

ANEKS PRAVILA LETENJA

ODJELJAK 1

Letenje iznad otvorenog mora

SERA.1001 Opšte

(a) Za let iznad otvorenog mora, pravila navedena u Aneksu 2 Čikaške konvencije primjenjuju se bez izuzetka. Za potrebe kontinuiranog i nesmetanog pružanja usluga u zračnom prometu, naročito u okviru funkcionalnih blokova zračnog prostora, odredbe Aneksa 11 Čikaške konvencije mogu da se primijene u zračnom prostoru iznad otvorenog mora na način dosljedan tome kako se ove odredbe primjenjuju na teritoriji Bosne i Hercegovine. Ovo ne dovodi u pitanje operacije državnih zrakoplova u skladu sa članom 3. Čikaške konvencije. Ovo takođe ne dovodi u pitanje odgovornost BHDCA da osigura da se operacije zrakoplova, unutar oblasti informiranja u okviru kojeg je odgovorna za pružanje usluga u zračnom prometu u skladu sa ICAO regionalnim sporazumima o zračnoj plovidbi, provode na siguran, brz i efikasan način.

(b) Za one dijelove otvorenog mora gdje je Bosne i Hercegovine prihvatila, u skladu sa ICAO regionalnim sporazumom o zračnoj plovidbi, odgovornost za pružanje usluga u zračnom prometu, Bosna i Hercegovina imenuje ATS pružatelja za pružanje tih usluga.

ODJELJAK 2

Primjenjivost i usklađenost

SERA.2001 Predmet

Ne dovodeći u pitanje navedeno pod SERA.1001, ovaj aneks se odnosi, u skladu sa članom 1. ove naredbe, posebno na korisnike zračnog prostora i zrakoplove koji:

(a) izvode operacije prema Bosni i Hercegovini, unutar Bosne i Hercegovine ili iz Bosne i Hercegovine;

(b) nose oznake državne pripadnosti i države registra, i izvode operacije u bilo kojem zračnom prostoru u mjeri u kojoj to nije u suprotnosti sa pravilima objavljenim u državi koja ima nadležnost nad teritorijom koja se prelijeće.

Ovaj aneks takođe se odnosi i na postupke BHDCA, pružatelja usluga u zračnoj plovidbi Bosne i Hercegovine (ANSP), operatore zrakoplova, operatore aerodroma i odgovarajućeg zemaljskog osoblja uključenog u operacije zrakoplova.

SERA.2005 Usklađenost sa pravilima letenja

Operacije zrakoplova u letu, na operativnoj površini aerodroma ili na operativnom mjestu, u skladu su sa opštim pravilima, primjenjivim lokalnim odredbama i, dodatno u toku leta, sa:

(a) pravilima vizuelnog letenja; ili

(b) pravilima instrumentalnog letenja.

SERA.2010 Odgovornosti

(a) Odgovornost vođe zrakoplova

Voda zrakoplova, bilo da je za komandama ili ne, odgovoran je za izvođenje operacije zrakoplovom u skladu sa ovom naredbom, osim što vođa zrakoplova može odstupiti od tih pravila u okolnostima kojima je to odstupanje apsolutno neophodno u interesu sigurnosti.

(b) Pretpoletne aktivnosti

Prije početka leta, vođa zrakoplova upoznaje se sa svim dostupnim informacijama koje su potrebne za predviđeni let. Pretpoletne aktivnosti za letove koji nisu u blizini aerodroma, kao i za sve IFR letove, uključuju pažljivo proučavanje dostupnih tekućih vremenskih izvještaja i prognoza, uzimajući u obzir potrebe za gorivom i alternativni postupak ako let nije moguće završiti kako je planirano.

SERA.2015 Ovlaštenja vođe zrakoplova

Vođa zrakoplova, dok je na dužnosti, ima ovlaštenje da donese konačnu odluku u pogledu operacije zrakoplovom.

SERA.2020 Problematična upotreba psihoaktivnih supstanci

Nijedno lice čija je dužnost ključna za sigurnost zrakoplovstva (lica koja mogu uticati na sigurnost) ne preuzima tu dužnost dok je pod uticajem bilo koje psihoaktivne supstance zbog koje je smanjena njegova radna sposobnost. Takva lica ne smiju da budu uključena u bilo koju problematičnu upotrebu supstanci.

ODJELJAK 3

Opšta pravila i izbjegavanje sudara

POGLAVLJE 1

Zaštita lica i imovine

SERA.3101 Nesavjesno ili nepažljivo upravljanje zrakoplovom

Zrakoplovom se ne upravlja na nesavjestan i nepažljiv način tako da se ugrožava život ili imovina drugih.

SERA.3105 Minimalne visine

Osim kada je to potrebno za polijetanje ili slijetanje ili osim uz dozvolu BHDCA, zrakoplov ne smije letjeti iznad gusto naseljenih područja gradova i naselja ili iznad skupova lica na otvorenom ako nije na takvoj visini koja će, u slučaju pojave opasnosti, omogućiti slijetanje zrakoplova bez nepotrebne opasnosti po lica ili imovinu na zemlji. Minimalne visine za letove VFR navedene su u SERA.5005(f), a minimalni nivoi za IFR letove navedeni su u SERA.5015(b).

SERA.3110 Nivoi krstarenja

Nivoi krstarenja na kojima se let ili dio leta izvodi, određeni su kao:

(a) nivoi letenja, za letove na ili iznad najnižeg upotrebljivog nivoa leta ili, ako je primjenjivo, iznad prijelazne apsolutne visine;

(b) apsolutne visine, za letove koji se odvijaju ispod najnižeg upotrebljivog nivoa leta ili, ako je primjenjivo, na prijelaznoj apsolutnoj visini ili ispod te visine.

SERA.3115 Izbacivanje ili zaprašivanje

Izbacivanje ili zaprašivanje iz zrakoplova u letu izvodi se samo u skladu sa:

(a) ovom naredbom i drugim važećim propisima kojim se reguliše ova oblast ili, ako je primjenjivo, propisima za operacije zrakoplova koji važe u Bosni i Hercegovini; i

(b) svakom relevantnom informacijom, obavještenjem i/ili odobrenjem odgovarajuće jedinice pružatelja usluga u zračnom prometu.

SERA.3120 Vuča zrakoplova

Zrakoplov ili drugi objekat vuče se zrakoplovom samo u skladu sa:

(a) ovom naredbom i drugim važećim propisima kojim se reguliše ova oblast ili, ako je primjenjivo, propisima za operacije zrakoplova koji važe u Bosni i Hercegovini; i

(b) svakom relevantnom informacijom, obavještenjem i/ili odobrenjem odgovarajuće jedinice pružatelja usluga u zračnom prometu.

SERA.3125 Spuštanje padobranom

Spuštanje padobranom, osim u slučaju opasnosti, vrši se u skladu sa:

(a) ovom naredbom i drugim važećim propisima kojim se reguliše ova oblast ili, ako je primjenjivo, propisima za operacije zrakoplova koji važe u Bosni i Hercegovini; i

(b) svakom relevantnom informacijom, obavještenjem i/ili odobrenjem odgovarajuće jedinice pružatelja usluga u zračnom prometu.

SERA.3130 Akrobatski let

Akrobatski letovi obavljaju se samo u skladu sa:

(a) zakonodavstvom Bosne i Hercegovine ili, ako je primjenjivo, sa propisima koje donosi BHDCA za operacije zrakoplova koji važe u Bosni i Hercegovini; i

(b) svakom relevantnom informacijom, obavještenjem i/ili odobrenjem odgovarajuće jedinice pružatelja usluga u zračnom prometu.

SERA.3135 Formacijski letovi (Letovi u grupi)

Zrakoplovi ne lete u formacijama osim uz prethodni dogovor između vođa zrakoplova koji učestvuju u letenju i, ako se radi o formacijskim letovima u kontroliranom zračnom prostoru, u skladu sa uvjetima koje je propisala BHDCA. Ti uvjeti uključuju sljedeće:

(a) jedan od vođa zrakoplova određen je za vođu leta;

(b) u pogledu zračne plovidbe i javljanja pozicije, formacija izvodi operaciju kao jedan zrakoplov;

(c) za razdvajanje između zrakoplova u letu odgovoran je vođa grupe i vođe drugih zrakoplova u letu/formaciji, a to razdvajanje uključuje prijelazne periode kada zrakoplovi manevrišu da bi postigli sopstveno razdvajanje unutar formacije i tokom pridruživanja i odvajanja; i

(d) za državne zrakoplove maksimalno bočno, uzdužno i vertikalno rastojanje između svakog zrakoplova i vođe leta u skladu sa Čikaškom konvencijom. Izuzev državnog zrakoplova rastojanje od vođe leta, koje održava svaki zrakoplov, ne prelazi 1 km (0,5 nm) bočno i uzdužno, a 30 m (100 ft) vertikalno.

SERA.3140 Slobodni baloni bez posade

Slobodnim balonom bez posade upravlja se tako da se opasnost za lica, imovinu ili druge zrakoplove smanji na najmanju moguću mjeru i u skladu sa uvjetima navedenim u Dodatku 2.

SERA.3145 Zabranjene zone i uvjetno zabranjene zone

Zrakoplovi ne lete u zabranjenoj zoni ili u uvjetno zabranjenoj zoni čiji su podaci propisno objavljeni, osim u skladu sa uvjetima ograničenja ili uz dozvolu nadležnih tijela Bosne i Hercegovine koja su te zone uspostavila.

POGLAVLJE 2

Izbjegavanje sudara

SERA.3201 Opšte

Nijedna odredba iz ove naredbe ne oslobađa vođu zrakoplova odgovornosti za preduzimanje aktivnosti kojima će se najbolje spriječiti sudar, uključujući manevre za izbjegavanje sudara koji se zasnivaju na uputstvima za izbjegavanje sudara u zraku osigurani sa opremom ACAS.

SERA.3205 Blizina

Zrakoplov ne izvodi operacije u takvoj blizini drugog zrakoplova koja može da stvori opasnost od sudara.

SERA.3210 Prednost u letu

(a) Zrakoplov koji ima prednost u letu održava svoj kurs i brzinu.

(b) Zrakoplov, kome je poznato da je manevarska sposobnost drugog zrakoplova smanjena, daje prednost tom zrakoplovu.

(c) Zrakoplov, koji je prema sljedećim pravilima obavezan izbjegavati drugi zrakoplov, izbjegava prolazak iznad, ispod ili ispred tog zrakoplova, osim ako prolazi na sigurnoj udaljenosti i uzme u obzir uticaj turbulencije u tragu zrakoplova.

(1) Letenje u susret. Ako dva zrakoplova lete neposredno ili približno u susret jedan drugom tako da postoji opasnost od sudara, svaki zrakoplov mora da promijeni svoj kurs udesno.

(2) Konvergencija. Ako dva zrakoplova konvergiraju jedan drugom na približno istoj visini, zrakoplov kome drugi zrakoplov prilazi sa desne strane daje prvenstvo u letu tom zrakoplovu, osim u sljedećim slučajevima:

(i) zrakoplov na motorni pogon, teži od zraka, daje prednost zračnim brodovima, jedrilicama;

(ii) zračni brodovi daju prednost jedrilicama i balonima;

(iii) jedrilice daju prednost balonima;

(iv) zrakoplov na motorni pogon daje prednost zrakoplovima za koje uoči da vuku druge zrakoplove ili predmete.

(3) Preticanje. Zrakoplov koji pretiče je zrakoplov koji se približava drugom zrakoplovu sa zadnje strane u liniji koja, sa ravni simetrije zrakoplova koji se nalazi ispred njega, čini ugao manji od 70 stepeni, tj. nalazi se u takvoj poziciji u odnosu na drugi zrakoplov iz koje noću nije vidljivo ni lijevo ni desno navigacijsko svjetlo zrakoplova koji se pretiče. Zrakoplov koji se pretiče ima prednost, a zrakoplov koji pretiče, bilo da se penje, snižava ili leti horizontalno, daje prednost drugom zrakoplovu promjenom svog kursa udesno i nijedna naknadna izmjena u međusobnom položaju dva zrakoplova ne oslobađa zrakoplov koji pretiče od te obaveze sve dok potpuno ne završi preticanje.

(i) Preticanje jedrilica. Jedrilica koja pretiče drugu jedrilicu može da promijeni svoj kurs udesno ili ulijevo.

(4) Zrakoplov u letu, ili koji izvodi operacije na zemlji ili vodi, daje prednost u letu zrakoplovu u slijetanju ili u finalnoj fazi prilaza za slijetanje.

(i) Kada dva ili više zrakoplova teža od zraka prilaze aerodromu ili operativnom mjestu u svrhu slijetanja, zrakoplov na većoj visini daje prednost zrakoplovu na manjoj visini, s tim što ovaj ne smije iskoristiti to pravilo i presijecati letnu putanju drugom zrakoplovu koji je u završnim fazama prilaza za slijetanje, ili preticati taj zrakoplov. Međutim, zrakoplov teži od zraka, na motorni pogon, daje prednost jedrilicama.

(ii) Prinudno slijetanje. Zrakoplov koji uoči da je drugi zrakoplov prinuđen sletjeti daje prednost tom zrakoplovu.

(5) Polijetanje. Zrakoplov tokom vožnje na manevarskoj površini aerodroma daje prednost zrakoplovu koji polijeće ili se priprema za polijetanje.

(d) Kretanje zrakoplova, osoba i vozila po površini.

(1) U slučaju opasnosti od sudara između dva zrakoplova tokom vožnje na manevarskoj površini aerodroma ili odgovarajućem dijelu operativnog mjesta, primjenjuje se sljedeće:

(i) kada dva zrakoplova prilaze u susret ili približno u susret jedan drugom, oba se zaustavljaju ili, ako je moguće, mijenjaju svoj kurs vožnje udesno kako bi održali sigurno rastojanje;

(ii) ako dva zrakoplova konvergiraju jedan drugom, prednost ima zrakoplov sa desne strane;

(iii) zrakoplov koga pretiče drugi zrakoplov ima prvenstvo i zrakoplov koji pretiče održava sigurno rastojanje od njega.

(2) Na kontroliranom aerodromu, zrakoplov u vožnji na manevarskoj površini se zaustavlja i čeka na svim pozicijama za čekanje, osim ako je aerodromski kontrolni toranj izdao izričito odobrenje za ulazak na poletno-sletnu stazu ili prelazak poletno-sletne staze.

(3) Zrakoplov u vožnji na manevarskoj površini se zaustavlja i čeka na svim uključenim svjetlosnim prečkama za zaustavljanje i može nastaviti vožnju u skladu sa navedenim pod (2) kada se svjetla isključe.

(4) Kretanje lica i vozila na aerodromima:

(i) Kretanje lica i vozila, uključujući i vuču zrakoplova, na manevarskoj površini aerodroma prema potrebi kontrolira aerodromski kontrolni toranj da bi se spriječila opasnost za njih i za zrakoplove koji slijeću, voze po zemlji ili polijeću.

(ii) Ako se primjenjuju postupci u uvjetima smanjene vidljivosti:

(A) kretanje lica i vozila na manevarskoj površini aerodroma ograničeno je na osnovni minimum, a posebna pažnja usmjerena je na zahtjeve za zaštitu osjetljivih i kritičnih područja radio-navigacijskih sredstava;

(B) u skladu s odredbama navedenim pod (iii), metodu ili metode za razdvajanje vozila i zrakoplova u vožnji određuje pružatelj usluga u zračnoj plovitbi Bosne i Hercegovine (ANSP), a odobrava ih BHDCA uzimajući u obzir dostupna sredstva;

(C) kada se na istoj poletno-sletnoj stazi stalno izvode kombinirane operacije preciznog instrumentalnog prilaza ILS i MLS kategorije II ili kategorije III, moraju se zaštititi restriktivnije ILS ili MLS kritične i osjetljive zone.

(iii) Vozila za slučaj opasnosti, koja pristizu u pomoć zrakoplovu u nevolji, imaju prednost u odnosu na sav drugi promet na površini.

(iv) U skladu sa odredbama navedenim pod (iii), vozila na manevarskoj površini poštuju sljedeća pravila:

(A) vozila i vozila koja vuku zrakoplov daju prednost zrakoplovima koji slijeću, polijeću ili voze po zemlji;

(B) vozila daju prednost drugim vozilima koja vuku zrakoplov;

(C) vozila daju prednost drugim vozilima u skladu sa uputstvima jedinice za usluge u zračnom prometu;

(D) nezavisno od odredaba navedenih pod (A), (B), i (C), vozila i vozila koja vuku zrakoplov poštuju uputstva koja izdaje aerodromski kontrolni toranj.

SERA.3215 Obavezna svjetla na zrakoplovu

(a) Osim kako je predviđeno navedenim pod (e), noću svi zrakoplovi tokom leta imaju uključeno:

(1) svjetla za izbjegavanje sudara namijenjena za privlačenje pažnje na zrakoplov, i

(2) osim za balone, navigacijska svjetla namijenjena da ukažu posmatraču na relativnu putanju zrakoplova. Ostala svjetla ne smiju biti uključena ako bi se mogla zamijeniti sa ovim svjetlima.

(b) Osim kako je predviđeno navedenim pod (e), noću:

(1) svi zrakoplovi koji se kreću po operativnoj površini aerodroma imaju uključena navigacijska svjetla namijenjena da pokažu posmatraču relativnu putanju zrakoplova, a druga svjetla ne smiju da budu uključena ako bi se mogla zamijeniti sa ovim svjetlima;

(2) ako nisu stacionarno ili na drugi odgovarajući način osvijetljeni, svi zrakoplovi na operativnoj površini na aerodromu imaju, koliko god je to moguće, uključena svjetla namijenjena za označavanje isturenih tačaka njihove strukture;

(3) svi zrakoplovi koji voze ili su vučeni na operativnoj površini aerodroma, imaju uključena svjetla namijenjena da privuku pažnju na zrakoplov; i

(4) svi zrakoplovi na operativnoj površini aerodroma, čiji su motori u radu, imaju uključena svjetla koja ukazuju na tu činjenicu.

(c) Osim kako je predviđeno navedenim pod (e), svi zrakoplovi tokom leta, koji su opremljeni svjetlima za izbjegavanje sudara, u svrhu ispunjenja zahtjeva iz navedenog pod (a)(1), imaju uključena takva svjetla i tokom dana.

(d) Osim kako je predviđeno navedenim pod (e), svi zrakoplovi:

(1) koji voze ili su vučeni na operativnoj površini aerodroma, i koji su opremljeni svjetlima za izbjegavanje sudara, u svrhu ispunjenja zahtjeva iz navedenog pod (b)(3); ili

(2) na operativnoj površini aerodroma i opremljeni su svjetlima u svrhu ispunjenja zahtjeva iz (b)(4);

takođe imaju uključena svjetla tokom dana.

(e) Pilotu je dozvoljeno da isključi ili smanji intenzitet bilo kojeg bljeskajućeg svjetla kojim je zrakoplov opremljen radi ispunjenja zahtjeva iz (a), (b), (c) i (d) ako ta svjetla imaju ili bi mogla imati sljedeću posljedicu:

(1) štetan uticaj na zadovoljavajuće obavljanje dužnosti; ili

(2) izlaganje vanjskog posmatrača štetnom bljesku.

SERA.3220 Simulirani instrumentalni letovi

Zrakoplov neće letjeti u uvjetima simuliranog instrumentalnog letenja osim ako:

(a) su u zrakoplov ugrađene potpuno funkcionalne duple komande; i

(b) se na upravljačkom mjestu nalazi dodatni osposobljeni pilot (u ovom pravilu nazvan sigurnosni pilot) da bi postupao kao sigurnosni pilot za lice koje leti u simuliranim instrumentalnim uvjetima. Sigurnosni pilot ima odgovarajuće vidno polje ispred i sa svake bočne strane zrakoplova, ili da osposobljeni posmatrač koji komunicira sa sigurnosnim pilotom zauzme takvu poziciju u zrakoplovu sa koje njegovo vidno polje na odgovarajući način dopunjava vidno polje sigurnosnog pilota.

SERA.3225 Operacije na aerodromu i u blizini aerodroma

Zrakoplov koji izvodi operacije na aerodromu ili u blizini aerodroma:

(a) osmatra drugi aerodromski promet radi izbjegavanja sudara;

(b) uključuje se ili izdvaja iz prometnog kruga koji oblikuju drugi zrakoplovi koji izvode operacije;

(c) izuzev balona, u prilazu za slijetanje i nakon polijetanja skreće u lijevu stranu, osim ako je drugačije određeno ili je ATC izdala drugačija uputstva;

(d) izuzev balona, polijeće i slijeće uz vjetar, osim ako se zbog sigurnosti, konfiguracije poletno-sletne staze ili uvjeta zračnog prometa ne odredi da je poželjan drugi pravac.

SERA.3230 Operacije na vodi

(a) Kada dva zrakoplova ili zrakoplov i plovilo prilaze jedan drugom i postoji opasnost od sudara, zrakoplov nastavlja put tako da posebno pazi na postojeće okolnosti i uvjete, uključujući ograničenja dotičnog zrakoplova ili plovila.

(1) Konvergencija. Zrakoplov koji ima drugi zrakoplov ili plovilo sa svoje desne strane daje prednost tom drugom zrakoplovu ili plovilu, tako da održava sigurno rastojanje.

(2) Letenje u susret. Zrakoplov koji leti u susret ili približno drugom zrakoplovu ili plovilu, mijenja svoj kurs udesno tako da održava sigurno rastojanje.

(3) Preticanje. Zrakoplov ili plovilo koji se pretiče ima prednost, a zrakoplov koji pretiče mijenja svoj kurs tako da održava sigurno rastojanje.

(4) Slijetanje i polijetanje. Zrakoplov koji slijeće ili polijeće sa vode, koliko god je to moguće, održava sigurno rastojanje od svih plovila i izbjegava ometanje njihove plovidbe.

(b) Obavezna svjetla na zrakoplovu na vodi. Noću ili tokom bilo kojeg drugog perioda koji odredi BHDCA, svi zrakoplovi na vodi imaju uključena svjetla na način koji je propisan Konvencijom o međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru iz 1972. godine, osim ako je to za njih neizvodljivo, u tom slučaju oni imaju uključena svjetla koja su po karakteristikama i položaju što sličnija onim koja se zahtijevaju međunarodnim propisima.

POGLAVLJE 3

Signali

SERA.3301 Opšte

(a) Nakon uočavanja ili primanja bilo kojeg signala iz Dodatka 1, zrakoplov preduzima radnju koja se zahtijeva u skladu sa značenjem signala datog u tom dodatku.

(b) Signali iz Dodatka 1, prilikom upotrebe, imaju značenje navedeno u tom dodatku. Upotrebljavaju se samo za navedenu

svrhu i ne smiju se upotrebljavati nikakvi drugi signali sa kojima bi se oni mogli zamijeniti.

(c) Signalista/parker odgovoran je za davanje signala za parkiranje zrakoplovu na jasan i precizan način upotrebom signala prikazanih u Dodatku 1.

(d) Samo lica obučena, kvalificirana i odobrena u skladu sa relevantnim propisima koje donosi BHDCA obavljaju dužnosti signaliste/parkera.

(e) Signalista/parker nosi prepoznatljivi fluorescentni identifikacijski prsluk, kako bi letačka posada mogla prepoznati da je to lice odgovorno za operacije parkiranja.

(f) Za dnevnu signalizaciju, uključeno zemaljsko osoblje upotrebljava dnevne fluorescentne štapove, palice ili rukavice. Noću i u uvjetima smanjene vidljivosti koriste se palice koje emituju svjetlost.

POGLAVLJE 4

Vrijeme

SERA.3401 Opšte

(a) Upotrebljava se koordinirano univerzalno vrijeme (UTC), koje se izražava u satima i minutama i, po potrebi, sekundama u dvadesetčetvorosatnom obliku, počevši od ponoći.

(b) Provjera vremena se vrši prije izvođenja kontroliranog leta i u bilo koje drugo vrijeme tokom leta, ako je to neophodno.

(c) Kad god se vrijeme koristi u komunikaciji putem veze za prijenos podataka, tačnost mora da bude unutar jedne sekunde UTC.

(d) Vrijeme u uslugama u zračnom prometu

(1) Prije nego što zrakoplov započne vožnju radi polijetanja, aerodromski kontrolni toranj osigurava pilotu tačno vrijeme, osim ako postoji dogovor da pilot dobija obavještenja iz drugih izvora. Jedinice za usluge u zračnom prometu, dodatno, osiguravaju zrakoplovu tačno vrijeme na zahtjev. Provjera tačnog vremena navodi se najmanje na najbližu minutu.

ODJELJAK 4

Planovi leta

SERA.4001 Podnošenje plana leta

(a) Informacije u vezi sa predviđenim letom ili dijelom leta, koje treba osigurati jedinicama za usluge u zračnom prometu, su u formi plana leta. Pojam "plan leta" se koristi u različitom značenju: potpune informacije o svim stavkama sadržanim u opisu plana leta koje obuhvataju cijelu rutu leta, ili ograničene informacije koje se, između ostalog, zahtijevaju radi dobijanja odobrenja za manji dio leta, kao što je presijecanje zračnog puta, polijetanje sa kontroliranog aerodroma ili slijetanje na kontrolirani aerodrom.

(b) Plan leta se podnosi prije početka:

(1) svakog leta ili dijela leta za koji se pruža usluga kontrole letenja;

(2) svakog IFR leta unutar savjetodavnih usluga u zračnom prostoru;

(3) svakog leta unutar područja i u područja ili duž ruta koje određuje BHDCA, kako bi se olakšalo pružanje usluga informiranja u letu, uzbunjivanja i traganja i spašavanja;

(4) svakog leta unutar područja i u područja ili duž ruta koje je odredila BHDCA, kako bi se olakšala koordinacija sa odgovarajućim vojnim jedinicama ili jedinicama za usluge u zračnom prometu u susjednim državama, sa ciljem izbjegavanja potrebe eventualnog presretanja radi identifikacije;

(5) svakog leta preko međunarodnih granica, osim ako predmetne države propisuju drugačije;

(6) svakog leta koji je planiran kao noćni let ako nije u blizini aerodroma.

(c) Plan leta, prije odlaska, podnosi se uredu za izvješćavanje o uslugama u zračnom prometu ili se tokom leta dostavlja odgovarajućoj jedinici za usluge u zračnom prometu ili kontrolnoj

radio-stanici zrak-zemlja, osim ako su uspostavljeni dogovori za podnošenje planova leta koji se ponavljaju.

(d) Osim ako je BHDCA za VFR letove propisala neki kraći rok, plan leta za svaki let koji je planiran preko međunarodnih granica ili za koji se osigurava usluga kontrole zračnog prometa ili savjetodavna usluga u zračnom prometu, podnosi se najmanje 60 minuta prije odlaska, ili ako se podnosi tokom leta, u roku kojim će osigurati da ga odgovarajuća jedinica ATS primi najmanje 10 minuta prije nego što je predviđeno da zrakoplov stigne do:

(1) predviđene tačke ulaska u kontrolirano područje ili savjetodavno područje; ili

(2) tačke presijecanja zračnog puta ili savjetodavne rute.

