

БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА
Министарство комуникација и транспорта
Дирекција за цивилно ваздухопловство

А

С

Д

Ж

В



Правилник о инструментима и опреми ваздухоплова

Датум: 9. фебруар 2005. године
Референтни број: 02-292.5-124/05
Језик: српски

На основу члана 61. Закона о управи ("Службени гласник БиХ", број 32/02), а у вези члана 6. и члана 7. став 1. Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", број 2/04), генерални директор Дирекције за цивилно ваздухопловство БиХ доноси

ПРАВИЛНИК

О ИНСТРУМЕНТИМА И ОПРЕМИ ВАЗДУХОПЛОВА

1. Опште

Члан 1.

Примјењивост

1.1. БиХ пропис о ваздухопловству дио 7 "Правилник о инструментима и опреми ваздухоплова" прописује минимум захтјева за инструменте и опрему за све ваздухоплове у свим операцијама.

1.2. Захтјеви у дијелу 7 "Правилник о инструментима и опреми ваздухоплова" користе слиједеће кључеве за означавање:

1) (**ААЦ**): сви ваздухоплови, укључујући комерцијани ваздухопловни саобраћај и имаоце АОС-а (Потврде ваздухопловног оператора - у даљем тексту: АОС) који одговарају предмету прописа; нпр. пропис за све ваздухоплове може се односити само на хидроавионе, али ће укључивати САТ и АОС хидроавионе;

2) (**ЦАТ**): комерцијални ваздухопловни саобраћај (укључује имаоце АОС-а) који одговарају предмету прописа, нпр. САТ пропис се може односити само на хидроавионе, али ће укључивати хидроавионе унесене у АОС; и

3) (**АОЦ**): имаоци АОС-а. Тамо гдје су АОС захтјеви редувантни у односу на захтјеве ААС или САТ, или су детаљнији, поступаће се по захтјевима АОС-а. Захтјеви JAR OPS-а подпоглавља К и Л ће се примјењивати, на основу члана 6. става 3. Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине, тамо гдје они премашују захтјеве из ових тачака овог дијела Правилника о инструментима и опреми ваздухоплова када се односе на АОС.

Члан 2.

Дефиниције

2.1. У овом Правилнику примјењиваће се слиједеће дефиниције:

Продужена операција над водом. У случају да се ради о једномоторним авионима за слијетање на копно, продужена операција над водом значи раздаљину од више од 185 км (100 нм) од копна које је погодно за принудно слијетање. У случају да се ради о више-моторним авионима за слијетање на копно, то значи више од 370 км (200 нм) од копна које је погодно за принудно слијетање, са способношћу да се лет настави са једним мотором који не ради;

"**ЈАА**" значи Заједничка управа за цивилно ваздухопловство као придружено тијело ЕСАС-а (Европска конференција за цивилно ваздухопловство);

"**JAR**" значи Заједнички захтјев о ваздухопловству Заједничке управе ваздухопловства (ЈАА) који носи онај број или слова, а референца на нумерисани или словима означени JAR је референца на такав захтјев у облику у којем је он прихваћен од стране Заједничке управе ваздухопловства. У сврху овог правилника сви материјали који се на то односе су укључени у ову дефиницију.

Члан 3.

Акроними

3.1. У овом Правилнику користе се слиједећи акроними:

ADF - Аутоматски уређај за одређивање правца

АОС - Потврда ваздухопловног оператора

АМО - Одобрена организација за одржавање

DH - Висина доношења одлуке (о слијетању или продужавању)

DME - Опрема за мјерење удаљености

ELT - Предајник локатора мјеста удеса ваздухоплова

ILS - Систем слијетања по инструментима

IFR - Режим летења по инструментима

IMC - Метеоролошки услови за инструментално летење

LRNS - Системи дуголинијске навигације

MEL - Листа минималне опреме

MHz - Мегахерц

MLS - Микроталасни систем за слијетање

MNPS - Спецификације за минималну перформансу навигационе опреме

NDB - Неусмјерени радио-фар

RVE - Опрема за дисање под притиском

RVSM - Смањени минимум раздвајања ваздухоплова по висини (редуковани вертикални сепарациони минимум)

SSR - Радар за секундарни надзор

VFR - Визуелна правила лета

VMC - Визуелни метеоролошки услови

VOR - VHF свесмјерни радио-фар

VSM - Минимум раздвајања ваздухоплова по висини (Вертикални сепарациони минимум)

Члан 4.

Општи захтјеви за инструменте и опрему

- 4.1. (AAC) Осим минимума опреме која је потребна за издавање увјерења о пловидбености, инструменти, опрема и документи о лету који су прописани у овом Правилнику биће уграђени или ће се носити, већ према томе шта је прикладно, у ваздухоплову у складу са ваздухопловом који се користи и са околностима под којима се лет треба водити.
- 4.2. (AAC) Сви тражени инструменти и опрема биће одобрени и уграђени у складу са примјенљивим захтјевима о пловидбености.
- 4.3. (AAC) Прије операција у Босни и Херцеговини било којег ваздухоплова који није регистрован у Босни и Херцеговини који користи програм прегледа пловидбености који је одобрила или прихватила Држава регистрације, власник/корисник ће осигурати да инструменти и опрема које тражи Босна и Херцеговина али који нису уграђени у ваздухоплов, буду правилно уграђени и прегледани у складу са захтјевима Државе регистрације.
- 4.4. (АОС) Ималац Потврде ваздухопловног оператора ће осигурати да лет не отпочне ако тражена опрема:
- 1) не испуњава минимални стандард о перформанси, те захтјеве о раду и пловидбености;

2) није уграђена тако да затајење и једне једине јединице која је потребна или за комуникацију или за навигацију, или за обоје, неће резултирати немогућношћу комуникације и/или навигације безбједно на линији на којој лети; и

3) није у радном стању за врсту операције која се води, осим како је то предвиђено у MEL (Листи минималне опреме).

4.5. (AAC) Ако ће опрему користити само један члан посаде на свом положају током лета, она ће бити уграђена тако да буде спремна за рад из његовог или њеног положаја.

4.6. (AAC) Када се тражи да једном ставком опреме рукује више од једног члана посаде, она ће бити уграђена тако да опрема буде спремна за рад са било којег положаја са којег је потребно руковати опремом.

2. Инструменти за лет и навигацију

Члан 5.

Општи захтјеви

5.1. (AAC) Сви ваздухоплови ће бити опремљени инструментима за лет и навигацију који ће посади лета омогућити да:

- 1) Контролишу путању лета ваздухоплова;
- 2) Врши потребне процедуралне маневре; и
- 3) Поштује радна ограничења ваздухоплова у очекиваним радним условима.

5.2. (AAC) Када постоји средство за пренос инструмента из његовог примарног оперативног система у алтернативни систем, то средство ће укључивати контролу позитивног позиционирања и биће означен да јасно показује који се систем користи.

5.3. (AAC) Они инструменти које користи било који члан посаде лета такође ће бити тако распоређени да омогуће члану посаде лета да одмах види читања из свог положаја, са минималним изводивим одступањем од позиције и линије гледања који он нормално заузима када гледа напријед дуж путање лета.

Члан 6.

Минимум инструмената за лет и навигацију

6.1. (AAC) Ни једно лице не смије ставити у погон ваздухоплов ако он није опремљен слиједећим инструментима за лет и навигацију:

- 1) систем за показивање брзине кроз ваздух који је баждарен у чворовима;
- 2) осјетљиви барометарски висиномјер баждарен у стопама са постављењем под-скале баждарене у хектопаскалина/милибарима, а подесив је за сваки барометарски притисак који ће се вјероватно постављати током лета;
- 3) прецизни временски склоп који показује вријеме у сатима, минутима и секундама (одобрење није потребно); и
- 4) магнетни компас.

Члан 7.

Инструменти за операције за које су потребна два пилота

7.1. (AAC) Увијек кад су потребна два пилота, сваки пилотски положај ће имати посебне инструменте за лет како слиједи:

- 1) показивач (индикатор) брзине кроз ваздух који је баждарен у чворовима;

-
- 2) осјетљиви барометарски висономјер баждарен у стопама са постављењем под-скеле баждарене у хектопаскалина/милибарима, а подесив је за сваки барометарски притисак који ће се вјероватно постављати током лета;
 - 3) вариометар;
 - 4) показивач (индикатор) заокрета и клизања, или координатор заокрета у који је уграђен показивач клизања;
 - 5) индикатор положаја; и
 - 6) стабилизовани показивач курса.

Члан 8.

IFR Инструменти

8.1. (AAC) Сви ваздухоплови када раде на режиму летења по инструментима (IFR) или када се ваздухоплов не може држати у жељеном положају без упућивања на један или више инструмената за летење, биће опремљени слиједећим:

- 1) системом за показивање брзине кроз ваздух са средством које спречава квар било због кондензације или залеђивања;
- 2) показивачем окрета и клизања;
- 3) показивачем положаја (вјештачки хоризонт);
- 4) показивачем курса (жироскоп правца);
- 5) средством за показивање да ли је довод енергије до жироскопских инструмената адекватан;
- 6) средством за показивање спољне температуре ваздуха у одјељку за посаду лета;
- 7) показивачем брзине пењања и понирања; и
- 8) таквим додатним инструментима или опремом које може прописати надлежни орган.

8.2. (AOC) Ни једно лице не смије ставити у погон ваздухоплов на режим летења по инструментима, или VFR (визуелна правила лета) на курсу којем се не може вршити навигација упућивањем на визуелне оријентире, ако ваздухоплов није опремљен навигационом опремом у складу са захтјевима служби ваздухопловног саобраћаја у зони(ама) рада, и то не мање од:

- 1) једног VOR система за пријем, једног ADF система, једног DME и једног система за пријем маркера;
- 2) једног ILS или MLS гдје се ILS или MLS тражи за навигациону сврху прилажења;
- 3) система навигације у зони када је навигација у зони потребна за курс на којем се лети;
- 4) додатног VOR система за пријем на било којем курсу, или његовом дијелу, гдје се навигација заснива само на VOR сигнаlima; и
- 5) додатног ADF система на било којем курсу, или његовом дијелу, гдје се навигација заснива само на NDB сигнаlima.

8.3. (AAC) Сви ваздухоплови намијењени за слијетање у IMC (метеоролошким условима по инструментима) или ноћу биће опремљени радио навигационом опремом која је способна да прими сигнале које дају навођење за:

- 1) тачку са које се може извршити визуелно слијетање; или
- 2) сваки аеродром на који треба да слети у IMC (метеоролошким условима по инструментима); и
- 3) све означене алтернативне аеродроме.

