

Na osnovu članka 99. stavak (5) Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH" broj, 32/09 i 102/09) i članka 20. stavak (1) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", broj 39/09), na prijedlog Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine u suradnji sa Ministarstvom obrane, Ministarstvo komunikacija i prometa donosi

NAREDBU

O PRAVILIMA LETENJA ZRAKOPLOVA

DIO PRVI – OPĆE ODREDBE

Članak 1.

(Predmet)

Ovom Naredbom propisuju se pravila i postupci letenja u cilju odvijanja sigurne zračne plovidbe u zračnom prostoru Bosne i Hercegovine.

Članak 2.

(Primjena)

- (1) Odredbe ove Naredbe primjenjuju se na civilne zrakoplove, zrakoplove za potrebe države ili entiteta i na strane civilne i državne zrakoplove dok lete u zračnom prostoru Bosne i Hercegovine.
- (2) Pravila i postupke kojima se regulira odvijanje operacija vojnih zrakoplova izrađuje Ministarstvo obrane BiH. Propisi kojima se reguliraju operacije vojnih zrakoplova u BiH moraju biti usklađeni sa odredbama ove Naredbe kako ne bi ugrozili operacije civilnih zrakoplova.
- (3) Letenje zrakoplova registriranih u BiH, iznad mora na kome ni jedna država nema suverenitet (otvoreno more), vrši se po odredbama ove Naredbe i međunarodnih akata donesenih na temelju Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (Čikago 1944.) kojima se uređuje postupak za letenje zrakoplova iznad otvorenog mora, a koje obvezuju Bosnu i Hercegovinu kao potpisnicu ove Konvencije.
- (4) Kada zrakoplov registriran u BiH, leti u zračnom prostoru koji je pod suverenitetom druge države, pridržavat će se pravila letenja koja se primjenjuju na području suvereniteta te države, a ukoliko takvih propisa nema, pridržavat će se odredaba ove Naredbe.
- (5) Odredbe ove Naredbe primjenjuju nadležne službe kontrole letenja kada u granicama svojih prava, dužnosti i odgovornosti vrše kontrolu letenja u zračnom prostoru BiH.
- (6) U zrakoplovnoj navigaciji, u operacijama u zraku i na zemlji, upotrebljavaju se mjerne jedinice i njihove kratice navedene u Prilogu 1. ove Naredbe.

Članak 3.

(Pojmovi i kratice)

- (1) Pojmovi koji se upotrebljavaju u ovoj Naredbi imaju sljedeće značenje:
 - a) aerodrom (*Aerodrome*): definirani prostor na kopnu ili vodi (uključujući zgrade, instalacije i opremu) namijenjen, u cijelosti ili djelomično, za dolazak, odlazak i kretanje zrakoplova po tlu,
 - b) aerodromska kontrola (*Aerodrome Control Service*): usluga kontrole zračnog prometa koja se pruža za potrebe aerodromskog prometa,
 - c) aerodromski promet (*Aerodrome Traffic*): ukupni promet na manevarskim površinama aerodroma i svi zrakoplovi u letu u okolini aerodroma,
 - d) aerodromska prometna zona (*Aerodrome Traffic Zone*): zračni prostor utvrđenih dimenzija

uspostavljen oko aerodroma u svrhu zaštite aerodromskog prometa,

- e) aerodromski kontrolni toranj (*Aerodrome Control Tower*): jedinica uspostavljena u svrhu obavljanja kontrole letenja za potrebe aerodromskog prometa,
- f) akrobatski let (*Acrobatic Flight*): namjerno izveden manevar zrakoplova u letu koji uključuje naglu promjenu položaja, visine ili brzine leta,
- g) alternativna ruta (*Alternate Route*): ruta između određenih točaka ili područja koja je različita od željene rute, a koju odabire operator zrakoplova u slučajevima kada željena ruta nije slobodna ili podliježe ograničenjima,
- h) avion (*Aeroplane*): zrakoplov pokretan motorom i teži od zraka koji uzgon u letu dobija uglavnom iz aerodinamičkih reakcija na površinama koje ostaju nepomične u datim uvjetima leta,
- i) apsolutna visina (*Altitude*): vertikalna udaljenost razine, točke ili nekog objekta koji se smatra točkom mjerena od srednje razine mora,
- j) apsolutna visina/visina nadvisivanja prepreka (*Obstacle Clearance Altitude/Height-OCA/H*): najniža apsolutna visina/visina iznad nadmorske visine praga piste ili aerodroma koja se koristi u svrhu minimalnog nadvisivanja prepreka.
- k) barometarska visina (*Pressure-altitude*): atmosferski tlak izražen kroz apsolutnu visinu koja odgovara tom tlaku u standardnoj atmosferi,
- l) baza oblaka (*Ceiling*): donja granica najnižeg sloja oblaka iznad zemlje ili vode koja pokriva više od polovine neba, a nalazi se ispod 20000 ft,
- m) "VFR" let (*VFR flight*): let koji se obavlja prema pravilima za vizualno letenje,
- n) zrakoplov (*Aircraft*): svaka mašina koja se održava u atmosferi zbog reakcije zraka, osim reakcije zraka u odnosu na zemljinu površinu,
- o) zračni prostori u nadležnosti službi kontrole letenja (*Air Traffic Services Airspaces*): zračni prostori utvrđenih dimenzija, alfabetski označeni, u okviru kojih se mogu izvoditi određene vrste letova i za koje su utvrđene usluge kontrole letenja i pravila o vršenju operacija,
- p) izvanredni događaj (*Incident*): svaki događaj zbog koga je moglo doći do ugrožavanja sigurnosti zračnog prometa bez posljedica,
- r) vidljivost (*Visibility*): vidljivost za zrakoplovne namjene je veća od:
 - 1) najveća udaljenost na kojoj se određeni crni objekat odgovarajućih dimenzija, smješten blizu tla može vidjeti i prepoznati u odnosu na svijetlu pozadinu,
 - 2) najveća udaljenost na kojoj se svjetla jačine 1000 kandela mogu vidjeti i identificirati u odnosu na neosvijetljenu pozadinu,
- s) vidljivost pri zemlji (*Ground Visibility*): vidljivost na aerodromu koju je utvrdila ovlaštena stručna osoba,
- t) vidljivost u letu (*Flight Visibility*): vidljivost iz pilotske kabine u smjeru kretanja zrakoplova,
- u) visina (*Height*): vertikalno rastojanje razine, točke ili objekta koji se smatra točkom, mjereno od utvrđene vrijednosti,
- v) vizualni prilaz (*Visual Approach*): prilazenje zrakoplova tokom "IFR" leta, u kome jedan dio ili cijeli postupak instrumentalnog prilazjenja nije završen, pa se prilazjenje odvija uz vidljivost zemlje,

- z) vizualni meteorološki uvjeti (*Visual Meteorological Conditions-VMC*): meteorološki uvjeti izraženi kao vidljivost, rastojanje od oblaka i baza oblaka jednaki ili veći od utvrđenih minimuma,
- aa) zapovjednik zrakoplova (*Pilot-in-Command*): osoba s pravom konačne odluke, odgovorna za upravljanje i opsluživanje zrakoplova tijekom leta i na zemlji,
- bb) granica valjanosti odobrenja (*Clearance Limit*): točka do koje je zrakoplovu izdato odobrenje kontrole letenja,
- cc) grupni let (*Formation Flight*): vrsta leta prilikom koga dva ili više zrakoplova, uz prethodni dogovor pilota zrakoplova, lete u istom smjeru uz održavanje bočnog i rastojanja po visini,
- dd) emitiranje uslijepo (*Blind Transmission*): emitiranje radiopostaje prema drugoj radiopostaji u okolnostima kada se ne može uspostaviti obostrana komunikacija, a pretpostavlja se da je pozivana radiopostaja u stanju primiti poruku,
- ee) zabranjena zona (*Prohibited Area*): je zračni prostor definiranih dimenzija iznad zemlje ili teritorijalnih voda neke države u kojem je letenje zrakoplova zabranjeno,
- ff) završno prilaženje (*Final Approach*): dio postupka instrumentalnog prilaženja koji započinje na utvrđenom fiksnu ili točki završnog prilaženja, ukoliko takav fiks ili točka završnog prilaženja nisu određeni:
- 1) koji započinje na kraju posljednjeg proceduralnog, osnovnog ili doletnog zaokreta prilazne procedure, ukoliko je određena,
 - 2) koji počinje u točki priključenja posljednjoj utvrđenoj putanji utvrđenoj u proceduri prilaženja,
 - 3) koji završava u točki u okolini aerodroma sa koje slijetanje može biti obavljeno ili započeta procedura neuspjelog prilaženja,
- gg) Zbornik zrakoplovnih informacija (*Aeronautical Information Publication-AIP*): zbornik koji izdaje organ države ili se izdaje uz dozvolu države i sadrži zrakoplovne informacije trajnog karaktera koje su bitne za zračnu plovidbu,
- hh) IFR let (*IFR Flight*): let koji se obavlja prema pravilima za instrumentalno letenje,
- ii) instrumentalni meteorološki uvjeti (*Instrument Meteorological Conditions-IMC*): meteorološki uvjeti (vidljivost, udaljenost od oblaka i baza oblaka) manji od minimuma utvrđenih za vizualne meteorološke uvjete,
- jj) izvješće iz zraka (*Air Report*): izvješće iz zrakoplova u letu koje je sastavljeno sukladno zahtjevima o javljanju pozicije i prosljeđivanju operativnih i/ili meteoroloških informacija,
- kk) jedinica kontrole letenja (*Air Traffic Control Unit*): opći pojam koji označava oblasnu kontrolu letenja, prilaznu kontrolu letenja i aerodromsku (toranjску) kontrolu letenja,
- ll) kontrolirani zračni prostor (*Controlled Airspace*): zračni prostor određenih dimenzija u kojem je osigurana usluga kontrole letenja sukladno klasifikaciji zračnog prostora,
- mm) kontrolirana zona (*Control Zone*): kontrolirani zračni prostor koji se prostire od zemlje do određene razine u visinu,
- nn) kontrolirani let (*Controlled Flight*): svaki let za koji je potrebno odobrenje kontrole letenja,
- oo) kontrolirani aerodrom (*Controlled Aerodrome*): aerodrom na kome se pruža usluga kontrole letenja,
- pp) kontrolirana oblast (*Control Area*): kontrolirani zračni prostor koji se prostire iznad utvrđene granice iznad zemlje,
- rr) minimalna apsolutna visina/visina snižavanja (*Minimum Descent Altitude/Height –MDA/H*): unaprijed utvrđena apsolutna visina/visina tijekom nepreciznog prilaženja ili prilaženja kruženjem ispod koje se snižavanje ne smije nastaviti bez potrebne vidljivosti zemaljskih orijentira,
- ss) nadležna direkcija za pružanje usluga kontrole letenja (*Appropriate ATS Authority*): Nadležna direkcija imenovana od strane države koja je odgovorna za pružanje usluga kontrole letenja u određenom zračnom prostoru,
- tt) nesreća (*Accident*): događaj koji je u svezi sa operacijom zrakoplova, kada se radi o zrakoplovu sa posadom, a dešava se u vremenskom periodu kada se bilo koja osoba ukrcu u avion sa namjerom da uzleti i kada se ta osoba iskrcala iz aviona, ili u slučaju zrakoplova bez posade, koji se dešava u vremenskom periodu između momenta kada je zrakoplov spreman za let do momenta kada se prizemlji i kada se glavni pogonski sustavi isključuje, a u kome:
- 1) Je osoba smrtno ili ozbiljno povrijeđena kao rezultat:
 - boravka u zrakoplovu,
 - kontakta sa bilo kojim dijelom zrakoplova, uključujući dijelove koji su otkinuti sa zrakoplova,
 - direktne izloženosti eksploziji, osim ukoliko povrede nisu nastale prirodnim uzrocima, samopovređivanjem ili povredom od strane drugih lica, ili su povrede nanešene slijepim putnicima skrivenim izvan područja dostupnih putnicima i posadi, ili
 - 2) Zrakoplov trpi oštećenje ili otkaz dijela konstrukcije koji:
 - ima negativan efekat na izdržljivost konstrukcije, performanse ili karakteristike zrakoplova, i
 - obično zahtijeva veće popravke ili zamjene oštećenih dijelova, osim otkaza ili oštećenja motora, kada je šteta ograničena na jedan motor, uključujući njegovu oplatu ili dodatke propelera, vrhova krila, antena, lopatica, sonđi, guma, kočnica, kotača, aerodinamičke oplate, dijelova oplate, vrata stajnog trapa, vjetrobranskog stakla, (kao što su manja udubljena ili rupe na oplati zrakoplova), ili manja oštećenja glavnih elisa, repnih elisa, stajnog trapa, i onih nastalih od grada ili udara ptica (uključujući rupe na kućištima antena).
 - 3) Je zrakoplov nestao ili je u potpunosti nedostupan.
- uu) razina (*Level*): opći pojam koji se odnosi na vertikalnu poziciju zrakoplova u letu, a označava visinu, apsolutnu visinu ili razinu leta,
- vv) razina leta (*Flight Level-FL*): površina stalnog atmosferskog tlaka određena u odnosu na specifičnu vrijednost tlaka od 1013,2 hPa, koja je od drugih

- takvih površina razdvojena određenim intervalima tlaka,
- zz) razina krstarenja (*Cruising Level*): razina koji zrakoplov održava tokom značajnog dijela leta,
- aaa) odobrenje kontrole letenja (*Air Traffic Control Clearance*): odobrenje zrakoplovu za nastavak leta pod određenim uvjetima utvrđenim od strane kontrole letenja,
- bbb) operativne usluge kontrole letenja (*AirTraffic Services-ATS*): opći pojam koji označava pružanje usluga informacija u letu, uzbunjivanje, savjetodavne usluge kontrole letenja i usluge kontrole letenja (oblasna kontrola letenja, prilazna i aerodromska kontrola letenja),
- ccc) osnovni zaokret (*Base Turn*): zaokret u tijeku početnog prilazanja između završetka odletnog kraka i putanje međuprilazanja ili putanje završnog prilazanja,
- ddd) očekivano vrijeme prilazanja (*Expected ApproachTime*): vrijeme u koje kontrola letenja očekuje da će zrakoplov u dolasku, nakon čekanja, napustiti sredstvo čekanja radi završetka prilazanja na slijetanje,
- eee) penjanje u tijeku leta (*Cruise Climb*): tehnika letenja kojom se povećanje visine ostvaruje na temelju smanjenja mase zrakoplova,
- fff) poseban vizualni let (*Special VFR Flight-SVFR*): vizualni let u kontroliranoj zoni, odobren od strane kontrole letenja u meteorološkim uvjetima koji su ispod minimuma za vizualno letenje,
- ggg) postupak instrumentalnog prilazanja (*Instrument Approach Procedure*): niz unaprijed utvrđenih manevara na osnovu instrumenata za letenje sa utvrđenom zaštitom od prepreka počevši od fiksa za početno prilazanje, od početka definirane dolazne rute do točke sa koje slijetanje može biti izvršeno, odnosno ako slijetanje nije završeno, do pozicije na kojoj se primjenjuje nadvisivanje prepreka za faze čekanja ili na ruti,
- hhh) plan leta (*Flight Plan*): određene informacije koje se dostavljaju jedinicama koje pružaju operativne usluge kontrole letenja, a odnose se na namjeravani let ili dio leta zrakoplova,
- iii) popunjeni plan leta (*Filed Flight Plan-FPL*): plan leta popunjen u jedinici kontrole letenja od strane pilota ili druge ovlaštene osobe bez naknadnih izmjena,
- jjj) uzletno-sletna staza (*Runway*): definirana pravokutna površina na kopnenom aerodromu pripremljena za slijetanje i uzlijetanje zrakoplova,
- kkk) pozicija čekanja za izlazak na pistu (*Runway-holding Position*): određena pozicija na kojoj zrakoplovi u voženju i vozila moraju stati i čekati, osim ako aerodromska kontrola letenja ne odredi drugačije, koja je namijenjena zaštitu uzletno-sletne staze, površine za ograničenje prepreka ili kritično osjetljive površine za ILS/MLS,
- lll) predviđeno vrijeme dolaska (*Estimated Time of Arrival-ETA*): za IFR letove, predviđeno vrijeme dolaska zrakoplova iznad određene točke utvrđene navigacijskim sredstvima, sa koje se namjerava započeti procedura instrumentalnog prilazanja ili, ukoliko takvo sredstvo ne postoji u blizini aerodroma, vrijeme u kojem će zrakoplov stići iznad aerodroma. Za VFR letove, predviđeno vrijeme dolaska zrakoplova iznad aerodroma,
- mmm) predviđeno vrijeme početka voženja (*Estimated Off-Block Time-EOBT*): predviđeno vrijeme u kome će zrakoplov započeti kretanje vezano za odlazak,
- nnn) prijelazna razina (*Transition Level*): prva razina leta iznad prijelazne apsolutne visine koja se može koristiti,
- ooo) prijelazna apsolutna visina (*Transition Altitude*): apsolutna visina na kojoj, odnosno ispod koje se vertikalna pozicija zrakoplova izražava u vidu apsolutne visine (mjerena na temelju QNH tlaka),
- ppp) problematična uporaba supstanci (*Problematic Use of Substances*): uporaba jedne ili više psihoaktivnih supstanci od strane zrakoplovnog osoblja na način koji:
- 1) predstavlja izravnu opasnost ili ugrožava živote, zdravlje ili dobrobit drugih, i/ili
 - 2) izaziva, odnosno pogoršava profesionalni, društveni, mentalni ili fizički problem ili poremećaj.
- rrr) putanja (*Track*): projekcija putanje zrakoplova u odnosu na površinu zemlje čiji je smjer u bilo kojoj točki obično izražen u stupnjevima u odnosu na sjever (stvarni, magnetni ili koordinatni),
- sss) prijavni ured operativnih usluga kontrole letenja (*Air Traffic Services Reporting Office*): Jedinica uspostavljena u svrhu prijema izvješća koja se odnose na operativne usluge kontrole letenja, te prijema planova leta koji se podnose prije uzlijetanja,
- ttt) signalna površina (*Signal Area*): područje na aerodromu koje se koristi za postavljanje zemaljskih signala,
- uuu) smjer leta (*Heading*): smjer uzdužne ose u pravcu kretanja zrakoplova izražen u stupnjevima u odnosu na sjever (stvarni, magnetski, kompasni),
- vvv) točka neuspjelog prilazanja (*Missed Approach Point-MAPt*): točka u proceduri instrumentalnog prilazanja na kojoj se, odnosno prije koje pilot zrakoplova mora započeti propisani postupak neuspjelog prilazanja kako minimalno nadvisivanje prepreka ne bi bilo narušeno,
- zzz) točka izvještavanja (*Reporting Point*): određena geografska lokacija u odnosu na koju se može izvjestiti o poziciji zrakoplova,
- aaaa) usluga kontrole letenja (*Air Traffic Control Service*): usluga koja se pruža u svrhu:
- 1) sprečavanja sudara:
 - između zrakoplova, i
 - na manevarskoj površini između zrakoplova i prepreka
 - 2) otpremanja i održavanja redovnog odvijanja zračnog prometa,
- bbbb) usluge informacija u letu (*Flight Information Service - FIS*): usluge u cilju pružanja savjeta i informacija korisnih za sigurno i efikasno odvijanje zračnog prometa,
- cccc) usluge uzbunjivanja (*Alerting Service*): usluge koje se obavljaju u cilju izvještavanja nadležnih organizacija, a tiču se zrakoplova kome je potrebna pomoć traganja i spašavanja, i pomoć takvim organizacijama u akcijama traganja i spašavanja,
- dddd) ograničena zona (*Restricted Area*): dio zračnog prostora definiranih dimenzija iznad zemlje i teritorijalnih voda neke države unutar kojeg je letenje zrakoplova ograničeno sukladno određenim uvjetima,

- eeee) opasna zona (Danger Area): je zračni prostor definiranih dimenzija unutar kojeg, u određenim periodima, mogu postojati aktivnosti opasne po letenje zrakoplova,
- ffff) privremeno rezervirana zona (Temporary Reserved Area): je definirana veličina zračnog prostora koja je pod nadležnošću jedne zrakoplovne vlasti, a zajedničkim sporazumom privremeno rezervirana za specifičnu uporabu od strane neke druge zrakoplovne vlasti i kroz koju ostalom prometu može biti dozvoljen prolazak uz ATC odobrenje nadležne službe kontrole letenja,
- gggg) privremeno izdvojena zona (Temporary Segregated Area): je zračni prostor definiranih dimenzija unutar kojeg se za izvođenje aktivnosti zahtijeva rezervacija zračnog prostora za isključivu uporabu od strane određenih korisnika u određenom vremenskom periodu,
- hhhh) faza nužde (*Emergency Phase*): opći pojam koji, ovisno o slučaju, označava fazu neizvjesnosti, fazu uzbune ili fazu nevolje.
- (2) Kratice upotrijebljene u ovoj Naredbi imaju sljedeće značenje:
- a) ACAS (Airborne Collision Avoidance System) – avionski sustav za izbjegavanje sudara,
- b) AIP (Aeronautical Information Publication) – zbornik zrakoplovnih informacija,
- c) AIRMET (Air Meteorological Information Report) – informacija koja se odnosi na meteorološke pojave na rutu na malim visinama i mogu imati utjecaja na sigurnost letenja,
- d) ARO (Air Traffic Service Reporting Office) – aerodromski prijavni biro
- e) ATFM (Air Traffic Flow Management) – upravljanje protokom zračnog prometa,
- f) ATS (Air Traffic Services) – službe zračnog prometa,
- g) BHANSA (Bosnia and Herzegovina Air Navigation Service Agency) – Agencija za pružanje usluga u zračnoj plovidbi BiH,
- h) BHDCA (Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation) – Direkcija za civilno zrakoplovstvo BiH,
- i) CTOT (Calculated Take-Off Time) – proračunato vrijeme uzlijetanja,
- j) D (Danger Area) – opasna zona
- k) DME (Distance Measuring Equipment) – uređaj za mjerenje udaljenosti,
- l) EOBT (Estimated Off-Block Time) – predviđeno vrijeme početka voženja zrakoplova radi uzlijetanja,
- m) ETA (Estimated Time of Arrival) – predviđeno vrijeme dolaska,
- n) FAF (Final Approach Fix) – točka završnog prilazanja,
- o) FIS (Flight Information Service) – služba informiranja u letu,
- p) FL (Flight Level) – razina leta,
- r) FPL (Filled Flight Plan) – popunjen plan leta,
- s) ft (feet) – stopa,
- t) GP (Glide Path) – putanja poniranja (ILS),
- u) GA (General Aviation) – sve operacije zrakoplova osim komercijalnog zračnog prometa ili radova iz zraka,
- v) GAT (General Air Traffic) – obuhvata sve letove koji se izvode sukladno pravilima i procedurama ICAO-a,
- z) GAT VFR - obuhvata sve VFR letove koji se izvode sukladno pravilima i procedurama ICAO-a,
- aa) IAF (Initial Approach Fix) – točka početnog prilazanja,
- bb) IAS (Indicated Airspeed) – instrumentalna zračna brzina,
- cc) ICAO (International Civil Aviation Organisation) – Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva,
- dd) ILS (Instrument Landing System) – sustav za instrumentalno slijetanje,
- ee) IFR (Instrument Flight Rules) – pravila instrumentalnog letenja,
- ff) IMC (Instrument Meteorological Conditions) – instrumentalni meteorološki uvjeti,
- gg) kt (Knots) – čvor,
- hh) MAPt (Missed Approach Point) – točka početka neuspjelog prilazanja,
- ii) MDA/H (Minimum Descent Altitude/Height) – minimalna visina poniranja apsolutna/relativna,
- jj) MTOM (Maximum Take-Off Mass) – maksimalna težina zrakoplova na uzlijetanju,
- kk) MSL (Mean Sea Level) – srednja razina mora,
- ll) NDB (Non-Directional Radio Beacon) – neusmjereni radiofar,
- mm) NM (Nautical Miles) – nautičke milje,
- nn) OAT (Operational Air Traffic) – obuhvata sve letove koji ne podliježu pravilima GAT i za koje su pravila i procedure propisale nadležne državni vlasti,
- oo) OCA/H (Obstacle Clearance Altitude-Height) – visina nadvisivanja prepreka apsolutna/relativna,
- pp) P (Prohibited area) – zabranjena zona
- rr) R (Restricted area) – ograničena zona
- ss) RNAV (Area navigation) – prostorna navigacija,
- tt) RNP (Required Navigation Performance) – zahtijevane navigacijske performanse,
- uu) RPL (Repetitive Flight Plan) – plan leta koji se odnosi na serije individualnih letova koji se redovito odvijaju i često ponavljaju sa identičnim osnovnim karakteristikama, kojeg podnosi korisnik zbog zadržavanja i ponovnog korištenja od strane ATS jedinice,
- vv) RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum) – smanjeni minimumi za vertikalno razdvajanje,
- zz) RVR (Runway Visual Range) – vidljivost uzduž uzletno-sletne staze,
- aaa) SID (Standard Instrument Departure) – standardni instrumentalni odlazak,
- bbb) SOC (Start Of Climb) – početak penjanja,
- ccc) SRE (Surveillance Radar Element of Precision Approach Radar System) – nadzorni radarski element radarskog sustava za precizno prilazanje,
- ddd) STAR (Standard Instrument Arrival) – standardni instrumentalni dolazak,
- eee) SVFR (Special VFR) – specijalni vizualni let,
- fff) TA (Transition Altitude) – prijelazna apsolutna visina,
- ggg) TRA (Temporary Reserved Area) – privremeno rezervirana zona
- hhh) TSA (Temporary Segregated Area) - privremeno izdvojena zona,
- iii) UTC (Coordinated universal time) – univerzalno koordinirano vrijeme,
- jjj) VFR (Visual Flight Rules) – pravila vizualnog letenja,
- kkk) VMC (Visual Meteorological Conditions) – vizualni meteorološki uvjeti,

- lll) VOR (VHF Omnidirectional Radio Range) – VHF svetsmjerni radiofar,
- mmm) QFE (Atmospheric pressure at aerodrome elevation or at runway threshold) – atmosferski tlak na nadmorskoj visini aerodroma ili na pragu uzletno-sletne staze,
- nnn) QNH (Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground) – podešavanje visinomjera da bi se dobila nadmorska visina kad je zrakoplov na zemlji,
- ooo) QNE – standardni tlak (1013,25 hPa), po kome se izračunava visina zrakoplova kada leti na razinama leta.