SERA.4005 Sadržaj plana leta

(a) Plan leta sadrži informacije u vezi sa sljedećim stavkama, koje BHDCA smatra relevantnim:

(1) identifikacija zrakoplova;

(2) pravila letenja i vrsta leta;

(3) broj i tip (tipovi) zrakoplova i kategorija turbulencije u tragu;

(4) oprema;

(5) aerodrom ili operativno mjesto odlaska;

(6) predviđeno vrijeme početka kretanja prije odlaska;

(7) brzina (brzine) krstarenja;

(8) nivo (nivoi) krstarenja;

(9) planirana ruta;

(10) aerodrom ili operativno mjesto odredišta i ukupno predviđeno vrijeme trajanja leta;

(11) alternativni aerodrom (aerodromi) ili operativno mjesto (mjesta);

(12) najduže moguće trajanje leta sa raspoloživom količinom goriva;

(13) ukupan broj lica u zrakoplovu;

(14) oprema za slučaj opasnosti i oprema za preživljavanje;

(15) ostale informacije.

(b) Za planove leta koji se podnose tokom leta, dodatne informacije o letu mogu da se, po potrebi, dobiju na aerodromu ili operativnom mjestu odlaska. Dodatno, umjesto informacije o predviđenom vremenu početka kretanja prije odlaska daje se vrijeme dolaska na prvu tačku na ruti na koju se plan leta odnosi.

SERA.4010 Popunjavanje plana leta

(a) Plan leta sadrži, prema potrebi, informacije o odgovarajućim stavkama zaključno do stavke "Alternativni aerodrom(i) ili operativno mjesto (operativna mjesta)" za cijelu rutu ili dio rute za koji se plan leta podnosi.

(b) Takođe, sadrži informacije, po potrebi, o svim drugim stavkama ako je tako propisala BHDCA ili ako lice koje podnosi plan leta smatra da je to potrebno.

SERA.4015 Promjene plana leta

(a) U skladu sa odredbama SERA.8020 (b), sve promjene plana leta podnesenog za IFR let ili VFR let koji se izvodi kao kontrolirani let, prijavljuju se, čim je to izvodljivo odgovarajućoj jedinici za usluge u zračnom prometu. Za ostale VFR letove, značajne promjene plana leta se prijavljuju, čim je to izvodljivo, odgovarajućoj jedinici za usluge u zračnom prometu.

(b) Ako su informacije o najdužem mogućem trajanju leta sa raspoloživom količinom goriva ili o ukupnom broju lica u zrakoplovu, koje su podnijete prije početka leta, netačne u vrijeme polijetanja, to predstavlja značajnu promjenu plana leta i kao takve se prijavljuju.

SERA.4020 Zatvaranje plana leta

(a) Izvještaj o dolasku se podnosi lično, putem radio-veze, veze za prijenos podataka ili na drugi način koji je odredila BHDCA, prvom prilikom nakon slijetanja, odgovarajućoj jedinici za usluge u zračnom prometu na aerodromu dolaska, za svaki let za koji je podnijet plan leta koji obuhvata cijeli let ili preostali dio leta do odredišnog aerodroma.

(1) Podnošenje izvještaja o dolasku nije potrebno nakon slijetanja na aerodrom na kome se pružaju usluge u zračnom prometu ako je radio-vezom ili vizuelnim signalima potvrđeno da je slijetanje uočeno.

(b) Ako je plan leta podnijet samo za dio leta, koji ne predstavlja preostali dio leta do odredišta, plan leta se, kada je potrebno, zatvara odgovarajućim izvještajem relevantne jedinice za usluge u zračnom prometu.

(c) Kada na aerodromu ili operativnom mjestu dolaska ne postoji jedinica za usluge u zračnom prometu, izvještaj o dolasku podnosi se, na zahtjev, što je prije moguće nakon slijetanja, najbržim raspoloživim sredstvima najbližoj jedinici za usluge u zračnom prometu.

(d) Kada se zna da su na aerodromu ili operativnom mjestu dolaska komunikacioni uređaji neodgovarajući, a ne postoje zamjenski dogovori za postupanje sa izvještajima o dolasku na zemlji, preduzimaju se sljedeće aktivnosti. Neposredno prije slijetanja, zrakoplov, ako je moguće, prenosi odgovarajućoj jedinici za usluge u zračnom prometu poruku sličnu izvještaju o dolasku, ako se takav izvještaj zahtijeva. Obično se ta poruka prenosi zrakoplovnoj stanici jedinice za usluge u zračnom prometu koja je zadužena za oblast informiranja u letu u kojoj zrakoplov izvodi operaciju.

(e) Izvještaji o dolasku koje podnose zrakoplovi sadrže sljedeće podatke:

(1) identifikaciju zrakoplova;

(2) aerodrom ili operativno mjesto odlaska;

(3) odredišni aerodrom ili operativno mjesto (samo u slučaju promijenjenog mjesta slijetanja);

(4) aerodrom ili operativno mjesto dolaska;

(5) vrijeme dolaska.

ODJELJAK 5

Vizuelni meteorološki uvjeti, pravila vizuelnog letenja, poseban VFR let i pravila instrumentalnog letenja

SERA.5001 Vidljivost i minimalna udaljenost od oblaka u VMC

Vidljivost u VMC i najmanja udaljenost od oblaka prikazani su u Tabeli S5-1.

Tabela S5-1 (*)			
Opseg visine	Klasa zračnog prostora	Vidljivost u letu	Udaljenost od oblaka
Na i iznad 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A (**) B C D E F G	8 km	1500 m horizontalno 300 m (1 000 ft) vertikalno
Ispod 3 050 m (10 000 ft) AMSL ili iznad 300 m (1 000 ft) iznad zemlje, u zavisnosti od toga šta je više	A (**) B C D E F G	5 km	1500 m horizontalno 300 m (1.000 ft) vertikalno
Na i ispod 900 m (3 000 ft) ili 300 m (1 000 ft) iznad iznad zemlje, u zavisnosti od toga šta je više	A (**) B C D E	5 km	1500 m horizontalno 300 m (1 000 ft) vertikalno
	F G	5 km (***)	Izvan oblaka uz vizuelni kontakt sa dnom

(*) Kada je prijelazna apsolutna visina manja od 3050 m (10000 ft) AMSL, upotrebljava se FL 100 umjesto 10000 ft.

(**) Minimumi VMC u zračnom prostoru klase A su uključeni u uputstvo za pilote i ne podrazumijevaju prihvatanje VFR letova u zračnom prostoru klase A.

(***) Ako tako propiše nadležni BHDCA:

(a) može se dozvoliti vidljivost u letu smanjena na najmanje 1 500 m za letove koji se izvode:

(1) pri brzinama od najviše 140 kts IAS, pri kojima je moguće blagovremeno uočavanje

drugog prometa ili prepreka radi izbjegavanja sudara; ili

(2) u okolnostima gdje je vjerovatnoća susreta sa drugim prometom veoma mala, npr. u područjima sa niskim intenzitetom prometa i za pružanje usluga iz zraka na malim visinama;

(b) helikopterima može biti dozvoljeno da izvode operacije pri vidljivosti u letu manjoj od 1500 m, ali ne manjoj od 800 m, ako vrše manevre brzinama pri kojima je moguće blagovremeno uočavanje drugog prometa ili prepreka radi izbjegavanja sudara.

SERA.5005 Pravila vizuelnog letenja

(a) Osim ako se izvodi kao poseban VFR let, VFR letovi se izvode tako da zrakoplov leti u uvjetima vidljivosti i udaljenosti od oblaka koji su jednaki ili veći od onih koji su navedeni u Tabeli S5-1.

(b) Osim kada se od jedinice za kontrolu zračnog prometa dobije odobrenje za poseban VFR let, letovi po VFR ne polijeću ni slijeću na aerodrom unutar kontrolirane zone, ili ulaze u aerodromsku prometnu zonu, niti u aerodromski prometni krug, ako su objavljeni meteorološki uvjeti na tom aerodromu ispod sljedećih minimuma:

(1) baza oblaka je niža od 450 m (1500 ft); ili

(2) vidljivost pri zemlji manja od 5 km.

(c) Ako tako propiše BHDCA, mogu se dozvoliti VFR letovi noću pod sljedećim uvjetima:

(1) ako se napušta blizina aerodroma, plan leta se podnosi u skladu sa SERA.4001(b)(6);

(2) letovi uspostavljaju i održavaju dvosmjernu radio-komunikaciju na odgovarajućem ATS komunikacijskom kanalu, ako je na raspolaganju;

(3) primjenjuju se vidljivost i minimalna udaljenost od oblaka u VMC, kako je navedeno u Tabeli S5-1, osim što:

(i) baza oblaka nije niža od 450 m (1500 ft);

(ii) odredbe o smanjenoj vidljivosti u letu iz Tabele S5-1 (a) i (b) se ne primjenjuju;

(iii) u klasama zračnog prostora B, C, D, E, F i G na i ispod 900 m (3000 ft) AMSL ili 300 m (1000 ft) iznad terena, u zavisnosti od toga šta je više, pilot održava stalni vizuelni kontakt sa tlom; i

(iv) brisano;

(v) za planinsko područje, BHDCA može da propiše veću vidljivost i udaljenost od oblaka u VMC;

(4) brisano;

(5) osim ako je to potrebno za polijetanje ili slijetanje ili ako to posebno odobri BHDCA, VFR let noću odvija se na visini koja nije manja od minimalne apsolutne visine leta koju određuje država čija se teritorija preljeće ili, ako takva minimalna apsolutna visina leta nije određena:

(i) iznad visokog terena ili u planinskim područjima, na nivou od najmanje 600 m (2000 ft) iznad najviše prepreke koja se nalazi unutar 8 km od predviđene pozicije zrakoplova;

(ii) u ostalim područjima koja nisu navedena pod (i), na nivou od najmanje 300 m (1000 ft) iznad najviše prepreke smještene unutar 8 km od predviđene pozicije zrakoplova.

(d) VFR letovi se ne izvode:

(1) transoničnim i supersoničnim brzinama, osim ako ih odobri Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine;

(2) iznad FL 195, izuzev ako:

(i) BHDCA, ako je to izvodljivo, rezerviše zračni prostor u kojem se mogu dozvoliti VFR letovi; ili

(ii) zračni prostor do i uključujući nivo leta 285, ako je promet VFR u tom zračnom prostoru odobrila nadležna ATS jedinica, u skladu sa postupcima za odobravanje koje je utvrdila BHDCA i koji su objavljeni u odgovarajućem zborniku zrakoplovnih informacija.

(e) Odobrenje za izvođenje letova VFR iznad FL 285 ne smije se izdati ako se minimalno vertikalno razdvajanje od 300 m (1000 ft) primjenjuje iznad FL 290.

(f) Osim kada je to potrebno za polijetanje ili slijetanje ili ako to odobri BHDCA, letovi VFR se ne izvode:

(1) iznad gusto naseljenih područja gradova i naselja ili iznad skupova lica na otvorenom, na visini manjoj od 300 m (1000 ft) iznad najviše prepreke u poluprečniku od 600 m od zrakoplova;

(2) u drugim područjima koja nisu navedena pod (1), na visini manjoj od 150 m (500 ft) iznad zemlje ili vode, ili 150 m (500 ft) iznad najviše prepreke u poluprečniku od 150 m (500 ft) od zrakoplova.

(g) Osim ako je drugačije navedeno u odobrenjima kontrole zračnog prometa ili je drugačije odredila BHDCA, letovi VFR u krstarenju, kada se izvode iznad 900 m (3000 ft) od zemlje ili vode, ili više ako to odredi BHDCA, izvode se na nivou krstarenja koji odgovara liniji puta, kao što je navedeno u tabeli nivoa krstarenja u Dodatku 3.

(h) Letovi VFR u skladu su sa odredbama iz Odjeljka 8:

(1) kada se izvode u zračnom prostoru klase B, C i D;

(2) kada su dio aerodromskog prometa na kontroliranim aerodromima; ili

(3) kada se izvode kao specijalni letovi VFR.

(i) Zrakoplov koji izvodi let VFR unutar ili kroz područja ili duž ruta koje je odredila BHDCA, u skladu sa SERA.4001(b)(3) ili (4), održava stalnu govornu komunikaciju zrak-zemlja na odgovarajućem komunikacijskom kanalu i, po potrebi, izvještava o svojoj poziciji jedinicu za usluge u zračnom prometu koja pruža usluge informiranja u letu.

(j) Zrakoplov koji izvodi operacije u skladu sa pravilima vizuelnog letenja i želi da promijeni let tako da bude u saglasnosti sa pravilima instrumentalnog letenja:

(1) ako je plan leta podnesen, prijavi neophodne promjene koje treba unijeti u važeći plan leta; ili

(2) u skladu sa zahtjevima iz SERA.4001(b), podnese plan leta odgovarajućoj jedinici za usluge u zračnom prometu što je prije moguće i pribavi odobrenje, prije nastavljanja leta IFR u kontroliranom zračnom prostoru.

SERA.5010 Posebni letovi VFR u kontroliranim zonama

Izvođenje posebnih letova VFR može se odobriti unutar kontrolirane zone na osnovu odobrenja ATC. Osim ako BHDCA izda dozvolu za helikoptere u posebnim slučajevima, kao što su, između ostalog, policijske i medicinske operacije, operacije traganja i spašavanja i letovi radi gašenja požara, primjenjuju se sljedeći dodatni uvjeti:

(a) takvi posebni letovi VFR mogu se izvoditi samo danju, osim ako je BHDCA odobrila drugačije;

(b) za pilota:

(1) izvan oblaka i uz vizuelni kontakt sa tlom;

(2) vidljivost u letu je najmanje 1.500 m ili, za helikoptere, najmanje 800 m;

(3) let pri brzini od 140 kts IAS ili manjoj, pri kojoj je moguće blagovremeno uočavanje drugog prometa ili svih prepreka radi izbjegavanja sudara;

(c) Jedinica za kontrolu zračnog prometa ne izdaje odobrenje za poseban let VFR zrakoplovu za polijetanje sa aerodroma ili slijetanje na aerodrom unutar kontrolirane zone, za ulazak u aerodromsku prometnu zonu ili u aerodromski prometni krug, ako su objavljeni meteorološki uvjeti na tom aerodromu ispod sljedećih minimuma:

(1) vidljivost pri zemlji je manja od 1.500 m ili, za helikoptere, manja od 800 m;

(2) baza oblaka je niža od 180 m (600 ft).

SERA.5015 Pravila instrumentalnog letenja (IFR) - Pravila koja se primjenjuju na sve letove IFR

(a) Oprema zrakoplova

Zrakoplov je opremljen odgovarajućim instrumentima i navigacijskom opremom koja je odgovarajuća za rutu po kojoj treba da leti i u skladu sa odgovarajućim primjenjivim propisima koje donosi BHDCA a koji su u vezi sa letačkim operacijama.

(b) Minimalni nivoi

Osim ako je to potrebno za polijetanje ili slijetanje ili ako to posebno odobri BHDCA, let IFR se izvodi na nivou koji nije ispod minimalne apsolutne visine letenja koju utvrđuje država čija

se teritorija preljeće ili, ako takva minimalna apsolutna visina letenja nije utvrđena:

(1) iznad visokog terena ili u planinskim područjima, na visini koja je najmanje 600 m (2000 ft) iznad najviše prepreke koja se nalazi unutar 8 km od predviđene pozicije zrakoplova;

(2) u ostalim područjima koja nisu navedena pod (1), na visini koja je najmanje 300 m (1000 ft) iznad najviše prepreke koja se nalazi unutar 8 km od predviđene pozicije zrakoplova.

(c) Promjena iz leta IFR u let VFR

(1) Zrakoplov koji se odluču da promijeni izvođenje svog leta iz leta prema pravilima instrumentalnog letenja u let prema pravilima vizuelnog letenja, obavještava odgovarajuću jedinicu za usluge u zračnom prometu o tome da je let IFR prekinut i prijavljuje promjene koje treba unijeti u važeći plan leta.

(2) Ako zrakoplov koji izvodi let prema pravilima instrumentalnog letenja leti u vizuelnim meteorološkim uvjetima ili naide na njih, on ne smije da prekine let IFR, osim ako predviđa i namjerava da u razumnom vremenskom periodu nastavi let u neprekidnim vizuelnim meteorološkim uvjetima.

(3) Promjena iz leta IFR u let VFR za jedinicu ATS je prihvatljiva samo kada poruku, koja sadrži poseban izraz "CANCELLING MY IFR FLIGHT" uputi vođa zrakoplova, zajedno sa promjenama važećeg plana leta, ako postoje. ATS ne smije neposredno niti posredno pozivati na promjenu iz leta IFR u let VFR.

SERA.5020 IFR – Pravila koja se primjenjuju na letove IFR unutar kontroliranog zračnog prostora

(a) Letovi IFR u skladu su sa odredbama Odjeljka 8 kada se izvode u kontroliranom zračnom prostoru.

(b) Let IFR, koji se izvodi u krstarenju u kontroliranom zračnom prostoru, izvodi se na nivou krstarenja ili, ako je jedinica ATS odobrila penjanje u krstarenju, između dva nivoa leta ili iznad nivoa leta odabranog iz tabele nivoa krstarenja u Dodatku 3, osim što se korelacija nivoa leta sa linijom puta koja je tamo propisana ne primjenjuje ako je drugačije naznačeno u odobrenjima kontrole zračnog prometa ili je BHDCA drugačije utvrdila u zborniku zrakoplovnih informacija.

SERA.5025 IFR – Pravila primjenjiva za letove IFR izvan kontroliranog zračnog prostora

(a) Nivoi krstarenja

Let IFR, koji se izvodi kao let u krstarenju izvan kontroliranog zračnog prostora, izvodi se na nivou krstarenja koji odgovara njegovoj liniji puta, kao što je navedeno u tabeli nivoa krstarenja u Dodatku 3, osim ako je BHDCA drugačije odredila za let na ili ispod 900 m (3000 ft) iznad srednjeg nivoa mora.

(b) Komunikacije

Let IFR koji se izvodi izvan kontroliranog zračnog prostora, ali unutar ili kroz područja ili duž ruta koje je odredila BHDCA u skladu sa SERA.4001(b)(3) ili (4), održava stalnu govornu komunikaciju zrak-zemlja na odgovarajućem komunikacijskom kanalu i, po potrebi, uspostavlja dvosmjernu komunikaciju sa jedinicom za usluge u zračnom prometu koja pruža uslugu informiranja u letu.

(c) Izvještaji o poziciji

Let IFR, koji se izvodi izvan kontroliranog zračnog prostora i od kojeg BHDCA zahtijeva da održava stalnu govornu komunikaciju zrak-zemlja na odgovarajućem komunikacijskom kanalu i da uspostavi dvosmjernu komunikaciju, po potrebi, sa jedinicom za usluge u zračnom prometu koja pruža uslugu informiranja u letu, izvještava o poziciji kako je navedeno u SERA.8025 za kontrolirane letove.

ODJELJAK 6

Klasifikacija zračnog prostora

SERA.6001 Klasifikacija zračnog prostora

(a) Zračni prostor Bosne i Hercegovine se utvrđuje u skladu sa sljedećom klasifikacijom zračnog prostora i u skladu sa Dodatkom 4 ovog aneksa:

(1) Klasa A. Dozvoljeni su samo IFR letovi. Za sve letove se pruža usluga kontrole zračnog prometa i vrši se razdvajanje svih letova. Za sve letove se zahtijeva stalna govorna komunikacija zrak-zemlja. Svi letovi su predmet ATC odobrenja.

(2) Klasa B. Dozvoljeni su IFR i VFR letovi. Za sve letove se pruža usluga kontrole zračnog prometa i vrši se razdvajanje svih letova. Za sve letove se zahtijeva stalna govorna komunikacija zrak-zemlja. Svi letovi su predmet ATC odobrenja.

(3) Klasa C. Dozvoljeni su IFR i VFR letovi. Za sve letove se pruža usluga kontrole zračnog prometa i vrši se razdvajanje IFR letova od drugih IFR letova i VFR letova. VFR letovi se razdvajaju od IFR letova i dobijaju informacije o prometu u odnosu na druge VFR letove i, na zahtjev, savjete za izbjegavanje prometa. Za sve letove se zahtijeva stalna govorna komunikacija zrak-zemlja. Za VFR letove ograničenje brzine od 250 kt indicirane brzine (IAS) primjenjuje se ispod 3050 m (10000 ft) AMSL, osim ako je drugačije odobreno od BHDCA za tipove zrakoplova koji iz tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu da održavaju ovu brzinu. Svi letovi su predmet ATC odobrenja.

(4) Klasa D. Dozvoljeni su IFR i VFR letovi. Za sve letove se pruža usluga kontrole zračnog prometa, IFR letovi se razdvajaju od drugih IFR letova i dobijaju informacije o prometu u odnosu na VFR letove. VFR letovi dobijaju informacije o prometu u odnosu na sve druge letove i savjete o izbjegavanju prometa na zahtjev. VFR letovi primaju prometne informacije o svim ostalim letovima i savjete o izbjegavanju prometa na zahtjev. Za sve letove se zahtijeva stalna govorna komunikacija zrak-zemlja, a ograničenje brzine od 250 kt IAS primjenjuje se na sve letove ispod 3050 m (10000 ft) AMSL, osim ako je drugačije odobreno od BHDCA za tipove zrakoplova koji iz tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu da održavaju ovu brzinu. Svi letovi su predmet ATC odobrenja.

(5) Klasa E. Dozvoljeni su IFR i VFR letovi. Za IFR letove osigurana je usluga kontrole zračnog prometa i odvojeni su od ostalih IFR letova. IFR letovima se pruža usluga kontrole zračnog prometa i vrši se razdvajanje od drugih IFR letova. Za IFR letove se zahtijeva stalna govorna komunikacija zrak-zemlja. Ograničenje brzine od 250 kts IAS se primjenjuje na sve letove ispod 3050 m (10000 ft) AMSL, osim ako je drugačije odobreno od BHDCA za tipove zrakoplova koji iz tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu da održavaju ovu brzinu. Za sve IFR letove se mora dobiti ATC odobrenje. Klasa E se ne koristi za kontrolirane zone.

(6) Klasa F. Dozvoljeni su IFR i VFR letovi. Svim IFR letovima se pruža savjetodavna usluga u zračnom prometu i svim letovima se, na zahtjev, pruža usluga informiranja zrakoplova u letu. Za IFR letove koji koriste savjetodavnu uslugu zahtijeva se stalna govorna komunikacija zrak-zemlja i svi IFR letovi su sposobni da uspostave govornu komunikaciju zrak-zemlja. Ograničenje brzine od 250 kts IAS se primjenjuje na sve letove ispod 3050 m (10000 ft) AMSL, osim ako je drugačije odobreno od BHDCA za tipove zrakoplova koji iz tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu da održavaju ovu brzinu. ATC odobrenje nije potrebno.

(7) Klasa G. IFR i VFR letovi su dozvoljeni i pruža im se, na zahtjev, usluga informiranja zrakoplova u letu. Za sve IFR letove se zahtijeva uspostavljanje govorne komunikacije zrak-zemlja. Ograničenje brzine od 250 kts IAS se primjenjuje na sve letove ispod 3050 m (10000 ft) AMSL, osim ako je drugačije odobreno od BHDCA za tipove zrakoplova koji iz tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu da održavaju ovu brzinu. ATC odobrenje nije potrebno.

(8) Implementacija klase F se smatra privremenom mjerom sve do onog trenutka kada može da se zamijeni alternativnom klasifikacijom.

(b) Pružatelj usluga u zračnoj plovitbi Bosne i Hercegovine, uz saglasnost BHDCA, klasifikuje zračni prostor prema svojim potrebama, osim što je sav zračni prostor iznad FL 195 klasifikovan kao kraćni prostor klase C.

SERA.6005 Zahtjevi za komunikacije i SSR transponder

(a) Područje obavezne upotrebe radio-opreme (Radio Mandatory Zone - RMZ)

(1) VFR letovi koji se obavljaju u dijelovima zračnog prostora klase E, F ili G, i IFR letovi koji se obavljaju u dijelovima zračnog prostora klase F ili G, koje je BHDCA odredila kao područje obavezne upotrebe radio-opreme (RMZ), održavaju stalnu govornu komunikaciju zrak-zemlja, te prema potrebi uspostavljaju dvosmjernu komunikaciju na odgovarajućem komunikacijskom kanalu, osim ako se obavljaju u skladu s nekim drugim odredbama koje za taj određeni zračni prostor propisuje pružatelj usluga u zračnoj plovitbi Bosne i Hercegovine (ANSP).

(2) Prije ulaska u područje obavezne upotrebe radio-opreme, piloti na odgovarajućem komunikacijskom kanalu upućuju početni poziv, koji sadrži oznaku stanice koju pozivaju, pozivni znak, vrstu zrakoplova, poziciju, nivo, namjenu leta i ostale podatke koje propisuje BHDCA.

(b) Područje obavezne upotrebe transpondera (Transponder Mandatory Zone - TMZ)

(1) Svi letovi koji se obavljaju u zračnom prostoru koje je BHDCA odredila kao područje obavezne upotrebe transpondera (TMZ), imaju i upotrebljavaju SSR transpondere koji mogu raditi u módu A i C ili u módu S, osim ako se obavljaju u skladu s nekim drugim odredbama koje za taj određeni zračni prostor propisuje pružatelj usluga u zračnoj plovitbi Bosne i Hercegovine.

(c) Zračni prostori, koji su određeni kao područje obavezne upotrebe radio-opreme i/ili područje obavezne upotrebe transpondera, su propisno objavljeni u zborniku zrakoplovnih informacija.

ODJELJAK 7

Usluge u zračnom prometu

SERA.7001 Opšte – Ciljevi pružanja usluga u zračnom prometu

Ciljevi pružanja usluga u zračnom prometu su:

(a) sprečavanje sudara;

(b) sprečavanje sudara zrakoplova s drugim zrakoplovima na manevarskoj površini i sudare zrakoplova s preprekama na toj površini;

(c) ubrzavanje i održavanje redovnog protoka zračnog prometa;

(d) osiguravanje savjeta i informacija korisnih za sigurno i efikasno obavljanje letova;

(e) obavješćavanje odgovarajuće organizacije o zrakoplovima kojima je potrebna pomoć traganja i spašavanja te, prema potrebi, pružanje pomoći tim organizacijama.

SERA.7002 Informacije o opasnosti od sudara kada se pružaju ATS usluge zasnovane na nadzoru (radarska usluga)

(a) Ako je uočeno da se identifikovani kontrolirani let nalazi na konfliktnoj putanji sa nepoznatim zrakoplovom i da postoji opasnost od sudara, pilot kontroliranog leta, kad god je to moguće, je:

(1) informiran o nepoznatom zrakoplovu i, na pilotov zahtjev ili ako to, prema mišljenju kontrolora, nameće situacija, predlaže mu se akcija izbjegavanja, i

(2) informiran o prestanku opasnosti od kolizije.

SERA.7005 Koordinacija između operatora zrakoplova i usluga zračnog prometa

(a) Jedinice za pružanje usluga u zračnom prometu u ostvarivanju svojih ciljeva vode računa o zahtjevima operatora

zrakoplova, koji proizilaze iz njihovih obaveza, kao što je utvrđeno u odgovarajućem propisu o letačkim operacijama, i da na zahtjev operatora zrakoplova, njima ili njihovim ovlaštenim predstavnicima učine dostupnim raspoložive informacije koje će njima ili njihovim ovlaštenim predstavnicima omogućiti obavljanje njihovih dužnosti.

(b) Kada to zahtijeva operator zrakoplova, poruke (uključujući izvještaje o poziciji) koje primaju jedinice za pružanje usluga u zračnom prometu, a koje se odnose na operacije zrakoplova za koji taj operator zrakoplova osigurava uslugu kontrole zračnog prometa, dostavljaju se, kad god je to moguće, odmah na raspolaganje operatoru zrakoplova ili njegovom ovlaštenom predstavniku, u skladu sa lokalno dogovorenim procedurama.

