
На основу члана 99. став (4) Закона о управи ("Службени гласник БиХ", бр. 32/09, 102/09 и 72/17) и члана 20. став (1) Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", бр. 39/09 и 25/18), на приједлог Дирекције за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине у сарадњи са Министарством одбране Босне и Херцеговине, министар комуникација и транспорта Босне и Херцеговине доноси

НАРЕДБУ
О УСПОСТАВЉАЊУ ЗАЈЕДНИЧКИХ ПРАВИЛА
ЛЕТЕЋА И ОПЕРАТИВНИХ ОДРЕДАБА У ВЕЗИ СА
УСЛУГАМА И ПОСТУПЦИМА У ВАЗДУШНОЈ
ПЛОВИДБИ

Члан 1.

(Предмет и подручје примјене)

- (1) Циљ ове наредбе је успостављање заједничких правила ваздушног саобраћаја и оперативних одредаба у вези са услугама и поступцима у ваздушној пловидби, примјењивих на општи ваздушни саобраћај унутар

- подручја примјене прописа којим се утврђује организација и коришћење ваздушног простора у Јединственом европском небу.
- (2) Ова наредба се примјењује посебно на кориснике ваздушног простора и ваздухоплове укључене у општи ваздушни саобраћај:
- а) који лете према Босни и Херцеговини, унутар Босне и Херцеговине или из Босне и Херцеговине;
 - б) који имају држављанство и регистрационе ознаке Босне и Херцеговине, те лете у било којем ваздушном простору у мјери у којој нису у супротности са правилима која је објавила држава надлежна за подручје прелета.
- (3) Ова наредба се примјењује на Дирекцију за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине, пружаоце услуга у ваздушној пловидби Босне и Херцеговине, оперatore ваздухоплова, оперatore аеродрома и земаљско особље укључено у операције ваздухоплова, органе и тијела надлежне за питања одбране и безбједности у Босни и Херцеговини.
- (4) Ова наредба се не примјењује на ваздухоплове играчке и моделе ваздухоплова. Органи и тијела Босне и Херцеговине у складу са својим надлежностима обезбјеђују да су успостављена правила којима се обезбјеђује да се ваздухопловима играчкама и моделима ваздухоплова рукује тако да се на најмању мјеру сведу опасности повезане са безбједношћу ваздушне пловидбе, лицима, имовином и другим ваздухопловима.
- (5) Овом наредбом преузимају се одредбе Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) број 923/2012 од 26. септембра 2012. године о успостављању заједничких правила летења и оперативних одредаба у вези са услугама и поступцима у ваздушној пловидби и о измјени Спроведбене уредбе (ЕУ) број 1035/2011 и уредби (ЕЗ) бр. 1265/2007, (ЕЗ) бр. 1794/2006, (ЕЗ) бр. 730/2006, (ЕЗ) бр. 1033/2006 и (ЕУ) бр. 255/2010.
- (6) Навођење одредаба уредбе из става (5) овог члана врши се искључиво у сврху праћења и информисања о преузимању правне тековине Европске уније у законодавство Босне и Херцеговине.

Члан 2.
(Дефиниције)

За потребе ове наредбе, примјењују се следеће дефиниције:

- а) **Тачност података** (Accuracy) је степен усклађености између предвиђене или измјерене вриједности и стварне вриједности;
- б) **Ваздушни простор са савјетодавном услугом** (Advisory airspace) је ваздушни простор одређених димензија или утврђена рута унутар које је доступна савјетодавна услуга ваздушног саобраћаја;
- ц) **Савјетодавна рута** (Advisory route) је утврђена рута дуж које је доступна савјетодавна услуга ваздушног саобраћаја;
- д) **Акробатски лет** (Aerobatic flight) је намјерно изведен маневар ваздухоплова у лету који укључује наглу промјену његовог положаја, неуобичајени положај или неуобичајену промјену брзине лета, који није потребан за уобичајени лет или током обуке за дозволе или овлашћења која нису акробатска овлашћења;
- е) **Аеродром** (Aerodrome) је одређено подручје (укључујући све зграде, инсталације и опрему) на земљи или на води или на непокретној, приобалној или плутајућој подлози, намијењено за потпуно

или дјелимично слијетање, полијетање и кретање ваздухоплова по површини;

- ф) **Аеродромска контрола ваздушног саобраћаја** – АТЦ (Aerodrome Control Service) је пружање услуга контроле ваздушног саобраћаја за аеродромски саобраћај;
- г) **Аеродромски контролни торањ** (Aerodrome Control Tower) је јединица успостављена у сврху пружања услуга контроле ваздушног саобраћаја за потребе аеродромског саобраћаја;
- х) **Аеродромски саобраћај** (Aerodrome traffic) је укупан саобраћај на маневарским површинама аеродрома и сви ваздухоплови у лету у близини аеродрома. Ваздухоплови који изводе операцију у близини аеродрома укључују, између осталих, и ваздухоплове који улазе или напуштају аеродромски саобраћајни круг;
- и) **Аеродромски саобраћајни круг** (Aerodrome Traffic Circuit) је утврђена путања лета којом ваздухоплов изводи операције у близини аеродрома;
- ј) **Аеродромска саобраћајна зона** (Aerodrome traffic zone) је ваздушни простор утврђених димензија успостављен око аеродрома у сврху заштите аеродромског саобраћаја;
- к) **Радови из ваздуха** (Aerial Work) је операција у којој се ваздухоплов користи за специјалне услуге у пољопривреди, грађевинарству, за потребе снимања/фотографисања, премјера, осматрања и патролирања, трагања и спасавања, рекламирања из ваздуха, итд;
- л) **Зборник ваздухопловних информација - АИР** (Aeronautical Information Publication - AIP) је Зборник који објављује Босна и Херцеговина или се објављује у име државе и садржи ваздухопловне информације трајног карактера значајне за ваздушну пловидбу;
- м) **Ваздухопловна мобилна услуга** (Aeronautical Mobile Service) је мобилна услуга између ваздухопловних станица и станица на ваздухопловима или између станица на ваздухопловима, у којима могу учествовати станице пловила за преживљавање; такође могу учествовати радио предајници за означавање положаја у случају опасности, на фреквенцијама одређеним за случајеве у невољи и случајеве опасности;
- н) **Ваздухопловна станица** (Aeronautical station) је копнена станица у ваздухопловној покретној услузи комуникације; У одређеним случајевима, ваздухопловна станица може да буде смјештена, на примјер, на пловилу или на платформи на мору;
- о) **Авион** (Aeroplane) је ваздухоплов тежи од ваздуха на моторни погон, који добија силу узгона у лету претежно аеродинамичком реакцијом на површинама које остају непокретне у одређеним условима лета;
- п) **Систем за избјегавање судара у ваздуху** (Airborne collision avoidance system - ACAS) је систем који на основу сигнала транспондера секундарног надзорног радара (SSR), који ради независно од земаљске опреме, даје савјет пилоту о ваздухопловима који га потенцијално угрожавају, а који су опремљени SSR транспондерима;
- р) **Ваздухоплов** (Aircraft) је направа која се одржава у атмосфери због реакција ваздуха, осим реакције ваздуха који се одбија од површину земље;

- c) **Адреса ваздухоплова** (Aircraft adress) је јединствена комбинација од 24 бита која се додјељује ваздухоплову у сврху комуникације ваздух-земља, навигације и надзора;
- т) **Осматрање из ваздухоплова** (Aircraft observation) је одређивање једног или више метеоролошких елемената, које се врши из ваздухоплова у лету;
- у) **AIRMET информација** (AIRMET information) је информација коју издаје служба метеоролошког бдјења која се односи на јављање или очекивано јављање одређених метеоролошких појава на рути које могу да утичу на безбједност летења ваздухоплова на малим висинама, а која није већ укључена у прогнозу издату за летове на малим висинама у предметној области информисања у лету или њеној подобласти;
- в) **Комуникација ваздух-земља** (Air-ground communication) је двосмјерна комуникација између ваздухоплова и станице или локација на површини земље;
- з) **Контролна радио-станица ваздух-земља** (Air-ground control radio station) је ваздухопловна телекомуникациона станица која има примарну одговорност за управљање комуникацијама које се односе на управљање и контролу ваздухоплова у датој области;
- аа) **Извјештај из ваздуха** (Air-report) је извјештај из ваздухоплова припремљен у складу са захтјевима за извјештавање позиције укључујући оперативну и/или метеоролошко извјештавање;
- бб) **Рулање у ваздуху** (Air-taxiing) је кретање хеликоптера/вертикално слијетање и полијетање (VTO) изнад површине аеродрома, обично са утицајем земље и брзином у односу на земљу обично мањом од 37 km/h (20 kts);
- цц) **Ваздушни саобраћај** (Air traffic) су сви ваздухоплови у лету или који изводе операције на маневарској површини аеродрома;
- дд) **Савјетодавна услуга у ваздушном саобраћају** (Air Traffic Advisory Service) је услуга која се пружа унутар ваздушног простора одређеног за пружање савјетодавних услуга, како би се обезбиједило раздвајање, у мјери у којој је то могуће, између ваздухоплова који лете по IFR плановима лета;
- ее) **Одобрење контроле ваздушног саобраћаја – АТС одобрење** (air traffic control (ATC) clearance) је одобрење ваздухоплову за наставак лета под одређеним условима које утврђује јединица за контролу ваздушног саобраћаја;
- фф) **Упутство контроле ваздушног саобраћаја** (Air Traffic Control Instruction) су наредбе које издаје контрола ваздушног саобраћаја, којим се од пилота захтијева предузимање одређених радњи;
- гг) **Услуга контроле ваздушног саобраћаја** (Air Traffic Control Service – ATC) је услуга која се пружа у сврху:
- 1) спречавања судара:
 1. 1) између ваздухоплова, и
 1. 2) на маневарским површинама између ваздухоплова и препрека; и
 - 2) убрзавања и одржавања редовног протока ваздушног саобраћаја;
- хх) **Јединица контроле ваздушног саобраћаја – АТС јединица** (Air Traffic Control Unit) је општи појам који означава јединицу обласне контроле ваздушног саобраћаја, прилазне контроле ваздушног саобраћаја или аеродромске контроле ваздушног саобраћаја (аеродромски контролни торањ);
- ии) **Услуге у ваздушном саобраћају** (Air Traffic Services - ATS) су услуге информисања у лету, услуге узбуњивања, савјетодавне услуге и услуге контроле ваздушног саобраћаја (обласне контроле ваздушног саобраћаја, прилазне контроле ваздушног саобраћаја или аеродромске контроле ваздушног саобраћаја);
- јј) **Ваздушни простори у којима се пружају услуге у ваздушном саобраћају (ATS)** (Air Traffic Services (ATS) Airspaces) су ваздушни простори одређених димензија, алфабетски означени, у којима се могу изводити одређене врсте летова и за које су утврђене ATS услуге и правила извођења операција;
- кк) **Аеродромски пријавни биро – ARO** (Air traffic services (ATS) Reporting Office (ARO)) је јединица успостављена у сврху пријема извјештаја о услугама у ваздушном саобраћају и плановима лета поднесеним прије поласка;
- лл) **Услуга надзора за услуге у ваздушном саобраћају** (Air Traffic Services (ATS) Surveillance Service) је услуга која се пружа директно путем надзорног система ATS;
- мм) **Јединица за пружање услуга у ваздушном саобраћају** (Air Traffic Services (ATS) Unit) је општи појам који има више значења: јединица контроле ваздушног саобраћаја, центар информисања у лету, аеродромска јединица за услугу информисања у лету или канцеларија за ATS пријавни биро;
- нн) **Ваздушни пут** (Airway) је контролисани ваздушни простор или дио тог простора који је утврђен у облику коридора;
- оо) **Услуге узбуњивања** (Alerting Service) су услуге које се обављају у циљу извјештавања надлежних организација, а тичу се ваздухоплова којем је потребна помоћ трагања и спасавања и помоћ таквим организацијама у акцијама трагања и спасавања;
- пп) **Алтернативни аеродром** (Alternate Aerodrome) је аеродром према којем ваздухоплов може наставити да лети ако постане немогуће или непероручљиво наставити лет или слетјети на предвиђени аеродром, а на којем су ваздухоплову доступне неопходне услуге и опрема, на којем се могу испунити захтјеви у погледу перформанси ваздухоплова, и који у очекивано вријеме коришћења ради; Алтернативни аеродром укључује сљедеће:
- 1) алтернативни аеродром за полијетање (take-off alternate aerodrome) је алтернативни аеродром на који би ваздухоплов могао слетјети ако постане потребно недуго након полијетања и није могуће користити аеродроме одласка;
 - 2) алтернативни аеродром на рути – ERA (en-route alternate (ERA) aerodrome) је алтернативни аеродром на који би ваздухоплов могао слетјети ако скретање постане неопходно док се налази на рути;
 - 3) алтернативни одредишни аеродром (destination alternate aerodrome) је

- алтернативни аеродром на који би ваздухоплов могао слетјети ако постане немогуће или не препоручљиво слетјети на предвиђени аеродром;
- pp) **Апсолутна висина (Altitude)** је вертикална удаљеност нивоа, тачке или објекта који се сматра тачком, мјерено од средњег нивоа мора (MSL);
- cc) **Прилазна контрола ваздушног саобраћаја (Approach Control Service)** је услуга контроле ваздушног саобраћаја за долазне и одлазне контролисане летове;
- tt) **Јединица прилазне контроле ваздушног саобраћаја (Approach Control Unit)** је јединица успостављена да пружа услуге контроле ваздушног саобраћаја контролисаним летовима који долазе на или одлазе са једног или више аеродрома;
- yy) **Платформа (Apron)** је одређено подручје које је намијењено за смјештај ваздухоплова у сврху укрцавања или искрцавања путника, утовара или истовара поште или терета, снабдијевања горивом, паркирања или одржавања;
- vv) **Центар обласне контроле ваздушног саобраћаја (Area Control Centre - ACC)** је јединица успостављена у сврху пружања услуга контроле ваздушног саобраћаја за контролисане летове у контролисаној области у њеној надлежности;
- zz) **Услуга обласне контроле ваздушног саобраћаја (Area Control Service)** је услуга контроле ваздушног саобраћаја успостављена за контролисане летове у контролисаним областима;
- aaa) **Просторна навигација (Area Navigation - RNAV)** је начин навигације који дозвољава операције ваздухоплова на било којој жељеној путањи лета унутар домета земаљских или свемирских навигационих средстава или у границама могућности средстава која се налазе на ваздухоплову или њихове комбинације;
- bbb) **ATS рута (ATS Route)** је утврђена рута пројектована за каналисање протока саобраћаја, као неопходна за пружање услуга у ваздушном саобраћају;
- ccc) **Аутоматски зависни надзор – радио-дифузија – ADS(B) (Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (ADS-B))** су средства помоћу којих ваздухоплов, возила на аеродрому и остали објекти могу аутоматски слати и/или примати податке, као што су идентификација, позиција и додатне податке, када је прихватљиво, у моду за емитовање путем преноса података (data link);
- ddd) **Аутоматски зависни надзор - уговор - ADS-C** је начин на који се услови ADS-C споразума размјењују између земаљског система и ваздухоплова путем везе за пренос података, одређујући под којим условима се иницирају ADS-C извјештаји и које би податке требало укључити у извјештаје;
- eee) **Аутоматски зависни надзор - уговор (ADS-C) споразум (Automatic Dependent Surveillance – Contract (ADS-C) agreement)** је план извјештавања којим се успостављају услови за извјештавање о ADS-C подацима (тј. податке које захтијева јединица услуга ваздушног саобраћаја и учесталост извјештаја о ADS-C о којима се треба договорити, прије употребе ADS-C у пружању услуга у ваздушном саобраћају);
- fff) **Услуга аутоматског информисања у завршној контролисаној области - ATIS (Automatic Terminal Information Service (ATIS))** је аутоматско пружање текућих и рутинских информација ваздухопловима у доласку и одласку у току 24 сата или одређеног дијела дана:
- 1) **Услуга аутоматског информисања у завршној контролисаној области преносом података, D-ATIS (Data Link-Automatic Terminal Information Service – D – ATIS)** је пружања ATIS услуга преносом података,
 - 2) **Услуга аутоматског информисања у завршној контролисаној области путем гласовног понављајућег емитовања, Voice-ATIS (Voice-automatic terminal information service - Voice-ATIS)** је услуга аутоматског информисања у завршној контролисаној области путем гласовног понављајућег емитовања;
- ggg) **Горња граница базе облака (плафон) (Ceiling)** је висина доње границе најнижег слоја облака изнад земље или воде испод 6 000 m (20 000 ft) који покрива више од половине неба;
- xxx) **Тачка преласка (Change-Over Point)** је тачка на којој се очекује да ваздухоплов који лети дуж дијела ATS руте који је одређен у односу на високофреквентни свесмјерни радио-фар, своју примарну навигациону референцу промијени са навигационог уређаја који се налази иза ваздухоплова на следећи уређај који се налази испред ваздухоплова;
- iii) **Граница важења одобрења (Clearance Limit)** је тачка до које важи одобрење контроле ваздушног саобраћаја издато ваздухоплову;
- jjj) **Облак од оперативног значаја (Cloud of Operational Significance)** је облак чија је база испод 1 500 m (5 000 ft) или испод највише минималне секторске висине, у зависности од тога која је већа, или кумулонимбус или кумулус конгестус на било којој висини;
- kkk) **Код (SSR) (Code (SSR))** је број додијељен одређеном вишеимпулсном повратном сигналу који емитује транспондер у Мдду А или Мдду S;
- lll) **Надлежни орган (Competent Authority)** је Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине - BHDCA (Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation - BHDCA); Надлежна ваздухопловна власт Босне и Херцеговине (National Aviation Authority) / Државни надзорни орган Босне и Херцеговине (National Supervisory Authority) у чијој је надлежности обезбјеђивање усклађености са захтјевима ове наредбе;
- mmm) **Контролисана област (Control Area)** је контролисани ваздушни простор који се простира изнад утврђене границе изнад земље;
- nnn) **Контролисани аеродром (Controlled Aerodrome)** је аеродром на којем се пружа услуга контроле ваздушног саобраћаја аеродромском саобраћају;
- ooo) **Контролисани ваздушни простор (Controlled Airspace)** је ваздушни простор одређених димензија у којем је обезбјеђена услуга контроле ваздушног саобраћаја у складу са класификацијом ваздушног простора;
- ppp) **Контролисани лет (Controlled Flight)** је сваки лет за који је потребно АТЦ одобрење;

- ppp) **Комуникација контролор-пилот путем везе за пренос података** (Contoller-Pilot Data Link Communication - CPDLC) су средства комуникације између контролора ваздушног саобраћаја и пилота који користе везу за пренос података за АТС комуникацију;
- ссс) **Контролисана зона** (Control Zone) је контролисани ваздушни простор који се простире од земље до одређеног нивоа у висину;
- ттт) **Пењање током крстарења** (Cruise climb) је техника крстарења ваздухоплова која резултира повећањем нето апсолутне висине лета са смањењем масе ваздухоплова;
- ууу) **Ниво крстарења** (Cruising Level) је ниво лета одржаван током значајног дијела лета;
- ввв) **Текући/важећи план лета - CPL** (Current Flight Plan - CPL) је план лета, укључујући промјене, ако постоје, настале издавањем накнадних одобрења;
- ззз) **Опасна зона** (Danger Area) је ваздушни простор дефинисаних димензија унутар којег, у одређеним периодима, могу постојати активности опасне по летење ваздухоплова;
- аааа) **Комуникација путем везе за пренос података** (Data Link Communications) је начин комуникације намијењен за размјену порука путем везе за пренос података;
- бббб) **Податак** (Datum) је било која величина или ред величина које могу да служе као референца или основа за израчунавање других величина;
- цццц) **Наредно одобрење** (Downstream Clearance) је одобрење које издаје ваздухоплову АТС јединица која тренутно не врши контролу над ваздухопловом;
- дддд) **Предвиђено вријеме трајање лета** (estimated elapsed time) је предвиђено вријеме потребно за лет између двије значајне тачке;
- ееее) **Предвиђено вријеме почетка кретања** (Estimated off-block time) је предвиђено вријеме када ће ваздухоплов започети кретање у сврху одласка;
- фффф) **Предвиђено вријеме доласка** (Estimated time of arrival (ETA) је за IFR летове, предвиђено вријеме доласка ваздухоплова на позицију изнад одређене тачке, дефинисане реферисањем на конкретно навигационо средство, са које ваздухоплов намјерава започети поступак инструменталног прилаза или, ако такво навигационо средство не постоји у непосредној близини аеродрома, вријеме доласка ваздухоплова на позицију изнад аеродрома. За летове у складу са правилима визуелног летења (VFR) је вријеме доласка на позицију изнад аеродрома;
- гггг) **Очекивано вријеме прилаза** (Expected Approach Time) је вријеме у које АТС очекује да ће долазећи ваздухоплов, након кашњења, напустити тачку чекања да би завршио прилаз за слијетање. Стварно вријеме напуштања тачке чекања зависиће од добијања одобрења за прилаз;
- хххх) **Поднесени план лета - FPL** (Filed Flight Plan - FPL) је план лета који је пилот или његов овлашћени представник испунио и предао јединици АТС без накнадних измјена;
- ииии) **Члан летачке посаде** (Flight Crew Member) је члан посаде ваздухоплова који је на основу дозволе овлашћен да обавља дужности које су од суштинског значаја за извођење операције ваздухопловом током времена проведеног на летачкој дужности (FDP);
- ииии) **Центар информисања у лету** (Flight Information Centre) је јединица успостављена за пружање услуга информисања у лету и услуга узбуњивања;
- јјјј) **Област информисања у лету** (Flight Information Region - FIR) су они дијелови ваздушног простора у којим се пружају услуге информисања у лету и услуге узбуњивања;
- кккк) **Услуга информисања у лету – FIS** (Flight Information Service - FIS) је услуга с циљем давања савјета и информација корисних за безбједно и ефикасно извођење летова;
- лллл) **Ниво лета** (Flight Level - FL) је површина сталног атмосферског притиска одређена у односу на специфичну вриједност притиска од 1013,2 х Па (hPa) која је од других таквих површина раздвојена одређеним интервалима притиска;
- мммм) **План лета** (Flight Plan) је одређена информација која се доставља АТС јединицама, а односи се на намјеравани лет или дио лета ваздухоплова;
- нннн) **Видљивост у лету** (Flight Visibility) је видљивост из пилотске кабине у правцу кретања ваздухоплова;
- оооо) **Прогноза** (Forecast) је изјава о очекиваним метеоролошким условима за одређено вријеме или период и за одређену област или дио ваздушног простора;
- пппп) **Видљивост при земљи** (Ground Visibility) је видљивост на аеродрому коју је утврдила овлашћена стручна особа или аутоматски системи;
- рррр) **Курс лета** (Heading) је правац уздужне осе ваздухоплова, обично изражен у степенима у односу на сјевер (прави, магнетни, компасни или на координатној мрежи);
- сссс) **Висина** (Height) је вертикално растојање нивоа, тачке или објекта који се сматра тачком, мјерено од утврђене вриједности;
- тттт) **Хеликоптер** (helicopter) је ваздухоплов тежи од ваздуха који се у лету одржава углавном реакцијом ваздуха на један или више мотором погоњених ротора на претежно вертикалним осовинама;
- уууу) **Ваздушни простор изнад отвореног мора** (High seas airspace) је ваздушни простор изван копненог подручја и територијалног мора, како је одређено у Конвенцији Уједињених нација о праву мора (Montego Bay, 1982);
- вввв) **IFR** (IFR) је ознака која се употребљава да означи правила инструменталног летења;
- зззз) **VFR лет** (VFR flight) је лет који се обавља према правилима за визуелно летење;
- ааааа) **IMC** (IMC) је ознака која се употребљава да означи инструменталне метеоролошке услове;
- ббббб) **Операције инструменталног прилаза** (Instrument Approach Operations) је прилаз за слијетање помоћу инструмената за навигационо навођење заснованих на поступку инструменталног прилаза. Постоје двије методе извођења операција инструменталног прилаза:
1) операција дводимензионалног (2D) инструменталног прилаза у којој се примјењује само бочно навигационо навођење;

- 2) операција тродимензионалног (3D) инструменталног прилаза у којој се примјењују бочно и вертикално навигационо навођење;
- ццццц) **Поступак инструменталног прилаза** (Instrument Approach Procedure – IAP) је низ унапријед одређених маневара ваздухоплова који се изводе према инструментима у ваздухоплову и који обезбјеђују одређену удаљеност од препрека, почевши од тачке почетног прилаза или, ако је то примјенљиво, од почетка одређене путање за долазак, до тачке са које је могуће извршити слијетање, а ако слијетање није извршено, до позиције на којој се примјењују критеријуми надвисивања препрека у чекању или на рути. Поступци инструменталног прилаза се класификују на следећи начин:
- 1) поступак непрецизног прилаза (Non-precision approach – NPA) је поступак инструменталног прилаза намијењен за операције 2D инструменталног прилаза тип А,
 - 2) поступак прилаза са вертикалним навођењем (Approach procedure with vertical guidance – APV) је поступак инструменталног прилаза са навигацијом заснованом на перформансама (PBN), намијењен за операције 3D инструменталног прилаза тип А;
 - 3) поступак прецизног прилаза - PA (precision approach (PA) procedure) је поступак инструменталног прилаза заснован на навигационим системима (ILS, MLS, GLS и SBAS Cat I) намијењен за операције 3D инструменталног прилаза Типа А или В;
- ддддд) **Инструментални метеоролошки услови** - IMC (Instrument Meteorological Conditions - IMC) су метеоролошки услови изражени терминима видљивост, удаљеност од облака и горња граница базе облака/плафон, мањи од минимума утврђених за визуелне метеоролошке услове;
- еееее) **Површина за слијетање** (Landing Area) је дио оперативне површине намијењен за слијетање или полијетање ваздухоплова;
- ффффф) **Ниво** (Level) је општи појам који се односи на вертикални положај ваздухоплова у лету и има различито значење: релативна висина, апсолутна висина или ниво лета;
- ггггг) **Маневарска површина** (Manoeuvring area) је дио аеродрома, осим платформе, одређен за полијетање, слијетање и кретање ваздухоплова;
- ххххх) **Минимална количина горива** (Minimum fuel) је појам који се користи да се опише ситуација у којој је залиха горива у ваздухоплову на таквом нивоу да је обавезно слијетање на одређени аеродром и додатно кашњење се не може прихватити;
- иииии) **Мод** (SSR) (Mode (SSR) је конвенционални идентификатор повезан са посебним функцијама интерогацијских сигнала које емитује SSR интерогатор. Постоје четири мода утврђена у ICAO Анексу 10: А, С, S и комбиновани;
- јјјјј) **Модел ваздухоплова** (Model Aircraft) је ваздухоплов без посаде, који није ваздухоплов играчка, оперативне масе која не прелази ограничења прописана од стране надлежног органа, који је способан за непрекидан лет у атмосфери и који се искључиво користи за приредбе или рекреативне активности;
- ккккк) **Планинско подручје** (mountainous area) је подручје промјењивог профила терена на којем су промјене надморске висине терена веће од 900 m (3000 ft) унутар удаљености од 18,5 km (10,0 NM);
- ллллл) **Оперативна површина** (movement area) је дио аеродрома одређен за полијетање, слијетање и вожњу ваздухоплова који се састоји од маневарске површине и платформе/платформи;
- ммммм) **Ноћ** (night) је временски период између краја вечерњег грађанског сумрака и почетка јутарњег грађанског свитања. Грађански сумрак се завршава увече када је центар сунчевог диска 6 степени испод хоризонта, а почиње ујутру када је центар сунчевог диска 6 степени испод хоризонта;
- ннннн) **Препрека** (Obstacle) су сви непокретни (привремени или стални) и покретни објекти или њихови дијелови који:
- 1) су смјештени на површини намијењеној за кретање ваздухоплова по површини; или
 - 2) пробијају дефинисану површину која треба бити слободна од препрека због безбједности ваздухоплова у лету; или
 - 3) се налазе изван дефинисаних површина и оцијењени су као опасни за ваздушну пловидбу;
- ооооо) **Оперативна површина/мјесто** (operating site) је површина, која није аеродром, коју одабере оператор, вођа ваздухоплова или капетан за слијетање, полијетање и/или обављање операција са спољашњим теретом;
- ппппп) **Вођа ваздухоплова** (pilot-in-command) је пилот којег оператор или, у случају генералне авијације власник, одреди за вођу ваздухоплова и који је и задужен за безбједно извођење лета;
- ррррр) **Висина по притиску** (Pressure-altitude) је атмосферски притисак изражен као апсолутна висина, који одговара притиску у стандардној атмосфери, како је одређено у Дијелу 1 Анекса 8 Чикашке конвенције;
- ссссс) **Злоупотреба психоактивних супстанци** (Problematic Use of Psychoactive Substances) је употреба једне или више психоактивних супстанци од стране појединца на такав начин да:
- 1) представља директну опасност за корисника или угрожава живот, здравље или добробит других, и/или
 - 2) узрокује или погоршава професионални, социјални, ментални или физички проблем или поремећај;
- ттттт) **Забрањена зона** (Prohibited Area) је ваздушни простор дефинисаних димензија изнад земље или територијалних вода неке државе у којем је летење ваздухоплова забрањено;
- ууууу) **Психоактивне супстанце** (Psychoactive Substance) су: алкохол, опијати, канабиноиди, седативи и хипнотици, кокаин, остали психостимуланси, халуциногене материје и испарљиви растварачи, док су кофеин и дуван изузети;
- ввввв) **Радар** (Radar) је уређај за детектовање радио-сигнала који пружа информације о удаљености, азимуту и/или висини објекта;