Članak 4. (Usklađenost)

Naredba je sukladna standardima i preporučenoj praksi ICAO-a sadržanim u navedenim dokumentima:

- a) Aneks 2 – Pravila letenja,
- b) Aneks 5 – Jedinice mjere u uporabi u zračnim i zemaljskim operacijama,
- c) Aneks 6 – Operacije zrakoplova,
- d) Aneks 10 – Zrakoplovna komunikacija, tom II,
- e) Aneks 11 – Službe kontrole letenja,
- f) Dokument 4444 – Upravljanje zračnim prometom,
- g) Dokument 8168 – Operacije zrakoplova, Knjiga I,
- h) Dokument 8400 – ICAO kratice i kodovi,
- i) Dokument 9426 – Priručnik o planiranju službi kontrole letenja.

DIO DRUGI - PRIMJENA PRAVILA LETENJA I PRAVILA PONAŠANJA U ZRAČNOM PROMETU GLAVA I – OPĆA PRAVILA O LETENJU

Članak 5.

(Pravila ponašanja u zračnom prometu)

- (1) Svaki sudionik u zračnom prometu koji pripada zrakoplovnom, pomoćnom ili drugom stručnom osoblju mora se ponašati na način koji jamči sigurnost i red u obavljanju zračnog prometa, a da pri tome niko nije ugrožen, oštećen ili ometan i uznemiravan više nego što je to u danim okolnostima neizbježno.
- (2) Upravljanje zrakoplovom pri kretanju na manevarskim površinama aerodroma, kao i pri uzlijetanju, letenju i slijetanju vrši se na način kojim se ne ugrožava sigurnost zrakoplova, lica i stvari u zrakoplovu i na zemlji.
- (3) Buka koju stvara zrakoplov ne smije biti veća nego što to neizbježno zahtijeva propisno upravljanje odnosno opsluživanje zrakoplova.
- (4) Osoba koja je pod utjecajem alkohola ili drugih omamljujućih sredstava, kao i ona koja je u takvom tjelesnom ili duševnom stanju da nije u stanju obavljati poslove pilota zrakoplova ili člana posade, ne smije upravljati zrakoplovom, niti djelovati kao neki drugi član posade.

Članak 6.

(Primjena pravila letenja)

- (1) Upravljanje zrakoplovom u letu i na manevarskim površinama aerodroma će biti u suglasnosti sa općim pravilima letenja koja su određena ovim Naredbom, a kada je zrakoplov u letu, dodatno sa pravilima za vizualno, odnosno letenje po instrumentima koja su takođe sastavni dio ove Naredbe.
- (2) Let zrakoplova, zavisno od meteoroloških uvjeta, opremljenosti zrakoplova i drugih uvjeta za letenje, vrši se po pravilima letenja pri spoljnoj vidljivosti (VFR) ili po pravilima letenja pomoću instrumenata (IFR).

- (3) Izbor pravila po kojima će let biti obavljen ovisi o dobu dana, meteorološkim uvjetima, vrsti, kategoriji, namjeni i opremi zrakoplova, klase i kategorizacije aerodroma i zračnog prostora u kome će let biti izvršen, kao i od osposobljenosti posade zrakoplova. Podatak o pravilu izvršenja leta mora biti unesen u plan leta.
- (4) Prema pravilima vizualnog letenja (VFR), smije se letjeti ako su vrijednosti za vidljivost, odstojanje zrakoplova od oblaka i visina donje baze oblaka jednake ili veće od vrijednosti danih u Prilogu 2. ove Naredbe.
- (5) Prema pravilima letenja pomoću instrumenata (IFR) mora se letjeti ako su vrijednosti navedene u Prilogu 2. ovog Naredbaa manje. Letenje prema VFR pravilima u IMC uvjetima je dozvoljeno ako je nadležna kontrola letenja izdala odobrenje za izvršenje specijalnog VFR leta (SVFR).

Članak 7.

(Prava i dužnosti zapovjednika zrakoplova)

- (1) Zapovjednik zrakoplova, bez obzira da li upravlja zrakoplovom ili ne, je odgovoran da se upravljanje zrakoplovom obavlja sukladno pravilima letenja, osim u slučajevima kada zapovjednik zrakoplova može odstupiti od takvih pravila u cilju sigurnosti. Zapovjednik zrakoplova ima konačnu odluku o operacijama zrakoplova.
- (2) Zapovjednik zrakoplova dužan je pridržavati se odredaba ove Naredbe i drugih propisa vezanih za pravila letenja i postupati sukladno odobrenjima i uputama nadležnih službi kontrole letenja.

Članak 8.

(Priprema leta)

Prije nego započne let, zapovjednik zrakoplova se mora upoznati sa svim raspoloživim informacijama vezanim za let koji namjerava izvesti. Priprema za letove koji će se obaviti izvan aerodromske zone i za letove koji podliježu pravilima za instrumentalno letenje, a za koje se podnosi plan leta nadležnoj službi, uključuje razmatranje trenutnih vremenskih izvješća i prognoza, uzimajući u obzir potrebnu količinu goriva kao i alternativne mogućnosti ukoliko se let ne bude mogao obaviti kao što je planirano.

Članak 9.

(Dokumenti zrakoplova i registarske oznake)

- (1) U zrakoplovu se moraju nalaziti propisani dokumenti koji se odnose na zrakoplov i na zrakoplovno osoblje.
- (2) Domaći i strani zrakoplovi moraju nositi jasno vidljiva registarska obilježja koja su uočljiva za vrijeme leta.

Članak 10.

(Uzlijetanje i slijetanje na aerodrom)

Uzlijetanje i slijetanje na aerodrom ne smije se obaviti ukoliko nisu utvrđeni postupci i procedure za sigurno obavljanje tih operacija koje se objavljuju u Zborniku zrakoplovnih informacija (AIP) Bosne i Hercegovine.

Članak 11.

(Minimalne visine)

- (1) Osim u slučajevima uzlijetanja, odnosno slijetanja, ili kada je to odobreno od strane nadležne službe kontrole letenja, zrakoplov ne smije letjeti iznad naseljenih područja, gradova i skupova na otvorenom, ako nije na takvoj visini koja će u slučaju nužde omogućiti da se slijetanje izvrši bez nepotrebnog ugrožavanja ljudi i imovine na zemlji.
- (2) Iznad gradova, naseljenih područja i skupova ljudi minimalna sigurna visina ne smije biti manja od 300 m (1000 ft) iznad najviše prepreke u krugu polumjera 600 m

- od pozicije zrakoplova, a u drugim slučajevima na visinama koje nisu manje od 150 m (500 ft) iznad zemlje ili vode.
- (3) Letenje ispod mostova, dalekovoda i drugih sličnih objekata je zabranjeno.
 - (4) Odredbe iz stavka 2. ovoga članka ne primjenjuju se na letove policijskih, medicinskih i službe traganja i spašavanja, te na letove za posebne namjene uz prethodno odobrenje BHDCA.

Članak 12.

(Razine krstarenja)

Razine krstarenja na kojima se let ili dio leta obavlja moraju se izraziti u:

- a) razinama leta, za letove na ili iznad najniže upotrebne razine leta ili kad je primjenljivo, iznad prijelazne apsolutne visine,
- b) nadmorskoj visini, za letove ispod najniže uporabne razine leta ili, kad je primjenljivo, na ili ispod prijelazne apsolutne visine.

Članak 13.

(Radiotelefonska komunikacija)

U cilju obavljanja radiotelefonske komunikacije pilot zrakoplova i nadležna kontrola letenja moraju upotrebljavati propisane međunarodne izraze i kratice na engleskom, odnosno na jednom od službenih jezika u BiH sukladno odredbama Zakona o zrakoplovstvu BiH.

Članak 14.

(Vrijeme)

- (1) U zrakoplovnoj navigaciji u uporabi je jedinstveno koordinirano vrijeme (UTC) koje je izraženo u satima, minutama i sekundama 24-časovnog dana koji počinje u ponoć u 00:00 sati i završava u 23:59 sati.
- (2) Jedinice kontrole letenja moraju biti opremljene satovima koji označavaju sate, minute i sekunde i moraju biti istaknuti na jasno vidljivim mjestima.
- (3) Prije početka kontroliranog leta, na zahtjev pilota ili u nekim drugim prilikama, kontrola letenja je dužna pružiti informaciju o točnom vremenu (*time check*).
- (4) Lokalno vrijeme u BiH za vrijeme zimskog računanja vremena je UTC+1 sat, a za vrijeme ljetnjeg računanja vremena je UTC+2 sata.

GLAVA II – SIGNALI I ZNAKOVI

Članak 15.

(Uporaba signala i znakova)

- (1) Za vrijeme letenja u zračnom prostoru BiH svi zrakoplovi moraju upotrebljavati signale i znakove sukladno Prilogu 3. ove Naredbe.
- (2) Ukoliko je ostvarena dvostrana radiokomunikacija, upute i odobrenja nadležne kontrole letenja imaju prednost u odnosu na svjetlosne i zemaljske signale i znakove navedene u Prilogu 3. ove Naredbe.

Članak 16.

(Signali nevolje)

- (1) U slučaju nevolje pilot zrakoplova može neobičajenim manevrom u letu ili bilo kakvim raspoloživim sredstvom da skrene pažnju na svoj zrakoplov.
- (2) Sljedeći signali, upotrijebljeni zajedno ili pojedinačno, znače da zrakoplovu prijeti neposredna opasnost i da se traži neodložna pomoć:
 - a) radiotelegrafski signal ili signal prosljeđen nekom drugom metodom, značenja SOS (... --- ... u Morzeovom kodu),
 - b) radiotelefonski signal koji se sastoji od izgovorene riječi MAYDAY,

- c) signal prosljeđen putem razmjene podataka (Data link) značenja MAYDAY,
- d) crvene svijetleće rakete ispaljene pojedinačno u kratkim razmacima,
- e) padobran koji isijava crveno svjetlo,
- f) poruka prosljeđena SSR transponderom, postavljanjem moda A/C, koda 7700.

Članak 17.

(Signali hitnosti)

- (1) Sljedeći signali, bez obzira da li su upotrijebljeni zajedno ili pojedinačno, znače da se zrakoplov nalazi u teškom položaju i prisiljen je na slijetanje, ali ne zahtijeva neposredno pružanje pomoći:
 - a) ponavljajući uključivanje i isključivanje svjetala za slijetanje,
 - b) ponavljajući uključivanje i isključivanje navigacijskih (pozicijskih) svjetala tako da se razlikuju od trepćućih navigacijskih (pozicijskih) svjetala.
- (2) Sljedeći signali, bez obzira da li su upotrijebljeni zajedno ili pojedinačno, znače da pilot zrakoplova ima vrlo hitnu poruku za emitiranje koja se odnosi na sigurnost plovila, zrakoplova ili drugog vozila, ili na sigurnost osoba u zrakoplovu, odnosno u svom vidnom polju:
 - a) radiotelegrafski signal ili signal prosljeđen nekom drugom metodom, značenja HHH,
 - b) radiotelefonski signal koji se sastoji od izgovorene riječi PAN, PAN,
 - c) signal prosljeđen putem razmjene podataka (Data link) značenja PAN, PAN.

GLAVA III – OPĆE ODREDBE O LETENJU ZRAKOPLOVA

Članak 18.

(Izbacivanje i prskanje iz zrakoplova u letu)

- (1) Izbacivanje i raspršivanje predmeta iz zrakoplova u letu je zabranjeno, ukoliko nije odobreno od strane BHDCA i nadležne službe kontrole letenja.
- (2) Ukoliko je ugrožena sigurnost letenja i život ljudi u zrakoplovu u letu, mogu se izbacivati tereti u obliku neškodljive tekućine, finog pijeska, goriva, užadi za vuču, reklame i slični objekti, na mjestima gdje ne prijete opasnost po ljude ili stvari na zemlji.

Članak 19.

(Vučni i promidžbeni letovi)

- (1) Promidžbeni letovi, prigodom kojih se zrakoplovom vuku predmeti, smiju se obavljati samo uz odobrenje BHDCA. Odobrenje će se izdati samo:
 - a) ako pilot zrakoplova posjeduje propisano ovlaštenje za vuču,
 - b) ako je zrakoplov opremljen baždarenim barografom za zapisivanje visina tijekom leta,
 - c) ako osiguranje operatora zrakoplova od odgovornosti za štetu nanесenu trećim licima izričito uključuje vuču predmeta,
 - d) ako u grupnom letu ne sudjeluje više od tri (3) zrakoplova, pri čemu razmak između predmeta kojeg vuče prethodni zrakoplov i zrakoplova koji ga slijedi, kao i između samih zrakoplova mora iznositi najmanje 200 stopa (60 m).
- (2) Odredba stavka 1. pod b) ne primjenjuje se na obavljanje radova iz zraka ako se pritom upotrebljava helikopter.
- (3) Odredbe stavka 1. ovoga članka neće se primjenjivati za vuču jedrilica i ovjesnih jedrilica pod uvjetom da pilot posjeduje propisano ovlaštenje za vuču.

- (4) Iznimno od odredbi članka 19. ove Naredbe, promidžbeni letovi mogu se obavljati na visinama od najmanje 1000 stopa iznad najviše prepreke u polumjeru od 600 m. Iznad gradova, drugih gusto naseljenih područja i grupa ljudi, promidžbeni letovi mogu se obavljati na visini od najmanje 2000 stopa iznad najviše prepreke u polumjeru od 600 m. U tim se područjima, moraju isključivo upotrebljavati zrakoplovi koji udovoljavaju zahtjevima za zaštitu od buke zrakoplova, sukladno propisu. Promidžbeni letovi unutar kontroliranih zona i zračnom prostoru klase C, smiju se obavljati samo uz prethodno pribavljeno odobrenje nadležne službe kontrole letenja.
- (5) Za obavljanje letova u promidžbene svrhe, BHDCA može propisati posebna vremenska ograničenja.
- (6) Odobrenje iz stavka 1. ovoga članka nije potrebno za letove u promidžbene svrhe kod kojih je poruka ispisana samo na zrakoplovu.
- (7) Letovi u promidžbene svrhe u kojima se koriste akustična sredstva su zabranjeni.
- (8) Vučni letovi zrakoplova Oružanih snaga BiH uređuju se posebnim propisom.

Članak 20.

(Padobranski skokovi)

- (1) Padobranski skokovi, osim skokova u nuždi, mogu se izvoditi za vrijeme dnevne svjetlosti u VMC uvjetima izvan kontroliranog zračnog prostora. Za padobranske skokove unutar kontroliranog zračnog prostora potrebno je odobrenje nadležne službe kontrole letenja.
- (2) Za izvođenje padobranskih skokova izvan aerodroma i za padobranske skokove noću, potrebno je odobrenje BHDCA.

Članak 21.

(Akrobatski letovi)

- (1) Akrobatski letovi mogu se izvoditi za vrijeme dnevne svjetlosti u VMC uvjetima izvan kontroliranog zračnog prostora na visini ne manjoj od 500 m (1700 ft). Akrobatsko letenje unutar kontroliranog zračnog prostora i na visinama manjim od 500 m se može obaviti uz odobrenje BHDCA i nadležne službe kontrole letenja.
- (2) Akrobatski letovi se ne mogu izvoditi iznad gusto naseljenih područja, zona požara ili zona gdje postoji opasnost od požara ili eksplozije, kao i iznad otvorenih skupova ljudi.

Članak 22.

(Letenje u formaciji - grupno letenje)

- (1) Za letenje zrakoplova u formaciji potrebna je suglasnost svih zapovjednika zrakoplova koji sudjeluju u takvom letu.
- (2) Letovi u formaciji koji će se obaviti u kontroliranom zračnom prostoru moraju se obaviti uz suglasnost nadležne službe kontrole letenja i na njih će se primijeniti sljedeća pravila:
- svi zrakoplovi koji sudjeluju u grupnom letenju smatrat će se kao jedan zrakoplov,
 - za razdvajanje među zrakoplovima je odgovoran zapovjednik grupe i svaki od zapovjednika zrakoplova sudionika u letenju,
 - prilikom letenja u formaciji (grupno letenje) udaljenost među zrakoplovima neće prelaziti više od 1 km (0,5 NM) po pravcu i bočno, te 30 m (100 ft) po visini.

Članak 23.

(Letenje jedrilica)

- (1) Letenje jedrilica može se izvoditi za vrijeme dnevne svjetlosti u VMC uvjetima izvan kontroliranog zračnog

prostora, a unutar kontroliranog zračnog prostora uz odobrenje nadležne službe kontrole letenja.

- (2) Letenje jedrilica može se izvoditi u IMC uvjetima ukoliko je jedrilica opremljena za takvo letenje i ako pilot ima ovlaštenje.

Članak 24.

(Letenje ultralakih letjelica)

- (1) Letenje ultralakih letjelica može se izvoditi za vrijeme dnevne svjetlosti u VMC uvjetima izvan kontroliranog zračnog prostora.
- (2) U kontroliranom zračnom prostoru letenje ultralakih letjelica se može obavljati uz prethodno odobrenje nadležne službe kontrole letenja.

Članak 25.

(Letenje balona)

- (1) Letenje balona može se izvoditi za vrijeme dnevne svjetlosti u VMC uvjetima izvan kontroliranog zračnog prostora uz odobrenje BHDCA.
- (2) Letenje balona u kontroliranom zračnom prostoru se obavlja samo uz odobrenje nadležne službe kontrole letenja uz obvezu javljanja promjene visine najmanje jedan sat prije započinjanja penjanja za balone,
- (3) Za vrijeme obavljanja letova balona u kontroliranom zračnom prostoru obvezna je uporaba transpondera mod A i C.

Članak 26.

(Letenje zrakoplovnih modela)

- (1) Zrakoplovni modeli na motorni pogon i drugi leteći objekti kojima je moguće upravljati smiju letjeti na udaljenosti manjoj od 1,5 km od naseljenih mjesta isključivo uz odobrenje BHDCA. Odobrenje je potrebno i za zrakoplovne modele svih vrsta koji lete na udaljenosti manjoj od 1,5 km od granica aerodroma.
- (2) Odobrenje se može izdati stručno osposobljenim osobama za svaki pojedinačni slučaj ili kao opće odobrenje.
- (3) Ukoliko se takvi letovi namjeravaju izvršavati na aerodromu, odnosno u kontroliranom zračnom prostoru, potrebno je pribaviti i suglasnost nadležne službe kontrole letenja i operatora aerodroma.

Članak 27.

(Letenje nadzvučnim brzinama)

U zračnom prostoru Bosne i Hercegovine letenje nadzvučnim brzinama dozvoljeno je samo uz izričito odobrenje Ministarstva.

Članak 28.

(Opasne, ograničene i zabranjene zone za letenje)

- (1) U zračnom prostoru Bosne i Hercegovine uspostavljena su ograničenja korištenja zračnog prostora različitih stupnjeva strogosti sukladno ICAO:
- Opasna zona (D),
 - Zabranjena zona (P),
 - Ograničena zona (R).
- (2) Opasne, zabranjene i ograničene zone se objavljuju u odgovarajućim zrakoplovnim publikacijama.
- (3) Zrakoplov neće letjeti u zabranjenoj ili ograničenoj zoni, čiji su podaci blagovremeno objavljeni, osim sukladno ograničenjima, ili uz dozvolu nadležnih tijela Bosne i Hercegovine koja su te zone uspostavila.
- (4) U namjeri da osigura dodatni kapacitet zračnog prostora i poboljša efikasnost i fleksibilnost operacija zrakoplova, nadležna tijela Bosne i Hercegovine će definirati procedure koje će omogućiti fleksibilnu uporabu zračnog prostora rezerviranog za vojne ili druge specijalne

aktivnosti, te omogućiti siguran pristup rezerviranom prostoru svim korisnicima.

- (5) Ovisno o potrebama i zahtjevima za rezervaciju zračnog prostora, nadležna tijela Bosne i Hercegovine će definirati privremeno rezervirane zone (TRA) i privremeno izdvojene zone (TSA).

DIO TREĆI - IZBJEGAVANJE SUDARA I PRVENSTVO PUTA

Članak 29.

(Operacije zrakoplova)

Piloti zrakoplova u svakom trenutku moraju održavati odstojanje od drugih zrakoplova, vozila i prepreka kako bi izbjegli opasnost od sudara.

Članak 30.

(Pravo prvenstva)

- (1) Zrakoplov koji ima prvenstvo puta zadržava pravac, brzinu i razinu leta, a u slučaju potrebe, zapovjednik zrakoplova je dužan da poduzme sve mjere da bi se izbjegla opasnost od sudara.
- (2) Zrakoplov koji daje prednost drugom zrakoplovu ne smije letjeti iznad, ispod ili ispred predmetnog zrakoplova ukoliko nisu uzeta u obzir vrtložna strujanja koja bi mogla imati utjecaja na let zrakoplova kome se daje prednost.
- (3) Zrakoplovi koji se u letu približavaju jedan drugom u suprotnim smjerovima, moraju se, ukoliko postoji opasnost od sudara, izbjeci skretanjem u desnu stranu.
- (4) Zrakoplov koji leti po pravilima letenja na temelju kojih je obvezan držati odstojanje od ostalih zrakoplova je dužan izbjegavati letenje iznad, ispod ili ispred drugih zrakoplova, ukoliko se takva operacija neće obaviti na sigurnoj udaljenosti i ukoliko nije uzeta u obzir kategorija turbulencije.
- (5) Zrakoplov u opasnosti ima prvenstvo puta u zraku i na zemlji u odnosu na sve druge zrakoplove.
- (6) Kada se dva zrakoplova približavaju jedan drugom na približno istoj visini, zrakoplov kome se sa desne strane približava drugi zrakoplov će dati prvenstvo puta osim u slučajevima:
 - a) zrakoplovi na sopstveni pogon koji su teži od zraka će dati pravo prvenstva zračnim brodovima (cepelin), jedrilicama i balonima,
 - b) zračni brodovi (cepelini) će dati pravo prvenstva jedrilicama i balonima,
 - c) jedrilice će dati pravo prvenstva balonima,
 - d) zrakoplovi na sopstveni pogon će dati pravo prvenstva zrakoplovima koji vuku druge zrakoplove ili predmete.

Članak 31.

(Pretjecanje)

- (1) Zrakoplov pretječe drugi zrakoplov ako mu se približava od pozadi sa smjerom leta koji u odnosu na smjer letenja zrakoplova koji je ispred, zaklapa kut manji od 70°. Zrakoplov u pretjecanju je dužan izbjeci putanju zrakoplova koga pretječe promjenom smjera kretanja udesno čak i kada je u fazi penjanja ili poniranja.
- (2) U uvjetima noćnog letenja međusobni odnos smjerova leta smatra se određenim kada se propisana pozicijska svjetla na avionu (Prilog 4.) ne mogu vidjeti.

Članak 32.

(Slijetanje)

- (1) Zrakoplovi koji su u prilazu na slijetanje ili se nalaze u završnoj fazi slijetanja imaju prednost u odnosu na ostale zrakoplove.

- (2) Zrakoplov koji je uočio da je drugi zrakoplov primoran na slijetanje će dati prednost takvom zrakoplovu.

- (3) Kada dva ili više zrakoplova prilaze aerodromu na slijetanje, zrakoplov na većoj visini će dati prednost zrakoplovu na manjoj visini.

- (4) Zrakoplov na manjoj visini ne smije drugom zrakoplovu koji je u fazi završnog prilazanja na slijetanje presijecati letnu putanju ili ga pretjecati.

- (5) Redoslijed slijetanja zrakoplova određuje nadležna služba kontrole letenja, ovisno o vrsti, kategoriji i namjeni zrakoplova, kao i o svrsi leta i stanju u kome se nalazi zrakoplov.

Članak 33.

(Uzljetanje)

- (1) Zrakoplov koji se kreće na manevarskim površinama aerodroma će dati prednost zrakoplovu koji je na uzlijetanju ili je u fazi pripreme za uzlijetanje. Zrakoplov smije uzletjeti tek onda kad ne postoji opasnost od sudara.

- (2) Redoslijed uzlijetanja zrakoplova određuje nadležna služba kontrole letenja, ovisno o vrsti, kategoriji i namjeni zrakoplova.

Članak 34.

(Voženje na manevarskim površinama)

- (1) Kretanje zrakoplova sopstvenim pogonom po zemlji može se vršiti na manevarskim površinama aerodroma i platformi, pod uvjetom da je zrakoplov tehnički ispravan, da njime upravlja ovlašteno lice i da je dobijeno odobrenje za vršenje takve radnje od nadležne službe kontrole letenja.

- (2) Vozilo koje vuče zrakoplov na manevarskim površinama aerodroma, uključujući i platformu, ima pravo prvenstva u odnosu na zrakoplov u vožnji i na druga vozila. Zrakoplov u vožnji ima pravo prvenstva u odnosu na vozila koja ne vuku ili guraju zrakoplov.

- (3) Ako postoji opasnost od sudara zrakoplova koji se tokom vožnje po manevarskim površinama aerodroma međusobno približavaju:

- a) zrakoplovi koji se kreću u suprotnim ili približno suprotnim smjerovima moraju se zaustaviti ili izbjeci jedan drugog skretanjem udesno,
- b) kada se smjerovi zrakoplova ukrštaju, zrakoplov koji dolazi sa lijeve strane mora primijeniti postupak izbjegavanja,
- c) u slučaju da se zrakoplovi pretječu, zrakoplov koji pretječe mora izbjeci smjer kretanja drugog zrakoplova promjenom smjera kretanja udesno.

- (4) Zrakoplov koji se kreće manevarskim površinama aerodroma mora se zaustaviti na poziciji za čekanje prije izlaska na pistu, osim ako nadležna služba kontrole letenja nije dala drugačiju instrukciju.

Članak 35.

(Kretanje na vodi)

- (1) Kada se dva zrakoplova ili zrakoplov i plovilo jedno drugome približavaju na vodi, a postoji opasnost od sudara, zrakoplovi će pažljivo obratiti pažnju na okolnosti i uvjete sukladno manevarskim sposobnostima plovila.

- (2) Zrakoplov kome se sa desne strane približava drugi zrakoplov ili plovilo, će istome dati prednost.

- (3) Zrakoplov koji se približava drugom zrakoplovu ili plovilu u suprotnom ili približno suprotnom smjeru mora skrenuti udesno i održavati potrebno odstojanje.

- (4) Zrakoplov ili plovilo koje se pretječe ima prednost, s tim da zrakoplov koji pretječe mora održavati potrebno odstojanje.

- (5) Zrakoplovi koji uzlijeću, odnosno slijeću na vodu, moraju održavati takvo odstojanje od plovila koje će omogućiti nesmetano kretanje plovila.

DIO ČETVRTI - AERODROMSKE OPERACIJE

Članak 36.