ODJELJAK 8

Usluga kontrole zračnog prometa

SERA.8001 Primjena

Usluga kontrole zračnog prometa pruža se:

(a) za sve IFR letove u zračnom prostoru klase A, B, C, D i E;

(b) za sve VFR letove u zračnom prostoru klase B, C, i D;

(c) za sve specijalne letove VFR;

(d) za sav aerodromski promet na kontroliranim aerodromima.

SERA.8005 Pružanje usluge kontrole zračnog prometa

(a) U cilju pružanja usluge kontrole zračnog prometa, jedinica kontrole zračnog prometa:

(1) raspolaze informacijama o namjeravanom kretanju ili promjenama kretanja svakog zrakoplova, kao i trenutnim informacijama o stvarnom položaju svakog zrakoplova;

(2) utvrđuje iz dobijenih informacija međusobni položaj poznatih zrakoplova;

(3) izdaje odobrenja i informacije u cilju sprečavanja sudara zrakoplova pod njenom nadležnošću i ekspeditivnog i redovnog odvijanja zračnog prometa;

(4) koordinira, po potrebi, odobrenja sa drugim jedinicama;

(i) uvijek kada bi u suprotnom zrakoplov mogao da ugrozi promet koji se odvija pod nadležnošću drugih takvih jedinica;

(ii) prije nego što preda nadležnost nad zrakoplovom drugim takvim jedinicama.

(b) Odobrenja koja izdaju jedinice kontrole zračnog prometa osiguravaju razdvajanje:

(1) između svih letova u zračnom prostoru klase A i B;

(2) između IFR letova u zračnom prostoru klase C, D i E;

(3) između IFR i VFR letova u zračnom prostoru klase C;

(4) između IFR letova i specijalnih VFR letova;

(5) između specijalnih VFR letova, osim ako BHDCA odredi drugačije;

osim što, ako to zahtijeva pilot zrakoplova i s tim se složi pilot drugog zrakoplova i ako tako propiše BHDCA za slućajeve navedene pod (b) u zračnom prostoru klasa D i E, let može da bude odobren pod uvjetom da pilot samostalno vrši razdvajanje za određen dio leta ispod 3050 m (10000 ft) tokom penjanja ili poniranja, danju u vizuelnim meteorološkim uvjetima.

(c) Osim u slućajevima operacija na paralelnim ili skoro paralelnim poletno-sletnim stazama, kao što je navedeno u ATS.TR.255 propisa kojim se utvrđuju opšti i posebni zahtjevi za pružatelj usluga upravljanja zračnim prometom, usluga u zračnoj plovitbi i drugih mrežnih funkcija za upravljanje zračnim prometom, ili slućajevima kada se u blizini aerodroma mogu primijeniti smanjene norme razdvajanja, jedinica kontrole zračnog prometa vrši razdvajanje na jedan od sljedećih načina:

(1) vertikalno razdvajanje, koje se dobija dodjeljivanjem razlićitih nivoa leta odabranih iz tabele nivoa krstarenja u Dodatku 3 ove naredbe, osim što se korelacija nivoa i linije puta, koja je tamo propisana, ne primjenjuje ako je drugaćije navedeno u

odgovarajući zbomcima zrakoplovnih informacija ili u odobrenjima kontrole zračnog prometa. Minimalno vertikalno razdvajanje iznosi 300 m (1000 ft) do i uključujući FL 410 i 600 m (2000 ft) iznad tog nivoa. Informacije o geometrijskoj visini se ne upotrebljavaju za određivanje vertikalnog razdvajanja;

(2) horizontalno razdvajanje, koje se dobija osiguravanjem:

(i) razdvajanja po dužini, održavanjem intervala između zrakoplova koji lete istim, konvergentnim ili suprotnim putanjama, izraženog u vremenu ili razdaljini; ili

(ii) bočnog razdvajanja, održavanjem zrakoplova na različitim rutama ili u različitim geografskim oblastima.

SERA.8010 Minimalna razdvajanja

(a) Minimalna razdvajanja radi primjene unutar određenog dijela zračnog prostora određuje pružatelj usluga u zračnoj plovidbi Bosne i Hercegovine (ANSP) odgovoran za pružanje usluga u zračnom prometu, a odobrava BHDCa.

(b) Za promet koji prelazi iz jednog zračnog prostora u drugi susjedni, kao i za rute koje su bliže zajedničkoj granici susjednih zračnih prostora u odnosu na minimalna razdvajanja koja su primjenjiva u tim okolnostima, izbor minimalnih razdvajanja se vrši na osnovu dogovora pružatelja usluga u zračnoj plovidbi (ANSP) odgovornih za pružanje usluga u zračnom prometu u susjednom zračnom prostoru.

(c) Detaljima izabranih minimalnih razdvajanja i oblastima njihove primjene obavještavaju se:

(1) predmetne jedinice za pružanje usluga u zračnom prometu; i

(2) piloti i operatori zrakoplova putem Zbornika zrakoplovnih informacija Bosne i Hercegovine (AIP BiH) ako se razdvajanje zasniva na određenim navigacijskim sredstvima ili određenim navigacijskim tehnikama koje koriste zrakoplovi.

SERA.8012 Primjena razdvajanja vrtložne turbulencije

(a) Jedinice kontrole zračnog prometa primjenjuju minimume razdvajanja vrtložne turbulencije na zrakoplove u fazama prilaza i odlaska u slučaju da:

(1) zrakoplov leti neposredno iza drugog zrakoplova na istoj visini ili manje od 300 m (1000 ft) ispod te visine; ili

(2) oba zrakoplova koriste istu poletno-sletnu stazu ili paralelne poletno-sletne staze razdvojene manje od 760 m (2500 ft); ili

(3) zrakoplov presijeca zračni put drugog zrakoplova na istoj visini ili manje od 300 m (1000 ft) ispod te visine.

(b) Navedeno pod (a) se ne primjenjuje na VFR letove u dolasku i IFR letove u dolasku koji vrše vizuelni prilaz kad je zrakoplov prijavio da vidi zrakoplov ispred sebe i dobio je uputstvo da prati i sam održava razdvajanje od tog zrakoplova. U takvim slučajevima jedinica kontrole zračnog prometa izdaje upozorenje na vrtložne turbulencije.

SERA.8015 Odobrenja kontrole zračnog prometa

(a) Odobrenja kontrole zračnog prometa se zasnivaju isključivo na sljedećim zahtjevima za pružanje usluge kontrole zračnog prometa:

(1) Odobrenja se izdaju isključivo radi ekspeditivnosti i razdvajanja zračnog prometa i zasnivaju se na poznatim prometnim uvjetima koji utiču na sigurnost operacija zrakoplova. Takvi prometni uvjeti uključuju ne samo zrakoplove u zraku i na manevarskoj površini nad kojom se vrši kontrola, već i sav promet vozilima ili druge prepreke koje nisu trajno ugrađene na manevarskoj površini u upotrebi.

(2) ATC jedinice izdaju takva ATC odobrenja koja su potrebna da bi se spriječili sudari i osiguralo ekspeditivno i redovno odvijanje zračnog prometa.

(3) ATC odobrenja izdaju se blagovremeno kako bi se osiguralo zrakoplovu dovoljno vremena da postupi po njima.

(b) Operacije koje su predmet odobrenja

(1) Odobrenje kontrole zračnog prometa se dobija prije obavljanja kontroliranog leta ili dijela leta koji se obavlja kao kontrolirani let. Takvo odobrenje se zahtijeva podnošenjem plana leta jedinici kontrole zračnog prometa.

(2) Ako odobrenje kontrole zračnog prometa nije prihvatljivo, vođa zrakoplova je dužan da obavijesti ATC. U takvim slučajevima, ako je moguće, ATC izdaje izmijenjeno odobrenje.

(3) Uvijek kada zrakoplov zatraži odobrenje koje uključuje prioritet, vođa zrakoplova podnosi izvještaj sa objašnjenjem potrebe za tim prioritetom, ako to zahtijeva odgovarajuća jedinica kontrole zračnog prometa.

(4) Moguća izmjena odobrenja tokom leta. Ako se prije polijetanja očekuje, u zavisnosti od količine raspoloživog goriva i zbog izmjene odobrenja tokom leta, da će se tokom leta donijeti odluka da se let nastavi do izmijenjenog aerodroma odredišta, o tome se obavještavaju odgovarajuće jedinice kontrole zračnog prometa unošenjem u plan leta informacije o izmijenjenoj ruti (ako je poznata) i izmijenjenom odredištu.

(5) Na kontroliranom aerodromu zrakoplov se ne kreće po manevarskoj površini bez odobrenja aerodromske kontrole zračnog prometa i pridržava se svih uputstava koje daje ta jedinica.

(6) Pri vektorisanju ili dodjeljivanju direktnih ruta koje nisu uključene u plan leta, pri čemu IFR let više ne slijedi objavljenu ATS rutu ili instrumentalnu proceduru, kontrolor zračnog prometa koji pruža ATS uslugu nadzora izdaje odobrenja tako da se propisano nadvisivanje prepreka poštuje sve dok zrakoplov ne dostigne tačku gdje se pilot vraća na rutu iz plana leta ili se vrati na objavljenu ATS rutu ili na instrumentalnu proceduru.

(c) Odobrenja za transonični let

(1) Odobrenje kontrole zračnog prometa za fazu transoničnog ubrzanja supersoničnog leta produžava se najmanje do kraja te faze.

(2) Odobrenje kontrole zračnog prometa koje se odnosi na smanjenje brzine i snižavanje zrakoplova sa supersoničnog krstarenja na subsonični let nastoji da osigura neprekidno snižavanje najmanje tokom transonične faze.

(d) Sadržaj odobrenja

U odobrenju kontrole zračnog prometa se navodi:

(1) identifikacija zrakoplova kako je naznačeno u planu leta;

(2) granica važenja odobrenja;

(3) ruta leta, ...

(i) ruta leta je detaljno opisana u svakom odobrenju ako se to smatra neophodnim; i

(ii) fraza "cleared via flight planned route" se ne koristi ako se daje izmjena odobrenja;

(4) nivo (nivoi) leta za cijelu rutu ili njen dio, kao i promjene nivoa, ako se zahtijevaju;

(5) sva neophodna uputstva ili informacije o drugim pitanjima, kao što su ATFM dolazni slotovi ako je primjenjivo, manevri prilaza ili odlaska, komunikacije i vrijeme važenja odobrenja.

(e) Ponavljanje odobrenja i informacija koje se odnose na sigurnost

(1) Letačka posada ponavlja kontroloru zračnog prometa dijelove ATC odobrenja koji se odnose na sigurnost, kao i uputstva koja su prenesena glasom. Sljedeće tačke se uvijek ponavljaju:

(i) ATC odobrenja za rutu;

(ii) odobrenja i uputstva za ulazak, slijetanje na, polijetanje sa, čekanje ispred, prelazak, voženje i okretanje na bilo kojoj poletno-sletnoj stazi; i

(iii) poletno-sletna staza u upotrebi, podešavanje visinomjera, SSR kodovi, novododijeljeni kanali za komunikaciju, uputstva za nivo, uputstva za kurs i brzinu; i

(iv) prijelazni nivoi, bilo da ih je izdao kontrolor ili se nalaze u ATIS emitovanjima.

(2) Ostala odobrenja ili uputstva, uključujući uvjetna odobrenja i uputstva za voženje, se ponavljaju ili potvrđuju na način koji jasno pokazuje da su shvaćeni i da će po njima postupiti.

(3) Kontrolor sluša ponavljanje da bi se uvjerio da je letačka posada pravilno ponovila odobrenje ili uputstvo i preduzima hitne mjere za ispravljanje svih odstupanja koja je uočio prilikom ponavljanja.

(4) Govorno ponavljanje CPDCL poruka nije obavezno, osim ako je ANSP drugačije odredio.

(ea) Promjene u odobrenju u pogledu rute ili nivoa

(1) Kada se izdaje odobrenje koje obuhvata traženu promjenu rute ili nivoa, odobrenje sadrži tačnu vrstu promjene.

(2) Ako uvjeti u prometu ne dozvoljavaju odobrenje tražene promjene, upotrebljava se riječ "UNABLE" (nije moguće). Ako to okolnosti opravdavaju, ponudi se alternativna ruta ili nivo.

(eb) Odobrenja koja se odnose na visinomjer

(1) Za letove u oblastima u kojima je utvrđena prijelazna apsolutna visina, vertikalna pozicija zrakoplova mora da bude izražena, osim u slučajevima propisanim pod (5), kao apsolutna visina na ili ispod prijelazne apsolutne visine i kao nivo leta na ili iznad prijelaznog nivoa. Prilikom prolaska kroz prijelazni sloj, vertikalna pozicija tokom penjanja se izražava kao nivo leta, a tokom snižavanja kao apsolutna visina.

(2) Letačkoj posadi prijelazni nivo se osigurava blagovremeno, prije nego što se dostigne prilikom snižavanja.

(3) Osim kada je poznato da je zrakoplov već dobio tu informaciju u direktnoj komunikaciji, za podešavanje visinomjera, vrijednost QNH je sastavni dio:

(i) odobrenja za snižavanje kod prvog odobrenja na apsolutnoj visini ispod prijelaznog nivoa;

(ii) odobrenja za prilaz ili odobrenja za ulazak u prometni krug;

(iii) odobrenja za voženje po zemlji za zrakoplove u odlasku.

(4) Za podešavanje visinomjera, vrijednost QFE se osigurava zrakoplovu na zahtjev ili redovnim putem u skladu sa lokalnim postupcima.

(5) Ako je zrakoplovu dato odobrenje za slijetanje ili kada je zrakoplov obaviješten da je poletno-sletna staza na raspolaganju za slijetanje na aerodromima sa AFIS i taj zrakoplov završava prilaz koristeći atmosferski pritisak na nadmorskoj visini aerodroma (QFE), vertikalna pozicija zrakoplova je izražena kao visina iznad nadmorske visine aerodroma tokom dijela leta za koji se QFE može upotrijebiti, osim što se u sljedećim slučajevima izražava kao visina iznad nadmorske visine praga poletno-sletne staze:

(i) za instrumentalne poletno-sletne staze, ako je prag 2 m (7 ft) ili više ispod nadmorske visine aerodroma; i

(ii) za poletno-sletne staze za precizan prilaz.

(ec) Uvjetna odobrenja

Uvjetne fraze, kao što su "behind landing aircraft" ili "after departing aircraft", ne upotrebljavaju se za kretanja koja utiču na aktivnu poletno-sletnu stazu (staze), osim ako pilot i kontrolor vide predmetni zrakoplov ili vozila. Zrakoplov ili vozilo zbog kojeg je izdato uvjetno odobrenje prvo prolazi ispred drugog predmetnog zrakoplova. U svim slučajevima, uvjetno odobrenje se daje sljedećim redom i sastoji se od:

(1) pozivnog znaka;

(2) uvjeta;

(3) odobrenja; i

(4) kratkog ponavljanja uvjeta.

(f) Koordinacija odobrenja

(1) Odobrenje kontrole zračnog prometa se koordinira između jedinica kontrole zračnog prometa tako da obuhvati cijelu

rutu zrakoplova ili određeni dio te rute, kao što je opisano u odredbama od (2) do (6).

(2) Zrakoplov dobija odobrenje za cijelu rutu do aerodroma prvog namjeravanog slijetanja:

(i) ako je, prije polijetanja, bilo moguće koordinirati odobrenja između svih jedinica kontrole zračnog prometa pod čiju kontrolu će zrakoplov doći; ili

(ii) kada postoji razumna uvjerenost da će biti izvršena prethodna koordinacija između onih jedinica pod čiju kontrolu će zrakoplov naknadno doći.

(3) Ako koordinacija navedena pod (2) nije postignuta ili nije predviđena, zrakoplovu se izdaje odobrenje samo do one tačke do koje je koordinacija sa sigurnošću osigurana; prije dolaska do te tačke ili na toj tački, zrakoplov dobija naredno odobrenje i po potrebi, uputstva za čekanje.

(4) Ako tako odredi ATS jedinica, zrakoplov uspostavlja vezu sa narednom jedinicom kontrole zračnog prometa radi dobijanja odobrenja prije dolaska na tačku primopredaje.

(i) Zrakoplov održava neophodnu dvosmjernu komunikaciju sa trenutno nadležnom jedinicom kontrole zračnog prometa tokom približavanja narednog odobrenja.

(ii) Odobrenje izdato kao naredno odobrenje je kao takvo jasno prepoznatljivo pilotu.

(iii) Osim ako su koordinirana, naredna odobrenja ne utiču na prvobitni profil leta zrakoplova u bilo kojem zračnom prostoru, osim u zračnom prostoru jedinice kontrole zračnog prometa koja je odgovorna za izdavanje narednog odobrenja.

(5) Ako zrakoplov namjerava da poleti sa aerodroma unutar jedne kontrolirane oblasti i uđe u drugu kontroliranu oblast u periodu od trideset minuta ili u drugom određenom vremenskom periodu koji je dogovoren između predmetnih centara oblasne kontrole zračnog prometa, koordinacija sa narednim centrom oblasne kontrole zračnog prometa se uspostavlja prije izdavanja odobrenja za polijetanje.

(6) Ako zrakoplov namjerava da napusti kontroliranu oblast radi leta izvan kontroliranog zračnog prostora i nakon toga ponovo uđe u istu ili drugu kontroliranu oblast, može se izdati odobrenje od tačke polijetanja do aerodroma prvog namjeravanog slijetanja. Takvo odobrenje ili njegove izmjene se primjenjuju samo na one dijelove leta koji se odvijaju unutar kontroliranog zračnog prostora.

SERA.8020 Pridržavanje plana leta

(a) Osim kako je predviđeno pod (b) i (d), zrakoplov se pridržava važećeg plana leta ili odgovarajućeg dijela važećeg plana leta koji je podnesen za kontrolirani let, osim ako je podnjet zahtjev za izmjenu i dobijeno odobrenje od odgovarajuće jedinice kontrole zračnog prometa ili ako je nastala vanredna situacija koja zahtijeva hitne postupke zrakoplova, u kojem slučaju se, čim okolnosti to dozvole, nakon preduzimanja postupaka, obavještava odgovarajuća ATS jedinica o preduzetim postupcima i o tome da su oni preduzeti kao hitni postupci.

(1) Osim ako BHDCA drugačije odobri ili ako odgovarajuća jedinica kontrole zračnog prometa drugačije naloži, kontrolirani letovi su, u mjeri u kojoj je to moguće:

(i) ako su na utvrđenoj ATS ruti, odvijaju duž određene centralne linije te rute; ili

(ii) ako su na bilo kojoj drugoj ruti, odvijaju direktno između navigacijskih uređaja i/ili tačaka koje određuju tu rutu.

(2) Osim ako BHDCA drugačije ne odobri ili ako odgovarajuća jedinica kontrole zračnog prometa drugačije naloži, zrakoplov koji leti duž dijela ATS rute koji je određen u odnosu na visokofrekventni svemjerni radio-far, podešava svoju primarnu navigacijsku referencu sa uređaja iza zrakoplova na uređaj koji se nalazi ispred njega ili što bliže, koliko god je to operativno izvodljivo, tački prelaska na sljedeće navigacijsko sredstvo, ako je određena.

(3) Odstupanje od zahtjeva iz tačke (1) se prijavljuje odgovarajućoj ATS jedinici.

(b) Nenamjerne promjene. U slučaju da zrakoplov tokom kontroliranog leta nenamjerno odstupa od važećeg plana leta, preduzimaju se sljedeće mjere:

(1) Odstupanje od linije puta: ako je zrakoplov izvan linije puta, odmah se preduzimaju mjere za prilagođavanje kursa zrakoplova, tako da se, što je prije moguće, vrati na liniju puta.

(2) Promjena stvarne brzine: ako se prosječna stvarna brzina na nivou krstarenja između tačaka javljanja promijeni ili se očekuje da će se promijeniti za ± 5 procenata od stvarne brzine navedene u planu leta, o tome se obavještava odgovarajuća ATS jedinica.

(3) Promjena predviđenog vremena: ako se utvrdi da predviđeno vrijeme za sljedeću primjenjivu tačku javljanja, granicu oblasti informiranja u letu ili aerodrom odredišta, u zavisnosti šta je najbliže, odstupa za više od dvije minute u odnosu na vrijeme koje je prijavljeno ATS jedinici ili za neko drugo vrijeme koje je propisala BHDCA, promijenjeno predviđeno vrijeme se, što je prije moguće, prijavljuje odgovarajućoj ATS jedinici.

(4) Dodatno, ako se primjenjuje ADS-C ugovor, ATS jedinica se automatski obavještava putem prijenosa podataka (data link) uvijek kad se dešavaju promjene izvan graničnih vrijednosti utvrđenih ADS-C ugovorom.

(c) Namjerne promjene. Zahtjevi za izmjene plana leta sadrže sljedeće informacije:

(1) Promjena nivoa krstarenja: identifikacija zrakoplova; traženi novi nivo krstarenja i brzina krstarenja na tom nivou; promijenjena (po potrebi) predviđena vremena dolaska na granice narednih oblasti informiranja zrakoplova u letu.

(2) Promjena rute:

(i) Nepromijenjeno odredište: identifikacija zrakoplova; pravila letenja; opis nove rute leta, uključujući odgovarajuće podatke iz plana leta, počevši od pozicije od koje treba da započne zahtijevana promjena rute; promijenjena predviđena vremena; sve druge značajne informacije.

(ii) Promijenjeno odredište: identifikacija zrakoplova; pravila letenja; opis promijenjene rute leta do promijenjenog aerodroma odredišta, uključujući odgovarajuće podatke iz plana leta, počevši od pozicije od koje treba da započne zahtijevana promjena rute; promijenjena predviđena vremena; alternativni aerodrom (aerodromi); sve druge značajne informacije.

(d) Pogoršanje vremena ispod VMC. Ako je očigledno da let u VMC uvjetima nije moguće obaviti u skladu sa važećim planom leta, zrakoplov na VFR letu koji se odvija kao kontrolirani let:

(1) zahtijeva izmjenu odobrenja kako bi mu se omogućilo da nastavi let u VMC uvjetima do odredišta ili do alternativnog aerodroma ili da napusti zračni prostor u kome se zahtijeva ATC odobrenje; ili

(2) ako se ne može dobiti odobrenje u skladu sa navedenim pod (a), nastavi let u VMC uvjetima i obavijesti odgovarajuću ATC jedinicu o mjerama preduzetim kako bi napustio predmetni zračni prostor ili sletio na najbliži pogodan aerodrom; ili

(3) ako leti unutar kontrolirane zone, zahtijeva odobrenje za obavljanje specijalnog VFR leta; ili

(4) zahtijeva odobrenje za obavljanje leta u skladu sa pravilima instrumentalnog letenja.

SERA.8025 Izvještaji o poziciji

(a) Zrakoplov koji obavlja kontrolirani let izvještava odgovarajuću ATS jedinicu, što je prije moguće, o vremenu i nivou prolaska svake određene obavezne tačke javljanja, zajedno sa drugim zahtijevanim informacijama, osim ako ga toga oslobodi BHDCA ili odgovarajuća ATS jedinica, pod uvjetima koje je odredila BHDCA. Izvještaji o poziciji se na sličan način dostavljaju za dodatne tačke na zahtjev odgovarajuće ATS

jedinice. Ako ne postoje određene tačke javljanja, izvještaji o poziciji se dostavljaju u intervalima koje je propisala BHDCA ili odredila odgovarajuća ATS jedinica.

(1) U slučaju kontroliranih letova u kojima se informacije o poziciji dostavljaju odgovarajućoj ATS jedinici komunikacijom putem veze za prijenos podataka, govorni izvještaji o poziciji se dostavljaju samo na zahtjev.

(2) Ako je kontrolirani let izuzet od zahtjeva za javljanje na obaveznim tačkama javljanja, piloti, osim ako je na snazi automatsko javljanje pozicije, nastavljaju da javljaju poziciju govornom ili CPDLC porukom:

(i) ako je tako naloženo;

(ii) ako su obaviješteni da je usluga ATS nadzora završena; ili

(iii) ako su obaviješteni da je identifikacija putem ATS nadzora izgubljena.

(3) Format izvještaja o poziciji u skladu je sa Dodatkom 5, tačka A.

SERA.8030 Prestanak kontrole

Osim pri slijetanju na kontrolirani aerodrom, kontrolirani let obavještava odgovarajuću ATC jedinicu čim prestane potreba za pružanjem usluga kontrole zračnog prometa.

SERA.8035 Komunikacije

(a) Zrakoplov koji obavlja kontrolirani let održava stalnu govornu komunikaciju zrak-zemlja na odgovarajućem komunikacijskom kanalu i uspostavlja, po potrebi, dvosmjernu komunikaciju sa odgovarajućom jedinicom kontrole zračnog prometa, osim ako je drugačije odredio odgovarajući pružatelj usluga u zračnoj plovidbi Bosne i Hercegovine za zrakoplov koji je dio aerodromskog prometa na kontroliranom aerodromu.

(1) Zahtjev da zrakoplov održava govornu komunikaciju zrak-zemlja ostaje na snazi i ako je uspostavljen CPDLC.

(b) Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi Bosne i Hercegovine usklađuje se sa odgovarajućim odredbama o prekidima komunikacije koje su utvrđene propisima koji su usklađeni sa Čikaškom konvencijom.

ODJELJAK 9

Usluga informiranja u letu

SERA.9001 Primjena

(a) Uslugu informiranja u letu pružaju odgovarajuće jedinice pružatelja usluga u zračnom prometu svim zrakoplovima na koje bi te informacije mogle da utiču, a to su informacije:

(1) koje se osiguravaju prilikom pružanja usluge kontrole zračnog prometa; ili

(2) koje su na neki drugi način poznate odgovarajućim ATS jedinicama.

(b) Primanje usluge informiranja zrakoplova u letu ne oslobađa vođu zrakoplova bilo kakve odgovornosti i vođa zrakoplova donosi konačnu odluku u vezi sa svim predloženim promjenama plana leta.

(c) Ako jedinice ATS pružaju i uslugu informiranja u letu i uslugu kontrole zračnog prometa, pružanje usluga kontrole zračnog prometa ima prednost u odnosu na pružanje usluge informiranja u letu uvijek kada pružanje usluge kontrole zračnog prometa to zahtijeva.

SERA.9005 Obim pružanja usluge informiranja u letu

(a) Usluga informiranja u letu uključuje pružanje relevantnih:

(1) informacija SIGMET i AIRMET;

(2) informacija koje se tiču preeruptivnih vulkanskih aktivnosti, vulkanskih erupcija i oblaka vulkanskog pepela;

(3) informacija koje se tiču ispuštanja radioaktivnih materijala i toksičnih hemikalija u atmosferu;

(4) informacija o promjenama u dostupnosti radio-navigacijskih sredstava;

(5) informacija o promjenama u uvjetima na aerodromu i povezanim objektima, uključujući informacije o stanju aerodromskih manevarskih površina kada su pod snijegom, ledom ili značajnom količinom vode ili je voda značajne dubine;

(6) informacija o slobodnim balonima bez posade;

(7) informacija o neuobičajenoj konfiguraciji i stanju zrakoplova;

(8) kao i sve druge informacije koje vjerovatno mogu uticati na sigurnost.