8.4. (АОС) Ни једно лице не смије изводити IFR операције са једним пилотом ако ваздухоплов није опремљен аутоматским пилотом који има бар одржавање висине и режим држања правца.

Члан 9.

Резервни показивач положаја (stand-by attitude indicator)

9.1. (ААС) Ни једно лице не смије ставити у погон ваздухоплов са максималном дозвољеном масом при узлијетању која прелази 5.700 кг и ваздухоплов који има максималну одобрену конфигурацију путничких сједишта од више од 9 сједишта ако није опремљен једним резервним показивачем положаја (вјештачки хоризонт) а који:

- 1) ради независно од било којег другог система за показивање положаја;
- 2) се напаја континуирано током нормалног рада; и
- 3) након тоталног затајења нормалног система за стварање електричне енергије, се аутоматски напаја најмање 30 минута из извора који је неовисан од система за стварање електричне енергије.

9.2. (ААС) Тамо гдје резервни показивач положаја ради напајајући се енергијом за случај нужде, то ће бити јасно показано посади лета.

9.3. (ААС) Тамо гдје резервни показивач положаја има свој властити извор напајања, постојаће и индикација с тим у вези, било на инструменту или на инструмент табли када се користи овај извор напајања.

9.4. (ААС) Ако систем резервног инструмента за положај није уграђен и употребљив на положајима лета од 3600 пропињања и нагиба, показивачи заокрета и клизања могу се замијенити показивачима клизања.

Члан 10.

Инструменти и опрема за операције из Категорије II

10.1. Инструменти и опрема који су наведени у овом члану Правилника биће уграђени у сваки ваздухоплов који ради у операцијама из Категорије II:

1) Група I

- а) два система предајника снопа правца (локалајзера) и пријемника равни понирања.

Сваки систем ће имати основни ILS дисплеј и свака страна инструмент табле мора имати основни ILS дисплеј. Међутим, може се користити антена једног предајника снопа правца (локалајзера) и антена пријемника равни понирања;

- б) систем за комуникације који не утиче на рад барем једног од ILS система;
- ц) пријемник радио-фара (маркера) који даје дистинктивну слушну и визуелну индикацију спољних и средњих маркера;
- д) два жирокопска система за показивање пропињања и нагиба;
- е) два жирокопска система за показивање правца;
- ф) два показивача брзине кроз ваздух;
- г) два осјетљива висиномјера подесива на барометарски притисак који имају ознаке на интервалима од 20 стопа (6 метара) и од којих сваки има максималну дозвољену корекцију за грешку на скали висиномјера и за висину точкова ваздухоплова;
- х) два вариометра;
- и) систем за вођење за контролу лета који се састоји или од аутоматског уређаја за везу за прилаз или командног навигационог система.

Командни навигациони систем мора показивати компјутерски обрађену информацију као што је команда управљања у односу на ILS локалајзер и, на истом инструменту, или компјутерски обрађену информацију као што је команда пропињања у односу на ILS раван понирања или основну информацију о ILS равни понирања. Аутоматски уређај за везу за прилаз мора пружити бар аутоматско управљање у односу на ILS локалајзер. Системом за вођење за контролу лета може се управљати из једног од система за пријем који се траже у члану 10.1., 1), а);

ј) за операције категорије II са висинама доношења одлуке испод 150 стопа (45 метара), или пријемник радио-фара (маркера) који даје слушне или визуелне индикације унутрашњег маркера или радио висиномјер.

2) Група II

к) системи за упозорење за пилотову тренутну детекцију грешака у систему у ставкама 10.1.,1), а); 10.1., 1), д) и 10.1., 1), и), Групе I и, ако су уграђени за употребу у операцијама Категорије II, радио висиномјер и ауто-пригушни систем;

л) дуалне контроле;

м) спољно вентилиран систем статичког притиска са алтернативним извором статичког притиска;

н) брисач вјетробрана или еквивалентно средство које обезбјеђује адекватну видљивост из пилотске кабине да би сваки пилот могао безбиједно прећи на слијетање или рулање ваздухоплова;

о) извор топлоте са сваку пито цијев система за брзину кроз ваздух која је уграђена или еквивалентно средство које спречава квар због залеђивања пито система.

10.2. Чланом 10. овог правилника не захтијева се дуплицирање инструмената и опреме која се тражи чланом 6. или неким другим одредбама из овог правилника

10.3. Стандард за provedбу: ИС: 7.2.члана 10. за Категорију II Одобрење за инструменте и опрему и захтјеви за одржавање, који је штампан уз овај Правилник и чини његов саставни дио (Додатак I. Стандарда за provedбу ИС 7.2члана 10 за овај Правилник)

Члан 11.

Навигациона опрема за операције у MNPS ваздушном простору

11.1. (АОС) Ни један имацац АОС-а не смије ставити у погон ваздухоплов у MNPS ваздушном простору ако он није опремљен навигационом опремом која:

1) континуирано показује посади лета држање на или одмицање од курса до потребног степена прецизности на свакој тачки тог курса; и

2) је одобрена од стране Државе регистрације за MNPS операције које су у питању.

Опрема ће бити у складу са спецификацијама о минималној навигационој перформанси које су прописане у ICAO Doc. 7030 у форми Регионалних допунских поступака.

11.2. (АОС) Навигациона опрема која се захтјева за операције у MNPS ваздушном простору ће бити видљива и употребљива сваком пилоту који је смјештен на свом положају за дужност.

11.3. (АОС) За операције без ограничења у MNPS ваздушном простору ваздухоплов ће бити опремљен са два независна далеко-дометна навигациона система (LRNS).

11.4. (АОС) За операцију у MNPS ваздушном простору заједно са назначеним специјалним рутама, ваздухоплов ће бити опремљен једним LRNS (далеко-дометним навигационим системом) ако другачије није специфицирано.

3. Опрема за комуникацију

Члан 12.

Радио опрема

12.1. (AAC) Ни једно лице не смије ставити у погон ваздухоплов ако он није опремљен радио опремом која је потребна за врсту операције која се води.

12.2. (AAC) Сви ваздухоплови који раде у VFR као контролисани лет или у IFR биће опремљени опремом за радио комуникацију која је способна да обавља двосмјерну комуникацију са оним ваздухопловним станицама и на оним фреквенцијама које прописује Надлежни орган, укључујући и ваздухопловну фреквенцију за нужду 121.5 MHz.

12.3. Овај захтјев се сматра испуњеним ако је способност да се обави комуникација која је специфицирана, успостављена током услова радио ширења који су нормални за тај курс.

12.4. (АОС) Ни једно лице не смије ставити у погон ваздухоплов у IFR, или у VFR на курсевима који се не могу навигацијски водити упућивањем на визуелне оријентире, ако ваздухоплов није опремљен опремом за комуникацију и навигацију у складу са захтјевима служби ваздухопловног саобраћаја у зони(ама) операције, али најмање:

1) са два независна система за радио комуникацију који су потребни у нормалним радним условима да би се комуницирало са одговарајућом станицом на земљи из било које тачке курса укључујући и промјене руте.

Сваки систем ће имати независну антенску инсталацију осим што се захтијева само једна антена тамо гдје се користи круто држана нежична антена или друге антенске инсталације еквивалентне поузданости;

2) са секундарном осматрачком радарском опремом за импулсну примо-предају како се то захтијева за руту на којој се лети.

12.5. (АОС) Када се захтијева више од једне јединице опреме за комуникацију, свака ће бити независна од друге или других до те мјере да затајење било које од њих неће резултирати затајењем било које друге.

12.6. (AAC) Ни једно лице не смије ставити у погон ваздухоплов у IFR ако он није опремљен аудио селекторском таблом којој може прићи сваки потребни члан посаде.

12.7. (АОС) Ни једно лице не смије водити операције у IFR (режим летења по инструментима) или ноћне операције са једним пилотом ако ваздухоплов није опремљен слушалицама са ударним микрофоном или еквивалентном опремом и дугметом за пренос на управљачу.

Члан 13.

Интерфонски систем за чланове посаде

13.1. (АОС) Ни један ималац АОС не смије ставити у погон ваздухоплов на којем је потребна посада лета од више од једног члана ако он није опремљен интерфонским ситемом за употребу свим члановима посаде, укључујући слушалице и микрофоне, али не оне који се држе у руци.

13.2. (АОС) Ни један ималац АОС-а не смије ставити у погон ваздухоплов који има максималну сертификовану (хомологирану) масу при узлијетању од 15.000 кг или који има максималну одобрену конфигурацију путничких сједишта од више од 19 ако није опремљен интерфонским ситемом за посаду који:

1) ради независно од система јавног обраћања осим микротелефонских комбинација, слушалица, микрофона, селекторских прекидача и уређаја за сигнализацију;

2) обезбјеђује двосмјерну комуникацију између одјељка за посаду лета и сваког:

а) одјељка за путнике;

б) бифеа који је лоциран на другом мјесту осим нивоа гдје су смјештени путници; и

-
- ц) удаљеног одјељка за посаду који није на нивоу гдје су смјештени путници и није лако приступачан из одјељка за путнике;
- 3) одмах приступачан за употребу;
- д) из сваког од потребних положаја посаде лета у одјељку за посаду лета; и
- е) на потребним положајима чланова посаде у кабини, сваком одвојеном или пару излаза за нужду у нивоу пода;
- 4) има систем за узбуну у који су уграђени слушни и визуелни сигнали за употребу члановима посаде лета да би алармирали посаду у кабини као и за употребу члановима посаде у кабини како би алармирали посаду лета;
- 5) има средство за пријем позива како би се утврдило да ли је то нормалан позив или позив за случај нужде; и
- 6) обезбјеђује на земљи двосмјерну комуникацију између особља на земљи и барем два члана посаде.

4. Свјетла ваздухоплова и расвјета инструмената

Члан 14.

Свјетла ваздухоплова и расвјета инструмената

14.1. (ААС) Сви ваздухоплови који раде ноћу биће опремљени слиједећим:

- 1) свјетлом за слијетање;
- 2) расвјетом за све летачке инструменте и опрему који су битни за безбједан рад ваздухоплова;
- 3) свјетлима у свим одјељцима за путнике;
- 4) трепћуће свјетло за положај сваког члана посаде (одобрење није потребно); и
- 5) свјетлима за навигацију/позиционим свјетлима

14.2. (АОС) Ни један ималац АОС не смије ставити у погон ваздухоплов ни по дану ни по ноћи ако он није опремљен слиједећим:

- 1) два свјетла за слијетање;
- 2) свјетлосним системом против судара;
- 3) расвјетом за летачке инструменте и опрему који су битни за безбједан рад ваздухоплова;
- 4) свјетлима у свим одјељцима за путнике;
- 5) трепћућим свјетлом за положај сваког члана посаде (одобрење није потребно); и
- 6) свјетлима за навигацију/позиционим свјетлима.