(Operacije na aerodromu i u okolici)

- (1) Aerodromski promet je promet zrakoplova koji se nalaze u aerodromskom krugu, u njega ulaze ili iz njega izlaze, kao i sav promet na manevarskim površinama aerodroma.
- (2) Manevarske površine aerodroma su uzletno-sletne staze, staze za vožnju i ostali dijelovi aerodroma predviđeni za vožnju, isključujući platformu.
- (3) Zrakoplov koji je operativan na aerodromu ili u njegovoj okolici, bez obzira da li se nalazi u zoni aerodroma ili ne, mora:
 - a) posmatrati ostali aerodromski promet u cilju izbjegavanja sudara,
 - b) uklopiti se ili izbjeći protok prometa koji je formiran od strane drugih zrakoplova,
 - c) u prilazu na slijetanje ili poslije uzlijetanja sve zaokrete praviti u lijevu stranu, osim ako drugačije nije određeno,
 - d) slijetati i uzlijetati uz vjetar, osim iz sigurnosnih razloga, položaja piste ili zahtjeva prometa neki drugi način je prihvatljiviji.

Članak 37.

(Letenje na aerodromu i u aerodromskoj okolici)

Pilot koji leti, upravlja zrakoplovom na aerodromu ili u njegovoj okolici dužan je:

- a) pridržavati se propisa o letenju zrakoplova na aerodromu ili u njegovoj okolici definiranih ovom Naredbom,
- b) pratiti promet na aerodromu u cilju izbjegavanja sudara,
- c) uklopiti se u tijek prometa ili se iz njega uočljivo izdvojiti,
- d) u aerodromskom krugu prilikom prilaženja na slijetanje ili poslije uzlijetanja promjene pravca kretanja obavljati lijevim zaokretima ukoliko nije drukčije određeno,
- e) slijetati i polijetati uz vjetar, osim ako iz sigurnosnih razloga, položaja piste ili zahtjeva prometa neki drugi način je prihvatljiviji,
- f) postupati sukladno odobrenjima i uputama izdatim putem radioveze,
- g) tijekom vožnje presjeći pistu pod pravim kutom, i to samo onda kada na uzlijetanju ili u prilaženju na slijetanje nema drugih zrakoplova,
- h) poslije slijetanja što je brže moguće napustiti uzletno-sletnu stazu,
- i) sletjeti desno od sletnog znaka T, ukoliko nije drukčije određeno,
- j) poslije uzlijetanja, penjati što većim gradijentom penjanja uzimajući u obzir operativno-tehničke karakteristike zrakoplova i sigurnost avioprometa, nakon neuspjelog prilaženja na slijetanje postupiti sukladno procedurama propisanim za aerodrome,
- l) izbjegavati zonu aerodromskog prometa i kontroliranu zonu ukoliko ne namjerava sletjeti.

Članak 38.

(Letenje na nekontroliranom aerodromu)

- (1) Pilot koji upravlja zrakoplovom na nekontroliranom aerodromu ili u njegovoj okolici dužan je postupati sukladno odredbama članka 37. stavak 1. točke a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), k), te:

- a) pet minuta prije ulaska u zonu aerodroma, na unaprijed utvrđenoj frekvenciji, emitirati naslijepo poruku sljedećeg sadržaja:
 - 1) ime aerodroma na koji se poruka odnosi,
 - 2) registraciju i tip zrakoplova,
 - 3) trenutnu poziciju i visinu,
 - 4) svoju namjeru.
- b) za vrijeme leta u zoni aerodroma stalno biti na prijemu na utvrđenoj frekvenciji,
- c) ako namjerava sletjeti, uključiti se u aerodromski krug na utvrđenoj visini:
 - 1) u poziciji niz vjetar za stazu koja je u uporabi, ili
 - 2) na bilo kojoj poziciji u aerodromskom krugu ako nema prometa, ili
 - 3) na nekoj poziciji koju sami sudionici prometa u aerodromskom krugu dogovore.
- d) obvezno, naslijepo davati izvješće o poziciji koje se odnosi na poziciju niz vjetar i poziciju u završnom prilazu na slijetanje koje mora u sebi sadržavati naziv aerodroma, pozivni znak zrakoplova i planiranu stazu za slijetanje,
- e) na stajanci, prije uzlijetanja, emitirati naslijepo poruku koja u sebi sadrži:
 - 1) registarsku oznaku i tip zrakoplova,
 - 2) planirano voženje,
 - 3) planiranu stazu za uzlijetanje,
 - 4) svrhu i namjeru leta odnosno odredište.

- (2) Promet koji se odvija u aerodromskom krugu ima prednost u odnosu na ostali promet, osim u slučajevima nužde.

- (3) Ako se u aerodromskom krugu promet već odvija, smjer slijetanja, odnosno uzlijetanja se određuje prema postojećem prometu i obavezan je za sve zrakoplove koji se u njega uključuju.

- (4) Pilot zrakoplova koji nije opremljen radiouređajem, dužan je pridržavati se odredaba ovog članka, osim onih odredaba koje se tiču radioveze.

Članak 39.

(Letenje na kontroliranom aerodromu)

- (1) Pilot koji upravlja zrakoplovom na kontroliranom aerodromu ili njegovoj okolici, dužan je:
 - a) postupati sukladno odredbama članka 37. ove Naredbe,
 - b) biti stalno na prijemu na određenoj frekvenciji nadležne službe kontrole letenja,
 - c) ukoliko ostvarenje radiotelefonske komunikacije nije moguće, pilot zrakoplova mora postupati prema odobrenjima, uputama i informacijama proslijeđenim svjetlosnim signalima i znakovima,
 - d) putem radiotelefonske komunikacije ili pomoću znakova pribaviti odobrenja za sva kretanja na manevarskim površinama aerodroma, te
 - e) slijediti signale i znakove aerodromskog operatora za kretanja na platformi i površinama aerodroma namijenjenim za parkiranje zrakoplova.
- (2) Na kontroliranom aerodromu, za sva odstupanja od pravila letenja propisanih ovim Naredbom nadležna je aerodromska kontrola letenja.
- (3) Promet pješaka i vozila na manevarskim površinama kontroliranog aerodroma može se obavljati isključivo uz odobrenje nadležne aerodromske kontrole letenja.
- (4) U slučajevima smanjene vidljivosti, kretanje osoblja i vozila na manevarskim površinama aerodroma će biti smanjeno na najmanju moguću mjeru.

Članak 40.

(Pokretanje i proba motora zrakoplova)

- (1) Motori zrakoplova smiju se pokrenuti samo ako na pilotskom sjedalu sjedi obučena i ovlaštena osoba, a pokretanje motora neće ugroziti imovinu i lica. Motor smije raditi samo ako je stajni trap propisno osiguran kako ne bi došlo do pomjeranja zrakoplova.
- (2) Proba motora se mora obaviti na način da objekti, drugi zrakoplovi, vozila ili ljudi ne budu izloženi izduvnim strujanjima iz motora.
- (3) Za probe motora koje se obavljaju na platformi potrebno je prethodno odobrenje nadležne kontrole letenja.

DIO PETI - ODREDBE O ZRAKOPLOVU

Članak 41.

(Letovi u simuliranim instrumentalnim meteo-uvjetima)

Zrakoplov smije letjeti u simuliranim instrumentalnim meteo-uvjetima ukoliko je u potpunosti opremljen duplim komandama za upravljanje zrakoplovom i ako drugi pilot zrakoplova posjeduje važeće kvalifikacije i ovlaštenja za takvu vrstu letenja. Drugi pilot mora imati preglednost ispred i sa strana zrakoplova, ili mora imati stručnog posmatrača koji se također nalazi u zrakoplovu sa kime ima ostvarenu komunikaciju.

Članak 42.

(Obvezna svjetla na zrakoplovu)

Zrakoplov mora biti opremljen propisanim svjetlima, opisanim u Prilogu 4. ove Naredbe, osim zrakoplova koji prema tehničkim uvjetima za plovidbenost ne mora imati ta svjetla.

- (1) Svjetla koja služe za uočavanje zrakoplova (svjetla protiv sudara), moraju biti uključena prije puštanja motora u rad, a isključuju se poslije slijetanja i prestanka rada motora zrakoplova.
- (2) Zrakoplovi koji su operativni moraju upotrebljavati obvezna svjetla sukladno odredbama Priloga 4. ove Naredbe.

Članak 43.

(Obvezna svjetla na zrakoplovu na vodi)

Zrakoplovi na vodi moraju upotrebljavati obvezna svjetla sukladno odredbama Priloga 4. ove Naredbe.

Članak 44.

(Opremljenost zrakoplova sredstvima za komunikaciju i navigaciju)

U cilju sigurnog odvijanja zračnog prometa svi zrakoplovi koji lete u zračnom prostoru BiH moraju biti opremljeni propisanom opremom za komunikaciju i navigaciju.

Članak 45.

(Obveze pilota i operatora zrakoplova)

- (1) Let ne smije biti započet ukoliko u zrakoplovu ne postoji propisana oprema za komunikaciju i navigaciju, i ukoliko nije u operativnom stanju.
- (2) Ako se prije početka leta utvrdi da oprema za komunikaciju i navigaciju u zrakoplovu nije ispravna, nadležna kontrola letenja može, u pojedinom slučaju, odobriti izvršenje takvog leta ukoliko sigurnost zračnog prometa neće biti ugrožena. Ako neki od dijelova navedene opreme koji su neophodni za sigurnost letenja, otkazu u tijeku leta, pilot zrakoplova je dužan, u najkraćem mogućem roku, o tome obavijestiti nadležnu kontrolu letenja.

Članak 46.

(Oprema za komunikaciju za "IFR" letove)

- (1) Za izvršenje "IFR" letova zrakoplovi moraju biti opremljeni sa dva VHF primopredajnika kod kojih je

opseg frekvencijskog područja od 117,975 do 137 MHz sa razmakom od po 25 kHz.

- (2) Za izvršenje "IFR" letova iznad razine leta 195 zrakoplovi moraju biti opremljeni sa dva primopredajnika sa razmakom kanala od po 8,33 kHz.

Članak 47.

(Oprema za navigaciju za "IFR" letove)

- (1) Za izvršenje "IFR" letova zrakoplovi moraju biti opremljeni sa:
 - a) dva VOR prijammika,
 - b) jednim automatskim radiokompasom (ADF), koji obuhvata frekvencijsko područje u rasponu od 200 kHz do 526,5 kHz sa pokazivačem smjera i sposobnosti slušanja signala,
 - c) jednim SSR transponderom sa modom A i C sa automatskim prosljeđivanjem visine,
 - d) jednim uređajem za mjerenje daljine (DME),
 - e) opremom za prostornu navigaciju, ukoliko je njena uporaba obvezna.
- (2) Za izvršenje ILS prilaza zrakoplovi moraju biti opremljeni sa:
 - a) jednim prijammikom ILS usmjerivača signala (LLZ),
 - b) jednim prijammikom ILS signala putanje poniranja (GP),
 - c) jednim UKT prijammikom sa pokazivačem signala radiomarkera,
 - d) jednim pokazivačem usmjerivača ILS signala i putanje poniranja.

Članak 48.

(Opremljenost zrakoplova sustavom za izbjegavanje sudara u zraku ACAS II)

Svi zrakoplovi na turbinski pogon najveće dopuštene mase na uzlijetanju preko 5700 kg ili sa brojem putničkih sjedala većim od 19 moraju biti opremljeni sustavom za izbjegavanje sudara ACAS II.

Članak 49.

(Oprema za prostornu navigaciju)

- (1) Uporaba opreme za prostornu navigaciju dopuštena je za letove koji lete utvrđenim dolaznim i odlaznim rutama ili objavljenim rutama za prostornu navigaciju, na izravnim rutama koje u pojedinim slučajevima dodijeli nadležna kontrola letenja, ako oprema za prostornu navigaciju udovoljava zahtijevanoj navigacijskoj sposobnosti (Required Navigation Performance – RNP) za letenje u odgovarajućem zračnom prostoru, ruti ili utvrđenim dolaznim/odlaznim rutama.
- (2) Zrakoplovi koji lete objavljenim rutama za prostornu navigaciju, utvrđenim prijelaznim rutama i utvrđenim dolaznim i odlaznim rutama, te iznad utvrđenih razina leta i u predviđenim zračnim prostorima, moraju biti opremljeni osnovnom opremom za prostornu navigaciju (Basic RNAV Equipment) koja udovoljava zahtjevima navigacijske sposobnosti "RNP 5". Osnovna oprema za prostornu navigaciju mora osigurati da bočno navigacijsko odstupanje od rute ne iznosi više od ± 5 NM tijekom 95% trajanja leta.

Članak 50.

(Oprema za komunikaciju i navigaciju za "VFR" letove)

- (1) Avioni, helikopteri, motorne jedrilice, jedrilice, zračni brodovi i slobodni baloni sa posadom, moraju za obavljanje "VFR" letova biti opremljeni jednim VHF primopredajnikom frekvencijskog raspona od 117,975 MHz do 137 MHz, koji su potrebni za obavljanje planiranog leta.

- (2) Zrakoplovi koji lete iznad razine leta 195 moraju biti opremljeni primopredajnicima frekvencijskog raspona od 8,33 kHz.
- (3) Oprema za komunikaciju je obavezna za letenje u zračnom prostoru klase C, D, E i G i za letenje noću.
- (4) Pored opreme za komunikaciju, zrakoplovi koji lete prema pravilima za vizualno letenje, a letenje se obavlja u kontroliranom zračnom prostoru klase C, noću i u TMA Sarajevo, moraju biti opremljeni jednim "SSR" transponderom.

DIO ŠESTI - PRAVILA VIZUALNOG LETENJA

Članak 51.

(VFR letovi u zračnom prostoru BiH)

- (1) VFR letovi se mogu obavljati u zračnom prostoru klase C, D, E i G, ukoliko vrijednosti vidljivosti i odstojanje od oblaka nisu manje od vrijednosti datih u Prilogu 2. ove Naredbe.
- (2) U zračnom prostoru BiH dozvoljeni su VFR letovi:
 - a) u tijeku dana,
 - b) u tijeku noći (noćni VFR)
 - c) do razine leta FL 200,
 - d) u meteo-uvjetima za letenje ispod minimuma propisanih za letenje sa vidljivošću (specijalni VFR let),
 - e) unutar i izvan kontroliranog zračnog prostora,
 - f) sukladno odobrenjima nadležne službe kontrole letenja.
- (3) Zrakoplovi koji obavljaju VFR letove u kontroliranom zračnom prostoru ili dijelovima zračnog prostora unaprijed određenog od strane nadležne službe kontrole letenja moraju biti opremljeni navigacijskom i opremom za komunikaciju sukladno članku 50. Naredbe. Takvi letovi moraju neprekidno biti na slušanju i praćenju radioveze, i na zahtjev nadležne službe kontrole letenja davati izvješće o poziciji zrakoplova.
- (4) GAT VFR letovi na i ispod FL 195 će se obavljati:
 - a) u rezerviranom zračnom prostoru (privremeno rezerviranom zračnom prostoru ili njegovom ekvivalentu),
 - b) sukladno odobrenju nadležne službe kontrole letenja,
 - c) u stalno ili privremeno uspostavljenim koridorima za vizualno letenje.
- (5) GAT VFR letovi iznad FL 195 uključujući i FL 285 će se obavljati:
 - a) u rezerviranom zračnom prostoru (privremeno rezerviranom zračnom prostoru ili njegovom ekvivalentu),
 - b) sukladno ATC odobrenju nadležne službe kontrole letenja.
- (6) Rutni GAT VFR letovi iznad FL 195 neće biti odobreni.
- (7) GAT VFR letovi iznad FL 290 biće odobreni samo unutar rezerviranog zračnog prostora. Pravila koja se primjenjuju u rezerviranom dijelu zračnog prostora na i iznad FL 290 ne podliježu primjeni smanjenog minimuma vertikalnog razdvajanja od 300 m (1000 ft).
- (8) Izvođenje VFR letova iznad razine 290 u kojoj se primjenjuje minimum vertikalnog razdvajanja od 300 m (1000 ft) neće biti odobreno.
- (9) Kada intenzitet prometa i situacija u zračnom prostoru zahtijevaju, nadležna služba kontrole letenja može u prostorno i vremenski ograničenom opsegu, u potpunosti ili djelomično, zabraniti obavljanje VFR letova u kontroliranom zračnom prostoru.

Članak 52.

(Ograničenje brzine)

U zračnom prostoru klase C, D, E i G ograničenje brzine za VFR letove je 250 čvorova.

Članak 53.

(Postavljanje visinomjera)

- (1) VFR letovi na ili ispod prijelazne apsolutne visine moraju letjeti po visinomjeru koji je podešen na osnovu QNH tlaka kontroliranog aerodroma koji je najbliži ruti leta.
- (2) Kod izvršenja VFR letova iznad prijelazne apsolutne visine pilot zrakoplova mora podesiti visinomjer na vrijednost standardnog QNE pritiska (1013,25 hPa).

Članak 54.

(Razine leta kod VFR letova)

- (1) Kada se VFR let obavlja iznad prijelazne apsolutne visine obavlja se po visinomjeru podešenom na QNE tlak i leti se po razinama leta za VFR letove, navedenim u tabeli razina leta koja se nalazi u Prilogu 5. ove Naredbe.
- (2) Ukoliko se VFR let obavlja na visinama iznad 3000 ft (900 m) MSL ili 1000 ft (300 m) iznad prepreka, ovisno o tome šta je više, pilot zrakoplova će letjeti na visinama iz tabele razina leta prikazanim u Prilogu 5. ove Naredbe.
- (3) VFR let na visini 3000 ft (900 m) MSL ili 1000 ft (300 m) iznad prepreka, ovisno o tome šta je više i ispod te visine, izvodiće se na slobodno odabranoj visini.
- (4) Odredbe iz stavka 2. ovog članka ne odnose se na jedrilice u slobodnom preletu.

Članak 55.

(Specijalni VFR letovi)

- (1) Specijalni VFR letovi (SVFR) su VFR letovi koji se obavljaju u kontroliranoj zoni pri meteorološkim uvjetima koji su ispod minimuma za VFR letenje i za koje je potrebno odobrenje nadležne službe kontrole letenja.
- (2) Nadležna kontrola letenja će izdati odobrenje za obavljanje SVFR ukoliko to dozvoljava situacija u prometu, ukoliko je pilot obučan za takvu vrstu letenja, te ako je vidljivost pri zemlji 1500 m ili više, a za helikoptere 800 m ili više, a donja baza oblaka je na minimalno 150 m (500 ft).

Članak 56.

(VFR letovi iznad oblaka)

Obavljanje VFR letova iznad oblaka je dozvoljeno:

- a) ako visina leta iznosi najmanje 1000 ft (300 m) iznad zemlje ili vodene površine i ako se održava vidljivost u letu i odstojanje od oblaka prema vrijednostima za zračni prostor klase E,
- b) ako je pilot osposobljen za takvu vrstu letenja i za održavanje radiotelefonske komunikacije,
- c) ako je prilaz i slijetanje na aerodrom moguć u VMC uvjetima.

Članak 57.

(VFR letovi noću)

- (1) Vizualno letenje noću u aerodromskoj zoni može se vršiti ako je pilot osposobljen i zrakoplov opremljen za takvo letenje. Noćno vizualno letenje može se vršiti ako:
 - a) horizontalna vidljivost nije manja od 8000 m, a baza oblaka nije ispod 1500 ft,
 - b) pilot zrakoplova ima stalni vizualni kontakt sa zemljom,
 - c) je uspostavljena radiokomunikacija u zračnom prostoru klase E i G,
 - e) je aerodrom opremljen za noćno letenje i ako se svjetla na pisti i svjetla za označavanje prepreka mogu vidjeti iz bilo kojeg dijela aerodromske zone.

- (2) Ukoliko se let obavlja izvan aerodromske zone, zrakoplov mora koristiti transponder.
- (3) Za noćne VFR letove zapovjednik zrakoplova mora popuniti i dostaviti plan leta.

Članak 58.

(Promjena režima letenja iz VFR u IFR)

- (1) Promjena režima letenja iz VFR u IFR može se provesti ako:
 - a) je pilot obučen i zrakoplov opremljen za takvu vrstu letenja,
 - b) će se nastavak leta u IFR režimu odvijati isključivo u kontroliranom zračnom prostoru,
 - c) nadležna kontrola letenja izda odobrenje za promjenu pravila letenja,
 - d) je popunjen plan leta i pilot zrakoplova obavijesti nadležnu kontrolu letenja o promjenama u planu letenja.
- (2) Ukoliko pilot zrakoplova koji leti po VFR pravilima nije u mogućnosti iz bilo kojih razloga pribaviti odobrenje nadležne kontrole letenja za promjenu pravila letenja, dužan je obavijestiti nadležnu kontrolu letenja o poduzetim akcijama bez obzira da li napušta zračni prostor u kome je došlo do promjene meteoroloških minimuma za VFR letenje ili slijeće na najbliži aerodrom.

Članak 59.

(Letovi u cilju potrage i spašavanja, pružanja hitne medicinske pomoći i gašenja požara)

Prilikom obavljanja letova u cilju potrage i spašavanja, kao i u cilju pružanja hitne medicinske pomoći i gašenja požara može se odstupiti od pravila propisanih odredbama članaka 51. do 58. ove Naredbe, ne ugrožavajući sigurnost leta, zrakoplova i putnika.

DIO SEDMI - PRAVILA INSTRUMENTALNOG LETENJA

Članak 60.

(IFR letovi u zračnom prostoru BiH)

- (1) Pravila instrumentalnog letenja (IFR) primjenjuju se na letenje zrakoplova koje se vrši isključivo pomoću uređaja i instrumenata u zrakoplovu i na zemlji. IFR letovi se mogu obavljati u zračnom prostoru klase C, D i E.
- (2) Zrakoplov koji leti prema pravilima za instrumentalno letenje mora biti opremljen odgovarajućim instrumentima i opremom za navigaciju, a zapovjednik zrakoplova obučen za takvu vrstu letenja.
- (3) Uzlijetanje i slijetanje zrakoplova prema pravilima instrumentalnog letenja može se vršiti samo na kontroliranim aerodromima za koje su u Zborniku zrakoplovnih informacija Bosne i Hercegovine (AIP) objavljene procedure za instrumentalni dolazak i odlazak.

Članak 61.

(Minimalna sigurna visina kod IFR letenja)

Osim prigodom uzlijetanja i slijetanja, minimalna sigurna visina za IFR letove iznosi najmanje 1000 ft (300 m) iznad najviše prepreke u polumjeru od 8 km od procijenjene pozicije, odnosno 2000 ft (600 m) u polumjeru od 8 km od procijenjene pozicije zrakoplova za letove u planinskim područjima. Planinskim područjem se smatra teren koji je viši od 1500 m nadmorske visine.

Članak 62.

(Postavljanje visinomjera i razine leta kod IFR letova)

- (1) Kod IFR letova na ili ispod prijelazne apsolutne visine pilot zrakoplova mora postaviti visinomjer na QNH tlak dobijen od nadležne kontrole letenja.

- (2) Kada se IFR letovi obavljaju iznad prijelazne apsolutne visine pilot zrakoplova je obavezan visinomjer podesiti po standardnom QNE tlaku.
- (3) IFR letovi u kontroliranom zračnom prostoru, osim kada se zrakoplov nalazi u fazi penjanja ili snižavanja, obavljaju se po razinama leta ili po apsolutnoj visini iz tabele razina leta navedenih u Prilogu 5. ovog Naredbaa.
- (4) IFR letenje u zračnom prostoru klase G u Bosni i Hercegovini nije dozvoljeno, te se planovi letenja za takve IFR letove neće prihvaćati i za njih se neće izdavati odobrenja kontrole letenja.

Članak 63.

(Promjena režima letenja iz IFR u VFR)

- (1) Ukoliko pilot zrakoplova namjerava promijeniti pravilo leta iz IFR u VFR o tome mora pravodobno obavijestiti nadležnu kontrolu letenja i tražiti odobrenje za takvu promjenu.
- (2) Promjena pravila letenja iz IFR u VFR može se odobriti ukoliko je predvidivo da će nastavak leta biti izveden u vremenskim uvjetima koji važe za VFR letenje.

Članak 64.

(Postupak prekida prilaženja na slijetanje)

Pilot zrakoplova mora prekinuti prilaženje i započeti postupak neuspjelog prilaza ukoliko je zrakoplov dostigao minimum za postupak instrumentalnog prilaženja, a nije u mogućnosti vizualno završiti prilaženje i slijetanje.

DIO OSMI - KONTROLA LETENJA GLAVA I – OPĆI DIO

Članak 65.

(Procedure letenja)

- (1) Pilot zrakoplova mora se pridržavati propisanih instrumentalnih procedura za letenje sa kontroliranih aerodroma i prilikom obavljanja IFR letova, osim kad nadležna kontrola letenja izda odobrenje koje odstupa od propisanih procedura.
- (2) Nadležna kontrola letenja može dozvoliti odstupanja od objavljenih instrumentalnih procedura za letenje ukoliko to prometna situacija i vremenski uvjeti dopuštaju, a pri tome se ne ugrožava sigurnost zračne plovodbe.

Članak 66.

(Pravila prednosti)

Radi sigurnog, redovitog i nesmetanog odvijanja, te omogućavanja većeg protoka zračnog prometa, uspostavlja se redosljed prioriteta pri slijetanju:

- a) letovi kod kojih je pilot zrakoplova proglasio stanje nužde ili je stanje nužde očigledno (otkaz motora, mala količina goriva, nezakonito ometanje zrakoplova i sl.),
- b) letovi kojima se prevoze bolesne ili povrijeđene osobe kojima je potrebna hitna medicinska pomoć,
- c) letovi koji učestvuju u akcijama potrage i spašavanja,
- d) letovi kojima se prevoze državnici sa posebnim statusom,
- e) letovi koji podliježu mjerama za upravljanje protokom zračnog prometa,
- f) ostali letovi.

Članak 67.

(Razdvajanje kontroliranih letova)

Nadležna kontrola letenja primjenjuje propisane norme razdvajanja u kontroliranom zračnom prostoru između svih vrsta letova koji podliježu razdvajanju sukladno klasifikaciji zračnog prostora navedenoj u Prilogu 6. Naredbe.

Članak 68.

(Izvjешće o opasnostima)

Pilot zrakoplova mora nadležnoj kontroli letenja, bez odlaganja, javiti svako opažanje o događanjima koja bi mogla imati utjecaja na sigurnost zračnog prometa.

GLAVA II – ODOBRENJE KONTROLE LETENJA

Članak 69.

(Pojam odobrenja kontrole letenja)

Odobrenje kontrole letenja se mora pribaviti prije početka svakog kontroliranog leta ili dijela leta. Takvo odobrenje se pribavlja podnošenjem plana leta. Nadležna kontrola letenja odobrava obavljanje leta zrakoplovu pod uvjetima utvrđenim u odobrenju.

Članak 70.