(b) Usluge informiranja u letu uključuju dodatno na navedeno pod (a) i pružanje informacija koje se tiču:

(1) meteoroloških prilika, objavljenih ili prognoziranih na polaznom, dolaznom i alternativnom aerodromu;

(2) opasnosti od sudara, zrakoplovima koji lete u zračnom prostoru klase C, D, E, F i G;

(3) za letove iznad vodenih površina, kada je to izvodljivo i kada to pilot zahtijeva, bilo koju dostupnu informaciju kao što je radio pozivni znak, pozicija, stvama putanja, brzina itd. vodenih plovila u toj oblasti;

(4) poruke, uključujući odobrenja, dobijene od ostalih jedinica koje pružaju usluge u zračnom prometu, koje treba proslijediti tom zrakoplovu.

(c) Usluga informiranja u letu koja se pruža VFR letovima, pored informacija koje su navedene pod (a), uključuje i pružanje raspoloživih informacija o prometnim i vremenskim uvjetima duž rute leta koji bi mogli da učine letenje po pravilima vizuelnog letenja nepraktičnim.

(d) AFIS poruke koje se šalju zrakoplovima uključuju, osim relevantnih informacija iz navedenog pod (a) i (b), pružanje informacija o:

(1) opasnostima od sudara sa zrakoplovima, vozilima i licima koji su prisutni na manevarskoj površini;

(2) poletno-sletnoj stazi u upotrebi.

SERA.9010 Usluga automatskog informiranja u završnoj kontroliranoj oblasti (ATIS)

(a) Upotreba ATIS poruka u direktnoj komunikaciji

(1) Na zahtjev pilota odgovarajuća ATS jedinica prenosi primjenljivu ATIS poruku (poruke).

(2) Uvijek kada je usluga Voisce-ATIS i/ili D-ATIS osigurana:

(i) zrakoplov potvrđuje prijem informacije nakon uspostavljanja komunikacije sa ATS jedinicom koja pruža uslugu prilazne kontrole, aerodromskom kontrolom letenja ili službom aerodromskog informiranja u letu (AFIS), u zavisnosti od slučaja; i

(ii) odgovarajuća ATS jedinica, prilikom odgovora zrakoplovu koji je potvrdio prijem ATIS poruke ili u slučaju zrakoplova u dolasku u nekom drugom trenutku koji može propisati BHDCA, dostavlja zrakoplovu podatke o trenutnom podešavanju visinomjera.

(3) Informacije sadržane u važećoj ATIS poruci, čiji je prijem potvrdio predmetni zrakoplov, nisu uključene u direktnu komunikaciju sa zrakoplovom, osim podataka o podešavanju visinomjera, koji se osiguravaju u skladu sa navedenim pod (2).

(4) Ako zrakoplov potvrdi prijem ATIS poruke koja više nije važeća, ATS jedinica bez odlaganja preduzima jedno od sljedećeg:

(i) prenosi zrakoplovu svaki dio informacije koji zahtijeva ažuriranje;

(ii) daje uputstvo zrakoplovu da dobije aktuelnu ATIS informaciju;

(b) ATIS za zrakoplove u dolasku i odlasku

ATIS poruke koje sadrže informacije za dolaske i odlaske uključuju sljedeće elemente informacije po navedenom redoslijedu:

(1) naziv aerodroma;

(2) indikator dolaska i/ili odlaska;

(3) tip ugovora, ako je komunikacija putem D-ATIS;

(4) oznaku;

(5) vrijeme osmatranja, ako je primjereno;

(6) vrstu prilaza koji se očekuje (očekuju);

(7) poletno-sletnu stazu (staze) u upotrebi; stanje sistema za zaustavljanje, ako postoji, koje predstavlja potencijalnu opasnost;

(8) značajne uvjete na površini poletno-sletne staze i, po potrebi, uvjete kočenja;

(9) kašnjenje zbog čekanja, ako je primjereno;

(10) prijelazni nivo, ako je primjenjivo;

(11) druge neophodne operativne informacije;

(12) pravac (u magnetnim stepenima) i brzinu vjetra pri zemlji, uključujući značajne varijacije i, ako su na raspolaganju senzori za vjetar pri zemlji za određene dijelove poletno-sletne staze u upotrebi i ako te informacije zahtijevaju operatori zrakoplova, oznaku poletno-sletne staze i dijela poletno-sletne staze na koji se informacije odnose;

(13) vidljivost i, ako je primjenjivo, RVR i, ako su na raspolaganju senzori za vidljivost/RVR za određene dijelove poletno-sletne staze (staza) u upotrebi i ako te informacije zahtijevaju operatori, oznaku poletno-sletne staze i dijela poletno-sletne staze na koje se informacije odnose;

(14) trenutni meteorološki uvjeti;

(15) oblake ispod 1500 m (5000 ft) ili ispod najviše minimalne sektorske visine, u zavisnosti od toga koja je vrijednost veća; kumulonimbus; ako je nebo nevidljivo, vertikalna vidljivost kada je dostupna;

(16) temperaturu zraka;

(17) temperaturu tačke rose;

(18) podešavanje visinomjera;

(19) sve raspoložive informacije o značajnim meteorološkim pojavama u oblastima prilaza i penjanja uključujući smicanje vjetra i informacije o prethodnim meteorološkim uvjetima od operativnog značaja;

(20) trend prognoze, ako su dostupne; i

(21) posebna ATIS uputstva.

(c) ATIS za zrakoplove u dolasku

ATIS poruke koje sadrže samo informacije za dolaske uključuju sljedeće elemente informacija po navedenom redoslijedu:

(1) naziv aerodroma;

(2) indikator dolaska;

(3) tip sporazuma, ako je komunikacija putem D-ATIS;

(4) oznaku;

(5) vrijeme osmatranja, ako je primjereno;

(6) vrstu prilaza koji se očekuje (očekuju);

(7) glavnu poletno-sletnu stazu (staze) namijenjenu za sljetanje; stanje sistema za zaustavljanje, ako postoji, koje predstavlja potencijalnu opasnost;

(8) značajne uvjete na površini poletno-sletne staze i, po potrebi, uvjete kočenja;

(9) kašnjenje zbog čekanja, ako je primjereno;

(10) prijelazni nivo, ako je primjenjivo;

(11) druge neophodne operativne informacije;

(12) pravac (u magnetnim stepenima) i brzinu vjetra pri zemlji, uključujući značajne varijacije i, ako su na raspolaganju senzori za vjetar pri zemlji za određene dijelove poletno-sletne staze u upotrebi i ako te informacije zahtijevaju operatori zrakoplova, oznaku poletno-sletne staze i dijela poletno-sletne staze na koji se informacije odnose;

(13) vidljivost i, ako je primjenljivo, RVR⁽¹⁾ i, ako su na raspolaganju senzori za vidljivost/RVR za određene dijelove poletno-sletne staze (staza) u upotrebi i ako te informacije zahtijevaju operatori, oznaku poletno-sletne staze i dijela poletno-sletne staze na koje se informacije odnose;

(14) trenutni meteorološki uvjeti⁽¹⁾;
(15) oblake ispod 1500 m (5000 ft) ili ispod najviše minimalne sektorske visine, u zavisnosti od toga koja je vrijednost veća; kumulonimbus; ako je nebo nevidljivo, vertikalna vidljivost kada je dostupna⁽¹⁾;

(16) temperaturu zraka;

(17) temperaturu tačke rose;

(18) podešavanje visinomjera;

(19) sve raspoložive informacije o značajnim meteorološkim pojavama u oblasti prilaza, uključujući smicanje vjetrova i informacije o prethodnim meteorološkim uvjetima od operativnog značaja;

(20) trend prognoze, ako su dostupne; i

(21) posebna ATIS uputstva.

(d) ATIS za zrakoplove u odlasku

ATIS poruke koje sadrže samo informacije za odlaske uključuju sljedeće elemente informacija po navedenom redoslijedu:

(1) naziv aerodroma;

(2) indikator odlaska;

(3) tip sporazuma, ako je komunikacija putem D-ATIS;

(4) oznaku;

(5) vrijeme osmatranja, ako je primjereno;

(6) poletno-sletnu stazu (staze) koja se upotrebljava za polijetanje; stanje sistema za zaustavljanje, ako postoji, koje predstavlja potencijalnu opasnost;

(7) značajne uvjete na površini poletno-sletne staze (stazama) koja se upotrebljava za polijetanje i, po potrebi, uvjete kočenja;

(8) kašnjenje zbog čekanja, ako je primjereno;

(9) prijelazni nivo, ako je primjenjivo;

(10) druge neophodne operativne informacije;

(11) pravac (u magnetnim stepenima) i brzinu vjetrova pri zemlji, uključujući značajne varijacije i, ako su na raspolaganju, senzori za vjetar pri zemlji za određene dijelove poletno-sletne staze u upotrebi i, ako te informacije zahtijevaju operatori zrakoplova, oznaku poletno-sletne staze i dijela poletno-sletne staze na koji se informacije odnose;

(12) vidljivost i, ako je primjenljivo, RVR ⁽¹⁾ i, ako su na raspolaganju, senzori za vidljivost/RVR za određene dijelove poletno-sletne staze (staza) u upotrebi i ako te informacije zahtijevaju operatori, oznaku poletno-sletne staze i dijela poletno-sletne staze na koje se informacije odnose;

(13) trenutni meteorološki uvjeti⁽¹⁾;

(14) oblake ispod 1500 m (5000 ft) ili ispod najviše minimalne sektorske visine, u zavisnosti od toga koja je vrijednost veća; kumulonimbus; ako je nebo nevidljivo, vertikalna vidljivost kada je dostupna⁽¹⁾;

(15) temperaturu zraka;

(16) temperaturu tačke rose;

(17) podešavanje visinomjera;

(18) sve raspoložive informacije o značajnim meteorološkim pojavama u oblasti penjanja, uključujući smicanje vjetrova;

(19) trend prognoze, ako su dostupne; i

(20) posebna ATIS uputstva.

⁽¹⁾ Ovi elementi se zamjenjuju pojmom "CAVOK" ako u trenutku osmatranja istovremeno postoje sljedeći uvjeti: (a) vidljivost: 10 km ili više, a najniža vidljivost nije prijavljena; (b) nema oblaka od operativnog značaja; i (c) nema meteoroloških pojava značajnih za zračni promet.

ODJELJAK 10

Usluga uzbunjivanja

SERA.10001 Primjena

(a) Uslugu uzbunjivanja pružaju ATS jedinice:

(1) svim zrakoplovima kojima se pružaju usluge kontrole zračnog prometa;

(2) u mjeri u kojoj je to izvodljivo, svim drugim zrakoplovima koji su podnijeli plan leta ili su na neki drugi način poznati pružatelju usluga u zračnom prometu; i

(3) svakom zrakoplovu za koji se zna ili se veruje da je predmet nezakonitog ometanja.

(b) Ako BHDCA nije drugačije propisala, zrakoplov opremljen odgovarajućom dvosmjernom radio-vezom izvještava tokom perioda od 20 do 40 minuta nakon vremena posljednjeg kontakta, bez obzira na to koja je svrha tog kontakta, samo da bi ukazao da se let provodi po planu, pri čemu takav izvještaj sadrži identifikaciju zrakoplova i riječi "Operations normal".

(c) Poruka "Operations normal" prenosi se vezom zrakozemlja odgovarajućoj ATS jedinici.

SERA.10005 Informacije za zrakoplove koji su u blizini zrakoplova u stanju opasnosti

(a) Ako ATS jedinica utvrdi da je zrakoplov u stanju opasnosti, drugi zrakoplovi za koje se zna da su u blizini predmetnog zrakoplova su, osim kako je predviđeno pod (b), obaviješteni što je prije moguće o prirodnoj opasnosti.

(b) Ako ATS jedinica zna ili veruje da je zrakoplov predmet nezakonitog ometanja, u ATS komunikacijama zrak-zemlja se ne navodi priroda opasnosti, osim ako je to prvobitno bilo navedeno u porukama iz predmetnog zrakoplova i ako je sigurno da takvo navođenje neće pogoršati situaciju.

ODJELJAK 11

Ometanje, vanredne situacije u slučaju opasnosti i presretanje

SERA.11001 Opšte

brisano.

(c) U slučaju da se zna ili vjeruje da je zrakoplov u stanju opasnosti, uključujući nezakonito ometanje, ATS jedinice tom zrakoplovu posvećuju najveću pažnju, pružaju pomoć i daju prioritet nad drugim zrakoplovima ako okolnosti to budu zahtijevale.

(d) Naredne ATC mjere zasnivaju se na namjerama pilota, cjelokupnoj situaciji u zračnom prometu i dinamici razvoja stanja opasnosti u realnom vremenu.

SERA.11005 Nezakonito ometanje

brisano.

(aa) Zrakoplov koji je predmet nezakonitog ometanja nastoji da podesi transponder na kôd 7500 i obavijesti odgovarajuću ATS jedinicu o svim značajnim okolnostima u vezi sa tim i o svakom odstupanju od važećeg plana leta koje je prouzrokovano tim okolnostima, da bi se omogućilo ATS jedinici da pruži prioritet zrakoplovu i da bi se smanjila mogućnost konflikta sa drugim zrakoplovima.

(ab) Ako je zrakoplov predmet nezakonitog ometanja, vođa zrakoplova mora da pokuša da sleti, čim to bude izvodljivo, na najbliži pogodan aerodrom ili na namjenski aerodrom koji je odredila BHDCA, osim ako okolnosti u zrakoplovu nalažu drugačije.

(b) Ako dođe do nezakonitog ometanja zrakoplova ili se na to posumnja, ATS jedinice se odmah odazivaju na zahtjeve zrakoplova. Informacije koje se odnose na sigurno izvođenje leta nastavljaju da se prenose i preduzimaju se neophodne mjere da bi se ubrzalo izvođenje svih faza leta, naročito faza sigurnog slijetanja zrakoplova.

(c) Ako dođe do nezakonitog ometanja zrakoplova ili se na to posumnja, ATS jedinice, u skladu sa lokalno dogovorenim procedurama, odmah obavještavaju odgovarajuće nadležno policijsko tijelo i aerodromskog operatora i da razmijene neophodne informacije sa operatorom zrakoplova ili njegovim ovlaštenim predstavnikom.

SERA.11010 Zalutali ili neidentifikovani zrakoplov

Zalutali ili neidentifikovani zrakoplov

(a) Odmah po saznanju da je zrakoplov zalutao, ATS jedinica preduzima sve neophodne mjere navedene pod (1) i (3) kako bi pomogla sigurnom letu zrakoplova.

(1) Ako je pozicija zrakoplova nepoznata, ATS jedinica:

(i) pokušava da uspostavi dvosmjernu komunikaciju sa zrakoplovom, ako takva komunikacija već ne postoji;

(ii) koristi sva raspoloživa sredstva da utvrdi njegovu poziciju;

(iii) obavještava druge ATS jedinice u čiji prostor nadležnosti je zrakoplov možda zalutao ili može zalutati, uzimajući u obzir sve faktore koji su mogli da utiču na navigaciju zrakoplova u datim okolnostima;

(iv) obavještava, u skladu sa lokalno dogovorenim procedurama, odgovarajuće vojne jedinice i dostavi im predmetni plan leta i ostale podatke o zalutalom zrakoplovu;

(v) zahtijeva od jedinica navedenih pod (iii) i (iv) i od drugih zrakoplova u letu svu pomoć u uspostavljanju komunikacije sa zrakoplovom i utvrđivanju njegove pozicije.

(2) Zahtjevi iz (1)(iv) i (1)(v) se, takođe, primjenjuju na ATS jedinice koje su obaviještene u skladu sa (1)(iii).

(3) Kada se utvrdi pozicija zrakoplova, ATS jedinica:

(i) obavještava zrakoplov o njegovoj poziciji i korektivnim mjerama koje treba preduzeti. Ovo obavještenje se mora odmah dostaviti ako je ATS jedinica u saznanju da postoji mogućnost presretanja ili neka druga opasnost po sigurnost zrakoplova; i

(ii) osigurava, po potrebi, drugim ATS jedinicama i odgovarajućim vojnim jedinicama informacije o zalutalom zrakoplovu i o svim obavještenjima koja su data tom zrakoplovu.

(b) Čim uoči neidentifikovani zrakoplov u svojoj oblasti, ATS jedinica pokušava da utvrdi identitet zrakoplova ako je to potrebno radi pružanja usluga u zračnom prometu ili ako to zahtijevaju odgovarajući vojni organi u skladu sa lokalno dogovorenim procedurama. U tu svrhu, ATS jedinica, u skladu sa okolnostima, preduzima sljedeće mjere:

(1) pokušava da uspostavi dvosmjernu komunikaciju sa zrakoplovom;

(2) informira se o letu kod drugih ATS jedinica unutar oblasti informiranja u letu i zahtijeva njihovu pomoć u uspostavljanju dvosmjerne komunikacije sa zrakoplovom;

(3) informira se o letu kod drugih ATS jedinica iz susjednih oblasti informiranja u letu i zahtijeva njihovu pomoć u uspostavljanju dvosmjerne komunikacije sa zrakoplovom;

(4) pokušava da pribavi informacije od drugih zrakoplova u toj oblasti;

(5) ATS jedinica obavještava, po potrebi, odgovarajuću vojnu jedinicu, čim se utvrdi identitet zrakoplova.

(c) U slučaju zalutalog ili neidentifikovanog zrakoplova, uzima se u obzir mogućnost da je zrakoplov predmet nezakonitog ometanja. Ako nadležna ATS jedinica smatra da zalutali ili neidentifikovani zrakoplov može da bude predmet nezakonitog ometanja, o tome se odmah obavještava odgovarajuće nadležno policijsko tijelo i aerodromski operator, u skladu sa lokalno dogovorenim procedurama.

SERA.11012 Minimalna količina goriva i vanredna situacija u pogledu goriva

(a) Ako pilot prijavi stanje minimalne količine goriva, kontrolor, što je prije moguće, obavještava pilota o svim predviđenim kašnjenjima ili da se nikakva kašnjenja ne očekuju.

(b) Ako zbog nivoa goriva postane potrebno proglasiti stanje nevolje, pilot, u skladu sa SERA.14095, na to ukazuje korištenjem radio-telefonskog signala za stanje nevolje (MAYDAY), pri čemu je poželjno da ga ponovi tri puta, i nakon toga navede tip nevolje (FUEL).

SERA.11013 Degradirane performanse zrakoplova

(a) Uvijek kada su, kao rezultat kvara ili degradacije navigacijskih sistema, komunikacijskih sistema, visinomjera,

sistema za kontrolu leta ili nekih drugih sistema, performanse zrakoplova degradirane tako da su ispod nivoa koji se zahtijeva za zračni prostor u kojem se leti, letачka posada odmah o tome obavještava nadležnu ATC jedinicu. Ako kvar ili degradacija utiče na primijenjeni minimum razdvajanja, kontrolor zračnog prometa preduzima mjere za uspostavljanje druge odgovarajuće vrste razdvajanja ili minimuma razdvajanja.

(b) Degradacija ili kvar RNAV sistema

Ako zrakoplov, zbog kvara ili degradacije RNAV sistema, ne može da ispuni specifikacije koje zahtijeva RNAV ruta ili postupak, pilot traži izmjenu odobrenja.

(s) Gubitak performansi vertikalne navigacije potrebnih za zračni prostor smanjenog minimuma vertikalnog razdvajanja (RVSM)

(1) Pilot obavještava ATC što je prije moguće o svim okolnostima zbog kojih se ne mogu održati performanse vertikalne navigacije za RVSM zračni prostor. U takvim slučajevima, pilot, uvijek kada je to moguće, dobija izmjenu ATC odobrenja prije nego započne bilo koje odstupanje od odobrene rute i/ili nivoa leta. Ako se izmjena ATC odobrenja ne može dobiti prije takvog odstupanja, pilot mora da dobije izmjenu odobrenja što je prije moguće nakon toga.

(2) Tokom operacija u RVSM zračnom prostoru ili vertikalnog prolaska kroz RVSM zračni prostor zrakoplovom koji nema odobrenje za RVSM operacije, pilot prijavljuje neodobreni status kao što slijedi:

(i) u početnom pozivu na bilo kojem kanalu unutar RVSM zračnog prostora;

(ii) u svim zahtjevima za promjene nivoa; i

(iii) u svim ponavljanjima odobrenja za nivo.

(3) Kontrolori zračnog prometa izričito potvrđuju prijem poruka od zrakoplova koji prijavljuju neodobreni RVSM status.

(4) Degradacija opreme zrakoplova - prijavljena od strane pilota:

(i) Ako pilot zrakoplova odobrenog za RVSM operacije koji leti u RVSM zračnom prostoru obavijesti da oprema zrakoplova više ne ispunjava RVSM zahtjeve, ATC smatra taj zrakoplov kao RVSM neodobreni zrakoplov.

(ii) ATC odmah preduzima mjere kako bi se osiguralo minimalno vertikalno razdvajanje od 600 m (2000 ft) ili odgovarajuće horizontalno razdvajanje u odnosu na sve ostale relevantne zrakoplove koji lete u RVSM zračnom prostoru. Zrakoplovu za koji je utvrđeno da je RVSM neodobren, ATC normalno daje odobrenje za napuštanje RVSM zračnog prostora kada je to moguće.

(iii) Piloti, što je prije moguće, obavještavaju ATC o svakom ponovnom uspostavljanju ispravnog funkcioniranja opreme potrebne za ispunjavanje RVSM zahtjeva.

(iv) Prvi ACC koji sazna za promjene RVSM statusa nekog zrakoplova vrši koordinaciju sa odgovarajućim susjednim ACC.

(5) Jaka turbulencija - neprognozirana:

(i) Ako zrakoplov koji leti u RVSM zračnom prostoru naiđe na jaku turbulenciju zbog vremenskih uvjeta ili vrtloga, za koju pilot smatra da će uticati na sposobnost zrakoplova da zadrži odobreni nivo leta, pilot o tome obavještava ATC. ATC uspostavlja odgovarajuće horizontalno razdvajanje ili povećava minimalno vertikalno razdvajanje.

(ii) ATC, u mjeri u kojoj je to moguće, ispunjava zahtjeve pilota za promjene nivoa leta i/ili rute i, po potrebi, prosljeđuje informacije o prometu.

(iii) ATC traži izvještaje od drugih zrakoplova kako bi odredio da li RVSM treba suspendovati u potpunosti ili unutar određenog pojasa nivoa leta i/ili područja.

(iv) ACC koji suspenduje RVSM vrši koordinaciju takvih suspenzija sa odgovarajućim susjednim ACC i sva potrebna

prilagođavanja sektorskih kapaciteta, kako bi se osiguralo nesmetano preusmjeravanje prometa.

(6) Jaka turbulencija - prognozirana:

(i) Ako meteorološka prognoza predviđa jaku turbulenciju unutar RVSM zračnog prostora, ATC određuje da li treba suspendovati RVSM i, ako treba, koliko dugo i za koji određeni nivo (nivo) leta i/ili područje.

(ii) U slučajevima kada se RVSM suspenduje, ACC koji suspenduje RVSM vrši koordinaciju sa susjednim ACC u pogledu nivoa leta koji su odgovarajući za primopredaju prometa, osim ako je šema dodjele nivoa leta u nepredviđenim situacijama utvrđena sporazumom o koordinaciji. ACC koji suspenduje RVSM takođe vrši koordinaciju primjenjivih sektorskih kapaciteta sa odgovarajućim susjednim ACC.

SERA.11014 ACAS indikacija obaveznog razdvajanja (RA)

(a) Tokom leta koristi se ACAS II, osim u slučajevima predviđenim u listi minimalne opreme kao što je propisano u propisu kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letaćkim operacijama, u režimu koji omogućava davanje RA indikacija posadi zrakoplova kada se otkrije nedopuštena blizina drugog zrakoplova. Ovo se ne smije primjenjivati ako se, zbog neobičajenog postupka ili uvjeta koji ograničavaju performanse, zahtijeva sprečavanje režima RA indikacija (korištenjem samo indikacije prometnog upozorenja (TA) ili ekvivalenta).

(b) U slučaju ACAS RA, piloti:

(1) odmah reaguju u skladu sa tom RA indikacijom, osim ako bi to dovelo do ugrožavanja sigurnosti letenja zrakoplova;

(2) slijede RA, čak iako postoji nesklad između RA indikacije i ATC uputstva za manevrisanje;

(3) ne manevrišu suprotno od RA indikacije;

(4) obavještavaju, što je prije moguće obzirom na radno opterećenje letačke posade, odgovarajuću ATC jedinicu o svakoj RA indikaciji koja zahtijeva odstupanje od važećeg ATC uputstva ili odobrenja;

(5) odmah slijede sve izmijenjene RA indikacije;

(6) ograniče izmjene putanje leta na minimum koji je potreban za ispunjavanje RA indikacija;

(7) se odmah, po rješavanju konflikta, vrate na uvjete ATC uputstva ili odobrenja; i

(8) obavještavaju ATC kada započnu vraćanje na važeće odobrenje.

(c) Ako pilot prijavi ACAS RA, kontrolor ne pokušava da izmijeni putanju leta zrakoplova sve dok pilot ne javi "CLEAR OF CONFLICT".

(d) Nakon što zrakoplov odstupi od svog ATC odobrenja ili uputstva da bi se uskladio sa RA indikacijom ili pilot prijavi RA indikaciju, kontrolor prestaje da bude odgovoran za osiguravanje razdvajanja između tog zrakoplova i svih drugih zrakoplova na koje se neposredno utiče manevrom izazvanim RA indikacijom. Kontrolor ponovo preuzima odgovornost za osiguravanje razdvajanja svih relevantnih zrakoplova kada:

(1) kontrolor potvrdi izvještaj od letačke posade da se zrakoplov vratio na važeće odobrenje; ili

(2) kontrolor potvrdi izvještaj od letačke posade da se zrakoplov vratio na važeće odobrenje i izda novo odobrenje koje je letačka posada potvrdila.

SERA.11015 Presretanje

(a) Osim za uslugu presretanja i pratnje koja se zrakoplovu osigurava na osnovu zahtjeva, presretanje civilnih zrakoplova se uređuje odgovarajućim propisima i naredbama koje izdaju nadležna tijela i organi Bosne i Hercegovine u skladu sa Konvencijom o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, a naročito sa članom 3(d), prema kojem se države ugovornice ICAO, pri izdavanju propisa za svoje državne zrakoplove, obavezuju da će voditi računa o sigurnosti plovidbe civilnih zrakoplova.

(b) Vođa presretnutog civilnog zrakoplova:

(1) odmah postupa po uputstvima koje dobije od zrakoplova presretača, pri čemu tumači i odgovara na vizuelne signale u skladu sa specifikacijama iz Tabela S11-1 i S11-2;

(2) obavještava, ako je moguće, odgovarajuću ATS jedinicu;

(3) pokušava da uspostavi radio-vezu sa zrakoplovom presretačem ili sa odgovarajućom jedinicom za kontrolu presretanja, upućujući opšti poziv na frekvenciji za slučaj opasnosti 121,5 MHz, navodeći identitet presretnutog zrakoplova i vrstu leta; ako se ne uspostavi veza i ako je to izvodljivo, ponavlja poziv na frekvenciji za slučaj opasnosti 243 MHz;

(4) ako je opremljen SSR transponderom, da podesi Mòd A, kòd 7700, osim ako je odgovarajuća ATS jedinica izdala drugačija uputstva;

(5) ako je opremljen sa ADS-B ili ADS-C, da izabere, ako postoji, odgovarajuću funkciju za slučaj opasnosti, osim ako je odgovarajuća ATS jedinica izdala drugačija uputstva.