14.3. (АОС) Ни један ималац АОС не смије ставити у погон ваздухоплов ноћу ако, осим опреме која је специфицирана у ставу 1 овог члана, није опремљен слиједећим:

- 1) два свјетла за слијетање или једно свјетло које има двије нити које се посебно напајају; и
- 2) свјетла како би се поступало у складу са међународним прописима за спречавање судара на мору ако је ваздухоплов хидроавион или амфибијски ваздухоплов.

5. Инструменти мотора

Члан 15.

Инструменти мотора

15.1. (САТ) Ако надлежни орган не дозвољава или не захтијева другачији инструментариј за ваздухоплов са турбинским мотором како би се обезбиједила еквивалентна безбједност, ни једно лице не смије водити операције комерцијалног ваздухопловног саобраћаја у било којем ваздухоплову без сlijедећих инструмената за мотор:

- 1) показивач притиска горива за сваки мотор;
- 2) мјерач протока горива;
- 3) средство за показивање количине горива у сваком резервоару за гориво који се користи;
- 4) показивач притиска уља за сваки мотор;
- 5) показивач количине уља за сваки резервоар за уље када се користи трансферни или одвојени резервни довод за уље;
- 6) показивач температуре улазног уља за сваки мотор;
- 7) тахометар за сваки мотор; и
- 8) независни уређај за упозорење за притисак горива за сваки мотор или главни уређај за упозорење за све моторе са средством за изолацију појединачних кола за упозорење од главног уређаја за упозорење.

15.2. (АОС) Осим захтјева за опрему који су наведени у ставу 1. овог члана, ваздухоплов са клипним мотором ће имати сlijедеће:

- 1) показивач температуре ваздуха у карбуратору за сваки мотор;
- 2) показивач температуре главе цилиндра за сваки мотор са ваздушним хлађењем;
- 3) показивач притиска сабирног вода за сваки мотор; и
- 4) уређај за сваку елису са промјењивим кораком који пилоту показује када је елиса у негативном кораку, а који је у складу са сlijедећим:
 - а) уређај се може активирати у било којој тачки у негативни окрет између нормалног зауставног положаја малог корака и пуног негативног корака, али може да не покаже читање на или изнад нормалног зауставног положаја малог корака; и
 - б) извор показивања (индикације) активираће се углом крака елисе или ће директно на њега реаговати.

6. Инструменти и системи за упозорење

Члан 16.

Показивач Маховог броја

16.1. (ААС) Сви ваздухоплови са ограничењима брзине који се изражавају Маховим бројем биће опремљени показивачем Маховог броја.

Члан 17.

Показивач губитка притиска

17.1. (ААС) Сви ваздухоплови под притиском који су намијењени да раде на висинама лета на којима је атмосферски притисак мањи од 376 hPa биће опремљени уређајем који обезбјеђује сигурно упозорење посади лета о сваком опасном губитку притиска.

Члан 18.

Стајни трап, уређај за слушно упозорење

18.1. (АОС) Сваки ваздухоплов са извлачећим стајним трапом ће имати уређај за слушно упозорење за стајни трап, а који ради континуирано под слиједећим условима:

- 1) за ваздухоплове са постављеним прилазним положајем закрилаца, увијек кад су закрилца извучена изван максимално сертификоване (хомологоване) прилазне конфигурацијске позиције пењања у Приручнику за лет ваздухоплова, а стајни трап није потпуно извучен и блокиран;
- 2) за ваздухоплове без постављеног прилазног положаја закрилаца, увијек кад су закрилца извучена изван позиције у којој се извлачење стајног трапа нормално врши, а стајни трап није у потпуности извучен и блокиран.

18.2. (АОС) Систем за упозорење који се тражи ставом 1. овог члана:

- 1) не смије имати ручну контролу заустављања;
- 2) бит ће, уз уређај за активирање лептиром за гас, уграђен у складу са захтјевима о пловидбености за добијање увјерења о сагласности (хомологацији); и
- 3) може користити било који дио система за активирање лептиром за гас укључујући и уређај за слушно упозорење.

18.3. (АОС) Јединица за смјер положаја закрилаца може се уградити на било које погодно мјесто у ваздухоплову.

Члан 19.

Систем за опомену на висину

19.1. (АОС) Ни један ималац АОС-а не смије ставити у погон турбо-елисни ваздухоплов са максималном дозвољеном (хомологованом) масом при узлијетању која прелази 5.700 кг или има максималну одобрену конфигурацију сједишта за путнике од више од 9 сједишта, или турбо-млазни ваздухоплов, ако он није опремљен системом за упозорење на висину који је способан да:

- 1) упозори посаду лета о приближавању претходно одабране висине било при успињању или понирању; и
- 2) упозори посаду лета барем слушним сигналом, када се одступа изнад или испод претходно одабране висине.

19.2. (ААС) За операције у дефинисаним дијеловима ваздушног простора гдје се, на основу Регионалног споразума о ваздухопловној навигацији, VSM од 300 м (1000 стопа), примјењује изнад FL 290, ваздухоплов ће имати опрему која је способна да пружи упозорење посади лета када дође до одступања од одабраног нивоа лета. Праг за упозорење не смије прелазити +/- 90 м (300 стопа).

Члан 20.

Систем за упозорење на близину земље

20.1. (САТ) Ни један ималац АОС-а не смије ставити у погон ваздухоплов са турбинским мотором ако он није опремљен системом за упозорење на близину земље.

20.2. (АОС) Сваки систем за упозорење на близину земље ће аутоматски и благовремено, слушним сигнаlima који могу бити допуњени визуелним сигнаlima, давати посебно упозорење посади лета о брзини пропадања, близини земље, губитку висине након полијетања или кружења, нетачној конфигурацији слијетања и одступању равни понирања према доле.

20.3. (АОС) На дан или послје 1. јануара 1999. систем за упозорење на близину земље ће, као минимум, давати упозорења о слиједећим околностима:

- 1) претјераној брзини понирања;

-
- 2) претјераној брзини приближавања земљи;
 - 3) претјераном губитку висине након полијетања или кружења;
 - 4) небезбједној равни прелијетања док није у конфигурацији за слијетање; и
 - 5) претјераном понирању испод равни понирања по инструментима.

Члан 21.

Радар за вријеме (метеоролошке услове)

21.1. (АОС) Ни једно лице не смије ставити у погон ваздухоплов у комерцијалном ваздухопловном саобраћају гдје се могу очекивати потенцијално опасни временски услови, ако он није опремљен радаром за вријеме (метеоролошке услове).

7. Уређаји за снимање лета и гласова у пилотској кабини

Члан 22.

Уређаји за снимање гласова у пилотској кабини

22.1. (АОС) Ни један ималац АОС-а не смије у погон ставити велики више-моторски турбински-ваздухоплов са одобреним бројем сједишта за путнике од 10 и више ако на њему није уграђен одобрени систем за снимање гласова у пилотској кабини.

22.2. (АОС) Да би се олакшало лоцирање и идентификација у случају несреће, уређај за снимање гласова у пилотској кабини ће:

- 1) бити или свијетло наранцасте или свијетло жуте боје;
- 2) имати рефлектујућу траку налијепљену на спољну површину како би се олакшало њено проналажење под водом; и
- 3) имати одобрен уређај за проналажење под водом на или непосредно уз уређај за снимање, који је осигуран на такав начин да није вјероватно да ће се одвојити током удара.

Члан 23.

Уређаји за снимање лета

23.1. (АОС) Ни једно лице не смије ставити у погон велики ваздухоплов у комерцијалном ваздухопловном саобраћају који је сертифициран (хомологован) за операције изнад 25.000 стопа (7600 метара) висине или је са турбинским моторским погоном, ако он није опремљен једним или више одобрених система за снимање података о лету.

23.2. (АОС) Уређаји за снимање лета ће:

- 1) бити конструисани, смјештени и уграђени тако да пружају максималну практичну заштиту за снимке тако да снимљена информација може бити сачувана, опет примљена и транскрибована;
- 2) бити баждарени како то захтијева Надлежни орган; и
- 3) имати одобрен уређај који помаже при проналажењу тог уређаја за снимање, под водом.

23.3. Стандард за provedбу ИС: 7.7.члана 23. за специфичне податке који се снимају уређајима за снимање лета, који је штампан уз овај Правилник и чини његов саставни дио (Додатак I Стандарда за provedбу ИС 7.7 члана 23 за овај Правилник)

8. Опрема за нужду, спашавање и преживљавање

Члан 24.

Опрема за нужду, сви ваздухоплови

24.1. Свака ставка флотационе опреме и опреме за нужду ће бити:

-
- 1) директно доступна посади и, што се тиче опреме која је смјештена у одјељку за путнике, путницима, без знатног рока за припремну процедуру;
 - 2) јасно идентификована и јасно означена да би показала свој метод функционисања;
 - 3) означена датумом задњег прегледа; и
 - 4) означена садржајем када се носи у одјељку или spremнику (контејнеру).

Члан 25.

Опрема за излаз у случају нужде

25.1. (АОС) Сваки излаз за нужду у ваздухоплову за превоз путника са стајним трапом за слијетање на тло (осим оног "преко-крила") који је више од 6 стопа од земље када је ваздухоплов на тлу, а стајни трап је извучен, имаће одобрено средство које помаже укрцанима да сиђу на тло.

25.2. (АОС) Сваки излаз за случај нужде у ваздухоплову за превоз путника, његово средство за приступ, као и његово средство отварања биће видљиво означени знаком који је видљив укрцанима који прилазе дуж главног путничког пролаза између сједишта.

25.3. (АОС) Сваки ваздухоплов за превоз путника ће имати систем расвјете за нужду, који је неовисан од главног система расвјете, а који:

- 1) освјетљава сваку ознаку излаза за путнике и знак који обиљежава локацију;
- 2) обезбјеђује довољно главног освјетљења у кабини за путнике; и
- 3) укључује означавање близине подне стазе за напуштање ваздухоплова у случају нужде.

25.4. (АОС) Сваки излаз за случај нужде за путнике и средство отварања тог излаза са спољне стране биће означен на спољној страни ваздухоплова.