- ззззз) **Подручје обавезне употребе радио-опреме** (Radio Mandatory Zone - RMZ) је ваздушни простор одређених димензија у којем је обавезна опремљеност радио-опремом и њена употреба;
- ааааа) **Услуга радио-навигације** (radio navigation service) је услуга којом се обезбјеђују информације за вођење или подаци о позицији за ефикасне и безбједне операције ваздухопловом помоћу једног или више радио-навигационих средстава;
- ббббб) **Радио-телефонија** (Radiotelephony) је облик радио-комуникације првенствено намијењен размјени информација путем говора;
- ццццц) **Понављајући план лета** (Repetitive Flight Plan) је план лета који се односи на серије често понављајућих појединачних летова са истим основним обиљежјима, који подноси оператор АТС јединицама ради чувања и поновне употребе;
- ддддд) **Тачка извјештавања/јављања** (Reporting Point) је одређена географска локација;
- еееее) **Ограничена зона** (Restricted Area) је дио ваздушног простора дефинисаних димензија, изнад земље и територијалних вода неке државе, унутар којег је летење ваздухоплова ограничено у складу са одређеним условима;
- ффффф) **Сегмент руте** (Route Segment) је рута или дио руте на којој се обично лети без успутног заустављања;
- ггггг) **Полетно-слетна стаза** (Runway) је одређено правоугаоно подручје на аеродрому на земљи намијењено за слијетање и полијетање ваздухоплова;
- ххххх) **Позиција за чекање за излазак на полетно-слетну стазу** (Runway-holding Position) је одређена позиција намијењена да заштити полетно-слетну стазу, површину ограничења препрека или систем за инструментално слијетање (ILS)/микроталасни систем за слијетање (MLS) критичног/осјетљивог подручја, код којег ваздухоплови у вожњи по земљи и возила морају стати и задржати позицију, осим ако аеродромски контролни торањ не одобри другачије;
- иииии) **Видљивост дуж полетно-слетне стазе** (Runway Visual Range - RVR) је удаљеност до које пилот ваздухоплова може видјети ознаке на површини полетно-слетне стазе или свјетла која означавају полетно-слетну стазу или свјетла централне линије полетно-слетне стазе;
- јјјјј) **Особље које обавља безбједносно осјетљиве задатке** (safety-sensitive personnel) је особље које би могло да угрози безбједност ваздухопловства ако своје дужности и функције обавља на непрописан начин, укључујући чланове посаде, особље које одржава ваздухоплов, оперативно особље аеродрома, спасилачко-ватрогасно особље и особље за одржавање, особље којем је дозвољен приступ без пратње оперативним површинама и контролоре летења;
- ккккк) **Једрилица** (Sailplane) је ваздухоплов тежи од ваздуха који се у ваздуху одржава у лету динамичком реакцијом ваздуха на њене фиксне узгонске површине крила и чији слободан лет не зависи од мотора, укључујући и змајеве, параглајдере и друге сличне ваздухоплове;
- ллллл) **Секундарни надзорни радар** (Secondary Surveillance Radar - SSR) је надзорни радарски систем који користи примопредајнике и пријемнике (интерогаторе) и транспондере;
- ммммм) **SIGMET информација** (SIGMET information) је информација коју издаје биро метеоролошког бдјења, а односи се на јављање или очекивано јављање одређених временских појава на рути које могу утицати на безбједност лета;
- ннннн) **Сигнална зона** (Signal area) је зона на аеродрому која се користи за приказивање сигнала са земље;
- ооооо) **Значајна тачка** (Significant Point) је специфична географска локација која се користи у дефинисању АТС руте или путање лета ваздухоплова и за друге навигационе и АТС сврхе;
- ппппп) **Специјални VFR лет** (Special VFR flight) је VFR лет одобрен од АТС за извођење у контролисаној зони у метеоролошким условима испод VMC;
- ррррр) **Залутали ваздухоплов** (Strayed Aircraft) је ваздухоплов који је значајно одступио од намјераване путање лета или је пријавио да се изгубио;
- ссссс) **Надзорни радар** (Surveillance radar) је радарска опрема која се користи за одређивање положаја ваздухоплова на основу растојања и азимута;
- ттттт) **Вожење по земљи/рулање** (Taxiing) је кретање ваздухоплова на површини аеродрома уз употребу сопственог погона, искључујући полијетање и слијетање;
- ууууу) **Стаза за вожњу/рулна стаза** (Taxiway) је одређена стаза на аеродрому на земљи, намијењена за вожење ваздухоплова и међусобно повезивање једног дијела аеродрома са другим, укључујући:
- 1) стазу за вожњу до паркинг мјеста, која означава дио платформе одређен за стазу за вожњу/рулну стазу, који је намијењен да омогући приступ искључиво паркинг мјестима ваздухоплова,
 - 2) стазу за вожњу/рулну стазу на платформи која означава дио система рулних стаза који се налази на платформи и којим се обезбјеђује путања за кретање ваздухоплова преко платформе,
 - 3) рулну стазу за брзи излазак ваздухоплова, која означава рулну стазу која је повезана са полетно-слетном стазом под оштрим углом и која је пројектована тако да омогућава да авион који је слетио изађе са полетно-слетне стазе већом брзином од оних које се постижу на другим рулним стазама за излазак ваздухоплова, чиме се смањује вријеме заузетости полетно-слетне стазе;
- ввввв) **Територија** (Territory) је копнено подручје и околне територијалне воде, под суверенитетом, влашћу, заштитом или мандатом државе;
- ззззз) **Праг** (Threshold) је почетак оног дијела полетно-слетне стазе који се користи за слијетање;
- ааааа) **Укупно предвиђено време трајања лета** (Total Estimated Elapsed Time) је:
- 1) за IFR летове, предвиђено вријеме трајања лета од полијетања до доласка изнад одређене тачке одређене навигационим средством од које се планира почетак процедуре инструменталног прилаза за слијетање на одређени аеродром или, ако такво средство

- не постоји на одредишном аеродрому, до доласка изнад аеродрома одласка;
- 2) за VFR летове, предвиђено вријеме трајања лета од полијетања до доласка изнад аеродрома одласка;
- ббббббб) **Ваздухоплов играчка** (toy aircraft) је ваздухоплов без посаде, произведен или намијењен, у потпуности или дјелимично, за игру дјете млађе од 14 година;
- ццццццц) **Путања** (Track) је пројекција путање ваздухоплова у односу на површину земље чији је смјер у било којој тачки обично изражен у степенима у односу на сјевер (стварни, магнетни или координатни);
- ддддддд) **Савјет за избјегавање саобраћаја** (Traffic Avoidance Advice): Савјет који пружа АТС јединица наводећи маневре да пилоту помогне да избјегне судар;
- еееееее) **Информације о саобраћају** (Traffic Information) су информације које издаје јединица за услуге у ваздушном саобраћају да упозори пилота на други познати или осмотрени ваздушни саобраћај који може да буде у близини позиције или предвиђене руте лета и да помогне пилоту да избјегне судар;
- фффффффф) **Тачка преноса одобрења контроле ваздушног саобраћаја** (Transfer of Control Point) је дефинисана тачка смјештена дуж путање лета ваздухоплова, на којој се одговорност за пружање АТС услуга ваздухоплову преноси са једне АТС јединице или контролорске позиције на другу;
- ггггггг) **Прелазна апсолутна висина** (Transition Altitude) је апсолутна висина на којој, односно, испод које се вертикална позиција ваздухоплова изражава у виду апсолутне висине;
- ххххххх) **Прелазни ниво** (Transition level) је први ниво лета изнад прелазне апсолутне висине који се може користити;
- иииииии) **Подручје обавезне употребе транспондера** (Transponder Mandatory zone -TMZ) је ваздушни простор одређених димензија у којем је обавезна опремљеност транспондерима за пренос података о висини по притиску и њихова употреба;
- јјјјјјј) **Непознати ваздухоплов** (Unidentified Aircraft) је ваздухоплов који је уочен или за који је пријављено да лети у одређеној области, али чији идентитет није утврђен;
- ккккккк) **Слободни балон без посаде** (Unmanned Free Balloon) је ваздухоплов лакши од ваздуха, без моторног погона, без посаде, у слободном лету;
- ллллллл) **VFR** (VFR) је ознака која се користи да означи правила визуелног летења;
- ммммммм) **Лет који се изводи по правилима визуелног летења - VFR лет** (VFR flight) је лет који се обавља према правилима за визуелно летење;
- ннннннн) **Видљивост** (Visibility) је видљивост за ваздухопловне потребе која је већа од:
- 1) највеће удаљености на којој се одређени црни објекат одговарајућих димензија, смјештен близу земље може видјети и препознати у односу на свијетлу позадину;
 - 2) највеће удаљености на којој се свијетла јачине 1000 кандела могу видјети и идентификовати у односу на неосвијетљену позадину;

- ооооооо) **Визуелни метеоролошки услови** (Visual Meteorological Conditions – VMC) су метеоролошки услови изражени као видљивост, растојање од облака и горња граница базе облака, једнаки или већи од утврђених минимума;
- ппппппп) **VMC** (VMC) је ознака која се користи за означавање визуелних метеоролошких услова;
- ррррррр) **Критично подручје** (Critical Area) је подручје одређених димензија око земаљске опреме за прецизни инструментални прилаз у којем би присуство возила или ваздухоплова проузроковало неприхватљиво ометање сигнала за навођење;
- ссссссс) **Осјетљиво подручје** (Sensitive Area) је подручје које се протеже изван критичног подручја, у којем паркирање или кретање ваздухоплова или возила утиче на сигнал за навођење у мјери да може изазвати неприхватљиво ометање за ваздухоплов који тај сигнал користи.

Члан 3.

(Усклађеност)

BHDCA, у складу са надлежностима, обезбјеђују усклађеност са заједничким правилима и одредбама утврђеним у Анексу ове наредбе не доводећи у питање:

- а) изузећа и одступања која су дата прописима из свих области цивилног ваздухопловства, осим одредаба којим се дефинишу битни захтјеви за област за коју се тражи изузеће и/или одступање,
- б) изузећа и одступања утврђена прописом којим се утврђују изузећа и одступања од прописа које доноси Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине, и
- ц) заштитне мјере из члана 6. Правилника о успостављању оквира за стварање Јединственог европског неба.

Члан 4.

(Изузећа за посебне операције)

- (1) BHDCA може, по службеној дужности или на основу захтјева заинтересованих субјеката, одобрити појединачним субјектима или категоријама субјеката изузећа од било којег захтјева из ове наредбе за слједеће активности од јавног интереса и за обуке које су потребне за безбједно обављање тих активности:
 - а) полицијски и царински задаци,
 - б) задаци надзора и праћења саобраћаја,
 - ц) задаци контроле животне средине које обављају државна тијела или се ти задаци обављају у њихово име,
 - д) трагање и спасавање,
 - е) летови у сврху пружања хитне медицинске помоћи,
 - ф) евакуације,
 - г) гашење пожара,
 - х) изузећа потребна ради обезбјеђења ваздухопловне безбједности (security) за летове шефова држава, министара и других државних функционера.
- (2) Овај члан не доводи у питање члан 3. ове наредбе и може се примијенити у случајевима када се активности наведене у ставу (1) овог члана не могу обављати као оперативни ваздушни саобраћај или када те активности другачије не би могле користити могућности из одредаба о изузећима и одступањима из ове наредбе.
- (3) Овај члан не доводи у питање оперативне минимуме за хеликоптере из посебних одобрења које издаје BHDCA, у складу са Анексом V прописа којим се утврђују

технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама.

Члан 5.

(Врло висока (VHF) фреквенција за случај опасности)

- (1) Не доводећи у питање став (2) овог члана, ВНДСА обезбјеђује да се VHF фреквенција за случај опасности (121,500 MHz) користи само у случајевима стварне опасности наведене у SERA.14095(d) Анекса ове наредбе.
- (2) ВНДСА може са изузетком дозволити употребу VHF фреквенције за случај опасности наведене у ставу (1) овог члана у друге сврхе од оних наведених у SERA.14095(d) Анекса ове наредбе ако је то ограничено на оно што је потребно за постизање њеног циља и како би се смањио утицај на ваздухоплов у невољи или опасности и на операције јединица за пружање услуга у ваздушном саобраћају.

Члан 6.

(Разлике)

- (1) Након ступања на снагу ове наредбе, а најкасније до дана њене примјене, ВНДСА:
 - а) службено обавјештава ICAO о повлачењу свих претходно пријављених разлика у погледу стандарда ICAO и препоручене праксе, које су обухваћене овом наредбом, осим оних које се односе на основне државне интересе одбрамбене политике и политике безбједности Босне и Херцеговине у складу са чланом 6. Правилника о успостављању оквира за стварање Јединственог европског неба;
 - б) обавјештава ICAO о разликама.
- (2) У складу с Анексом 15 Чикашке конвенције, ВНДСА у Зборнику ваздухопловних информација Босне и Херцеговине објављује разлике пријављене ICAO у складу са ставом (1) тачка б) овог члана, те све остале одредбе које су потребне за испуњавање захтјева одбране и безбједности Босне и Херцеговине у складу са ставом (1) тачка а) овог члана.

Члан 7.

(Праћење измјена и/или допуна ICAO анекса)

- (1) Како би се обезбиједило праћење и анализа свих измјена и/или допуна анекса уз Чикашку конвенцију, а које су релевантне за подручје примјене ове наредбе, ВНДСА поступа у складу са прописом којим се уређује прихватање и одступање од стандарда и поступака ICAO.
- (2) Одредбе члана 6. ове наредбе, које се односе на повлачење и обавјештавање о разликама и њихову објаву у Зборнику ваздухопловних информација, и одредбе из овог члана о измјени Анекса ове наредбе примјењују се према потреби.

Члан 8.

(Безбједносни захтјеви)

- (1) Након ступања на снагу ове наредбе, ВНДСА с циљем одржавања или повећања постојећег нивоа безбједности ваздушне пловидбе, обезбјеђује да се у процесу управљања безбједношћу ваздушне пловидбе, који обухвата све аспекте спровођења ове наредбе, изврши безбједносна процјена плана примјене ове наредбе, укључујући и утврђивање опасности, процјену ризика и смањење ризика, прије стварне промјене претходно примјених поступака.
- (2) Смањење ризика из става (1) овог члана може укључити примјену члана 3. ове наредбе.

Члан 9.

(Престанак важења)

Ступањем на снагу ове наредбе престаје да важи Наредба о правилима летења ваздухоплова ("Службени гласник БиХ", број 52/13).

Члан 10.

(Ступање на снагу)

Ова наредба ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику БиХ".

Број 12-02-1-976-2/23

16. августа 2023. године

Сарајево

Министар

Един Фортго, с. р.

АНЕКС¹ ПРАВИЛА ЛЕТЕЊА

ОДЈЕЉАК 1

Летење изнад отвореног мора

SERA.1001 Опште

(а) За лет изнад отвореног мора, правила наведена у Анексу 2 Чикашке конвенције примјењују се без изузетка. За потребе континуираног и несметаног пружања услуга у ваздушном саобраћају, нарочито у оквиру функционалних блокова ваздушног простора, одредбе Анекса 11 Чикашке конвенције могу да се примјене у ваздушном простору изнад отвореног мора на начин досљедан томе како се ове одредбе примјењују на територији Босне и Херцеговине. Ово не доводи у питање операције државних ваздухоплова у складу са чланом 3. Чикашке конвенције. Ово такође не доводи у питање одговорност ВНДСА да обезбједи да се операције ваздухоплова, унутар области информисања у оквиру којег је одговорна за пружање услуга у ваздушном саобраћају у складу са ICAO регионалним споразумима о ваздушној пловидби, спроводе на безбједан, брз и ефикасан начин.

(б) За оне дијелове отвореног мора гдје је Босне и Херцеговине прихватила, у складу са ICAO регионалним споразумом о ваздушној пловидби, одговорност за пружање услуга у ваздушном саобраћају, Босна и Херцеговина именује ATS пружаоца за пружање тих услуга.

ОДЈЕЉАК 2

Примјењивост и усклађеност

SERA.2001 Предмет

Не доводећи у питање наведено под SERA.1001, овај анекс се односи, у складу са чланом 1. ове наредбе, посебно на кориснике ваздушног простора и ваздухоплове који:

(а) изводе операције према Босни и Херцеговини, унутар Босне и Херцеговине или из Босне и Херцеговине;

(б) носе ознаке државне припадности и државе регистра, и изводе операције у било којем ваздушном простору у мјери у којој то није у супротности са правилима објављеним у држави која има надлежност над територијом која се прелијеће.

Овај анекс такође се односи и на поступке ВНДСА, пружаоца услуга у ваздушној пловидби Босне и Херцеговине (ANSP), операторе ваздухоплова, операторе аеродрома и одговарајућег земаљског особља укљученог у операције ваздухоплова.

SERA.2005 Усклађеност са правилима летења

Операције ваздухоплова у лету, на оперативној површини аеродрома или на оперативном мјесту, у складу су

¹ Форма и унутрашња подјела Анекса дати су у изворном облику (коришћена верзија на енглеском језику) и на латиничном писму с циљем лакшег реферисања на исте.

са општим правилима, примјењивим локалним одредбама и, додатно у току лета, са:

- (a) правилима визуелног летења; или
- (b) правилима инструменталног летења.

SERA.2010 Одговорности

- (a) Одговорност вође ваздухоплова

Вођа ваздухоплова, било да је за командама или не, одговоран је за извођење операције ваздухопловом у складу са овом наредбом, осим што вођа ваздухоплова може одступити од тих правила у околностима којима је то одступање апсолутно неопходно у интересу безбједности.

- (b) Претполетне активности

Прије почетка лета, вођа ваздухоплова упознаје се са свим доступним информацијама које су потребне за предвиђени лет. Претполетне активности за летове који нису у близини аеродрома, као и за све IFR летове, укључују пажљиво проучавање доступних текућих временских извјештаја и прогноза, узимајући у обзир потребе за горивом и алтернативни поступак ако лет није могуће завршити како је планирано.

SERA.2015 Овлашћења вође ваздухоплова

Вођа ваздухоплова, док је на дужности, има овлашћење да донесе коначну одлуку у погледу операције ваздухопловом.

SERA.2020 Проблематична употреба психоактивних супстанци

Ниједно лице чија је дужност кључна за безбједност ваздухопловства (лица која могу утицати на безбједност) не преузима ту дужност док је под утицајем било које психоактивне супстанце због које је смањена његова радна способност. Таква лица не смију да буду укључена у било коју проблематичну употребу супстанци.

ОДЈЕЉАК 3

Општа правила и избјегавање судара

ПОГЛАВЉЕ 1

Заштита лица и имовине

SERA.3101 Несавјесно или непажљиво управљање ваздухопловом

Ваздухопловом се не управља на несавјестан и непажљив начин тако да се угрожава живот или имовина других.

SERA.3105 Минималне висине

Осим када је то потребно за полијетање или слијетање или осим уз дозволу ВНДСА, ваздухоплов не смије летјети изнад густо насељених подручја градова и насеља или изнад скупова лица на отвореном ако није на таквој висини која ће, у случају појаве опасности, омогућити слијетање ваздухоплова без непотребне опасности по лица или имовину на земљи. Минималне висине за летове VFR наведене су у SERA.5005(f), а минимални нивои за IFR летове наведени су у SERA.5015(b).

SERA.3110 Нивои крстарења

Нивои крстарења на којима се лет или дио лета изводи, одређени су као:

(a) нивои летења, за летове на или изнад најнижег употребљивог нивоа лета или, ако је примјењиво, изнад прелазне апсолутне висине;

(b) апсолутне висине, за летове који се одвијају испод најнижег употребљивог нивоа лета или, ако је примјењиво, на прелазној апсолутној висини или испод те висине.

SERA.3115 Избацивање или запрашивање

Избацивање или запрашивање из ваздухоплова у лету изводи се само у складу са:

(a) овом наредбом и другим важећим прописима којим се регулише ова област или, ако је примјењиво, прописима за операције ваздухоплова који важе у Босни и Херцеговини; и

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

SERA.3120 Вуча ваздухоплова

Ваздухоплов или други објекат вуче се ваздухопловом само у складу са:

(a) овом наредбом и другим важећим прописима којим се регулише ова област или, ако је примјењиво, прописима за операције ваздухоплова који важе у Босни и Херцеговини; и

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

SERA.3125 Спуштање падобраном

Спуштање падобраном, осим у случају опасности, врши се у складу са:

(a) овом наредбом и другим важећим прописима којим се регулише ова област или, ако је примјењиво, прописима за операције ваздухоплова који важе у Босни и Херцеговини; и

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

SERA.3130 Акробатски лет

Акробатски летови обављају се само у складу са:

(a) законодавством Босне и Херцеговине или, ако је примјењиво, са прописима које доноси ВНДСА за операције ваздухоплова који важе у Босни и Херцеговини, и

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

SERA.3135 Формацијски летови (Летови у групи)

Ваздухоплови не лете у формацијама осим уз претходни договор између вођа ваздухоплова који учествују у летењу и, ако се ради о формацијским летовима у контролисаном ваздушном простору, у складу са условима које је прописала ВНДСА. Ти услови укључују следеће:

(a) један од вођа ваздухоплова одређен је за вођу лета;

(b) у погледу ваздушне пловидбе и јављања позиције, формација изводи операцију као један ваздухоплов;

(c) за раздвајање између ваздухоплова у лету одговоран је вођа групе и вође других ваздухоплова у лету/формацији, а то раздвајање укључује прелазне периоде када ваздухоплови маневришу да би постигли сопствено раздвајање унутар формације и током придруживања и одвајања; и

(d) за државне ваздухоплове максимално бочно, уздужно и вертикално растојање између сваког ваздухоплова и вође лета у складу са Чикашком конвенцијом. Изузев државног ваздухоплова растојање од вође лета, које одржава сваки ваздухоплов, не прелази 1 km (0,5 nm) бочно и уздужно, а 30 m (100 ft) вертикално.

SERA.3140 Слободни балони без посаде

Слободним балоном без посаде управља се тако да се опасност за лица, имовину или друге ваздухоплове смањи на најмању могућу мјеру и у складу са условима наведеним у Додатку 2.

SERA.3145 Забрањене зоне и условно забрањене зоне

Ваздухоплови не лете у забрањеној зони или у условно забрањеној зони чији су подаци прописно објављени, осим у складу са условима ограничења или уз дозволу надлежних тијела Босне и Херцеговине која су те зоне успоставила.

ПОГЛАВЉЕ 2

Избјегавање судара

SERA.3201 Опште

Ниједна одредба из ове наредбе не ослобађа вођу ваздухоплова одговорности за предузимање активности којима ће се најбоље спријечити судар, укључујући маневре за избјегавање судара који се заснивају на упутствима за

избјегавање судара у ваздуху обезбијеђеним са опремом ACAS.

SERA.3205 Близина

Ваздухоплов не изводи операције у таквој близини другог ваздухоплова која може да створи опасност од судара.

SERA.3210 Предност у лету

(а) Ваздухоплов који има предност у лету одржава свој курс и брзину.

(б) Ваздухоплов, коме је познато да је маневарска способност другог ваздухоплова смањена, даје предност том ваздухоплову.

(с) Ваздухоплов, који је према сљедећим правилима обавезан избјежавати други ваздухоплов, избјегава пролазак изнад, испод или испред тог ваздухоплова, осим ако пролази на безбједној удаљености и узме у обзир утицај турбуленције у трагу ваздухоплова.

(1) Летење у сусрет. Ако два ваздухоплова лете непосредно или приближно у сусрет један другом тако да постоји опасност од судара, сваки ваздухоплов мора да промијени свој курс удесно.

(2) Конвергенција. Ако два ваздухоплова конвергирају један другом на приближно истој висини, ваздухоплов коме други ваздухоплов прилази са десне стране даје првенство у лету том ваздухоплову, осим у сљедећим случајевима:

(i) ваздухоплов на моторни погон, тежи од ваздуха, даје предност ваздушним бродовима, једрилицама;

(ii) ваздушни бродови дају предност једрилицама и балонима;

(iii) једрилице дају предност балонима;

(iv) ваздухоплов на моторни погон даје предност ваздухопловима за које уочи да вуку друге ваздухоплове или предмете.

(3) Претицање. Ваздухоплов који претиче је ваздухоплов који се приближава другом ваздухоплову са задње стране у линији која, са равни симетрије ваздухоплова који се налази испред њега, чини угао мањи од 70 степени, тј. налази се у таквој позицији у односу на други ваздухоплов из које ноћу није видљиво ни лијево ни десно навигационо свјетло ваздухоплова који се претиче. Ваздухоплов који се претиче има предност, а ваздухоплов који претиче, било да се пење, снижава или лети хоризонтално, даје предност другом ваздухоплову промјеном свог курса удесно и ниједна накнадна измјена у међусобном положају два ваздухоплова не ослобађа ваздухоплов који претиче од те обавезе све док потпуно не заврши претицање.

(i) Претицање једрилица. Једрилица која претиче другу једрилицу може да промијени свој курс удесно или улијево.

(4) Ваздухоплов у лету, или који изводи операције на земљи или води, даје предност у лету ваздухоплову у слијетању или у финалној фази прилаза за слијетање.

(i) Када два или више ваздухоплова тежа од ваздуха прилазе аеродрому или оперативном мјесту у сврху слијетања, ваздухоплов на већој висини даје предност ваздухоплову на мањој висини, с тим што овај не смије искористити то правило и пресијецати летну путању другом ваздухоплову који је у завршним фазама прилаза за слијетање, или претицати тај ваздухоплов. Међутим, ваздухоплов тежи од ваздуха, на моторни погон, даје предност једрилицама.

(ii) Принудно слијетање. Ваздухоплов који уочи да је други ваздухоплов принуђен слетјети даје предност том ваздухоплову.

(5) Полијетање. Ваздухоплов током вожње на маневарској површини аеродрома даје предност ваздухоплову који полијеће или се припрема за полијетање.

(d) Кретање ваздухоплова, особа и возила по површини.

(1) У случају опасности од судара између два ваздухоплова током вожње на маневарској површини аеродрома или одговарајућем дијелу оперативног мјеста, примјењује се сљедеће:

(i) када два ваздухоплова прилазе у сусрет или приближно у сусрет један другом, оба се заустављају или, ако је могуће, мијењају свој курс вожње удесно како би одржали безбједно растојање;

(ii) ако два ваздухоплова конвергирају један другом, предност има ваздухоплов са десне стране;

(iii) ваздухоплов кога претиче други ваздухоплов има првенство и ваздухоплов који претиче одржава безбједно растојање од њега.

(2) На контролисаном аеродрому, ваздухоплов у вожњи на маневарској површини се зауставља и чека на свим позицијама за чекање, осим ако је аеродромски контролни торањ издао изричито одобрење за улазак на полетно-слетну стазу или прелазак полетно-слетне стазе.

(3) Ваздухоплов у вожњи на маневарској површини се зауставља и чека на свим укљученим свјетлосним пречкама за заустављање и може наставити вожњу у складу са наведеним под (2) када се свјетла искључе.

(4) Кретање лица и возила на аеродромима:

(i) Кретање лица и возила, укључујући и вучу ваздухоплова, на маневарској површини аеродрома према потреби контролише аеродромски контролни торањ да би се спријечила опасност за њих и за ваздухоплове који слијећу, возе по земљи или полијећу.

(ii) Ако се примјењују поступци у условима смањене видљивости:

(A) кретање лица и возила на маневарској површини аеродрома ограничено је на основни минимум, а посебна пажња усмјерена је на захтјеве за заштиту осјетљивих и критичних подручја радио-навигационих средстава;

(B) у складу с одредбама наведеним под (iii), методе или методе за раздвајање возила и ваздухоплова у вожњи одређује пружалац услуга у ваздушној пловидби Босне и Херцеговине (ANSP), а одобрава их BHDCA узимајући у обзир доступна средства;

(C) када се на истој полетно-слетној стази стално изводе комбиноване операције прецизног инструменталног прилаза ILS и MLS категорије II или категорије III, морају се заштитити рестриктивније ILS или MLS критичне и осјетљиве зоне.

(iii) Возила за случај опасности, која пристижу у помоћ ваздухоплову у невољи, имају предност у односу на сав други саобраћај на површини.

(iv) У складу са одредбама наведеним под (iii), возила на маневарској површини поштују сљедећа правила:

(A) возила и возила која вуку ваздухоплов дају предност ваздухопловима који слијећу, полијећу или возе по земљи;

(B) возила дају предност другим возилима која вуку ваздухоплов;

(C) возила дају предност другим возилима у складу са упутствима јединице за услуге у ваздушном саобраћају;

(D) независно од одредаба наведених под (A), (B), i (C), возила и возила која вуку ваздухоплов поштују упутства која издаје аеродромски контролни торањ.

SERA.3215 Обавезна свјетла на ваздухоплову

(а) Осим како је предвиђено наведеним под (е), ноћу сви ваздухоплови током лета имају укључено:

(1) свјетла за избјегавање судара намијењена за привлачење пажње на ваздухоплов, и

(2) осим за балоне, навигациона свјетла намијењена да укажу посматрачу на релативну путању ваздухоплова. Остала

свјетла не смију бити укључена ако би се могла замијенити са овим свјетлима.

(b) Осим како је предвиђено наведеним под (е), ноћу:

(1) сви ваздухоплови који се крећу по оперативној површини аеродрома имају укључена навигациона свјетла намијењена да покажу посматрачу релативну путању ваздухоплова, а друга свјетла не смију да буду укључена ако би се могла замијенити са овим свјетлима;

(2) ако нису стационарно или на други одговарајући начин освијетљени, сви ваздухоплови на оперативној површини на аеродрому имају, колико год је то могуће, укључена свјетла намијењена за означавање истурених тачака њихове структуре;

(3) сви ваздухоплови који возе или су вучени на оперативној површини аеродрома, имају укључена свјетла намијењена да привуку пажњу на ваздухоплов; и

(4) сви ваздухоплови на оперативној површини аеродрома, чији су мотори у раду, имају укључена свјетла која указују на ту чињеницу.

(е) Осим како је предвиђено наведеним под (е), сви ваздухоплови током лета, који су опремљени свјетлима за избегавање судара, у сврху испуњења захтјева из наведеног под (а)(1), имају укључена таква свјетла и током дана.

(d) Осим како је предвиђено наведеним под (е), сви ваздухоплови:

(1) који возе или су вучени на оперативној површини аеродрома, и који су опремљени свјетлима за избегавање судара, у сврху испуњења захтјева из наведеног под (b)(3); или

(2) на оперативној површини аеродрома и опремљени су свјетлима у сврху испуњења захтјева из (b)(4);

такође имају укључена свјетла током дана.

(е) Пилоту је дозвољено да искључи или смањи интензитет било којег бљескајућег светла којим је ваздухоплов опремљен ради испуњења захтјева из (а), (b), (c) и (d) ако та свјетла имају или би могла имати сљедећу посљедицу:

(1) штетан утицај на задовољавајуће обављање дужности; или

(2) излагање спољног посматрача штетном бљеску.