Tabela S11-1

Signali koje šalje zrakoplov presretač i odgovori presretnutog zrakoplova

Seriya	Signali zrakoplova PRESRETAČA	Značenje	Odgovori PRESRETNUTOG zrakoplova	Značenje
1	DANJU ili NOČU – Mahanje krilima i bljeskanje navigacijskim svjetlima u nepravilnim intervalima (i svjetlima za slijetanje u slučaju helikoptera) s pozicije neznatno iznad i ispred presretnutog zrakoplova i obično s njegove lijeve strane (ili s desne ako je presretnuti zrakoplov helikopter) i, nakon potvrde, blagi horizontalni zaokret, obično ulijevo (ili udesno u slučaju helikoptera) prema željenom kursu. Napomena 1 Meteorološki uvjeti ili teren mogu uvjetiti da zrakoplov presretač promijeni pozicije i pravac zaokreta navedene u seriji 1. Napomena 2 Ako presretnuti zrakoplov ne može da održava brzinu zrakoplova presretača, presretač kruži i maše krilima svaki put kada prođe presretnuti zrakoplov.	Presretnuti ste. Pratite me.	DANJU ili NOČU - Mahanje krilima i bljeskanje navigacijskim svjetlima u nepravilnim intervalima i praćenje presretača.	Razumio, postupiću po uputstvu.
2	DANJU ili NOČU – Naglo udaljavanje od presretnutog zrakoplova u penjućem zaokretu od 90 stepeni ili više, bez presijecanja putanje leta presretnutog zrakoplova.	Možete nastaviti.	DANJU ili NOČU - Mahanje krilima.	Razumio, postupiću po uputstvu.
3	DANJU ili NOČU – Izvlačenje stajnog trapa (ako je ugrađen), upaljena stalna svjetla za slijetanje i preljetanje poletno-sletne staze u upotrebi ili, ako je presretnuti zrakoplov	Sletite na ovaj aerodrom.	DANJU ili NOČU - Izvlačenje stajnog trapa (ako je ugrađen), upaljena stalna svjetla za slijetanje i praćenje	Razumio, postupiću po uputstvu.

	helikopter, preljetanje površine za slijetanje helikoptera. U slučaju helikoptera, helikopter presreća prilazi za slijetanje i počinje da lebdi u blizini površine za slijetanje.		zrakoplova presreća i, ako se nakon preljetanja poletno-sletne staze u upotrebi ili površine za slijetanje helikoptera smatra da je slijetanje sigurno, nastavi sa slijetanjem.
--	---	--	---

Tabela S11-2

Signali koje šalje presretnuti zrakoplov i odgovori zrakoplova presrećača

Serija	Signali PRESRETNUTOG zrakoplova	Značenje	Odgovori zrakoplova PRESRETAČA	Značenje
4	DANJU ili NOČU – Uvlačenje stajnog trapa (ako je ugrađen) i bljeskanje svjetlima za slijetanje prilikom nadlijetanja poletno-sletne staze u upotrebi ili površine za slijetanje helikoptera na visini preko 300 m (1000 ft), ali ne preko 600 m (2000 ft) (u slučaju helikoptera, na visini preko 50 m (170 ft), ali ne preko 100 m (330 ft)) iznad aerodroma i kruženje iznad poletno-sletne staze u upotrebi ili površine za slijetanje helikoptera. Ako ne postoji mogućnost bljeskanja svjetlima za slijetanje, bljeskati bilo kojim drugim raspoloživim svjetlima.	Aerodrom koji ste odredili je neodgovarajući.	DANJU ili NOČU – Ako se želi da presretnuti zrakoplov prati zrakoplov presrećač do alternativnog aerodroma, zrakoplov presrećač uvlači stajni trap (ako je ugrađen) i koristi signale iz serije 1, propisane za zrakoplov presrećač. Ako je odlučeno da se presretnuti zrakoplov pusti, zrakoplov presrećač koristi signale iz serije 2, propisane za zrakoplov presrećač.	Razumio, pratite me. Razumio, možete nastaviti.
5	DANJU ili NOČU – Paljenje i gašenje svih raspoloživih svjetala u pravilnim intervalima, ali tako da se razlikuju od bljeskajućih svjetala.	Ne mogu da izvršim.	DANJU ili NOČU – Upotrijebi signale iz serije 2, propisane za zrakoplov presrećač.	Razumio.
6	DANJU ili NOČU – Bljeskanje svim raspoloživim svjetlima u nepravilnim intervalima.	U nevolji sam.	DANJU ili NOČU – Upotrijebi signale iz serije 2, propisane za zrakoplov presrećač.	Razumio.

(c) Ako je bilo koje uputstvo, koje je primljeno radio-vezom iz bilo kojeg izvora, u suprotnosti sa uputstvima koje zrakoplov presrećač daje vizuelnim signalima, presretnuti zrakoplov odmah traži objašnjenje, nastavljajući da postupa prema vizuelnim uputstvima koje je dobio od zrakoplova presrećača.

(d) Ako je bilo koje uputstvo, koje je primljeno radio-vezom iz bilo kojeg izvora, u suprotnosti sa uputstvima koje zrakoplov presrećač daje radio-vezom, presretnuti zrakoplov odmah traži objašnjenje, nastavljajući da postupa prema uputstvima koje je dobio od zrakoplova presrećača radio-vezom.

(e) Ako je u toku presretanja uspostavljena radio-veza, ali nije moguća komunikacija na zajedničkom jeziku, treba pokušati da se uputstva, potvrda uputstava i bitne informacije prosljede upotrebom fraza i izgovora iz Tabele S11-3, pri čemu se svaka fraza ponavlja dva puta:

Tabela S11-3

Izrazi koje koristi zrakoplov PRESRETAČ			Izrazi koje koristi PRESRETANI zrakoplov		
Izraz	Izgovor ⁽¹⁾	Značenje	Izraz	Izgovor ⁽¹⁾	Značenje
CALL SIGN	<u>KOL</u> SAJN	Koji je vaš pozivni znak?	CALL SIGN (call sign) ⁽²⁾	<u>KOL</u> SAJN	Moj pozivni znak je (pozivni znak)
FOLLOW	<u>FOU</u> OU	Pratite me	WILCO	<u>VIL</u> KO	Razumio, postupiću po uputstvu
DESCEND	<u>DI</u> SEND	Počnite snižavanje za slijetanje	–		
			CANNOT	<u>KEN</u> NOT	Ne mogu da postupim po uputstvu
YOU LAND	<u>JU</u> LEND	Sletite na ovaj aerodrom	REPEAT	<u>RI</u> PIT	Ponovite uputstvo
			AM LOST	<u>EM</u> LOST	Ne znam svoju poziciju
PROCEED	<u>PRO</u> SID	Možete da nastavite let			
			MAYDAY	<u>MEJ</u> DEJ	U nevolji sam
			HIJACK ⁽³⁾	<u>HAI</u> -DŽEK	Otet sam
			LAND (ime mjesta)	LEND (ime mjesta)	Tražim slijetanje na (ime mjesta)
			DESCEND	<u>DI</u> -SEND	Tražim snižavanje

⁽¹⁾ U drugoj koloni, slogovi koje treba naglasiti su podvučeni.

⁽²⁾ Pozivni znak koji se zahtijeva je onaj koji se upotrebljava u radio-telefonskim komunikacijama sa ATS jedinicama i koji odgovara identifikaciji zrakoplova u planu leta.

⁽³⁾ Zbog okolnosti, možda nije uvijek dozvoljeno niti poželjno upotrebljavati izraz "HIJACK".

(f) Odmah po saznanju da je u području njene nadležnosti presretnut zrakoplov, ATS jedinica, u skladu sa okolnostima, preduzima sljedeće mjere:

(1) pokušava da uspostavi dvosmjernu komunikaciju sa presretnutim zrakoplovom putem bilo kojeg raspoloživog sredstva, uključujući frekvenciju za slučaj opasnosti 121,5 MHz, osim ako takva komunikacija već postoji;

(2) obavještava pilota presretnutog zrakoplova o presretanju;

(3) uspostavlja kontakt sa jedinicom kontrole presretanja održavajući dvosmjernu komunikaciju sa zrakoplovom presrećačem i dostavlja joj raspoložive informacije o zrakoplovu;

(4) prenosi poruke između zrakoplova presrećača ili jedinice kontrole presretanja i presretnutog zrakoplova, ako je potrebno;

(5) u bliskoj koordinaciji sa jedinicom kontrole presretanja preduzima sve neophodne mjere da osigura sigurnost presretnutog zrakoplova;

(6) obavještava ATS jedinice u susjednim oblastima informiranja u letu, ako postoji mogućnost da je zrakoplov zalutao iz tih susjednih oblasti informiranja zrakoplova.

(g) Odmah po saznanju da je zrakoplov koji je presretnut izvan područja njene nadležnosti, ATS jedinica, u skladu sa okolnostima, preduzima sljedeće mjere:

(1) obavještava jedinicu pružatelja usluga u zračnom prometu koja pruža usluge u zračnom prostoru u kojem se odvija presretanje, osigurava sve raspoložive informacije koje će joj pomoći u identifikaciji zrakoplova i zahtijeva da preduzme mjere u skladu sa navedenim pod (f);

(2) prenosi poruke između presretnutog zrakoplova i odgovarajućeg pružatelja usluga u zračnom prometu, jedinice kontrole presretanja ili zrakoplova presrećaća.

ODJELJAK 12

Usluge u vezi sa meteorologijom - Osmatranja iz zrakoplova i izvještaji putem govorne komunikacije

SERA.12001 Vrste osmatranja iz zrakoplova

(a) Tokom bilo koje faze leta vrše se sljedeća osmatranja iz zrakoplova:

- (1) posebna osmatranja iz zrakoplova; i
- (2) druga neredovna osmatranja iz zrakoplova.

SERA.12005 Posebna osmatranja iz zrakoplova

(a) Svi zrakoplovi obavljaju posebna osmatranja i o njima izvještavaju uvijek kada uoče ili nađu na neki od sljedećih uvjeta:

- (1) umjerena ili jaka turbulencija; ili
- (2) umjereno ili jako zaleđivanje; ili
- (3) jaki planinski talasi; ili
- (4) grmljavinske nepogode bez grāda, sakrivene, maskirane, široko rasprostranjene ili duž linija nepogode; ili
- (5) grmljavinske nepogode sa grādom, sakrivene, maskirane, široko rasprostranjene ili duž linija nepogoda; ili
- (6) jaka prašinska ili jaka pješčana oluja; ili
- (7) oblak vulkanskog pepela; ili
- (8) preeruptivna vulkanska aktivnost ili erupcija vulkana; ili
- (9) učinak koćenja na poletno-sletnoj stazi lošiji od onog koji je izvješten.

(b) BHDCA, po potrebi, propisuje druge uvjete o kojima svi zrakoplovi izvještavaju kada na njih nađu ili ih uoče.

(c) Letačke posade sastavljaju izvještaje koristeći obrasce koji se zasnivaju na modelu AIREP SPECIAL, kao što je utvrđeno u tački A Dodatka 5. Ti izvještaji su u skladu sa detaljnim uputstvima za izvještavanje, kako je utvrđeno u tački 2. Dodatka 5.

(1) Detaljna uputstva, uključujući formate poruka i frazeologije utvrđene u Dodatku 5, koriste letačke posade kada šalju izvještaje iz zraka i ATS jedinice kada proslijeđuju takve izvještaje.

(2) Posebni izvještaji iz zraka koji sadrže opažanja o vulkanskoj aktivnosti bilježe se na posebnom obrascu za izvještaj iz zraka o vulkanskoj aktivnosti. Obrasci zasnovani na modelu obrasca za posebne izvještaje iz zraka o vulkanskoj aktivnosti, koji je utvrđen u tački B Dodatka 5, se osiguravaju letačkim posadama koje lete na rutama koje mogu da budu zahvaćene oblacima vulkanskog pepela.

SERA.12010 Druga neredovna osmatranja iz zrakoplova

Ako zrakoplov naide na druge meteorološke uvjete koji nisu navedeni u SERA.12005(a), npr. smicanje vjetrova, a koji po mišljenju vođe zrakoplova mogu da utiču na sigurnost ili da značajno utiču na efikasnost drugih zrakoplova, vođa zrakoplova o tome obavještava, što je prije moguće, odgovarajuću ATS jedinicu.

SERA.12015 Izvještavanje o osmatranju iz zrakoplova putem govorne komunikacije

(a) Izvještavanje o osmatranjima iz zrakoplova se obavlja tokom leta u vrijeme kada je osmatranje izvršeno ili što prije nakon toga, kada je to izvodljivo.

(b) Izvještavanje o osmatranjima iz zrakoplova se obavlja u obliku izvještaja iz zraka i u skladu je sa tehničkim specifikacijama iz Dodatka 5.

SERA.12020 Razmjena izvještaja iz zraka

(a) ATS jedinice prenose, što je prije moguće, posebne i druge neredovne izvještaje iz zraka:

- (1) drugim zrakoplovima kojima je to od značaja;
- (2) pridruženom birou za meteorološko bdjenje (MWO) u skladu sa tačkom 3. Dodatka 5; i
- (3) drugim ATS jedinicama kojima je to od značaja.

(5) Emitovanje poruka zrakoplovima se ponavlja na određenoj frekvenciji i nastavlja u vremenskom periodu koji određuje predmetna ATS jedinica.

ODJELJAK 13

SSR transponder

SERA.13001 Rad SSR transpondera

(a) Ako zrakoplov nosi ispravan SSR transponder, pilot ga koristi sve vrijeme tokom leta, bez obzira na to da li se zrakoplov nalazi unutar ili izvan zračnog prostora u kojem se SSR koristi za ATS svrhe.

(b) Piloti ne upotrebljavaju funkciju IDENT, osim ako to ne zahtijeva ATS.

(c) Zrakoplovi bez dovoljnog napajanja električnom energijom su izuzeti od zahtjeva za stalnom upotrebom transpondera, izuzev u slučaju leta u zračnom prostoru za koji je BHDCA odredila obaveznu upotrebu transpondera.

SERA.13005 Podešavanje kōda za Mōd A SSR transpondera

(a) Kako bi upozorio da se nalazi u posebnoj nepredviđenoj situaciji, pilot zrakoplova opremljen SSR:

(1) podešava kōd 7700 kako bi ukazao na stanje opasnosti, osim ako je ATC prethodno uputio pilota da koristi transponder na posebnom kōdu. U ovom drugom slučaju, pilot može ipak da podesi kōd 7700 uvijek kada postoji poseban razlog da vjeruje da je to najbolji način djelovanja;

(2) podešava kōd 7600 kako bi ukazao na prekid radio-komunikacije;

(3) pokušava da podesi kōd 7500 kako bi ukazao na stanje nezakonitog ometanja. Ako okolnosti tako zahtijevaju, umjesto toga treba upotrijebiti kōd 7700.

(b) Osim u slučajevima opisanim pod (a), pilot:

(1) podešava kōdove prema uputstvima ATS jedinice; ili

(2) u odsustvu ATS uputstva koji se odnosi na podešavanje kōda, podesi kōd 2000 ili drugi kōd koji je propisala BHDCA; ili

(3) ako ne prima usluge u zračnom prometu, podesi kōd 7000 u cilju poboljšanja uočavanja odgovarajuće opremljenog zrakoplova, osim ako je BHDCA propisala drugačije.

(c) Ako je uočeno da se kōd na pokazivaču na radnoj poziciji kontrole zračnog prometa razlikuje od onog koji je dodijeljen zrakoplovu:

(1) od pilota se zahtijeva da potvrdi kōd koji je podešen i, ako situacija to dozvoljava, da ponovo podesi ispravan kōd; i

(2) ako razlika između dodijeljenog i prikazanog kōda još uvijek postoji, od pilota se može zahtijevati da isključi transponder tog zrakoplova. Sljedeća radna pozicija kontrole zračnog prometa i sve druge zahvaćene jedinice koje koriste SSR i/ili multilateraciju (MLAT) u pružanju ATS, su obaviještene o tome.

SERA.13010 Informacije zasnovane na visini po pritisku

(a) Ako je zrakoplov opremljen funkcionalnom opremom u Mōdu S, pilot je dužan da stalno upotrebljava ovaj mōd, osim ako ATC naloži drugačije.

(b) Osim ako je BHDCA drugačije propisala, potvrda informacije o visini zasnovanoj na visini po pritisku koji je prikazan kontroloru zračnog prometa u odgovarajuće opremljenoj ATS jedinici obavlja se najmanje jednom, i to pri prvom kontaktu sa predmetnim zrakoplovom ili, ako to nije izvodljivo, što prije nakon toga.

SERA.13015 Podešavanje identifikacije zrakoplova u Mōdu S SSR transpondera

(a) Zrakoplov opremljen Mōdom S koji ima mogućnost za identifikaciju zrakoplova odašilje identifikaciju tog zrakoplova, kako je utvrđeno u tački 7. ICAO plana leta ili, ako plan leta nije popunjavani, registraciju tog zrakoplova.

(b) Uvijek kada se na pokazivaču na radnoj poziciji kontrole zračnog prometa uoči da se identifikacija zrakoplova koju odašilje zrakoplov opremljen Mōdom S razlikuje od one koja se od tog

zrakoplova, očeka, od pilota se zahtijeva da potvrdi i, ako je potrebno, ponovo unese ispravnu identifikaciju zrakoplova.

(c) Ako je pilot potvrdio da je identifikacija zrakoplova putem mogućnosti za identifikaciju Môda S tačno unijeta, a nepodudaranje i dalje postoji, kontrolor preduzima sljedeće mjere:

(1) obavještava pilota o nastavku nepodudaranja;

(2) ako je to moguće, ispravlja oznaku koja prikazuje identifikaciju zrakoplova na pokazivaču na radnoj poziciji kontrole zračnog prometa; i

(3) obavještava sljedeću radnu poziciju kontrole zračnog prometa i sve ostale relevantne jedinice koje za potrebe identifikacije upotrebljavaju Môd S, da je pogrešna identifikacija zrakoplova koju taj zrakoplov odašilja.

SERA.13020 Otkaz SSR transpondera kada je obavezna opremljenost ispravnim transponderom

(a) U slučaju kvara transpondera nakon polijetanja, ATC jedinice pokušavaju da osiguraju nastavak leta do aerodroma odredišta u skladu sa planom leta. Od pilota se, međutim, može očekivati da poštuju posebna ograničenja.

(b) U slučaju da se transponder pokvario i ne može da se ponovo pokrene prije polijetanja, piloti:

(1) obavještavaju ATS što je prije moguće, najbolje prije podnošenja plana leta;

(2) unesu u tačku 10. obrasca ICAO plana leta u rubriku SSR znak "N" za potpuni otkaz transpondera ili, u slučaju djelimičnog otkaza transpondera, unesu znak koji odgovara preostalim mogućnostima transpondera; i

(3) poštuju sve objavljene procedure o traženju izuzeća od zahtjeva za opremljenošću funkcionalnim SSR transponderom.

ODJELJAK 14

Postupci govorne komunikacije

SERA.14001 Opšte

Standardizovana frazeologija se koristi u svim situacijama za koje je propisana. Samo ako je korištenje standardizovane frazeologije nedovoljno za prijenos planirane poruke, koristi se običan govorni jezik.

SERA.14005 Kategorije poruka

(a) Kategorije poruka koje koristi zrakoplovna usluga mobilne komunikacije i redosljed prioriteta u uspostavljanju komunikacija i prijenosu poruka su u skladu sa Tabelom S14-1.

Tabela S14-1

Kategorija poruke i redosljed prioriteta radio-telefonskog signala	Radio-telefonski signal
(a) Pozivi u nevolji, poruke o nevolji i promet u nevolji	MAYDAY
(b) Hitne poruke, uključujući poruke kojima prethodi signal medicinskog prijevoza	PAN PAN ili PAN PAN MEDICAL
(c) Komunikacije koje se odnose na goniometar	-
(d) Poruke o sigurnosti leta	-
(e) Meteorološke poruke	-
(f) Letačko-operativne poruke	-

(b) Porukama o nevolji i prometom u nevolji upravlja se u skladu sa zahtjevima iz SERA.14095.

(c) Porukama hitnosti i prometom u hitnosti, uključujući i poruke kojima prethodi signal medicinskog prijevoza, upravlja se u skladu sa zahtjevima iz SERA.14095.

SERA.14010 Poruke o sigurnosti leta

Poruke o sigurnosti leta obuhvataju sljedeće:

(a) poruke o kretanju i kontroli;

(b) poruke koje potiču od operatora zrakoplova ili od zrakoplova, a od neposredne su važnosti za zrakoplov u letu;

(c) meteorološko obavještenje od neposredne važnosti za zrakoplov koji je u letu ili se sprema da poleti (pojedinačno saopšteno ili emitovano);

(d) druge poruke koje su važne za zrakoplov koji je u letu ili se sprema da poleti.

SERA.14015 Jezik koji se koristi u komunikaciji zrak-zemlja

(a) Radio-telefonske komunikacije zrak-zemlja obavljaju se na engleskom jeziku ili na jeziku koji se uobičajeno koristi u stanici na zemlji.

(b) Engleski jezik je dostupan, na zahtjev bilo kojeg zrakoplova, u svim stanicama na zemlji koje pružaju usluge određenim aerodromima i rutama koje se koriste u pružanju međunarodnih zrakoplovnih usluga. Osim ako je BHDCA drugačije propisala za posebne slučajeve, engleski jezik se koristi za komunikacije između ATS jedinice i zrakoplova, na aerodromima sa više od 50000 međunarodnih IFR operacija godišnje.

(c) Informacije o jezicima koji su u upotrebi na određenoj stanici na zemlji su dio Zbornika zrakoplovnih informacija i drugih objavljenih zrakoplovnih informacija koje se odnose na te stanice.

SERA.14020 Izgovor riječi u radio-telefoniji

Kada se u radio-telefoniji koriste vlastita imena, skraćenice usluga i riječi za koje postoji sumnja oko toga kako se izgovaraju, upotrebljava se abeceda iz Tabele S14-2.

Tabela S14-2

Abeceda za izgovor u radio-telefoniji

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

U približnom prikazu slogovi koje treba naglasiti su podvučeni.

SERA.14025 Načela prema kojima se provodi označavanje ATS ruta koje su različite od standardnih odlaznih i dolaznih ruta

(a) Upotreba oznaka ATS ruta u komunikacijama

(1) U govornim komunikacijama osnovno slovo oznake se izgovara u skladu sa abecedom za izgovor, kao što je definirano u Tabeli S14-2.

(2) Kada se upotrebljavaju prefiksi K, U ili S, u govornoj komunikaciji se izgovaraju kako slijedi:

(i) K - KOPTER

(ii) U - UPPER

(iii) S - SUPERSONIC

(b) Riječ "kopter" se izgovara kao u riječi "helikopter", a riječi "upper" i "supersonic" kao u engleskom jeziku.

SERA.14026 Značajne tačke

Kod upućivanja na značajnu tačku u govornim komunikacijama normalno se koristi običan govorni jezik za značajne tačke označene nazivom lokacije radio-navigacijskog sredstva ili jedinstveno izgovorljivo petoslovno "kodno ime" za značajne tačke koje nisu označene lokacijom radio-navigacijskog sredstva. Ako se običan govorni jezik ne koristi za naziv lokacije radio-navigacijskog sredstva, on se zamjenjuje kodiranom oznakom koja se, u govornim komunikacijama, izgovara u skladu sa abecedom za izgovor.

SERA.14030 Upotreba oznaka za standardne instrumentalne odlazne i dolazne rute

U govornim komunikacijama oznake za standardne instrumentalne odlazne ili dolazne rute se upotrebljavaju na običnom govornom jeziku.

SERA.14035 Prijenos brojeva u radio-telefoniji

(a) Prijenos brojeva

(1) Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prijenosu pozivnog znaka zrakoplova, kurseva, poletno-sletne staze, pravca i brzine vjetra prenose se izgovaranjem svake cifre posebno.

(i) Nivoi leta prenose se izgovaranjem svake cifre posebno, osim u slučaju nivoa leta u cijelim stotinama.

(ii) Podešavanje visinomjera prenosi se izgovaranjem svake cifre posebno, osim u slučaju podešavanja od 1000 hPa, koje se prenosi kao "ONE THOUSAND".

(iii) Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prijenosu kodova transpondera prenose se izgovaranjem svake cifre posebno, osim što se, ako kodovi transpondera sadrže samo cijele hiljade, te informacije prenose izgovaranjem cifre broja hiljada, nakon koje se izgovara riječ "THOUSAND".

(2) Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prijenosu ostalih informacija, osim onih opisanih pod (a)(1), prenose se izgovaranjem svake cifre posebno, osim što se svi brojevi koji sadrže cijele stotine i cijele hiljade prenose izgovaranjem svake cifre u broju stotina ili hiljada, nakon čega slijedi riječ "HUNDRED" ili "THOUSAND". Kombinacije hiljada i cijelih stotina prenose se izgovaranjem svake cifre u broju hiljada, nakon čega slijedi riječ "THOUSAND", a zatim broja stotina, nakon čega slijedi riječ "HUNDRED".

(3) U slučajevima kada postoji potreba za pojašnjenjem broja prenesenog u cijelim hiljadama i/ili stotinama, taj broj se prenosi izgovaranjem svake cifre posebno.

(4) Kada se informacije o relativnom smjeru prema nekom objektu ili konfliktom prometu daju u obliku sata sa 12 cifara, te informacije se daju izgovaranjem tih cifara zajedno kao što su "TEN O'CLOCK" ili "ELEVEN O'CLOCK."

(5) Brojevi koji sadrže decimalnu tačku se prenose kao što je propisano pod (a)(1), sa decimalnom tačkom u odgovarajućem redoslijedu, naznačenom riječju "DECIMAL".

(6) Za identifikaciju kanala prijenosa u radio-telefonskim komunikacijama u visokofrekventnom opsegu (VHF) upotrebljava se svih šest cifara brojčane oznake, osim ako su peta i šesta cifra nule, kada se upotrebljavaju samo prve četiri cifre.

SERA.14040 Izgovaranje brojeva

Kada se za komunikaciju koristi engleski jezik, brojevi se prenose korištenjem izgovora prikazanog u Tabeli S14-3:

Tabela S14-3

Broj ili element broja	Izgovor
0	ZI-RO
1	VAN
2	TU
3	TRI
4	FOU-r
5	FAJF
6	SIKS
7	SEV-n
8	EJT

9	NAJN-r
10	TEN
11	I-LE-VN
12	TVELF
Decimalna tačka	DE-SI-MAL
Sto	HAN-dred
Hiljadu	TAU-SND

SERA.14045 Tehnika radio-prijenosa

(a) Radio-prijenosi se provode sažeto normalnim govornim tonom.