25.5. (АОС) Сваки ваздухоплов за превоз путника ће бити опремљен путем за евакуацију који је отпоран на клизање и који испуњава захтјеве под којима је тај ваздухоплов добио увјерење о сагласности (хомологацији) типа.

25.6. Стандард за provedбу

Види ИС: 7.8.члана 25. ради детаља о захтјевима за опрему за излаз у случају нужде, који је штампан уз овај Правилник и чини његов саставни дио (Додатак I Стандарда за provedбу ИС 7.8 члана 25. за овај Правилник).

Члан 26.

Уређаји за визуелну сигнализацију

26.1. (ААС) Ни једно лице не смије ставити у погон ваздухоплов изнад воде или преко копнених зона које је Босна и Херцеговина означила као зоне у којима би потрага и спашавање били посебно отежани, ако он није опремљен таквим уређајима за сигнализацију који су прикладни за зону над којом се лети, а који укључују:

- 1) визуелне сигнале за кориштење пресретањем или авионом пресретањем; и
- 2) бар један пиротехнички уређај за сигнализацију за сваки пнеуматски сплав за спашавање који се захтијева за операције изнад воде.

Члан 27.

Прибор за преживљавање

27.1. (ААС) Ни једно лице не смије ставити у погон ваздухоплов преко копнених зона које је Босна и Херцеговина означила као зоне у којима би потрага и спашавање били посебно тешки, ако он није опремљен довољном количином прибора за преживљавање за онај број укрцаних особа у ваздухоплову и који је на одговарајући начин опремљен за руту којом се лети.

Члан 28.

Предајник локатора мјеста удеса ваздухоплова

28.1. (AAC) Сви ваздухоплови на свим летовима ће бити опремљени са ELT (предајником локатора мјеста удеса ваздухоплова) са аутоматским активирањем.

28.2. (AOC) Ни једно лице не смије ставити у погон ваздухоплов у продуженим операцијама изнад воде ако на ваздухоплову нема ELT типа за преживљавање који врши симултани пренос на 121.5 Мхз и 243 Мхз, те испуњава техничке стандарде које одређује надлежни орган.

28.3. (AOC) Бар један ELT типа за преживљавање биће смјештен са сваким пнеуматским сплавом за спашавање који се носи (види члан 40. из овог правилника).

28.4. (AAC) Батерије које се користе у ELT ће бити замијењене (или напуњене ако се ради о батеријама које се могу пунити) када:

- 1) је предајник био у употреби више од једног укупног сата; или
- 2) је истекло 50% њиховог корисног вијека трајања (или за батерије које се могу пунити, 50% њиховог корисног вијека трајања пуњења).

28.5. (AAC) Рок за замјену или за пуњење ELT батерије биће читко означен на спољној страни предајника.

28.6. Захтјеви за корисни вијек батерије (или корисни вијек пуњења) се не примјењују на батерије (као што су батерије које се активирају водом) на које битно не утичу интервали евентуалног складиштења.

Члан 29.

Преносиви апарати за гашење пожара

29.1. (AOC) Ни једно лице не смије ставити у погон ваздухоплов ако он није опремљен преносивим апаратима за гашење пожара који су доступни за кориштење посади, путницима и у одјељцима са теретом како слиједи:

- 1) тип и количина агенса за гашење ће бити одговарајући за све врсте пожара који се могу евентуално јавити у одјељку гдје се намјерава користити апарат за гашење.

За одјељак гдје су путници, апарат за гашење ће бити означен како би се на минимум свела опасност од концентрације токсичног гаса;

- 2) бар један преносиви апарат за гашење пожара биће обезбјеђен и уобичајено лоциран за употребу у свакој класи Е одјељка за терет којем приступ имају чланови посаде током лета, и бар један ће бити лоциран у сваком доњем и горњем бифеу (*lobe galley*);

- 3) бар један преносиви апарат за гашење биће уобичајено смјештен на летачкој палуби за употребу посади лета;

- 4) бар један преносиви апарат за гашење биће уобичајено смјештен у одјељку за путнике који има капацитет од 30 или мање сједишта; и

- 5) за сваки ваздухоплов који има капацитет сједишта за путнике од више од 30, биће најмање слиједећи број преносивих апарата за гашење пожара који су уобичајено смјештени и равномјерно распоређени у одјељку:

Минимални број ручних апарата за гашење пожара	
Капацитет сједишта за путнике	
30 до 60	2

61 до 200	3
201 до 300	4
301 до 400	5
401 до 500	6
501 до 600	7
601 и више	8

Члан 30.

Апарат за гашење у тоалету

30.1. (АОС) Ни једно лице не смије ставити у погон ваздухоплов из категорије за превоз путника ако сваки тоалет у ваздухоплову није опремљен уграђеним апаратом за гашење пожара за било који распоред утикачких гнијезда за пешкир, папир или отпатке који су смјештени у тоалету.

30.2. (АОС) Уграђени апарати за гашење пожара у тоалету ће бити означени да аутоматски врше испуштање у свако расположиво утикачко гнијездо по појави пожара у том утикачком гнијезду.

Члан 31.

Детектор дима у тоалету

31.1. (АОС) Ни једно лице не смије ставити у погон ваздухоплов из категорије за превоз путника ако сваки тоалет у ваздухоплову није опремљен системом за детекцију дима или еквивалентним системом који обезбјеђује:

- 1) упозоравајуће свјетло у пилотској кабини; или
- 2) упозоравајуће свјетло или звучно упозорење у путничкој кабини који одмах може открити послужитељ, узимајући у обзир положај послужитеља на лету кроз одјељак за путнике у току различитих фаза лета.

Члан 32.

Сјекирица за ломљење

32.1. (АОС) Ни један ималац АОС неће ставити у погон велики ваздухоплов ако он није опремљен сјекирицом за ломљење која одговара ефикасној употреби у том типу ваздухоплова, а која је смјештена на мјесту које није видљиво путницима у ваздухоплову.

Члан 33.

Означавање тачака упада

33.1. (ААС) Ако су зоне трупа погодне за упад посаде за спашавање у случају нужде означене на ваздухоплову, такве ће зоне бити означене како је показано у даљем тексту, а боја ознака ће бити црвена или жута, и, ако је потребно, оне ће бити уоквирене бијелом бојом да би биле у контрасту са подлогом.



33.2. Ако су угаоне ознаке више од 2 м одвојене, међулиније 9 цм x 3 цм биће убачене тако да не буде више од 2 м између сусједних ознака.

Члан 34.

Прибор за прву помоћ и хитну медицинску помоћ

34.1. (АОС) Ни једно лице не смије ставити у погон ваздухоплов ако он није опремљен приступачним прибором за прву помоћ и, на путничким летовима, одобреним прибором за хитну медицинску помоћ за обраду повреда или хитне медицинске случајеве који се могу јавити током лета или у мањим удесима.

34.2. (АОС) Број прибора за прву помоћ које треба носити биће према слиједећој скали:

Члан 35.

Апарат за складиштење и пуштање кисеоника

35.1. (ААС) Сви ваздухоплови који су намијењени да раде на висинама на којима је потребно користити додатни кисеоник биће опремљени адекватним апаратом за складиштење и пуштање кисеоника.

35.2. (ААС) Апарат за кисеоник, са минималном брзином протока кисеоника, и доводом кисеоника испуњаваће примјенљиве стандарде о пловидбености за хомологацију (сертификацију) типа у саобраћајној категорији коју одређује надлежни орган.

35.3. (АОС) Ни један ималац АОС-а не смије ставити у погон ваздухоплов на висинама изнад 10.000 стопа (3000 метара) ако он није опремљен маскама за кисеоник које су тако смјештене да буду непосредно на дохват члановима посаде лета док се налазе на својим утврђеним положајима за обављање дужности.

35.4. (АОС) Ни један ималац АОС-а не смије ставити у погон ваздухоплов под притиском на висинама изнад 25.000 стопа (7600 метара) ако:

- 1) маске за кисеоник за чланове посаде лета нису таквог типа за брзо стављање (*quick-donning type*);
- 2) довољно резервних излаза и маски и/или довољно преносивих јединица за кисеоник није распоређено равномерно у цијелој кабини како би се осигурала тренутачна приступачност кисеоника сваком члану посаде у кабини без обзира на његову локацију у вријеме када дође до пада притиска у кабини; и
- 3) јединица за пуштање кисеоника која је спојена са терминалима за довод кисеоника није уграђена тако да буде одмах доступна сваком укrcаном лицу, ма гдје да сједи. Укупан број јединица за пуштање кисеоника и излаза ће прелазити број сједишта за бар 10%. Вишак јединица треба да буде равномерно распоређен у цијелој кабини.

35.5. (АОС) Количина додатног кисеоника за одржавање живота која се захтијева за одређену операцију биће утврђена на бази висина лета и трајања лета, досљедно радним процедурама које се утврђују за сваку операцију у Приручнику за рад и са рутама које се требају летјети, и са процедурама за случај нужде које су специфициране у Приручнику за рад.

35.6. Стандард за provedбу

Види ИС: 7.8.члана 35. да би се утврдила количина додатног кисеоника који је потребан за ваздухоплове који нису и који јесу под притиском, који је штампан уз овај Правилник и чини његов саставни дио (Додатак I Стандарда за provedбу ИС 7.8 члана 35. за овај Правилник).

Члан 36.

Заштитна опрема за дисање

36.1. (АОС) Ни један ималац АОС-а не смије ставити у погов наздухоплов чија максимална дозвољена маса при полијетању прелази 5700 кг или који има максималну одобрену конфигурацију сједишта од више од 19 сједишта, ако:

1) он нема RVE (опрему за дисање под притиском) за заштиту очију, носа и уста за сваког члана посаде лета док су на дужности на лету и за обезбјеђење кисеоника за период од не мање од 15 минута; и

2) он нема довољно преносиве RVE (опреме за дисање под притиском) за заштиту очију, носа и уста за све чланове посаде у кабини и за обезбјеђење гаса за дисање за период од не мање од 15 минута.

36.2. (АОС) Довод кисеоника за RVE може се обезбиједити помоћу допунског система за кисеоник.

36.3. (АОС) RVE која је намијењена за употребу члановима посаде биће уобичајено постављена на летачкој палуби и биће лако доступна за тренутну употребу сваком члану посаде којем је потребна, а који се налази на положају свог распореда на дужности.

36.4. (АОС) RVE која је намијењена за употребу члановима посаде у кабини биће уграђена непосредно уз положај за дужност сваког члана посаде у кабини.