SERA.3220 Симулирани инструментални летови

Ваздухоплов неће летјети у условима симулираног инструменталног летења осим ако:

(а) су у ваздухоплов уграђене потпуно функционалне дупле команде; и

(b) се на управљачком мјесту налази додатни оспособљени пилот (у овом правилу назван безбједносни пилот) да би поступао као безбједносни пилот за лице које лети у симулираним инструменталним условима. Безбједносни пилот има одговарајуће видно поље испред и са сваке бочне стране ваздухоплова, или да оспособљени посматрач који комуницира са безбједносним пилотом заузме такву позицију у ваздухоплову са које његово видно поље на одговарајући начин допуњава видно поље безбједносног пилота.

SERA.3225 Операције на аеродрому и у близини аеродрома

Ваздухоплов који изводи операције на аеродрому или у близини аеродрома:

(а) осматра други аеродромски саобраћај ради избегавања судара;

(b) укључује се или издваја из саобраћајног круга који обликују други ваздухоплови који изводе операције;

(c) изузев балона, у прилазу за слијетање и након полијетања скреће у лијеву страну, осим ако је другачије одређено или је АТС издала другачија упутства;

(d) изузев балона, полијеће и слијеће уз вјетар, осим ако се због безбједности, конфигурације полетно-слетне стазе или услова ваздушног саобраћаја не одреди да је пожељан други правац.

SERA.3230 Операције на води

(а) Када два ваздухоплова или ваздухоплов и пловило прилазе један другом и постоји опасност од судара, ваздухоплов наставља пут тако да посебно пазити на постојеће околности и услове, укључујући ограничења дотичног ваздухоплова или пловила.

(1) Конвергенција. Ваздухоплов који има други ваздухоплов или пловило са своје десне стране даје предност том другом ваздухоплову или пловилу, тако да одржава безбједно растојање.

(2) Летење у сусрет. Ваздухоплов који лети у сусрет или приближно другом ваздухоплову или пловилу, мијења свој курс удесно тако да одржава безбједно растојање.

(3) Претицање. Ваздухоплов или пловило који се претиче има предност, а ваздухоплов који претиче мијења свој курс тако да одржава безбједно растојање.

(4) Слијетање и полијетање. Ваздухоплов који слијеће или полијеће са воде, колико год је то могуће, одржава безбједно растојање од свих пловила и избегава ометање њихове пловидбе.

(b) Обавезна свјетла на ваздухоплову на води. Ноћу или током било којег другог периода који одреди ВНДСА, сви ваздухоплови на води имају укључена свјетла на начин који је прописан Конвенцијом о међународним прописима за спречавање судара на мору из 1972. године, осим ако је то за њих неизводљиво, у том случају они имају укључена свјетла која су по карактеристикама и положају што сличнија оним која се захтијевају међународним прописима.

ПОГЛАВЉЕ 3

Сигнали

SERA.3301 Опште

(а) Након уочавања или примања било којег сигнала из Додатка 1, ваздухоплов предузима радњу која се захтијева у складу са значењем сигнала датог у том додатку.

(b) Сигнали из Додатка 1, приликом употребе, имају значење наведено у том додатку. Употребљавају се само за наведену сврху и не смију се употребљавати никакви други сигнали са којима би се они могли замијенити.

(c) Сигналиста/паркер одговоран је за давање сигнала за паркирање ваздухоплову на јасан и прецизан начин употребом сигнала приказаних у Додатку 1.

(d) Само лица обучена, квалификована и одобрена у складу са релевантним прописима које доноси ВНДСА обављају дужности сигнализисте/паркера.

(е) Сигналиста/паркер носи препознатљиви флуоресцентни идентификациони прслук, како би летачка посада могла препознати да је то лице одговорно за операције паркирања.

(f) За дневну сигнализацију, укључено земаљско особље употребљава дневне флуоресцентне штапове, палице или рукавице. Ноћу и у условима смањене видљивости користе се палице које емитују свјетлост.

ПОГЛАВЉЕ 4

Вријеме

SERA.3401 Опште

(а) Употребљава се координисано универзално вријеме (UTC), које се изражава у сатима и минутима и, по потреби, секундама у двадесетчетворчасовном облику, почевши од поноћи.

(b) Провјера времена се врши прије извођења контролисаног лета и у било које друго вријеме током лета, ако је то неопходно.

(c) Кад год се вријеме користи у комуникацији путем везе за пренос података, тачност мора да буде унутар једне секунде UTC.

(d) Вријеме у услугама у ваздушном саобраћају

(1) Прије него што ваздухоплов започне вожњу ради полијетања, аеродромски контролни торањ обезбјеђује пилоту тачно вријеме, осим ако постоји договор да пилот добија обавјештења из других извора. Јединице за услуге у ваздушном саобраћају, додатно, обезбјеђују ваздухоплову тачно вријеме на захтјев. Провјера тачног времена наводи се најмање на најближу минутоу.

ОДЈЕЉАК 4

Планови лета

SERA.4001 Подношење плана лета

(a) Информације у вези са предвиђеним летом или дијелом лета, које треба обезбиједити јединицама за услуге у ваздушном саобраћају, су у форми плана лета. Појам "план лета" се користи у различитом значењу: потпуне информације о свим ставкама садржаним у опису плана лета које обухватају цијелу руту лета, или ограничене информације које се, између осталог, захтијевају ради добијања одобрења за мањи дио лета, као што је пресијецање ваздушног пута, полијетање са контролисаног аеродрома или слијетање на контролисани аеродром.

(b) План лета се подноси прије почетка:

(1) сваког лета или дијела лета за који се пружа услуга контроле летења;

(2) сваког IFR лета унутар савјетодавних услуга у ваздушном простору;

(3) сваког лета унутар подручја и у подручја или дуж рута које одређује BHDCA, како би се олакшало пружање услуга информисања у лету, узбуђивања и трагања и спасавања;

(4) сваког лета унутар подручја и у подручја или дуж рута које је одредила BHDCA, како би се олакшала координација са одговарајућим војним јединицама или јединицама за услуге у ваздушном саобраћају у сусједним државама, са циљем избегавања потребе евентуалног пресретања ради идентификације;

(5) сваког лета преко међународних граница, осим ако предметне државе прописују другачије;

(6) сваког лета који је планиран као ноћни лет ако није у близини аеродрома.

(c) План лета, прије одласка, подноси се канцеларији за извјештавање о услугама у ваздушном саобраћају или се током лета доставља одговарајућој јединици за услуге у ваздушном саобраћају или контролној радио-станици ваздух-земља, осим ако су успостављени договори за подношење планова лета који се понављају.

(d) Осим ако је BHDCA за VFR летове прописала неки краћи рок, план лета за сваки лет који је планиран преко међународних граница или за који се обезбјеђује услуга контроле ваздушног саобраћаја или савјетодавна услуга у ваздушном саобраћају, подноси се најмање 60 минута прије одласка, или ако се подноси током лета, у року којим ће обезбиједити да га одговарајућа јединица ATS прими најмање 10 минута прије него што је предвиђено да ваздухоплов стигне до:

(1) предвиђене тачке уласка у контролисано подручје или савјетодавно подручје; или

(2) тачке пресијецања ваздушног пута или савјетодавне руте.

SERA.4005 Садржај плана лета

(a) План лета садржи информације у вези са следећим ставкама, које BHDCA сматра релевантним:

- (1) идентификација ваздухоплова;
- (2) правила летења и врста лета;
- (3) број и тип (типови) ваздухоплова и категорија турбуленције у трагу;
- (4) опрема;
- (5) аеродром или оперативно мјесто одласка;
- (6) предвиђено вријеме почетка кретања прије одласка;
- (7) брзина (брзине) крстарења;
- (8) ниво (нивои) крстарења;
- (9) планирана рута;
- (10) аеродром или оперативно мјесто одредишта и укупно предвиђено вријеме трајања лета;
- (11) алтернативни аеродром (аеродроми) или оперативно мјесто (мјеста);
- (12) најдуже могуће трајање лета са расположивом количином горива;
- (13) укупан број лица у ваздухоплову;
- (14) опрема за случај опасности и опрема за преживљавање;
- (15) остале информације.

(b) За планове лета који се подносе током лета, додатне информације о лету могу да се, по потреби, добију на аеродрому или оперативном мјесту одласка. Додатно, умјесто информације о предвиђеном времену почетка кретања прије одласка даје се вријеме доласка на прву тачку на рути на коју се план лета односи.

SERA.4010 Попуњавање плана лета

(a) План лета садржи, према потреби, информације о одговарајућим ставкама закључно до ставке "Алтернативни аеродром(и) или оперативно мјесто (оперативна мјеста)" за цијелу руту или дио руте за који се план лета подноси.

(b) Такође, садржи информације, по потреби, о свим другим ставкама ако је тако прописала BHDCA или ако лице које подноси план лета сматра да је то потребно.

SERA.4015 Промјене плана лета

(a) У складу са одредбама SERA.8020 (b), све промјене плана лета поднесеног за IFR лет или VFR лет који се изводи као контролисани лет, пријављују се, чим је то изводљиво одговарајућој јединици за услуге у ваздушном саобраћају. За остале VFR летове, значајне промјене плана лета се пријављују, чим је то изводљиво, одговарајућој јединици за услуге у ваздушном саобраћају.

(b) Ако су информације о најдужем могућем трајању лета са расположивом количином горива или о укупном броју лица у ваздухоплову, које су поднијете прије почетка лета, нетачне у вријеме полијетања, то представља значајну промјену плана лета и као такве се пријављују.

SERA.4020 Затварање плана лета

(a) Извјештај о доласку се подноси лично, путем радио-везе, везе за пренос података или на други начин који је одредила BHDCA, првом приликом након слијетања, одговарајућој јединици за услуге у ваздушном саобраћају на аеродрому доласка, за сваки лет за који је поднијет план лета који обухвата цијели лет или преостали дио лета до одређеног аеродрома.

(1) Подношење извјештаја о доласку није потребно након слијетања на аеродром на коме се пружају услуге у ваздушном саобраћају ако је радио-везом или визуелним сигнаlima потврђено да је слијетање уочено.

(b) Ако је план лета поднијет само за дио лета, који не представља преостали дио лета до одредишта, план лета се, када је потребно, затвара одговарајућим извјештајем релевантне јединице за услуге у ваздушном саобраћају.

(c) Када на аеродрому или оперативном мјесту доласка не постоји јединица за услуге у ваздушном саобраћају, извјештај о доласку подноси се, на захтјев, што је прије могуће након слијетања, најбржим расположивим средствима најближој јединици за услуге у ваздушном саобраћају.

(d) Када се зна да су на аеродрому или оперативном мјесту доласка комуникациони уређаји неодговарајући, а не постоје замјенски договори за поступање са извјештајима о доласку на земљи, предузимају се сљедеће активности. Непосредно прије слијетања, ваздухоплов, ако је могуће, преноси одговарајућој јединици за услуге у ваздушном саобраћају поруку сличну извјештају о доласку, ако се такав извјештај захтијева. Обично се та порука преноси ваздухопловној станици јединице за услуге у ваздушном саобраћају која је задужена за област информисања у лету у којој ваздухоплов изводи операцију.

(e) Извјештаји о доласку које подносе ваздухоплови садрже сљедеће податке:

- (1) идентификацију ваздухоплова;
- (2) аеродром или оперативно мјесто одласка;
- (3) одредишни аеродром или оперативно мјесто (само у случају промијењеног мјеста слијетања);
- (4) аеродром или оперативно мјесто доласка;
- (5) вријеме доласка.

ОДЈЕЉАК 5

Визуелни метеоролошки услови, правила визуелног летења, посебан VFR лет и правила инструменталног летења SERA.5001 Видљивост и минимална удаљеност од облака у VMC

Видљивост у VMC и најмања удаљеност од облака приказани су у Табели S5-1.

Табела S5-1 (*)			
Опсег висине	Класа ваздушног простора	Видљивост у лету	Удаљеност од облака
На и изнад 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A (**) B C D E F G	8 km	1500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
Испод 3 050 m (10 000 ft) AMSL или изнад 300 m (1 000 ft) изнад земље, у зависности од тога шта је више	A (**) B C D E F G	5 km	1500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
На и испод 900 m (3 000 ft) или 300 m (1 000 ft) изнад изнад земље, у зависности од тога шта је више	A (**) B C D E	5 km	1500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
	F G	5 km (***)	Изван облака уз визуелни контакт са тлом

(*) Када је прелазна апсолутна висина мања од 3050 m (10000 ft) AMSL, употребљава се FL 100 умјесто 10000 ft.
(**) Минимуми VMC у ваздушном простору класе A су укључени у упутство за пилоте и не подразумевају прихватање VFR летова у ваздушном простору класе A.
(***) Ако тако пропише надлежни BHDCA:
(a) може се дозволити видљивост у лету смањена на најмање 1 500 m за летове који се изводе:
(1) при брзинама од највише 140 kts IAS, при којима је могуће благовремено уочавање другог саобраћаја или препрека ради избјегавања судара; или
(2) у околностима гдје је вјероватноћа сусрета са другим саобраћајем веома мала, нпр. у подручјима са ниским интензитетом саобраћаја и за пружање услуга из ваздуха на малим висинама;
(b) хеликоптерима може бити дозвољено да изводе операције при видљивости у лету мањој од 1500 m, али не мањој од 800 m, ако врше маневре брзинама при којима је могуће благовремено уочавање другог саобраћаја или препрека ради избјегавања судара.

SERA.5005 Правила визуелног летења

(a) Осим ако се изводи као посебан VFR лет, VFR летови се изводе тако да ваздухоплов лети у условима видљивости и удаљености од облака који су једнаки или већи од оних који су наведени у Табели S5-1.

(b) Осим када се од јединице за контролу ваздушног саобраћаја добије одобрење за посебан VFR лет, летови по VFR не полијећу ни слијећу на аеродром унутар контролисане зоне, или улазе у аеродромску саобраћајну зону, нити у аеродромски саобраћајни круг, ако су објављени метеоролошки услови на том аеродрому испод сљедећих минимума:

- (1) база облака је нижа од 450 m (1500 ft); или
- (2) видљивост при земљи мања од 5 km.

(c) Ако тако пропише BHDCA, могу се дозволити VFR летови ноћу под сљедећим условима:

(1) ако се напушта близина аеродрома, план лета се подноси у складу са SERA.4001(b)(6);

(2) летови успостављају и одржавају двосмјерну радиокомуникацију на одговарајућем ATS комуникационом каналу, ако је на располагању;

(3) примјењују се видљивост и минимална удаљеност од облака у VMC, како је наведено у Табели S5-1, осим што:

(i) база облака није нижа од 450 m (1500 ft);

(ii) одредбе о смањеној видљивости у лету из Табеле S5-1 (a) и (b) се не примјењују;

(iii) у класама ваздушног простора B, C, D, E, F и G на и испод 900 m (3000 ft) AMSL или 300 m (1000 ft) изнад терена, у зависности од тога шта је више, пилот одржава стални визуелни контакт са тлом; и

(iv) брисано;

(v) за планинско подручје, BHDCA може да пропише већу видљивост и удаљеност од облака у VMC;

(4) брисано;

(5) осим ако је то потребно за полијетање или слијетање или ако то посебно одобри BHDCA, VFR лет ноћу одвија се на висини која није мања од минималне апсолутне висине лета коју одређује држава чија се територија прелијеће или, ако таква минимална апсолутна висина лета није одређена:

(i) изнад високог терена или у планинским подручјима, на нивоу од најмање 600 m (2000 ft) изнад највише препреке која се налази унутар 8 km од предвиђене позиције ваздухоплова;

(ii) у осталим подручјима која нису наведена под (i), на нивоу од најмање 300 m (1000 ft) изнад највише препреке смјештене унутар 8 km од предвиђене позиције ваздухоплова.

(d) VFR летови се не изводе:

(1) трансоничним и суперсоничним брзинама, осим ако их одобри Министарство комуникација и транспорта Босне и Херцеговине;

(2) изнад FL 195, изузев ако:

(i) BHDCA, ако је то изводљиво, резервише ваздушни простор у којем се могу дозволити VFR летови; или

(ii) ваздушни простор до и укључујући ниво лета 285, ако је саобраћај VFR у том ваздушном простору одобрила надлежна ATS јединица, у складу са поступцима за одобравање које је утврдила BHDCA и који су објављени у одговарајућем зборнику ваздухопловних информација.

(e) Одобрење за извођење летова VFR изнад FL 285 не смије се издати ако се минимално вертикално раздвајање од 300 m (1000 ft) примјењује изнад FL 290.

(f) Осим када је то потребно за полијетање или слијетање или ако то одобри BHDCA, летови VFR се не изводе:

(1) изнад густо насељених подручја градова и насеља или изнад скупова лица на отвореном, на висини мањој од 300 m (1000 ft) изнад највише препреке у полупречнику од 600 m од ваздухоплова;

(2) у другим подручјима која нису наведена под (1), на висини мањој од 150 m (500 ft) изнад земље или воде, или 150 m (500 ft) изнад највише препреке у полупречнику од 150 m (500 ft) од ваздухоплова.

(g) Осим ако је другачије наведено у одобрењима контроле ваздушног саобраћаја или је другачије одредила BHDCA, летови VFR у крстарењу, када се изводе изнад 900 m (3000 ft) од земље или воде, или више ако то одреди BHDCA, изводе се на нивоу крстарења који одговара линији пута, као што је наведено у табели нивоа крстарења у Додатку 3.

(h) Летови VFR у складу су са одредбама из Одјелка 8:

(1) када се изводе у ваздушном простору класе B, C и D;

(2) када су дио аеродромског саобраћаја на контролисаним аеродромима; или

(3) када се изводе као специјални летови VFR.

(i) Ваздухоплов који изводи лет VFR унутар или кроз подручја или дуж рута које је одредила BHDCA, у складу са SERA.4001(b)(3) или (4), одржава сталну говорну комуникацију ваздух-земља на одговарајућем комуникационом каналу и, по потреби, извјештава о својој позицији јединицу за услуге у ваздушном саобраћају која пружа услуге информисања у лету.

(j) Ваздухоплов који изводи операције у складу са правилима визуелног летења и жели да промијени лет тако да буде у сагласности са правилима инструменталног летења:

(1) ако је план лета поднесен, пријави неопходне промјене које треба унијети у важећи план лета; или

(2) у складу са захтјевима из SERA.4001(b), поднесе план лета одговарајућој јединици за услуге у ваздушном саобраћају што је прије могуће и прибави одобрење, прије настављања лета IFR у контролисаном ваздушном простору.

SERA.5010 Посебни летови VFR у контролисаним зонама

Извођење посебних летова VFR може се одобрити унутар контролисане зоне на основу одобрења АТС. Осим ако BHDCA изда дозволу за хеликоптере у посебним случајевима, као што су, између осталог, полицијске и медицинске операције, операције трагања и спасавања и летови ради гашења пожара, примјењују се сљедећи додатни услови:

(a) такви посебни летови VFR могу се изводити само дању, осим ако је BHDCA одобрила другачије;

(b) за пилота:

(1) изван облака и уз визуелни контакт са тлом;

(2) видљивост у лету је најмање 1.500 m или, за хеликоптере, најмање 800 m;

(3) лет при брзини од 140 kts IAS или мањој, при којој је могуће благовремено уочавање другог саобраћаја или свих препрека ради избјегавања судара;

(c) Јединица за контролу ваздушног саобраћаја не издаје одобрење за посебан лет VFR ваздухоплову за полијетање са аеродрома или слијетање на аеродром унутар контролисане зоне, за улазак у аеродромску саобраћајну зону или у аеродромски саобраћајни круг, ако су објављени метеоролошки услови на том аеродрому испод сљедећих минимума:

(1) видљивост при земљи је мања од 1.500 m или, за хеликоптере, мања од 800 m;

(2) база облака је нижа од 180 m (600 ft).

SERA.5015 Правила инструменталног летења (IFR) - Правила која се примјењују на све летове IFR

(a) Опрема ваздухоплова

Ваздухоплов је опремљен одговарајућим инструментима и навигационом опремом која је одговарајућа за руту по којој треба да лети и у складу са одговарајућим примјењивим прописима које доноси BHDCA а који су у вези са летачким операцијама.

(b) Минимални нивои

Осим ако је то потребно за полијетање или слијетање или ако то посебно одобри BHDCA, лет IFR се изводи на нивоу који није испод минималне апсолутне висине летења коју утврђује држава чија се територија прелијеће или, ако таква минимална апсолутна висина летења није утврђена:

(1) изнад високог терена или у планинским подручјима, на висини која је најмање 600 m (2000 ft) изнад највише препреке која се налази унутар 8 km од предвиђене позиције ваздухоплова;

(2) у осталим подручјима која нису наведена под (1), на висини која је најмање 300 m (1000 ft) изнад највише препреке која се налази унутар 8 km од предвиђене позиције ваздухоплова.

(c) Промјена из лета IFR у лет VFR

(1) Ваздухоплов који се одлучи да промијени извођење свог лета из лета према правилима инструменталног летења у лет према правилима визуелног летења, обавјештава одговарајућу јединицу за услуге у ваздушном саобраћају о томе да је лет IFR прекинут и пријављује промјене које треба унијети у важећи план лета.

(2) Ако ваздухоплов који изводи лет према правилима инструменталног летења лети у визуелним метеоролошким условима или наиђе на њих, он не смије да прекине лет IFR, осим ако предвиђа и намјерава да у разумном временском периоду настави лет у непрекидним визуелним метеоролошким условима.

(3) Промјена из лета IFR у лет VFR за јединицу ATS је прихватљива само када поруку, која садржи посебан израз "CANCELLING MY IFR FLIGHT" упуту вођа ваздухоплова, заједно са промјенама важећег плана лета, ако постоје. ATS не смије непосредно нити посредно позивати на промјену из лета IFR у лет VFR.

SERA.5020 IFR – Правила која се примјењују на летове IFR унутар контролисаног ваздушног простора

(a) Летови IFR у складу су са одредбама Одјелка 8 када се изводе у контролисаном ваздушном простору.

(b) Лет IFR, који се изводи у крстарењу у контролисаном ваздушном простору, изводи се на нивоу крстарења или, ако је јединица ATS одобрила пењање у крстарењу, између два нивоа лета или изнад нивоа лета одабраног из табеле нивоа крстарења у Додатку 3, осим што се корелација нивоа лета са линијом пута која је тамо прописана не примјењује ако је другачије назначено у одобрењима контроле ваздушног саобраћаја или је BHDCA другачије утврдила у зборнику ваздухопловних информација.

SERA.5025 IFR – Правила примјењива за летове IFR изван контролисаног ваздушног простора

(a) Нивои крстарења

Лет IFR, који се изводи као лет у крстарењу изван контролисаног ваздушног простора, изводи се на нивоу крстарења који одговара његовој линији пута, као што је наведено у табели нивоа крстарења у Додатку 3, осим ако је BHDCA другачије одредила за лет на или испод 900 m (3000 ft) изнад средњег нивоа мора.

(b) Комуникације

Лет IFR који се изводи изван контролисаног ваздушног простора, али унутар или кроз подручја или дуж рута које је одредила BHDCA у складу са SERA.4001(b)(3) или (4), одржава сталну говорну комуникацију ваздух-земља на одговарајућем комуникационом каналу и, по потреби, успоставља двосмјерну комуникацију са јединицом за услуге у ваздушном саобраћају која пружа услугу информисања у лету.

(c) Извјештаји о позицији

Лет IFR који се изводи изван контролисаног ваздушног простора и од којег BHDCA захтијева да одржава сталну говорну комуникацију ваздух-земља на одговарајућем комуникационом каналу и да успостави двосмјерну комуникацију, по потреби, са јединицом за услуге у ваздушном саобраћају која пружа услугу информисања у лету, извјештава о позицији како је наведено у SERA.8025 за контролисане летове.

ОДЈЕЉАК 6

Класификација ваздушног простора

SERA.6001 Класификација ваздушног простора

(a) Ваздушни простор Босне и Херцеговине се утврђује у складу са сљедећом класификацијом ваздушног простора и у складу са Додатком 4 овог анекса:

(1) Класа А. Дозвољени су само IFR летови. За све летове се пружа услуга контроле ваздушног саобраћаја и врши се раздвајање свих летова. За све летове се захтијева стална говорна комуникација ваздух-земља. Сви летови су предмет АТЦ одобрења.

(2) Класа В. Дозвољени су IFR и VFR летови. За све летове се пружа услуга контроле ваздушног саобраћаја и врши се раздвајање свих летова. За све летове се захтијева стална говорна комуникација ваздух-земља. Сви летови су предмет АТЦ одобрења.

(3) Класа С. Дозвољени су IFR и VFR летови. За све летове се пружа услуга контроле ваздушног саобраћаја и врши се раздвајање IFR летова од других IFR летова и VFR летова. VFR летови се раздвајају од IFR летова и добијају информације о саобраћају у односу на друге VFR летове и, на захтјев, савјете за избјегавање саобраћаја. За све летове се захтијева стална говорна комуникација ваздух-земља. За VFR летове ограничење брзине од 250 kt индиковане брзине (IAS) примјењује се испод 3050 m (10000 ft) AMSL, осим ако је другачије одобрено од BHDCA за типове ваздухоплова који из техничких или безбједносних разлога не могу да одржавају ову брзину. Сви летови су предмет АТЦ одобрења.

(4) Класа Д. Дозвољени су IFR и VFR летови. За све летове се пружа услуга контроле ваздушног саобраћаја, IFR летови се раздвајају од других IFR летова и добијају информације о саобраћају у односу на VFR летове. VFR летови добијају информације о саобраћају у односу на све друге летове и савјете о избјегавању саобраћаја на захтјев. VFR летови примају саобраћајне информације о свим осталим летовима и савјете о избјегавању саобраћаја на захтјев. За све летове се захтијева стална говорна комуникација ваздух-земља, а ограничење брзине од 250 kt IAS примјењује се на све летове испод 3050 m (10000 ft) AMSL, осим ако је другачије одобрено од BHDCA за типове ваздухоплова који из техничких или безбједносних разлога не могу да одржавају ову брзину. Сви летови су предмет АТЦ одобрења.

(5) Класа Е. Дозвољени су IFR и VFR летови. За IFR летове обезбијеђена је услуга контроле ваздушног саобраћаја и одвојени су од осталих IFR летова. IFR летовима се пружа услуга контроле ваздушног саобраћаја и врши се раздвајање од других IFR летова. За IFR летове се захтијева стална говорна комуникација ваздух-земља. Ограничење брзине од

250 kts IAS се примјењује на све летове испод 3050 m (10000 ft) AMSL, осим ако је другачије одобрено од BHDCA за типове ваздухоплова који из техничких или безбједносних разлога не могу да одржавају ову брзину. За све IFR летове се мора добити АТЦ одобрење. Класа Е се не користи за контролисане зоне.

(6) Класа F. Дозвољени су IFR и VFR летови. Свим IFR летовима се пружа савјетодавна услуга у ваздушном саобраћају и свим летовима се, на захтјев, пружа услуга информисања ваздухоплова у лету. За IFR летове који користе савјетодавну услугу захтијева се стална говорна комуникација ваздух-земља и сви IFR летови су способни да успоставе говорну комуникацију ваздух-земља. Ограничење брзине од 250 kts IAS се примјењује на све летове испод 3050 m (10000 ft) AMSL, осим ако је другачије одобрено од BHDCA за типове ваздухоплова који из техничких или безбједносних разлога не могу да одржавају ову брзину. АТЦ одобрење није потребно.

(7) Класа G. IFR и VFR летови су дозвољени и пружа им се, на захтјев, услуга информисања ваздухоплова у лету. За све IFR летове се захтијева успостављање говорне комуникације ваздух-земља. Ограничење брзине од 250 kts IAS се примјењује на све летове испод 3050 m (10000 ft) AMSL, осим ако је другачије одобрено од BHDCA за типове ваздухоплова који из техничких или безбједносних разлога не могу да одржавају ову брзину. АТЦ одобрење није потребно.

(8) Имплементација класе F се сматра привременом мјером све до оног тренутка када може да се замјени алтернативном класификацијом.

(b) Пружалац услуга у ваздушној пловидби Босне и Херцеговине, уз сагласност BHDCA, класификује ваздушни простор према својим потребама, осим што је сав ваздушни простор изнад FL 195 класификован као ваздушни простор класе С.

SERA.6005 Захтјеви за комуникације и SSR транспондер

(a) Подручје обавезне употребе радио-опреме (Radio Mandatory Zone - RMZ)

(1) VFR летови који се обављају у дијеловима ваздушног простора класе Е, F или G, и IFR летови који се обављају у дијеловима ваздушног простора класе F или G, које је BHDCA одредила као подручје обавезне употребе радио-опреме (RMZ), одржавају сталну говорну комуникацију ваздух-земља, те према потреби успостављају двосмјерну комуникацију на одговарајућем комуникационом каналу, осим ако се обављају у складу с неким другим одредбама које за тај одређени ваздушни простор прописује пружалац услуга у ваздушној пловидби Босне и Херцеговине (ANSP).

(2) Прије уласка у подручје обавезне употребе радио-опреме, пилоти на одговарајућем комуникационом каналу упућују почетни позив, који садржи ознаку станице коју позивају, позивни знак, врсту ваздухоплова, позицију, ниво, намјену лета и остале податке које прописује BHDCA.

(b) Подручје обавезне употребе транспондера (Transponder Mandatory Zone - TMZ)

(1) Сви летови који се обављају у ваздушном простору које је BHDCA одредила као подручје обавезне употребе транспондера (TMZ), имају и употребљавају SSR транспондере који могу радити у моду А и С или у моду S, осим ако се обављају у складу с неким другим одредбама које за тај одређени ваздушни простор прописује пружалац услуга у ваздушној пловидби Босне и Херцеговине.

(c) Ваздушни простори, који су одређени као подручје обавезне употребе радио-опреме и/или подручје обавезне

употребе транспондера, су прописно објављени у зборнику ваздухопловних информација.