(Postupanje po odobrenju kontrole letenja)

- (1) Odobrenjem kontrole letenja pilotu zrakoplova se dozvoljava izvršenje leta pod određenim uvjetima utvrđenim u odobrenju.
- (2) Na kontroliranim aerodromima pilot zrakoplova ne smije započeti voženje po manevarskim površinama aerodroma prije nego što dobije odobrenje kontrole letenja za obavljanje takve radnje i mora se pridržavati odobrenja dobijenih od nadležne kontrole letenja.
- (3) Ukoliko pilot zrakoplova zatraži prioritet, u zahtjevu mora navesti razloge za poduzimanje takve akcije.
- (4) Pilot zrakoplova mora postupati prema posljednjem odobrenju kontrole letenja sve do novog odobrenja, osim ukoliko se radi o situacijama kada se zrakoplov nalazi u opasnosti i kada takve situacije zahtijevaju trenutnu odluku pilota. Pilot zrakoplova je obavezan obavijestiti nadležnu kontrolu letenja o novonastaloj situaciji (otmica zrakoplova, dekompresija kabine...) i tražiti novo odobrenje, čim mu to dozvoli situacija.
- (5) Pilot zrakoplova, nakon primljenog odobrenja kontrole letenja, je obavezan ponoviti dijelove odobrenja koji se odnose na sigurnost zračne plovidbe, a to su:
 - a) odobrenja za ATC rute,
 - b) odobrenja za izlazak na uzletno-sletnu stazu, slijetanje, uzlijetanje, zaustavljanje prije izlaska na uzletno-sletnu stazu, prelazak ili voženje uzletno-sletnom stazom, i
 - c) uzletno-sletna staza u uporabi, podešavanje visinomjera (iščitavanje tlaka), SSR kod, instrukcije koje se odnose na visinu, pravac i brzinu zrakoplova i prijelazna razina.

Članak 71.

(Sadržaj odobrenja kontrole letenja)

- (1) Odobrenja kontrole letenja se dobijaju putem radiokomunikacije, pismeno ili telefonom. Odobrenje kontrole letenja sadrži:
 - a) pozivni znak zrakoplova,
 - b) granicu važenja odobrenja,
 - c) rutu leta,
 - d) razine leta i njegove promjene.
- (2) U slučaju potrebe, odobrenju kontrole letenja mogu se dodati i sljedeći podaci:
 - a) vremensko ograničenje važenja odobrenja,
 - b) instrukcije koje se odnose na komunikaciju,
 - c) posebne instrukcije.

GLAVA III – IZVJEŠĆA PILOTA

Članak 72.

(Izvjешće o poziciji)

- (1) Pilot zrakoplova koji leti na rutama koje su definirane određenim točkama/radionavigacijskim sredstvima mora

prosljediti nadležnoj kontroli letenja izvješće o poziciji. Izvjешće o poziciji se prenosi neposredno iznad ili nakon preleta svake utvrđene obvezne točke javljanja. Nadležna služba kontrole letenja može zahtijevati i dodatna izvješća o poziciji zrakoplova u letu.

- (2) Na rutama koje nisu definirane karakterističnim točkama, izvješće pilota o poziciji zrakoplova mora biti prosljedeno nakon prvih pola sata leta, a nakon toga izvješće o poziciji se prosljeđuje svaki sat leta, ukoliko nije drugačije odredila nadležna kontrola letenja.

Članak 73.

(Izvjешće o poziciji kod IFR letova)

- (1) Kod obavljanja IFR letova, izvješće pilota o poziciji zrakoplova mora sadržavati sljedeće podatke:
 - a) pozivni znak zrakoplova,
 - b) poziciju,
 - c) vrijeme preleta točke javljanja,
 - d) razinu/visinu.
 - e) sljedeću točku i predviđeno vrijeme preleta,
 - f) sljedeću značajnu točku.
 Vrijeme preleta se može izostaviti ukoliko se točka javljanja prelijeće u trenutku javljanja.
- (2) Nakon promjene radiofrekvencije sljedeći podaci moraju biti prosljedeni:
 - a) pozivni znak zrakoplova, a ukoliko je zrakoplov iz kategorije turbulencije svrstan u kategoriju "teški", pozivni znak i riječ "teški",
 - b) razina/visina, uključujući trenutnu prolaznu razinu/visinu i sljedeću dodijeljenu razinu/visinu,
 - c) brzinu zrakoplova, ukoliko je određena od strane nadležne kontrole letenja.

Članak 74.

(Izvjешće o poziciji kod VFR letova)

- (1) Kod obavljanja VFR leta pilot zrakoplova mora javiti svoju poziciju davanjem izvješća koje sadrži sljedeće podatke navedenim redoslijedom:
 - a) pozivni znak zrakoplova,
 - b) pozicija,
 - c) vrijeme preleta,
 - d) razina/visina,
 - e) predviđeno vrijeme sljedeće pozicije,
 - f) sljedeću značajnu točku.
 Vrijeme preleta se može izostaviti ukoliko se točka javljanja prelijeće u trenutku javljanja.

Članak 75.

(Izvjешće o poziciji zrakoplova u aerodromskom krugu)

- (1) Pilot zrakoplova u aerodromskom krugu na kontroliranom aerodromu mora na zahtjev nadležne kontrole letenja javiti svoju poziciju kako slijedi:
 - a) pozivni znak zrakoplova,
 - b) poziciju.
- (2) Pilot zrakoplova u aerodromskom krugu na nekontroliranom aerodromu mora javiti svoju poziciju davanjem izvješća o poziciji sljedećeg sadržaja:
 - a) naziv aerodroma,
 - b) pozivni znak zrakoplova,
 - c) poziciju za smjer slijetanja,
 - d) planiranu stazu za slijetanje.

GLAVA IV – PLAN LETA

Članak 76.

(Predavanje plana leta)

- (1) Plan leta obvezno se predaje za sljedeće letove:
 - a) sve IFR letove,
 - b) VFR letove koji:

- 1) počinjū ili završavaju unutar kontrolirane zone,
 - 2) lete kroz aerodromske zone ili terminale,
 - 3) prelijeću granicu Bosne i Hercegovine.
- (2) Pojedinačni plan leta mora se predati ARO uredu za svaki pojedini let za koji je predavanje plana leta propisano, najkasnije 60 minuta prije predviđenog početka voženja zrakoplova (EOBT).
- (3) Ukoliko se plan leta predaje u toku leta, mora biti predočen nadležnoj kontroli letenja najkasnije 10 minuta prije predviđenog ulaska u kontrolirani zračni prostor.
- (4) Trajni plan leta (RPL) za letove u, odnosno, kroz zračni prostor Bosne i Hercegovine, mora biti predan Eurokontrolu najmanje 14 dana ranije.

Članak 77.

(Sadržaj i obrazac plana leta)

Plan leta mora sadržavati podatke koji se odnose na planirani let uz obvezno korištenje propisanog obrasca plana leta prikazanog u Prilogu 7. ove Naredbe.

Članak 78.

(Odstupanja od plana leta)

- (1) Pilot zrakoplova mora se pridržavati plana leta. Odstupanja od plana leta su moguća ukoliko pilot zrakoplova zatraži i dobije odobrenje nadležne kontrole letenja o promjeni plana leta, ili ukoliko je pilot zrakoplova primoran poduzeti hitne akcije kako ne bi ugrozio sigurnost zrakoplova. Nakon takvih akcija pilot zrakoplova je dužan u što kraćem vremenskom roku izvijestiti kontrolu letenja o poduzetim akcijama i razlozima za takve akcije.
- (2) U slučaju nenamjernog odstupanja od plana leta pilot zrakoplova mora poduzeti sljedeće akcije:
 - a) u slučaju odstupanja od putanje zrakoplova koja je naznačena planom leta, pilot mora poduzeti akcije kako bi zrakoplov vratio na predviđenu putanju u što kraćem roku,
 - b) ukoliko prosječna stvarna brzina zrakoplova, između obveznih točaka javljanja, odstupa od brzine predviđene u planu leta za 5% ili više, pilot zrakoplova je dužan obavijestiti nadležnu službu kontrolu letenja o takvim razlikama,
 - c) u slučaju da će u odnosu na predviđeno vrijeme sljedeće točke javljanja, preleta granice kontrolirane oblasti ili dolaska na predviđeni aerodrom doći do kašnjenja od 3 ili više minuta, pilot zrakoplova je dužan nadležnoj službi kontrole letenja saopćiti nova predviđena vremena preleta, odnosno dolaska na aerodrom.

Članak 79.

(Izmjene plana leta)

Promjene u planu leta koje se odnose na putanju, brzinu i vremena preleta točaka javljanja moraju se u što kraćem vremenskom roku javiti nadležnoj službi kontrole letenja i zatražiti novo odobrenje.

Članak 80.

(Zaključivanje plana leta)

- (1) Kada se slijetanje obavlja na nekontrolirane aerodrome izvješće o dolasku na aerodrom mora se prosljediti najbližoj jedinici kontrole letenja odmah nakon slijetanja.
- (2) Za letove za koje je plan leta predan samo za pojedine dijelove leta, plan leta se zaključuje izvješćem o završetku navedenog dijela leta, radiovezom nadležnoj službi kontrole letenja.
- (3) Kada se slijetanje vrši na aerodrom na kome sredstva za komunikaciju nisu u uporabi, a izvješće o dolasku nije moguće prosljediti na drugi način (telefon, faks),

neposredno prije slijetanja, nadležnoj kontroli letenja sa kojom je zrakoplov na vezi mora se dostaviti izvješće sa sljedećim podacima:

- a) pozivni znak zrakoplova,
- b) aerodrom uzlijetanja,
- c) destinacija (samo u slučaju divergirano slijetanja),
- d) aerodrom dolaska,
- e) vrijeme dolaska.

GLAVA V – UPRAVLJANJE PROTOKOM ZRAČNOG PROMETA

Članak 81.

(Protok zračnog prometa)

- (1) Upravljanje protokom zračnog prometa provodi se u cilju izbjegavanja preopterećenja, te optimizacije evropskog sustava kontrole zračnog prometa. Zbog toga se poduzimaju aktivnosti koje se odnose na planiranje, koordinaciju i provođenje stratejskih¹, predtaktičkih² i taktičkih³ mjera i pri tome se u obzir uzimaju kapaciteti sustava kontrole letenja kao isti tretman prema zrakoplovima koji uzlijeću, odnosno slijeću na aerodrome u BiH i onim zrakoplovima koji prelijeću zračni prostor BiH.
- (2) Uvjete i postupke upravljanja protokom zračnog prometa u zračnom prostoru BiH utvrđuje pružatelj usluga u zračnoj plovidbi.

Članak 82.

(Opći postupci upravljanja protokom prometa)

- (1) Taktičke mjere navedene u članku 1. stavak 1. ove Naredbe mogu se primjenjivati pojedinačno ili u kombinaciji kao sljedeći postupci:
 - a) pravodobno dodjeljivanje slotova odlaska prema određenim odredišnim područjima ili aerodromima,
 - b) predlaganje rasteretnih ili alternativnih ruta, i
 - c) privremeno zabranjivanje pojedinih letova pod određenim uvjetima.
- (2) Slot odlaska proračunava se i dodjeljuje korisnicima zračnog prostora na temelju podataka iz plana leta, a primjenjuju se na IFR letove i na letove sa promjenom režima letenja ukoliko će se dio leta obaviti u području u kojem su na snazi mjere za upravljanje protokom zračnog prometa. Dodjela slotova se ne odnosi na letove sa posebnim statusom kao što su letovi koji se obavljaju u medicinske svrhe, svrhe potrage i spašavanja, humanitarne svrhe, te druge unaprijed utvrđene slučajeve.
- (3) Za sve letove koji podliježu mjerama za upravljanje protokom zračnog prometa, slot odlaska se dodjeljuje najkasnije dva sata prije predviđenog početka voženja zrakoplova radi uzlijetanja (EOBT).

Članak 83.

(Obveze pilota zrakoplova i korisnika zračnog prostora u pridržavanju slotova)

- (1) Aerodromska kontrola letenja je odgovorna za nadzor slotova odlaska na aerodromima odlaska, što uključuje i odbijanje izdavanja odobrenja za pokretanje motora ili uzlijetanje, letovima koji značajnije odstupaju od proračunatog vremena uzlijetanja (CTOT). Za potrebe aerodromske kontrole letenja slot odlaska naveden u članku 82. stavak 3. ove Naredbe iznosi 15 minuta (-5/+10 minuta oko CTOT).
- (2) Zapovjednik zrakoplova dužan je poznavati i pridržavati se objavljenih mjera protoka zračnog prometa, te planirati

¹ Mjere koje se poduzimaju 2 dana prije očekivanog događanja

² Mjere koje se poduzimaju 1-2 dana prije očekivanog događanja

³ Mjere koje se poduzimaju na dan događanja

letove u odlasku tako da se uzlijetanja obavljaju sukladno proračunatom vremenu uzlijetanja. Ukoliko korisnik zračnog prostora uoči da se iz bilo kojeg razloga ne može pridržavati dodijeljenog slota, dužan je, bez odlaganja, o tome obavijestiti tijelo nadležno za upravljanje protokom zračnog prometa ili nadležnu kontrolu letenja.

GLAVA VI – AERODROMSKA KONTROLA LETENJA

Članak 84.

(Točke javljanja za vrijeme voženja i u aerodromskom krugu)

U postupku uzlijetanja i odlaska zrakoplova, na aerodromu i u aerodromskoj zoni postoje značajne točke na kojima je obvezno dvostrano održavanje radiokomunikacije. Te točke su sljedeće:

- a) pozicija na platformi; pilot zrakoplova traži odobrenje za pokretanje motora. Kod obavljanja IFR letova pilot zrakoplova je dužan tražiti odobrenje za pokretanje motora ukoliko je siguran da motore može pokrenuti u roku od 5 minuta od izdavanja takvog odobrenja,
- b) pozicija za čekanje; zrakoplov u odlasku se zadržava na ovoj poziciji do trenutka izdavanja odobrenja kontrole letenja za izlazak na pistu ili odobrenja za uzlijetanje,
- c) pozicija za uzlijetanje; na toj poziciji kontrola letenja daje odobrenje za uzlijetanje, ukoliko nije odobreno na poziciji pod točkom b),
- d) krak "niz vjetar"; pilot zrakoplova javlja ovu poziciju ukoliko je potrebno. Odobrenje za slijetanje može biti dato i na toj poziciji,
- e) osnovni krak; na zahtjev kontrole letenja pilot zrakoplova javlja osnovni krak u aerodromskom krugu i na ovoj poziciji se može dati odobrenje za slijetanje ukoliko to nije učinjeno ranije,
- f) završni/finalni krak; pilot zrakoplova javlja finalni krak ukoliko je to od njega zahtijevala kontrola letenja. Na ovoj poziciji se mora izdati odobrenje za slijetanje, ukoliko to nije učinjeno na nekim od prethodnih točaka javljanja,
- g) izlazak sa uzletno-sletne staze; na toj poziciji kontrola leta daje upute za voženje do platforme ili vrši transfer nadležnim kontrolama za taj dio vođenja zrakoplova.

Članak 85.

(Staza u uporabi)

- (1) Staza u uporabi se određuje na temelju smjera vjetra kako bi zrakoplov operacije uzlijetanja i slijetanja obavljao uz vjetar.
- (2) Ukoliko je neophodno, staza u uporabi može se odrediti i na temelju drugih kriterija kao što su formiranje aerodromskog kruga, dužina uzletno-sletne staze i raspoloživost prilaznih navigacijskih i svjetlosnih sredstava.
- (3) Na određivanje uzletno-sletne staze mogu utjecati i procedure za smanjenje buke, ali one ne mogu imati prioritet u odnosu na faktore koji utječu na sigurnost zračne plovidbe.
- (4) Kriteriji navedeni u stavcima 1. i 2. ovog članka neće se primjenjivati ukoliko komponenta lednog vjetra, uključujući udare, ne prelazi 5 čvorova.

Članak 86.

(Ostvarivanje radiotelefonske komunikacije)

Prvi poziv zrakoplova kome se pružaju usluge aerodromske kontrole letenja mora sadržavati sljedeće podatke:

- a) pozivni znak postaje sa kojom ostvaruje kontakt (Mostar tower...),

- b) pozivni znak zrakoplova, a ukoliko je zrakoplov na osnovu kategorije turbulencije svrstan u kategoriju teški i riječ teški (DHL 123 heavy...),
- c) pozicija zrakoplova,
- d) drugi podaci od značaja za sigurnost zračne plovidbe.

Članak 87.

(Procedura pokretanja motora zrakoplova)

- (1) U cilju redovitog i efikasnog odvijanja zračnog prometa, pilot zrakoplova koji je predao IFR plan leta ili je let predmet upravljanja protokom prometa (ATFM), mora tražiti odobrenje za pokretanje motora.
- (2) Ukoliko je predviđeno kašnjenje u odlasku u trajanju dužem od 20 minuta, služba kontrole letenja je dužna obavijestiti pilota zrakoplova o predviđenom kašnjenju i očekivanom vremenu za pokretanje motora.

Članak 88.

(Informacije o aerodromu i meteorološke informacije)

- (1) Prije početka voženja pilotu zrakoplova moraju se proslijediti sljedeće informacije:
 - a) staza u uporabi,
 - b) smjer i brzina vjetra pri zemlji uključujući značajna odstupanja,
 - c) QNH tlak za postavljanje visinomjera ili QFE na zahtjev pilota,
 - d) temperaturu zraka za zrakoplove sa turbinskim motorima,
 - e) vidljivost u smjeru uzlijetanja i početnog penjanja, ukoliko je manja od 10 km i RVR ako postoje podaci.
- (2) Prije uzlijetanja, ukoliko je potrebno, pilot zrakoplova mora biti upozoren na:
 - a) bitne promjene stanja aerodroma (pojava ptica),
 - b) bitne promjene vidljivosti, jačine i pravca vjetra, temperature ili tlaka u odnosu na informacije iz stavka 1. ovoga članka,
 - c) pogoršanje meteoroloških uvjeta u pravcu uzlijetanja i početnog penjanja (pojava olujnih oblaka u pravcu uzlijetanja, smicanje vjetra, grad, kiša koja se ledi...).
- (3) Prije ulaska u aerodromski krug ili početka prilaznja na slijetanje pilotu zrakoplova moraju biti proslijeđene sljedeće informacije:
 - a) staza u uporabi,
 - b) smjer i brzina vjetra pri zemlji uključujući značajna odstupanja,
 - c) QNH tlak za postavljanje visinomjera ili QFE na zahtjev pilota.

Članak 89.

(Informacije o lokalnom prometu)

- (1) Informacije o lokalnom prometu moraju biti proslijeđene pilotu zrakoplova bez odlaganja i na lako razumljiv način.
- (2) Lokalnim prometom se smatraju sve operacije zrakoplova, vozila ili osoba na ili u blizini manevarskih površina, odnosno operacije u okolini aerodroma koje mogu predstavljati opasnost za predmetne zrakoplove.

Članak 90.

(Kontrola osoba i vozila na aerodromu)

Sva kretanja osoba i vozila, uključujući i zrakoplove koji se vuku na manevarskim površinama, moraju biti kontrolirana od strane nadležne službe kontrole letenja u cilju izbjegavanja međusobnih nezgoda ili nezgoda sa zrakoplovima u uzlijetanju, slijetanju ili voženju.

Članak 91.

(Neovlašten izlazak na uzletno-sletnu stazu)

U slučaju kada kontrolor letenja nakon izdavanja odobrenja zrakoplovu za uzlijetanje ili slijetanje primijeti ili postane svjestan, da će doći do neovlaštenog izlaska na uzletno-sletnu stazu ili njenu neposrednu blizinu, koji bi mogao ugroziti sigurnost zračnog prometa mora poduzeti sljedeće akcije:

- a) zrakoplovu na uzlijetanju poništiti odobrenje za uzlijetanje,
- b) zrakoplovu u prilaženju na slijetanje dati instrukciju za proceduru neuspjelog prilaza,
- c) u oba slučaja obavijestiti pilota zrakoplova o neovlaštenom izlasku na uzletno-sletnu stazu i mjestu na kome je došlo do takve aktivnosti.

Članak 92.

(Vrtložna turbulencija)

- (1) Na temelju kategorija vrtložne turbulencije zrakoplovi se dijele na:
 - a) teške (*heavy* - H) – zrakoplovi čija je najveća dopuštena masa pri uzlijetanju (MTOM) 136 tona ili više,
 - b) srednje (*medium* - M) – čija MTOM je manja od 136 tona, a veća od 7 tona,
 - c) lake (*light* - L) – čija MTOM je 7 tona ili manja.
- (2) Aerodromska kontrola letenja će, kada je to moguće, primjenjivati minimume za razdvajanja zrakoplova na temelju vrtložne turbulencije navedene u Prilogu 8, članak 1. ove Naredbe.
- (3) Prilikom slijetanja, kada pilot zrakoplova vidi zrakoplov ispred sebe on je odgovoran za razdvajanje i izbjegavanje vrtložne turbulencije.
- (4) Kada zrakoplovu u odlasku kontrola letenja saopći podatke o zrakoplovu koji je prethodno uzletio (tip zrakoplova, vrijeme uzlijetanja i upozorenje o mogućoj pojavi vrtložne turbulencije), pilot zrakoplova koji namjerava da uzleti je odgovoran za razdvajanje, te se od njega neće tražiti da se pridržava minimuma razdvajanja na temelju turbulencije za zrakoplove u odlasku.
- (5) Za vrijeme voženja pilot zrakoplova je odgovoran za sigurno odstojanje među zrakoplovima.

Članak 93.

(Informacije o stanju aerodroma)

- (1) Bitne informacije o stanju aerodroma su podaci koji se odnose na manevarske površine aerodroma i pripadajuća sredstva koja su neophodna za sigurnost zračnog prometa. Informacije ovog tipa se prosljeđuju kada nadležna služba kontrole letenja procijeni da su od značaja za sigurnost zračne plovidbe.
- (2) Bitne informacije o stanju aerodroma sadrže podatke kako slijedi:
 - a) građevinski radovi ili radovi na održavanju manevarskih površina ili u njihovoj neposrednoj blizini,
 - b) neravnine ili napuknuća na uzletno-sletnoj stazi, stazama za voženje ili platformi bez obzira da li su obilježene ili ne,
 - c) snijeg, bljuzgavica ili led na uzletno-sletnoj stazi, stazama za voženje ili platformi,
 - d) voda na uzletno-sletnoj stazi, stazama za voženje ili platformi,
 - e) nanosi snijega na uzletno-sletnoj stazi, stazama za voženje ili platformi,
 - f) druge privremene opasnosti kao što su parkirani zrakoplov ili ptice u zraku ili na zemlji,

- g) otkaz ili nepravilan rad dijela ili cijelog sustava za osvjetljavanje aerodroma i manevarskih površina,
- h) druge informacije.

GLAVA VII – PRILAZNA I OBLASNA KONTROLA LETENJA

Članak 94.

(Očekivano vrijeme prilaženja)

- (1) Kada nadležna kontrola letenja predvidi da će IFR let čekati 20 minuta ili duže iznad navigacijskog sredstva koje služi kao granica važenja odobrenja, pilotu zrakoplova mora se prosljediti očekivano vrijeme prilaženja na slijetanje.
- (2) Ako predviđeno vrijeme čekanja traje kraće od 20 minuta, kontrola letenja će prosljediti očekivano vrijeme prilaženja na slijetanje samo kada to smatra potrebnim.
- (3) Ukoliko nadležna kontrola letenja nije izdala odobrenje za nastavak leta nakon dolaska iznad navigacijskog sredstva koje služi kao granica važenja odobrenja, pilot zrakoplova mora započeti postupak čekanja, zadržati posljednju dodijeljenu visinu i čekati na daljnje upute.

Članak 95.

(Redoslijed na slijetanje)

Redoslijed na slijetanje uspostavlja nadležna služba kontrole letenja vodeći pri tome računa o protoku prometa i prioritetima na slijetanje navedenim u članku 66. ove Naredbe.

Članak 96.

(Podešavanje brzine)

- (1) Nadležna služba kontrole letenja prilikom radarskog vektoriranja u fazi međuprilaženja i završnog prilaženja može zahtijevati podešavanje brzine predmetnog zrakoplova u cilju uspostavljanja redoslijeda na slijetanje. Traženo podešavanje brzine ne smije biti veće od +/-20 čvorova u odnosu na instrumentalnu zračnu brzinu (IAS). Podešavanje brzine ne smije se primjenjivati kada je zrakoplov u fazi završnog prilaza na udaljenosti manjoj od 4 NM od praga uzletno-sletne staze.
- (2) Podešavanje vertikalne brzine se koristi u cilju održavanja minimalnog vertikalnog razdvajanja zrakoplova u penjanju ili poniranju.

Članak 97.

(Informacije o poziciji zrakoplova)

Kada se zrakoplov radarski vektorira zbog instrumentalnog prilaza, nadležna služba kontrole letenja dužna je pilotu zrakoplova saopćiti njegovu poziciju u odnosu na sredstvo sa koga se počinje prilaz na slijetanje.

Članak 98.

(Prilaženje na slijetanje neprekidnim snižavanjem)

Postupak prilaženja s neprekidnim snižavanjem (CDA) primjenjuje se samo tijekom prilaženja na slijetanje pomoću instrumenata (ILS) u cilju uštede goriva i smanjenja buke. ILS prilaz se koristi ukoliko to dozvoljava situacija u prometu, na zahtjev pilota ili prijedlog nadležne kontrole letenja.

Članak 99.

(Vizualno prilaženje)

- (1) IFR letu se može odobriti vizualno prilaženje, na zahtjev pilota ili prijedlog nadležne službe kontrole letenja, uz uvjet da pilot zrakoplova može održavati stalni vizualni kontakt sa zemljom.
- (2) IFR letu se može odobriti vizualno prilaženje ako je zrakoplov prvi u redoslijedu prilaženja, ili ukoliko pilot zrakoplova vidi zrakoplov ispred sebe.
- (3) Vizualni prilaz na slijetanje može se odobriti u cilju poboljšanja protoka prometa ili smanjenja buke.

Članak 100.

(Vrtložna turbulencija)

Norme razdvajanja navedene u Prilogu 8., članak 2. ove Naredbe se primjenjuju kada:

- a) zrakoplov leti iza prethodnog zrakoplova na istoj visini ili visini koja je manja od 300 m (1000 ft) ispod,
- b) oba zrakoplova koriste istu uzletno-sletnu stazu, ili
- c) ako se putanja zrakoplova ukršta sa putanjom prethodnog zrakoplova na istoj visini ili visini manjoj od 300 m (1000 ft).

Članak 101.