36.5. (АОС) Лако приступачна преносива RVE ће бити доступна и лоцирана на или уз ручне апарате за гашење пожара осим што, тамо гдје су апарати за гашење пожара лоцирани унутар одјељка за терет, RVE ће бити постављена изван али непосредно уз улаз у тај одјељак.

36.6. (АОС) RVE док је у употреби неће спречавати потребну комуникацију.

Члан 37.

Јединице за прву помоћ за пуштање кисеоника

37.1. (АОС) Ни један ималац АОС-а не смије обављати операције превоза путника у ваздухоплову под притиском на висинама изнад 25.000 стопа (7600 метара), ако није опремљен слиједећим:

1) неразблаженим кисеоником за прву помоћ за путнике којима, из физиолошких разлога, може требати кисеоник након губитка притиска у кабини; и

2) довољним бројем јединица за пуштање (распршивање), али не мање од двије, са средством за кориштење довода за посаду кабине.

37.2. (АОС) Количина кисеоника за прву помоћ која се тражи у ставу 1. овог члана за одређену операцију и руту биће утврђена на основу:

1) трајања лета након губитка притиска у кабини на висинама кабине од више од 8.000 стопа (2400 метара);

2) просјечне брзине протока од најмање 3 литра - сув/минута/особа са притиском при стандардној температури; и

3) најмање 2% путника који се превозе, али ни у којем случају мање од једне особе.

Члан 38.

Мегафони

38.1. (АОС) Свако лице која управља ваздухопловом за превоз путника ће имати преносиви мегафон или мегафоне који се напајају батеријом и који су одмах доступни члановима посаде који имају задатак да воде хитну евакуацију.

38.2. (АОС) Број и локација мегафона који се траже у ставу 1. овог члана ће бити утврђени како слиједи:

- 1) на ваздухопловима са капацитетом сједишта од више од 60 а мање од 100 путника, један мегафон ће бити лоциран на најзадњој локацији у путничкој кабини гдје је одмах доступан нормалном сједишту послужитеља на лету; и
- 2) на ваздухопловима са капацитетом сједишта од више од 99 путника, два мегафона у путничкој кабини на сваком ваздухоплову, и то да је један уграђен на предњем крају а други на најзадњој локацији гдје је одмах доступан нормалном сједишту послужитеља на лету.

38.3. Надлежни орган може одобрити одступање од захтјева из става 2. овог члана ако надлежни орган сматра да би другачија локација била кориснија за евакуацију особа у случају нужде.

Члан 39.

Појединачни флотациони уређаји

39.1. (АОС) Сви ваздухоплови који раде на летовима изнад воде на раздаљини од више од 93 км (50 НМ) од копна које је погодно за слијетање у случају нужде, биће опремљени једним појасом за спашавање или еквивалентним појединачним флотационим уређајем за сваку особу на ваздухоплову.

39.2. (АОС) Сви појасеви за спашавање или еквивалентни појединачни флотациони уређаји биће постављени у позицију која је лако доступна са сједишта или мјеста особе за коју је његова употреба предвиђена.

39.3. (АОС) За продужене операције изнад воде, сваки појединачни флотациони уређај ће бити опремљен одобреним свјетлом за лоцирање преживјелих.

39.4. (АОС) По пријави ваздухопловне компаније, надлежни орган може одобрити операције ваздухоплова изнад воде без појединачних флотационих уређаја, ако ваздухопловна компанија покаже да вода изнад које ће ваздухоплов летјети није такве величине и дубине да би појединачни флотациони уређаји били потребни за преживљавање укрцаних у случају да се лет оконча у тој води.

Члан 40.

Пнеуматски чамац за спашавање

40.1. (АОС) Ни једно лице не смије ставити у погон ваздухоплов у комерцијалном ваздухопловном саобраћају у продуженим операцијама изнад воде а да тај ваздухоплов нема довољно пнеуматских чамаца за спасавање са нормираним капацитетом и носивошћу за смјештај особа укрцаних на ваздухоплов.

Ако нема вишка пнеуматских чамаца за спашавање са довољним капацитетом, капацитет сједишта и носивости пнеуматских чамаца за спашавање ће смјестити све особе укрцане на ваздухоплов у случају губитка једног чамца највећег нормираног капацитета.

40.2. (АОС) Пнеуматски чамци за спашавање ће бити смјештени тако да олакшају њихову спремност за употребу у случају нужде.

40.3. (АОС) Пнеуматски чамци за спашавање ће бити опремљени слиједећим:

- 1) свјетлом локатора за преживјеле;
- 2) прибором за преживљавање;
- 3) пиротехничким уређајем за сигнализацију; и
- 4) ELT -Локаторским трансмитером за нужду.

Види члан 28. из овог правилника.

40.4. (АОС) Пнеуматски чамци за спашавање који који се не могу отворити даљинском контролом и који имају масу већу од 40 кг биће опремљени средством за механичко отварање.

Члан 41.

Флотациони уређај за принудно слијетање хеликоптера на воду

41.1. (ААС) Сви хеликоптери који лете изнад воде на раздаљини од копна која одговара више од 10 минута при нормалној брзини летења у случају да се ради о перформанси хеликоптера из Класе 1 или 2, или лете изнад воде изван ауторотационе или безбједне удаљености од копна за принудно слијетање у случају да се ради о хеликоптерима са перформансом из Класе 3, биће опремљени сталним и брзо-отварајућим флотационим средствима тако да осигурају безбједно принудно слијетање хеликоптера на воду.

9. Разноврсни системи и опрема

Члан 42.

Сједишта, сигурносни појасеви и рамени упртачи

42.1. (АОС) Сваки ваздухоплов који се користи у операцијама са путницима ће бити опремљен слиједећим сједиштима, сигурносним појасевима и раменим упртачима који испуњавају захтјеве о пловидбености за хомологацију (цертификацију) типа тог ваздухоплова:

1) сједиште или мјесто са сигурносним појасем за сваку особу на палуби старосне доби изнад 2 године.

Мјесто које је конструисано за смјештај двије особе, као што су софа или сеђија са више мјеста за сједење, биће опремљено одобреним сигурносним појасом који користе двије особе само током лета на рути;

2) летачка палубна станица са комбинованим сигурносним појасом и раменим упртачима; и

3) сједиште у одјељку за путнике за сваког послужитеља на лету.

Члан 43.

Врата одјељака за путнике и пилота

43.1. (АОС) Ни једно лице не смије водити било коју операцију којом се превозе путници ако нема:

1) врата између одјељака за пилота и путнике са средством за закључавање како би се спријечило да их путници отварају без допуштења пилота;

2) кључ за свака врата која раздвајају одјељак за путнике од неког другог одјељка који има одредбе за излаз у случају нужде.

Кључ ће бити лако доступан сваком члану посаде;

3) средство за посаду, у случају нужде, да откључа свака врата која воде у одјељак који је нормално доступан путницима а које могу евентуално закључати путници; и

4) натписне плочице на сваким вратима која се користе за приступ излазу за путнике у случају нужде, а на којима је назначено да ће та врата бити отворена током полијетања и слијетања.

Члан 44.

Систем за јавно обраћање

44.1. (АОС) Ни један ималац АОС-а не смије у погон ставити ваздухоплов за превоз путника са максималном одобреном конфигурацијом сједишта од више од 19 ако није уграђен систем за јавно обраћање који:

1) ради независно од интерфонског система осим микротелефонске комбинације, слушалица, микрофона, селекторских прекидача и сигналних уређаја;

2) за сваки потребни излаз за случај нужде за путнике у нивоу пода а који је одмах уз сједиште за посаду кабине, има микрофон који је одмах доступан члану посаде у кабини на његовом сједишту,

осим што један микрофон може служити за више од једног излаза, под условом да близина излаза дозвољава вербалну комуникацију између чланова посаде у кабини који су на својим сједиштима;

3) члан посаде у кабини може активирати у року од 10 секунди на сваком од тих мјеста у одјељку из којег је његово кориштење доступно; и

4) може се чути и разумјети на свим путничким сједиштима, у тоалету и на сједиштима чланова посаде и радним положајима.

Члан 45.

Материјали за унутрашњост кабине

45.1. (АОС) По првом већем ремонту ваздухопловне кабине или обнављања унутрашњости кабине, сви материјали у сваком одјељку који користе посада или путници, а који не испуњавају важеће захтјеве о пловидбености који се односе на материјале који се користе у унутрашњости кабине за хомологацију (сертификацију) типа у саобраћајној категорији, како је то навео надлежни орган, биће замијењени материјалима који испуњавају захтјеве које је специфицирао надлежни орган.

45.2. (АОС) Пресвлаке на сједиштима, осим оних сједишта за чланове посаде лета, у сваком одјељку у којем се налазе посада или путници испуњаваће захтјеве који се односе на заштиту од пожара како је то специфицирао надлежни орган.

Члан 46.

Материјали за одјељке за терет и пртљак

46.1. (АОС) Свака Класа Ц или Д одјељка за терет која је запремином већа од 200 кубних стопа у категорији саобраћајног ваздухоплова за који је увјерење о сагласности (хомологацији) типа издато после 1. јануара 1958 ће имати плафонске и зидне обложне плоче које су направљене од:

1) смоле ојачане стакленим влакнима;

2) материјала обложних плоча у одјељку за терет који испуњавају захтјеве теста отпорности на пламен како је то прописано у увјерењу о сагласности (хомологацији) типа; или

3) алуминијума, у случају да се ради о инсталацијама које су одобрене прије 21. марта 1989.

Члан 47.

Системи за напајање енергијом, дистрибуцију и индикацију

47.1. (АОС) Ни један ималац АОС-а не смије у погон ставити ваздухоплов ако он није опремљен слиједећим:

1) системом за довод енергије и дистрибуцију који испуњава захтјеве о пловидбености за сертификацију ваздухоплова у саобраћајној категорији, како је то специфицирао надлежни орган; или

2) системом за довод енергије и дистрибуцију који је у стању да производи и врши дистрибуцију оптерећења за потребне инструменте и опрему, уз кориштење спољног извора напајања ако и један извор енергије или компонента система за дистрибуцију енергије затаји.

Кориштење обичних елемената у енергетском систему може бити одобрено ако надлежни орган установи да су они конструисани тако да би били разумно заштићени од квара; и

3) средством за показивање адекватности енергије која се доводи до потребних летачких инструмената.

47.2. (АОС) Извори енергије са погоном на мотор, када се такви користе, биће на засебним моторима.

Члан 48.