ОДЈЕЉАК 7

Услуге у ваздушном саобраћају

SERA.7001 Опште – Циљеви пружања услуга у ваздушном саобраћају

Циљеви пружања услуга у ваздушном саобраћају су:

- (а) спречавање судара;
- (б) спречавање судара ваздухоплова с другим ваздухопловима на маневарској површини и сударе ваздухоплова с препрекама на тој површини;
- (в) убрзавање и одржавање редовног протока ваздушног саобраћаја;
- (г) обезбјеђивање савјета и информација корисних за безбједно и ефикасно обављање летова;
- (д) обавјештавање одговарајуће организације о ваздухопловима којима је потребна помоћ трагања и спасавања те, према потреби, пружање помоћи тим организацијама.

SERA.7002 Информације о опасности од судара када се пружају ATS услуге засноване на надзору (радарска услуга)

(а) Ако је уочено да се идентификовани контролисани лет налази на конфликтној путањи са непознатим ваздухопловом и да постоји опасност од судара, пилот контролисаног лета, кад год је то могуће, је:

- (1) информисан о непознатом ваздухоплову и, на пилотов захтјев или ако то, према мишљењу контролора, намеће ситуација, предлаже му се акција избегавања, и
- (2) информисан о престанку опасности од колизије.

SERA.7005 Координација између оператора ваздухоплова и услуга ваздушног саобраћаја

(а) Јединице за пружање услуга у ваздушном саобраћају у остваривању својих циљева воде рачуна о захтјевима оператора ваздухоплова, који произилазе из њихових обавеза, као што је утврђено у одговарајућем пропису о летачким операцијама, и да на захтјев оператора ваздухоплова, њима или њиховим овлашћеним представницима учине доступним расположиве информације које ће њима или њиховим овлашћеним представницима омогућити обављање њихових дужности.

(б) Када то захтијева оператор ваздухоплова, поруке (укључујући извјештаје о позицији) које примају јединице за пружање услуга у ваздушном саобраћају, а које се односе на операције ваздухоплова за који тај оператор ваздухоплова обезбјеђује услугу контроле ваздушног саобраћаја, достављају се, кад год је то могуће, одмах на располагање оператору ваздухоплова или његовом овлашћеном представнику, у складу са локално договореним процедурама.

ОДЈЕЉАК 8

Услуга контроле ваздушног саобраћаја

SERA.8001 Примјена

Услуга контроле ваздушног саобраћаја пружа се:

- (а) за све IFR летове у ваздушном простору класе А, В, С, D и Е;
- (б) за све VFR летове у ваздушном простору класе В, С, и D;
- (в) за све специјалне летове VFR;
- (г) за сав аеродромски саобраћај на контролисаним аеродромима.

SERA.8005 Пружење услуге контроле ваздушног саобраћаја

(а) У циљу пружања услуге контроле ваздушног саобраћаја, јединица контроле ваздушног саобраћаја:

(1) располаже информацијама о намјераном кретању или променама кретања сваког ваздухоплова, као и тренутним информацијама о стварном положају сваког ваздухоплова;

(2) утврђује из добијених информација међусобни положај познатих ваздухоплова;

(3) издаје одобрења и информације у циљу спречавања судара ваздухоплова под њеном надлежношћу и експедитивног и редовног одвијања ваздушног саобраћаја;

(4) координише, по потреби, одобрења са другим јединицама:

(i) увијек када би у супротном ваздухоплов могао да угрози саобраћај који се одвија под надлежношћу других таквих јединица;

(ii) прије него што преда надлежност над ваздухопловом другим таквим јединицама.

(б) Одобрења која издају јединице контроле ваздушног саобраћаја обезбјеђују раздвајање:

(1) између свих летова у ваздушном простору класе А и В;

(2) између IFR летова у ваздушном простору класе С, D и Е;

(3) између IFR и VFR летова у ваздушном простору класе С;

(4) између IFR летова и специјалних VFR летова;

(5) између специјалних VFR летова, осим ако BHDCA одреди другачије;

осим што, ако то захтијева пилот ваздухоплова и с тим се сложи пилот другог ваздухоплова и ако тако пропише BHDCA за случајеве наведене под (б) у ваздушном простору класе D и Е, лет може да буде одобрен под условом да пилот самостално врши раздвајање за одређен дио лета испод 3050 m (10000 ft) током пењања или понирања, дању у визуелним метеоролошким условима.

(в) Осим у случајевима операција на паралелним или скоро паралелним полетно-слетним стазама, као што је наведено у ATS.TR.255 прописа којим се утврђују општи и посебни захтјеви за пружање услуга управљања ваздушним саобраћајем, услуга у ваздушној пловидби и других мрежних функција за управљање ваздушним саобраћајем, или случајевима када се у близини аеродрома могу примјенити смањене норме раздвајања, јединица контроле ваздушног саобраћаја врши раздвајање на један од сљедећих начина:

(1) вертикално раздвајање, које се добија додјељивањем различитих нивоа лета одабраних из табеле нивоа крстарења у Додатку 3 ове наредбе, осим што се корелација нивоа и линије пута, која је тамо прописана, не примјењује ако је другачије наведено у одговарајућим зборницима ваздухопловних информација или у одобрењима контроле ваздушног саобраћаја. Минимално вертикално раздвајање износи 300 m (1000 ft) до и укључујући FL 410 и 600 m (2000 ft) изнад тог нивоа. Информације о геометријској висини се не употребљавају за одређивање вертикалног раздвајања;

(2) хоризонтално раздвајање, које се добија обезбјеђивањем:

(i) раздвајања по дужини, одржавањем интервала између ваздухоплова који лете истим, конвергентним или супротним путањама, израженог у времену или раздаљини; или

(ii) бочног раздвајања, одржавањем ваздухоплова на различитим рутама или у различитим географским областима.

SERA.8010 Минимална раздвајања

(а) Минимална раздвајања ради примјене унутар одређеног дијела ваздушног простора одређује пружалац услуга у ваздушној пловидби Босне и Херцеговине (ANSP)

одговоран за пружање услуга у ваздушном саобраћају, а одобрава BHDCA.

(b) За саобраћај који прелази из једног ваздушног простора у други сусједни, као и за руте које су ближе заједничкој граници сусједних ваздушних простора у односу на минимална раздвајања која су примјењива у тим околностима, избор минималних раздвајања се врши на основу договора пружалаца услуга у ваздушној пловидби (ANSP) одговорних за пружање услуга у ваздушном саобраћају у сусједном ваздушном простору.

(c) Детаљима изабраних минималних раздвајања и областима њихове примјене обавјештавају се:

(1) предметне јединице за пружање услуга у ваздушном саобраћају; и

(2) пилоти и оператори ваздухоплова путем Зборника ваздухопловних информација Босне и Херцеговине (AIP БиХ) ако се раздвајање заснива на одређеним навигационим средствима или одређеним навигационим техникама које користе ваздухоплови.

SERA.8012 Примјена раздвајања вртложне турбуленције

(a) Јединице контроле ваздушног саобраћаја примјењују минимуме раздвајања вртложне турбуленције на ваздухоплове у фазама прилаза и одласка у случају да:

(1) ваздухоплов лети непосредно иза другог ваздухоплова на истој висини или мање од 300 m (1000 ft) испод те висине; или

(2) оба ваздухоплова користе исту полетно-слетну стазу или паралелне полетно-слетне стазе развојене мање од 760 m (2500 ft); или

(3) ваздухоплов пресијеца ваздушни пут другог ваздухоплова на истој висини или мање од 300 m (1000 ft) испод те висине.

(b) Наведено под (a) се не примјењује на VFR летове у доласку и IFR летове у доласку који врше визуелни прилаз кад је ваздухоплов пријавио да види ваздухоплов испред себе и добио је упутство да прати и сам одржава раздвајање од тог ваздухоплова. У таквим случајевима јединица контроле ваздушног саобраћаја издаје упозорење на вртложне турбуленције.

SERA.8015 Одобрења контроле ваздушног саобраћаја

(a) Одобрења контроле ваздушног саобраћаја се заснивају искључиво на сљедећим захтјевима за пружање услуге контроле ваздушног саобраћаја:

(1) Одобрења се издају искључиво ради експедитивности и раздвајања ваздушног саобраћаја и заснивају се на познатим саобраћајним условима који утичу на безбједност операција ваздухоплова. Такви саобраћајни услови укључују не само ваздухоплове у ваздуху и на маневарској површини над којом се врши контрола, већ и сав саобраћај возилима или друге препреке које нису трајно уграђене на маневарској површини у употреби.

(2) АТС јединице издају таква АТС одобрења која су потребна да би се спријечили судари и обезбиједило експедитивно и редовно одвијање ваздушног саобраћаја.

(3) АТС одобрења издају се благовремено како би се обезбиједило ваздухоплову довољно времена да поступи по њима.

(b) Операције које су предмет одобрења

(1) Одобрење контроле ваздушног саобраћаја се добија прије обављања контролисаног лета или дијела лета који се обавља као контролисани лет. Такво одобрење се захтијева подношењем плана лета јединици контроле ваздушног саобраћаја.

(2) Ако одобрење контроле ваздушног саобраћаја није прихватљиво, вођа ваздухоплова је дужан да обавијести АТС.

У таквим случајевима, ако је могуће, АТС издаје измијењено одобрење.

(3) Увијек када ваздухоплов затражи одобрење које укључује приоритет, вођа ваздухоплова подноси извјештај са објашњењем потребе за тим приоритетом, ако то захтијева одговарајућа јединица контроле ваздушног саобраћаја.

(4) Могућа измјена одобрења током лета. Ако се прије полијетања очекује, у зависности од количине расположивог горива и због измјене одобрења током лета, да ће се током лета донијети одлука да се лет настави до измијењеног аеродрома одредишта, о томе се обавјештавају одговарајуће јединице контроле ваздушног саобраћаја уношењем у план лета информације о измијењеној рути (ако је позната) и измијењеном одредишту.

(5) На контролисаном аеродрому ваздухоплов се не креће по маневарској површини без одобрења аеродромске контроле ваздушног саобраћаја и придржава се свих упутстава које даје та јединица.

(6) При векторисању или додјеливању директних рута које нису укључене у план лета, при чему IFR лет више не слиједи објављену АТС руту или инструменталну процедуру, контролор ваздушног саобраћаја који пружа АТС услугу надзора издаје одобрења тако да се прописано надвисивање препрека поштује све док ваздухоплов не достигне тачку гдје се пилот враћа на руту из плана лета или се врати на објављену АТС руту или на инструменталну процедуру.

(c) Одобрења за трансонични лет

(1) Одобрење контроле ваздушног саобраћаја за фазу трансоничног убрзања суперсоничног лета продужава се најмање до краја те фазе.

(2) Одобрење контроле ваздушног саобраћаја које се односи на смањење брзине и снижавање ваздухоплова са суперсоничног крстарења на субсонични лет настоји да обезбиједи непрекинуто снижавање најмање током трансоничне фазе.

(d) Садржај одобрења

У одобрењу контроле ваздушног саобраћаја се наводи:

(1) идентификација ваздухоплова како је назначено у плану лета;

(2) граница важења одобрења;

(3) рута лета, ...

(i) рута лета је детаљно описана у сваком одобрењу ако се то сматра неопходним; и

(ii) фраза "cleared via flight planned route" се не користи ако се даје измјена одобрења;

(4) ниво (нивои) лета за цијелу руту или њен дио, као и промјене нивоа, ако се захтијевају;

(5) сва неопходна упутства или информације о другим питањима, као што су АТФМ долазни слотови ако је примјењиво, маневри прилаза или одласка, комуникације и вријеме важења одобрења.

(e) Понављање одобрења и информација које се односе на безбједност

(1) Летачка посада понавља контролору ваздушног саобраћаја дијелове АТС одобрења који се односе на безбједност, као и упутства која су пренесена гласом. Сљедеће тачке се увијек понављају:

(i) АТС одобрења за руту;

(ii) одобрења и упутства за улазак, слијетање на, полијетање са, чекање испред, прелазак, вожење и окретање на било којој полетно-слетној стази; и

(iii) полетно-слетна стаза у употреби, подешавање висиномјера, SSR кодови, новододијељени канали за комуникацију, упутства за нивое, упутства за курс и брзину; и

(iv) прелазни нивои, било да их је издао контролор или се налазе у АТIS емитовањима.

(2) Остала одобрења или упутства, укључујући условна одобрења и упутства за вожење, се понављају или потврђују на начин који јасно показује да су схваћени и да ће по њима поступити.

(3) Контролор слуша понављање да би се увјерио да је летачка посада правилно поновила одобрење или упутство и предузима хитне мјере за исправљање свих одступања која је уочио приликом понављања.

(4) Говорно понављање CPDCL порука није обавезно, осим ако је ANSP другачије одредио.

(ea) Промјене у одобрењу у погледу руте или нивоа

(1) Када се издаје одобрење које обухвата тражену промјену руте или нивоа, одобрење садржи тачну врсту промјене.

(2) Ако услови у саобраћају не дозвољавају одобрење тражене промјене, употребљава се ријеч "UNABLE" (није могуће). Ако то околности оправдавају, понуди се алтернативна рута или ниво.

(eb) Одобрења која се односе на висиномјер

(1) За летове у областима у којима је утврђена прелазна апсолутна висина, вертикална позиција ваздухоплова мора да буде изражена, осим у случајевима прописаним под (5), као апсолутна висина на или испод прелазне апсолутне висине и као ниво лета на или изнад прелазног нивоа. Приликом проласка кроз прелазни слој, вертикална позиција током пењања се изражава као ниво лета, а током снижавања као апсолутна висина.

(2) Летачкој посади прелазни ниво се обезбјеђује благовремено, прије него што се достигне приликом снижавања.

(3) Осим када је познато да је ваздухоплов већ добио ту информацију у директној комуникацији, за подешавање висиномјера, вриједност QNH је саставни дио:

(i) одобрења за снижавање код првог одобрења на апсолутној висини испод прелазног нивоа;

(ii) одобрења за прилаз или одобрења за улазак у саобраћајни круг;

(iii) одобрења за вожење по земљи за ваздухоплове у одласку.

(4) За подешавање висиномјера, вриједност QFE се обезбјеђује ваздухоплову на захтјев или редовним путем у складу са локалним поступцима.

(5) Ако је ваздухоплову дато одобрење за слијетање или када је ваздухоплов обавијештен да је полетно-слетна стаза на располагању за слијетање на аеродромима са AFIS и тај ваздухоплов завршава прилаз користећи атмосферски притисак на надморској висини аеродрома (QFE), вертикална позиција ваздухоплова је изражена као висина изнад надморске висине аеродрома током дијела лета за који се QFE може употријебити, осим што се у сљедећим случајевима изражава као висина изнад надморске висине прага полетно-слетне стазе:

(i) за инструменталне полетно-слетне стазе, ако је праг 2 m (7 ft) или више испод надморске висине аеродрома; и

(ii) за полетно-слетне стазе за прецизан прилаз.

(ec) Условна одобрења

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

(1) позивног знака;

(2) услова;

(3) одобрења; и

(4) кратког понављања услова.

(f) Координација одобрења

(1) Одобрење контроле ваздушног саобраћаја се координише између јединица контроле ваздушног саобраћаја тако да обухвати цијелу руту ваздухоплова или одређени дио те руте, као што је описано у одредбама од (2) до (6).

(2) Ваздухоплов добија одобрење за цијелу руту до аеродрома првог намјераног слијетања:

(i) ако је, прије полијетања, било могуће координисати одобрења између свих јединица контроле ваздушног саобраћаја под чију контролу ће ваздухоплов доћи; или

(ii) када постоји разумна увјереност да ће бити извршена претходна координација између оних јединица под чију контролу ће ваздухоплов накнадно доћи.

(3) Ако координација наведена под (2) није постигнута или није предвиђена, ваздухоплову се издаје одобрење само до оне тачке до које је координација са сигурношћу обезбјеђена; прије доласка до те тачке или на тој тачки, ваздухоплов добија наредно одобрење и по потреби, упутства за чекање.

(4) Ако тако одреди ATS јединица, ваздухоплов успоставља везу са наредном јединицом контроле ваздушног саобраћаја ради добијања одобрења прије доласка на тачку примопредаје.

(i) Ваздухоплов одржава неопходну двосмјерну комуникацију са тренутно надлежном јединицом контроле ваздушног саобраћаја током прибављања наредног одобрења.

(ii) Одобрење издато као наредно одобрење је као такво јасно препознатљиво пилоту.

(iii) Осим ако су координисана, наредна одобрења не утичу на првобитни профил лета ваздухоплова у било којем ваздушном простору, осим у ваздушном простору јединице контроле ваздушног саобраћаја која је одговорна за издавање наредног одобрења.

(5) Ако ваздухоплов намјерава да полети са аеродрома унутар једне контролисане области и уђе у другу контролисану област у периоду од тридесет минута или у другом одређеном временском периоду који је договорен између предметних центара обласне контроле ваздушног саобраћаја, координација са наредним центром обласне контроле ваздушног саобраћаја се успоставља прије издавања одобрења за полијетање.

(6) Ако ваздухоплов намјерава да напусти контролисану област ради лета изван контролисаног ваздушног простора и након тога поново уђе у исту или другу контролисану област, може се издати одобрење од тачке полијетања до аеродрома првог намјераног слијетања. Такво одобрење или његове измјене се примјењују само на оне дијелове лета који се одвијају унутар контролисаног ваздушног простора.

SERA.8020 Придржавање плана лета

(a) Осим како је предвиђено под (b) и (d), ваздухоплов се придржава важећег плана лета или одговарајућег дијела важећег плана лета који је поднесен за контролисани лет, осим ако је поднијет захтјев за измјену и добијено одобрење од одговарајуће јединице контроле ваздушног саобраћаја или ако је настала ванредна ситуација која захтијева хитне поступке ваздухоплова, у којем случају се, чим околности то дозволе, након предузимања поступака, обавјештава одговарајућа ATS јединица о предузетим поступцима и о томе да су они предузети као хитни поступци.

(1) Осим ако ВВДСА другачије одобри или ако одговарајућа јединица контроле ваздушног саобраћаја другачије наложи, контролисани летови су, у мјери у којој је то могуће:

(i) ako su na utvrđenoj ATS рути, одвијају дуж одређене централне линије те руте; или

(ii) ako су на било којој другој рути, одвијају директно између навигационих уређаја и/или тачака које одређују ту руту.

(2) Осим ако BHDCA другачије не одобри или ако одговарајућа јединица контроле ваздушног саобраћаја другачије наложи, ваздухоплов који лети дуж дијела ATS руте који је одређен у односу на високофреквентни свесмјерни радио-фар, подешава своју примарну навигациону референцу са уређаја иза ваздухоплова на уређај који се налази испред њега или што ближе, колико год је то оперативно изводљиво, тачки преласка на сљедеће навигационо средство, ако је одређена.

(3) Одступање од захтјева из тачке (1) се пријављује одговарајућој ATS јединици.

(b) Ненамјерне промјене. У случају да ваздухоплов током контролисаног лета ненамјерно одступи од важећег плана лета, предузимају се сљедеће мјере:

(1) Одступање од линије пута: ако је ваздухоплов изван линије пута, одмах се предузимају мјере за прилагођавање курса ваздухоплова, тако да се, што је прије могуће, врати на линију пута.

(2) Промјена стварне брзине: ако се просјечна стварна брзина на нивоу крстарења између тачака јављања промијени или се очекује да ће се промијенити за ± 5 процената од стварне брзине наведене у плану лета, о томе се обавјештава одговарајућа ATS јединица.

(3) Промјена предвиђеног времена: ако се утврди да предвиђено вријеме за сљедећу примјењиву тачку јављања, границу области информисања у лету или аеродром одредишта, у зависности шта је најближе, одступа за више од двије минуте у односу на вријеме које је пријављено ATS јединици или за неко друго вријеме које је прописала BHDCA, промијењено предвиђено вријеме се, што је прије могуће, пријављује одговарајућој ATS јединици.

(4) Додатно, ако се примјењује ADS-C уговор, ATS јединица се аутоматски обавјештава путем преноса података (data link) увијек кад се дешавају промјене изван граничних вриједности утврђених ADS-C уговором.

(c) Намјерне промјене. Захтјеви за измјене плана лета садрже сљедеће информације:

(1) Промјена нивоа крстарења: идентификација ваздухоплова; тражени нови ниво крстарења и брзина крстарења на том нивоу; промијењена (по потреби) предвиђена времена доласка на границе наредних области информисања ваздухоплова у лету.

(2) Промјена руте:

(i) Непромијењено одредиште: идентификација ваздухоплова; правила летења; опис нове руте лета, укључујући одговарајуће податке из плана лета, почевши од позиције од које треба да започне захтијевана промјена руте; промијењена предвиђена времена; све друге значајне информације.

(ii) Промијењено одредиште: идентификација ваздухоплова; правила летења; опис промијењене руте лета до промијењеног аеродрома одредишта, укључујући одговарајуће податке из плана лета, почевши од позиције од које треба да започне захтијевана промјена руте; промијењена предвиђена времена; алтернативни аеродром (аеродроми); све друге значајне информације.

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

(1) захтијева измјену одобрења како би му се омогућило да настави лет у VMC условима до одредишта или до алтернативног аеродрома или да напусти ваздушни простор у коме се захтијева АТС одобрење; или

(2) ако се не може добити одобрење у складу са наведеним под (а), настави лет у VMC условима и обавијести одговарајућу АТС јединицу о мјерама предузетим како би напустио предметни ваздушни простор или слетио на најближи погодан аеродром; или

(3) ако лети унутар контролисане зоне, захтијева одобрење за обављање специјалног VFR лета; или

(4) захтијева одобрење за обављање лета у складу са правилима инструменталног летења.

SERA.8025 Извјештаји о позицији

(a) Ваздухоплов који обавља контролисани лет извјештава одговарајућу ATS јединицу, што је прије могуће, о времену и нивоу проласка сваке одређене обавезне тачке јављања, заједно са другим захтијеваним информацијама, осим ако га тога ослободи BHDCA или одговарајућа ATS јединица, под условима које је одредила BHDCA. Извјештаји о позицији се на сличан начин достављају за додатне тачке на захтјев одговарајуће ATS јединице. Ако не постоје одређене тачке јављања, извјештаји о позицији се достављају у интервалима које је прописала BHDCA или одредила одговарајућа ATS јединица.

(1) У случају контролисаних летова у којима се информације о позицији достављају одговарајућој ATS јединици комуникацијом путем везе за пренос података, говорни извјештаји о позицији се достављају само на захтјев.

(2) Ако је контролисани лет изузет од захтјева за јављање на обавезним тачкама јављања, пилоти, осим ако је на снази аутоматско јављање позиције, настављају да јављају позицију говорном или CPDLC поруком:

(i) ако је тако наложено;

(ii) ако су обавијештени да је услуга ATS надзора завршена; или

(iii) ако су обавијештени да је идентификација путем ATS надзора изгубљена.

(3) Формат извјештаја о позицији у складу је са Додатком 5, тачка А.

SERA.8030 Престанак контроле

Осим при слијетању на контролисани аеродром, контролисани лет обавјештава одговарајућу АТС јединицу чим престане потреба за пружањем услуга контроле ваздушног саобраћаја.

SERA.8035 Комуникације

(a) Ваздухоплов који обавља контролисани лет одржава сталну говорну комуникацију ваздух-земља на одговарајућем комуникационом каналу и успоставља, по потреби, двосмјерну комуникацију са одговарајућом јединицом контроле ваздушног саобраћаја, осим ако је другачије одреди одговарајући пружалац услуга у ваздушној пловидби Босне и Херцеговине за ваздухоплов који је дио аеродромског саобраћаја на контролисаном аеродрому.

(1) Захтјев да ваздухоплов одржава говорну комуникацију ваздух-земља остаје на снази и ако је успостављен CPDLC.

(b) Пружалац услуга у ваздушној пловидби Босне и Херцеговине усклађује се са одговарајућим одредбама о прекидима комуникације које су утврђене прописима који су усклађени са Чикашком конвенцијом.

ОДЈЕЉАК 9

Услуга информисања у лету

SERA.9001 Примјена

(a) Услугу информисања у лету пружају одговарајуће јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају свим

ваздухопловима на које би те информације могле да утичу, а то су информације:

(1) које се обезбјеђују приликом пружања услуге контроле ваздушног саобраћаја; или

(2) које су на неки други начин познате одговарајућим ATS јединицама.

(b) Примање услуге информисања ваздухоплова у лету не ослобађа вођу ваздухоплова било какве одговорности и вођа ваздухоплова доноси коначну одлуку у вези са свим предложеним промјенама плана лета.

(c) Ако јединице ATS пружају и услугу информисања у лету и услугу контроле ваздушног саобраћаја, пружање услуга контроле ваздушног саобраћаја има предност у односу на пружање услуге информисања у лету увијек када пружање услуге контроле ваздушног саобраћаја то захтијева.

SERA.9005 Обим пружања услуге информисања у лету

(a) Услуга информисања у лету укључује пружање релевантних:

(1) информација SIGMET и AIRMET;

(2) информација које се тичу прееруптивних вулканских активности, вулканских ерупција и облака вулканског пепела;

(3) информација које се тичу испуштања радиоактивних материјала и токсичних хемикалија у атмосферу;

(4) информација о промјенама у доступности радио-навигационих средстава;

(5) информација о промјенама у условима на аеродрому и повезаним објектима, укључујући информације о стању аеродромских маневарских површина када су под снијегом, ледом или значајном количином воде или је вода значајне дубине;

(6) информација о слободним балонима без посаде;

(7) информација о неубичајеној конфигурацији и стању ваздухоплова;

(8) као и све друге информације које вјероватно могу утицати на безбједност.

(b) Услуге информисања у лету укључују додатно на наведено под (a) и пружање информација које се тичу:

(1) метеоролошких прилика, објављених или прогнозираних на полазном, долазном и алтернативном аеродрому;

(2) опасности од судара, ваздухопловима који лете у ваздушном простору класе C, D, E, F и G;

(3) за летове изнад водених површина, када је то изводљиво и када то пилот захтијева, било коју доступну информацију као што је радио позивни знак, позиција, стварна путања, брзина итд. водених пловила у тој области;

(4) поруке, укључујући одобрења, добијене од осталих јединица које пружају услуге у ваздушном саобраћају, које треба прослиједити том ваздухоплову.

(c) Услуга информисања у лету која се пружа VFR летовима, поред информација које су наведене под (a), укључује и пружање расположивих информација о саобраћајним и временским условима дуж руте лета који би могли да учине летење по правилима визуелног летења непрактичним.

(d) AFIS поруке које се шаљу ваздухопловима укључују, осим релевантних информација из наведеног под (a) и (b), пружање информација о:

(1) опасностима од судара са ваздухопловима, возилима и лицима који су присутни на маневарској површини;

(2) полетно-слетној стази у употреби.

SERA.9010 Услуга аутоматског информисања у завршној контролисаној области (ATIS)

(a) Употреба ATIS порука у директној комуникацији

(1) На захтјев пилота одговарајућа ATS јединица преноси примјенљиву ATIS поруку (поруке).

(2) Увијек када је услуга Voicse-ATIS и/или D-ATIS обезбјеђена:

(i) ваздухоплов потврђује пријем информације након успостављања комуникације са ATS јединицом која пружа услугу прилазне контроле, аеродромском контролом летења или службом аеродромског информисања у лету (AFIS), у зависности од случаја; и

(ii) одговарајућа ATS јединица, приликом одговора ваздухоплову који је потврдио пријем ATIS поруке или у случају ваздухоплова у доласку у неком другом тренутку који може прописати BHDCA, доставља ваздухоплову податке о тренутном подешавању висиномјера.

(3) Информације садржане у важећој ATIS поруци, чији је пријем потврдио предметни ваздухоплов, нису укључене у директну комуникацију са ваздухопловом, осим података о подешавању висиномјера, који се обезбјеђују у складу са наведеним под (2).

(4) Ако ваздухоплов потврди пријем ATIS поруке која више није важећа, ATS јединица без одлагања предузима једно од следећег:

(i) преноси ваздухоплову сваки дио информације који захтијева ажурирање;

(ii) даје упутство ваздухоплову да добије актуелну ATIS информацију;

(b) ATIS за ваздухоплове у доласку и одласку ATIS поруке које садрже информације за доласке и одласке укључују следеће елементе информације по наведеном редослиједу:

(1) назив аеродрома;

(2) индикатор доласка и/или одласка;

(3) тип уговора, ако је комуникација путем D-ATIS;

(4) ознаку;

(5) вријеме осматрања, ако је примјерено;

(6) врсту прилаза који се очекује (очекују);

(7) полетно-слетну стазу (стазе) у употреби; стање система за заустављање, ако постоји, које представља потенцијалну опасност;

(8) значајне услове на површини полетно-слетне стазе и, по потреби, услове кочења;

(9) кашњење због чекања, ако је примјерено;

(10) прелазни ниво, ако је примјењиво;

(11) друге неопходне оперативне информације;

(12) правац (у магнетним степенима) и брзину вјетра при земљи, укључујући значајне варијације и, ако су на располагању сензори за вјетар при земљи за одређене дијелове полетно-слетне стазе у употреби и ако те информације захтијевају оператори ваздухоплова, ознаку полетно-слетне стазе и дијела полетно-слетне стазе на који се информације односе;

(13) видљивост и, ако је примјењиво, RVR и, ако су на располагању сензори за видљивост/RVR за одређене дијелове полетно-слетне стазе (стаза) у употреби и ако те информације захтијевају оператори, ознаку полетно-слетне стазе и дијела полетно-слетне стазе на које се информације односе;

(14) тренутни метеоролошки услови;

(15) облаке испод 1500 m (5000 ft) или испод највише минималне секторске висине, у зависности од тога која је вриједност већа; кумулонимбус; ако је небо невидљиво, вертикална видљивост када је доступна;

(16) температуру ваздуха;

(17) температуру тачке росе;

(18) подешавање висиномјера;

(19) све расположиве информације о значајним метеоролошким појавама у областима прилаза и пењања укључујући смицање вјетра и информације о претходним метеоролошким условима од оперативног значаја;

(20) тренд прогнозе, ако су доступне; и

(21) посебна ATIS упутства.