(b) Sljedeće riječi i fraze se koriste, prema potrebi, u radio-telefonskim komunikacijama i imaju značenja data u Tabeli S14-4:

Tabela S14-4

Fraza	Značenje
ACKNOWLEDGE	"Potvrdite da ste primili i razumjeli ovu poruku."
AFFIRM	"Da."
APPROVED	"Dozvola za traženi postupak odobrena."
BREAK	"Ovim označavam razdvajanje dijelova poruke."
BREAK BREAK	"Ovim naglašavam razdvajanje poruka prosljeđenih različitim zrakoplovima u vrlo gustom prometu."
CANCEL	"Poništite prethodno dodijeljeno odobrenje."
CHECK	"Provjerite sistem ili postupak."
CLEARED	"Odobreno nastaviti prema određenim uvjetima."
CONFIRM	"Potvrdite: (odobrenje, uputstvo, radnju, informacije)."
CONTACT	"Uspostavite komunikaciju sa."
CORRECT	"Tačno" ili "Ispravno".
CORRECTION	"Učinjena je greška u ovom prijenosu (ili naznačenoj poruci). Ispravna verzija je..."
DISREGARD	"Zanemarite."
HOW DO YOU READ	"Kako me čujete?" (vidjeti SERA.14070(c))
I SAY AGAIN	"Ponavljam još jednom radi bolje razumljivosti ili naglašavanja."
MAINTAIN	"Nastavite u skladu s navedenim uvjetima."
MONITOR	"Slušajte na (frekvenciji)."
NEGATIVE	"Ne" ili "Nemate dopuštenje" ili "To nije tačno" ili "Nisam u stanju."
OVER	"Moj prijenos je završen i očekujem vaš odgovor."
OUT	"Ova razmjena prijenosa je završena i ne očekujem odgovor."
READ BACK	"Ponovite cijelu ili određeni dio ove poruke tačno kako je primljena."
RECLEARED	"Izmijenjeno je vaše posljednje odobrenje i ovo novo odobrenje zamjenjuje prethodno odobrenje ili njegov dio."
REPORT	"Javite sljedeću informaciju."
REQUEST	"Zahtijevam..." ili "Želim da dobijem..."
ROGER	"Primio sam u potpunosti vaš posljednji prijenos."
SAY AGAIN	"Ponovite cijelu ili sljedeći dio vaše posljednje poruke."
SPEAK SLOWER	"Smanjite brzinu vašeg govora."
STANDBY	"Sačekajte, pozvaću vas."
UNABLE	"Ne mogu postupiti prema vašem zahtjevu, uputstvu ili odobrenju."
WILCO	(Skracica za "will comply")
WORDS TWICE	"Razumijem vašu poruku i postupiću po njoj." (a) Kao zahtjev: "Komunikacija je otežana. Molim, recite dvaput svaku riječ ili skup riječi." (b) Kao informacija: "Obzirom na to da je komunikacija otežana, svaka riječ ili skup riječi u ovoj poruci biće izrečeni dvaput."

SERA.14050 Radio-telefonski pozivni znaci zrakoplova

(a) Puni pozivni znaci:

Radio-telefonski pozivni znak zrakoplova je jedan od sljedećih tipova:

(1) Tip (a) - znaci koji odgovaraju oznaci registracije zrakoplova; ili

(2) Tip (b) - oznaka operatora zrakoplova u radio-telefoniji, iza koje slijede četiri posljednja znaka oznake registracije zrakoplova; ili

(3) Tip (c) - oznaka operatora zrakoplova u radio-telefoniji, iza koje slijedi oznaka leta.

(b) Skraćeni pozivni znaci:

Radio-telefonski pozivni znaci zrakoplova prikazani u tački (a), izuzev Tipa (c), mogu da se skrate pod okolnostima propisanim u SERA.14055(c). Skraćeni pozivni znaci su u sljedećem obliku:

(1) Tip (a) - prvi znak iz registracije i najmanje dva posljednja znaka pozivnog znaka;

(2) Tip (b) - oznaka operatora zrakoplova u radio-telefoniji, iza koje slijede najmanje dva posljednja znaka pozivnog znaka;

(3) Tip (c) - nema skraćenog oblika.

SERA.14055 Postupci u radio-telefoniji

(a) Zrakoplov ne mijenja tip svog radio-telefonskog pozivnog znaka tokom leta, osim privremeno, prema uputstvu ATC jedinice u interesu sigurnosti. Osim u interesu sigurnosti, ATC jedinica ne komunicira sa zrakoplovom tokom polijetanja, tokom posljednjeg dijela završnog prilaza i tokom zaustavljanja pri slijetanju.

(b) Uspostavljanje radio-telefonskih komunikacija

(1) Uvijek kada se uspostavlja komunikacija upotrebljavaju se puni radio-telefonski pozivni znaci. Prilikom uspostavljanja komunikacije zrakoplov započinje svoj poziv oznakom pozivane stanice, iza čega slijedi oznaka stanice koja poziva.

(2) U odgovoru na gore navedene pozive upotrebljava se pozivni znak stanice koja poziva, za kojim slijedi pozivni znak stanice koja odgovara, što se smatra pozivom stanici koja poziva za nastavak prijenosa. Kad je riječ o komunikacijskim prijenosima unutar jedne ATS jedinice, pozivni znak ATS jedinice može da se izostavi, ako to odobri BHDCA.

(3) Komunikacija započinje pozivom i odgovorom ako se želi uspostaviti kontakt, osim ako je sigurno da će pozvana stanica primiti poziv, kada stanica koja poziva može da pošalje poruku ne čekajući odgovor pozvane stanice.

(c) Uzastopne radio-telefonske komunikacije

(1) Skraćeni radio-telefonski pozivni znaci, kao što je propisano u SERA.14050(b), mogu da se upotrebljavaju samo nakon što je komunikacija uspješno uspostavljena i pod uvjetom da se ne unosi zabuna. Zrakoplov može da upotrebljava svoj skraćeni pozivni znak samo nakon što mu se na taj način obrati zrakoplovna stanica.

(2) Kod izdavanja ATC odobrenja i njihovog ponavljanja, kontrolori i piloti uvijek izgovoraju pozivni znak zrakoplova na koji se to odobrenje odnosi. U ostalim slučajevima, stalna dvosmjerna komunikacija nakon uspostavljanja kontakta je dopuštena bez dalje identifikacije ili poziva sve do završetka kontakta.

SERA.14060 Transfer VHF komunikacija

(a) Odgovarajući ATS jedinica obavještava zrakoplov da pređe sa jedne radio-frekvencije na drugu u skladu sa dogovorenim procedurama. U odsustvu takvog obavještenja, zrakoplov obavještava ATS jedinicu prije takve promjene.

(b) Pri uspostavljanju početnog kontakta na VHF frekvenciji ili napuštanju iste, zrakoplov šalje informaciju o tome ako je tako odredio ANSP odgovoran za pružanje usluga i odobrila BHDCA.

SERA.14065 Postupci u radio-telefoniji pri promjeni kanala govorne komunikacije zrak-zemlja

(a) Osim ako je drugačije odredio ANSP odgovoran za pružanje usluga i odobrila BHDCA, početni poziv ATS jedinici nakon promjene kanala govorne komunikacije zrak-zemlja sadrži sljedeće elemente:

(1) oznaku ATS jedinice koja se poziva;

(2) pozivni znak i, za zrakoplov iz kategorije jake vrtložne turbulencije, riječ "Heavy" ili "Super" ako je BHDCA taj zrakoplov tako identifikovala;

(3) nivo leta, uključujući prolazne i odobrene nivoe, ako se ne zadržava na odobrenom nivou;

(4) brzinu, ako ju je ATC dodijelila; i

(5) dodatne elemente, kako je to zahtijevao ANSP odgovoran za pružanje usluga i odobrila BHDCA.

(b) Piloti daju informacije o nivoima zaokružene na najbližih cijelih 30 m ili 100 ft kako je prikazano na visinomjeru zrakoplova.

(c) Početni poziv aerodromskoj kontroli zračnog prometa

Za zrakoplove kojima se pruža usluga aerodromske kontrole zračnog prometa, početni poziv sadrži:

(1) oznaku ATS jedinice koja se poziva;

(2) pozivni znak i, za zrakoplov iz kategorije jake vrtložne turbulencije, riječ "Heavy" ili "Super" ako je BHDCA taj zrakoplov tako identifikovala;

(3) poziciju; i

(4) dodatne elemente, kako je to zahtijevao ANSP odgovoran za pružanje usluga i odobrila BHDCA.

SERA.14070 Postupci provjere

(a) Provjera veze sadrži:

(1) identifikaciju stanice koja se poziva;

(2) identifikaciju stanice koja poziva;

(3) riječi "RADIO CHECK";

(4) frekvenciju na kojoj se vrši.

(b) Odgovor na provjeru veze sadrži:

(1) identifikaciju stanice koja zahtijeva provjeru;

(2) identifikaciju stanice koja odgovara;

(3) informacije koje se odnose na razumljivost stanice koja zahtijeva provjeru veze.

(c) Kada se obavljaju provjere, koristi se sljedeća skala razumljivosti:

Skala razumljivosti

(1) 1 Nerazumljivo

(2) 2 Povremeno razumljivo

(3) 3 Razumljivo, ali uz poteškoće

(4) 4 Razumljivo

(5) 5 Razumljivo u potpunosti.

SERA.14075 Razmjena poruka

(a) Poruke su sažete i jasne, sa upotrebom standardne frazeologije uvijek kada je to moguće.

(1) Ako je šalje zrakoplov, potvrda prijema poruke sadrži pozivni znak tog zrakoplova.

(2) Ako potvrdu prijema šalje ATS jedinica zrakoplovu, ona sadrži pozivni znak tog zrakoplova iza čega, ako se smatra da je potrebno, slijedi pozivni znak te ATS jedinice.

(b) Kraj razgovora

Radio-telefonska komunikaciju završava prijemna ATS jedinica ili zrakoplov, koristeći svoj pozivni znak.

(c) Ispravke i ponavljanja

(1) Ako je u prijenosu napravljena greška, izgovara se riječ "CORRECTION", ponavlja se posljednja ispravna grupa ili fraza, a zatim prenosi ispravna verzija.

(2) Ako se ispravka može najbolje izvršiti ponavljanjem cijele poruke, prije ponavljanja poruke se koristi fraza "CORRECTION, I SAY AGAIN".

(3) Ako prijemna stanica sumnja u ispravnost primljene poruke, zahtijeva se ponavljanje cijele poruke ili njenog dijela.

(4) Ako se zahtijeva ponavljanje cijele poruke, izgovoraju se riječi "SAY AGAIN".

Ako se zahtijeva ponavljanje dijela poruke, izgovora se fraza: "SAY AGAIN ALL BEFORE ..." (prva riječ koja je ispravno primljena); ili "SAY AGAIN ..." (riječ prije dijela koji

nije prenesen) TO ... (riječ nakon dijela koji nije prenesen)"; ili "SAY AGAIN ALL AFTER ... (posljednja ispravno primljena riječ)".

(d) Ako se u provjeri ispravnosti ponavljanja poruke uoče netačni dijelovi, na kraju ponavljanja se koristi fraza "NEGATIVE I SAY AGAIN", a zatim se prenosi ispravna verzija predmetnih dijelova poruke.

SERA.14080 Praćenje komunikacija/vrijeme rada

(a) Tokom leta, zrakoplov prati komunikacije kako to zahtijeva BHDCA i ne smije da prekine praćenje, osim iz razloga sigurnosti, a da o tome ne obavijesti odgovarajuću ATS jedinicu.

(1) Zrakoplov na dugim prekomorskim letovima ili na letovima iznad određenih područja za koje se zahtijeva opremljenost zrakoplovnim radio-predajnikom za slučaj opasnosti (ELT), neprekidno prati VHF frekvenciju za slučaj opasnosti 121,5 MHz, osim u periodima kada zrakoplov komunicira na drugim VHF kanalima ili ako se zbog ograničenja opreme smještene na zrakoplovu ili obaveza u pilotskoj kabini ne mogu istovremeno pratiti dva kanala.

(2) Zrakoplov neprestano prati VHF frekvenciju za slučaj opasnosti 121,5 MHz u područjima ili na rutama na kojima postoji mogućnost presretanja zrakoplova ili drugih rizičnih situacija i ako je takav zahtjev utvrdila BHDCA.

(b) Zrakoplovne stanice neprestano slušaju VHF kanal za slučaj opasnosti na 121,5 MHz tokom radnog vremena jedinica na kojima je on instaliran. Ako su dvije ili više takvih stanica smještene zajedno, ovaj zahtjev se ispunjava slušanjem kanala na 121,5 MHz na jednoj od njih.

(c) Ako je neophodno da zrakoplov ili ATS jedinica iz bilo kog razloga prekine operaciju, oni o tome obavještavaju, ako je moguće, druge odgovarajuće stanice, dajući im vrijeme za koje se očekuje da će operacija biti nastavljena. Kada se operacija nastavi, o tome se obavještavaju druge odgovarajuće stanice. Ako je neophodno da se prekid operacije produži nakon vremena iz prvobitnog obavještenja, šalje se, ako je moguće, ispravljeno vrijeme nastavka operacije, u vrijeme ili približno vremenu koje je prvi put određeno.

SERA.14085 Upotreba prijenosa poruka na slijepo

(a) Ako zrakoplov ne uspije da uspostavi kontakt na za to određenom kanalu, na prethodno korištenom kanalu ili na drugom kanalu koji odgovara toj ruti i ne uspije da korištenjem svih raspoloživih sredstava uspostavi komunikaciju sa odgovarajućom ATS jedinicom, drugom ATS jedinicom ili drugim zrakoplovom, taj zrakoplov šalje svoju poruku dva puta na za to određenom kanalu (kanalima), šaljući prije nje frazu "TRANSMITTING BLIND" i, ako je neophodno, u njoj navede primatelje kojima je poruka namijenjena.

(b) Ako zrakoplov ne može da uspostavi komunikaciju zbog kvara prijemnika, on šalje izvještaje u predviđena vremena ili pozicije na kanalu u upotrebi, šaljući prije njih frazu "TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE". Zrakoplov:

(1) šalje namjeravanu poruku i ponavlja je u cjelosti;

(2) navodi vrijeme sljedećeg planiranog prijenosa;

(3) ako mu se pruža ATS usluga, šalje informacije o namjeri vođe zrakoplova u pogledu nastavka leta.

SERA.14087 Upotreba tehnike prosljeđivanja komunikacije

(a) Ako ATS jedinica ne uspije da uspostavi kontakt sa zrakoplovom nakon poziva na frekvencijama za koje se smatra da ih taj zrakoplov sluša, ATS:

(1) zahtijeva od ostalih ATS jedinica da joj pruže pomoć pozivanjem tog zrakoplova i, po potrebi, prosljeđivanjem poruka; i

(2) zahtijeva od zrakoplova na toj ruti da pokušaju da uspostave komunikaciju sa predmetnim zrakoplovom i, po potrebi, prosljeđe poruke.

(b) Odredbe navedene pod (a) takođe se primjenjuju:

(1) na zahtjev odgovarajuće ATS jedinice;

(2) ako očekivani poziv od zrakoplova nije primljen u tako dugom vremenskom periodu da se sumnja na prekid komunikacije.

SERA.14090 Posebni komunikacijski postupci

(a) Kretanje vozila

Frazeologije za kretanje vozila, osim traktora za vuču, na manevarskoj površini, su iste kao one koje se upotrebljavaju za kretanje zrakoplova, uz izuzetak uputstava za voženje po zemlji, u kom slučaju se u komunikaciji sa vozilima riječ "PROCEED" upotrebljava umjesto riječi "TAXI".

(b) Savjetodavna usluga u zračnom prometu

Savjetodavnom uslugom u zračnom prometu se ne daju "odobrenja" nego samo "savjeti" i ako se zrakoplovu predlaže način postupanja, upotrebljava se riječ "advice" ili "suggest".

(c) Ukazivanje na kategoriju jake vrtložne turbulencije

(1) Za zrakoplove u kategoriji jake vrtložne turbulencije, u početnom radio-telefonskom kontaktu između takvog zrakoplova i ATS jedinica, odmah nakon pozivnog znaka tog zrakoplova je neophodno da se navede riječ "Heavy".

(2) Za posebne zrakoplove u kategoriji jake vrtložne turbulencije, koji su kao takvi identifikovani od strane BHDCA, u početnom radio-telefonskom kontaktu između takvog zrakoplova i ATS jedinica, odmah nakon pozivnog znaka tog zrakoplova, neophodno je da se navede riječ "Super".

(d) Postupci u vezi sa odstupanjem zbog vremenskih uvjeta

Ako pilot započne komunikaciju sa ATC, brz odgovor može da dobije ako upotrijebi frazu "WEATHER DEVIATION REQUIRED", kojom izražava želju za prioritetom na toj frekvenciji i za odgovor ATC. Ako je neophodno, pilot započinje komunikaciju pozivom hitnosti "PAN PAN" (poželjno tripud izgovoren).

SERA.14095 Postupci radio-telefonske komunikacije u nevolji i hitnosti

(a) Opšte

(1) Promet u nevolji i hitnosti obuhvata sve radio-telefonske poruke koje se odnose na stanje nevolje, odnosno hitnosti. Stanja nevolje i hitnosti se definišu na sljedeći način:

(i) Nevolja: stanje prijeteće velike i/ili neposredne opasnosti i potrebe za neodložnom pomoći.

(ii) Hitnost: stanje koje se odnosi na sigurnost zrakoplova ili drugog vozila, ili nekih lica u njima ili u vidokrugu, ali koje ne zahtijeva neodložnu pomoć.

(2) Radio-telefonski signal nevolje "MAYDAY" i radio-telefonski signal hitnosti "PAN PAN" koriste se na početku prve poruke u nevolji, odnosno hitnosti. Radio-telefonski signali nevolje i hitnosti upotrebljavaju se na početku svake sljedeće komunikacije u nevolji i hitnosti.

(3) Izvor poruka upućenih zrakoplovu u stanju nevolje ili hitnosti ograničava broj, obim i sadržaj takvih poruka na najmanju mjeru obzirom na situaciju.

(4) Ako ATS jedinica kojoj se taj zrakoplov obratio ne potvrdi prijem poruke o nevolji ili hitnosti, druge ATS jedinice pružaju pomoć, na način koji je utvrđen pod (b)(2), odnosno (b)(3).

(5) Razmjena poruka o nevolji i hitnosti se uobičajeno odvija na frekvenciji na kojoj je takva razmjena započeta, sve dok se ne zaključi da se bolja pomoć može pružiti ako se ta razmjena prebaci na drugu frekvenciju.

(6) Upšte, u slučaju poruka o nevolji i hitnosti prijenosi radio-telefonijom se provode polako i razgovjetno, a svaka riječ izgovara jasno, kako bi se olakšalo zapisivanje.

(b) Radio-telefonske komunikacije u nevolji

(1) Radnje zrakoplova u nevolji

Pored toga što poruci o nevolji prethodi radio-telefonski signal nevolje "MAYDAY" u skladu sa (a)(2), poželjno tri puta

izgovoren, poruka o slučaju nevolje koju šalje zrakoplov u opasnosti:

(i) je na frekvenciji zrak-zemlja koja je u tom trenutku u upotrebi;

(ii) se sastoji od što više sljedećih elemenata izgovorenih razgovjetno i, ako je moguće, sljedećim redoslijedom:

(A) naziva ATS jedinice kojoj se obraća (ako vrijeme i okolnosti to dopuštaju);

(B) identifikacije zrakoplova;

(C) vrste stanja nevolje;

(D) namjere vođe zrakoplova;

(E) trenutne pozicije, nivoa i kursa.

(2) Mjere ATS jedinice kojoj se zrakoplov obratio ili prve ATS jedinice koja je potvrdila prijem poruke o opasnosti

ATS jedinica kojoj se obratio zrakoplov u nevolji ili prva ATS jedinica koja je potvrdila prijem poruke o nevolji mora da:

(i) odmah potvrdi prijem poruke o opasnosti;

(ii) preuzme kontrolu nad komunikacijama ili posebno i jasno prenese tu odgovornost i obavijesti zrakoplov da je prijenos izvršen; i

(iii) odmah preduzme mjere kako bi osigurala da sve potrebne informacije što je prije moguće postanu dostupne:

(A) predmetnoj ATS jedinici;

(B) predmetnom operatoru zrakoplova ili njegovom predstavniku, u skladu sa prethodno utvrđenim sporazumima;

(iv) upozori, po potrebi, druge ATS jedinice, da bi se spriječilo prebacivanje prometa na frekvenciju komunikacije u opasnosti.

(3) Nametanje radio-tišine

(i) Zrakoplovu u nevolji ili ATS jedinici koja kontrolira promet u nevolji dozvoljeno je nametanje radio-tišine svim stanicama mobilne usluge u predmetnom području ili bilo kojoj stanici koja ometa promet u nevolji. U zavisnosti od okolnosti, ova uputstva se šalju "svim stanicama" ili samo jednoj stanici. U oba slučaja koristi se:

(A) fraza "STOP TRANSMITTING";

(B) radio-telefonski signal nevolje "MAYDAY".

(ii) Upotreba signala određenih pod (b)(3)(i) rezervirana je za zrakoplov u nevolji i za ATS jedinicu koja kontrolira promet u nevolji.

(4) Mjere svih drugih ATS jedinica/zrakoplova

(i) Komunikacije u nevolji imaju apsolutni prioritet nad svim drugim komunikacijama, a ATS jedinice/zrakoplovi koji znaju za stanje nevolje ne odašilju na predmetnoj frekvenciji, osim:

(A) ako se stanje nevolje poništi ili se promet u nevolji završi;

(B) ako se sav promet u nevolji prebaci na druge frekvencije;

(C) ako to odobri ATS jedinica koja kontrolira komunikacije;

(D) ako i same pružaju pomoć.

(ii) Svaka ATS jedinica i svaki zrakoplov koji znaju za promet u nevolji, a ne mogu sami da pomognu zrakoplovu u nevolji, nastavljaju da slušaju komunikaciju, sve dok ne postane jasno da je pomoć pružena.

(5) Završetak komunikacija u opasnosti i radio-tišine

(i) Ako zrakoplov više nije u nevolji, on šalje poruku kojom se poništava stanje nevolje.

(ii) Ako ATS jedinica koja je kontrolirala komunikaciju sa prometom u nevolji sazna da je stanje nevolje završeno, ona odmah preduzima mjere kako bi osigurala da ta informacija što je prije moguće postane dostupna:

(A) odgovarajućim ATS jedinicama;

(B) predmetnom operatoru zrakoplova ili njegovom predstavniku, u skladu sa prethodno utvrđenim sporazumima.

(iii) Komunikacija u nevolji i stanje radio-tišine se završava prijenosom poruke, uključujući riječi "DISTRESS TRAFFIC ENDED", na frekvenciji ili frekvencijama koje su u upotrebi za promet u nevolji. Ovu poruku može da pošalje samo ATS jedinica koja kontrolira komunikacije kada je, nakon prijema poruke propisane u (b)(5)(i), za to ovlasti BHDCA.

(c) Radio-telefonske komunikacije u hitnosti

(1) Mjere zrakoplova koji prijavljuje stanje hitnosti, osim kako je navedeno u (c)(4)

Pored toga što poruci o hitnosti prethodi radio-telefonski signal hitnosti "PAN PAN" u skladu sa navedenim pod (a)(2), poželjno tri puta izgovoren, a svaka riječ iz grupe se izgovara kao francuska riječ "panne", poruka o hitnosti koju šalje zrakoplov koji prijavljuje stanje hitnosti:

(i) je poslata na frekvenciji zrak-zemlja koja je u tom trenutku u upotrebi;

(ii) se sastoji od onoliko sljedećih elemenata koliko je potrebno, izgovorenih razgovjetno i, ako je moguće, sljedećim redoslijedom:

(A) naziva jedinice ATS kojoj se obraća;

(B) identifikacije zrakoplova;

(C) vrste stanja hitnosti;

(D) namjere vođe zrakoplova;

(E) trenutne pozicije, nivoa leta i kursa;

(F) svih drugih korisnih informacija.

(2) Mjere ATS jedinice kojoj se zrakoplov obratio ili prve ATS jedinice koja je potvrdila prijem poruke o hitnosti

ATS jedinica kojoj se obratio zrakoplov koji prijavljuje stanje hitnosti ili prva ATS jedinica koja potvrđuje prijem poruke o hitnosti:

(i) potvrđuje prijem poruke o hitnosti;

(ii) odmah preduzima mjere kako bi osigurala da sve potrebne informacije postanu što je prije moguće dostupne:

(A) odgovarajućoj ATS jedinici;

(B) predmetnom operatoru zrakoplova ili njegovom predstavniku, u skladu sa prethodno sklopljenim sporazumima;

(iii) ako je potrebno, preuzme kontrolu komunikacija.

(3) Mjere svih drugih ATS jedinica/zrakoplova

Komunikacije u hitnosti imaju prioritet u odnosu na sve druge komunikacije, osim onih u nevolji, i sve ATS jedinice/zrakoplovi se brinu da ne ometaju prijenos poruka prometa u hitnosti.

(4) Mjere zrakoplova koji služe za medicinski prijevoz

(i) Upotreba signala opisanog u (c)(4)(ii) ukazuje na to da se poruka koja slijedi odnosi na zaštićeni medicinski prijevoz u skladu sa Ženevskim konvencijama iz 1949. godine i Dodatnim protokolima.

(ii) U svrhu najave i identifikacije zrakoplova koji služi za medicinski prijevoz, nakon prijena radio-telefonskog signala hitnosti "PAN PAN", poželjno tri puta izgovorenog, pri čemu se svaka riječ izgovara kao francuska riječ "panne", slijedi radio-telefonski signal za medicinski prijevoz "MAY-DEE-CAL" ("ME-DI-KAL"), koji se izgovara kao u francuskom "médical". Upotreba signala koji su gore opisani ukazuje na to da se poruka koja slijedi odnosi na zaštićeni medicinski prijevoz.

Porukom se prenose sljedeći podaci:

(A) pozivni znak ili neki drugi priznati element za identifikaciju medicinskih prijevoza;

(B) pozicija medicinskih prijevoza;

(C) broj i vrsta medicinskih prijevoza;

(D) predviđena ruta;

(E) predviđeno vrijeme na ruti i vrijeme polaska i dolaska, po potrebi; i

(F) sve ostale informacije, kao što su minimalna apsolutna visina, radio- frekvencije koje se prate, jezici koji se

upotrebljavaju, kao i modovi i kodovi sekundarnog nadzornog radara.

(5) Radnje ATS jedinica kojima se zrakoplov obratio ili drugih stanica koje prime poruku o medicinskom prijevozu

Odredbе iz (c)(2) i (c)(3) se primjenjuju, po potrebi, na ATS jedinice koje prime poruku o medicinskom prijevozu.

(d) U skladu sa članom 5. ove naredbe, VHF frekvencija za slučaj opasnosti (121,5 MHz) koristi se u slučajevima prave opasnosti, uključujući sve od sljedećeg:

(1) osiguravanje slobodnog kanala za komunikaciju zrakoplova u nevolji ili opasnosti i zemaljske stanice dok uobičajene kanale upotrebljavaju drugi zrakoplovi;

(2) osiguravanje komunikacijskog kanala na VHF frekvenciji između zrakoplova i aerodroma koji se obično ne upotrebljava za usluge međunarodnog zračnog prometa, u slučaju nužde;

(3) osiguravanje zajedničkog kanala za komunikaciju na VHF frekvenciji između zrakoplova, bilo civilnih ili vojnih, i između takvih zrakoplova i službi na zemlji, uključenih u zajedničke operacije potrage i spašavanja, prije promjene na odgovarajuću frekvenciju prema potrebi;

(4) osiguravanje komunikacije zrak-zemlja sa zrakoplovom u slučajevima kada je zbog kvara zrakoplovne opreme onemogućena upotreba uobičajenih kanala;

(5) osiguravanje kanala za odašiljače signala za lociranje u slučaju opasnosti i za komunikaciju između plovila za preživljavanje i zrakoplova uključenih u operacije traganja i spašavanja;

(6) osiguravanje zajedničkog VHF kanala za komunikaciju između civilnih zrakoplova i zrakoplova presretača ili jedinica za kontrolu presretanja i između civilnih zrakoplova ili zrakoplova presretača i ATS jedinica presretanja civilnog zrakoplova.