Заштитни осигурачи кола

48.1. (АОС) Ни један ималац АОС-а не смије ставити у погон ваздухоплов у којем су уграђени заштитни осигурачи кола ако нема резервних осигурача који су на располагању за употребу у току лета у количини једнакој 10% броја осигурача сваке класе или три сваке класе, који број је већи.

Члан 49.

Опрема за заштиту од залеђивања

49.1. (ААС) Ако ваздухоплов није хомологиран према захтјевима о пловидбености за саобраћајну категорију, а који се односе на заштиту од залеђивања, ни једно лице не смије ставити у погон ваздухоплов у условима залеђивања ако он није опремљен за спречавање или уклањање леда са вјетробрана, крила, репне површине, елиса и осталих дијелова ваздухоплова гдје ће стварање леда штетно утјецати на безбједност ваздухоплова.

49.2. (АОС) Ни један ималац АОС-а не смије ставити у погон ваздухоплов у очекиваним или стварним условима залеђивања ноћу ако он није опремљен средством за освјетљење или откривање формација леда.

Свако освјетљење које се користи биће оног типа који неће узроковати бљештање или одсјај који би онемогућио чланове посаде у обављању њихове дужности.

Члан 50.

Системи за показивање топлоте пито цијеви

50.1. (АОС) Ни један ималац АОС-а не смије ставити у погон ваздухоплов саобраћајне категорије који је опремљен системом за загријавање пито цијеви летачких инструмената ако тај ваздухоплов није, такође, опремљен оперативним системом за показивање топлоте пито цијеви који је у складу са слиједећим захтјевима:

- 1) индикација ће да укључује свјетло боје ћилибара које је јасно у видокругу члану посаде лета; и
- 2) индикација ће бити тако конструисана да упозори посаду лета да ли је систем за гријање пито цијеви "искључен" или је систем за гријање пито цијеви "укључен" и да ли било који елемент гријања пито цијеви не ради.

Члан 51.

Систем статичког притиска

51.1. (АОС) Ни једно лице не смије ставити у погон ваздухоплов ако он нема два независна система за статички притисак, који имају испуст у спољни атмосферски притисак тако да ће они најмање бити погођени варијацијама у протоку ваздуха или влагом или другим страним материјама, и биће уграђени тако да буду непропусни за ваздух осим за испуст.

Члан 52.

Брисачи вјетробрана

52.1. (АОС) Ни један ималац АОС-а не смије ставити у погон ваздухоплов са максималном дозвољеном масом при полијетању од више од 5.700 кг ако он, на сваком пилотском мјесту, није опремљен брисачем вјетробрана или еквивалентним средством које одржава тај дио вјетробрана јасним за вријеме падавина.

Члан 53.

Држач карте

53.1. (АОС) Ни један ималац АОС-а не смије ставити у погон ваздухоплов ако није уграђен држач карте на мјесту које је лако читљиво и које може бити освјетљено за рад ноћу.

Члан 54.

Опрема за откривање космичке радијације

54.1. (АОС) Ималац АОС ће осигурати да ваздухоплови који су намијењени да лете изнад 15000 м (49 000 стопа) буду опремљени инструментом за континуирано мјерење и показивање дозе укупног космичког ваздушења које се прима (т.ј. укупне јонизирајуће и неутронске радијације галактичког или соларног поријекла) као и кумулативне дозе на сваком лету.

Члан 55.

Морнарички уређај за звучну сигнализацију

55.1. (ААС) Сви хидроавиони за све летове ће бити опремљени опремом за давање звучних сигнала како је то прописано у међународним прописима за спречавање судара на мору, и тамо гдје се то примјењује.

Члан 56.

Котве

56.1. (ААС) Сви хидроавиони за све летове ће бити опремљени једном котвом и једном морском котвом (падобраном за кочење), када је то потребно за помоћ при маневрисању (одобрење за котве није потребно)

56.2. Хидроавиони укључују амфибије које раде као хидроавиони.

Члан 57.

Завршна одредба

57.1. Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику БиХ".

57.2. Правилник објавити у "Службеном гласнику БиХ" и службеним гласилима ентитета.

Број 02-292.5-124/05
9. фебруара 2005. године
Сарајево

Генерални директор
Ђорђе Ратковица, с. р.

ДОДАТАК I

ИС: 7.2. ЧЛАНА 10. КАТЕГОРИЈА II: ОДОБРЕЊЕ И ЗАХТЈЕВИ ЗА ОДРЖАВАЊЕ ЗА ИНСТРУМЕНТЕ И ОПРЕМУ

Опште. Инструменти и опрема који се захтијевају према члану 10. ће бити одобрени како је то предвиђено у овом Стандарду за provedбу прије него што се почну користити у операцијама Категорије II. Прије него што се ваздухоплов презентује за издавање одобрења за инструменте и опрему, мора се показати да је од почетка 12. календарског мјесеца прије датума подношења захтјева:

- 1) локалајзер (*предајник снопа правца*) ILS-а (*система за слијетање по инструментима*) и опрема за раван понирања провјерена на пробном столу у складу са упутствима произвођача те је установљено да испуњава оне стандарде који су спецификовани у RTCA Документу 23-63/ДО-117 од 14. марта 1963, "Критерији стандардног подешавања за ваздухопловни локалајзер (*предајник снопа правца*) и пријемнике равни понирања".
- 2) висиномјери и системи статичког притиска су тестирани и прегледани; и
- 3) сви остали инструменти и ставке опреме који су специфицирани у члану 10. Правилника о инструментима и опреми који су наведени у предложеном програму одржавања су провјерени на пробном столу и установљено је да испуњавају спецификације произвођача.

Систем вођења за контролу лета. Све компоненте система вођења за контролу лета ће бити одобрене и уграђене по програму процјене (евалуације) који је спецификован у тачки 5. овог ИС ако нису одобрене за операције из Категорије III према примјенљивим процедурама за издавање увјерења о сагласности (хомологацији) или допунског увјерења о хомологацији. Осим тога, накнадне измјене у изради, моделу или дизајну компоненти морају бити одобрене по овом параграфу. Системи и уређаји који се на то односе, као што су аутоматски лептир за гас и компјутерски систем за прилазно вођење, ће бити одобрени на исти начин као и да се користе за операције из Категорије II.

Радио висиномјер. Радио висиномјер мора испуњавати критерије за перформансу из овог параграфа за издавање почетног одобрења, као и након сваке накнадне измјене:

- 1) он ће посади лета јасно и сигурно показивати висину точка главног стајног трапа изнад терена;
- 2) он ће показивати висину точка изнад терена до прецизности од +/- 5 стопа (1,5 метара) односно 5%, шта је веће, под слиједећим условима:
 - а) углови пропињања од нула до +/-50 око средње прилазне висине;
 - б) углови нагиба од нула до 200 у сваком смјеру;
 - ц) предње брзине од минималне прилазне брзине до 200 чворова;
 - д) брзине тоњења од нула до 15 стопа у секунди при висинама од 100 стопа (30 метара) до 200 стопа (60 метара).
- 3) изнад нивоа земље, он мора пратити стварну висину ваздухоплова без значајнијег заостајања или осцилација;
- 4) код ваздухоплова на висини од 200 стопа (60 метара) или мање, свака нагла промјена терена која представља не више од 10% висине ваздухоплова не смије узроковати да се висиномјер откључа (деблокира), а реаговање показивача на такве промјене не смије прелазити 0,1 секунду, и, осим тога, ако се систем откључа (деблокира) за веће промјене, он мора поново добити сигнал за мање од 1 секунде;
- 5) системи који садрже карактеристику "проба притискањем" (*push to test*) морају тестирати цјелокупан систем (са или без антене) при симулираној висини од мање од 500 стопа;
- 6) систем мора посади лета пружити сигуран приказ упозорења о затајењу у свако доба када постоји губитак снаге или одсуство повратних сигнала са земље у оквиру пројектованог опсега радних висина.

Остали инструменти и опрема. Сви остали инструменти и ставке опреме који се траже по члану 10. ће бити способне да изврше, по потреби, операције из Категорије II. Такође се захтијева одобрење након сваке накнадне измјене ових инструмената и ставки опреме.

Програм процјене (евалуације)

- 1) Примјена. Одобрење по процјени се захтијева као дио пријаве за издавање одобрења за приручник о Категорији II.

2) Демонстрације. Ако надлежни орган није издао другачије овлаштење, програм процјене за сваки ваздухоплов захтијева демонстрацију која је спецификована у овом параграфу. Најмање 50 ILS прилаза (прилаза по систему слијетања по инструментима) ће бити обављено са најмање пет прилаза на сваком од три различита ILS средства, а не више од пола укупних прилаза било којег од три ILS средства. Сви прилази ће се летјети под симулираним условима по инструментима до 100 стопа (30 метара) висине доношења одлуке и 90% укупних прилаза који се направе ће бити успјешно. Успјешан прилаз је онај код којег:

- а) на 100 стопа (30 метара) висине доношења одлуке, показана брзина кроз ваздух и правац лета су задовољавајући за нормално изравнање и слијетање (брзина мора бити +/- 5 чворова програмиране брзине кроз ваздух, али не смије бити мања од програмиране брзине прага ако се користе аутоматски лептири за гас);
- б) ваздухоплов на 100 стопа (30 метара) висине доношења одлуке, је постављен тако да је пилотска кабина у опсегу унутра, а праћење је тако да остане у опсегу унутра, а бочни рубови полетно-слетне стазе (писте) су испружени;
- ц) одступање од равни понирања након напуштања спољног маркера не прелази 50% пуне скале отклона како то показује ILS индикатор;
- д) никаква неуобичајена неуједначеност или претјеране промјене висине се не јављају након напуштања средњег маркера; и
- е) у случају да се ради о ваздухоплову који је опремљен уређајем за везу аутопилота са системом за прилажење, ваздухоплов је довољно стабилизиран када се уређај за везу аутопилота са системом за прилажење прекине на висини доношења одлуке како би се омогућио наставак нормалног прилажења и слијетања.

3) Записници. Током програма процјене подносилац пријаве за ваздухоплов ће биљежити слиједеће информације за свако прилажење и на захтјев надлежног органа ће их ставити на располагање:

- а) сваку грешку на ваздухопловним инструментима и опреми која је спријечила почетак прилажења;
- б) разлоге за прекид прилажења, укључујући и висину изнад полетно-слетне писте при којој је дошло до прекида;
- ц) контролу брзине на 100 чворова висине доношења одлуке ако се користе аутоматски лептири за гас;
- д) стање стабилизације ваздухоплова по искључењу аутоматског уређаја за везу аутопилота са системом за прилажење у погледу настављања изравнања и слијетања;
- е) положај ваздухоплова код средњег маркера и на висини доношења одлуке који се показује и на дијаграму основног ILS дисплеја и на дијаграму полетно-слетне писте која је испружена према средњем маркеру. Процијенена тачка додира са тлом показале се на дијаграму полетно-слетне писте;
- ф) компатибилност летачког командног уређаја са аутоматским уређајем за везу аутопилота са системом за прилажење, ако се примјењује;
- г) квалитет перформансе цјелокупног система.