(c) ATIS за ваздухоплове у доласку

ATIS поруке које садрже само информације за доласке укључују следеће елементе информација по наведеном редослиједу:

(1) назив аеродрома;

(2) индикатор доласка;

(3) тип споразума, ако је комуникација путем D-ATIS;

(4) ознаку;

(5) вријеме осматрања, ако је примјерено;

(6) врсту прилаза који се очекује (очекују);

(7) главну полетно-слетну стазу (стазе) намијењену за слијетање; стање система за заустављање, ако постоји, које представља потенцијалну опасност;

(8) значајне услове на површини полетно-слетне стазе и, по потреби, услове кочења;

(9) кашњење због чекања, ако је примјерено;

(10) прелазни ниво, ако је примјењиво;

(11) друге неопходне оперативне информације;

(12) правац (у магнетним степенима) и брзину вјетра при земљи, укључујући значајне варијације и, ако су на располагању сензори за вјетар при земљи за одређене дијелове полетно-слетне стазе у употреби и ако те информације захтијевају оператори ваздухоплова, ознаку полетно-слетне стазе и дијела полетно-слетне стазе на који се информације односе;

(13) видљивост и, ако је примјенљиво, RVR⁽¹⁾ и, ако су на располагању сензори за видљивост/RVR за одређене дијелове полетно-слетне стазе (стаза) у употреби и ако те информације захтијевају оператори, ознаку полетно-слетне стазе и дијела полетно-слетне стазе на које се информације односе;

(14) тренутни метеоролошки услови⁽¹⁾;

(15) облаке испод 1500 m (5000 ft) или испод највише минималне секторске висине, у зависности од тога која је вриједност већа; кумулонибус; ако је небо невидљиво, вертикална видљивост када је доступна⁽¹⁾;

(16) температуру ваздуха;

(17) температуру тачке росе;

(18) подешавање висиномјера;

(19) све расположиве информације о значајним метеоролошким појавама у области прилаза, укључујући смицање вјетра и информације о претходним метеоролошким условима од оперативног значаја;

(20) тренд прогнозе, ако су доступне; и

(21) посебна ATIS упутства.

(d) ATIS за ваздухоплове у одласку

ATIS поруке које садрже само информације за одласке укључују следеће елементе информација по наведеном редослиједу:

(1) назив аеродрома;

(2) индикатор одласка;

(3) тип споразума, ако је комуникација путем D-ATIS;

(4) ознаку;

(5) вријеме осматрања, ако је примјерено;

(6) полетно-слетну стазу (стазе) која се употребљава за полијетање; стање система за заустављање, ако постоји, које представља потенцијалну опасност;

(7) значајне услове на површини полетно-слетне стазе (стазама) која се употребљава за полијетање и, по потреби, услове кочења;

(8) кашњење због чекања, ако је примјерено;

(9) прелазни ниво, ако је примјењиво;

(10) друге неопходне оперативне информације;

(11) правац (у магнетним степенима) и брзину вјетра при земљи, укључујући значајне варијације и, ако су на располагању, сензори за вјетар при земљи за одређене дијелове полетно-слетне стазе у употреби и, ако те информације захтијевају оператори ваздухоплова, ознаку полетно-слетне стазе и дијела полетно-слетне стазе на који се информације односе;

(12) видљивост и, ако је примјенљиво, RVR⁽¹⁾ и, ако су на располагању, сензори за видљивост/RVR за одређене дијелове полетно-слетне стазе (стаза) у употреби и ако те информације захтијевају оператори, ознаку полетно-слетне стазе и дијела полетно-слетне стазе на које се информације односе;

(13) тренутни метеоролошки услови⁽¹⁾;

(14) облаке испод 1500 m (5000 ft) или испод највише минималне секторске висине, у зависности од тога која је вриједност већа; кумулонибус; ако је небо невидљиво, вертикална видљивост када је доступна⁽¹⁾;

(15) температуру ваздуха;

(16) температуру тачке росе;

(17) подешавање висиномјера;

(18) све расположиве информације о значајним метеоролошким појавама у области пењања, укључујући смицање вјетра;

(19) тренд прогнозе, ако су доступне; и

(20) посебна ATIS упутства.

⁽¹⁾Ови елементи се замјењују појмом "CAVOK" ако у тренутку осматрања истовремено постоје следећи услови: (a) видљивост: 10 km или више, а најнижа видљивост није пријављена; (b) нема облака од оперативног значаја; и (c) нема метеоролошких појава значајних за ваздушни саобраћај.

ОДЈЕЉАК 10

Услуга узбуњивања

SERA.10001 Примјена

(a) Услугу узбуњивања пружају ATS јединице:

(1) свим ваздухопловима којима се пружају услуге контроле ваздушног саобраћаја;

(2) у мјери у којој је то изводљиво, свим другим ваздухопловима који су поднијели план лета или су на неки други начин познати пружаоцу услуга у ваздушном саобраћају; и

(3) сваком ваздухоплову за који се зна или се верује да је предмет незаконитог ометања.

(b) Ако BHDCA није другачије прописала, ваздухоплов опремљен одговарајућом двосмјерном радио-везом извјештава током периода од 20 до 40 минута након времена посљедњег контакта, без обзира на то која је сврха тог контакта, само да би указао да се лет спроводи по плану, при чему такав извјештај садржи идентификацију ваздухоплова и ријечи "Operations normal".

(c) Порука "Operations normal" преноси се везом ваздух-земља одговарајућој ATS јединици.

SERA.10005 Информације за ваздухоплове који су у близини ваздухоплова у стању опасности

(a) Ако ATS јединица утврди да је ваздухоплов у стању опасности, други ваздухоплови за које се зна да су у близини предметног ваздухоплова су, осим како је предвиђено под (b), обавијештени што је прије могуће о природи опасности.

(b) Ако ATS јединица зна или верује да је ваздухоплов предмет незаконитог ометања, у ATS комуникацијама ваздух-земља се не наводи природа опасности, осим ако је то првобитно било наведено у порукама из предметног ваздухоплова и ако је сигурно да такво навођење неће погоршати ситуацију.

ОДЈЕЉАК 11

Ометање, ванредне ситуације у случају опасности и пресретање

SERA.11001 Опште брисано.

(c) У случају да се зна или вјерује да је ваздухоплов у стању опасности, укључујући незаконито ометање, ATS јединице том ваздухоплову посвећују највећу пажњу, пружају помоћ и дају приоритет над другим ваздухопловима ако околности то буду захтијевале.

(d) Наредне АТС мјере заснивају се на намјерама пилота, цјелокупној ситуацији у ваздушном саобраћају и динамици развоја стања опасности у реалном времену.

SERA.11005 Незаконито ометање брисано.

(aa) Ваздухоплов који је предмет незаконитог ометања настоји да подеси транспондер на код 7500 и обавијести одговарајућу ATS јединицу о свим значајним околностима у вези са тим и о сваком одступању од важећег плана лета које је проузроковано тим околностима, да би се омогућило ATS јединици да пружи приоритет ваздухоплову и да би се смањила могућност конфликта са другим ваздухопловима.

(ab) Ако је ваздухоплов предмет незаконитог ометања, вођа ваздухоплова мора да покуша да слети, чим то буде изводљиво, на најближи погодан аеродром или на намјенски аеродром који је одредила BNDCA, осим ако околности у ваздухоплову налажу другачије.

(b) Ако дође до незаконитог ометања ваздухоплова или се на то посумња, ATS јединице се одмах одазивају на захтјеве ваздухоплова. Информације које се односе на безбједно извођење лета настављају да се преносе и предузимају се неопходне мјере да би се убрзало извођење свих фаза лета, нарочито фаза безбједног слијетања ваздухоплова.

(c) Ако дође до незаконитог ометања ваздухоплова или се на то посумња, ATS јединице, у складу са локално договореним процедурама, одмах обавјештавају одговарајуће надлежно полицијско тијело и аеродромског оператора и да размијене неопходне информације са оператором ваздухоплова или његовим овлашћеним представником.

SERA.11010 Залутали или неидентификовани ваздухоплов

Залутали или неидентификовани ваздухоплов

(a) Одмах по сазнању да је ваздухоплов залутао, ATS јединица предузима све неопходне мјере наведене под (1) и (3) како би помогла безбједном лету ваздухоплова.

(1) Ако је позиција ваздухоплова непозната, ATS јединица:

(i) покушава да успостави двосмјерну комуникацију са ваздухопловом, ако таква комуникација већ не постоји;

(ii) користи сва расположива средства да утврди његову позицију;

(iii) обавјештава друге ATS јединице у чији простор надлежности је ваздухоплов можда залутао или може залутати, узимајући у обзир све факторе који су могли да утичу на навигацију ваздухоплова у датим околностима;

(iv) обавјештава, у складу са локално договореним процедурама, одговарајуће војне јединице и достави им предметни план лета и остале податке о залуталом ваздухоплову;

(v) захтијева од јединица наведених под (iii) и (iv) и од других ваздухоплова у лету сву помоћ у успостављању комуникације са ваздухопловом и утврђивању његове позиције.

(2) Захтјеви из (1)(iv) и (1)(v) се, такође, примјењују на ATS јединице које су обавијештене у складу са (1)(iii).

(3) Када се утврди позиција ваздухоплова, ATS јединица:

(i) обавјештава ваздухоплов о његовој позицији и корективним мјерама које треба предузети. Ово обавјештење се мора одмах доставити ако је ATS јединица у сазнању да постоји могућност пресретања или нека друга опасност по безбједност ваздухоплова; и

(ii) обезбјеђује, по потреби, другим ATS јединицама и одговарајућим војним јединицама информације о залуталом ваздухоплову и о свим обавјештењима која су дата том ваздухоплову.

(b) Чим уочи неидентификовани ваздухоплов у својој области, ATS јединица покушава да утврди идентитет ваздухоплова ако је то потребно ради пружања услуга у ваздушном саобраћају или ако то захтијевају одговарајући војни органи у складу са локално договореним процедурама. У ту сврху, ATS јединица, у складу са околностима, предузима сљедеће мјере:

(1) покушава да успостави двосмјерну комуникацију са ваздухопловом;

(2) информише се о лету код других ATS јединица унутар области информисања у лету и захтијева њихову помоћ у успостављању двосмјерне комуникације са ваздухопловом;

(3) информише се о лету код других ATS јединица из сусједних области информисања у лету и захтијева њихову помоћ у успостављању двосмјерне комуникације са ваздухопловом;

(4) покушава да прибави информације од других ваздухоплова у тој области;

(5) ATS јединица обавјештава, по потреби, одговарајућу војну јединицу, чим се утврди идентитет ваздухоплова.

(c) У случају залуталог или неидентификованог ваздухоплова, узима се у обзир могућност да је ваздухоплов предмет незаконитог ометања. Ако надлежна ATS јединица сматра да залутали или неидентификовани ваздухоплов може да буде предмет незаконитог ометања, о томе се одмах обавјештава одговарајуће надлежно полицијско тијело и аеродромски оператор, у складу са локално договореним процедурама.

SERA.11012 Минимална количина горива и ванредна ситуација у погледу горива

(a) Ако пилот пријави стање минималне количине горива, контролор, што је прије могуће, обавјештава пилота о свим предвиђеним кашњењима или да се никаква кашњења не очекују.

(b) Ако због нивоа горива постане потребно прогласити стање невоље, пилот, у складу са SERA.14095, на то указује коришћењем радио-телефонског сигнала за стање невоље (MAYDAY), при чему је пожељно да га понови три пута, и након тога наведе тип невоље (FUEL).

SERA.11013 Деградиране перформансе ваздухоплова

(a) Увијек када су, као резултат квара или деградације навигационих система, комуникационих система, висиномјера, система за контролу лета или неких других система, перформансе ваздухоплова деградирани тако да су испод нивоа који се захтијева за ваздушни простор у којем се лети, летачка посада одмах о томе обавјештава надлежну АТС јединицу. Ако квар или деградација утиче на примијењени минимум раздвајања, контролор ваздушног саобраћаја предузима мјере за успостављање друге одговарајуће врсте раздвајања или минимума раздвајања.

(b) Деградација или квар RNAV система

Ако ваздухоплов, због квара или деградације RNAV система, не може да испуни спецификације које захтијева RNAV рута или поступак, пилот тражи измену одобрења.

(с) Губитак перформанси вертикалне навигације потребних за ваздушни простор смањеног минимума вертикалног раздвајања (RVSM)

(1) Пилот обавјештава АТЦ што је прије могуће о свим околностима због којих се не могу одржати перформансе вертикалне навигације за RVSM ваздушни простор. У таквим случајевима, пилот, увијек када је то могуће, добија измјену АТЦ одобрења прије него започне било које одступање од одобрене руте и/или нивоа лета. Ако се измјена АТЦ одобрења не може добити прије таквог одступања, пилот мора да добије измјену одобрења што је прије могуће након тога.

(2) Током операција у RVSM ваздушном простору или вертикалног проласка кроз RVSM ваздушни простор ваздухопловом који нема одобрење за RVSM операције, пилот пријављује неодобрени статус као што слиједи:

(i) у почетном позиву на било којем каналу унутар RVSM ваздушног простора;

(ii) у свим захтјевима за промјене нивоа; и

(iii) у свим понављањима одобрења за ниво.

(3) Контролори ваздушног саобраћаја изричито потврђују пријем порука од ваздухоплова који пријављују неодобрени RVSM статус.

(4) Деградиција опреме ваздухоплова - пријављена од стране пилота:

(i) Ако пилот ваздухоплова одобреног за RVSM операције који лети у RVSM ваздушном простору обавијести да опрема ваздухоплова више не испуњава RVSM захтјеве, АТЦ сматра тај ваздухоплов као RVSM неодобрени ваздухоплов.

(ii) АТЦ одмах предузима мјере како би се обезбиједило минимално вертикално раздвајање од 600 m (2000 ft) или одговарајуће хоризонтално раздвајање у односу на све остале релевантне ваздухоплове који лете у RVSM ваздушном простору. Ваздухоплову за који је утврђено да је RVSM неодобрен, АТЦ нормално даје одобрење за напуштање RVSM ваздушног простора када је то могуће.

(iii) Пилоти, што је прије могуће, обавјештавају АТЦ о сваком поновном успостављању исправног функционисања опреме потребне за испуњавање RVSM захтјева.

(iv) Први АСС који сазна за промјене RVSM статуса неког ваздухоплова вршиће координацију са одговарајућим сусједним АСС.

(5) Јака турбуленција - непрогнозирана:

(i) Ако ваздухоплов који лети у RVSM ваздушном простору наиђе на јаку турбуленцију због временских услова или вртлога, за коју пилот сматра да ће утицати на способност ваздухоплова да задржи одобрени ниво лета, пилот о томе обавјештава АТЦ. АТЦ успоставља одговарајуће хоризонтално раздвајање или повећава минимално вертикално раздвајање.

(ii) АТЦ, у мјери у којој је то могуће, испуњава захтјеве пилота за промјене нивоа лета и/или руте и, по потреби, просљеђује информације о саобраћају.

(iii) АТЦ тражи извјештаје од других ваздухоплова како би одредио да ли RVSM треба суспендовати у потпуности или унутар одређеног појаса нивоа лета и/или подручја.

(iv) АСС који суспендује RVSM врши координацију таквих суспензија са одговарајућим сусједним АСС и сва потребна прилагођавања секторских капацитета, како би се обезбиједило несметано преусмјеравање саобраћаја.

(6) Јака турбуленција - прогнозирана:

(i) Ако метеоролошка прогноза предвиђа јаку турбуленцију унутар RVSM ваздушног простора, АТЦ одређује да ли треба суспендовати RVSM и, ако треба,

колико дуго и за који одређени ниво (нивое) лета и/или подручје.

(ii) У случајевима када се RVSM суспендује, АСС који суспендује RVSM врши координацију са сусједним АСС у погледу нивоа лета који су одговарајући за примопредају саобраћаја, осим ако је шема додјеле нивоа лета у непредвиђеним ситуацијама утврђена споразумом о координацији. АСС који суспендује RVSM такође врши координацију примјењивих секторских капацитета са одговарајућим сусједним АСС.

SERA.11014 АСАС индикација обавезног раздвајања (RA)

(a) Током лета користи се АСАС II, осим у случајевима предвиђеним у листи минималне опреме као што је прописано у пропису којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким операцијама, у режиму који омогућава давање RA индикација посади ваздухоплова када се открије недопуштена близина другог ваздухоплова. Ово се не смије примјењивати ако се, због необичајеног поступка или услова који ограничавају перформансе, захтијева спречавање режима RA индикација (коришћењем само индикације саобраћајног упозорења (TA) или еквивалента).

(b) У случају АСАС RA, пилоти:

(1) одмах реагују у складу са том RA индикацијом, осим ако би то довело до угрожавања безбједности летења ваздухоплова;

(2) слиједе RA, чак иако постоји несклад између RA индикације и АТЦ упутства за маневрисање;

(3) не маневришу супротно од RA индикације;

(4) обавјештавају, што је прије могуће с обзиром на радно оптерећење летачке посаде, одговарајућу АТЦ јединицу о свакој RA индикацији која захтијева одступање од важећег АТЦ упутства или одобрења;

(5) одмах слиједе све измијењене RA индикације;

(6) ограниче измјене путање лета на минимум који је потребан за испуњавање RA индикација;

(7) се одмах, по рјешавању конфликта, врате на услове АТЦ упутства или одобрења; и

(8) обавјештавају АТЦ када започну враћање на важеће одобрење.

(с) Ако пилот пријави АСАС RA, контролор не покушава да измијени путању лета ваздухоплова све док пилот не јави "CLEAR OF CONFLICT".

(d) Након што ваздухоплов одступи од свог АТЦ одобрења или упутства да би се ускладио са RA индикацијом или пилот пријави RA индикацију, контролор престаје да буде одговоран за обезбјеђивање раздвајања између тог ваздухоплова и свих других ваздухоплова на које се непосредно утиче маневром изазваним RA индикацијом. Контролор поново преузима одговорност за обезбјеђивање раздвајања свих релевантних ваздухоплова када:

(1) контролор потврди извјештај од летачке посаде да се ваздухоплов вратио на важеће одобрење; или

(2) контролор потврди извјештај од летачке посаде да се ваздухоплов вратио на важеће одобрење и изда ново одобрење које је летачка посада потврдила.

SERA.11015 Пресретање

(a) Осим за услугу пресретања и пратње која се ваздухоплову обезбјеђује на основу захтјева, пресретање цивилних ваздухоплова се уређује одговарајућим прописима и наредбама које издају надлежна тијела и органи Босне и Херцеговине у складу са Конвенцијом о међународном цивилном ваздухопловству, а нарочито са чланом 3(d), према којем се државе уговорнице ICAO, при издавању прописа за

своје државне ваздухоплове, обавезују да ће водити рачуна о безбједности пловидбе цивилних ваздухоплова.

(b) Вођа пресретнутог цивилног ваздухоплова:

(1) одмах поступа по упутствима које добије од ваздухоплова пресретача, при чему тумачи и одговара на визуелне сигнале у складу са спецификацијама из Табела S11-1 и S11-2;

(2) обавјештава, ако је могуће, одговарајућу ATS јединицу;

(3) покуша да успостави радио-везу са ваздухопловом пресретачем или са одговарајућом јединицом за контролу пресретања, упућујући општи позив на фреквенцији за случај

Табела S11-1

Сигнали које шаље ваздухоплов пресретач и одговори пресретнутог ваздухоплова

Серија	Сигнали ваздухоплова ПРЭСРЕТАЧА	Значење	Одговори ПРЭСРЕТНУТОГ ваздухоплова	Значење
1	<p>ДАЋУ или НОЋУ –</p> <p>Махање крилима и бљескање навигационим свјетлима у неправилним интервалима (и свјетлима за слијетање у случају хеликоптера) с позиције незнатно изнад и испред пресретнутог ваздухоплова и обично с његове лијеве стране (или с десне ако је пресретнути ваздухоплов хеликоптер) и, након потврде, благи хоризонтални заокрет, обично улијево (или удесно у случају хеликоптера) према жељеном курсу.</p> <p>Напомена 1</p> <p>Метеоролошки услови или терен могу условити да ваздухоплов пресретач промијени позиције и правац заокрета наведене у серији 1.</p> <p>Напомена 2</p> <p>Ако пресретнути ваздухоплов не може да одржава брзину ваздухоплова пресретача, пресретач кружи и маше крилима сваки пут када прође пресретнути ваздухоплов.</p>	Пресретнути сте. Пратите ме.	ДАЋУ или НОЋУ - Махање крилима и бљескање навигационим свјетлима у неправилним интервалима и праћење пресретача.	Разумио, поступићу по упутству.
2	<p>ДАЋУ или НОЋУ –</p> <p>Нагло удаљавање од пресретнутог ваздухоплова у пењућем заокрету од 90 степени или више, без пресијецања путање лета пресретнутог ваздухоплова.</p>	Можете наставити.	ДАЋУ или НОЋУ - Махање крилима.	Разумио, поступићу по упутству.
3	<p>ДАЋУ или НОЋУ –</p> <p>Извлачење стајног трапа (ако је уграђен), упаљена стална свјетла за слијетање и прелијетање полетно-слетне стазе у употреби или, ако је пресретнути ваздухоплов хеликоптер, прелијетање површине за слијетање хеликоптера. У случају хеликоптера, хеликоптер пресретач прилази за слијетање и почиње да лбди у близини површине за слијетање.</p>	Слетите на овај аеродром.	ДАЋУ или НОЋУ - Извлачење стајног трапа (ако је уграђен), упаљена стална свјетла за слијетање и праћење ваздухоплова пресретача и, ако се након прелијетања полетно-слетне стазе у употреби или површине за слијетање хеликоптера сматра да је слијетање безбједно, наставити са слијетањем.	Разумио, поступићу по упутству.

Табела S11-2

Сигнали које шаље пресретнути ваздухоплов и одговори ваздухоплова пресретача

Серија	Сигнали ПРЭСРЕТНУТОГ ваздухоплова	Значење	Одговори ваздухоплова ПРЭСРЕТАЧА	Значење
4	<p>ДАЋУ или НОЋУ –</p> <p>Увлачење стајног трапа (ако је уграђен) и бљескање свјетлима за слијетање приликом надлијетања полетно-слетне стазе у употреби или површине за слијетање хеликоптера на висини преко 300 m (1000 ft), али не преко 600 m (2000 ft) у случају хеликоптера, на висини преко 50 m (170 ft), али не преко 100 m (330 ft) изнад аеродрома и кружење изнад полетно-слетне стазе у употреби или површине за слијетање хеликоптера. Ако не постоји могућност бљескања свјетлима за слијетање, бљескати било којим другим расположивим свјетлима.</p>	Аеродром који сте одредили је неодговарајући.	ДАЋУ или НОЋУ – Ако се жели да пресретнути ваздухоплов прати ваздухоплов пресретач до алтернативног аеродрома, ваздухоплов пресретач увлачи стајни трап (ако је уграђен) и користи сигнале из серије 1, прописане за ваздухоплов пресретач. Ако је одлучено да се пресретнути ваздухоплов пусти, ваздухоплов пресретач користи сигнале из серије 2, прописане за ваздухоплов пресретач.	Разумио, пратите ме. Разумио, можете наставити.
5	<p>ДАЋУ или НОЋУ –</p> <p>Паљење и гашење свих расположивих свјетала у правилним интервалима, али тако да се разликују од бљескајућих свјетала.</p>	Не могу да извршим.	ДАЋУ или НОЋУ – Употреби сигнале из серије 2, прописане за ваздухоплов пресретач.	Разумио.
6	<p>ДАЋУ или НОЋУ –</p> <p>Бљескање свим расположивим свјетлима у неправилним интервалима.</p>	У невољи сам.	ДАЋУ или НОЋУ — Употреби сигнале из серије 2, прописане за ваздухоплов пресретач.	Разумио.

(c) Ако је било које упутство, које је примљено радио-везом из било којег извора, у супротности са упутствима које ваздухоплов пресретач даје визуелним сигнаlima, пресретнути ваздухоплов одмах тражи објашњење, настављајући да поступа према визуелним упутствима које је добио од ваздухоплова пресретача.

опасности 121,5 MHz, наводећи идентитет пресретнутог ваздухоплова и врсту лета; ако се не успостави веза и ако је то изводљиво, понавља позив на фреквенцији за случај опасности 243 MHz;

(4) ако је опремљен SSR транспондером, да подеси Мд А, код 7700, осим ако је одговарајућа ATS јединица издала другачија упутства;

(5) ако је опремљен са ADS-B или ADS-C, да изабере, ако постоји, одговарајућу функцију за случај опасности, осим ако је одговарајућа ATS јединица издала другачија упутства.

(d) Ако је било које упутство, које је примљено радио-везом из било којег извора, у супротности са упутствима које ваздухоплов пресретач даје радио-везом, пресретнути ваздухоплов одмах тражи објашњење, настављајући да поступа према упутствима које је добио од ваздухоплова пресретача радио-везом.

(е) Ако је у току пресретања успостављена радио-веза, али није могућа комуникација на заједничком језику, треба покушати да се упутства, потврда упутстава и битне информације прослиједи употребом фраза и изговора из Табеле S11-3, при чему се свака фраза понавља два пута:

Табела S11-3

Изрази које користи ваздухоплов ПРЕСРЕТАЧ			Изрази које користи ПРЕСРЕТАНИ ваздухоплов		
Израз	Изговор ⁽¹⁾	Значење	Израз	Изговор ⁽¹⁾	Значење
CALL SIGN	КОЛ САЈН	Који је ваш позивни знак?	CALL SIGN (call sign) ⁽²⁾	КОЛ САЈН	Мој позивни знак је (позивни знак)
FOLLOW	ФОЛ ОУ	Пратите ме	WILCO	ВИЛ КО	Разумно, поступићу по упутству
DESCEND	ДИ СЕНД	Почните снижавање за слијетање	-		
			CANNOT	КЕН НОТ	Не могу да поступим по упутству
YOU LAND	ЈУ ЛЕНД	Слетите на овај аеродром	REPEAT	РИ ПИТ	Поновите упутство
			AM LOST	ЕМ ЛОСТ	Не знам своју позицију
PROCEED	ПРО СИД	Можете да наставите лет			
			MAYDAY	МЕЈДЕЈ	У невољи сам
			HIJACK ⁽³⁾	ХАЈ-ЦЕК	Отет сам
			LAND (име мјеста)	ЛЕНД (име мјеста)	Тражим слијетање на (име мјеста)
			DESCEND	ДИ-СЕНД	Тражим снижавање

⁽¹⁾ У другој колони, слогови које треба нагласити су подвучени.

⁽²⁾ Позивни знак који се захтијева је онај који се употребљава у радио-телефонским комуникацијама са АТS јединицама и који одговара идентификацији ваздухоплова у плану лета.

⁽³⁾ Због околности, можда није увијек дозвољено нити пожељно употребљавати израз "HIJACK".

(f) Одмах по сазнању да је у подручју њене надлежности пресретнут ваздухоплов, АТS јединица, у складу са околностима, предузима слjedeће мјере:

(1) покушава да успостави двосмјерну комуникацију са пресретнутим ваздухопловом путем било којег расположивог средства, укључујући фреквенцију за случај опасности 121,5 MHz, осим ако таква комуникација већ постоји;

(2) обавјештава пилота пресретнутог ваздухоплова о пресретању;

(3) успоставља контакт са јединицом контроле пресретања одржавајући двосмјерну комуникацију са ваздухопловом пресретачем и доставља јој расположиве информације о ваздухоплову;

(4) преноси поруке између ваздухоплова пресретача или јединице контроле пресретања и пресретнутог ваздухоплова, ако је потребно;

(5) у блиској координацији са јединицом контроле пресретања предузима све неопходне мјере да осигура безбједност пресретнутог ваздухоплова;

(6) обавјештава АТS јединице у сусједним областима информисања у лету, ако постоји могућност да је ваздухоплов залутао из тих сусједних области информисања ваздухоплова.

(g) Одмах по сазнању да је ваздухоплов који је пресретнут изван подручја њене надлежности, АТS јединица, у складу са околностима, предузима слjedeће мјере:

(1) обавјештава јединицу пружаоца услуга у ваздушном саобраћају која пружа услуге у ваздушном простору у којем се одвија пресретање, обезбјеђује све расположиве информације које ће јој помоћи у идентификацији ваздухоплова и захтијева да предузме мјере у складу са наведеним под (f);

(2) преноси поруке између пресретнутог ваздухоплова и одговарајућег пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, јединице контроле пресретања или ваздухоплова пресретача.

ОДЈЕЉАК 12

Услуге у вези са метеорологијом - Осматрања из ваздухоплова и извјештаји путем говорне комуникације SERA.12001 Врсте осматрања из ваздухоплова

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

(1) посебна осматрања из ваздухоплова; и

(2) друга нередовна осматрања из ваздухоплова.

SERA.12005 Посебна осматрања из ваздухоплова

(а) Сви ваздухоплови обављају посебна осматрања и о њима извјештавају увијек када уоче или наиђу на неки од слjedeћих услова:

(1) умјерена или јака турбуленција; или

(2) умјерено или јако залеђивање; или

(3) јаки планински таласи; или

(4) грмљавинске непогоде без грађа, сакривене, маскиране, широко распрострањене или дуж линија непогоде; или

(5) грмљавинске непогоде са градом, сакривене, маскиране, широко распрострањене или дуж линија непогоде; или

(6) јака прашина или јака пјешчана олуја; или

(7) облак вулканског пепела; или

(8) прееруптивна вулканска активност или ерупција вулкана; или

(9) учинак кочења на полетно-слетној стази лошији од оног који је извјештен.

(b) BHDCA, по потреби, прописује друге услове о којима сви ваздухоплови извјештавају када на њих наиђу или их уоче.

(c) Летачке посаде састављају извјештаје користећи обрасце који се заснивају на моделу AIREP SPECIAL, као што је утврђено у тачки А Додатка 5. Ти извјештаји су у складу са детаљним упутствима за извјештавање, како је утврђено у тачки 2. Додатка 5.

(1) Детаљна упутства, укључујући формате порука и фразеологије утврђене у Додатку 5, користе летачке посаде

када шаљу извјештаје из ваздуха и ATS јединице када просљеђују такве извјештаје.

(2) Посебни извјештаји из ваздуха који садрже опажања о вулканској активности биљеже се на посебном обрасцу за извјештај из ваздуха о вулканској активности. Обрасци засновани на моделу обрасца за посебне извјештаје из ваздуха о вулканској активности, који је утврђен у тачки В Додатка 5, се обезбјеђују летачким посадама које лете на рутама које могу да буду захваћене облацима вулканског пепела.

