	265	8100	26500
270	8250	27000	275	8400	27500	280	8550	28000	285	8700	28500
290	8850	29000	300	9150	30000	310	9450	31000	320	9750	32000
330	10050	33000	340	10350	34000	350	10650	35000	360	10959	36000
370	11300	37000	380	11600	38000	390	11900	39000	400	12200	40000
410	12500	41000	420	12800	42000	430	13100	43000	440	13400	44000
450	13700	45000	460	14000	46000	470	14350	47000	480	14650	48000
490	14950	49000	500	15250	50000	510	15550	51000	520	15850	52000
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

Prilog br. 7

SVETLA NA VAZDUHOPLOVU

A. Svetla na avionu

Osnovna svetla na avionu (slika 1)

- 1) Na levom krilu aviona - stalno crveno svetlo koje isijava iznad i ispod horizontalne ravni pod uglom od 110° mereno od prednjeg pravca u levo (svetlo za plovidbu i uočavanje vazduhoplova).
- 2) Na desnom krilu aviona - stalno zeleno svetlo koje isijava iznad i ispod horizontalne ravni pod uglom od 110° mereno od prednjeg pravca u desno (svetlo za plovidbu).
- 3) Na repu aviona - stalno belo svetlo koje isijava podjednako levo i desno, unazad iznad i ispod horizontalne ravni pod uglom od 140° svetlo za uočavanje vazduhoplova).



Dodatna svetla na avionu

Ako svetla iz stava 1. ovog priloga ne svetle neprekidno već se naizmenično pale i gase, mogu se postaviti jedno ili dva dodatna svetla:

- 1) zadnje crveno svetlo koje isijava naizmenično sa zadnjim belim svetlom iz tačke 3) stava 1. ovog priloga;
- 2) belo svetlo vidljivo sa svih strana čije se isijavanje smenjuje sa isijavanjima svetla iz stava 1. ovog priloga.

Posebna svetla na avionu

Ako vazduhoplov ima osnovna svetla sa stalnim isijavanjem, mogu se postaviti i posebna crvena svetla za uočavanje vazduhoplova (svetla protiv sudara - Anti-collision lights) sa žmigajućim ili obrnuto usmerenim isijavanjem. Vidljivost ovih crvenih svetala treba da bude što je moguće veća iz pravaca koji su 30° iznad ili ispod horizontalne ravni aviona.

B. Svetla na hidroavionu

Osnovna svetla na hidroavionu su ista kao i svetla na avionu (slika 1)

Dodatna svetla na hidroavionu

Na neprivezanim hidroavionima dodaje se na prednjem delu vazduhoplova stalno belo svetlo vidljivo sa svih strana pod uglom od 220° čija simetrala leži u vertikalnoj ravni uzdužne ose hidroaviona (slika 2). Svetlo mora da bude vidljivo sa udaljenosti od najmanje 3 NM za vreme tamne noći i čiste atmosfere (Svetlo za uočavanje hidroaviona).



Ako hidroavion vuče neki drugi hidroavion ili brod on treba da ima još i dodatno belo svetlo najmanje 2 metra (6 st) iznad ili ispod njega (Svetlo za uočavanje).



Hidroavion koga vuče drugi hidroavion treba da ima bela svetla na repu i krilu (slika 3 - Svetla za uočavanje).



Ako hidroavion ne može sam da vrši manevrisanje istaknuće na najpogodnijem mestu dva stalna crvena svetla na odstojanju od najmanje 1 m (3 st) jedno iznad drugog na istoj vertikali, s tim da su vidljiva sa udaljenosti od najmanje 2 NM (slika 4).



Ako se hidroavion ne kreće neće se paliti svetla za plovidbu (crveno i zeleno svetlo). Ostala svetla označavaju drugim vazduhoplovima da im hidroavion ne može ustupiti prolaz, a ne da je u opasnosti ili da traži pomoć (slika 5).