(Mahov broj)

Tehnika razdvajanja uporabom Mahovog broja od pilota zrakoplova zahtijeva da se pridržavaju sljedećih procedura:

- a) pilot zrakoplova se mora pridržavati posljednjeg dodijeljenog Mahovog broja,
- b) prije svake promjene Mahovog broja pilot zrakoplova je obavezan obavijestiti nadležnu kontrolu letenja o svojim namjerama,
- c) kada to traži nadležna kontrola letenja, Mahov broj mora biti uključen u redovna izvješća o poziciji zrakoplova.

Članak 102.

(Informacije o bitnom prometu)

- (1) Bitan promet je kontrolirani let na koji treba obratiti pažnju i prema kome nadležna služba kontrole letenja primjenjuje propisane postupke razdvajanja, ali nije od drugog zrakoplova razdvojen propisanim minimumima razdvajanja.
- (2) Nadležna služba kontrole letenja mora prosljediti informaciju o bitnom prometu u svim slučajevima kada zrakoplovi jedan drugom čine bitan promet.
- (3) Informacija o bitnom prometu mora sadržavati sljedeće:
 - a) pravac leta zrakoplova,
 - b) tip zrakoplova i njegovu kategoriju na temelju turbulencije,
 - c) razina leta,
 - d) predviđeno vrijeme točke javljanja najbliže mjestu prolaska razine leta ili
 - e) poziciju zrakoplova izraženu u smislu 12-časovnog kruga, kao i udaljenost od konfliktnog prometa (Boing 737 na 11 sati, 10 milja) ili
 - f) trenutnu ili procijenjenu poziciju zrakoplova koji predstavlja bitan promet.

GLAVA VIII – UPORABA RADARA U KONTROLI LETENJA

Članak 103.

(Opće odredbe)

Kontrolu letenja radar može upotrebljavati u sljedeće svrhe:

- a) razdvajanje letova u kontroliranom zračnom prostoru,
- b) nadzor i vektoriranje zrakoplova,
- c) ubrzanje protoka prometa,
- d) pružanje pomoći zrakoplovima u nevolji,
- e) pružanje pomoći zrakoplovima u cilju izbjegavanja loših vremenski uvjeta,
- f) pružanje pomoći u navigaciji zrakoplova,
- g) pružanje informacija o prometu.

Članak 104.

(Postavljanje SSR transpondera)

- (1) Pilot zrakoplova mora postaviti mod i kod SSR transpondera prema uputama nadležne službe kontrole

letenja. Ukoliko ne dobije drugačije instrukcije pilot zrakoplova koji ulazi u područje nadležnosti odgovarajuće kontrole letenja zadržava kod dodijeljen od strane prethodne kontrole letenja.

- (2) U slučajevima nužde, pilot zrakoplova mora zadržati dodijeljeni kod, ukoliko mu nadležna služba kontrole letenja ne dodijeli drugi kod.
- (3) Pilot zrakoplova može postaviti SSR transponder na mod A kod 7700 ukoliko to smatra prikladnim u odnosu na vrstu nužde.
- (4) Prilikom otkaza radioveze, pilot zrakoplova mora postaviti transponder na mod A kod 7600 i postupati prema uputama propisanim za tu vrstu nužde.
- (5) Pilot zrakoplova koji je predmet protuzakonitog ometanja (otmice) zrakoplova, ukoliko je u mogućnosti, postavlja transponder na mod A kod 7500.

Članak 105.

(Otkaz SSR transpondera)

- (1) Ukoliko SSR transponder otkáže prije uzlijetanja, a ne može biti popravljen prije odlaska, pilot zrakoplova mora:
 - a) obavijestiti aerodromsku kontrolu letenja prije predavanja plana leta i tražiti odobrenje za izvršenje leta. Kod odobravanja ovakvih letova, kontrola letenja može, ovisno o situaciji u prometu, odstupati od traženog vremena uzlijetanja, razine leta i tražene rute za izvršenje predmetnog leta,
 - b) planirati let što je moguće kraćom rutom do najbližeg aerodroma gdje se popravka transpondera može izvršiti,
 - c) u rubrici 10 obrasca plana leta, upisati slovo "N" za potpunu neispravnost SSR transpondera ili u slučaju djelomičnog kvara, upisati odgovarajuće slovo koje označava preostale sposobnosti transpondera.
- (2) U slučaju otkaza SSR transpondera nakon uzlijetanja, pilot zrakoplova mora o tome obavijestiti nadležnu kontrolu letenja. Ako situacija u prometu dozvoljava, kontrola letenja će nastojati da se let nastavi prema planu letenja. Ako je do otkaza SSR transpondera došlo neposredno nakon uzlijetanja, kontrola letenja može uputiti zrakoplov na aerodrom sa kog je izvršeno uzlijetanje ili ga uputiti na slijetanje na najbliži aerodrom. Ukoliko kvar na SSR transponderu ni tada nije otklonjen, kontrola letenja će postupiti po proceduri navedenoj u stavku 1. ovoga članka.

Članak 106.

(Potvrđivanje razine leta SSR transponderom)

- (1) Kriteriji koji se koriste za utvrđivanje razine leta zrakoplova su +/-60 m (+/- 200 ft) odstupanje od pokazane razine leta u RVSM (zračni prostor u kome se primjenjuju umanjeni minimumi vertikalnog razdvajanja) prostoru, a u ostalom zračnom prostoru je odstupanje +/- 90 m (+/-300 ft).
- (2) Smatra se da je zrakoplov na dodijeljenoj razini leta ukoliko odstupanja nisu veća od onih navedenih u stavku 1. ovoga članka.
- (3) Smatra se da je zrakoplov kome je odobreno napuštanje razine leta napustio dotadašnju razinu leta kada je odstupanje veće od onog navedenog u stavku 1. ovoga članka.
- (4) Smatra se da je zrakoplov koji je u fazi penjanja ili poniranja prošao određenu razinu leta u traženom smjeru kada je odstupanje od tražene prolazne razine veće od navedenih minimuma iz stavka 1. ovoga članka.

- (5) Smatra se da je zrakoplov dostigao odobrenu razinu leta kada odstupanje nije veće od odstupanja navedenih u stavku 1. ovoga članka.

GLAVA IX – USLUGE LETNIH INFORMACIJA

Članak 107.

(Opće odredbe)

Usluge letnih informacija (FIS) obavljaju nadležne jedinice kontrole letenja u okviru svojih nadležnosti sukladno propisanim postupcima. Usluge letnih informacija ne oslobađaju zapovjednika zrakoplova odgovornosti u donošenju konačne odluke o letu zrakoplova.

Članak 108.

(Vrste informacija koje pruža FIS)

Uloga FIS-a je pružanje i ažuriranje podataka i informacija koje su neophodne zrakoplovima za sigurno obavljanje zračnog prometa. Vrste informacija koje FIS pruža su:

- informacije o vremenu (SIGMET i AIRMET),
- informacije o postojećem poznatom prometu i opasnostima od sudara u odnosu na druge zrakoplove,
- informacije o promjenama i ograničenjima u korištenju radionavigacijskih sredstava,
- informacije o promjenama u stanju aerodroma, ako su pokriveni snijegom, ledom ili se nalaze pod vodom, kao i sredstvima i uređajima na aerodromu,
- informacije o korištenju zračnog prostora u svrhu padobranskih, jedriličarskih, akrobatskih, protugradnih i ostalih aktivnosti koje koriste određeni zračni prostor,
- informacije o ispuštanju radioaktivnih ili otrovnih supstanci u atmosferu,
- informacije o drugim aktivnostima koje mogu imati utjecaja na sigurno odvijanje zračnog prometa.

DIO DEVETI – POSTUPCI LETENJA

GLAVA I – OPĆI DIO

Članak 109.

(Kategorije zrakoplova u odnosu na brzinu prilaženja)

- Kategorije zrakoplova imaju izravnog utjecaja na korištenje zračnog prostora u izvođenju postupaka za instrumentalno prilaženje. Sukladno tomu određeno je pet kategorija zrakoplova određenih proizvodom faktora 1.3 i brzine sloma uzgona u konfiguraciji za slijetanje sa maksimalnom certificiranom masom pri slijetanju.
- Kategorije zrakoplova iz stavka 1. ovoga članka su:
 - kategorija A brzine manje od 91 kt (169 km/h) IAS,
 - kategorija B brzine od 91 kt (169 km/h) do 121 kt (224 km/h) IAS,
 - kategorija C brzine od 121 kt (224 km/h) do 141 kt (261 km/h) IAS,
 - kategorija D brzine od 141 kt (261 km/h) do 166 kt (307 km/h) IAS,
 - kategorija E brzine od 166 kt (307 km/h) do 211 kt (391 km/h) IAS.

Članak 110.

(Brzine za proračun postupaka)

U svrhu proračuna zahtjeva za potrebnim zračnim prostorom i nadvisivanjem prepreka, za pojedine postupke, upotrebljavaju se sljedeća područja brzina, navedena u Tabeli 1., za svaku kategoriju zrakoplova iz članka 109. ove Naredbe.

Tabela 1.

Kategorija zrakoplova	V _{at}	Područje brzina za početno prilaženje	Područje brzina za završno prilaženje	Maksimalne brzine za vizualno manevriranje (kruženje)	Maksimalne brzine za neuspjelo prilaženje	
					Među-faza	Završna faza
A	< 91	90/150 (110)*	70/100	100	100	110
B	91/120	120/180 (140)*	85/130	135	130	150
C	121/140	160/240	115/160	180	160	240
D	141/165	185/250	130/185	205	185	265
E	166/210	185/250	155/230	240	230	275

V_{at} – brzina na pragu bazirana na 1.3 brzine sloma uzgona u konfiguraciji za slijetanje sa maksimalnom certificiranom masom u slijetanju.

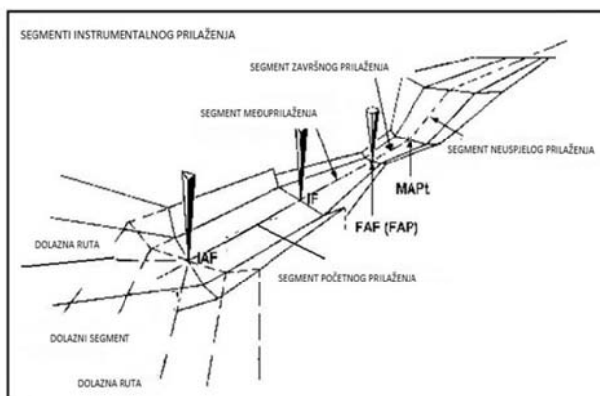
*Maksimalne brzine za postupke kruženja i dovođenja u suprotni pravac (sve brzine su u čvorovima).

GLAVA II – INSTRUMENTALNO PRILAŽENJE

Članak 111.

(Segmenti postupka instrumentalnog prilaženja)

- Postupak za instrumentalno prilaženje može da ima pet posebnih segmenata kao što je prikazano na slici 1. Segmenti u postupku instrumentalnog prilaženja su:
 - dolazni segment,
 - početni segment,
 - međusegment,
 - završni segment,
 - segment neuspjelog prilaženja.
- Segmenti prilaženja iz stavka 1. ovoga članka započinju i završavaju se na za to određenim tačkama (fix).
- Iznimno od odredbe stavka 2. ovoga članka, u izvjesnim okolnostima pojedini segmenti instrumentalnog prilaženja ne moraju početi na fiksnu već mogu početi i na točki. Segmenti počinju na tačkama ako fiksevi nisu utvrđeni (npr. završni segment preciznog prilaženja može započeti u točki u kojoj se sijeku određena apsolutna međuisina i nominalna putanja poniranja točka završnog prilaženja FAP (*Final Approach Point*)).
- Kad god je to moguće prilaz treba da bude u pravcu središnje linije uzletno-sletne staze. U slučaju nepreciznog prilaženja, izravno prilaženje se smatra prihvatljivim, ako kut između putanje završnog prilaženja i produžene ose uzletno-sletne staze iznosi 30° ili manje.
- Ako teren ili druga ograničenja ne dozvoljavaju određivanje smjera završne putanje prilaženja ili gradijenta snižavanja, sukladno odredbama stavka 4. ovoga članka, primijeniće se prilaženje kruženjem (circling approach).
- Minimalne sektorske visine se utvrđuju za svaki aerodrom i osiguravaju najmanje 300 m nadvisivanja prepreka unutar kruga polumjera 46 km (25 NM-*Nautical Miles*) sa centrom na navigacijskom sredstvu ili tačkama za faze početnog i međuprilaza za određeni aerodrom.



Slika 1. Segmenti instrumentalnog prilaznja

Članak 112.

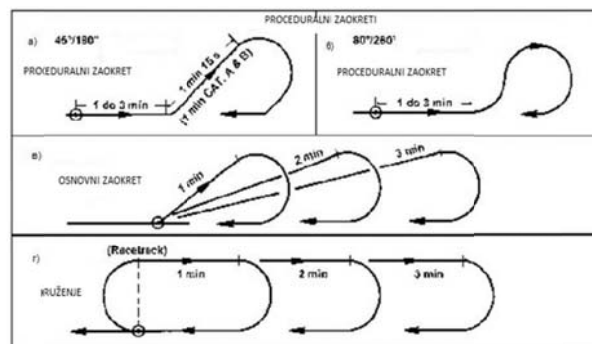
(Dolazni segment)

- (1) U ovoj fazi leta, pilot zrakoplova leti s rute do točke početnog prilaznja IAF (*Initial Approach Fix*), od kojeg počinje prilaznje.
- (2) Na dolaznim rutama se primjenjuju kriteriji za nadvisivanje prepreka, koji se primjenjuju i na ruti.
- (3) Ako se za vođenje zrakoplova upotrebljava radar, nadležna kontrola letenja vektorira zrakoplov do točke početnog prilaznja ili u putanju međuprilaznja, odnosno završnog prilaznja, do točke od koje pilot zrakoplova može nastaviti prilaznje držeći se uputa sa karte za instrumentalno prilaznje.

Članak 113.

(Segment početnog prilaznja)

- (1) Segment početnog prilaznja počinje na IAF (*Initial Approach Fix*), a završava na IF (*Intermediate Fix*). U ovoj fazi leta zrakoplov napušta rutu sa koje dolazi i ulazi u strukturu manevriranja koja ga uvodi u segment početnog prilaznja.
- (2) U segmentu početnog prilaznja osigurano je nadvisivanje prepreka od najmanje 300 m (1000 ft) u primarnom području.
- (3) Vođenje zrakoplova po putanji uzduž segmenta početnog prilaznja do točke međuprilaznja, pilot zrakoplova može provoditi s maksimalnim kutom uvođenja od 90° kod preciznog prilaznja, odnosno 120° kod nepreciznog prilaznja, primjenjujući pri tome propisane postupke za dovođenje zrakoplova u suprotan smjer (proceduralni ili osnovni zaokret) ili postupke kruženja - slika 2.
- (4) Prilikom primjene postupaka za dovođenje zrakoplova u suprotan smjer ili postupaka kruženja iz stavka 3. ovoga članka, pilot zrakoplova mora u obzir uzeti smjer i brzinu vjetra. Svi zaokreti izvode se pod kutom poprečnog nagiba od 25° ili pod kutom poprečnog nagiba koji daje brzinu zaokreta od 3°/s, zavisno od toga koji je kut manji.



Slika 2. Povratni postupci i postupci kruženja

Članak 114.

(Segment međuprilaznja)

- (1) Segment međuprilaznja je segment u kojem se brzina i konfiguracija zrakoplova pripremaju za ulazak u segment završnog prilaznja. Gradijent snižavanja treba biti što blaži. U ovom segmentu zahtjevi za nadvisivanje prepreka se reduciraju sa 300 m (984 ft) na 150 m (492 ft) u primarnoj zoni.
- (2) Ako je utvrđena točka završnog prilaznja, segment međuprilaznja počinje kada zrakoplov izađe na doletnu putanju proceduralnog zaokreta, osnovnog zaokreta ili na završni doletni dio postupka kruženja.

Članak 115.

(Segment završnog prilaznja)

- (1) Segment završnog prilaznja počinje na sredstvu ili točki (FAF-*Final Approach Fix*), a završava na točki početka neuspjelog prilaznja (MAPt- *Missed Approach Point*) koja se ne smije nalaziti ispod apsolutne visine ili visine nadvisivanja prepreka (*Obstacle Clearance Altitude/Height – OCA/H*). Segment završnog prilaznja služi za dovođenje zrakoplova u smjer uzletno-sletne staze i snižavanje za slijetanje.
- (2) Tijekom završnog prilaznja iz stavka 1. ovoga članka, optimalni gradijent snižavanja iznosi 5.2% za neprecizno prilaznje ili 3° sa fiksom završnog prilaznja (FAF-*Final Approach Fix*). Najmanji gradijent snižavanja iznosi 4.3% za segment završnog nepreciznog prilaznja sa točkom završnog prilaznja. Najveći gradijent snižavanja za neprecizna prilaznja iznosi 6.5% ili 3.7° za A i B kategorije aviona, a za kategorije C, D i E iznosi 6.1% ili 3.5°.
- (3) Ako za postupak prilaznja nije utvrđena točka završnog prilaznja, pilot zrakoplova smije započeti snižavanje tek kad se zrakoplov ustali na putanji završnog prilaznja.

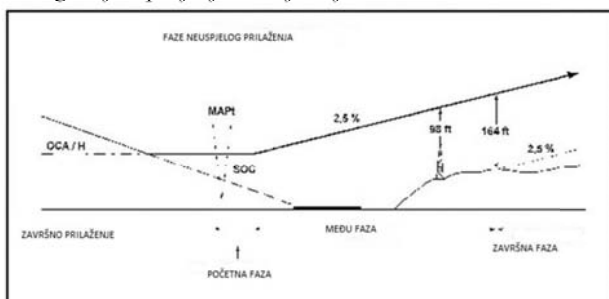
Članak 116.

(Segment neuspjelog prilaznja)

- (1) U segmentu neuspjelog prilaznja, u fazi instrumentalne prilazne procedure, pilot mora omogućiti promjenu položaja konfiguracije i visine zrakoplova. Iz ovih razloga dizajn neuspjelog prilaznja mora biti najjednostavniji i treba sadržavati tri faze (početnu, među i završnu fazu).
- (2) Ovaj postupak je potrebno objaviti za sve instrumentalne postupke prilaznja. Njime se određuje točka početka i točka ili visina gdje postupak završava. Usvojeno je da postupak neuspjelog prilaznja ne može da počne ispod visine (DA/H-*Decision Altitude/Height*) ili (MDA/H-*Minimum Descent Altitude/Height*).
- (3) Segment neuspjelog prilaznja počinje u točki neuspjelog prilaznja (MAPt-*Missed Approach Point*).
- (4) Pilot zrakoplova mora započeti primjenu postupka neuspjelog prilaznja najkasnije u točki iz stavka 3. ovoga

članka, kako ne bi došlo do narušavanja apsolutne visine ili visine nadvisivanja prepreka, slika 3. Ako pilot zrakoplova započne primjenu postupka neuspjelog prilaženja prije (MAPt-*Missed Approach Point*) treba da nastavi do točke neuspjelog prilaženja, a onda je potrebno da postupi po propisanom postupku. U protivnom, postoji vjerojatnoća da se neće kretati u okviru prostora gdje je sigurno nadvisivanje prepreka.

- (5) Početna faza segmenta neuspjelog prilaženja počinje u MAPt-u, a završava u točki gdje počinje penjanje (SOC-*Start of Climb*). U ovoj fazi treba izmijeniti konfiguraciju zrakoplova i početi penjanje.
- (6) Međufaza počinje u SOC točki. Penjanje u ovoj fazi se nastavlja u pravcu, a dozvoljena je i promjena smjera od 15°, do točke gdje je postignuto nadvisivanje prepreka od 50 m (164 ft).
- (7) Završna faza počinje u točki gdje je osigurano 50 m (164 ft) nadvisivanja prepreka i produžava se do točke gdje se može početi postupak prilaženja, čekanja ili povratka na zračni put. Tijekom ove faze zrakoplov mora održavati gradijent penjanja od najmanje 2.5%.



Slika 3. Nadvisivanje prepreka u segmentu neuspjelog prilaženja

Članak 117.

(Apsolutna visina ili visina nadvisivanja prepreka)

- (1) Nadvisivanje prepreka je prva sigurnosna stavka koja se uzima u obzir prilikom izrađivanja instrumentalnih prilaznih procedura. Apsolutna visina, odnosno visina nadvisivanja prepreka, proračunava se na temelju prepreke u prilazu ili prepreke koja najviše zadire u površine neuspjelog prilaženja. U kartama za instrumentalno prilaženje apsolutna visina nadvisivanja prepreka utvrđena je u odnosu na srednju razinu mora (OCA-*Obstacle Clearance Altitude*), a visina nadvisivanja prepreka, u odnosu na nadmorsku visinu aerodroma (OCH-*Obstacle Clearance Height*).
- (2) Za potrebe izvođenja postupka nepreciznog prilaženja, visine iz članka 1. ove Naredbe utvrđuju se u odnosu na nadmorsku visinu praga.
- (3) Ovisno o osobinama postupka nepreciznog prilaženja (npr. VOR - *VHF Omnidirectional Radio Range*), NDB (*Non-directional Radio Beacon*), SRE (*Surveillance Radar Element of Precision Approach*), odnosno postupka preciznog prilaženja (ILS - *Instrument Landing System*), PAR (*Precision Approach Radar*), apsolutne visine odnosno visine nadvisivanja prepreka utvrđuju se za:
 - a) neprecizno prilaženje sa utvrđenim fiksom završnog prilaženja (FAF-*Final Approach Fix*) na najmanje 246 ft iznad najviše prepreke,
 - b) neprecizno prilaženje bez utvrđenog fiksa završnog prilaženja (FAF-*Final Approach Fix*) na najmanje 295 ft iznad najviše prepreke, te za
 - c) precizno prilaženje na najmanju visinu najviše prepreke u području završnog prilaženja ili najviše

ekvivalentne prepreke u području neuspjelog prilaženja plus vrijednost gubitka visine prikazanih u tabeli 2.:

Tabela 2.

Kategorija zrakoplova (Vat)	Vrijednost gubitka visine izmjerena radiovisinomjerom		Vrijednost gubitka visine izmjerena barometarskim visinomjerom	
	metri (m)	stope (ft)	metri (m)	stope (ft)
A - 169 km/h (90 kt)	13	42	40	130
B - 223 km/h (120 kt)	18	59	43	142
C - 260 km/h (140 kt)	22	71	46	150
D - 306 km/h (165 kt)	26	85	49	161

Članak 118.

(Vizualno manevriranje - kruženje)

- (1) Vizualno manevriranje (kruženje) je termin koji znači fazu leta poslije instrumentalnog prilaza koja dovodi zrakoplov u poziciju za slijetanje u smjer uzletno-sletne staze koji nije prikladan za prilaz iz pravca.
- (2) Područje za vizualno manevriranje definirano je povlačenjem lukova sa središtem na pragovima uzletno-sletne staze koji se spajaju tangentama. Polumjer zaokreta ovisi o:
 - a) kategoriji zrakoplova,
 - b) brzini,
 - c) brzini vjetra: 46 km/h (25 kt) ili većoj, i
 - d) kuta nagiba: 20° ili 3°/s, ovisno o tome koji je kut manji.
- (3) U svrhu nadvisivanja prepreka, apsolutna visina ili visina nadvisivanja prepreka (OCA/H), određuje se dodavanjem odgovarajuće vrijednosti visine prema sljedećoj tabeli na najvišu prepreku u području vizualnog manevriranja (kruženja).

Tabela 3.

Kategorija zrakoplova	Nadvisivanje prepreka m (ft)	Najniži OCH iznad visine aerodroma m (ft)	Minimalna vidljivost km (NM)
A	90 (295)	120 (384)	1.9 (1.0)
B	90 (295)	150 (492)	2.8 (1.5)
C	120 (394)	180 (591)	3.7 (2.0)
D	120 (394)	210 (689)	4.6 (2.5)
E	150 (492)	240 (787)	6.5 (3.5)

GLAVA III – POSTUPCI I ČEKANJA

Članak 119.

(Standardni krug čekanja)

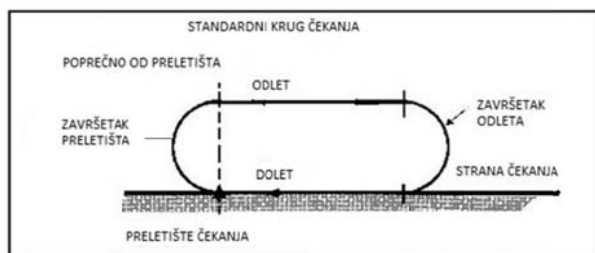
- (1) Oblik i nazivi u svezi s krugom čekanja prikazani su na slici broj 3. ove Naredbe.
- (2) Prilikom ulaska u krug čekanja i izvođenja postupka čekanja, pilot zrakoplova ne smije letjeti instrumentalnom brzinom (IAS-*Indicated Airspeed*), već brzinama utvrđenim u tabeli 4.:

Tabela 4.

Visina čekanja ¹	Standardni uvjeti	U uvjetima turbulencije
Do i uključujući 4259 m (14000 ft)	425 km/h (230 kt) ² 315 km/h (170 kt) ⁴	520 km/h (280 kt) ³ 315 km/h (170 kt) ⁴
Iznad 4250 m (14000 ft) do i uključujući 6100 m (20000 ft) Iznad 6100 m (20000 ft) do i uključujući 10350 m (34000 ft)	445 km/h (240 kt) ⁵ 490 km/h (265 kt) ⁵	520 km/h (280 kt) ili 0,8 Mach Ovisno o tome šta je manje ³
Iznad 10350 m (34000 ft)	0,83 Mach	0,83 Mach

1. Prikazane visine predstavljaju nadmorske visine ili pripadajuće razine leta ovisno o podešavanju visine.
 2. Kada je krug čekanja nastavak početnog segmenta instrumentalne prilazne procedure objavljene sa brzinama većim od 425 km/h (230 kt) i procedura kruga čekanja bi trebala biti objavljena sa istim brzinama kad god je to moguće.
 3. Brzina 520 km/h (280 kt) (0,8 Mach), koja je rezervirana za uvjete turbulencije, može biti korištena samo nakon odobrenja kontrole letenja, ukoliko nije objavljeno u zrakoplovnim publikacijama da se navedene brzine mogu koristiti u krugu čekanja.
 4. Za krugove čekanja koji su limitirani samo za kategorije zrakoplova A i B.
 5. Kad god je moguće brzina od 520 km/h (280 kt) treba biti korištena u krugovima čekanja koji odgovaraju strukturi zračnih putova.