SERA.12010 Друга нередовна осматрања из ваздухоплова

Ако ваздухоплов наиђе на друге метеоролошке услове који нису наведени у SERA.12005(а), нпр. смицање вјетра, а који по мишљењу вође ваздухоплова могу да утичу на безбједност или да значајно утичу на ефикасност других ваздухоплова, вођа ваздухоплова о томе обавјештава, што је прије могуће, одговарајућу ATS јединицу.

SERA.12015 Извјештавање о осматрању из ваздухоплова путем говорне комуникације

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

(б) Извјештавање о осматрањима из ваздухоплова се обавља у облику извјештаја из ваздуха и у складу је са техничким спецификацијама из Додатка 5.

SERA.12020 Размјена извјештаја из ваздуха

(а) ATS јединице преносе, што је прије могуће, посебне и друге нередовне извјештаје из ваздуха:

(1) другим ваздухопловима којима је то од значаја;

(2) придруженом бироу за метеоролошко бдјење (MWO) у складу са тачком 3. Додатка 5; и

(3) другим ATS јединицама којима је то од значаја.

(б) Емитовање порука ваздухопловима се понавља на одређеној фреквенцији и наставља у временском периоду који одређује предметна ATS јединица.

ОДЈЕЉАК 13

SSR транспондер

SERA.13001 Рад SSR транспондера

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

(б) Пилоти не употребљавају функцију IDENT, осим ако то не захтијева АТС.

(с) Ваздухоплови без довољног напајања електричном енергијом су изузети од захтјева за сталном употребом транспондера, изузев у случају лета у ваздушном простору за који је BHDCA одредила обавезну употребу транспондера.

SERA.13005 Подешавање кода за Мд А SSR транспондера

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

(1) подешава код 7700 како би указао на стање опасности, осим ако је АТС претходно упутио пилота да користи транспондер на посебном коду. У овом другом случају, пилот може ипак да подеси код 7700 увијек када постоји посебан разлог да вјерује да је то најбољи начин дјеловања;

(2) подешава код 7600 како би указао на прекид радио-комуникације;

(3) покушава да подеси код 7500 како би указао на стање незаконитог ометања. Ако околности тако захтијевају, умјесто тога треба употребити код 7700.

(б) Осим у случајевима описаним под (а), пилот:

(1) подешава кодове према упутствима АТС јединице; или

(2) у одсуству АТС упутства који се односи на подешавање кода, подеси код 2000 или други код који је прописала BHDCA; или

(3) ако не прима услуге у ваздушном саобраћају, подеси код 7000 у циљу побољшања уочавања одговарајуће опремљеног ваздухоплова, осим ако је BHDCA прописала другачије.

(с) Ако је уочено да се код на показивачу на радној позицији контроле ваздушног саобраћаја разликује од оног који је додијељен ваздухоплову:

(1) од пилота се захтијева да потврди код који је подешен и, ако ситуација то дозвољава, да поново подеси исправан код; и

(2) ако разлика између додијељеног и приказаног кода још увијек постоји, од пилота се може захтијевати да искључи транспондер тог ваздухоплова. Сљедећа радна позиција контроле ваздушног саобраћаја и све друге захваћене јединице које користе SSR и/или мултилатерацију (MLAT) у пружању АТС, су обавијештене о томе.

SERA.13010 Информације засноване на висини по притиску

(а) Ако је ваздухоплов опремљен функционалном опремом у Мд С, пилот је дужан да стално употребљава овај мд, осим ако АТС наложи другачије.

(б) Осим ако је BHDCA другачије прописала, потврда информације о висини заснованој на висини по притиску који је приказан контролору ваздушног саобраћаја у одговарајуће опремљеној АТС јединици обавља се најмање једном, и то при првом контакту са предметним ваздухопловом или, ако то није изводљиво, што прије након тога.

SERA.13015 Подешавање идентификације ваздухоплова у Мд С SSR транспондера

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

(б) Увијек када се на показивачу на радној позицији контроле ваздушног саобраћаја уочи да се идентификација ваздухоплова коју одашиље ваздухоплов опремљен Мдом С разликује од оне која се од тог ваздухоплова очекује, од пилота се захтијева да потврди и, ако је потребно, поново унесе исправну идентификацију ваздухоплова.

(с) Ако је пилот потврдио да је идентификација ваздухоплова путем могућности за идентификацију Мда С тачно унијета, а неподударане и даље постоји, контролор предузима сљедеће мјере:

(1) обавјештава пилота о наставку неподударане;

(2) ако је то могуће, исправља ознаку која приказује идентификацију ваздухоплова на показивачу на радној позицији контроле ваздушног саобраћаја; и

(3) обавјештава сљедећу радну позицију контроле ваздушног саобраћаја и све остале релевантне јединице које за потребе идентификације употребљавају Мд С, да је погрешна идентификација ваздухоплова коју тај ваздухоплов одашиља.

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

(а) У случају квара транспондера након полијетања, АТС јединице покушавају да обезбиједне наставак лета до аеродрома одредишта у складу са планом лета. Од пилота се, међутим, може очекивати да поштују посебна ограничења.

(б) У случају да се транспондер покварио и не може да се поново покрене прије полијетања, пилоти:

(1) обавјештавају ATS што је прије могуће, најбоље прије подношења плана лета;

(2) унесу у тачку 10. обрасца ICAO плана лета у рубрику SSR знак "N" за потпуни отказ транспондера или, у случају дјелимичног отказа транспондера, унесу знак који одговара преосталим могућностима транспондера; и

(3) поштују све објављене процедуре о тражењу изузећа од захтјева за опремљеношћу функционалним SSR транспондером.

ОДЈЕЉАК 14

Поступци говорне комуникације

SERA.14001 Опште

Стандардизована фразеологија се користи у свим ситуацијама за које је прописана. Само ако је кориштење стандардизоване фразеологије недовољно за пренос планиране поруке, користи се обичан говорни језик.

SERA.14005 Категорије порука

(а) Категорије порука које користи ваздухопловна услуга мобилне комуникације и редослед приоритета у успостављању комуникација и преносу порука су у складу са Табелом S14-1.

Табела S14-1

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

(б) Порукама о невољи и саобраћајем у невољи управља се у складу са захтјевима из SERA.14095.

(в) Порукама хитности и саобраћајем у хитности, укључујући и поруке којима претходи сигнал медицинског превоза, управља се у складу са захтјевима из SERA.14095.

SERA.14010 Поруке о безбједности лета

Поруке о безбједности лета обухватају следеће:

(а) поруке о кретању и контроли;

(б) поруке које потичу од оператора ваздухоплова или од ваздухоплова, а од непосредне су важности за ваздухоплов у лету;

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

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

SERA.14015 Језик који се користи у комуникацији ваздух-земља

(а) Радио-телефонске комуникације ваздух-земља обављају се на енглеском језику или на језику који се уобичајено користи у станици на земљи.

(б) Енглески језик је доступан, на захтјев било којег ваздухоплова, у свим станицама на земљи које пружају услуге одређеним аеродромима и рутама које се користе у пружању међународних ваздухопловних услуга. Осим ако је BHDCA другачије прописала за посебне случајеве, енглески језик се користи за комуникације између ATS јединице и ваздухоплова, на аеродромима са више од 50000 међународних IFR операција годишње.

(в) Информације о језицима који су у употреби на одређеној станици на земљи су дио Зборника ваздухопловних информација и других објављених ваздухопловних информација које се односе на те станице.

SERA.14020 Изговор ријечи у радио-телефонији

Када се у радио-телефонији користе властита имена, скраћенице услуга и ријечи за које постоји сумња око тога како се изговарају, употребљава се абета из Табеле S14-2.

Табела S14-2

Абета за изговор у радио-телефонији

Слово	Ријеч	Приближан изговор (приказан латиницом)
A	Alfa	AL FA
B	Bravo	BRA VO
C	Charlie	ČAR LI ili ŠAR LI
D	Delta	DEL TA
E	Echo	EK O
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TEL
I	India	IN DIA
J	Juliett	DŽU LI JET
K	Kilo	KI LO
L	Lima	LI MA
M	Mike	MAJK
N	November	NO VEM BE
O	Oscar	OS KA
P	Papa	PA PA
Q	Quebec	KVI BEK
R	Romeo	RO MI O
S	Sierra	SI JE RA
T	Tango	TEN GO
U	Uniform	JU NI FOM ili U NI FOM
V	Victor	VIK TOR
W	Whiskey	VIŠ KI
X	X-ray	EKS REJ
Y	Yankee	JEN KI
Z	Zulu	ZU LU

У приближном приказу слогови које треба нагласити су подвучени.

SERA.14025 Принципи према којима се спроводи означавање ATS рута које су различите од стандардних одлазних и долазних рута

(а) Употреба ознака ATS рута у комуникацијама

(1) У говорним комуникацијама основно слово ознаке се изговара у складу са абетодом за изговор, као што је дефинисано у Табели S14-2.

(2) Када се употребљавају префикси K, U или S, у говорној комуникацији се изговарају како слиједи:

(i) K - KOPTER

(ii) U - UPPER

(iii) S - SUPERSONIC

(б) Ријеч "kopter" се изговара као у ријечи "хеликоптер", а ријечи "upper" и "supersonic" као у енглеском језику.

SERA.14026 Значајне тачке

Код упућивања на значајну тачку у говорним комуникацијама нормално се користи обичан говорни језик за значајне тачке означене називом локације радио-навигационог средства или јединствено изговорљиво петословно "кодно име" за значајне тачке које нису означене локацијом радио-навигационог средства. Ако се обичан говорни језик не користи за назив локације радио-навигационог средства, он се замјењује кодираном ознаком која се, у говорним комуникацијама, изговара у складу са абетодом за изговор.

SERA.14030 Употреба ознака за стандардне инструменталне одлазне и долазне руте

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

SERA.14035 Пренос бројева у радио-телефонији

(а) Пренос бројева

(1) Сви бројеви који се употребљавају у преносу позивног знака ваздухоплова, курса, полетно-слетне стазе, правца и брзине вјетра преносе се изговарањем сваке цифре посебно.

(i) Нивои лета преносе се изговарањем сваке цифре посебно, осим у случају нивоа лета у цијелим стотинама.

(ii) Подешавање висиномјера преноси се изговарањем сваке цифре посебно, осим у случају подешавања од 1000 hPa, које се преноси као "ONE THOUSAND".

(iii) Сви бројеви који се употребљавају у преносу кодова транспондера преносе се изговарањем сваке цифре посебно, осим што се, ако кодови транспондера садрже само цијеле хиљаде, те информације преносе изговарањем цифре броја хиљада, након које се изговара ријеч "THOUSAND".

(2) Сви бројеви који се употребљавају у преносу осталих информација, осим оних описаних под (а)(1), преносе се изговарањем сваке цифре посебно, осим што се сви бројеви који садрже цијеле стотине и цијеле хиљаде преносе изговарањем сваке цифре у броју стотина или хиљада, након чега слиједи ријеч "HUNDRED" или "THOUSAND". Комбинације хиљада и цијелих стотина преносе се изговарањем сваке цифре у броју хиљада, након чега слиједи ријеч "THOUSAND", а затим броја стотина, након чега слиједи ријеч "HUNDRED".

(3) У случајевима када постоји потреба за појашњењем броја пренесеног у цијелим хиљадама и/или стотинама, тај број се преноси изговарањем сваке цифре посебно.

(4) Када се информације о релативном смјеру према неком објекту или конфликтном саобраћају дају у облику сата са 12 цифара, те информације се дају изговарањем тих цифара заједно као што су "TEN O'CLOCK" или "ELEVEN O'CLOCK".

(5) Бројеви који садрже децималну тачку се преносе као што је прописано под (а)(1), са децималном тачком у одговарајућем редослиједу, назначеном ријечју "DECIMAL".

(6) За идентификацију канала преноса у радио-телефонским комуникацијама у високофреквентном опсегу (VHF) употребљава се свих шест цифара бројчане ознаке, осим ако су пета и шеста цифра нуле, када се употребљавају само прве четири цифре.

SERA.14040 Изговарање бројева

Када се за комуникацију користи енглески језик, бројеви се преносе коришћењем изговора приказаног у Табели S14-3:

Табела S14-3

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

SERA.14045 Техника радио-преноса

(а) Радио-преноси се спроводе сажето нормалним говорним тоном.

(б) Сљедеће ријечи и фразе се користе, према потреби, у радио-телефонским комуникацијама и имају значења дата у Табели S14-4:

Табела S14-4

Фраза	Значење
ACKNOWLEDGE	"Потврдите да сте примили и разумјели ову поруку."
AFFIRM	"Да."
APPROVED	"Дозвола за тражени поступак одобрена."
BREAK	"Овим означавам раздвајање дијелова поруке."
BREAK BREAK	"Овим наглашавам раздвајање порука прослијеђених различитим ваздухопловима у врло густом саобраћају."
CANCEL	"Поништите претходно додијелено одобрење."
CHECK	"Проверите систем или поступак."
CLEARED	"Одобрено наставити према одређеним условима."
CONFIRM	"Потврдите: (одобрење, упутство, радњу, информације)."
CONTACT	"Успоставите комуникацију са."
CORRECT	"Тачно" или "Исправно".
CORRECTION	"Учињена је грешка у овом преносу (или назначеној поруци). Исправна верзија је..."
DISREGARD	"Занемарите."
HOW DO YOU READ	"Како ме чујете?" (видјети SERA.14070(с))
I SAY AGAIN	"Понављам још једном ради боље разумљивости или наглашавања."
MAINTAIN	"Наставите у складу с наведеним условима."
MONITOR	"Слушајте на (фреквенцији)."
NEGATIVE	"Не" или "Немате допуштење" или "То није тачно" или "Нисам у стању."
OVER	"Мој пренос је завршен и очекујем ваш одговор."
OUT	"Ова размјена преноса је завршена и не очекујем одговор."
READ BACK	"Поновите цијелу или одређени дио ове поруке тачно како је примљена."
RECLEARED	"Измјењено је ваше последње одобрење и ово ново одобрење замјењује претходно одобрење или његов дио."
REPORT	"Јавите сљедећу информацију."
REQUEST	"Захтијевам..." или "Желим да добијем..."
ROGER	"Примио сам у потпуности ваш последњи пренос."
SAY AGAIN	"Поновите цијелу или сљедећи дио ваше последње поруке."
SPEAK SLOWER	"Смањите брзину вашег говора."
STANDBY	"Сачекајте, позваћу вас."
UNABLE	"Не могу поступити према вашем захтјеву, упутству или одобрењу."
WILCO	(Скраћеница за "will comply") "Разумијем вашу поруку и поступићу по њој."
WORDS TWICE	(а) Као захтјев: "Комуникација је отежана. Молим, реците двапут сваку ријеч или скуп ријечи. (б) Као информација: "С обзиром на то да је комуникација отежана, свака ријеч или скуп ријечи у овој поруци биће изречени двапут."

SERA.14050 Радио-телефонски позивни знаци ваздухоплова

(а) Пуни позивни знаци:

Радио-телефонски позивни знак ваздухоплова је један од сљедећих типова:

(1) Тип (а) - знаци који одговарају ознаци регистрације ваздухоплова; или

(2) Тип (б) - ознака оператора ваздухоплова у радио-телефонији, иза које слиједе четири последња знака ознаке регистрације ваздухоплова; или

(3) Тип (с) - ознака оператора ваздухоплова у радио-телефонији, иза које слиједе ознака лета.

(б) Скраћени позивни знаци:

Радио-телефонски позивни знаци ваздухоплова приказани у тачки (а), изузев Типа (с), могу да се скрате под

околностима прописаним у SERA.14055(c). Скраћени позивни знаци су у сљедећем облику:

(1) Тип (a) - први знак из регистрације и најмање два посљедња знака позивног знака;

(2) Тип (b) - ознака оператора ваздухоплова у радио-телефонији, иза које сlijеде најмање два посљедња знака позивног знака;

(3) Тип (c) - нема скраћеног облика.

SERA.14055 Поступци у радио-телефонији

(a) Ваздухоплов не мијења тип свог радио-телефонског позивног знака током лета, осим привремено, према упутству АТС јединице у интересу безбједности. Осим у интересу безбједности, АТС јединица не комуницира са ваздухопловом током полијетања, током посљедњег дијела завршног прилаза и током заустављања при сliјетању.

(b) Успостављање радио-телефонских комуникација

(1) Увијек када се успоставља комуникација употребљавају се пуни радио-телефонски позивни знаци. Приликом успостављања комуникације ваздухоплов започиње свој позив ознаком позиване станице, иза чега сlijеди ознака станице која позива.

(2) У одговору на горе наведене позиве употребљава се позивни знак станице која позива, за којим сlijеди позивни знак станице која одговара, што се сматра позивом станице која позива за наставак преноса. Кад је ријеч о комуникационим преносима унутар једне АТС јединице, позивни знак АТС јединице може да се изостави, ако то одобри BHDCA.

(3) Комуникација започиње позивом и одговором ако се жели успоставити контакт, осим ако је сигурно да ће позвана станица примити позив, када станица која позива може да пошаље поруку не чекајући одговор позване станице.

(c) Узастопне радио-телефонске комуникације

(1) Скраћени радио-телефонски позивни знаци, као што је прописано у SERA.14050(b), могу да се употребљавају само након што је комуникација успјешно успостављена и под условом да се не уноси забуна. Ваздухоплов може да употребљава свој скраћени позивни знак само након што му се на тај начин обрати ваздухопловна станица.

(2) Код издавања АТС одобрења и њиховог понављања, контролори и пилоти увијек изговорају позивни знак ваздухоплова на који се то одобрење односи. У осталим случајевима, стална двосмјерна комуникација након успостављања контакта је допуштена без даље идентификације или позива све до завршетка контакта.

SERA.14060 Трансфер VHF комуникација

(a) Одговарајућа АТС јединица обавјештава ваздухоплов да пређе са једне радио-фреквенције на другу у складу са договореним процедурама. У одсуству таквог обавјештења, ваздухоплов обавјештава АТС јединицу прије такве промјене.

(b) При успостављању почетног контакта на VHF фреквенцији или напуштању исте, ваздухоплов шаље информацију о томе ако је тако одредио ANSP одговоран за пружање услуга и одобрила BHDCA.

SERA.14065 Поступци у радио-телефонији при промјени канала говорне комуникације ваздух-земља

(a) Осим ако је другачије одредио ANSP одговоран за пружање услуга и одобрила BHDCA, почетни позив АТС јединици након промјене канала говорне комуникације ваздух-земља садржи сљедеће елементе:

(1) ознаку АТС јединице која се позива;

(2) позивни знак и, за ваздухоплов из категорије јаке вртложне турбуленције, ријеч "Heavy" или "Super" ако је BHDCA тај ваздухоплов тако идентификовала;

(3) ниво лета, укључујући пролазне и одобрене нивое, ако се не задржава на одобреном нивоу;

(4) брзину, ако ју је АТС додијелила; и

(5) додатне елементе, како је то захтијевао ANSP одговоран за пружање услуга и одобрила BHDCA.

(b) Пилоти дају информације о нивоима заокружене на најближих цијелих 30 m или 100 ft како је приказано на висиномјеру ваздухоплова.

(c) Почетни позив аеродромској контроли ваздушног саобраћаја

За ваздухоплове којима се пружа услуга аеродромске контроле ваздушног саобраћаја, почетни позив садржи:

(1) ознаку АТС јединице која се позива;

(2) позивни знак и, за ваздухоплов из категорије јаке вртложне турбуленције, ријеч "Heavy" или "Super" ако је BHDCA тај ваздухоплов тако идентификовала;

(3) позицију; и

(4) додатне елементе, како је то захтијевао ANSP одговоран за пружање услуга и одобрила BHDCA.

SERA.14070 Поступци провјере

(a) Провјера везе садржи:

(1) идентификацију станице која се позива;

(2) идентификацију станице која позива;

(3) ријечи "RADIO CHECK";

(4) фреквенцију на којој се врши.

(b) Одговор на провјеру везе садржи:

(1) идентификацију станице која захтијева провјеру;

(2) идентификацију станице која одговара;

(3) информације које се односе на разумљивост станице која захтијева провјеру везе.

(c) Када се обављају провјере, користи се сљедећа скала разумљивости:

Скала разумљивости

(1) 1 Неразумљиво

(2) 2 Повремено разумљиво

(3) 3 Разумљиво, али уз потешкоће

(4) 4 Разумљиво

(5) 5 Разумљиво у потпуности.

SERA.14075 Размјена порука

(a) Поруке су сажете и јасне, са употребом стандардне фразеологије увијек када је то могуће.

(1) Ако је шаље ваздухоплов, потврда пријема поруке садржи позивни знак тог ваздухоплова.

(2) Ако потврду пријема шаље АТС јединица ваздухоплову, она садржи позивни знак тог ваздухоплова иза чега, ако се сматра да је потребно, сlijеди позивни знак те АТС јединице.

(b) Крај разговора

Радио-телефонска комуникацију завршава пријемна АТС јединица или ваздухоплов, користећи свој позивни знак.

(c) Исправке и понављања

(1) Ако је у преносу направљена грешка, изговара се ријеч "CORRECTION", понавља се посљедња исправна група или фраза, а затим преноси исправна верзија.

(2) Ако се исправка може најбоље извршити понављањем цијеле поруке, прије понављања поруке се користи фраза "CORRECTION, I SAY AGAIN".

(3) Ако пријемна станица сумња у исправност примљене поруке, захтијева се понављање цијеле поруке или њеног дијела.

(4) Ако се захтијева понављање цијеле поруке, изговорају се ријечи " SAY AGAIN".

Ако се захтијева понављање дијела поруке, изговора се фраза: " SAY AGAIN ALL BEFORE ..." (прва ријеч која је исправно примљена); или " SAY AGAIN ..." (ријеч прије дијела који није пренесен) TO ... (ријеч након дијела који није пренесен); или " SAY AGAIN ALL AFTER ..." (посљедња исправно примљена ријеч).

(d) Ако се у провјери исправности понављања поруке уоче нетачни дијелови, на крају понављања се користи фраза "NEGATIVE I SAY AGAIN", а затим се преноси исправна верзија предметних дијелова поруке.

SERA.14080 Праћење комуникација/вријеме рада

(a) Током лета, ваздухоплов прати комуникације како то захтијева BHDCA и не смије да прекине праћење, осим из разлога безбједности, а да о томе не обавијести одговарајућу ATS јединицу.

(1) Ваздухоплов на дугим прекоморским летовима или на летовима изнад одређених подручја за које се захтијева опремљеност ваздухопловним радио-предајником за случај опасности (ELT), непрекидно прати VHF фреквенцију за случај опасности 121,5 MHz, осим у периодима када ваздухоплов комуницира на другим VHF каналима или ако се због ограничења опреме смјештене на ваздухоплову или обавеза у пилотској кабини не могу истовремено пратити два канала.

(2) Ваздухоплов непрестано прати VHF фреквенцију за случај опасности 121,5 MHz у подручјима или на рутама на којима постоји могућност пресретања ваздухоплова или других ризичних ситуација и ако је такав захтјев утврдила BHDCA.

(b) Ваздухопловне станице непрестано слушају VHF канал за случај опасности на 121,5 MHz током радног времена јединица на којима је он инсталиран. Ако су двије или више таквих станица смјештене заједно, овај захтјев се испуњава слушањем канала на 121,5 MHz на једној од њих.

(c) Ако је неопходно да ваздухоплов или ATS јединица из било ког разлога прекине операцију, они о томе обавјештавају, ако је могуће, друге одговарајуће станице, дајући им вријеме за које се очекује да ће операција бити настављена. Када се операција настави, о томе се обавјештавају друге одговарајуће станице. Ако је неопходно да се прекид операције продужи након времена из првобитног обавјештења, шаље се, ако је могуће, исправљено вријеме наставка операције, у вријеме или приближно времену које је први пут одређено.

SERA.14085 Употреба преноса порука на слијепо

(a) Ако ваздухоплов не успије да успостави контакт на за то одређеном каналу, на претходно коришћеном каналу или на другом каналу који одговара тој рути и не успије да коришћењем свих расположивих средстава успостави комуникацију са одговарајућом ATS јединицом, другом ATS јединицом или другим ваздухопловом, тај ваздухоплов шаље своју поруку два пута на за то одређеном каналу (каналима), шаљући прије ње фразу "TRANSMITTING BLIND" и, ако је неопходно, у њој наведе примаоце којима је порука намијењена.

(b) Ако ваздухоплов не може да успостави комуникацију због квара пријемника, он шаље извјештаје у предвиђена времена или позиције на каналу у употреби, шаљући прије њих фразу "TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE". Ваздухоплов:

(1) шаље намјеровану поруку и понавља је у цјелости;

(2) наводи вријеме следећег планираног преноса;

(3) ако му се пружа ATS услуга, шаље информације о намјери вође ваздухоплова у погледу наставка лета.

SERA.14087 Употреба технике просљеђивања комуникације

(a) Ако ATS јединица не успије да успостави контакт са ваздухопловом након позива на фреквенцијама за које се сматра да их тај ваздухоплов слуша, ATS:

(1) захтијева од осталих ATS јединица да јој пруже помоћ позивањем тог ваздухоплова и, по потреби, просљеђивањем порука; и

(2) захтијева од ваздухоплова на тој рути да покушају да успоставе комуникацију са предметним ваздухопловом и, по потреби, прослиједи поруке.

(b) Одредбе наведене под (a) такође се примјењују:

(1) на захтјев одговарајуће ATS јединице;

(2) ако очекивани позив од ваздухоплова није примљен у тако дугом временском периоду да се сумња на прекид комуникације.

SERA.14090 Посебни комуникациони поступци

(a) Кретање возила

Фразеологије за кретање возила, осим трактора за вучу, на маневарској површини, су исте као оне које се употребљавају за кретање ваздухоплова, уз изузетак упутстава за вожење по земљи, у ком случају се у комуникацији са возилима ријеч "PROCEED" употребљава умјесто ријечи "TAXI".

(b) Савјетодавна услуга у ваздушном саобраћају

Савјетодавном услугом у ваздушном саобраћају се не дају "одобрења" него само "савјети" и ако се ваздухоплову предлаже начин поступања, употребљава се ријеч "advise" или "suggest".

(c) Указивање на категорију јаке вртложне турбуленције

(1) За ваздухоплове у категорији јаке вртложне турбуленције, у почетном радио-телефонском контакту између таквог ваздухоплова и ATS јединица, одмах након позивног знака тог ваздухоплова је неопходно да се наведе ријеч "Heavy".

(2) За посебне ваздухоплове у категорији јаке вртложне турбуленције, који су као такви идентификовани од стране BHDCA, у почетном радио-телефонском контакту између таквог ваздухоплова и ATS јединица, одмах након позивног знака тог ваздухоплова, неопходно је да се наведе ријеч "Super".

(d) Поступци у вези са одступањем због временских услова

Ако пилот започне комуникацију са ATC, брз одговор може да добије ако употреби фразу "WEATHER DEVIATION REQUIRED", којом изражава жељу за приоритетом на тој фреквенцији и за одговор ATC. Ако је неопходно, пилот започиње комуникацију позивом хитности "PAN PAN" (пожељно трипут изговорен).

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

(a) Опште

(1) Саобраћај у невољи и хитности обухвата све радио-телефонске поруке које се односе на стање невоље, односно хитности. Стања невоље и хитности се дефинишу на следећи начин:

(i) Невоља: стање пријетеће велике и/или непосредне опасности и потребе за неодложном помоћи.

(ii) Хитност: стање које се односи на безбједност ваздухоплова или другог возила, или неких лица у њима или у видокругу, али које не захтијева неодложну помоћ.

(2) Радио-телефонски сигнал невоље "MAYDAY" и радио-телефонски сигнал хитности "PAN PAN" користе се на почетку прве поруке у невољи, односно хитности. Радио-телефонски сигнали невоље и хитности употребљавају се на почетку сваке следеће комуникације у невољи и хитности.

(3) Извор порука упућених ваздухоплову у стању невоље или хитности ограничава број, опсег и садржај таквих порука на најмању мјеру с обзиром на ситуацију.

(4) Ако ATS јединица којој се тај ваздухоплов обратио не потврди пријем поруке о невољи или хитности, друге ATS јединице пружају помоћ, на начин који је утврђен под (b)(2), односно (b)(3).

(5) Размјена порука о невољи и хитности се уобичајено одвија на фреквенцији на којој је таква размјена започета, све док се не закључи да се боља помоћ може пружити ако се та размјена пребаци на другу фреквенцију.

(6) Уопште, у случају порука о невољи и хитности преноси радио-телефонијом се спроводе полако и разговорјетно, а свака ријеч изговара јасно, како би се олакшало записивање.

(b) Радио-телефонске комуникације у невољи

(1) Радње ваздухоплова у невољи

Поред тога што поруци о невољи претходи радио-телефонски сигнал невоље "MAYDAY" у складу са (a)(2), пожељно три пута изговорен, порука о случају невоље коју шаље ваздухоплов у опасности:

(i) је на фреквенцији ваздух-земља која је у том тренутку у употреби;

(ii) се састоји од што више сљедећих елемената изговорених разговорјетно и, ако је могуће, сљедећим редослиједом:

(A) назива АТS јединице којој се обраћа (ако вријеме и околности то допуштају);

(B) идентификације ваздухоплова;

(C) врсте стања невоље;

(D) намјере вође ваздухоплова;

(E) тренутне позиције, нивоа и курса.

(2) Мјере АТS јединице којој се ваздухоплов обратио или прве АТS јединице која је потврдила пријем поруке о опасности

АТS јединица којој се обратио ваздухоплов у невољи или прва АТS јединица која је потврдила пријем поруке о невољи мора да:

(i) одмах потврди пријем поруке о опасности;

(ii) преузме контролу над комуникацијама или посебно и јасно пренесе ту одговорност и обавијести ваздухоплов да је пренос извршен; и

(iii) одмах преузме мјере како би обезбиједила да све потребне информације што је прије могуће постану доступне:

(A) предметној АТS јединици;

(B) предметном оператору ваздухоплова или његовом представнику, у складу са претходно утврђеним споразумима;

(iv) упозори, по потреби, друге АТS јединице, да би се спријечило пребацивање саобраћаја на фреквенцију комуникације у опасности.