4) Процјена. Коначна процјена система за вођење за контролу лета се врши након успјешног окончања ових демонстрација. Ако се нису показале хазардне тенденције или на други начин није познато да постоје, систем се одобрава онако како је уграђен.

Сваки програм одржавања за категорију II инструмената и опреме садржаваће слиједеће:

- 1) листу сваког инструмента и ставке опреме који су специфицирани у члану 10. Правилника о опреми и инструментима и који су уграђени у ваздухоплов за операције из Категорије II, укључујући и израду и модел оних који су специфицирани у члану 10. став 1. тачка 1) Правилника о опреми и инструментима;
- 2) план који предвиђа извршење прегледа по тачки 5) овог параграфа у року од 3 календарска мјесеца након датума претходног прегледа. Преглед ће извршити лице које буде овлаштено по БиХ пропису о ваздухопловству дио 5 "Правилник о пловидбености", осим што сваки алтернативни преглед може бити замијењен функционалном летачком провјером. Ову функционалну летачку провјеру ће обавити пилот који је носиоцац пилотског овлаштења за Категорију II за тип ваздухоплова који се провјерава;
- 3) план који обезбјеђује извршење провјере на пробном столу за сваки наведени инструмент и ставку опреме који су специфицирани у члану 10. став 1. тачка 1) у року од 12 календарских мјесеци од датума претходне провјере на пробном столу;
- 4) план који обезбјеђује извршење теста и прегледа сваког система статичког притиска у оквиру 12 календарских мјесеци након датума претходног теста и прегледа;

5) поступци за извршење периодичних прегледа и функционалних летачких провјера у циљу утврђивања способности сваког наведеног инструмента и ставке опреме који су специфицирани у члану 10. став 1. тачка 1) да постигну перформансу која је одобрена за операције из категорије II укључујући и поступке за записивање функционалних летачких провјера;

6) поступак да се осигура да пилот буде обавијештен о свим кваровима на наведеним инструментима и ставкама опреме;

7) поступак да се осигура да стање сваког наведеног инструмента и ставке опреме на којима се врши одржавање буде барем једнако стању из одобрења за Категорију II прије него што се они врате у рад за операције из Категорије II;

8) поступак за биљежење у записнике о одржавању којим се показује датум, аеродром и разлози за сваки прекид операције из категорије II због квара наведеног инструмента или ставке опреме.

Провјера на пробном столу. Провјера на пробном столу која се захтијева овим одјелком биће у складу са овим параграфом:

1) осим како је то спецификовано у параграфу 7. тачка 2) овог одјелка, њега ће извршити сертификована станица за поправке која носи једно од слиједећих овлаштења како то одговара опреми која се провјерава:

а) овлаштење за инструменте;

б) овлаштење за ваздухопловну електронику;

2) њега ће обавити сертификована ваздухопловна компанија или одобрена организација за одржавање на ваздухоплову који је идентификован у одобреним посебним радним одредбама те компаније уз одобрено овлаштење за вршење одржавања и издавање одобрења о враћању у рад свог властитог ваздухоплова на којем је одржавање извршено према програму сталног одржавања по систему који је еквивалентан оном који је идентификован у Правилнику о условима и начину издавања потврде ваздушног оператора (АОС);

3) састојаће се од уклањања инструмента или ставке опреме и извршења слиједећег:

а) визуелног прегледа чистоће, скорог квара и потребе за подмазивањем, поправком или замјеном дијелова;

б) исправке оних ставки које су установљене визуелним прегледом; и

ц) баждарења бар до спецификација произвођача ако другачије није специфицирано у одобреном приручнику за Категорију II за ваздухоплов на којем је инструмент или ставка опреме уграђена.

Продужења. Након окончања циклуса одржавања од 12 календарских мјесеци, захтјев за продужење периода провјере, тестова и прегледа се одобрава ако се покаже да перформанса одређене опреме оправдава тражено продужење.

ИС: 7.7. ЧЛАНА 23. УРЕЂАЈИ ЗА СНИМАЊЕ ЛЕТА

1. Систем за снимање података о лету ће снимати податке, у дигиталној форми, из којих се могу утврдити слиједеће информације у оквиру дијапазона, прецизности и интервала снимања које одређује надлежни орган:

1) вријеме;

2) висина;

3) брзина кроз ваздух;

4) вертикално убрзање;

5) правац лета (курс);

6) вријеме сваког радио преноса било до или од контроле летења;

7) уздужни положај;

8) положај нагиба (*roll attitude*);

9) угао бочног клизања латералног убрзања

10) уздужни равнотежни положај (равнотежни положај пропињања);

11) командна палица или команда висине (положај командне површине пропињања);

-
- 12) управљач или положај бочне командне површине;
 - 13) педала команде кормила правца или положај командне површине управљања по правцу;
 - 14) потисак сваког мотора;
 - 15) положај сваког скретача млаза;
 - 16) закрилца или командни положај управљања закрилцем из пилотске кабине; и
 - 17) предкрилце-капак или командни положај управљања закрилцем из пилотске кабине.

ИС: 7.8.ЧЛАНА 25. ОПРЕМА ЗА ИЗЛАЗ У СЛУЧАЈУ НУЖДЕ

1. Помоћна средства за излаз у случају нужде у нивоу пода ће испуњавати захтјеве под којима је ваздухоплов хомологизиран (цертифициран).
2. Локација сваког излаза за случај нужде за путнике ће бити:
 - 1) препознатљива са удаљености која је једнака ширини кабине; и
 - 2) означен знаком који је видљив свим укrcанима који прилазе главним пролазом за путнике између сједишта.
3. Постојаће знак за излаз у случају нужде:
 - 1) изнад главног пролаза за путнике између сједишта близу сваког излаза за путнике у случају нужде "преко крила", или на некој другој стропној локацији ако је то практичније због ниске унутрашње висине кабине;
 - 2) одмах до сваког излаза за путнике у случају нужде у нивоу пода, осим што један знак може служити за два таква излаза ако се оба могу одмах видјети према том знаку; и
 - 3) на свакој прегради или преградној плочи која спречава поглед напријед и назад у кабини за путнике, да би означио излазе за случај нужде који се налазе иза или су заклоњени њима, осим што, ако ово није могуће, знак може бити постављен на некој другој прикладној локацији.
4. Свако означавање излаза за путнике у случају нужде и сваки лоцирајући знак биће израђен тако да испуњава захтјеве о означавању унутрашњих излаза за случај нужде под којима је ваздухоплов хомологиран, осим ако надлежни орган не наведе другачије захтјеве како би се испоштовао овај параграф.

Ни један знак се не смије наставити користити ако његова луминисценција (сјај) падне испод 250 микроламберта.
5. Извори *опште* расвјете у кабини могу бити заједнички и за системе за случај нужде и за главне расвјетне системе ако је довод енергије за систем расвјете за случај нужде независан од довода енергије за напајање главног система расвјете.
6. Систем расвјете за случај нужде обезбиједиће довољно општег освјетљења у путничкој кабини тако да просјечно освјетљење, када се мјери у 40-инчним интервалима у висини наслона за руке на сједишту, на централној линији главног пролаза за путнике, износи најмање 0,05 стопа-свијећа.
7. Свако свјетло за случај нужде ће:
 - 1) се моћи ставити у функцију ручно из положаја за посаду лета и са тачке у путничком одјељку која је приступачна са нормалног сједишта послужитеља на лету;
 - 2) имати средство за спречавање нехотичног покретања мануелних контрола; и
 - 3) када се припреми или упали са било којег од положаја, остаће упаљено или ће се упалити по прекиду нормалне електричне енергије у ваздухоплову;
 - 4) обезбиједити потребни ниво расвјете најмање 10 минута под критичним амбијенталним условима након слијетања у случају нужде;
 - 5) имати контролни уређај у пилотској кабини који има положај "укључено", "Искључено", "спремно".
8. Локација сваке ручице команде за излаз за путнике у случају нужде и упутства за отварање излаза биће показани у складу са захтјевима под којима је ваздухоплов хомологиран, осим ако надлежни орган не наведе другачије захтјеве да би се поступило у складу са овим параграфом.
9. Ни једна ручица команде или поклопац ручице команде се не смије наставити користити ако њена луминисценција (сјај) падну испод 100 микроламберта.

10. Приступ излазима за случај нужде ће бити обезбијеђен на слиједећи начин за сваки путнички ваздухоплов:

- 1) сваки пролаз између појединачних путничких зона, или онај који води до излаза за случај нужде Типа I или Типа II, биће без препрека и бар 20 инча широк;
- 2) биће довољно простора одмах до сваког излаза за случај нужде Типа I и Типа II како би се члану посаде омогућило да помогне при евакуацији путника а да не умањи ширину пролаза без препрека испод оне која се захтијева у параграфу 10. тачка 1) овог дијела;
- 3) постојаће прилаз са главног пролаза за путнике између сједишта до сваког излаза Типа I и Типа II. Прилаз од главног пролаза између сједишта у путничкој кабини овим излазима неће бити препријечен сједиштима, лежајевима или другим избочинама на такав начин да смањује ефикасност излаза. Осим тога, прилаз ће да испуњава захтјеве за приступачност излаза за случај нужде под којима је ваздухоплов хомологиран, осим ако надлежни орган не наведе другачије захтјеве да би се поступило у складу са овим параграфом;
- 4) ако је потребно да се пролази кроз пролаз између одјељака за путнике како би се дошло до било којег излаза са било којег сједишта у путничкој кабини, пролаз неће имати препреке. Међутим, завјесе се могу користити ако оне дозвољавају слободан улаз кроз пролаз;
- 5) не смију се уградити никаква врата у било којој прегради између одјељака за путнике;
- 6) ако је потребно да се пролази кроз врата која раздвајају путничку кабину од других зона да би се дошло до било којег потребног излаза за случај нужде са било којег сједишта, та врата ће имати средство да се кваком држе у отвореном положају, и врата ће бити отворена током сваког полијетања и слијетања. Квака ће бити у стању да издржи на себи оптерећења када су врата подвргнута крајњим силама инерције у односу на околну структуру, како је то прописано у стандардима о пловидбености за хомологацију типа у саобраћајној категорији како то наводи надлежни орган.