- (3) Piloti zrakoplova moraju sve zaokrete izvoditi pod kutom nagiba od 25° ili 3°/s, ovisno o tome gdje je kut manji. Ako prilikom utvrđivanja postupka čekanja nije drugačije određeno, ili ako nadležna kontrola zračnog prometa ne izda drugačiju uputu, svi se zaokreti nakon ulaska u petlju čekanja izvode udesno.
- (4) Pilot zrakoplova mora započeti sa proračunom vremena (timing) odleta poprečno (abeam) od fiksa, ili nakon postizanja smjera odleta, ovisno o tome šta je kasnije.
- (5) Proračun vremena odleta iz stavka 4. ovoga članka iznosi jednu minutu, ako se leti do i uključujući razinu leta (FL-Flight Level) 140, a minut i 30 sekundi ako se leti iznad FL (Flight Level) 140. Ako se pri tom koristi DME (Distance Measuring Equipment) uređaj, proračun vremena odleta određuje se prema utvrđenim vrijednostima udaljenosti. Prilikom određivanja smjera leta i proračuna vremena, pilot zrakoplova je obavezan na odgovarajući način uzeti u obzir poznati vjetar.
- (6) Ako pilot zrakoplova iz operativnih razloga nije u stanju letjeti utvrđenim postupkom, mora o tome neodložno obavijestiti kontrolu zračnog prometa.



Slika 3. Oblik i nazivi u svezi s krugom čekanja

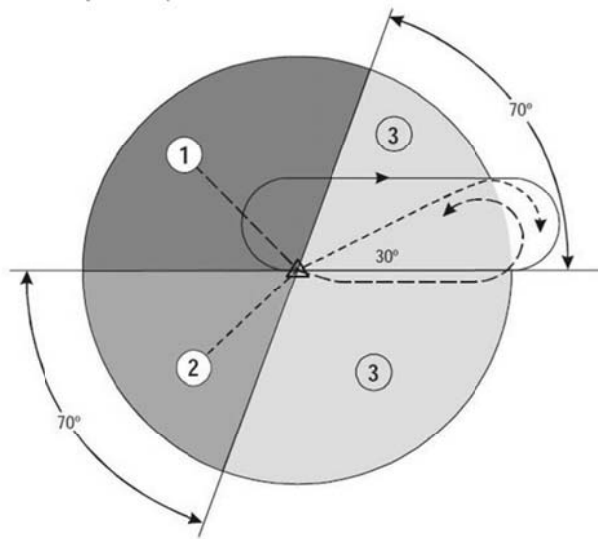
Članak 120.

(Postupci ulaska u krug čekanja)

- (1) Prilikom ulaska u krug čekanja, pilot zrakoplova mora letjeti prema postupcima koji su odgovarajući za sektor na koji se odnose, prikazani na slici 4. ove Naredbe.
- (2) Sektor ulaska iz stavka 1. ovoga članka, pilot zrakoplova određuje na temelju smjera kojim leti prije ulaska u krug čekanja. Pri tom se ustanovljava zona fleksibilnosti od 5°

na svakoj strani sektorskih granica. Za krug čekanja na intersekciji sa VOR-om (VHF Omnidirectional Radio Range), ulazna putanja je ograničena na radijale koji formiraju intersekciju. Za krug čekanja na VOR/DME fiksu, ulazna putanja je ograničena, ili na radijalu VOR – a, luku DME, ili alternativno uzduž ulaznog radijala na VOR/DME fiksu, na kraju putanje odleta, kao što je publicirano.

- (3) Ulazak iz sektora 1 (paralelni ulazak – parallel entry) pilot zrakoplova obavlja na sljedeći način:
 - a) nakon dolaska na fiks, zrakoplov vrši zaokret nalijevo u pravcu odleta za određeni vremenski period, zatim,
 - b) zrakoplov vrši zaokret nalijevo u pravcu kruga čekanja do presretanja ulazne putanje, ili do povratka na fiks, a zatim,
 - c) nakon drugog dolaska na fiks kruga čekanja, zrakoplov skreće nadesno da bi slijedio kriterije kruga čekanja.
- (4) Ulazak iz sektora 2 (smaknuti ulazak – offset entry) pilot zrakoplova obavlja na sljedeći način:
 - a) nakon dolaska na fiks, zrakoplov skreće nadesno pod kutom od 30° udaljenosti od suprotnog smjera doletne putanje, zatim,
 - b) zrakoplov vrši odlet u određenom vremenskom periodu, a to je vrijeme određeno, ili dok ne postigne odgovarajuću udaljenost od DME (Distance Measuring Equipment), zatim,
 - c) zrakoplov vrši zaokret udesno do presretanja doletne putanje kruga čekanja, zatim,
 - d) nakon drugog dolaska iznad fiksa kruga čekanja, zrakoplov skreće udesno i prati uvjete kruga čekanja.
- (5) Ulazak iz sektora 3 (izravni ulazak – direct entry), nakon dolaska na fiks, zrakoplov skreće udesno i prati uvjete kruga čekanja.



Slika 4. Postupci ulaska u krug čekanja

Članak 121.

(Područje čekanja i dopunski prostor za čekanje)

- (1) Područje čekanja sastoji se od osnovnog područja čekanja i područja ulaska. Osnovno područje čekanja, na bilo kojoj utvrđenoj razini je zračni prostor potreban za obuhvatanje kruga čekanja, uzimajući u obzir brzine zrakoplova, utjecaj vjetra, greške proračuna vremena,

osobine fiksa itd. Područje ulaska je zračni prostor koji je potreban za izvođenje procedure ulaska.

- (2) Dopunski prostor za čekanje je područje koje se prostire 5 NM (*Nautical Miles*) od granice osnovnog prostora, a prilikom određivanja minimalnih razina čekanja uzete su u obzir visina i priroda prepreka za nadvisivanje.

Članak 122.

(Minimalni razina u postupku čekanja)

- (1) Minimalni razina u postupku čekanja osigurava nadvisivanje prepreka od najmanje:
- 300 m (984 ft) u osnovnom prostoru čekanja,
 - iznad prepreka u tampon zoni jednu od vrijednosti navedenih u tabeli 5.:

Tabela 5.

Udaljenost izvan granice kruga čekanja	Minimalno nadvisivanje prepreka iznad ravničarskog terena	
	m	ft
0 do 1,9 km (0 do 1,0 NM)	300	984
1,9 do 3,7 km (1,0 do 2,0 NM)	150	492
3,7 do 5,6 km (2,0 do 3,0 NM)	120	394
5,6 do 7,4 km (3,0 do 4,0 NM)	90	295
7,4 do 9,3 km (4,0 do 5,0 NM)	60	197
Kategorija H		
0 do 3,7 km (0 do 2,0 NM)	Linearno 300 do 0	Linearno 984 do 0

- (2) Iznad visokog terena ili u planinskim oblastima osigurano je nadvisivanje prepreka do 600 m (1969 ft) da bi se izbjegli efekti turbulencije i drugih meteoroloških pojava na osobine visinomjera.

DIO DESETI - IZVANREDNI DOGAĐAJI U LETU

GLAVA I – NEPREDVIĐENI DOGAĐAJI

Članak 123.

(Dezorijentirani ili neidentificirani zrakoplov)

- (1) Kada nadležna kontrola letenja utvrdi da se radi o neidentificiranom ili dezorijentiranom zrakoplovu dužna je poduzeti sljedeće akcije:
- pokušati uspostaviti radiotelefoniku komunikaciju,
 - upotrijebiti sva moguća sredstva i procedure radi utvrđivanja pozicije zrakoplova,
 - obavijestiti ostale jedinice kontrole letenja o situaciji u kojoj se zrakoplov nalazi,
 - zatražiti pomoć od drugih jedinica kontrole letenja ili zrakoplova u letu u uspostavi radiotelefone komunikacije i određivanju pozicije predmetnog zrakoplova.
- (2) Nakon određivanja pozicije zrakoplova, kontrola letenja mora obavijestiti pilota zrakoplova i, ukoliko je potrebno, susjedne jedinice kontrole letenja o njegovoj poziciji i uputama za nastavak leta.
- (3) Ukoliko nadležna kontrola letenja posumnja ili utvrdi da je neidentificirani zrakoplov predmet nezakonitog ometanja mora postupiti sukladno procedurama navedenim u članku 135. stavak 3. ove Naredbe.

Članak 124.

(Izbacivanje goriva)

- (1) Zrakoplov u nevolji može doći u situaciju da mora izbaciti određenu količinu goriva kako bi dostigao maksimalnu dozvoljenu težinu na slijetanju, te izvršio sigurno slijetanje.
- (2) Kada zrakoplov za vrijeme leta u kontroliranom zračnom prostoru mora izbaciti određenu količinu goriva o tome mora obavijestiti nadležnu kontrolu letenja i pridržavati se dobijenih uputa.

GLAVA II – OTKAZ RADIOVEZE

Članak 125.

(Postupci u slučaju otkaza radioveze zrak-zemlja)

Ukoliko pilot zrakoplova ne uspije ostvariti radiovezu sa nadležnom kontrolom letenja na određenoj frekvenciji, mora pokušati uspostaviti radiovezu na prethodno korištenoj frekvenciji ili na drugim frekvencijama utvrđenim za tu rutu leta. Ukoliko su ti pokušaji bezuspješni, pilot zrakoplova mora pokušati ostvariti radiovezu sa drugim radiopostajama ili sa drugim zrakoplovima. Ukoliko svi pokušaji da se ostvari radioveza budu neuspješni, pilot zrakoplova je dužan emitirati poruku "emitiram naslijepo" dva puta.

Članak 126.

(Postupci u slučaju otkaza radioveze zemlja-zrak)

Ukoliko nije ostvarena radioveza sa zrakoplovom na frekvenciji na kojoj se pretpostavlja da je zrakoplov na slušanju, nadležna kontrola letenja mora:

- zatražiti od drugih zrakoplovnih radiopostaja pomoć u ostvarivanju radioveze i prijenosu poruka,
- zatražiti od drugih zrakoplova da pokušaju da ostvare radiovezu sa predmetnim zrakoplovom.

Članak 127.

(Postavljanje SSR transpondera)

Ukoliko nije moguće ostvariti radiovezu sa zrakoplovom, a zrakoplov se nalazi u zračnom prostoru u kome je obavezno održavanje radioveze, pilot zrakoplova je dužan postaviti SSR transponder kao što je navedeno u članku 104. Naredbe.

Članak 128.

(Postupci u slučaju otkaza radioveze u VMC uvjetima)

- (1) U slučaju otkaza radioveze u VMC uvjetima pilot zrakoplova mora:
- nastaviti let u VMC uvjetima,
 - sletjeti na najbliži prikladan aerodrom, i
 - javiti završetak leta nadležnoj kontroli letenja.
- (2) Ukoliko je do prekida radioveze došlo nakon ulaska u kontrolirani zračni prostor, pilot zrakoplova mora nastaviti let prema posljednjem odobrenju kontrole letenja, a ukoliko to nije moguće, napustiti kontrolirani prostor najkraćim putem uz pridržavanje minimuma za VFR letove.

Članak 129.

(Postupci u slučaju otkaza radioveze u IMC uvjetima)

Ukoliko se let obavlja u IMC uvjetima, a ne postoji vjerojatnoća da se ostatak leta može obaviti u VMC uvjetima pilot zrakoplova mora:

- u zračnom prostoru gdje se ne pruža usluga radarske kontrole letenja, održavati posljednju dodijeljenu brzinu i visinu ili minimalnu visinu ako je ona veća, u trajanju od 20 minuta od trenutka kada nije uspostavljena radioveza iznad obvezne točke javljanja, te nakon toga podesiti brzinu i visinu prema planu letenja,
- u zračnom prostoru gdje se pruža usluga radarske kontrole letenja, održavati posljednju dodijeljenu brzinu i visinu ili minimalnu visinu ako je ona veća, u trajanju od 7 minuta od trenutka:
 - kada je posljednja dodijeljena razina leta ili minimalna visina dostignuta,
 - kada je transponder podesen na kod 7600,
 - kada pilot zrakoplova nije javio obveznu točku javljanja, ovisno šta je kasnije, i nakon toga podesiti razinu i brzinu prema planu leta,
- kada je radarski vektoriran ili upućen od strane kontrole letenja na nastavak letenja koristeći

- prostornu navigaciju bez ograničenja, priključiti na rutu navedenu u planu leta, ne kasnije od prve sljedeće značajne točke, uzimajući u obzir minimalnu visinu,
- d) nastaviti let prema planu leta rutom ka navigacijskom sredstvu ili točki koja pripada aerodromu slijetanja, čekati iznad tog sredstva ili točke do početka snižavanja,
 - e) početi snižavanje sa navigacijskog sredstva ili točke, navedene u točki d), u posljednje primljeno i potvrđeno očekivano vrijeme za prilaženje, ili ukoliko očekivano vrijeme za prilaženje nije primljeno i potvrđeno, snižavanje započeti u predviđeno vrijeme dolaska navedeno u planu leta,
 - f) započeti proceduru instrumentalnog prilaženja (STAR) određenu za to navigacijsko sredstvo ili točku, i
 - g) sletjeti, ukoliko je moguće, u roku od 30 minuta nakon predviđenog vremena dolaska navedenog u točki e) ili zadnjeg potvrđenog očekivanog vremena prilaženja, ovisno o tome koje je kasnije.

GLAVA III – POSTUPCI U SLUČAJU NUŽDE

Članak 130.

(Opća načela)

Zrakoplovu za koji se utvrdi da se nalazi u stanju nužde ili da se prema njemu vrši nezakonito ometanje, službe kontrole letenja moraju posvetiti posebnu pažnju, pružiti svu neophodnu pomoć i dati prioritet u odnosu na ostale zrakoplove.

Članak 131.

(Prisilno slijetanje)

- (1) Pilot zrakoplova je dužan primijeniti proceduru za prinudno slijetanje kada ne postoje uvjeti za daljnji siguran nastavak leta, a naročito kada:
 - a) rad motora u potpunosti prestane,
 - b) požar na zrakoplovu nije mogao biti ugašen,
 - c) kvar ili oštećenje vitalnih dijelova zrakoplova ne omogućuju siguran nastavak leta.
- (2) Prinudno slijetanje se obavlja ovisno o trenutnim okolnostima, na najprikladniji aerodrom ili letilište, ili na teren prikladan za prinudno slijetanje.
- (3) Zapovjednik zrakoplova koji je prinudno sletio dužan je izvijestiti nadležnu kontrolu letenja o mjestu i okolnostima prinudnog slijetanja.
- (4) Posada zrakoplova i druga lica koja se nalaze u zrakoplovu moraju postupati prema naredbama zapovjednika zrakoplova. Posada zrakoplova koji je prinudno sletio mora poduzeti sve potrebne mjere u cilju spašavanja života i zdravlja lica u zrakoplovu i stvari u njemu, kao i da osigura očuvanje tragova prisilnog slijetanja na zrakoplovu i na zemlji.

Članak 132.

(Letenje u nepovoljnim meteorološkim uvjetima)

- (1) Kada se zbog naglog pogoršanja meteoroloških uvjeta zrakoplov nađe u zračnom prostoru nepovoljnog za letenje, zapovjednik zrakoplova je dužan izvesti zrakoplov iz takvog okruženja. Ukoliko to nije moguće izvesti, zapovjednik zrakoplova je dužan vratiti zrakoplov na aerodrom uzlijetanja ili neki drugi aerodrom prikladan za sigurno slijetanje.
- (2) Letenjem u zračnom prostoru nepovoljnog za letenje, u smislu stavka 1. ovoga članka smatra se:
 - a) ulazak zrakoplova u zračni prostor u kome prevladavaju IMC uvjeti, a zrakoplov nije opremljen ili posada nije osposobljena za takvo letenje,

- b) nailazak na zračni prostor sa olujnim aktivnostima kumulonimbusnih oblaka,
- c) letenje zrakoplova u zračnom prostoru u kome dolazi do zaledivanja spoljnih površina zrakoplova koje se ne može spriječiti ili otkloniti.

Članak 133.

(Gubitak orijentacije)

Ako za vrijeme leta pilot zrakoplova ne može utvrditi poziciju zrakoplova u odnosu na zemlju (gubitak orijentacije), mora tražiti pomoć od nadležne kontrole letenja i utvrditi količinu goriva kojom raspolaže. Ukoliko i pored pomoći kontrole letenja i provjera navigacijskih elemenata pomoću instrumenata pilot zrakoplova nije u stanju odrediti poziciju, mora odrediti pravilo (VFR ili IFR) i trajanje leta, te nastojati uspostaviti orijentaciju pomoću karakterističnih orijentira na zemlji ili letenjem ka nekom radionavigacijskom sredstvu.

Članak 134.

(Prijetnja eksplozivom)

- (1) Ako pilot zrakoplova primi obavještenje da se zrakoplov nalazi u opasnosti usljed prijetnje bombom ili nekim drugim eksplozivnim sredstvom koje je unešeno ili postavljeno na zrakoplov mora postaviti SSR transponder na mod A kod 7700.
- (2) Jedinica kontrole letenja koja je primila obavještenje da je zrakoplov u opasnosti zbog prijetnje bombom ili drugim eksplozivnim sredstvom mora:
 - a) ukoliko je u izravnom kontaktu sa zrakoplovom, bez odlaganja, predočiti posadi zrakoplova opasnost koja prijete zrakoplovu,
 - b) ukoliko nije u izravnom kontaktu sa zrakoplovom, posadu zrakoplova obavijestiti o opasnosti na najbrži mogući način putem drugih jedinica kontrole letenja ili radiokomunikacijskih kanala.
- (3) Jedinica kontrole letenja koja održava radiokomunikaciju sa zrakoplovom koji je pod prijetnjom bombom ili eksplozivom mora razjasniti namjere posade zrakoplova o nastavku leta i prenijeti ih drugim jedinicama kontrole letenja i ostalim službama zainteresiranim za predmetni zrakoplov.
- (4) Zrakoplovu koji je predmet prijetnje bombom ili eksplozivom sve službe kontrole letenja su dužne posvetiti posebnu pažnju, pri tome vodeći računa o sigurnosti drugih zrakoplova i osoba.
- (5) Zrakoplovu u letu, na zahtjev zapovjednika zrakoplova za promjenu aerodroma slijetanja, nadležna kontrola letenja će bez odlaganja izdati novo odobrenje. Novo odobrenje će nadležna kontrola letenja izdati pilotu zrakoplova i na zahtjev za promjenu visine zbog izjednačavanja tlaka u kabini.
- (6) Zrakoplov na zemlji treba da, ukoliko je to moguće, bude upućen na takvo mjesto gdje neće dovesti u opasnost druge zrakoplove i uređaje na aerodromu, ili ukoliko se takav zrakoplov nalazi na uzletno-sletnoj stazi, u najkraćem roku napusti stazu. Letačka posada zrakoplova treba u najkraćem mogućem roku da iskrca putnike i članove kabinske posade.
- (7) Jedinice kontrole letenja ne smiju davati savjete članovima posade u pogledu poduzimanja aktivnosti koje se odnose na bombu ili eksplozivnu napravu.

Članak 135.

(Otmica zrakoplova)

- (1) Pilot zrakoplova koji je predmet nezakonitog ometanja (otmica zrakoplova), ukoliko mu situacija dozvoljava, mora pokušati obavijestiti nadležnu kontrolu letenja o

- nastaloj situaciji i postaviti SSR transponder na mod A kod 7500.
- (2) Kada pilot zrakoplova mora odstupiti od posljednjeg odobrenja kontrole letenja, a da pri tome nije u mogućnosti postupiti prema odredbama stavka 1. ovog članka treba pokušati emitirati upozorenje na frekvenciji za slučaj nužde ili drugim frekvencijama, odnosno na drugi način pokušati upozoriti na otmicu zrakoplova, osim ako situacija u zrakoplovu ne uvjetuje drugačije postupanje.
- (3) Nadležna kontrola letenja mora provjeriti putem radiokomunikacije da li je uključivanje SSR transpondera sukladno odredbama iz stavka 1. ovoga članka bilo namjerno ili slučajno, te pružiti zrakoplovu svu neophodnu pomoć.

Članak 136.

(Krivične odredbe)

Nepriдрžavanje odredbi ove Naredbe podliježe krivičnim odredbama Zakona o zrakoplovstvu BiH.

Član 137.

(Prilozi)

- (1) Prilozi 1 do 8 uz ovu Naredbu čine njen sastavni dio.

- (2) Priloge iz stava (1) ovog člana čine:
- a) Prilog 1 – Jedinice mjere koje se koriste u zrakoplovnoj navigaciji u BiH,
 - b) Prilog 2 – VFR Meteorološki minimum
 - c) Prilog 3 – Signali i znakovi
 - d) Prilog 4 – Svjeta na zrakoplovu
 - e) Prilog 5 – Magnetski kurs leta
 - f) Prilog 6 – ICAO klasifikacija zrakoplovnih prostora
 - g) Prilog 7 – Flight plain
 - h) Prilog 8 – Razdvajanje zrakoplova na osnovu vrtložne turbulencije

DIO JEDANAESTI – PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 138.

(Stupanje na snagu)

Ova Naredba stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH".

Broj 01-02-2-2248/13

20. lipnja 2013. godine

Sarajevo

Ministar

Damir Hadžić, v. r.

PRILOG 1.

JEDINICE MJERE KOJE SE KORISTE U ZRAKOPLOVNOJ NAVIGACIJI U BiH

Br No.	Veličina Quantity	Osnovna jedinica (oznaka) Primary unit (symbol)	Nestandardna jedinica(oznaka) Non-Si alternative unit (symbol)
1	Apsolutna visina Altitude	m	ft
2	Atmosferski tlak Atmospheric pressure	hPa	
3	Brzina kroz vazduh Airspeed	km/h	kt
4	Brzina u odnosu na zemlju Ground speed	km/h	kt
5	Brzina vjetra Wind speed	m/s	kt
6	Vertikalna brzina Vertical speed	m/s	ft/min
7	Vidljivost Visibility	km	
8	Vidljivost uzduž uzletno-sletne staze Runway visual range	m	
9	Vrijeme Time	s min h d week month year	
10	Vrijeme koje zrakoplov može da provede u letu bez dopunjavanja gorivom Endurance	h and min	
11	Geografska dužina Longitude	° ' "	
12	Geografska širina Latitude	° ' "	
13	Dužina Length	m	
14	Dužina uzletno-sletne staze Runway length	m	
15	Kapacitet rezervoara (zrakoplov) Tank capacities (aircraft)	L	
16	Nadmorska visina Elevation	m	ft
17	Razina buke Noise level	dB	
18	Pravac vjetra (osim za uzlijetanje i slijetanje biće izražen u pravim	°	

	stupnjevima, a za slijetanje i uzlijetanje izražava se u magnetnim stupnjevima) Wind direction (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)		
19	Rastojanje (veće) Distance (long)	km	NM
20	Rastojanje (kraće) Distance short	m	
21	Relativna visina Height	m	ft
22	Talasna dužina Frequency	Hz	
23	Temperatura Temperature	°C	
24	Kut (kada je potrebno koristiće se deseti dijelovi stupnja) Plane angle (when required, decimal subdivisions of the degree shall be used	°	

PRILOG 2.

VFR METEOROLOŠKI MINIMUMI

VFR letovi se mogu obavljati ukoliko su meteo vrijednosti iste ili veće od navedenih u tabeli:

Zračni prostor klase C, D i E

Visina	Vidljivost u letu	Udaljenost od oblaka
10 000 ft (3050 m)	8 km	1500 m bočno i
Ispod 10 000 ft (3050 m)	5 km	300 m (1000 ft) po visini

Зрачни простор класе G

Visina	Vidljivost u letu	Udaljenost od oblaka
10 000 ft (3050 m)	8 km	1500 m bočno i 300 m (1000 ft) po visini
Ispod 10 000 ft (3050 m)	5 km	
Na ili ispod 3000 ft nadmorske visine ili 1000 ft iznad tla ovisno šta je više	1,5 km za zrakoplove 800 m za helikoptere, zračne brodove i slobodne balone pri brzinama koje omogućavaju pravodobno uočavanje prepreka i drugih zrakoplova/letilica	Izvan oblaka uz stalni vizualni kontakt sa zemljom

PRILOG 3.

SIGNALI I ZNAKOVI

Članak 1.

(Svjetlosni signali)

- (1) Signali navedeni u tabeli imaju značenje samo u slučajevima kako je naznačeno i ne mogu se koristiti u druge svrhe.

Svjetlo	Od strane aerodromske kontrole ka:		
	Zrakoplovu u letu	Zrakoplovu na zemlji	
Usmjereno prema zrakoplovu	Stalno zeleno	Odobreno slijetanje	Odobreno uzlijetanje
	Stalno crveno	Dajte prednost drugom zrakoplovu i nastavite kruženje	Stop
	Trepereće zeleno	Produžite i vratite se ponovo na slijetanje (odobrenje za slijetanje i voženje biće naknadno proslijeđeno)	Odobreno voženje
	Trepereće crveno	Slijetanje zabranjeno, aerodrom nije siguran	Napustite površine za slijetanje u uporabi
	Trepereće bijelo	Sletite na aerodrom i vozite na platformu	Vratite se na polaznu točku na aerodromu
	Crvena raketa	Bez obzira na prethodne instrukcije, za sada ne sliječite	

- (2) Pilot zrakoplova u letu koji uoči signale iz stavka 1. ovoga članka mora potvrditi njihov prijem na sljedeći način:
- a) danju, mahanjem krila osim u fazi završnog prilaženja,
 - b) noću, dva puta uključivanjem i isključivanjem svjetala za slijetanje.
- (3) Pilot zrakoplova na zemlji koji uoči signale iz stavka 1. ovoga članka mora potvrditi njihov prijem na sljedeći način:
- a) danju, mahanjem krilaca ili kormila,
 - b) noću, dva puta uključivanjem svjetala za slijetanje, a ukoliko zrakoplov nije opremljen svjetlima za slijetanje naizmjeničnim uključivanjem i isključivanjem navigacijskih svjetala.

Članak 2.

(Znakovi na zemlji)

- (1) Zabrana slijetanja:

Horizontalni crveni kvadrat sa žutim dijagonalama položen na signalnoj površini označava zabranu slijetanja na duže vrijeme.



- (2) Potreban poseban oprez za vrijeme prilaženja ili slijetanja:

Horizontalni crveni kvadrat sa jednom žutom dijagonalom položen na signalnoj površini označava loše stanje manevarskih površina ili se zbog nekog drugog razloga mora obratiti posebna pažnja prilikom prilaženja ili slijetanja.



- (3) Uporaba uzletno-sletnih staza i staza za voženje:

- a) Horizontalni bijeli znak u obliku utega za vježbanje položen na signalnoj površini označava da zrakoplov za operacije slijetanja, uzlijetanja i voženja može koristiti isključivo uzletno-sletne staze i staze za voženje.