(3) Наметање радио-тишине

(i) Ваздухоплову у невољи или АТS јединици која контролише саобраћај у невољи дозвољено је наметање радио-тишине свим станицама мобилне услуге у предметном подручју или било којој станици која омета саобраћај у невољи. У зависности од околности, ова упутства се шаљу "свим станицама" или само једној станици. У оба случаја користи се:

(A) фраза "STOP TRANSMITTING";

(B) радио-телефонски сигнал невоље "MAYDAY".

(ii) Употреба сигнала одређених под (b)(3)(i) резервисана је за ваздухоплов у невољи и за АТS јединицу која контролише саобраћај у невољи.

(4) Мјере свих других АТS јединица/ваздухоплова

(i) Комуникације у невољи имају апсолутни приоритет над свим другим комуникацијама, а АТS јединице/ваздухоплови који знају за стање невоље не одашиљу на предметној фреквенцији, осим:

(A) ако се стање невоље поништи или се саобраћај у невољи заврши;

(B) ако се сав саобраћај у невољи пребаци на друге фреквенције;

(C) ако то одобри АТS јединица која контролише комуникације;

(D) ако и саме пружају помоћ.

(ii) Свака АТS јединица и сваки ваздухоплов који знају за саобраћај у невољи, а не могу сами да помогну ваздухоплову у невољи, настављају да слушају комуникацију, све док не постане јасно да је помоћ пружена.

(5) Завршетак комуникација у опасности и радио-тишине

(i) Ако ваздухоплов више није у невољи, он шаље поруку којом се поништава стање невоље.

(ii) Ако АТS јединица која је контролисала комуникацију са саобраћајем у невољи сазна да је стање невоље завршено, она одмах предузима мјере како би обезбиједила да та информација што је прије могуће постане доступна:

(A) одговарајућим АТS јединицама;

(B) предметном оператору ваздухоплова или његовом представнику, у складу са претходно утврђеним споразумима.

(iii) Комуникација у невољи и стање радио-тишине се завршава преносом поруке, укључујући ријечи "DISTRESS TRAFFIC ENDED", на фреквенцији или фреквенцијама које су у употреби за саобраћај у невољи. Ову поруку може да пошаље само АТS јединица која контролише комуникације када је, након пријема поруке прописане у (b)(5)(i), за то овласти ВНDCA.

(c) Радио-телефонске комуникације у хитности

(1) Мјере ваздухоплова који пријављује стање хитности, осим како је наведено у (c)(4)

Поред тога што поруци о хитности претходи радио-телефонски сигнал хитности "PAN PAN" у складу са наведеним под (a)(2), пожељно три пута изговорен, а свака ријеч из групе се изговара као француска ријеч "panne", порука о хитности коју шаље ваздухоплов који пријављује стање хитности:

(i) је послата на фреквенцији ваздух-земља која је у том тренутку у употреби;

(ii) се састоји од онолико сљедећих елемената колико је потребно, изговорених разговорјетно и, ако је могуће, сљедећим редослиједом:

(A) назива јединице АТS којој се обраћа;

(B) идентификације ваздухоплова;

(C) врсте стања хитности;

(D) намјере вође ваздухоплова;

(E) тренутне позиције, нивоа лета и курса;

(F) свих других корисних информација.

(2) Мјере АТS јединице којој се ваздухоплов обратио или прве АТS јединице која је потврдила пријем поруке о хитности

АТS јединица којој се обратио ваздухоплов који пријављује стање хитности или прва АТS јединица која потврђује пријем поруке о хитности:

(i) потврђује пријем поруке о хитности;

(ii) одмах предузима мјере како би обезбиједила да све потребне информације постану што је прије могуће доступне:

(A) одговарајућој АТS јединици;

(B) предметном оператору ваздухоплова или његовом представнику, у складу са претходно склопљеним споразумима;

(iii) ако је потребно, преузме контролу комуникација.

(3) Мјере свих других АТS јединица/ваздухоплова

Комуникације у хитности имају приоритет у односу на све друге комуникације, осим оних у невољи, и све АТS јединице/ваздухоплови се брину да не ометају пренос порука саобраћаја у хитности.

(4) Мјере ваздухоплова који служе за медицински превоз

(i) Употреба сигнала описаног у (с)(4)(ii) указује на то да се порука која слиједи односи на заштићени медицински превоз у складу са Женевским конвенцијама из 1949. године и Додатним протоколима.

(ii) У сврху најаве и идентификације ваздухоплова који служи за медицински превоз, након преноса радио-телефонског сигнала хитности "PAN PAN", пожељно три пута изговореног, при чему се свака ријеч изговара као француска ријеч "panne", слиједи радио-телефонски сигнал за медицински превоз "MAY-DEE-CAL" ("МЕ-ДИ-КАЛ"), који се изговара као у француском "médical". Употреба сигнала који су горе описани указује на то да се порука која слиједи односи на заштићени медицински превоз.

Поруком се преносе сљедећи подаци:

(А) позивни знак или неки други признати елемент за идентификацију медицинских превоза;

(В) позиција медицинских превоза;

(С) број и врста медицинских превоза;

(D) предвиђена рута;

(Е) предвиђено вријеме на рути и вријеме поласка и доласка, по потреби; и

(F) све остале информације, као што су минимална апсолутна висина, радио- фреквенције које се прате, језици који се употребљавају, као и модови и кодови секундарног надзорног радара.

(5) Радње ATS јединица којима се ваздухоплов обратио или других станица које приме поруку о медицинском превозу

Одредбе из (с)(2) и (с)(3) се примјењују, по потреби, на ATS јединице које приме поруку о медицинском превозу.

(d) У складу са чланом 5. ове наредбе, VHF фреквенција за случај опасности (121,5 MHz) користи се у случајевима праве опасности, укључујући све од сљедећег:

(1) обезбјеђивање слободног канала за комуникацију ваздухоплова у невољи или опасности и земаљске станице док уобичајене канале употребљавају други ваздухоплови;

(2) обезбјеђивање комуникационог канала на VHF фреквенцији између ваздухоплова и аеродрома који се обично не употребљава за услуге међународног ваздушнoг саобраћаја, у случају нужде;

(3) обезбјеђивање заједничког канала за комуникацију на VHF фреквенцији између ваздухоплова, било цивилних или војних, и између таквих ваздухоплова и служби на земљи, укључених у заједничке операције потраге и спасавања, прије промјене на одговарајућу фреквенцију према потреби;

(4) обезбјеђивање комуникације ваздух-земља са ваздухопловом у случајевима када је због квара ваздухопловне опреме онемогућена употреба уобичајених канала;

(5) обезбјеђивање канала за одашиљаче сигнала за лоцирање у случају опасности и за комуникацију између пловила за преживљавање и ваздухоплова укључених у операције трагања и спасавања;

(6) обезбјеђивање заједничког VHF канала за комуникацију између цивилних ваздухоплова и ваздухоплова пресретача или јединица за контролу пресретања и између цивилних ваздухоплова или ваздухоплова пресретача и ATS јединица пресретања цивилног ваздухоплова.

Додатак 1

Сигнали

1. СИГНАЛИ ЗА СЛУЧАЈЕВЕ НЕВОЉЕ И ХИТНОСТИ

1.1. Опште

1.1.1. Независно од одредаба у 1.2. и 1.3, ваздухоплов у невољи користи сва расположива средства да привуче пажњу, објави своју позицију и добије помоћ.

1.1.2. Поступци телекомуникационог преноса сигнала за случајеве невољи и хитности у складу су са Одјељком 14.

1.2. Сигнали за случај невоље

1.2.1. Сљедећи сигнали, употребељени заједно или одвојено, значе да пријети озбиљна и непосредна опасност и да је потребна неодложна помоћ:

(a) сигнал емитован радио-телеграфијом или било којом другом методом сигнализирања, који се састоји од скупа SOS (... — — — ... према Морзеевој азбуци);

(b) радио-телефонски сигнал за случај невољи, који се састоји од изговорене ријечи MAYDAY;

(c) порука за случај невоље послата путем везе за пренос података, која преноси значење ријечи MAYDAY;

(d) ракете или пројектили који емитују црвено свјетло, испалењени појединачно у кратким интервалима;

(e) свјетлећи падобран с црвеним свјетлом;

(f) подешавање транспондера на Мод А, код 7700.

1.3. Сигнали у случају хитности

1.3.1. Сљедећи сигнали, употребељени заједно или одвојено, значе да ваздухоплов жели да обавијести о тешкоћама које га присиљавају на слијетање, без тражења неодложне помоћи:

(a) наизмјенично укључивање и искључивање свјетала за слијетање; или

(b) наизмјенично укључивање и искључивање навигационих свјетала на такав начин да се разликују од блескајућих навигационих свјетала.

1.3.2. Сљедећи сигнали, употребељени заједно или одвојено, значе да ваздухоплов жели да пренесе веома хитну поруку која се тиче безбједности брода, ваздухоплова или другог превозног средства, лица у ваздухоплову или у видокругу:

(a) сигнал емитован радио-телеграфијом или било којом другом методом сигнализирања, који се састоји од скупа XXXX (—..—..—..— према Морзеевој азбуци);

(b) радио-телефонска порука хитности, која се састоји од изговорених ријечи PAN, PAN;

(c) порука хитности послата путем везе за пренос података, која преноси значење ријечи PAN, PAN.

2. ВИЗУЕЛНИ СИГНАЛИ КОЈИ СЕ КОРИСТЕ ДА УПОЗОРЕ ВАЗДУХОПЛОВ ДА НЕОВЛАШЋЕНО ЛЕТИ УНУТАР ИЛИ УЛАЗИ У ОГРАНИЧЕНУ, ЗАБРАЊЕНУ ИЛИ ОПАСНУ ЗОНУ

2.1. Ако се визуелни сигнали користе дању или ноћу да се упозори ваздухоплов да неовлашћено лети унутар или улази у ограничену, забрањену или опасну зону, низ пројектила испалењених са земље у интервалима од 10 секунди, од којих сваки приликом сагоривања емитује зелено и црвено свјетло или звјездице, указује ваздухоплову да неовлашћено лети унутар или улази у ограничену, забрањену или опасну зону и да хитно предузме неопходне мјере.

3. СИГНАЛИ ЗА АЕРОДРОМСКИ САОБРАЋАЈ

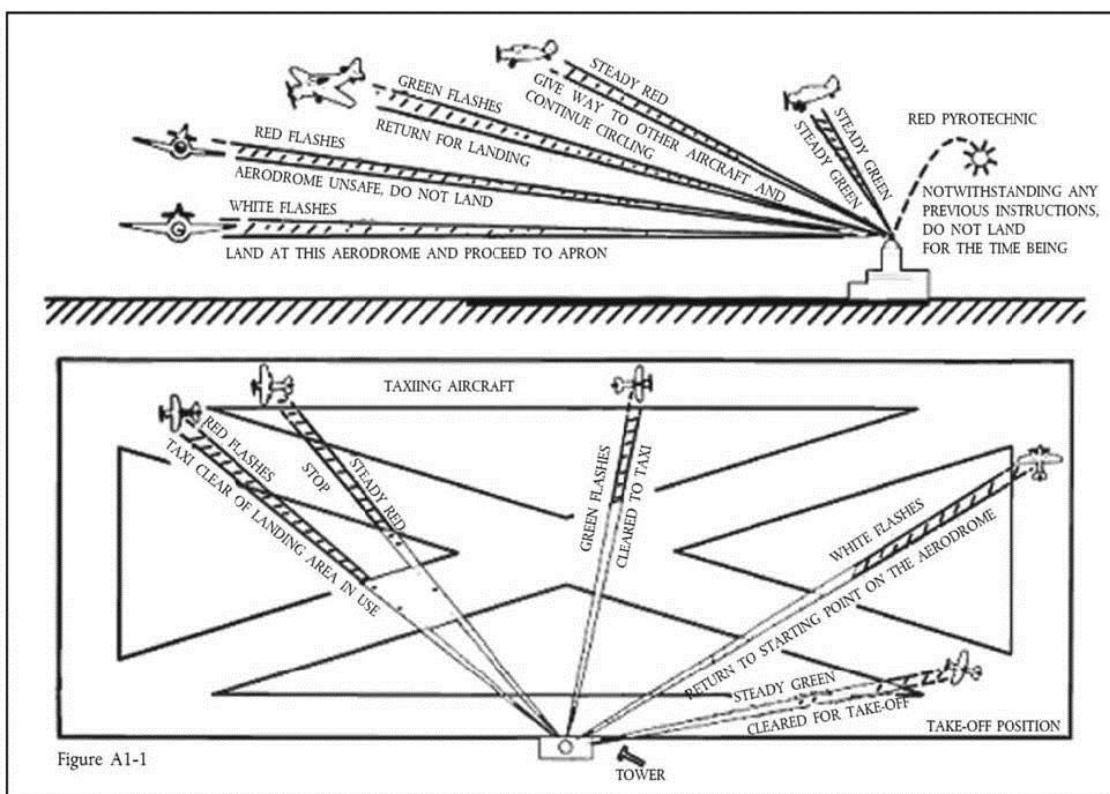
3.1 Свјетлосни и пиротехнички сигнали

3.1.2 Упутства

Табела AP 1-1

Свјетло	Од аеродромске контроле према:	
У смјеру према предметном	Константно зелено	Ваздухоплову у лету
	Константно црвено	Ваздухопловна земљи
	Низ блесака зелене боје	Одобрено слијетање.
	Низ блесака црвене боје	Дајте предност другом ваздухоплову и наставите да кружите.
Црвена ракета	Низ блесака бијеле боје	Вратите се на слијетање (*)
		Аеродром није безбједан, не слијећите.
		Слетите на овај аеродром и продужите на платформу (*)
		Без обзира на сва претходна упутства, за сада не слијећите.

(*) Одобрена за слијетање и рулање биће издата благовремено.



3.1.2. Потврда пријема од стране ваздухоплова

(a) Ако је у лету:

(1) дању:

- махањем крилима ваздухоплова, осим у основном и завршном дијелу прилаза;

(2) ноћу:

- двоструким укључивањем и искључивањем свјетала за слијетање или, ако ваздухоплов нема ту опрему, двоструким укључивањем и искључивањем навигационих свјетала.

(b) Ако је на земљи:

(1) дању:

- покретањем крилаца или кормила правца;

(2) ноћу:

- двоструким укључивањем и искључивањем свјетала за слијетање или, ако ваздухоплов нема ту опрему, двоструким укључивањем и искључивањем навигационих свјетала.

3.2. Визуелни сигнали на земљи

3.2.1. Забрана слијетања

3.2.1.1. Хоризонтална црвена квадратна плоча са жутим дијагоналама (слика A1-2), ако је постављена у сигналној зони, означава да су слијетања забрањена и да се забрана може продужити.



Слика А1-2

3.2.2. Потреба за посебним опрезом код прилаза или слијетања

3.2.2.1. Хоризонтална црвена квадратна плоча са једном жутом дијагоналом (слика А1-3), ако је постављена у сигналној зони, означава да је, због лошег стања маневарске површине или било којег другог разлога, потребан посебан опрез у прилазу на слијетање или у слијетању.



Слика А1-3

3.2.3. Употреба полетно-слетних и стаза за вожњу

3.2.3.1. Хоризонтална бијела плоча у облику тега за вјежбање (слика А1-4), ако је постављена у сигналној зони, означава да ваздухоплови за полијетање, слијетање и рулање могу да употребљавају само полетно-слетне и стазе за вожњу.



Слика А1-4

3.2.3.2. Хоризонтална бијела плоча у облику тега за вјежбање, иста као у 3.2.3.1, али са по једном вертикалном црном пругом у кружним дијеловима плоче (слика А1-5), ако је постављена у сигналној зони, означава да ваздухоплови за полијетање и слијетање могу да употребљавају само полетно-слетне стазе, али да остали маневри нису ограничени на полетно-слетне и стазе за вожњу.



Слика А1-5

3.2.4. Затворене полетно-слетне или стазе за вожњу

3.2.4.1. Крстови обојени једном контрастном бојом, бијелом на полетно-слетним стазама и жутом на стазама за вожњу (слика А1-6), постављени хоризонтално на полетно-слетним стазама и рулним стазама или њиховим дијеловима, означавају да површина није прикладна за кретање ваздухоплова.



Слика А1-6

3.2.5. Правци за полијетање или слијетање

3.2.5.1. Хоризонтално постављен знак у облику слова Т, бијеле или наранџасте боје (слика А1-7), означава правац који ваздухоплов мора да користи за полијетање и слијетање и који је паралелан са дужим дијелом слова Т, према његовом попречном дијелу. Када се употребљава ноћу, слово Т за слијетање је освијетљено или овичено бијелим свјетлима.



Слика А1-7

3.2.5.2. Двоцифрени број (слика А1-8), постављен вертикално на контролном торњу или у његовој близини, показује ваздухоплову на маневарској површини правац за полијетање, изражен у јединицама од 10 степени, заокружен на најближих 10 степени магнетног курса.



Слика А1-8

3.2.6. Промјена смјера удесно

3.2.6.1. Ако је постављена у сигналној зони или хоризонтално на крају полетно-слетне стазе или основне стазе у употреби, стрелица упадљиве боје усмјерена удесно (слика А1-9) означава да се прије слијетања и после полијетања врше десни заокрети.



Слика А1-9

3.2.7. АТS пријавни биро

3.2.7.1. Слово С црне боје, постављено вертикално на жутој позадини (слика А1-10) означава локацију АТS пријавног бироа.



Слика А1-10

3.2.8. Летење једрилица

3.2.8.1. Двоструки бијели крст, хоризонтално постављен у сигналној зони (слика А1-11), означава да аеродром користе једрилице и да је летење једрилица у току.



Слика А1-11

4. СИГНАЛИ ЗА ПАРКИРАЊЕ

4.1. Од сигнализисте/паркера ваздухоплову


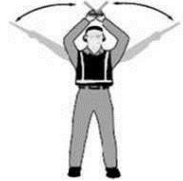




4.1.1. Сигналиста/паркер даје сигнале рукама, које су по потреби освијетљене да би их пилот могао лакше уочити, окренут лицем према ваздухоплову, на следећој позицији:







(a) за ваздухоплове са фиксним крилима, с лијеве стране ваздухоплова, гдје га пилот може најбоље уочити; и


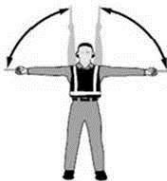
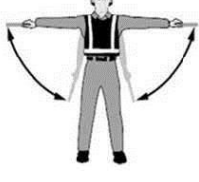
(b) за хеликоптере, на мјесту гдје пилот може најбоље уочити сигнализисту/паркера.


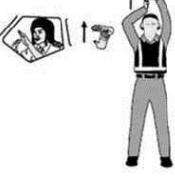
4.1.2. Прије употребе следећих сигнала, сигналиста/паркер утврђује да у области унутар које се ваздухоплов води, нема предмета у које би ваздухоплов могао да удари поступајући у складу са SERA.3301(a).

	<p>1. Сигналиста код краја крила (*) Подигните десну руку изнад главе са палицом усмјереном нагоре; лијеву руку помјерајте према тијелу са палицом усмјереном надоле. (*) Овим сигналом лице које се налази код краја крила ваздухоплова показује пилоту/паркеру/оператеру возила за вучу ваздухоплова да ће кретање ваздухоплова на позицију или са позиције за паркирање бити неосметано.</p>
	<p>2. Показивање паркинг позиције Потпуно испружене руке подижите равно изнад главе са палицама усмјереним нагоре.</p>
	<p>3. Наставите према следећем сигнализисти/паркеру или према упутствима контролног торња/земаљске контроле Обје руке испружите нагоре; испружите и помјерајте руке у страну, показујући палицама у правцу следећег сигнализисте/паркера или површине за вожење.</p>
	<p>4. Возите право напријед Испружене руке савијте у лактовима и помјерајте палице горе-доле од висине груди до главе.</p>
	<p>5(a) Скрените лијево (гледајући са мјеста пилота) Са десном руком и палицом испруженом под углом од 90 степени у односу на тијело, лијевом руком сигнализирајте "крените напријед". Брзина покрета показује пилоту брзину скретања ваздухоплова.</p>
	<p>5(b) Скрените десно (гледајући са мјеста пилота) Са лијевом руком и палицом испруженом под углом од 90 степени у односу на тијело, десном руком сигнализирајте "крените напријед". Брзина покрета показује пилоту брзину скретања ваздухоплова.</p>

	<p>6(a) Зауставите се Потпуно испружите руке и палице у страну под углом од 90 степени у односу на тијело и полако их помјерајте нагоре, док се палице не укрсте изнад главе.</p>
	<p>6(b) Зауставите се одмах Нагло испружите руке и палице нагоре док се палице не укрсте изнад главе.</p>
	<p>7(a) Кочите Подигните руку мало изнад висине рамена са отвореном шаком. Када погледом успоставите контакт са летачком посадом, затворите шаку у песницу. Не мијењајте положај док летачка посада подигнутим палцем не потврди пријем.</p>
	<p>7(b) Отпустите кочнице Подигните руку мало изнад висине рамена са шаком затвореном у песницу. Када погледом успоставите контакт са летачком посадом, отворите шаку. Не мијењајте положај док летачка посада подигнутим палцем не потврди пријем.</p>
	<p>8(a) Подметачи постављени Са потпуно испруженим рукама и палицама изнад главе, покрећите палице једну према другој све док се не додирну. Увјерите се да је летачка посада потврдила пријем.</p>
	<p>8(b) Подметачи уклоњени Са потпуно испруженим рукама и палицама изнад главе, покрећите палице једну од друге у страну. Не уклањајте подметаче док то не одобри летачка посада.</p>

	<p>9. Покрените мотор(е) Подигните десну руку до висине главе са палицом усмјереном нагоре и почните да кружите руком; истовремено, лијевом руком подигнутом изнад висине главе покажите мотор који треба покренути.</p>
	<p>10. Угасите моторе Испружите руку са палицом испред тијела у висини рамена; помјерите руку са палицом до врха лијевог рамена и повуците палицу до врха десног рамена покретом сличним сјечењу.</p>
	<p>11. Успорите Испружене руке помјерајте надоле покретом сличним тапшању, помјерајући палице горе-доле од струка према кољенима.</p>
	<p>12. Смањите снагу мотора на показаној страни Са рукама испруженим надоле и палицама према земљи, помјерајте лијеву или десну палицу горе-доле, показујући мотор(е) на лијевој, односно десној страни којем треба смањити снагу.</p>
	<p>13. Возите уназад Рукама постављеним испред тијела у висини струка кружите према напријед. За заустављање вожње уназад, користите сигнале из тач. б(а) или б(б).</p>
	<p>14(а) Скрените токком вожње уназад (од репа удесно) Лијеву руку са палицом усмјерите на доле, а десну руку спустите од вертикалног положаја изнад главе до хоризонталног положаја према напријед, понављајући покрет десном руком.</p>


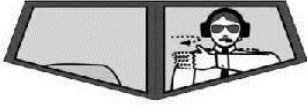


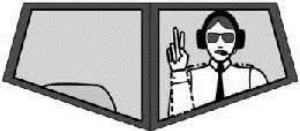
	<p>14(b) Скрените током вожње уназад (од репа улијево) Десну руку са палицом усмјерите надоле, а лијеву руку спустите од вертикалног положаја изнад главе до хоризонталног положаја према напријед, понављајући покрет лијевом руком.</p>
	<p>15. Потврдно/све је у реду (*) Подигните десну руку до висине главе са палицом усмјереном нагоре или покажите руку са подигнутим палцем; лијева рука остаје уз тијело.</p> <p>(*) Овај сигнал се такође користи и као технички/помоћни комуникациони сигнал.</p>
	<p>16. Лебдите (*) Потпуно испружите руке и палице у страну под углом од 90 степени у односу на тијело.</p> <p>(*) Користи се за хеликоптере у лебдењу.</p>
	<p>17. Пењите (*) Потпуно испружите руке и палице у страну под углом од 90 степени у односу на тијело и са длановима окренутим нагоре помјерајте их нагоре. Брзина покрета указује на брзину пењања.</p> <p>(*) Користи се за хеликоптере у лебдењу.</p>
	<p>18. Спуштајте (*) Потпуно испружите руке и палице у страну под углом од 90 степени у односу на тијело и са длановима окренутима надоле помјерајте их надоле. Брзина покрета указује на брзину спуштања.</p> <p>(*) Користи се за хеликоптере у лебдењу.</p>
	<p>19(a) Крећите се хоризонтално улијево (гледајући са мјеста пилота) (*) Испружите десну руку хоризонтално под углом од 90 степени у односу на десну страну тијела. Помјерајте другу руку у истом правцу покретом који је сличан замахивању.</p> <p>(*) Користи се за хеликоптере у лебдењу.</p>
	<p>19 (b) Крећите се хоризонтално удесно (гледајући са мјеста пилота) (*)</p>

	<p>Испружите лијеву руку хоризонтално под углом од 90 степени у односу на лијеву страну тијела. Помјерајте другу руку у истом правцу покретом који је сличан замахивању.</p> <p>(*) Користи се за хеликоптере у лебдењу.</p>
	<p>20. Слетите (*) Прекрстите руке испред тијела са палицама надоле.</p> <p>(*) Користи се за хеликоптере у лебдењу.</p>
	<p>21. Задржите позицију/чекајте Потпуно испружите руке и палице надоле под углом од 45 степени у односу на тијело. Задржите овај положај све док ваздухоплов не добије одобрење за сљедећи маневар.</p>
	<p>22. Полазак ваздухоплова Салутирајте десном руком и/или палицом ради поласка ваздухоплова. Одржавајте визуелни контакт са летачком посадом све док ваздухоплов не започне вожење.</p>
	<p>23. Не дирајте команде (технички/помоћни комуникациони сигнал) Десну руку потпуно испружите изнад главе и затворите шаку или држите палицу у хоризонталном положају; лијева рука остаје уз тијело.</p>
	<p>24. Прикључите земаљско напајање електричном енергијом (технички/помоћни комуникациони сигнал) Држите потпуно испружене руке изнад главе; отворите шаку лијеве руке у хоризонталном положају и врховима прстију десне руке додирните отворени длан лијеве руке (формирајући слово "Т"). Ноћу, за формирање слова "Т" изнад главе се могу такође користити палице које емитују свјетлост.</p>

	<p>25. Искључите напајање електричном енергијом (технички/помоћни комуникациони сигнал) Држите потпуно испружене руке изнад главе, тако да врховима прстију десне руке додирујете отворени длан лијеве руке који је у хоризонталном положају (формирајући слово "Т"); затим одмакните десну руку од лијеве. Не искључујте напајање док то не одобри летачка посада. Ноћу, за формирање слова "Т" изнад главе се могу такође користити палице које емитују свјетлост.</p>
	<p>26. Негативно (технички/помоћни комуникациони сигнал) Држите десну руку испружену у страну под углом од 90 степени у односу на тијело и усмјерите палицу према земљи или покажите руку са палцем надолу; лијева рука остаје уз тијело.</p>
	<p>27. Успоставите комуникацију преко интерфона (технички/помоћни комуникациони сигнал) Испружите обје руке под углом од 90 степени у односу на тијело и помјерите их тако да длановима покријете оба ува.</p>
	<p>28. Отворите/затворите степенице (технички/помоћни комуникациони сигнал) (*) Лијеву руку испружити изнад главе под углом од 45°, десну руку из положаја уз тијело покретом који је сличан замахивању помјерати до врха лијевог рамена.</p> <p>(*) Овај сигнал је углавном намијењен за ваздухоплове са системом уграђених степеница у предњем дијелу.</p>

4.2. Од пилота ваздухоплова сигналисти/паркеру

4.2.1. Ове сигнале употребљава пилот у пилотској кабини помоћу руку које су јасно видљиве сигналисти/паркеру и, по потреби, освијетљене да би их сигналиста/паркер могао лакше уочити.

	<p>(a) Кочнице активирани: подигните руку и шаку са испруженим прстима, хоризонтално испред лица, а затим стисните шаку.</p>
	<p>(b) Кочнице отпуштене: подигните руку са стиснутом шаком, хоризонтално испред лица, а затим испружите прсте.</p>
	<p>(c) Поставите подметаче: руке испружене у страну, са длановима према споља, шаке укрстите испред лица.</p>
	<p>(d) Уклоните подметаче: шаке укрштене испред лица, са длановима према споља, руке испружите у страну.</p>
	<p>(e) Спреман за покретање мотора: Подигните одговарајући број прстију једне руке, показујући број мотора које треба покренути.</p>


4.3. Технички/помоћни комуникациони сигнали

4.3.1. Сигнализирање руком се користи само када за техничке/помоћне комуникационе сигнале вербална комуникација није могућа.

4.3.2. Сигналисти/паркери обезбеђују да добију потврду од летачке посаде за техничке/помоћне комуникационе сигнале.

5. СТАНДАРДНИ СИГНАЛИ РУКОМ ЗА СЛУЧАЈ ОПАСНОСТИ

5.1. Сљедећи сигнали руком су одређени као минимум који се захтијева за комуникацију у случају опасности између ARFF командира спасилачко-ватрогасне јединице/ARFF ватрогасаца и посаде у пилотској кабини и/или кабинске посаде ваздухоплова у опасности. ARFF сигнале рукама за случај опасности треба давати са лијеве стране ваздухоплова, гледајући са мјеста посаде у пилотској кабини.