Ako je dužina privezanog hidroaviona manja od 50 metara (150 st), istaknuće se na najpogodnijem mestu stalno belo svetlo vidljivo sa svih strana sa udaljenosti od najmanje 2 NM (slika 6).




Ako je dužina hidroaviona veća od 50 metara (150 st) istaknuće se na najpogodnijim mestima po jedno stalno belo svetlo na prednjoj i zadnjoj strani hidroaviona, vidljiva sa udaljenosti od najmanje 3 NM (slika 7).

9/ BROJ I TIP VAZDUHOPLOV A NUMBER AND TYPE OF AIRCRAFT	10/ OPREMA - EQUIPMENT COM NAV SSR	
---	--- / / ≪≪≪	
13/ AERODROM POLASKA AERODROME OF DEPARTURE	VREME TIME	GRANICA FIR I PREDVIĐENA VREMENA FIR BOUNDARIES AND ESTIMATED TIMES
---	→	≪≪≪
15/ BRZINA SPEED	NIVO LETA LEVEL	RUTA ROUTE
---	→	≪≪≪
17/ AERODROM OPREDELJENJA AERODROME OF DESTINATION	VREME TIME	ALTERNATIVNI AERODROMI ALTERNATE AERODROME (S)
---	→	≪≪≪
18/ RAZNA OBAVEŠTENJA OTHER INFORMATION		

		≪≪≪

19/ DOPUNSKA OBAVEŠTENJA AUTONOMIJA ENDURANCE	SUPPLEMENTARY INFORMATION LICA NA VAZDUHOPLOVU PERSONS ON BOARD	OPREMA ZA PRVU POMOĆ I PREŽIVELE EMERGENCY & SURVIVAL EQUIPMENT
--- GORIVO FUEL	→ POB/ → RDO/121,5	→ 243 → 500 → 8364
OPREMA EQUIPMENT	POJASI ZA SPASAVANJE LIFE JACKETS	FREKVENCIJA FREQUENCY
POLARNI PUSTINJA POLAR → DESERT →	POMORSKI DŽUNGLA MARITIME → JUNGLE →	POJASI SVETLO FLUOR JACKETS → LIGHT → FLUORESCIN
ČAMCI DINGHIES	BOJA COLOUR	BROJ NUMBER
ČAMCI DING →	POKRIVAČ COVER	NOSIVOST TOTAL CAPACITY
		RAZNA OPREMA OTHER EQUIPMENT
		RMK →

	IME VOĐE VAZDUHOPLOVA NAME OF PILOT IN - COMMAND	POTPIS VOĐE ILI NJEGOVOG ZAMENIKA SIGNATURE OF PILOT OR DESIGNATED REPRESENTATIVE
		

* OVAJ STANDARDNI OBRAZAC SE KORISTI ZA PODNOŠENJE PLANA LETA DOMAĆIH I STRANIH VAZDUHOPLOVA.

Prilog br. 10

PRIJAVA O UGROŽAVANJU BEZBEDNOSTI U VAZDUŠNOJ PLOVIDBI
AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT

Ispunite ovaj obrazac i pošaljite ga Komisiji za ispitivanje ugrožavanja bezbednosti vazduhoplova u letu, SUKL, Brankova 25/V, 11000 Beograd

Complete this form and send it to Commision for Aircraft Incident Investigation, SUKL, Brankova 25/V 11000 Belgrad Yugoslavia