- b) Horizontalni bijeli znak u obliku utega za vježbanje sa crnom trakom u kružnim djelovima znaka okomitom na dužinu, položen na signalnoj površini označava da zrakoplov za operacije slijetanja i uzlijetanja može koristiti isključivo uzletno-sletne staze, ali da se druga kretanja ne ograničavaju na uzletno-sletne staze i staze za voženje.



- (4) Zatvorena uzletno-sletna staza ili staza za voženje:

Horizontalni znak kontrastne boje u odnosu na podlogu, žuti ili bijeli, položen na uzletno-sletnim stazama i stazama za voženje, ili nekim dijelovima tih površina označava da te površine nisu za uporabu.

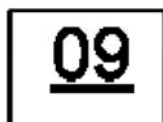


- (5) Uputa za slijetanje ili uzlijetanje:

- a) Horizontalni znak bijele ili narandžaste boje u obliku slova T a noću osvijetljen ili ovičen bijelim svjetlima označava pravac za slijetanje i uzlijetanje koji je paralelan sa dužim krakom slova T.



- b) Dvocifreni broj položen okomito na ili u blizini aerodromskog kontrolnog tornja označava pravac slijetanja i uzlijetanja izražen u deseticama stupnjeva zaokruženim na najbližu deseticu magnetnog kompasa.



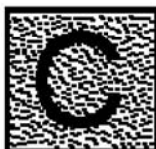
(7) Promjena smjera udesno:

Znak u obliku strelice, bijele ili narandžaste boje, istaknut u signalnoj zoni ili položen horizontalno na kraju uzletno-sletne staze ili zaštitnog pojasa označava da se nakon slijetanja ili uzlijetanja vrši promjena smjera kretanja samo u desnu stranu.



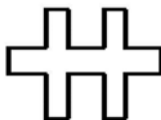
(8) Prijavni ured operativnih službi kontrole letenja:

Slovo C crne boje istaknuto vertikalno na žutoj podlozi označava gdje se nalazi prijavni ured operativnih službi kontrole letenja (ARO).



(9) Letenje jedrilica u tijeku:

Znak u obliku dvostrukog bijelog krsta istaknut na signalnoj površini označava da je na aerodromu letenje jedrilica u tijeku.



Članak 3.

(Znakovi parkera)

- (1) Parker je odgovoran za pružanje standardnih znakova zrakoplovu precizno i nedvosmisleno kao što je opisano u ovom Prilogu.
- (2) Parker zrakoplova mora biti obučen i odobren od strane aerodromskog operatora za obavljanje poslova navedenih u ovom Prilogu .

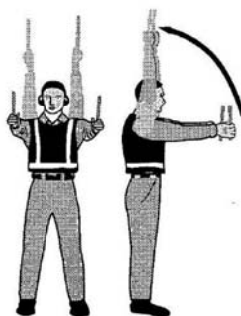
- (3) Parker na aerodromu mora biti adekvatno obučен како би био лако уочљив и препознатљив од стране посаде зракоплова и давати сигнале сигналним палицама, свјетлећим лампама у облику штапа, джепним лампама или само рукама.
- (4) Parker који даје знакове мора бити окренут лицем према зракоплову. За вријеме упућивања знакова зракоплову parker се налази испред лјевог крила зракоплова у видокругу пилота, а за вријеме упућивања сигнала хеликоптерима parker се налази на мјесту гдје га пилот хеликоптера најбоље види.
- (5) Мотори зракоплова се означавају бројевима с десне у лјеву страну у односу на parkera.
- (6) Знакови из ставака 24.– 28. се примјенјују на хеликоптере.
- (7) Parker је дужан, прије употребе сигнала, увјерити се, да се у близини зракоплова не налазе објекти на које би зракоплов могао имати утјецая.
- (8) Поступајте по упутима parkera:

Десна рука испружена вертикално изнад главе parkera, а лјева у отклону ка и од тијела.



- (9) Пратите моје знакове:

Руке испружене вертикално изнад главе.



(10) Produžite do sljedećeg parkera ili pratite instrukcije aerodromske/zemaljske kontrole:

Obje ruke usmjerene nagore; pružati ruke u stranu i pokazivati u pravcu sljedećeg parkera ili staze za voženje.



(11) Pravo naprijed:

Ispružene ruke savijati u laktovima u visini grudi prema gore.



(12) Skrenite ulijevo (gledajući iz pilotske kabine):

Desna ruka ispružena pod kutom od 90° u odnosu na tijelo, a lijevom rukom se rade pokreti naviše i nazad. Brzina pokreta ukazuje na brzinu skretanja zrakoplova.



(13) Skrenite udesno (gledajući iz pilotske kabine):

Lijeva ruka ispružena pod kutom od 90° u odnosu na tijelo, a desnom rukom se rade pokreti naviše i nazad. Brzina pokreta ukazuje na brzinu skretanja zrakoplova.



(14) Zaustavite se:

a) Standardno: Ruke ispružene sa strane pod kutom od 90° u odnosu na tijelo polagano dižući iznad glave dok se ne ukrste.



b) Hitno: Naglo podizanje ruku sa ukrštanjem iznad glave.



(15) Коџите:

- a) Podesite kočnice: Podignita ruka u visini ramena otvorene šake. Nakon ostvarenog kontakta očima sa posadom zrakoplova stisnuti šaku u pesnicu. Ostati u istom položaju dok posada zrakoplova palcem šake okrenutim prema gore ne potvrdi prijem signala.



- b) Otpustite kočnice: Podignita ruka u visini ramena sa šakom stisnutom u pesnicu. Nakon ostvarenog kontakta očima sa posadom zrakoplova otvoriti šaku. Ostati u istom položaju dok posada zrakoplova sa palcem šake okrenutim prema gore ne potvrdi prijem signala.



(16) Podmetači za kotače:

- a) Podmetači postavljeni: Ruke podignute uvis iznad glave u pokretu jedna prema drugoj simulirajući guranje sve dok se ne dodirnu. Posada zrakoplova mora potvrditi prijem signala.

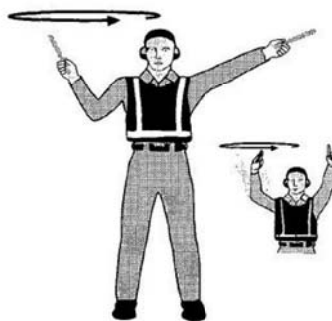


- b) Podmetači uklonjeni: Ruke podignute uvis iznad glave u pokretu jedna od druge simulirajući guranje. Ne uklanjati podmetače dok se ne dobije potvrda prijema signala od strane posade zrakoplova.



(17) Pokrenite motore:

Desna ruka podignuta u visini glave sa kružnom kretnjom. U isto vrijeme lijeva ruka podignuta iznad glave pokazujući na motor koji treba startovati.



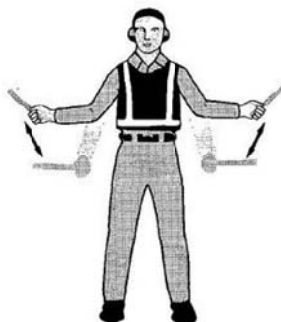
(18) Ugasite motore:

Ruka ispružena u visini ramena sa šakom okrenutom prema tijelu, pokretana od lijevog ramena ka desnom ramenu kretnjom kao da siječete preko vrata.



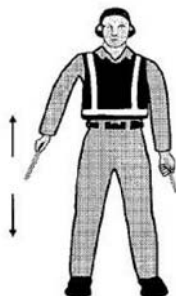
(19) Usporite:

Ispružene ruke u visini struka sa kretnjama od struka do koljena i nazad.



(20) Smanjite snagu motora na pokazanoj strani:

Ruke usmjerene ka zemlji sa kretnjama gore-dolje, desna ili lijeva ovisno na kojoj strani je motor na koga se odnose komande.



(21) Vozite unatrag:

Ruke ispred tijela u visini struka sa kružnim kretnjama prema naprijed. Za zaustavljanje kretanja unatrag koristiti signale pod 14a) ili 14b).



(22) Vozite unatrag:

a) Repom udesno: Lijeva ruka usmjerena ka zemlji, a desna u kretnjama vertikalno iznad glave ka horizontalnom položaju ispred tijela i obrnuto.



b) Репом улијево: Десна рука усмјерена ка земљи, а лијева у кретњима вертикално изнад главе ка хоризонталном положају испред тијела и обрнуто.



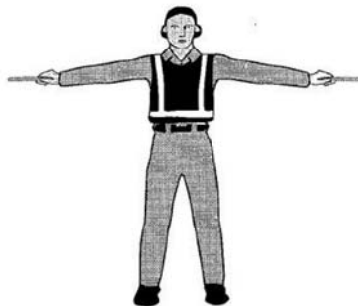
(23) Све је у реду/signal потврде:

Десна рука подигнута у висини главе са палцем уздигнутим према гора, а лијева испружена са стране.



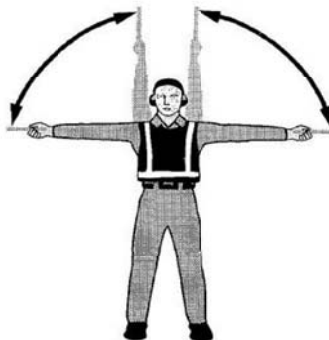
(24) Лебдите:

Обје руке испружене на страну под углом од 90° у односу на тијело.



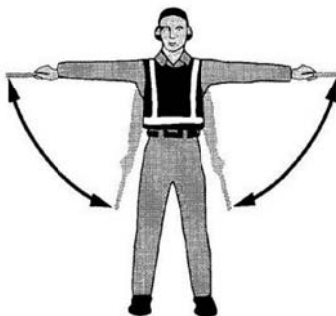
(25) Penjite:

Objе ruke ispružene na stranu pod kutom od 90° u odnosu na tijelo dlanova okrenutih prema gore. Brzina pokretanja ruku prema gore ukazuje na brzinu penjanja.



(26) Snižavajte:

Objе ruke ispružene na stranu pod kutom od 90° u odnosu na tijelo dlanova okrenutih prema dolje. Brzina pokretanja ruku prema dolje ukazuje na brzinu snižavanja.

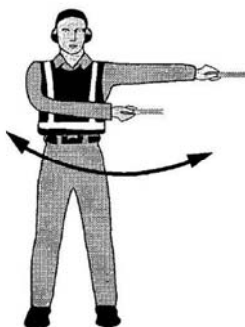


(27) Horizontalno letenje:

- a) Ulijevo (gledajući iz pilotske kabine): Desna ruka ispružena sa strane pod kutom od 90° u odnosu na tijelo, a drugu ruku pomjerati u istom pravcu.

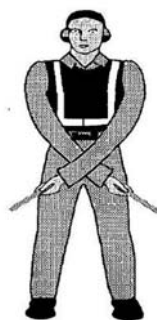


- b) Udesno (gledajući iz pilotske kabine): Lijeva ruka ispružena sa strane pod kutom od 90° u odnosu na tijelo, a drugu ruku pomjerati u istom pravcu.



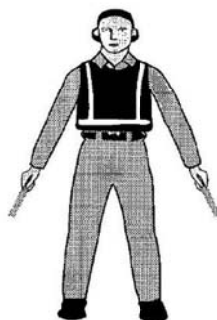
(28) Sletite:

Prekrižene ruke ispred tijela usmjerene prema zemlji.



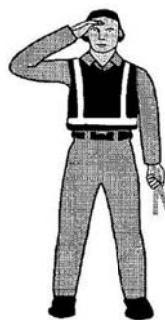
(29) Zadržite trenutnu poziciju:

Ruke ispružene ka zemlji pod kutom od 45° u odnosu na tijelo.



(30) Otpравljanje zrakoplova:

Standardni pozdrav desnom rukom u pravcu zrakoplova. Zadržati kontakt sa posadom pogledom sve dok zrakoplov ne započne voženje.



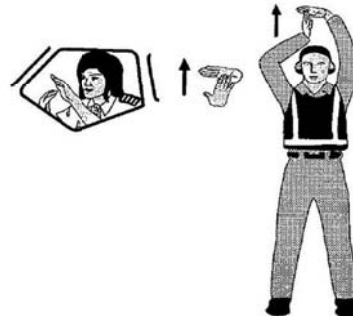
(31) Не дирajte komande (tehničko-servisni znak):

Desna ruka savijena u laktu ispružena u visini glave, a lijeva ispružena sa strane.



(32) Priključeno napajanje (tehničko-servisni znak):

Desna ruka ispružena iznad glave dodirujući vrhovima prstiju lijevu šaku u horizontalnom položaju formirajući tako slovo T. Noću, koristiti svjetleće palice također formirajući slovo T.



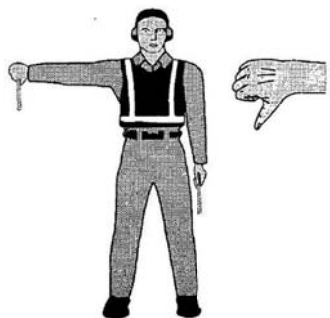
(33) Napajanje isključeno (tehničko-servisni znak):

Desna ruka ispružena iznad glave dodirujući vrhovima prstiju lijevu šaku u horizontalnom položaju formirajući tako slovo T; zatim odvajati desnu šaku od lijeve ka dolje. **Ne isključivati** napajanje bez odobrenja posade zrakoplova. Noću, koristiti svjetleće palice također formirajući slovo T.



(34) Negativno (tehničko-servisni znak):

Desna ruka ispružena sa strane pod kutom od 90° u odnosu na tijelo sa palcem usmjerenim ka dolje. Lijeva ruka ispružena sa strane.



(35) Komunikacija uspostavljena putem interfona (tehničko-servisni znak):

Obje ruke ispružene sa strane sa šakama koje poklapaju uši.



(36) Otvorite/zatvorite stepenice:

Lijeva ruka ispružena sa strane pod kutom 45° u odnosu na tijelo, a desna ispred tijela u pokretu prema lijevom ramenu.

Ovaj znak se koristi za zrakoplove opremljene stepenicama sa strane.



Članak 4.

(Znakovi pilota zrakoplova)

- (1) Znakovi pilota zrakoplova su kreirani tako da se daju rukama iz pilotske kabine kako bi bili vidljivi parkeru zrakoplova. Ukoliko je potrebno, noću prilikom davanja znakova mogu se koristiti svijetleće palice kako bi bile jasno uočljive parkeru.
- (2) Motori zrakoplova se broјčano označavaju sa desna ulijevo u odnosu na parkera.
- (3) Ovisno o tome da li je šaka stisnuta u pesnicu ili je dlan raširen znakovi imaju sljedeće značenje:
 - a) Kočnice aktivirane: podignuta ruka horizontalno ispred lica sa šakom ispruženih prstiju stišćući u pesnicu,
 - b) Kočnice otpuštene: Podignuta ruka horizontalno ispred lica stisnuta u pesnicu koja se otvara.
- (4) Podmetači:
 - a) Postavite podmetače: Ruke ispružene na stranu sa dlanovima okrenutim prema parkeru prekriže se ispred lica,
 - b) Uklonite podmetače: Ruke prekrižene ispred lica sa dlanovima okrenutim prema parkeru ispruže se u stranu.
- (5) Pokretanje motora: Broj prstiju jedne ruke ukazuje na broj motora koji se želi pokrenuti.
- (6) Tehničko-servisni znaci:

- a) Znaci rukama se koriste samo kada govorna komunikacija nije moguća za određene tehničko-servisne govorne signale,
- b) Parker treba biti siguran da je posada zrakoplova primila i razumjela dati signal.

Članak 5.

(Standardni znakovi hitnosti)

(1) Znakovi davani rukama su utvrđeni radi osiguranja minimalne neophodne hitne komunikacije između zapovjednika zrakoplovnog protupožarnog i spasilačkog tima (ARFF- *Aircraft Rescue and Firefighting*) sa posadom zrakoplova ili kabinskom posadom zrakoplova u nevolji. Znakove hitnosti trebalo bi upućivati sa lijeve strane zrakoplova gledajući iz pilotske kabine. U cilju ostvarenja što bolje komunikacije između kabinske posade i zapovjednika ARFF tima znakovi hitnosti mogu biti upućivani i sa drugih pozicija u odnosu na zrakoplov. Znakovi hitnosti su navedeni kako slijedi:

- a) Preporučena evakuacija: Evakuacija se preporučuje na temelju procjene situacije od strane vođe ARFF tima,

Ruka ispružena ispred tijela savijena u laktu i usmjerena prema gore u visini očiju. Izvršavati pokrete rukom prema tijelu i nazad.



- b) Preporučeni prekid evakuacije: Preporučuje se prekid evakuacije u tijeku. Zaustaviti kretanje zrakoplova ili neke druge aktivnosti koje su u tijeku.

Ruke u položaju ispred glave prekrížene u zglobovima.
U tijeku noći isti položaj ruku sa svijetlećim palicama.



c) Stanje hitnosti: Nema spoljnih dokaza opasnosti ili „sve je u redu“.

Ruke ispružene na stranu pod kutom od 45° u odnosu na tijelo. Kretnje rukama ispod pojasa prema naprijed sve dok se ne ukriže u zglobovima, a zatim vraćene u prvobitni položaj.

U tijeku noći iste kretnje sa svjetlećim palicama u rukama.



d) Požar: Desna ruka u kretnjama od ramena ka koljenu u obliku osmice, a lijeva pokazuje u pravcu požara.

U tijeku noći iste kretnje sa svjetlećim palicama u rukama.



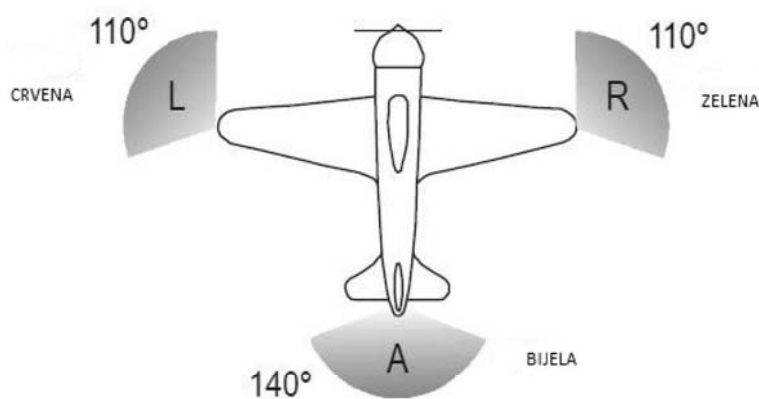
PRILOG 4

SVJETLA NA ZRAKOPLOVU

Članak 1.

(Osnovna svjetla na avionu)

- (1) Na lijevom krilu aviona – stalno crveno svjetlo koje isijava iznad i ispod horizontalne ravnine pod kutom od 110° mjereno od prednjeg pravca ulijevo (svjetlo za plovidbu i uočavanje zrakoplova). Slika 1.
- (2) Na desnom krilu aviona – stalno zeleno svjetlo koje isijava iznad i ispod horizontalne ravnine pod kutom od 110° mjereno od prednjeg pravca udesno (svjetlo za plovidbu). Slika 1.
- (3) Na repu aviona – stalno bijelo svjetlo koje isijava podjednako i ulijevo i udesno, unazad, iznad i ispod horizontalne ravnine pod kutom od 140° (svjetlo za uočavanje zrakoplova). Slika 1.



Slika 1.

Članak 2.

(Svjetla protiv sudara)

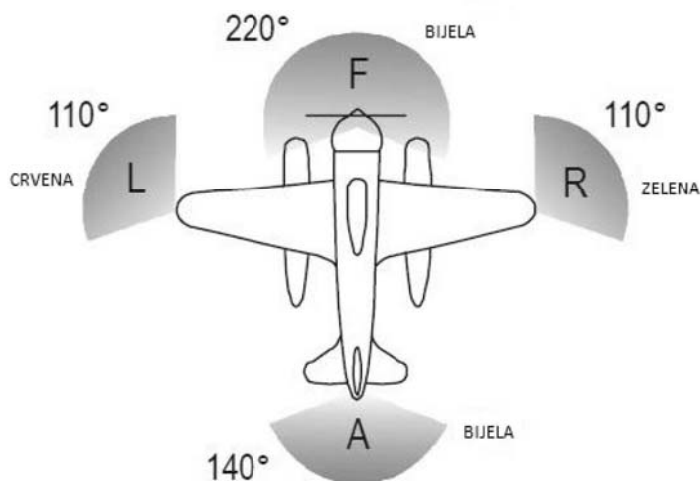
- (1) Avioni, helikopteri i zračni brodovi moraju biti opremljeni s jednim ili više svjetala protiv sudara. Ova svjetla moraju biti vidljiva iz pravaca koji su 30° iznad ili ispod horizontalne ravnine aviona. Svjetla protiv sudara moraju biti upaljena za vrijeme izvršenja svakog leta, bez obzira da li se let izvršava danju ili noću.

- (2) Motorne jedrilice, jedrilice i slobodni baloni moraju biti opremljeni s jednim ili više svjetala protiv sudara navedenih u ovome članku.

Članak 3.

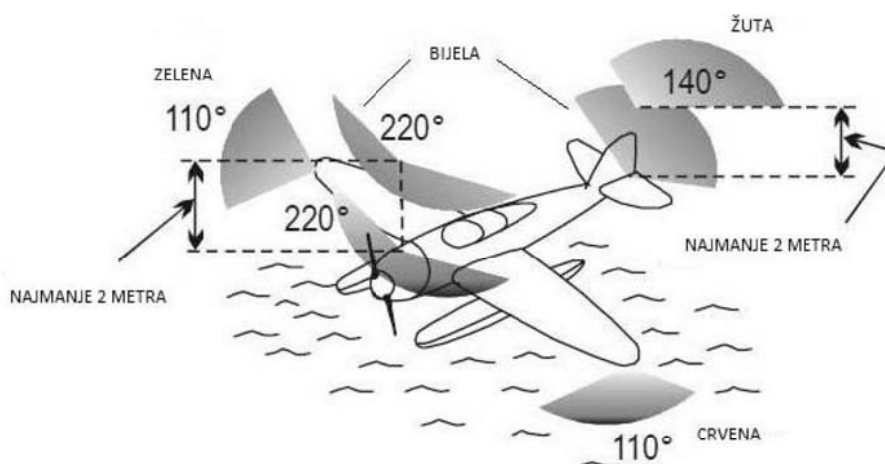
(Svjetla na hidroavionima)

- (1) Avion koji pluta na vodi (slika 2.) mora upotrebljavati stalna svjetla propisana odredbama članka 1. ovog Priloga koja su vidljiva sa udaljenosti ne manje od 2 NM. Na sredini prednjeg dijela trupa zrakoplova mora biti smješteno stalno bijelo svjetlo koje svijetli nesmetano pod kutom od 220° , po 110° na svaku stranu, te do 20° unatrag. Svjetlo mora biti uočljivo sa udaljenosti ne manje od 5 NM kada je riječ o zrakoplovu čija je dužina 20 m ili više, a za zrakoplove čija dužina ne prelazi 20 m svjetlo mora biti uočljivo sa udaljenosti ne manje od 3 NM.



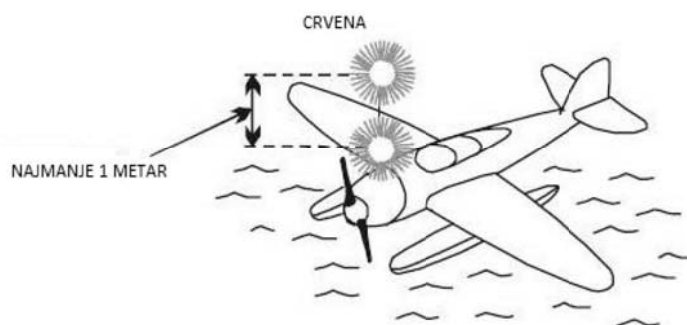
Slika 2.

- (2) Hidroavion koji na vodi vuče jedan ili više aviona ili plovila mora upotrebljavati stalna svjetla propisana člankom 1. ovog Priloga, te dodatno bijelo svjetlo, opisano u članku 3 (1). Dodatno bijelo svjetlo mora biti postavljeno na odstojanju od najmanje 2 m (6 ft), okomito iznad ili ispod prednjeg svjetla (slika 3.). Takav zrakoplov mora biti osvijetljen i dodatnim žutim svjetlom na repu koje isijava u rasponu od 140° i koje je postavljeno iznad bijelog repnog svjetla na visini ne manjoj od 2 m.



Slika 3.

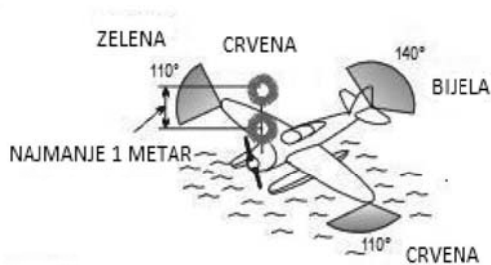
- (3) Hidroavion koga na vodi vuče drugi hidroavion mora upotrebljavati stalna svjetla propisana odredbama članka 1. ovoga Priloga.
- (4) Hidroavion koji je nesposoban za manevriranje i ne kreće se, mora istaći na najvidljivijem mjestu dva stalna crvena svjetla, na međusobnom odstojanju od najmanje 1 m (3 ft) na istoj vertikali, s tim da su svjetla vidljiva sa udaljenosti ne manje od 2 NM (slika 4.)



Slika 4.

- (5) Ukoliko hidroavion nesposoban za manevriranje pluta, mora biti osvijetljen svjetlima opisanim u članku 1. Priloga i osvijetljen dodatnim svjetlima prikazanim na slici 5.

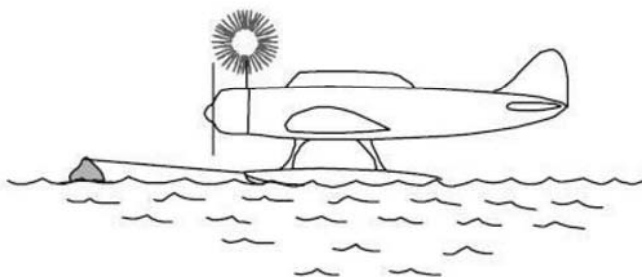
ovoga Priloga. Stalna crvena svjetla ne mogu se upotrijebiti kao signali u slučaju nužde.



Slika 5.