	<p>1. Препоручује се евакуација Евакуација се препоручује на основу процјене спољашње ситуације коју даје командир спасилачко-ватрогасне јединице. Рука испружена од тијела која се држи хоризонтално, с дланом подигнутим у висини очију. Испружену руку привлачити уназад. Друга рука остаје уз тијело. Ноћу - исто, са палицама.</p>
	<p>2. Препоручује се прекид Препоручује се прекид евакуације која је у току. Зауставите кретање ваздухоплова или другу активност која је у току. Руке испред главе - Укрштене на зглобовима Ноћу - исто, са палицама.</p>
	<p>3. Престанак опасности Нема спољних доказа о опасним условима или "све је у реду". Руке испружене споља и надоле под углом од 45 степени. Обје руке истовремено помјерати ка унутра испод линије струка све док се зглобови не укрсте, а затим их испружити ка споља у почетни положај. Ноћу - исто, са палицама.</p>
	<p>4. Пожар Помјерајте десну руку правећи "осмице" од висине рамена према кољену, истовремено показујући лијевом руком мјесто пожара. Ноћу - исто, с палицама.</p>

Додатак 2

Слободни балони без посаде

1. КЛАСИФИКАЦИЈА СЛОБОДНИХ БАЛОНА БЕЗ ПОСАДЕ

1.1. Слободни балони без посаде се класификују као (видјети слику AP2-1):

(а) лаки: слободни балон без посаде који превози корисни терет од два или више пакета са комбинованом масом мањом од 4 kg, осим ако је квалификован као тешки балон у складу са наведеним под (с)(2), (3) или (4); или

(б) средње тешки: слободни балон без посаде који превози корисни терет од два или више пакета са комбинованом масом од 4 kg или више, али мање од 6 kg, осим ако је квалификован као тешки балон у складу са наведеним под (с)(2), (3) или (4); или

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

(1) са комбинованом масом од 6 kg или више; или

(2) укључује пакет од 3 kg или више; или

(3) укључује пакет од 2 kg или више са површинском густином од 13 g по квадратном центиметару, што се одређује дијелењем укупне масе пакета са корисним теретом у грамама са површином у квадратним центиметрима његове најмање површине; или

(4) користи канап или друго средство за вјешање корисног терета, који захтијева удар силе од 230 N или веће да би се окачени корисни терет одвојио од балона.

2. ОПШТА ОПЕРАТИВНА ПРАВИЛА

2.1. Слободни балон без посаде не изводи операције без одобрења надлежног органа оне државе из које је пуштен.

2.2. Слободни балон без посаде, осим лаког балона који се употребљава искључиво у метеоролошке сврхе и који изводи операције на начин који је прописала ВНДСА, не изводи операције изнад територије друге државе без одобрења те предметне државе.

2.3. Одобрење наведено под 2.2. прибавља се прије пуштања балона ако се приликом планирања операције оправдано очекује да би балон могао да одлети у ваздушни простор друге државе. Такво одобрење може се добити за низ летова балона или за одређену врсту уобичајеног лета, нпр. лет балона за атмосферска истраживања.

2.4. Слободни балон без посаде изводи операције у складу са условима које одређује држава регистрације и држава (државе) за коју се очекује да ће се прелетјети.

2.5. Слободни балон без посаде не изводи операције тако да би удар балона или било којег његовог дијела, укључујући корисни терет, у земљу могао проузроковати опасност за лица или имовину.

2.6. Тешки слободни балон без посаде не изводи операције изнад отвореног мора без претходне координације са пружаоцем услуга у ваздушној пловидби Босне и Херцеговине.

Слика AP2-1

CHARACTERISTICS		PAYLOAD MASS (kilogrammes)					
		1	2	3	4	5	6 or more
ROPE or OTHER SUSPENSION 230 Newtons or MORE		HEAVY					
INDIVIDUAL PAYLOAD PACKAGE	AREA DENSITY more than 13 g/cm ²						
<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; display: inline-block;"> AREA DENSITY CALCULATION $\frac{\text{MASS (g)}}{\text{Area of smallest surface (cm}^2\text{)}}$ </div>		AREA DENSITY less than 13 g/cm ²					
COMBINED MASS (if Suspension OR Area density OR Mass of individual package are not factors)		LIGHT		MEDIUM			

3. ОПЕРАТИВНА ОГРАНИЧЕЊА И ЗАХТЈЕВИ ЗА ОПРЕМУ

3.1. Тешки слободни балон без посаде не изводи операције без одобрења пружаоца услуга у ваздушној пловидби Босне и Херцеговине на било којем нивоу или кроз било који ниво испод 18000 m (60000 ft) висине по притиску на којем:

- (a) постоје облаци или појаве које смањују видљивост, а прекривају више од четири осмине неба; или
- (b) хоризонтална видљивост износи мање од 8 km.

3.2. Тешки или средње тешки слободни балон без посаде не смије се пусти на начин који може проузроковати

летење ниже од 300 m (1000 ft) изнад густо насељених подручја градова или насеља или скупова лица на отвореном који нису повезани са операцијом.

3.3. Тешки слободни балон без посаде не изводи операције, осим:

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

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

(с) ако купола балона није опремљена радарским рефлективним уређајем (уређајима) или радарским рефлективним материјалом који ствара ехо земаљском радару који ради на фреквенцији у опсегу од 200 MHz до 2.700 MHz, и/или балон није опремљен неким другим уређајем који оператеру омогућава непрекидно праћење изван домета земаљског радара.

3.4. Тешки слободни балон без посаде не изводи операције под следећим условима:

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

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

3.5. Слободни балон без посаде, који је опремљен антеном за праћење за чији прелом у било којој тачки је потребна сила већа од 230 N, не изводи операције, осим ако антена има обојене заставице или траке причвршћене у размацима од највише 15 m.

3.6. Ноћу, или у било којем другом периоду који пропише ВНДСА, тешки слободни балон без посаде не изводи операције испод 18000 m (60000 ft) висине по притиску, осим ако су балон, његови додаци и корисни терет освијетљени, без обзира да ли се они током операције одвајају или не.

3.7. Тешки слободни балон без посаде који има подвјешени уређај (осим отвореног падобрана врло упадљиве боје) дужи од 15 m, не изводи операције ноћу испод 18000 m (60000 ft) висине по притиску, осим ако је подвјешени уређај означен наизмјеничним тракама врло упадљивих боја или ако има причвршћене обојене заставице.

4. ПРЕКИД ЛЕТА

4.1. Оператор тешког слободног балона без посаде активира одговарајуће уређаје за прекид лета наведене под 3.3(а) и (б):

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

(б) ако због квара или из неког другог разлога наставак операције представља опасност за ваздушни саобраћај или за лица или имовину на земљи; или

(с) прије неовлашћеног уласка у ваздушни простор изнад територије друге државе.

5. ПРИЈАВА ЛЕТА

5.1. Пријава прије полијетања

5.1.1. Прва пријава планираног лета слободног балона без посаде, средње или тешке категорије, подноси се одговарајућој јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, најкасније седам дана прије датума од намјераног лета.

5.1.2. Пријава планираног лета укључује следеће информације, које може захтијевати одговарајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају:

(а) идентификација лета балона или назив кода пројекта;

(б) класификација и опис балона;

(с) SSR код, адреса ваздухоплова или фреквенција NDB, ако је примјењиво;

(д) назив оператора и телефонски број;

(е) мјесто пуштања балона;

(ф) предвиђено вријеме пуштања (или вријеме почетка и завршетка вишеструких пуштања);

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

(х) очекивани правац пењања;

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

(ј) предвиђено трајање лета до проласка 18000 m (60000 ft) висине по притиску или до постизања нивоа крстарења ако је тај ниво на или испод 18000 m (60000 ft), заједно са предвиђеним мјестом. Ако се операција састоји од сталних пуштања, треба укључити предвиђено вријеме када ће први и последњи балон у низу постићи одговарајући ниво (нпр. 122136Z-130330Z);

(к) предвиђени датум и вријеме прекида лета и планирано мјесто подручја удара/проналаска. У случају балона који обављају дуготрајне летове, због чега се датум и вријеме прекида лета и мјесто не могу тачно предвидјети, употребљава се израз "дуготрајан". Ако се предвиђа више од једног мјеста удара/проналаска, свако се мјесто наводи заједно са одговарајућим предвиђеним временом удара. Ако се предвиђа низ сталних удара, треба укључити предвиђено вријеме првог и последњег удара у низу (нпр. 070330Z-072300Z).

5.1.3. Свака промјена информација прије пуштања, пријављена у складу са наведеним под 5.1.2, просљеђује се предметној јединици ATS најмање 6 сати прије предвиђеног времена пуштања, или у случају истраживања соларних или свемирских поремећаја са укљученим елементом критичног времена, најмање 30 минута прије предвиђеног времена почетка операције.

5.2. Обавјештење о пуштању

5.2.1. Одмах након пуштања средње тешког или тешког слободног балона без посаде, оператор обавјештава одговарајућу јединицу за услуге у ваздушном саобраћају следеће:

(а) идентификацију лета балона;

(б) мјесто пуштања;

(с) стварно вријеме пуштања;

(д) предвиђено вријеме проласка 18000 m (60000 ft) висине по притиску или предвиђено вријеме до постизања нивоа крстарења ако је тај ниво на или испод 18000 m (60000 ft), као и предвиђено мјесто; и

(е) сваку промјену информација претходно пријављених у складу са наведеним под 5.1.2. (г) и (х).

5.3. Обавјештење о отказивању

5.3.1. Оператор обавјештава одговарајућу јединицу за услуге у ваздушном саобраћају одмах након сазнања о отказивању предвиђеног лета средње тешког или тешког слободног балона без посаде, који је претходно пријављен у складу са наведеним под 5.1.

6. БИЉЕЖЕЊЕ ПОЗИЦИЈЕ И ИЗВЈЕШТАЈИ

6.1. Оператор тешког слободног балона без посаде, који изводи операцију на или испод 18000 m (60000 ft) висине по притиску, надзире путању лета балона и просљеђује извјештаје о позицији балона на захтјев пружаоца услуга у ваздушном саобраћају. Ако пружалац услуга у ваздушном саобраћају не захтијева извјештаје о позицији балона у учесталијим временским размацима, оператор биљежи позицију свака два сата.

6.2. Оператор тешког слободног балона без посаде, који изводи операцију изнад 18000 m (60000 ft) висине по притиску, надзире напредовање лета и просљеђује извјештаје о позицији балона на захтјев пружаоца услуга у ваздушном саобраћају. Ако пружалац услуга у ваздушном саобраћају не захтијева извјештаје о позицији балона у учесталијим временским размацима, оператор биљежи позицију свака 24 сата.

6.3. Ако се позиција не може биљежити у складу са 6.1. и 6.2, оператор одмах обавјештава одговарајућу јединицу за услуге у ваздушном саобраћају. Ово обавјештење укључује последњу забиљежену позицију. Када се праћење балона поново успостави, о томе се одмах обавјештава одговарајућа јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

6.4. Један сат прије почетка планираног спуштања тешког слободног балона без посаде, оператор просљеђује одговарајућој јединици АТS сљедеће информације о балону:

Додатак 3

Табела нивоа крстарења

1.1. Нивои крстарења које треба узети у обзир су сљедећи:

ЛИНИЈА ПУТА (*)											
Од 000 степени до 179 степени						Од 180 степени до 359 степени					
IFR летови			VFR летови			IFR летови			VFR летови		
Ниво			Ниво			Ниво			Ниво		
FL	Стопе ft	Метри	FL	Стопе ft	Стопе ft	FL	Стопе ft	Стопе ft	FL	Стопе ft	Стопе ft
010	1000	300	-	-	-	020	2000	600	-	-	-
030	3000	900	035	3500	1050	040	4000	1200	045	4500	4050
050	5000	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	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4 700	160	16000	4 900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100	205	20500	6250
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	6850
230	23000	7000	235	23500	7150	240	24000	7300	245	24500	7450
250	25000	7600	255	25500	7750	260	26000	7900	265	26500	8100
270	27000	8250	275	27500	8400	280	28000	8550	285	28500	8700
290	29000	8850				300	30000	9150			
310	31000	9450				320	32000	9750			
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			
итд.	итд.	итд.				итд.	итд.	итд.			

(*) Магнетна линија пута или, у поларним подручјима изнад 70 степени географске ширине и унутар проширења тих подручја која могу да пропишу надлежни органи, путање на координатној мрежи одређене мрежом линија паралелних са нултим меридијаном и приказаних на поларној стереографској карти, на којој се правац према Сјеверном полу користи као сјевер координатне мреже.

Додатак 4

АТS класе ваздушног простора - услуге које се пружају и захтјеви за лет (односи се на SERA.6001 и SERA.5025(b))

Класа	Врста лета	Обезбијеђено раздвајање	Услуга која се пружа	Ограничење брзине (*)	Могућност радио-комуникације	Стална двосмјерна говорна комуникација ваздух-земља	Предмет АТC одобрења
A	Само IFR	Свих ваздухоплова	Услуга контроле ваздушног саобраћаја	Непримјењиво	Да	Да	Да
B	IFR	Свих ваздухоплова	Услуга контроле ваздушног саобраћаја	Непримјењиво	Да	Да	Да
	VFR	Свих ваздухоплова	Услуга контроле ваздушног саобраћаја	Непримјењиво	Да	Да	Да
C	IFR	IFR од IFR IFR од VFR	Услуга контроле ваздушног саобраћаја	Непримјењиво	Да	Да	Да
	VFR	VFR од IFR	(1) Услуга контроле ваздушног саобраћаја за раздвајање од IFR; (2) Услуга контроле ваздушног саобраћаја, VFR/VFR информације о саобраћају (и, на захтјев, савјет за избегавање саобраћаја)	250 kts IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	Да	Да	Да
D	VFR	IFR од IFR	Услуга контроле ваздушног саобраћаја, информације о саобраћају о VFR летовима (и, на захтјев,	250 kts IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	Да	Да	Да

			савјет за избегавање саобраћаја				
	VFR	Nil	Услуга контроле ваздушног саобраћаја, IFR/VFR и VFR/VFR информације о саобраћају (и, на захтјев, савјет за избегавање саобраћаја)	250 kts IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	Да	Да	Да
E	IFR	IFR од IFR	Услуга контроле ваздушног саобраћаја и, докле год је могуће, информације о саобраћају о VFR летовима.	250 kts IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	Не (**)	Не (**)	Не
	VFR	Nil	Информације о саобраћају, докле год је могуће.	250 kts IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	Не (**)	Не (**)	Не
F	IFR	IFR од IFR докле год је могуће	Савјетодавна услуга у ваздушном саобраћају; услуга информисања у лету, на захтјев.	250 kts IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	Да (***)	Не (***)	Не
	VFR	Nil	Услуга информисања у лету на захтјев.	250 kts IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	Не (**)	Не (**)	Не
G	IFR	Nil	Услуга информисања у лету, на захтјев.	250 kts IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	Да (**)	Не (**)	Не
	VFR	Nil	Услуга информисања у лету, на захтјев.	250 kts IAS испод 3050 m (10000 ft) AMSL	Не (**)	Не (**)	Не

(*) Ако је прелазна апсолутна висина испод 3050 m (10000 ft) AMSL, треба користити FL 100 уместо 10000 ft. Надлежни орган може, такође, да изузме типове ваздухоплова који из техничких или безбједносних разлога не могу да одржавају ову брзину.
 (**) Пилоти одржавају сталну говорну комуникацију ваздух-земља и према потреби успостављају двосмјерну комуникацију на одговарајућем комуникационом каналу у RMZ.
 (***) Говорна комуникација ваздух-земља обавезна је за летове који су укључени у савјетодавну услугу. Пилоти одржавају сталну говорну комуникацију ваздух-земља и према потреби успостављају двосмјерну комуникацију на одговарајућем комуникационом каналу у RMZ.

Додатак 5

Техничке спецификације за осматрања из ваздухоплова и извјештаје говорном комуникацијом

А. УПУТСТВА ЗА ИЗВЈЕШТАВАЊЕ

МОДЕЛ AIREP SPECIAL

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

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

1. САДРЖАЈ ИЗВЈЕШТАЈА ИЗ ВАЗДУХА

1.1. Извјештаји о позицији и специјални извјештаји из ваздуха

1.1.1. Одјељак 1 модела утврђеног под А обавезан је за извјештаје о позицији и специјалне извјештаје из ваздуха, иако се његове ставке под 5. и 6. могу изоставити. Одјељак 2 се додаје, у потпуности или дјелимично, само ако то захтијева оператор или његов овлашћени представник или ако вођа ваздухоплова сматра да је то потребно. Одјељак 3 је укључен у специјалне извјештаје из ваздуха.

1.1.2. Разлог за издавање специјалног извјештаја из ваздуха одабире се из листе наведене под SERA.12005(a).

1.1.3. У случају специјалног извјештаја из ваздуха који садржи податке о вулканској активности, извјештај након лета се сачињава употребом обрасца извјештаја о вулканској активности (модел VAR) утврђеног под В. Сви опажени елементи се забиљеже и наводе на одговарајућим мјестима на обрасцу модела VAR.

1.1.4. Специјални извјештаји издају се што је прије могуће након опажања појаве која захтијева састављање специјалног извјештаја из ваздуха.

2. ДЕТАЉНА УПУТСТВА ЗА ИЗВЈЕШТАВАЊЕ

2.1. Ставке извјештаја из ваздуха пријављују се редом којим су наведене у моделу обрасца AIREP SPECIAL.

- ОЗНАКА ВРСТЕ ПОРУКЕ. За специјални извјештај из ваздуха навести "SPECIAL".

Одјељак 1

Ставка 1 – ИДЕНТИФИКАЦИЈА ВАЗДУХОПЛОВА. Навести радио-телефонски позивни знак ваздухоплова како је утврђено у SERA.14050.

Ставка 2 – ПОЗИЦИЈА. Навести позицију као географску ширину (степени у облику 2 цифре или степени и минуте у облику 4 цифре, након чега слиједи "North" или "South") и географску дужину (степени у облику 3 цифре или степени и минуте у облику 5 цифара, након чега слиједи "East" или "West") или као значајну тачку идентификовану кодираном ознаком (од 2 до 5 знакова) или као значајну тачку након које слиједи магнетни смјер (3 цифре) и удаљеност у наутичким миљама од те тачке. Ако је примјенљиво, прије значајне тачке навести "ABEAM".

Ставка 3 – ВРИЈЕМЕ. Навести вријеме у сатима и минутима UTC (4 цифре), осим ако је навођење времена у минутима након пуног сата (2 цифре) прописано на основу регионалних споразума о ваздушној пловидби. Вријеме у извјештају треба бити стварно вријеме ваздухоплова на тој позицији, а не вријеме почетка преноса извјештаја. Када се издаје специјални извјештај из ваздуха, вријеме се увијек наводи у сатима и минутима UTC.

Ставка 4 – НИВО ЛЕТА ИЛИ АПСОЛУТНА ВИСИНА. Ако је висиномјер подешен на стандардни притисак, ниво лета у извјештају навести са 3 цифре. Ако је висиномјер подешен на QNH, апсолутну висину у извјештају навести у метрима, након чега се додаје "METRES" или у ft, након чега се додаје "FEET". Навести "CLIMBING" (и затим ниво лета) приликом пењања или "DESCENDING" (и затим ниво лета) приликом спуштања на нови ниво лета након проласка значајне тачке.

Ставка 5 – СЉЕДЕЋА ПОЗИЦИЈА И ПРЕДВИЂЕНО ВРИЈЕМЕ НА ТОЈ ПОЗИЦИЈИ. Навести сљедећу тачку јављања и предвиђено вријеме на тој тачки јављања или навести предвиђену позицију која ће бити достигнута један сат касније, у складу са важећим поступцима извјештавања. Користити конвенције о подацима за позицију наведеним у ставци 2. Навести предвиђено вријеме на тој позицији. Навести вријеме у сатима и минутима.

Ставка 6 – СЉЕДЕЋА ЗНАЧАЈНА ТАЧКА. Послије тачке "сљедећа позиција и предвиђено вријеме на тој позицији" навести сљедећу значајну тачку.

Одјељак 2

Ставка 7 – ПРЕДВИЂЕНО ВРИЈЕМЕ ДОЛАСКА. Навести назив аеродрома првог предвиђеног слијетања, а затим предвиђено вријеме доласка на тај аеродром у сатима и минутима UTC (4 цифре).

Ставка 8 – ТРАЈАЊЕ ЛЕТА. Навести "ENDURANCE" и затим најдуже могуће трајање лета са расположивом количином горива у сатима и минутима (4 цифре).

Одјељак 3

Ставка 9 – ПОЈАВА КОЈА ЗАХТИЈЕВА СПЕЦИЈАЛАН ИЗВЈЕШТАЈ ИЗ ВАЗДУХА.

Навести једну од сљедећих појава на коју се наишло или је осмотрена:

- умјерена турбуленција као "TURBULENCE MODERATE" и

- јаку турбуленцију као "TURBULENCE SEVERE".

Примјењују се сљедеће спецификације:

- Умјерена – услови у којима су могуће умјерене промјене положаја и/или висине ваздухоплова, али ваздухоплов остаје све вријеме под контролом. Уобичајене су мале промјене брзине. Промјене читавања на акцелерометру од 0,5 до 1,0 g у тежишту ваздухоплова. Отежано ходање. Особе које сједе осјећају отпор појасева за везивање. Слободни предмети се крећу.

- Јака – услови у којима се догађају нагле промјене положаја и/или висине ваздухоплова; ваздухоплов може да буде изван контроле у краћим периодима. Уобичајене су велике промјене брзине. Промјене читавања на акцелерометру веће од 1,0 g у тежишту ваздухоплова. Особе које сједе врше велики притисак на појасеве за везивање. Слободни предмети падају и лете околу.

- умјерено залеђивање као "ICING MODERATE", јако залеђивање као "ICING SEVERE";

Примјењују се сљедеће спецификације:

- Умјерено – услови у којима је промјена курса и/или апсолутне висине пожељна.

- Јако – услови у којима је тренутна промјена смјера и/или висине кључна.

- Јаки планински талас као "MOUNTAIN WAVE SEVERE";

Примјењује се сљедећа спецификација:

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

- Грмљавинска олуја без града као "THUNDERSTORM", грмљавинска олуја са градом као "THUNDERSTORM WITH HAIL";

Примјењује се сљедећа спецификација:

Извјештава се само о грмљавинским олујама које:

- су сакривене услед замућености, или
- су замаскиране унутар облачности, или
- су широко распрострањене, или
- формирају линију нестабилности.

- Јаки олујни вјетар са прашином или јаку пјешчану олују као "DUSTSTORM HEAVY", односно "SANDSTORM HEAVY";

- Облак вулканског пепела као "VOLCANIC ASH CLOUD";

- Вулканска активност прије ерупције или вулканска ерупција као "PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY", односно "VOLCANIC ERUPTION";

Примјењује се сљедећа спецификација:

"Вулканска активност прије ерупције" у овом контексту значи неубичајена и/или све јача вулканска активност која може да претходи вулканској ерупцији.

2.2 Информације забиљежене на обрасцу извјештаја о вулканској активности (модел VAR) нису за пренос путем RTF, али их оператор или члан летачке посаде приликом доласка на аеродром, без одгађања, предају аеродромској метеоролошкој служби. Ако таква служба није лако доступна, испуњен образац доставља се у складу са локалним договорима пружаоца MET и ATS и оператора ваздухоплова.

3. ПРОСЉЕЂИВАЊЕ МЕТЕОРОЛОШКИХ ИНФОРМАЦИЈА ПРИМЉЕНИХ ПУТЕМ ГОВОРНИХ КОМУНИКАЦИЈА

Када приме специјалне извјештаје из ваздуха, ATS јединице просљеђују те извјештаје из ваздуха, без одгађања, одговарајућој Служби метеоролошког бдјења БиХ (MWO). Како би се обезбиједило прикупљање специјалних извјештаја из ваздуха у земаљске аутоматизоване системе, елементи таквих извјештаја преносе се коришћењем наведених конвенција о подацима и по прописаном редослиједу.

- ПРИМАЛАЦ. Забиљежити позвану станицу и, по потреби, прослиједити.

- ОЗНАКА ВРСТЕ ПОРУКЕ. За специјалан извјештај из ваздуха забиљежити "ARS".

- ИДЕНТИФИКАЦИЈА ВАЗДУХОПЛОВА. Забиљежити идентификацију ваздухоплова коришћењем конвенције о подацима наведене у ставци 7 плана лета, без размака између ознаке оператора и регистрације ваздухоплова или идентификације лета, ако се наводи.

Одјелак 1

Ставка 0 – ПОЗИЦИЈА. Забиљежити позицију као географску ширину (степени у облику 2 цифре или степени и минуте у облику 4 цифре, након чега слиједи без размака N или S) и географску дужину (степени у облику 3 цифре или степени и минуте у облику 5 цифара, након чега слиједи без размака E или W) или као значајну тачку идентификовану кодираном ознаком (од 2 до 5 знакова) или као значајну тачку након које слиједи магнетни смјер (3 цифре) и удаљеност у наутичким миљама (3 цифре) од те тачке. Ако је примјениво, прије значајне тачке навести "ABEAM".

Ставка 1 – ВРИЈЕМЕ. Забиљежити вријеме у сатима и минутима UTC (4 цифре).

Ставка 2 – НИВО ЛЕТА ИЛИ АПСОЛУТНА ВИСИНА.

Када се извјештава о нивоу лета забиљежити "F" и иза тога 3 цифре (нпр. "F310"). Када се извјештава о висини, забиљежити је у метрима и додати "M", или у ft и додати "FT". Забиљежити "ASC" (ниво) приликом пењања или "DES" (ниво) приликом спуштања.

Одјелак 2

Ставка 9 – ПОЈАВА КОЈА ЗАХТИЈЕВА СПЕЦИЈАЛНИ ИЗВЈЕШТАЈ ИЗ ВАЗДУХА.

Забиљежити пријављену појаву како слиједи:

- умјерену турбуленцију као "TURB MOD";
- јаку турбуленцију као "TURB SEV";
- умјерено залеђивање као "ICE MOD";
- јако залеђивање као "ICE SEV";
- јаки планински талас као "MTW SEV";
- грмљавинску олују без града као "TS";
- грмљавинску олују са градом као "TSGR";
- јаки олујни вјетар са прашином или јаку пјешчану олују као "HVY SS";
- облак вулканског пепела као "VA CLD";
- вулканску активност прије ерупције или вулканску ерупцију као "VA";
- град као "GR";
- облаке кумулонимбуса као "CB".

ВРИЈЕМЕ ПРЕНОСА. Забиљежити само ако се преноси Одјелак 3.

4. ПОСЕБНЕ ОДРЕДБЕ ЗА ИЗВЈЕШТАВАЊЕ О СМИЦАЊУ ВЈЕТРА И ВУЛКАНСКОМ ПЕПЕЛУ

4.1. Извјештавање о смицању вјетра

4.1.1. У извјештају о осматрањима из ваздухоплова о смицању вјетра током фаза пењања и прилаза треба укључити тип ваздухоплова.

4.1.2. Ако су услови смицања вјетра у фазама пењања и прилаза ваздухоплова пријављени или предвиђени, али се нису појавили, вођа ваздухоплова, што је прије могуће, обавјештава о томе одговарајућу ATS јединицу, осим ако зна да је одговарајућу ATS јединицу о томе већ обавијестио претходни ваздухоплов.

4.2. Извјештавање о вулканској активности након лета

4.2.1. По доласку ваздухоплова на аеродром, оператор ваздухоплова или члан летачке посаде одмах предаје попуњен извјештај о вулканској активности аеродромској метеоролошкој служби или, ако таква служба члановима летачке посаде пристиглог ваздухоплова није лако доступна, са попуњеним образцем поступа се у складу са локалним договорима између пружалаца MET и ATS и оператора ваздухоплова.

4.2.2. Попуњени извјештај о вулканској активности, који је примила аеродромска метеоролошка служба, без одгађања се просљеђује Служби метеоролошког бдјења која је одговорна за метеоролошко бдјење за област информисања у лету у којој је вулканска активност опажена.

V. ОБРАЗАЦ ПОСЕБНОГ ИЗВЈЕШТАЈА ИЗ ВАЗДУХА О ВУЛКАНСКОЈ АКТИВНОСТИ (МОДЕЛ VAR)

MODEL VAR: to be used for post-flight reporting

VOLCANIC ACTIVITY REPORT

Air-reports are critically important in assessing the hazards which volcanic ash cloud presents to aircraft operations.

OPERATOR:			A/C IDENTIFICATION: (as indicated on flight plan)		
PILOT-IN-COMMAND:					
DEP FROM:	DATE:	TIME: UTC:	ARR AT:	DATE:	TIME: UTC:
ADDRESSEE			AIREP SPECIAL		
Items 1-8 are to be reported immediately to the ATS unit that you are in contact with.					
1) AIRCRAFT IDENTIFICATION			2) POSITION		
3) TIME			4) FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE		
5) VOLCANIC ACTIVITY OBSERVED AT (position or bearing, estimated level of ash cloud and distance from aircraft)					
6) AIR TEMPERATURE			7) SPOT WIND		
8) SUPPLEMENTARY INFORMATION			Other _____		
SO ₂ DETECTED			yes <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/>		
Ash encountered			yes <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/> (brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud and, where possible, horizontal movement, rate of growth, etc.)		
After landing complete items 9-16 then fax form to: (Fax number to be provided by the meteorological authority based on local arrangements between the meteorological authority and the operator concerned.)					
9) DENSITY OF ASH CLOUD		<input type="checkbox"/> (a) Wispy		<input type="checkbox"/> (b) Moderate dense <input type="checkbox"/> (c) Very dense	
10) COLOUR OF ASH CLOUD		<input type="checkbox"/> (a) White		<input type="checkbox"/> (b) Light grey <input type="checkbox"/> (c) Dark grey	
		<input type="checkbox"/> (d) black		<input type="checkbox"/> (e) other _____	
11) ERUPTION		<input type="checkbox"/> (a) continuous		<input type="checkbox"/> (b) intermittent <input type="checkbox"/> (c) not visible	
12) POSITION OF ACTIVITY		<input type="checkbox"/> (a) Summit		<input type="checkbox"/> (b) side <input type="checkbox"/> (c) Single	
		<input type="checkbox"/> (d) Multiple		<input type="checkbox"/> (e) Not observed	
13) OTHER OBSERVED FEATURES OF ERUPTION		<input type="checkbox"/> (a) Lightning		<input type="checkbox"/> (b) Glow <input type="checkbox"/> (c) Large rocks	
		<input type="checkbox"/> (d) Ash fallout		<input type="checkbox"/> (e) Mushroom cloud <input type="checkbox"/> (f) All	
14) EFFECT ON AIRCRAFT		<input type="checkbox"/> (a) Communication		<input type="checkbox"/> (b) Navigation systems <input type="checkbox"/> (c) Engines	
		<input type="checkbox"/> (d) Pitot static		<input type="checkbox"/> (e) Windscreen <input type="checkbox"/> (f) Windows	
15) OTHER EFFECTS		<input type="checkbox"/> (a) Turbulence		<input type="checkbox"/> (b) St. Elmo's Fire <input type="checkbox"/> (c) Other fumes	
16) OTHER INFORMATION (Any information considered useful.)					