Odeljak I - OPŠTI PODACI Section I - GENERAL INFORMATION	
Vrsta ugrožavanja Type of incident	A
Ime vođe vazduhoplova Name of pilot in command	B
Prevoziac Operator	C
Registarske oznake vazduhoplova Identification markings of aircraft	D
Tip vazduhoplova Aircraft type	E
Pozivni znak i frekvencija u vreme ugrožavanja Radio call sign-in communication with-frequency at	F

time of incident	
Aerodrom poletanja Aerodrome of departure	G
Aerodrom prvog nameravanog sletanja Aerodrome of first intended landing	H
Vrsta plana leta Type of flight plan	I
Pozicija u vreme ugrožavanja kurs ili ruta - TAS Position at time of incident - heading or route - TAS	J
Nivo leta, visina ili relativna visina - podešavanje visinomera - položaj vazduhoplova Flight level altitude or height - altimeter setting - altitude	K
Meteorološki uslovi u vreme ugrožavanja Flight weather conditions at time of incident	L
Datum i vreme (GMT) ugrožavanja Date and time (GMT) of incident	M
Prijavljeno radijem Reported by radio to _____	_____ _____
Odeljak II - DETALJNI PODACI Section II - DETAILED INFORMATION	
Opis drugog relevantnog vazduhoplova	N

<p>Tip, visoko/niskokrilac, broj motora, pozivni znak, registarske oznake, boja, osvetljenje. Ostali raspoloživi podaci</p> <p>Description of other aircraft if relevant Type, high/low wing, number of engines, call sign, registration markings, colour, lighting. Other available details</p>	
<p>Opis ugrožavanja, ako smatrate potrebnim, priložite komentar ili sugestiju, uključujući vaše mišljenje o verovatnom uzroku incidenta (u slučaju izbegavanja sudara navedite odgovarajuće putanje leta, procenjena vertikalna i horizontalna rastojanja u trenutku uočavanja vazduhoplova i pri izbegavanju sudara, kao i akcije koje je preuzeo svaki vazduhoplov).</p> <p>Description of incident if desired add comment or suggestion, including your opinion on the probable of the incident (in case of near-collision give information of respective flight paths, estimated vertical and horizontal sighting and miss distances between aircraft and avoiding action taken by either aircraft).</p>	0
<p>Datum _____ Date</p> <p>Vreme _____ Time</p> <p>Mesto _____ Place</p> <p style="text-align: center;">Popunjavanje prijave of completion of form</p>	<p>Funkcija i potpis lica koje podnosi prijavu Function and signature of person submitting report</p> <p style="text-align: center;">_____ _____</p>

Prilog br. 11

**ZEMLJA - VAZDUH VIZUELNI KORIDORI
SIGNALI KOJE UPOTREBLJAVAJU PREŽIVELI**

A. Međunarodni kod za nuždu zemlja - vazduh



Zahteva se
pomoć

Require
assistance



Zahteva se
medicinska
pomoć

Require
medical
assistance

Uputstva za upotrebu:

1. Napraviti signale ne ispod 2,5 metra.
2. Voditi računa o tome da signali budu položeni tačno kao što je prikazano.
3. Obezbediti što veći kontrast boja između signala i zemlje kao podloge.
4. Učiniti sve da se skrene pažnja i drugim sredstvima kao što su radio, raketa, dim, svetlosni reflektor.

GROUND/AIR VISUAL SIGNAL CODES FOR USE BY SURVIVORS

A. International Ground/Air Emergency Code



Ne
(odrečno)

No
(negative)



Da
(potvrđno)

Yes
(affirmative)



Produžiti
u ovom
pravcu

Proceeding
in this
direction

Instructions for use:

1. Make signals not less than 2,5 meters.

2. Take care to lay out signals exactly as shown.
 3. Provide as much colour as possible between signals and background.
 4. Make every effort to attract attention by other means such as radio, flares, smoke, reflected lights.
-

Prilog br. 12

MINIMALNA KOLIČINA GORIVA I MAZIVA POTREBNA ZA LET AVIONA

Minimalna utrošiva*) količina goriva i maziva u avionu potrebna za određeni let mora biti dovoljna da se, pored količine potrebne za zapuštanje i zagrevanje motora i rulanje aviona do linije poletanja na poletno-sletnoj stazi, obezbede:

za klipnu i eliso-turbinsku pogonsku grupu:

1) kad nije predviđen alternativni aerodrom:

gorivo i mazivo za let do aerodroma sletanja navedenog u planu leta, plus za let u trajanju od 45 minuta na visini i režimu krstarenja;

2) kad je predviđen alternativni aerodrom:

a) gorivo i mazivo za let do planiranog aerodroma sletanja, plus za let do najkritičnijeg po potrošnji alternativnog aerodroma navedenog u planu leta, plus za let u trajanju od 45 minuta; ili

b) gorivo i mazivo za let do planiranog alternativnog aerodroma preko neke unapred određene tačke navedene u planu leta, plus za let u trajanju od 45 minuta, s tim da ta količina ne sme biti manja od količine koja je potrebna za let do planiranog aerodroma sletanja, plus za let u trajanju od 45 minuta, plus za let u trajanju od 15% vremena planiranog za trajanje krstarenja.

Ako je 45 minuta plus 15% vremena planiranog za krstarenje veće od dva časa, može se dozvoliti trajanje leta od dva časa, odnosno dozvoliti let sa količinom goriva i maziva manjom od količine izračunate pod a) ili b);

3) kad je aerodrom planiran za sletanje izolovan, pa nema odgovarajućeg alternativnog aerodroma:

gorivo i mazivo za let do aerodroma planiranog za sletanje, plus za let u trajanju od 45 minuta, plus 15% vremena planiranog za krstarenje ako je 45 minuta plus 15% vremena planiranog za krstarenje kraće od dva časa, ili za dva časa leta ako je navedeni zbir iznosio više od dva časa;

za mlaznu pogonsku grupu:

1) kad nije predviđen alternativni aerodrom:

gorivo i mazivo za let i sletanje na aerodrom planiran za sletanje, plus za let u trajanju od 30 minuta brzinom propisanom za krug čekanja na visini od 45 metara (1500 feet) iznad aerodroma sletanja i pri uslovima standardne temperature, u količini uvećanoj za 6% od količine goriva, odnosno maziva potrebne za prelet od aerodroma planiranog za poletanje do aerodroma planiranog za sletanje ("putna rezerva");

2) kad je predviđen alternativni aerodrom:

- a) gorivo i mazivo za let do aerodroma planiranog za sletanje, uključujući i jedan neuspeo prilaz plus za let do najkritičnijeg po potrošnji alternativnog aerodroma navedenog u planu leta, plus za let u trajanju od 30 minuta brzinom propisanom za krug čekanja na visini od 450 metara (1500 feet) iznad tog alternativnog aerodroma i pri uslovima standardne procedure, u količini uvećanoj za 6% od količine goriva, odnosno maziva potrebne za prelet od aerodroma planiranog za poletanje do aerodroma planiranog za sletanje ("putna rezerva"); ili
- b) gorivo i mazivo za let do planiranog alternativnog aerodroma preko neke unapred određene tačke navedene u planu leta, plus za let u trajanju od 30 minuta brzinom propisanom za krug čekanja, na visini od 450 metara (1500 feet) iznad aerodroma za sletanje i pri uslovima standardne temperature, u količini uvećanoj za 6% od količine goriva, odnosno maziva potrebne za prelet od aerodroma planiranog za poletanje do planiranog alternativnog aerodroma ("putna rezerva"), s tim da ta količina ne sme biti manja od količine koja je potrebna za let do aerodroma planiranog za sletanje, plus za let u trajanju od dva sata na režimu standardnog krstarenja (normal cruise consumption);

3) kad je predviđeni aerodrom sletanja izolovan, pa nema odgovarajućeg alternativnog aerodroma:

gorivo i mazivo za let do aerodroma planiranog za sletanje, plus za let u trajanju od dva časa na režimu standardnog krstarenja.

** Pod utrošivom količinom goriva i maziva ne podrazumeva se količina goriva i maziva koja se u normalnim uslovima letenja ne može koristiti, s obzirom na to da ta količina ostaje u sistemima - instalacijama goriva i maziva.