Dodatak 1

Signali

1. SIGNALI ZA SLUČAJEVE NEVOLJE I HITNOSTI

1.1. Opšte

1.1.1. Nezavisno od odredaba u 1.2. i 1.3, zrakoplov u nevolji koristi sva raspoloživa sredstva da privuče pažnju, objavi svoju poziciju i dobije pomoć.

1.1.2. Postupci telekomunikacijskog prijenosa signala za slučajeve nevolji i hitnosti u skladu su sa Odjeljkom 14.

1.2. Signali za slučaj nevolje

1.2.1. Sljedeći signali, upotrijebljeni zajedno ili odvojeno, znače da prijeti ozbiljna i neposredna opasnost i da je potrebna neodložna pomoć:

3. SIGNALI ZA AERODROMSKI PROMET

3.1 Svjetlosni i pirotehnički signali

3.1.2 Uputstva

Tabela AP 1-1

Svjetlo		Od aerodromske kontrole prema:	
		Zrakoplovu u letu	Zrakoplovuna zemlji
Usmjereno prema predmetnom zrakoplovu (vidi sliku A1-1)	Konstantno zeleno	Odobreno slijetanje.	Odobreno polijetanje.
	Konstantno crveno	Dajte prednost drugom zrakoplovu i nastavite da kružite.	Zaustavite se.
	Niz bljesaka zelene boje	Vratite se na slijetanje (*)	Odobreno rulanje.
	Niz bljesaka crvene boje	Aerodrom nije siguran, ne slijecite.	Oslobodite površinuza slijetanje u upotrebi.
	Niz bljesaka bijele boje	Sletite na ovaj aerodrom i produžite na platformu (*)	Vratite se na polaznu poziciju.
Crvena raketa		Bez obzira na sva prethodna uputstva, za sada ne slijecite.	
(*) Odobrenja za slijetanje i rulanje biće izdata blagovremeno.			

(a) signal emitovan radio-telegrafijom ili bilo kojom drugom metodom signaliziranja, koji se sastoji od skupa SOS (... — — — ... prema Morzeovoj azbuci);

(b) radio-telefonski signal za slučaj nevolji, koji se sastoji od izgovorene riječi MAYDAY;

(c) poruka za slučaj nevolje poslata putem veze za prijenos podataka, koja prenosi značenje riječi MAYDAY;

(d) rakete ili projektili koji emituju crveno svjetlo, ispaljeni pojedinačno u kratkim intervalima;

(e) svjetleći padobran sa crvenim svjetlom;

(f) podešavanje transpondera na Môd A, kôd 7700.

1.3. Signali u slučaju hitnosti

1.3.1. Sljedeći signali, upotrijebljeni zajedno ili odvojeno, znače da zrakoplov želi da obavijesti o teškoćama koje ga prisiljavaju na slijetanje, bez traženja neodložne pomoći:

(a) naizmjenično uključivanje i isključivanje svjetala za slijetanje; ili

(b) naizmjenično uključivanje i isključivanje navigacijskih svjetala na takav način da se razlikuju od bljeskajućih navigacijskih svjetala.

1.3.2. Sljedeći signali, upotrijebljeni zajedno ili odvojeno, znače da zrakoplov želi da prenese veoma hitnu poruku koja se tiče sigurnosti broda, zrakoplova ili drugog prijevoznog sredstva, lica u zrakoplovu ili u vidokrugu:

(a) signal emitovan radio-telegrafijom ili bilo kojom drugom metodom signaliziranja, koji se sastoji od skupa XXX (—..— — ..— —..— prema Morzeovoj azbuci);

(b) radio-telefonska poruka hitnosti, koja se sastoji od izgovorenih riječi PAN, PAN;

(c) poruka hitnosti poslata putem veze za prijenos podataka, koja prenosi značenje riječi PAN, PAN.

2. VIZUELNI SIGNALI KOJI SE KORISTE DA UPOZORE ZRAKOPLOV DA NEOVLAŠTENOM LETI UNUTAR ILI ULAZI U OGRANIČENU, ZABRANJENU ILI OPASNU ZONU

2.1. Ako se vizuelni signali koriste danju ili noću da se upozori zrakoplov da neovlašteno leti unutar ili ulazi u ograničenu, zabranjenu ili opasnu zonu, niz projektila ispaljenih sa zemlje u intervalima od 10 sekundi, od kojih svaki prilikom sagorijevanja emituje zeleno i crveno svjetlo ili zvjezdice, ukazuje zrakoplovu da neovlašteno leti unutar ili ulazi u ograničenu, zabranjenu ili opasnu zonu i da hitno preduzme neophodne mjere.

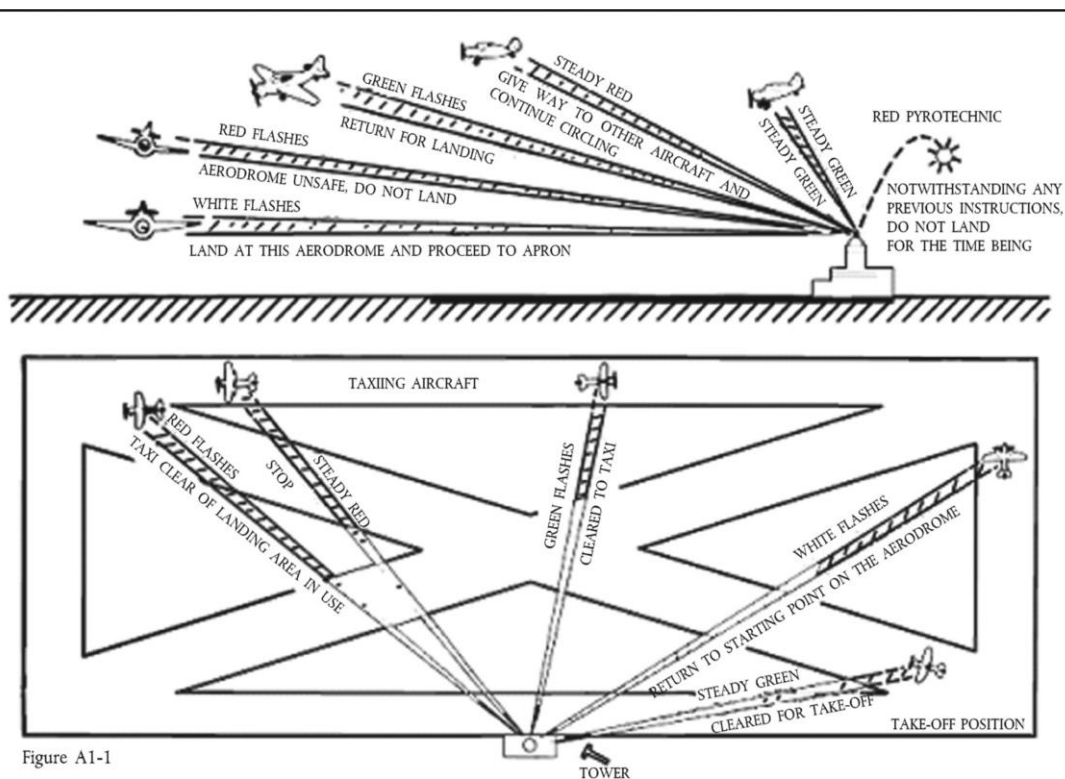


Figure A1-1

3.1.2. Potvrda prijema od strane zrakoplova

(a) Ako je u letu:

(1) danju:

- mahanjem krilima zrakoplova, osim u osnovnom i završnom dijelu prilaza;

(2) noću:

- dvostrukim uključivanjem i isključivanjem svjetala za slijetanje ili, ako zrakoplov nema tu opremu, dvostrukim uključivanjem i isključivanjem navigacijskih svjetala.

(b) Ako je na zemlji:

(1) danju:

- pokretanjem krilaca ili kormila pravca;

(2) noću:

- dvostrukim uključivanjem i isključivanjem svjetala za slijetanje ili, ako zrakoplov nema tu opremu, dvostrukim uključivanjem i isključivanjem navigacijskih svjetala.

3.2. Vizuelni signali na zemlji

3.2.1. Zabrana slijetanja

3.2.1.1. Horizontalna crvena kvadratna ploča sa žutim dijagonalama (slika A1-2), ako je postavljena u signalnoj zoni, označava da su slijetanja zabranjena i da se zabrana može produžiti.



Slika A1-2

3.2.2. Potreba za posebnim oprezom kod prilaza ili slijetanja

3.2.2.1. Horizontalna crvena kvadratna ploča sa jednom žutom dijagonalom (slika A1-3), ako je postavljena u signalnoj zoni, označava da je, zbog lošeg stanja manevarske površine ili bilo kojeg drugog razloga, potreban poseban oprez u prilazu na slijetanje ili u slijetanju.



Slika A1-3

3.2.3. Upotreba poletno-sletnih i staza za vožnju

3.2.3.1. Horizontalna bijela ploča u obliku tega za vježbanje (slika A1-4), ako je postavljena u signalnoj zoni, označava da zrakoplovi za polijetanje, slijetanje i rulanje mogu da upotrebljavaju samo poletno-sletne i staze za vožnju.



Slika A1-4

3.2.3.2. Horizontalna bijela ploča u obliku tega za vježbanje, ista kao u 3.2.3.1., ali sa po jednom vertikalnom crnom prugom u kružnim dijelovima ploče (slika A1-5), ako je postavljena u signalnoj zoni, označava da zrakoplovi za polijetanje i slijetanje mogu da upotrebljavaju samo poletno-sletne staze, ali da ostali manevri nisu ograničeni na poletno-sletne i staze za vožnju.



Slika A1-5

3.2.4. Zatvorene poletno-sletne ili staze za vožnju

3.2.4.1. Krstovi obojeni jednom kontrastnom bojom, bijelom na poletno-sletnim stazama i žutom na stazama za vožnju (slika A1-6), postavljeni horizontalno na poletno-sletnim stazama i rulnim stazama ili njihovim dijelovima, označavaju da površina nije prikladna za kretanje zrakoplova.



Slika A1-6

3.2.4. Zatvorene poletno-sletne ili staze za vožnju

3.2.4.1. Krstovi obojeni jednom kontrastnom bojom, bijelom na poletno-sletnim stazama i žutom na stazama za vožnju (slika A1-6), postavljeni horizontalno na poletno-sletnim stazama i rulnim stazama ili njihovim dijelovima, označavaju da površina nije prikladna za kretanje zrakoplova.



Slika A1-6

3.2.5. Pravci za polijetanje ili slijetanje

3.2.5.1. Horizontalno postavljen znak u obliku slova T, bijele ili narandžaste boje (slika A1-7), označava pravac koji zrakoplov mora da koristi za polijetanje i slijetanje i koji je paralelan sa dužim dijelom slova T, prema njegovom poprečnom dijelu. Kada se upotrebljava noću, slovo T za slijetanje je osvijetljeno ili oivičeno bijelim svjetlima.



Slika A1-7

3.2.5.2. Dvocifreni broj (slika A1-8), postavljen vertikalno na kontrolnom tornju ili u njegovoj blizini, pokazuje zrakoplovu na manevarskoj površini pravac za polijetanje, izražen u jedinicama od 10 stepeni, zaokružen na najbližih 10 stepeni magnetnog kursa.



Slika A1-8

3.2.6. Promjena smjera udesno

3.2.6.1. Ako je postavljena u signalnoj zoni ili horizontalno na kraju poletno-sletne staze ili osnovne staze u upotrebi, strelica upadljive boje usmjerena udesno (slika A1-9) označava da se prije slijetanja i poslije polijetanja vrše desni zaokreti.



Slika A1-9

3.2.7. ATS prijavni biro

3.2.7.1. Slovo S crne boje, postavljeno vertikalno na žutoj pozadini (slika A1-10) označava lokaciju ATS prijavnog biroa.



Slika A1-10

3.2.8. Letenje jedrilica

3.2.8.1. Dvostruki bijeli krst, horizontalno postavljen u signalnoj zoni (slika A1-11), označava da aerodrom koriste jedrilice i da je letenje jedrilica u toku.



Slika A1-11

4. SIGNALI ZA PARKIRANJE

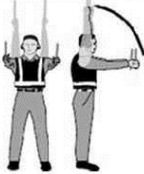
4.1. Od signaliste/parkera zrakoplovu

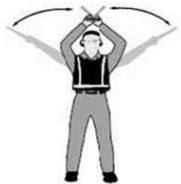
4.1.1. Signalista/parker daje signale rukama, koje su po potrebi osvijetljene da bi ih pilot mogao lakše uočiti, okrenut licem prema zrakoplovu, na sljedećoj poziciji:

(a) za zrakoplove sa fiksnim krilima, s lijeve strane zrakoplova, gdje ga pilot može najbolje uočiti; i

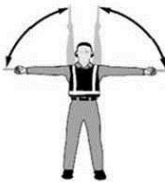
(b) za helikoptere, na mjestu gdje pilot može najbolje uočiti signalistu/parkera.

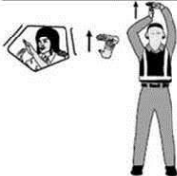
4.1.2. Prije upotrebe sljedećih signala, signalista/parker utvrđuje da u oblasti unutar koje se zrakoplov vodi, nema predmeta u koje bi zrakoplov mogao da udari postupajući u skladu sa SERA.3301(a).

	1. Signalista kod kraja krila (*) Podignite desnu ruku iznad glave sa palicom usmjerenom nagore; lijevu ruku pomjerajte prema tijelu sa palicom usmjerenom nadole. (*) Ovim signalom lice koje se nalazi kod kraja krila zrakoplova pokazuje pilotu/parkeru/operatoru vozila za vuču zrakoplova da će kretanje zrakoplova na poziciju ili sa pozicije za parkiranje biti neometano.
	2. Pokazivanje parking pozicije Potpuno ispružene ruke podižite ravno iznad glave sa palicama usmjerenim nagore.
	3. Nastavite prema sljedećem signalisti/parkeru ili prema uputstvima kontrolnog tornja/zemaljske kontrole Obje ruke ispružite nagore; ispružite i pomjerajte ruke u stranu, pokazujući palicama u pravcu sljedećeg signaliste/parkera ili površine za voženje.
	4. Vozite pravo naprijed Ispružene ruke savijte u laktovima i pomjerajte palice gore-dole od visine grudi do glave.
	5(a) Skrenite lijevo (gledajući sa mjesta pilota) Sa desnom rukom i palicom ispruženom pod uglom od 90 stepeni u odnosu na tijelo, lijevom rukom signalizirajte "krenite naprijed". Brzina pokreta pokazuje pilotu brzinu skretanja zrakoplova.
	5(b) Skrenite desno (gledajući sa mjesta pilota) Sa lijevom rukom i palicom ispruženom pod uglom od 90 stepeni u odnosu na tijelo, desnom rukom signalizirajte "krenite naprijed". Brzina pokreta pokazuje pilotu brzinu skretanja zrakoplova.

	6(a) Zaustavite se Potpuno ispružite ruke i palice u stranu pod uglom od 90 stepeni u odnosu na tijelo i polako ih pomjerajte nagore, dok se palice ne ukrste iznad glave.
	6(b) Zaustavite se odmah Naglo ispružite ruke i palice nagore dok se palice ne ukrste iznad glave.
	7(a) Kočite Podignite ruku malo iznad visine ramena sa otvorenom šakom. Kada pogledom uspostavite kontakt sa letačkom posadom, zatvorite šaku u pesnicu. Ne mijenjajte položaj dok letačka posada podignutim palcem ne potvrdi prijem.
	7(b) Otpustite kočnice Podignite ruku malo iznad visine ramena sa šakom zatvorenom u pesnicu. Kada pogledom uspostavite kontakt sa letačkom posadom, otvorite šaku. Ne mijenjajte položaj dok letačka posada podignutim palcem ne potvrdi prijem.
	8(a) Podmetači postavljeni Sa potpuno ispruženim rukama i palicama iznad glave, pokrećite palice jednu prema drugoj sve dok se ne dodirnu. Uvjerite se da je letačka posada potvrdila prijem.
	8(b) Podmetači uklonjeni Sa potpuno ispruženim rukama i palicama iznad glave, pokrećite palice jednu od druge u stranu. Ne uklanjajte podmetače dok to ne odobri letačka posada.

	9. Pokrenite motor(e) Podignite desnu ruku do visine glave sa palicom usmjerenom nagore i počnite da kružite rukom; istovremeno, lijevom rukom podignutom iznad visine glave pokažite motor koji treba pokrenuti.
	10. Ugasite motore Ispružite ruku sa palicom ispred tijela u visini ramena; pomjerite ruku sa palicom do vrha lijevog ramena i povucite palicu do vrha desnog ramena pokretom sličnim sječenju.
	11. Usporite Ispružene ruke pomjerajte nadole pokretom sličnim tapšanju, pomjerajući palice gore-dole od struka prema koljenima.
	12. Smanjite snagu motora na pokazanoj strani Sa rukama ispruženim nadole i palicama prema zemlji, pomjerajte lijevu ili desnu palicu gore-dole, pokazujući motor(e) na lijevoj, odnosno desnoj strani kojem treba smanjiti snagu.
	13. Vozite unazad Rukama postavljenim ispred tijela u visini struka kružite prema naprijed. Za zaustavljanje vožnje unazad, koristite signale iz tač. 6(a) ili 6(b).
	14(a) Skrenite tokom vožnje unazad (od repa udesno) Lijevu ruku sa palicom usmjerite na dole, a desnu ruku spustite od vertikalnog položaja iznad glave do horizontalnog položaja prema naprijed, ponavljajući pokret desnom rukom.

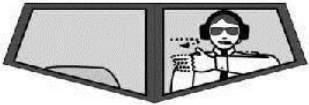
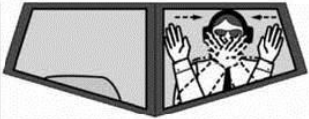
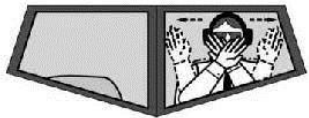
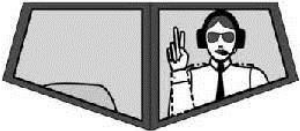
	14(b) Skrenite tokom vožnje unazad (od repa ulijevo) Desnu ruku sa palicom usmjerite nadole, a lijevu ruku spustite od vertikalnog položaja iznad glave do horizontalnog položaja prema naprijed, ponavljajući pokret lijevom rukom.
	15. Potvrdno/sve je u redu (*) Podignite desnu ruku do visine glave sa palicom usmjerenom nagore ili pokažite ruku sa podignutim palcem; lijeva ruka ostaje uz tijelo. (*) Ovaj signal se takođe koristi i kao tehnički/pomoćni komunikacijski signal.
	16. Lebdite (*) Potpuno ispružite ruke i palice u stranu pod uglom od 90 stepeni u odnosu na tijelo. (*) Koristi se za helikoptere u lebdenju.
	17. Penjite (*) Potpuno ispružite ruke i palice ustranu pod uglom od 90 stepeni u odnosu na tijelo i sa dlanovima okrenutim nagore pomjerajte ih nagore. Brzina pokreta ukazuje na brzinu penjanja. (*) Koristi se za helikoptere u lebdenju.
	18. Spustajte (*) Potpuno ispružite ruke i palice u stranu pod uglom od 90 stepeni u odnosu na tijelo i sa dlanovima okrenutima nadole pomjerajte ih nadole. Brzina pokreta ukazuje na brzinu spuštanja. (*) Koristi se za helikoptere u lebdenju.
	19(a) Krećite se horizontalno ulijevo (gledajući sa mjesta pilota) (*) Ispružite desnu ruku horizontalno pod uglom od 90 stepeni u odnosu na desnu stranu tijela. Pomjerajte drugu ruku u istom pravcu pokretom koji je sličan zamahivanju. (*) Koristi se za helikoptere u lebdenju.
	19 (b) Krećite se horizontalno udesno (gledajući sa mjesta pilota) (*) Ispružite lijevu ruku horizontalno pod uglom od 90 stepeni u

	odnosu na lijevu stranu tijela. Pomjerajte drugu ruku u istom pravcu pokretom koji je sličan zamahivanju. (*) Koristi se za helikoptere u lebdenju.
	20. Sletite (*) Prekrstite ruke ispred tijela sa palicama nadole. (*) Koristi se za helikoptere u lebdenju.
	21. Zadržite poziciju/čekajte Potpuno ispružite ruke i palice nadole pod uglom od 45 stepeni u odnosu na tijelo. Zadržite ovaj položaj sve dok zrakoplov ne dobije odobrenje za sljedeći manevar.
	22. Polazak zrakoplova Salutirajte desnom rukom i/ili palicom radi polaska zrakoplova. Održavajte vizuelni kontakt sa letačkom posadom sve dok zrakoplov ne započne voženje.
	23. Ne dirajte komande (tehnički/pomoćni komunikacijski signal) Desnu ruku potpuno ispružite iznad glave i zatvorite šaku ili držite palicu u horizontalnom položaju; lijeva ruka ostaje uz tijelo.
	24. Priključite zemaljsko napajanje električnom energijom (tehnički/pomoćni komunikacijski signal) Držite potpuno ispružene ruke iznad glave; otvorite šaku lijeve ruke u horizontalnom položaju i vrhovima prstiju desne ruke dodirnite otvoreni dlan lijeve ruke (formirajući slovo "T"). Noću, za formiranje slova "T" iznad glave se mogu takođe koristiti palice koje emituju svjetlost.

	25. Isključite napajanje električnom energijom (tehnički/pomoćni komunikacijski signal) Držite potpuno ispružene ruke iznad glave, tako da vrhovima prstiju desne ruke dodirujete otvoreni dlan lijeve ruke koji je u horizontalnom položaju (formirajući slovo "T"); zatim odmaknite desnu ruku od lijeve. Ne isključujte napajanje dok to ne odobri letачка posada. Noću, za formiranje slova "T" iznad glave se mogu takođe koristiti palice koje emituju svjetlost.
	26. Negativno (tehnički/pomoćni komunikacijski signal) Držite desnu ruku ispruženu u stranu pod uglom od 90 stepeni u odnosu na tijelo i usmjerite palicu prema zemlji ili pokažite ruku sa palcem nadole; lijeva ruka ostaje uz tijelo.
	27. Uspostavite komunikaciju preko interfona (tehnički/pomoćni komunikacijski signal) Ispružite obje ruke pod uglom od 90 stepeni u odnosu na tijelo i pomjerite ih tako da dlanovima pokrijete oba uha.
	28. Otvorite/zatvorite stepenice (tehnički/pomoćni komunikacijski signal) (*) Lijevu ruku ispružite iznad glave pod uglom od 45°, desnu ruku iz položaja uz tijelo pokretom koji je sličan zamahivanju pomjerati do vrha lijevog ramena. (*) Ovaj signal je uglavnom namijenjen za zrakoplove sa sistemom ugrađenih stepenica u prednjem dijelu.

4.2. Od pilota zrakoplova signalisti/parkeru

4.2.1. Ove signale upotrebljava pilot u pilotskoj kabini pomoću ruku koje su jasno vidljive signalisti/parkeru i, po potrebi, osvijetljene da bi ih signalista/parker mogao lakše uočiti.

	(a) Kočnice aktivirane: podignite ruku i šaku sa ispruženim prstima, horizontalno ispred lica, a zatim stisnite šaku.
	(b) Kočnice otpuštene: podignite ruku sa stisnutom šakom, horizontalno ispred lica, a zatim ispružite prste.
	(c) Postavite podmetače: ruke ispružene ustranu, sa dlanovima prema vani, šake ukrstite ispred lica.
	(d) Uklonite podmetače: šake ukrštene ispred lica, sa dlanovima prema vani, ruke ispružite ustranu.
	(e) Spreman za pokretanje motora: Podignite odgovarajući broj prstiju jedne ruke, pokazujući broj motora koje treba pokrenuti.

4.3. Tehnički/pomoćni komunikacijski signali

4.3.1. Signaliziranje rukom se koristi samo kada za tehničke/pomoćne komunikacijske signale verbalna komunikacija nije moguća.

4.3.2. Signalisti/parkeri osiguravaju da dobiju potvrdu od letačke posade za tehničke/pomoćne komunikacijske signale.

5. STANDARDNI SIGNALI RUKOM ZA SLUČAJ OPASNOSTI

5.1. Sljedeći signali rukom su određeni kao minimum koji se zahtijeva za komunikaciju u slučaju opasnosti između ARFF komandira spasilačko-vatrogasne jedinice/ARFF vatrogasaca i posade u pilotskoj kabini i/ili kabinske posade zrakoplova u opasnosti. ARFF signale rukama za slučaj opasnosti treba davati sa lijeve strane zrakoplova, gledajući sa mjesta posade u pilotskoj kabini.

	1. Preporučuje se evakuacija Evakuacija se preporučuje na osnovu procjene vanjske situacije koju daje komandir spasilačko-vatrogasne jedinice. Ruka ispružena od tijela koja se drži horizontalno, s dlanom podignutim u visini očiju. Ispruženu ruku privlačiti unazad. Druga ruka ostaje uz tijelo. Noću - isto, sa palicama.
	2. Preporučuje se prekid Preporučuje se prekid evakuacije koja je u toku. Zaustavite kretanje zrakoplova ili drugu aktivnost koja je u toku. Ruke ispred glave - Ukrštene na zglobovima Noću - isto, sa palicama.

	3. Prestanak opasnosti Nema vanjskih dokaza o opasnim uvjetima ili "sve je u redu". Ruke ispružene prema vani i nadole pod uglom od 45 stepeni. Obje ruke istovremeno pomjerati ka unutra ispod linije struka sve dok se zglobovi ne ukrste, a zatim ih ispružiti prema vani u početni položaj. Noću - isto, sa palicama.
	4. Požar Pomjerajte desnu ruku praveći "osmice" od visine ramena prema koljenu, istovremeno pokazujući lijevom rukom mjesto požara. Noću - isto, s palicama.

Dodatak 2

Slobodni baloni bez posade

1. KLASIFIKACIJA SLOBODNIH BALONA BEZ POSADE

1. 1. Slobodni baloni bez posade se klasificiraju kao (vidjeti sliku AP2-1):

(a) laki: slobodni balon bez posade koji prevozi korisni teret od dva ili više paketa sa kombinovanom masom manjom od 4 kg, osim ako je kvalificiran kao teški balon u skladu sa navedenim pod (c)(2), (3) ili (4); ili

(b) srednje teški: slobodni balon bez posade koji prevozi korisni teret od dva ili više paketa sa kombinovanom masom od 4 kg ili više, ali manje od 6 kg, osim ako je kvalificiran kao teški balon u skladu sa navedenim pod (c)(2), (3) ili (4); ili

(c) teški: slobodni balon bez posade koji prevozi korisni teret:

(1) sa kombinovanom masom od 6 kg ili više; ili

(2) uključuje paket od 3 kg ili više; ili

(3) uključuje paket od 2 kg ili više sa površinskom gustinom od 13 g po kvadratnom centimetaru, što se određuje dijeljenjem ukupne mase paketa sa korisnim teretom u gramima sa površinom u kvadratnim centimetrima njegove najmanje površine; ili

(4) koristi kanap ili drugo sredstvo za vješanje korisnog tereta, koji zahtijeva udar sile od 230 N ili veće da bi se okačeni korisni teret odvojio od balona.

2. OPŠTA OPERATIVNA PRAVILA

2. 1. Slobodni balon bez posade ne izvodi operacije bez odobrenja nadležnog organa one države iz koje je pušten.

2. 2. Slobodni balon bez posade, osim lakog balona koji se upotrebljava isključivo u meteorološke svrhe i koji izvodi operacije na način koji je propisala BHDCA, ne izvodi operacije iznad teritorije druge države bez odobrenja te predmetne države.