11. Сваки излаз за путнике за случај нужде и средство за отварање тог излаза са спољне стране ће бити означен на спољној страни ваздухоплова траком у боји од 2 инча (5 цм), истичући излаз на страни трупа.

12. Свако означавање излаза за путнике за случај нужде, укључујући и траку, биће одмах препознатљиво у односу на околну зону трупа контрастом у боји те ће бити у складу са слиједећим:

- 1) ако рефлексциони фактор тамније боје износи 15 посто или мање, рефлексциони фактор свјетлије боје треба бити најмање 45 посто;
- 2) ако је рефлексциони фактор тамније боје већи од 15 посто, мора се обезбиједити најмање 30 посто разлике између њеног рефлексивног фактора и рефлексивног фактора свјетлије боје;

"Рефлексциони фактор" је омјер свјетлосног флукса који исијава тијело и свјетлосног флукса који оно прима.

3) Излази који нису на страни трупа, имаће спољна средства за отварање и примјенљиве инструкције које су јасно означене црвеном бојом, или, ако црвена боја није јасна у односу на боју подлоге, онда свијетлом хром-жутим бојом, а када је средство за отварање за такав излаз смјештено само на једној страни трупа, јасна ознака ће за ту сврху бити стављена на другој страни.

13. Сваки путнички ваздухоплов ће бити опремљен спољним освјетљењем које испуњава захтјеве под којима је тај тип ваздухоплова хомологиран, осим ако надлежни орган не наведе другачије захтјеве како би се поступило у складу са овим параграфом.

14. Сваки путнички ваздухоплов ће бити опремљен излазном трасом која је отпорна на клизање и која испуњава захтјеве под којима је тај ваздухоплов хомологиран, осим ако надлежни орган не наведе другачије захтјеве како би се поступило у складу са овим параграфом.

15. Свака врата или излаз у нивоу пода на страни трупа (осим оних који воде у одјељак за терет или пртљаг који није приступачан из путничке кабине) а који је висок 44 инча (110 цм) или више, а широк 20 (50 цм) инча или више, али није шири од 46 инча (117 цм), сваки излаз за путнике испод трупа и сваки излаз на репном конусу ће испуњавати захтјеве из овог дијела Правилника а који се тичу излаза у случају нужде који су у нивоу пода.

Надлежни орган може одобрити одступање од овог параграфа уколико сматра да околности чине да потпуно поступање са захтјевима буде неизводљиво те да је постигнут прихватљив ниво безбједности.

16. Одобрени излази за случај нужде у одјељцима за путнике који прелазе минимални број потребних излаза за случај нужде ће испуњавати све примјенљиве одредбе овог дијела Правилника и биће приступачни.

17. На сваком великом путничком турбо-млазном ваздухоплову сваки излаз испод трупа и излаз на репном конусу ће бити:

- 1) пројектован и конструисан тако да се не може отворити током лета;

2) означен натписном плочицом која се може прочитати са удаљености од 30 инча (76 цм) и која је уграђена на видљивој локацији близу средста за отварање излаза, наводећи да је излаз пројектован и конструисан тако да се не може отворити током лета.

ИС: 7.8.ЧЛАНА 35. СКЛАДИШТЕЊЕ КИСЕОНИКА И АПАРАТ ЗА ПУШТАЊЕ КИСЕОНИКА

1. Захтјеви за довод додатног кисеоника за ваздухоплове који нису под притиском су сљедећи:

1) чланови летачке посаде. Сваки члан летачке посаде на дужности на летачкој палуби ће имати додатни кисеоник у складу са Табелом 1. Ако сви укрцани на сједиштима летачке палубе имају довод кисеоника из извора летачке посаде, онда ће се они сматрати члановима летачке посаде на дужности на летачкој палуби у сврху снабђења кисеоником.

2) чланови посаде у кабини, додатни чланови посаде и путници. Чланови посаде у кабини и путници ће се опскрбљивати кисеоником у складу са Табелом 1. Чланови посаде у кабини који се превозе осим потребног минималног броја чланова посаде у кабини, као и додатни чланови посаде сматраће се путницима у сврху снабђења кисеоником.

Табела 1 - Додатни кисеоник за ваздухоплове који нису под притиском

СНАБДЈЕВАЊЕ ЗА:	ТРАЈАЊЕ И ВИСИНА ПРИТИСКА:
1. Сви укрцани на сједиштима летачке палубе на дужности на летачкој палуби	Цјелокупно вријеме лета при висинама притиска изнад 10000 стопа (3000 метара)
2. Сви потребни чланови посаде у кабини	Цјелокупно вријеме лета при висинама притиска изнад 13000 стопа (4000 метара) и за сваки период који прелази 30 минута при висинама притиска изнад 10000 стопа (3000 метара) али које не прелазе 13000 стопа (4000 метара)
3. 100% путника	Цјелокупно вријеме лета након 30 минута при висинама притиска већим од 10000 стопа (3000 метара) али које не прелазе 13000 стопа (4000 метара)

2. Захтјеви за снабђење додатним кисеоником за ваздухоплове под притиском су сљедећи:

1) потребна количина додатног кисеоника ће бити утврђена на основу висине притиска кабине, трајања лета и претпоставке да ће доћи до затајења притиска у кабини на висини или у тачки лета која је најкритичнија са становишта потребе за кисеоником, и да ће се, након затајења, ваздухоплов спуштати у складу са поступцима за случај нужде који су специфицирани у приручнику за лет до безбједне висине за руту на којој се лети и која ће омогућити континуиран безбједан лет и слијетање;

2) након затајења притиска у кабини, висина притиска у кабини сматраће се истом као што је и висина ваздухоплова, осим ако се надлежном органу не предочи да никакво евентуално затајење притиска у кабини или система за притисак неће резултирати вишином притиска у кабини која је једнака висини ваздухоплова. Под оваквим околностима, ова нижа висина притиска у кабини може се користити као основа за утврђивање снабђења кисеоником;

3) чланови летачке посаде

Сваки члан летачке посаде на дужности на летачкој палуби ће бити снабђен додатним кисеоником у складу са Табелом 2. Ако се сви укрцани на сједиштима летачке палубе снабђењају из извора кисеоника летачке посаде, онда ће се они сматрати члановима летачке посаде на дужности на летачкој палуби у сврху снабђења кисеоником. Укрцани на сједиштима летачке палубе који се не снабђењају из извора летачке посаде треба да се сматрају путницима у сврху снабђења кисеоником;

4) чланови посаде у кабини, додатни чланови посаде и путници:

а) чланови посаде у кабини и путници ће се снабђевати додатним кисеоником у складу са Табелом 2. Чланови посаде у кабини који се превозе осим минималног потребног броја чланова посаде у кабини, као и додатни чланови посаде сматраће се путницима у сврху снабђења кисеоником;

б) захтјеви за снабђењем кисеоником, како је то специфицирано у Табели 2, за ваздухоплове који нису хомологирани да лете на висинама изнад 25000 стопа (7600 метара) могу се смањити на цјелокупно вријеме лета између 10000 стопа (3000 метара) и 14.000 стопа (4300 метара) висине притиска у кабини за све потребне чланове посаде у кабини и за најмање 10% путника ако је, на свим тачкама током руте на којој се лети, ваздухоплов у стању да се спусти безбједно у року од 4 минуте према висини притиска у кабини од 14000 стопа (4300 метара).

Табела 2 - Захтјеви за додатни кисеоник - Ваздухоплов под притиском у току и након спуштања у случају нужде (Напомена 1)

СНАБДЈЕВАЊЕ ЗА	ТРАЈАЊЕ И ВИСИНА ПРИТИСКА У КАБИНИ
1. Сви укрцани на сједиштима летачке палубе на дужности на летачкој палуби	<p>Цјелокупно вријеме лета када висина притиска у кабини прелази 13.000 (4000 метара) и цјелокупно вријеме лета када висина притиска у кабини прелази 10.000 стопа (3000 метара) али не прелази 13.000 стопа (4000 метара) након првих 30 минута на тим висинама, али ни у којем случају мање од:</p> <p>(и) 30 минута за ваздухоплове који су хомологирани да лете на висинама које не прелазе 25.000 стопа (7600 метара), (Напомена 2).</p> <p>(ии) 2 сата за ваздухоплове који су хомологирани да лете на висинама вишим од 25.000 стопа (7600 метара), (Напомена 3).</p>
2. Сви потребни чланови посаде у кабини	<p>Цјелокупно вријеме лета када висина притиска у кабини прелази 13.000 стопа (4000 метара) али не мање од 30 минута (Напомена 2), и цјелокупно вријеме лета када висина притиска у кабини износи више од 10.000 стопа (3000 метара) али не прелази 13.000 стопа (4000 метара) након првих 30 минута на тим висинама.</p>
3. 100% путника	<p>10 минута или цјелокупно вријеме лета када висина притиска у кабини прелази 15.000 стопа (4600 метара) шта год да је веће (Напомена 4)</p>
4. 30% путника	<p>Цјелокупно вријеме лета када висина притиска у кабини прелази 14.000 стопа (4300 метара) али не прелази 15.000 стопа (4600 метара).</p>
5. 10% путника	<p>Цјелокупно вријеме лета када висина притиска у кабини прелази 10.000 стопа (3000 метара) али не прелази 14.000 стопа (4300 метара) након првих 30 минута на тим висинама.</p>

Напомена 1: Обезбијеђено снабдјевање ће узети у обзир висину притиска у кабини и профил спуштања за руте које су у питању.

Напомена 2: Потребно минимално снабдјевање је она количина кисеоника која је потребна за константну брзину спуштања са максималне хомологиране радне висине ваздухоплова до 10.000 стопа (3000 метара) за 10 минута а затим 20 минута на 10.000 стопа (3000 метара).

Напомена 3: Потребно минимално снабдјевање је она количина која је потребна за константну брзину спуштања са максималне хомологиране радне висине ваздухоплова на 10.000 стопа (3000 метара) за 10 минута а затим 110 минута на 10.000 стопа (3000 метара). Кисеоник који је потребан да би се испуниле одредбе о Опреди за заштиту дисања посаде из овог правилника може се укључити код утврђивања потребне опскрбе.

Напомена 4: Потребно минимално снабдјевање је она количина кисеоника која је потребна за константну брзину спуштања са максималне хомологиране радне висине ваздухоплова на 15.000 стопа (4600 метара).