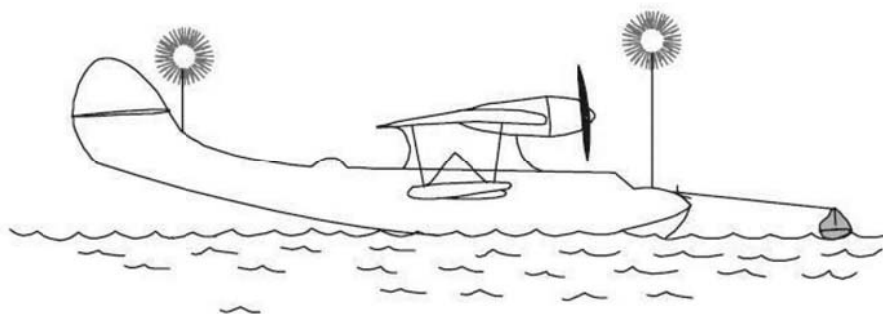
(6) Hidroavion koji je usidren mora upotrebljavati sljedeća svjetla:

- a) Hidroavion dužine manje od 50 m (150 ft), stalno bijelo sidreno svjetlo, na najvidljivijem mjestu, vidljivo sa udaljenosti ne manje od 2 NM (slika 6);



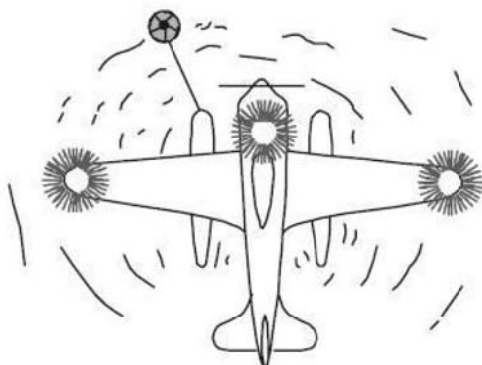
Slika 6.

- b) Hidroavion dužine 50 m i više (150 ft), po jedno stalno bijelo sidreno svjetlo na najvidljivijem mjestu s prednje i stražnje strane aviona, vidljiva sa udaljenosti ne manje od 3 NM (slika 7.);

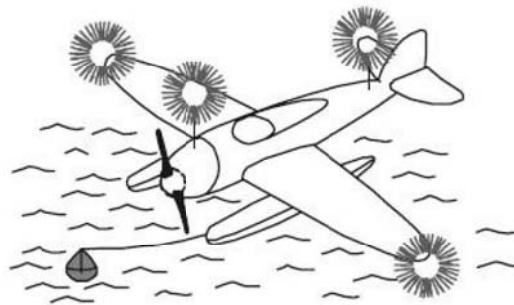


Slika 7.

- c) Hidroavion s rasponom krila većim od 50 m (150 ft), istaknut će sa svake strane krila po jedno stalno bijelo svjetlo, kako bi se označio najveći raspon krila. Ta svjetla moraju biti uočljiva sa svih strana sa udaljenosti ne manje od 1 NM (slike 8. i 9.);



DUŽINA ZRAKOPLOVA MANJA OD 50 M A RASPON KRILA 50 M I VEĆI



DUŽINA ZRAKOPLOVA 50 M I VIŠE A RASPON KRILA 50 M I VIŠE

Slika 8.

- (7) Na nasukanom hidroavionu, pored svjetala propisanih za privezane hidroavione, moraju biti istaknuta dva stalna crvena svjetla, na najuočljivijem mjestu, na istoj vertikali i na međusobnom odstojanju od najmanje 1 m (3 ft), vidljiva sa svih strana.

Članak 4.

(Svjetla za slobodne balone s posadom)

Slobodni baloni s posadom moraju biti opremljeni električnom trepćućom reflektorskom svjetiljkom, jačine najmanje 20 kandela. Reflektorska svjetiljka mora biti postavljena u blizini košare i usmjerena tako da obasjava kupolu pod kutom od najmanje 20° do 25°, s razmacima treptaja od po 1 sekundu. Pored toga, ispod košare, na međusobnom odstojanju od po 5 m, moraju se postaviti po jedna žuta i jedna bijela neusmjerena trepćuća svjetiljka, koja trepće naizmjenično svake sekunde.

Članak 5.

(Svjetla za druge zrakoplove)

Odredbe o uporabi svjetala na zrakoplovima opisane u ovom Prilogu se primjenjuju i na motorne jedrilice, jedrilice i helikoptere.

PRILOG 5.

MAGNETSKI KURS LETA											
Od 000° do 179°						Od 180° do 359°					
IFR letovi			VFR letovi			IFR letovi			VFR letovi		
Razina			Razina			Razina			Razina		
FL	ft	m	FL	ft	m	FL	ft	m	FL	ft	m
010	1 000	300	-	-	-	020	2 000	600	-	-	-
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10000	3 050	105	10500	3 200
110	11000	3 350	115	11500	3 500	120	12000	3 650	125	12500	3 800
130	13000	3 950	135	13500	4 100	140	14000	4 250	145	14500	4 400
150	15000	4 550	155	15500	4 700	160	16000	4 900	165	16500	5 050
170	17000	5 200	175	17500	5 350	180	18000	5 500	185	18500	5 650
190	19000	5 800	195	19500	5 950	200	20000	6 100	205	20500	6 250
210	21000	6 400	215	21500	6 550	220	22000	6 700	225	22500	6 850
230	23000	7 000	235	23500	7 150	240	24000	7 300	245	24500	7 450
250	25000	7 600	255	25500	7 750	260	26000	7 900	265	26500	8 100
270	27000	8 250	275	27500	8 400	280	28000	8 550	285	28500	8 700
290	29000	8 850				300	30000	9 150			
310	31000	9 450				320	32000	9 750			
330	33000	10050				340	34000	10350			
350	35000	10650				360	36000	10950			
370	37000	11300				380	38000	11600			
390	39000	11900				400	40000	12200			
410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45000	13700				470	47000	14350			
490	49000	14950				510	51000	15550			
itd.	itd.	itd.				itd.	itd.	itd.			

PRILOG 6

ICAO KLASIFIKACIJA ZRAČNIH PROSTORA

Zračni prostori u nadležnosti ATS-a klasificiraju se i označavaju sukladno sljedećim:

Klasa A. Dozvoljeni su samo IFR letovi, svim letovima se pružaju usluge kontrole letenja i razdvajaju se jedni od drugih.

Klasa B. Dozvoljeni su VFR i IFR letovi, svim letovima se pružaju usluge kontrole letenja i razdvajaju se jedni od drugih.

Klasa C. Dozvoljeni su IFR i VFR letovi, svim letovima se pružaju usluge kontrole letenja i IFR letovi se razdvajaju od drugih IFR letova, kao i od VFR letova. VFR letovi se razdvajaju od IFR letova i dobijaju informacije o prometu u pogledu drugih VFR letova.

Klasa D. Dozvoljeni su IFR i VFR letovi, i svim letovima se pružaju usluge kontrole letenja, IFR letovi se razdvajaju od drugih IFR letova i dobijaju informacije o prometu u pogledu VFR letova; VFR letovi dobijaju informacije o prometu u pogledu svih drugih letova.

Klasa E. Dozvoljeni su IFR i VFR letovi, IFR letovima se pružaju usluge kontrole letenja i razdvajaju se od drugih IFR letova. Svi letovi dobijaju informacije o prometu u mjeri u kojoj je to potrebno. Klasa E se ne koristi u kontroliranim zonama.

Klasa F. Dozvoljeni su IFR i VFR letovi, svi uključeni IFR letovi dobijaju savjetodavne usluge kontrole letenja, a svi letovi dobijaju, na zahtjev, usluge informiranja u letu.

Napomena - U slučajevima kada se uvede savjetodavna služba kontrole letenja, to se obično smatra privremenom mjerom do trenutka kada se ova služba može zamijeniti kontrolom letenja. (Pogledati i PANS-ATM, Glava 9.)

Klasa G. Dozvoljeni su IFR i VFR letovi, i pružaju im se, na zahtjev, usluge informiranja u letu⁴.

⁴ U FIR Sarajevu u zračnom prostoru klase G nisu dozvoljeni IFR letovi

	SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS
--	--

(1) Rubrika 7 - Pozivni znak zrakoplova: unosi se u rubriku u kombinaciji od najviše 7 znakova kao:

- a) oznaka registracije zrakoplova (npr. E7 ABC),
- b) ICAO oznaka prevoznika poslije koje slijedi oznaka leta (npr. SWR 456).

(2) Rubrika 8 – Pravila letenja i vrsta leta:

Za podatke o pravilima letenja koriste se sljedeća slova (1-2 znaka):

- a) za IFR let slovo I,
- b) za VFR let slovo V,
- c) za let koji započinje kao IFR a nastavlja kao VFR slovo Y,
- d) za let koji započinje kao VFR a nastavlja kao IFR slovo Z.

Za pravila letenja pod tačkama c) i d) potrebno je upisati u rubrici 15 tačku ili tačke gdje se planira promjena pravila letenja.

Za podatke o vrsti leta koriste se sljedeća slova:

- a) S – za redovan promet,
- b) N – za neredovan promet,
- c) G – za avijaciju opće kategorije,
- d) M – za vojne letove,
- e) X – za ostale letove koji nisu obuhvaćeni navedenim kategorijama.

(3) Rubrika 9 – Broj i tip zrakoplova i kategorija turbulencije:

a) Tip zrakoplova (2-4 znaka) mora se naznačiti dodijeljenom kraticom prema ICAO DOC 8643. Ukoliko zrakoplov nema dodijeljenu kraticu, ili u slučaju grupnih letova, u rubrici 18 mora se upisati ZZZZ i poslije oznake TUR/ brojeve i tipove zrakoplova.

b) Letovi 2 ili više civilnih zrakoplova u RVSM zračnom prostoru nisu dozvoljeni.

c) Kategorija turbulencije (1 znak) mora se označiti jednim od sljedećih slova:

- 1) H – težak, označava tip zrakoplova sa maksimalnom dozvoljenom težinom pri uzlijetanju od 136000 kg ili više,
- 2) M – srednji, označava tip zrakoplova sa maksimalnom dozvoljenom težinom pri uzlijetanju manjom od 136000 kg, a većom od 7000 kg,

- 3) L – laki, označava tip zrakoplova sa maksimalnom dozvoljenom težinom pri uzlijetanju od 7000 kg ili manje.

(4) Rubrika 10 – Oprema zrakoplova – radio, navigacijska i oprema za prilaženje:

Unosi se jedno od sljedećih slova:

- a) Slovo N, ako oprema za komunikaciju/navigaciju/prilaženje ne postoji ili je neupotrebљiva,

- b) Slovo S ako je zrakoplov opremljen standardnom opremom⁵ koja je u funkciji i/ili:

- 1) C – LORAN C,
- 2) D – DME ,
- 3) F – ADF ,
- 4) G – GNSS,
- 5) H – HF RTF,
- 6) I – inercijska navigacijska oprema,
- 7) J – veza za prenos podataka (data link)⁶,
- 8) K – MLS,
- 9) L – ILS,
- 10) M – Omega ,
- 11) O – VOR,
- 12) R – RNP oznaka tipa⁷,
- 13) T – TACAN, VORTAC,
- 14) U – UHF RTF,
- 15) V – VHF RTF,
- 16) W – RVSM atest,
- 17) Y – zrakoplov posjeduje radiouređaj za prijem sa frekvencijskim rasponom od 8,33 kHz po kanalu,
- 18) Z – ostala oprema⁸.

⁵ Standardnom opremom smatra se VHF RTF, ADF, VOR i ILS ukoliko drugačija kombinacija nije propisana od strane zrakoplovnih vlasti.

⁶ Ukoliko se koristi slovo J u rubrici 18 se upisuje DAT/ te odgovarajuće slovo.

⁷ Korištenje slova R ukazuje da zrakoplov zadovoljava zahtijevani RNP tip koji je propisan za segmente ruta odnosno zračnu oblast kojom zrakoplov leti.

⁸ Ukoliko se koristi slovo Z u rubrici 18 se upisuje COM/ ili NAV/ te oprema koju zrakoplov posjeduje

Nadzorna oprema:

Upisuje se jedan ili dva od sljedećih znakova da se označi operativna oprema:

- a) N – nema,
- b) A transponder – mod A (4 cifre 4096 kodova),
- c) C transponder – mod A (4 cifre 4096 kodova) i mod C,
- d) X transponder – mod S bez pozivnog znaka zrakoplova i podataka o visini,
- e) P transponder – mod S sa podatkom o visini bez pozivnog znaka zrakoplova,
- f) I transponder – mod S uključujući pozivni znak zrakoplova bez podatka o visini,
- g) S transponder – mod A uključujući i pozivni znak zrakoplova i podatak o visini.

ADS oprema:

- a) D – ADS sposobnost

(5) Rubrika 13 – Aerodrom i vrijeme uzlijetanja (8 znakova)

- a) Za označavanje aerodroma odlaska moraju se koristiti ICAO oznake sukladno ICAO DOC 7910. Ukoliko aerodrom polaska nema dodijeljenu ICAO oznaku mora se u rubrici 18 upisati DEP/ i naziv aerodroma polaska.
- b) Ukoliko je plan leta primljen od zrakoplova u letu mora se upisati AFIL, a u rubrici 18 poslije DEP/upisati četvoroslovni lokacijski indikator nadležne kontrole letenja od koje mogu biti traženi dodatni podaci o planu letenja.
- c) Nakon toga, bez razmaka u pisanju, za plan leta koji je predan prije uzlijetanja zrakoplova, predviđeno vrijeme početka voženja zrakoplova radi uzlijetanja, ili za plan leta koji je primljen od zrakoplova u letu trenutno ili očekivano vrijeme dolaska iznad točke na ruti od koje se plan leta primjenjuje.

(6) Rubrika 15 – Ruta

- a) Upisati prvu stvarnu brzinu krstarenja, kao i prvu razinu krstarenja, a zatim poslije strelice unijeti opis rute.
- b) Brzina krstarenja (5 znakova). Upisati stvarnu brzinu za prvi dio ili cijelu rutu u:
 - 1) Kilometrima na sat, izraženim kao K i 4 cifre (K0760),
 - 2) Čvorovima izraženim kao N i 4 cifre (N0460),
 - 3) Mahov broj, zaokružen na najbliži stoti dio, kao M i tri cifre (M085).
- c) Razina krstarenja (5 znakova). Upisati planiranu razinu krstarenja leta za prvi dio ili kompletnu rutu kao:
 - 1) razina leta izražena kao F i 3 cifre (F045, F330),

- 2) standardna metrička razina leta u desetinama metara izražena kao S i 4 cifre (S1130),
 - 3) apsolutna visina u stotinama stopa izražena kao A i 3 cifre (A045, A110),
 - 4) apsolutna visina u desetinama metara izražena kao M i 4 cifre (M0850),
 - 5) za nekontrolirane VFR letove troslovná oznaka VFR.
- d) Ruta (uključujući promjene brzine, razina i/ili pravila letenja):
- 1) Za letove uzduž određenih ATS ruta ukoliko je aerodrom uzlijetanja lociran na ATS ruti ili je vezan za ATS rutu upisati oznaku prve ATS rute, ili ukoliko aerodrom uzlijetanja nije na ATS ruti ili nije vezan za ATS rutu, upisati slova DCT poslije čega se upisuje točka na kojoj se zrakoplov uključuje na ATS rutu uz oznaku rute. Potom upisati svaku točku na kojoj se mijenja brzina ili razina leta, promjena ATS rute i/ili promjena pravila letenja. Nakon toga upisati oznaku sljedećeg segmenta ATS rute čak i ako je ista kao prethodni ili upisati DCT, ukoliko će let do sljedeće točke biti izvan određene rute, osim ako obje točke nisu definirane geografskim koordinatama.
 - 2) Za letove izvan određenih ATS ruta upisati točke koje nisu udaljene jedna od druge više od 30 min. leta ili 200 NM uključujući svaku točku na kojoj se planira promjena brzine ili razine odnosno promjena kursa i pravila letenja. ATS rute u smjeru istok-zapad između 70°N i 70°S se definiraju presjekom polovina ili cijelih stupnjeva geografske širine sa meridijanima u intervalu 10° geografske dužine. Za letove koji se odvijaju izvan tih geografskih širina putanje leta se određuju točkama koje se nalaze u presjeku paralela geografske širine sa meridijanima u intervalu 20° geografske dužine. Udaljenost između točaka neće, ukoliko je to moguće, prelaziti jedan sat leta. Mogu se odrediti i dopunske točke ukoliko se to smatra neophodnim. Za letove koji se odvijaju u smjeru sjever-jug putanje leta se određuju točkama koje se dobijaju presjekom cijelih stupnjeva geografske dužine sa paralelama geografske širine koje su u intervalu od 5°. DCT se upisuje između uzastopnih točaka ukoliko su obje točke određene geografskim koordinatama ili smjerom i rastojanjem.
- e) Upotrebljavaju se standardi od 1) do 4) navedeni u nastavku i svaka podrubrika se razdvaja razmakom:
- 1) ATS ruta (2-7 znakova) sadrži kodirane oznake kojima su označene rute ili dijelovi ruta uključujući i oznake ruta standardnih odlazaka i dolazaka (L608, UL608, KOMAR1),
 - 2) Točka na ruti (2-11 znakova) - upisuje se kodirana oznaka (2-5 znakova) kojom je označena točka (IL, KEB, TIMID) a ukoliko točka nije označena kodiranom oznakom obilježava se na jedan od sljedećih načina:
 - Samo u stupnjevima (7 znakova) - upisuju se 2 cifre koje određuju geografsku širinu u stupnjevima, poslije čega slijedi N (sjever) ili S (jug), poslije čega slijede 3 cifre koje označavaju geografsku dužinu u stepenima, poslije čega slijedi E (istok) ili W (zapad). Točan broj cifara dobija se dodavanjem nule ukoliko je potrebno (45N066W),

- Stupnjevi i minuti (11 znakova) - upisuju se 4 cifre koje određuju geografsku širinu u stupnjevima i cijelim minutama poslije čega slijedi N (sjever) ili S (jug), poslije čega slijedi 5 cifara koje određuju geografsku dužinu u stupnjevima i cijelim minutama, poslije čega slijedi E (istok) ili W (zapad). Točan broj cifara dobija se dodavanjem nule ukoliko je potrebno (4510N06605W),
 - Smjer i rastojanje od navigacijskog sredstva - upisuje se identifikacija navigacijskog sredstva sa 2 ili 3 znaka (VOR), zatim smjer od sredstva sa 3 znaka koji označavaju magnetne stupnjeve, a zatim rastojanje od sredstva u nautičkim miljama sa 3 znaka. Točan broj cifara se dobija dodavanjem nula kada je to potrebno, npr. točka u smjeru 180° na rastojanju od 40 NM od VOR KIS upisuje se KIS180040,
 - Promjena brzine ili razine leta (najviše 21 znak) - upisuje se točka na kojoj se planira promjena brzine (5% TAS ili 0,01 Mah ili više) ili promjena razine, iza čega slijedi kosa linija i brzina krstarenja i razina leta koji se izražavaju kako je naprijed navedeno za rubriku 15 plana leta. (LN/N0284A045; KOMAR/N0420F330; KIS180040/N0350M0840).
- 3) Promjena pravila letenja (najviše 3 znaka) - upisuje se točka na kojoj se planira promjena pravila letenja i izražava se kao pod b) i c) iza čega slijedi razmak i jedna od sljedećih oznaka:
- VFR ako se IFR pravilo letenja mijenja u VFR (KEB VFR),
 - IFR ako se VFR pravilo letenja mijenja u IFR (LN/N0284A045 IFR).
- 4) Penjanje na ruti (do 28 znakova) upisuje se slovo C iza koga slijedi kosa linija, zatim se upisuje točka na kojoj se planira početak penjanja, iza čega slijedi kosa linija, zatim se upisuje brzina za vrijeme penjanja izražena kao što je naprijed navedeno za rubriku 15, iza čega se upisuju dvije razine leta koje određuju sloj prostora koji će zauzeti za vrijeme penjanja. Razine leta se izražavaju kao što je već navedeno za rubriku 15 ili se upisuje razina leta na kojoj se planira penjanje, iza čega slijedi riječ PLUS bez razmaka između njih. (C/48N050W/M082F290F350; C/48N050W/M082F290PLUS)
- (7) Rubrika 16 – Aerodrom odredišta i ukupno predviđeno vrijeme trajanja leta i alternativni aerodromi (8 znakova).
- a) Upisuje se ICAO četvoroslovni kod odredišnog aerodroma nakon čega se upisuje bez razmaka ukupno procijenjeno vrijeme trajanja leta ili, ukoliko aerodrom nema ICAO četvoroslovni kod, upisuje se ZZZZ i ukupno procijenjeno vrijeme trajanja leta s tim da se u rubrici 18 upisuje DEST/ i ime odredišnog aerodroma.
 - b) Za alternativne aerodrome također se upisuje ICAO četvoroslovni kod (najviše dva alternativna aerodroma) i ukoliko alternativni aerodromi nemaju dodijeljen ICAO kod upisuje se na isti način kao i za aerodrom odredišta.
 - c) Ukoliko je plan leta predan za vrijeme leta zrakoplova ukupno predviđeno vrijeme leta se procjenjuje u odnosu na točku sa koje se počinje primjenjivati plan leta.

(8) Rubrika 18 – Ostali podaci

a) Уколико се укаже потреба за допуном података унесених у рубрике 7-16 плана лета или постоји потреба за уношењем додатних података и објашњења, такве допуне се уписују у рубрику 18 кориштењем слjedeћих ознака:

- 1) 0 – уколико нема додатних података,
- 2) EET/ – значајне тачке или ознаке границе FIR и збир процијених времена лета до те тачке или границе FIR,
- 3) RIF/ – подаци о рuti до промијененог аеродрома одређишта и ICAO код промијененог аеродрома,
- 4) REG/ – регистрација зракоплова ако се разликује од позивног знака наведеног у рубрици 7,
- 5) SEL/ – SELCAL код,
- 6) OPR/ – оператор зракоплова, ако није препознат у позивном знаку из рубрике 7,
- 7) STS/ – разлог за предност у пружању услуге контроле летења⁹,
- 8) STS/EMER – лет у стању нужде,
- 9) STS/HUM – лет у хуманитарне сврхе,
- 10) STS/HOSP – лет у медицинске сврхе, одобрен од стране овлашћеног лица,
- 11) STS/SAR – лет ангажован у трагању и спашавању,
- 12) STS/HEAD – лет са статусом „шеф државе“,
- 13) STS/STATE – лет за потребе државних органа,
- 14) STS/PROTECTED – летови осjetљиви по питању сигурности, познати само одређеним адресантима,
- 15) STS/EXM833 – зракоплов не посједује радиуређај са фреквенцијским размаком од 8,33 kHz и изузет је од обвезног посједовања такве опреме,
- 16) STS/NONRVSM – зракоплов без RVSM атеста,
- 17) TYP/ – тип зракоплова уколико је ознака ZZZZ уписана у рубрици 10,
- 18) PER/ – перформансе зракоплова,
- 19) COM/ – подаци о радиокoмуникацијској опреми,

⁹ Ове ознаке се користе са посебним одобрењем овлашћених лица, а свака злоупотреба у циљу избјегавања рестриција протока промета сматра се као озбиљна повреда процедура и биће санкционирана.

- 20) DAT/ – значајни подаци о способности пријеноса података употребом једног или више слова, нпр. DAT/S за сателитски пријенос података, DAT/H за пријенос HF података, DAT/V за пријенос VHF података, DAT/M за SSR мод S пријенос података,
- 21) NAV/ – подаци о навигацијској опреми,
- 22) DEP/ – аеродром поласка ако је ZZZZ уписана у рубрици 13 или тачка од које се план лета примјењује, односно ICAO код надлежне контроле летења од које се могу добити подаци о лету, ако је AFIL уписано у рубрици 13,
- 23) DEST/ – аеродром одређишта уколико је ZZZZ уписано у рубрици 16,
- 24) ALTN/ – алтернативни аеродром ако је ZZZZ уписано у рубрици 16,
- 25) RALT/ – рутни алтернативни аеродром,
- 26) CODE/ – адреса зракоплова изражена у облику алфа-нумеричког кода од 6 хексадесималних знакова уколико то захтијева надлежна контрола летења (F00001),
- 27) RMK/ – било који други податак значајан за сигурност лета уписан отвореним текстом

(9) Рубрика 19 – Допунски подаци

- a) E/ – после ове словне ознаке уписује се аутономија (најдуже трајање лета у односу на количину горива), као четворцифрени број који означава сате и минуте,
- b) P/ – број особа у зракоплову (путници и посада). Уколико укупан број особа у зракоплову није познат уписује се TBN,
- c) R/ – расположиве фреквенције за нузду, прецртати
 - 1) U уколико коришћење фреквенције 243,0 MHz није могуће,
 - 2) V уколико коришћење фреквенције 121,5 MHz није могуће,
 - 3) E уколико на зракоплову нема предајника за случај нузде.
- d) S/ – прецртати ознаке опреме за преживљавање коју зракоплов не посједује,
- e) J/ – прецртати ознаке типа појаса за спаšавање који се не носе. Словне ознаке U и V се користе за означавање радиовете у појасевима,
- f) D/ – прецртати ознаке ако зракоплов не посједује чамце за спаšавање или у рубрику после J/ уписати број чамца, укупан број особа које могу да се смјесте у чамца и боју чамца,
- g) A/ – уписати боју зракоплова и значајне ознаке уколико постоје,
- h) N/ – допунски подаци о опреми за спаšавање,
- i) C/ – уписати име заповједника зракоплова

U rubrici „popunio“ upisati ime jedinice, agencije ili osobe koja je popunila plan leta.

PRILOG 8

RAZDVAJANJE ZRAKOPLOVA NA OSNOVU VRTLOŽNE TURBULENCIJE

(1) Proceduralno:

a) Vremenski minimumi razdvajanja zrakoplova u dolasku:

- 1) Razdvajanje zrakoplova srednje kategorije iza zrakoplova teške kategorije iznosi 2 minuta;
- 2) Razdvajanje zrakoplova lake kategorije iza zrakoplova teške ili srednje kategorije iznosi 3 minuta.

- b) Razdvajanje zrakoplova na uzlijetanju od 2 minuta se primjenjuje u slučajevima kada zrakoplov lake ili srednje kategorije uzlijeće iza zrakoplova teške kategorije, ili kada zrakoplov lake kategorije uzlijeće iza zrakoplova srednje kategorije kada zrakoplovi koriste istu pistu ili paralelne piste koje su udaljene jedna od druge 760 m ili manje.

(2) Radarsko:

Kategorija zrakoplova		Minimalno razdvajanje
Vodeći zrakoplov	Sljedeći zrakoplov	
Teški	Teški	7,4 km (4,0 NM)
	Srednji	9,3 km (5,0 NM)
	Laki	11,1 km (6,0 NM)
Srednji	Teški	5,6 km (3,0 NM)
	Srednji	5,6 km (3,0 NM)
	Laki	9,3 km (5,0 NM)
Laki	Teški	5,6 km (3,0 NM)
	Srednji	5,6 km (3,0 NM)
	Laki	5,6 km (3,0 NM)