2. 3. Odobrenje navedeno pod 2.2. pribavlja se prije puštanja balona ako se prilikom planiranja operacije opravdano očekuje da bi balon mogao da odleti u zračni prostor druge države. Takvo odobrenje može se dobiti za niz letova balona ili za određenu vrstu uobičajenog leta, npr. let balona za atmosferska istraživanja.

2. 4. Slobodni balon bez posade izvodi operacije u skladu sa uvjetima koje određuje država registracije i država (države) za koju se očekuje da će se preletjeti.

2. 5. Slobodni balon bez posade ne izvodi operacije tako da bi udar balona ili bilo kojeg njegovog dijela, uključujući korisni teret, u zemlju mogao prouzrokovati opasnost za lica ili imovinu.

2. 6. Teški slobodni balon bez posade ne izvodi operacije iznad otvorenog mora bez prethodne koordinacije sa pružateljem usluga u zračnoj plovidbi Bosne i Hercegovine.

Slika 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						
AREA DENSITY CALCULATION <math>\frac{\text{MASS (g)}}{\text{Area of smallest surface (cm}^2\text{)}}</math>		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. OPERATIVNA OGRANIČENJA I ZAHTJEVI ZA OPREMU

3. 1. Teški slobodni balon bez posade ne izvodi operacije bez odobrenja pružatelja usluga u zračnoj plovidbi Bosne i Hercegovine na bilo kojem nivou ili kroz bilo koji nivo ispod 18000 m (60000 ft) visine po pritisku na kojem:

- (a) postoje oblaci ili pojave koje smanjuju vidljivost, a prekrivaju više od četiri osmine neba; ili
- (b) horizontalna vidljivost iznosi manje od 8 km.

3. 2. Teški ili srednje teški slobodni balon bez posade ne smije se pustiti na način koji može prouzrokovati letenje niže od

300 m (1000 ft) iznad gusto naseljenih područja gradova ili naselja ili skupova lica na otvorenom koji nisu povezani sa operacijom.

3. 3. Teški slobodni balon bez posade ne izvodi operacije, osim:

- (a) ako nije opremljen sa najmanje dva uređaja ili sistema za odbacivanje tereta u letu, automatska ili teledirigovana, koji rade nezavisno jedan od drugog;
- (b) za polietilenske balone bez pritiska, ako nema najmanje dvije metode, sistema, uređaja ili njihovih kombinacija za prekid leta balona, koji funkcionišu nezavisno jedan od drugog;
- (c) ako kupola balona nije opremljena radarskim reflektivnim uređajem (uređajima) ili radarskim reflektivnim

materijalom koji stvara eho zemaljskom radaru koji radi na frekvenciji u opsegu od 200 MHz do 2.700 MHz, i/ili balon nije opremljen nekim drugim uređajem koji operateru omogućava neprekidno praćenje izvan dometa zemaljskog radara.

3. 4. Teški slobodni balon bez posade ne izvodi operacije pod sljedećim uvjetima:

(a) u području u kojem se upotrebljava zemaljska SSR oprema, osim ako je opremljen transponderom sekundarnog nadzornog radara koji ima mogućnost izvještavanja o visini po pritisku, koji neprekidno radi na dodijeljenom kodu ili koga po potrebi može uključiti stanica za praćenje; ili

(b) području u kojem se upotrebljava zemaljska ADS-B oprema, osim ako je opremljen ADS-B predajnikom koji ima mogućnost izvještavanja o visini po pritisku, koji neprekidno radi ili koga po potrebi može uključiti stanica za praćenje.

3. 5. Slobodni balon bez posade, koji je opremljen antenom za praćenje za čiji prelom u bilo kojoj tački je potrebna sila veća od 230 N, ne izvodi operacije, osim ako antena ima obojene zastavice ili trake pričvršćene u razmacima od najviše 15 m.

3. 6. Noću, ili u bilo kojem drugom periodu koji propiše BHDCA, teški slobodni balon bez posade ne izvodi operacije ispod 18000 m (60000 ft) visine po pritisku, osim ako su balon, njegovi dodaci i korisni teret osvijetljeni, bez obzira da li se oni tokom operacije odvajaju ili ne.

3. 7. Teški slobodni balon bez posade koji ima podvješeni uređaj (osim otvorenog padobrana vrlo upadljive boje) duži od 15 m, ne izvodi operacije noću ispod 18000 m (60000 ft) visine po pritisku, osim ako je podvješeni uređaj označen naizmjeničnim trakama vrlo upadljivih boja ili ako ima pričvršćene obojene zastavice.

4. PREKID LETA

4. 1 Operator teškog slobodnog balona bez posade aktivira odgovarajuće uređaje za prekid leta navedene pod 3.3(a) i (b):

(a) ako je očigledno da su meteorološki uvjeti lošiji od onih koji su propisani za operaciju;

(b) ako zbog kvara ili iz nekog drugog razloga nastavak operacije predstavlja opasnost za zračni promet ili za lica ili imovinu na zemlji; ili

(c) prije neovlaštenog ulaska u zračni prostor iznad teritorije druge države.

5. PRIJAVA LETA

5. 1. Prijava prije polijetanja

5. 1.1. Prva prijava planiranog leta slobodnog balona bez posade, srednje ili teške kategorije, podnosi se odgovarajućoj jedinici pružatelja usluga u zračnom prometu, najkasnije sedam dana prije datuma od namjeravanog leta.

5. 1.2. Prijava planiranog leta uključuje sljedeće informacije, koje može zahtijevati odgovarajuća jedinica pružatelja usluga u zračnom prometu:

(a) identifikacija leta balona ili naziv kôda projekta;

(b) klasifikacija i opis balona;

(c) SSR kôd, adresa zrakoplova ili frekvencija NDB, ako je primjenjivo;

(d) naziv operatora i telefonski broj;

(e) mjesto puštanja balona;

(f) predviđeno vrijeme puštanja (ili vrijeme početka i završetka višestrukih puštanja);

(g) broj balona koji se puštaju i predviđeni vremenski razmak između puštanja balona (ako se radi o višestrukim puštanjima);

(h) očekivani pravac penjanja;

(i) nivo (nivo) krstarenja (visina po pritisku);

(j) predviđeno trajanje leta do prolaska 18000 m (60000 ft) visine po pritisku ili do postizanja nivoa krstarenja ako je taj nivo na ili ispod 18000 m (60000 ft), zajedno sa predviđenim mjestom. Ako se operacija sastoji od stalnih puštanja, treba uključiti

predviđeno vrijeme kada će prvi i posljednji balon u nizu postići odgovarajući nivo (npr. 122136Z-130330Z);

(k) predviđeni datum i vrijeme prekida leta i planirano mjesto područja udara/pronalaska. U slučaju balona koji obavljaju dugotrajne letove, zbog čega se datum i vrijeme prekida leta i mjesto ne mogu tačno predvidjeti, upotrebljava se izraz "dugotrajan". Ako se predviđa više od jednog mjesta udara/pronalaska, svako se mjesto navodi zajedno sa odgovarajućim predviđenim vremenom udara. Ako se predviđa niz stalnih udara, treba uključiti predviđeno vrijeme prvog i posljednjeg udara u nizu (npr. 070330Z-072300Z).

5. 1.3. Svaka promjena informacija prije puštanja, prijavljena u skladu sa navedenim pod 5.1.2, proslijeđuje se predmetnoj jedinici ATS najmanje 6 sati prije predviđenog vremena puštanja, ili u slučaju istraživanja solarnih ili svemirskih poremećaja sa uključenim elementom kritičnog vremena, najmanje 30 minuta prije predviđenog vremena početka operacije.

5. 2. Obavještenje o puštanju

5. 2.1 Odmah nakon puštanja srednje teškog ili teškog slobodnog balona bez posade, operator obavještava odgovarajuću jedinicu za usluge u zračnom prometu sljedeće:

(a) identifikaciju leta balona;

(b) mjesto puštanja;

(c) stvarno vrijeme puštanja;

(d) predviđeno vrijeme prolaska 18000 m (60000 ft) visine po pritisku ili predviđeno vrijeme do postizanja nivoa krstarenja ako je taj nivo na ili ispod 18000 m (60000 ft), kao i predviđeno mjesto; i

(e) svaku promjenu informacija prethodno prijavljenih u skladu sa navedenim pod 5.1.2. (g) i (h).

5. 3. Obavještenje o otkazivanju

5. 3.1. Operator obavještava odgovarajuću jedinicu za usluge u zračnom prometu odmah nakon saznanja o otkazivanju predviđenog leta srednje teškog ili teškog slobodnog balona bez posade, koji je prethodno prijavljen u skladu sa navedenim pod 5.1.

6. BILJEŽENJE POZICIJE I IZVJEŠTAJI

6. 1. Operator teškog slobodnog balona bez posade, koji izvodi operaciju na ili ispod 18000 m (60000 ft) visine po pritisku, nadzire putanju leta balona i proslijeđuje izvještaje o poziciji balona na zahtjev pružatelja usluga u zračnom prometu. Ako pružatelj usluga u zračnom prometu ne zahtijeva izvještaje o poziciji balona u učestalijim vremenskim razmacima, operator bilježi poziciju svaka dva sata.

6. 2. Operator teškog slobodnog balona bez posade, koji izvodi operaciju iznad 18000 m (60000 ft) visine po pritisku, nadzire napredovanje leta i proslijeđuje izvještaje o poziciji balona na zahtjev pružatelja usluga u zračnom prometu. Ako pružatelj usluga u zračnom prometu ne zahtijeva izvještaje o poziciji balona u učestalijim vremenskim razmacima, operator bilježi poziciju svaka 24 sata.

6. 3. Ako se pozicija ne može bilježiti u skladu sa 6.1. i 6.2, operator odmah obavještava odgovarajuću jedinicu za usluge u zračnom prometu. Ovo obavještenje uključuje posljednju zabilježenu poziciju. Kada se praćenje balona ponovo uspostavi, o tome se odmah obavještava odgovarajuća jedinica pružatelja usluga u zračnom prometu.

6. 4. Jedan sat prije početka planiranog spuštanja teškog slobodnog balona bez posade, operator proslijeđuje odgovarajućoj jedinici ATS sljedeće informacije o balonu:

(a) trenutnu geografsku poziciju;

(b) trenutnu visinu (visinu po pritisku);

(c) predviđeno vrijeme prolaska 18000 m (60000 ft) visine po pritisku, ako je primjenjivo;

(d) predviđeno vrijeme i mjesto udara u zemlju.

6. 5. Operator teškog ili srednje teškog slobodnog balona bez posade obavještava odgovarajuću jedinicu pružatelja usluga u zračnom prometu kada je operacija završena.

Dodatak 3

Tabela nivoa krstarenja

1. 1. Nivoi krstarenja koje treba uzeti u obzir su sljedeći:

LINIJA PUTA (*)											
Od 000 stepeni do 179 stepeni						Od 180 stepeni do 359 stepeni					
IFR letovi			VFR letovi			IFR letovi			VFR letovi		
Nivo			Nivo			Nivo			Nivo		
FL	Stope ft	Metri	FL	Stope ft	Stope ft	FL	Stope ft	Stope ft	FL	Stope ft	Stope 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	2700	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			
itd.	itd.	itd.				itd.	itd.	itd.			

(*) Magnetna linija puta ili, u polarnim područjima iznad 70 stepeni geografske širine i unutar proširenja tih područja koja mogu da propišu nadležni organi, putanje na koordinatnoj mreži određene mrežom linija paralelnih sa nultim meridijanom i prikazanih na polarnoj stereografskoj karti, na kojoj se pravac prema Sjevernom polu koristi kao sjever koordinatne mreže.

Dodatak 4

ATS klase zračnog prostora - usluge koje se pružaju i zahtjevi za let

(odnosi se na SERA.6001 i SERA.5025(b))

Klasa	Vrsta leta	Osigurano razdvajanje	Usluga koja se pruža	Ograničenje brzine (*)	Mogućnost radio-komunikacije	Stalna dvosmjerna govorna komunikacija zrak-zemlja	Predmet ATC odobrenja
A	Samo IFR	Svih zrakoplova	Usluga kontrole zračnog prometa	Neprimjenjivo	Da	Da	Da
B	IFR	Svih zrakoplova	Usluga kontrole zračnog prometa	Neprimjenjivo	Da	Da	Da
	VFR	Svih zrakoplova	Usluga kontrole zračnog prometa	Neprimjenjivo	Da	Da	Da
C	IFR	IFR od IFR	Usluga kontrole zračnog prometa	Neprimjenjivo	Da	Da	Da
	VFR	VFR od IFR	(1) Usluga kontrole zračnog prometa za razdvajanje od IFR; (2) Usluga kontrole zračnog prometa, VFR/VFR informacije o prometu (i, na zahtjev, savjet za izbjegavanje prometa)	250 kts IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	Da	Da	Da
D	VFR	IFR od IFR	Usluga kontrole zračnog prometa, informacije o prometu o VFR letovima (i, na zahtjev, savjet za izbjegavanje prometa)	250 kts IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	Da	Da	Da
	VFR	Nil	Usluga kontrole zračnog prometa, IFR/VFR i VFR/VFR informacije o prometu (i, na zahtjev, savjet za izbjegavanje prometa)	250 kts IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	Da	Da	Da
E	IFR	IFR od IFR	Usluga kontrole zračnog	250 kts IAS ispod 3050	Ne (**)	Ne (**)	Ne

			prometa i, dokle god je moguće, informacije o prometu o VFR letovima.	m (10000 ft) AMSL			
	VFR	Nil	Informacije o prometu, dokle god je moguće.	250 kts IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne
F	IFR	IFR od IFR dokle god je moguće	Savjetodavna usluga u zračnom prometu; usluga informiranja u letu, na zahtjev.	250 kts IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	Da (***)	Ne (***)	Ne
	VFR	Nil	Usluga informiranja u letu na zahtjev.	250 kts IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne
G	IFR	Nil	Usluga informiranja u letu na zahtjev.	250 kts IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	Da (**)	Ne (**)	Ne
	VFR	Nil	Usluga informiranja u letu na zahtjev.	250 kts IAS ispod 3050 m (10000 ft) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne
(*) Ako je prijelazna apsolutna visina ispod 3050 m (10000 ft) AMSL, treba koristiti FL 100 umjesto 10000 ft. Nadležni organ može, takođe, da izuzme tipove zrakoplova koji iz tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu da održavaju ovu brzinu. (**) Piloti održavaju stalnu govornu komunikaciju zrak-zemlja i prema potrebi uspostavljaju dvosmjernu komunikaciju na odgovarajućem komunikacijskom kanalu u RMZ. (***) Govorna komunikacija zrak-zemlja obavezna je za letove koji su uključeni u savjetodavnu uslugu. Piloti održavaju stalnu govornu komunikaciju zrak-zemlja i prema potrebi uspostavljaju dvosmjernu komunikaciju na odgovarajućem komunikacijskom kanalu u RMZ.							

Dodatak 5

Tehničke specifikacije za osmatranja iz zrakoplova i izvještaje govornom komunikacijom

A. UPUTSTVA ZA IZVJEŠTAVANJE

MODEL 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. SADRŽAJ IZVJEŠTAJA IZ ZRAKA
- 1.1. Izvještaji o poziciji i specijalni izvještaji iz zraka
- 1.1.1. Odjeljak 1 modela utvrđenog pod A obavezan je za izvještaje o poziciji i specijalne izvještaje iz zraka, iako se njegove stavke pod 5. i 6. mogu izostaviti. Odjeljak 2 se dodaje, u potpunosti ili djelimično, samo ako to zahtijeva operator ili njegov ovlašteni predstavnik ili ako vođa zrakoplova smatra da je to potrebno. Odjeljak 3 je uključen u specijalne izvještaje iz zraka.
- 1.1.2. Razlog za izdavanje specijalnog izvještaja iz zraka odabire se iz liste navedene pod SERA.12005(a).
- 1.1.3. U slučaju specijalnog izvještaja iz zraka koji sadrži podatke o vulkanskoj aktivnosti, izvještaj nakon leta se sačinjava upotrebom obrasca izvještaja o vulkanskoj aktivnosti (model VAR) utvrđenog pod B. Svi opaženi elementi se zabilježe i navode na odgovarajućim mjestima na obrascu modela VAR.

1.1.4. Specijalni izvještaji izdaju se što je prije moguće nakon opažanja pojave koja zahtijeva sastavljanje specijalnog izvještaja iz zraka.

2. DETALJNA UPUTSTVA ZA IZVJEŠTAVANJE

2.1. Stavke izvještaja iz zraka prijavljuju se redom kojim su navedene u modelu obrasca AIREP SPECIAL.

- OZNAKA VRSTE PORUKE. Za specijalni izvještaj iz zraka navesti "SPECIAL".

Odjeljak 1

Stavka 1 – IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA. Navesti radio-telefonski pozivni znak zrakoplova kako je utvrđeno u SERA.14050.

Stavka 2 – POZICIJA. Navesti poziciju kao geografsku širinu (stepeni u obliku 2 cifre ili stepeni i minute u obliku 4 cifre, nakon čega slijedi "North" ili "South") i geografsku dužinu (stepeni u obliku 3 cifre ili stepeni i minute u obliku 5 cifara, nakon čega slijedi "East" ili "West") ili kao značajnu tačku identifikovanu kodiranom oznakom (od 2 do 5 znakova) ili kao značajnu tačku nakon koje slijedi magnetni smjer (3 cifre) i udaljenost u nautičkim miljama od te tačke. Ako je primjenljivo, prije značajne tačke navesti "ABEAM".

Stavka 3 – VRIJEME. Navesti vrijeme u satima i minutama UTC (4 cifre), osim ako je navođenje vremena u minutama nakon punog sata (2 cifre) propisano na osnovu regionalnih sporazuma o zračnoj plovidbi. Vrijeme u izvještaju treba biti stvarno vrijeme zrakoplova na toj poziciji, a ne vrijeme početka prijenosa izvještaja. Kada se izdaje specijalni izvještaj iz zraka, vrijeme se uvijek navodi u satima i minutama UTC.

Stavka 4 – NIVO LETA ILI APSOLUTNA VISINA. Ako je visinomjer podešen na standardni pritisak, nivo leta u izvještaju navesti sa 3 cifre. Ako je visinomjer podešen na QNH, apsolutnu visinu u izvještaju navesti u metrima, nakon čega se dodaje "METRES" ili u ft, nakon čega se dodaje "FEET". Navesti "CLIMBING" (i zatim nivo leta) prilikom penjanja ili "DESCENDING" (i zatim nivo leta) prilikom spuštanja na novi nivo leta nakon prolaska značajne tačke.

Stavka 5 – SLJEDEĆA POZICIJA I PREDVIĐENO VRIJEME NA TOJ POZICIJI. Navesti sljedeću tačku javljanja i predviđeno vrijeme na toj tački javljanja ili navesti predviđenu poziciju koja će biti dostignuta jedan sat kasnije, u skladu sa važećim postupcima izvještavanja. Koristiti konvencije o podacima za poziciju navedenim u stavci 2. Navesti predviđeno vrijeme na toj poziciji. Navesti vrijeme u satima i minutima.

Stavka 6 – SLJEDEĆA ZNAČAJNA TAČKA. Poslije tačke "sljedeća pozicija i predviđeno vrijeme na toj poziciji" navesti sljedeću značajnu tačku.

Odjeljak 2

Stavka 7 – PREDVIĐENO VRIJEME DOLASKA. Navesti naziv aerodroma prvog predviđenog slijetanja, a zatim predviđeno vrijeme dolaska na taj aerodrom u satima i minutama UTC (4 cifre).

Stavka 8 – TRAJANJE LETA. Navesti "ENDURANCE" i zatim najduže moguće trajanje leta sa raspoloživom količinom goriva u satima i minutima (4 cifre).

Odjeljak 3

Stavka 9 – POJAVA KOJA ZAHTIJEVA SPECIJALAN IZVJEŠTAJ IZ ZRAKA.

Navesti jednu od sljedećih pojava na koju se naišlo ili je osmotrena:

- umjerena turbulencija kao "TURBULENCE MODERATE" i

- jaku turbulenciju kao "TURBULENCE SEVERE".

Primjenjuju se sljedeće specifikacije:

- Umjerena – uvjeti u kojima su moguće umjerene promjene položaja i/ili visine zrakoplova, ali zrakoplov ostaje sve vrijeme pod kontrolom. Uobičajene su male promjene brzine. Promjene

očitanja na akcelometru od 0,5 g do 1,0 g u težistu zrakoplova. Otežano hodanje. Osobe koje sjede osjećaju otpor pojaseva za vezivanje. Slobodni predmeti se kreću.

- Jaka – uvjeti u kojima se događaju nagle promjene položaja i/ili visine zrakoplova; zrakoplov može da bude izvan kontrole u kraćim periodima. Uobičajene su velike promjene brzine. Promjene očitavanja na akcelometru veće od 1,0 g u težistu zrakoplova. Osobe koje sjede vrše veliki pritisak na pojaseve za vezivanje. Slobodni predmeti padaju i lete uokolo.

- umjereno zaledivanje kao "ICING MODERATE", jako zaledivanje kao "ICING SEVERE";

Primjenjuju se sljedeće specifikacije:

- Umjereno – uvjeti u kojima je promjena kursa i/ili apsolutne visine poželjna.

- Jako – uvjeti u kojima je trenutna promjena smjera i/ili visine ključna.

- Jaki planinski talas kao "MOUNTAIN WAVE SEVERE";

Primjenjuje se sljedeća specifikacija:

- Jaki – uvjeti u kojima je brzina prateće silazne struje zraka 3,0 m/s (600 ft/min) ili više i/ili je prisutna jaka turbulencija.

- Grmljavinska oluja bez grāda kao "THUNDERSTORM", grmljavinska oluja sa grādom kao "THUNDERSTORM WITH HAIL";

Primjenjuje se sljedeća specifikacija:

Izvještava se samo o grmljavinskim olujama koje:

- su sakrivene usljed zamućenosti, ili

- su zamaskirane unutar oblačnosti, ili

- su široko rasprostranjene, ili

- formiraju liniju nestabilnosti.

- Jaki olujni vjetar sa prašinom ili jaku pješčanu oluju kao "DUSTSTORM HEAVY", odnosno "SANDSTORM HEAVY";

- Oblak vulkanskog pepela kao "VOLCANIC ASH CLOUD";

- Vulkanska aktivnost prije erupcije ili vulkanska erupcija kao "PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY", odnosno "VOLCANIC ERUPTION";

Primjenjuje se sljedeća specifikacija:

"Vulkanska aktivnost prije erupcije" u ovom kontekstu znači neuobičajena i/ili sve jača vulkanska aktivnost koja može da prethodi vulkanskoj erupciji.

2.2 Informacije zabilježene na obrascu izvještaja o vulkanskoj aktivnosti (model VAR) nisu za prijenos putem RTF, ali ih operator ili član letačke posade prilikom dolaska na aerodrom, bez odgađanja, predaju aerodromskoj meteorološkoj službi. Ako takva služba nije lako dostupna, ispunjen obrazac dostavlja se u skladu sa lokalnim dogovorima pružatelja MET i ATS i operatora zrakoplova.

3. PROSLJEĐIVANJE METEOROLOŠKIH INFORMACIJA PRIMLJENIH PUTEM GOVORNIH KOMUNIKACIJA

Kada prime specijalne izvještaje iz zraka, ATS jedinice proslijeđuju te izvještaje iz zraka, bez odgađanja, odgovarajućoj Službi meteorološkog bdjenja BiH (MWO). Kako bi se osiguralo prikupljanje specijalnih izvještaja iz zraka u zemaljske automatizovane sisteme, elementi takvih izvještaja prenose se korištenjem navedenih konvencija o podacima i po propisanom redoslijedu.

- PRIMATELJ. Zabilježiti pozvanu stanicu i, po potrebi, proslijediti.

- OZNAKA VRSTE PORUKE. Za specijalan izvještaj iz zraka zabilježiti "ARS".

- IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA. Zabilježiti identifikaciju zrakoplova korištenjem konvencije o podacima navedene u stavci 7 plana leta, bez razmaka između oznake operatora i registracije zrakoplova ili identifikacije leta, ako se navodi.

Odjeljak 1

Stavka 0 – POZICIJA. Zabilježiti poziciju kao geografsku širinu (stepeni u obliku 2 cifre ili stepeni i minute u obliku 4 cifre, nakon čega slijedi bez razmaka N ili S) i geografsku dužinu (stepeni u obliku 3 cifre ili stepeni i minute u obliku 5 cifara, nakon čega slijedi bez razmaka E ili W) ili kao značajnu tačku identifikovanu kodiranom oznakom (od 2 do 5 znakova) ili kao značajnu tačku nakon koje slijedi magnetni smjer (3 cifre) i udaljenost u nautičkim miljama (3 cifre) od te tačke. Ako je primjenjivo, prije značajne tačke navesti "ABEAM".

Stavka 1 – VRIJEME. Zabilježiti vrijeme u satima i minutama UTC (4 cifre).

Stavka 2 – NIVO LETA ILI APSOLUTNA VISINA. Kada se izvještava o nivou leta zabilježiti "F" i iza toga 3 cifre (npr. "F310"). Kada se izvještava o visini, zabilježiti je u metrima i dodati "M", ili u ft i dodati "FT". Zabilježiti "ASC" (nivo) prilikom penjanja ili "DES" (nivo) prilikom spuštanja.

Odjeljak 2

Stavka 9 – POJAVA KOJA ZAHTIJEVA SPECIJALNI IZVJEŠTAJ IZ ZRAKA.

Zabilježiti prijavljenu pojavu kako slijedi:

- umjerenu turbulenciju kao "TURB MOD";
- jaku turbulenciju kao "TURB SEV";
- umjereno zaleđivanje kao "ICE MOD";
- jako zaleđivanje kao "ICE SEV";
- jaki planinski talas kao "MTW SEV";
- grmljavinsku oluju bez grāda kao "TS";
- grmljavinsku oluju sa grādom kao "TSGR";
- jaki olujni vjetar sa prašinom ili jaku pješčanu oluju kao "HVV SS";

- oblak vulkanskog pepela kao "VA CLD";

- vulkansku aktivnost prije erupcije ili vulkansku erupciju kao "VA";

- grād kao "GR";

- oblake kumulonimbusa kao "CB".

VRIJEME PRIJENOSA. Zabilježiti samo ako se prenosi Odjeljak 3.

4. POSEBNE ODREDBE ZA IZVJEŠTAVANJE O SMICANJU VJETRA I VULKANSKOM PEPELU

4. 1. Izvještavanje o smicanju vjetra

4.1.1. U izvještaj o osmatranjima iz zrakoplova o smicanju vjetra tokom faza penjanja i prilaza treba uključiti tip zrakoplova.

4.1.2. Ako su uvjeti smicanja vjetra u fazama penjanja i prilaza zrakoplova prijavljeni ili predviđeni, ali se nisu pojavili, vođa zrakoplova, što je prije moguće, obavještava o tome odgovarajuću ATS jedinicu, osim ako zna da je odgovarajuću ATS jedinicu o tome već obavijestio prethodni zrakoplov.

4.2. Izvještavanje o vulkanskoj aktivnosti nakon leta

4.2.1. Po dolasku zrakoplova na aerodrom, operator zrakoplova ili član letačke posade odmah predaje popunjen izvještaj o vulkanskoj aktivnosti aerodromskoj meteorološkoj službi ili, ako takva služba članovima letačke posade pristiglog zrakoplova nije lako dostupna, sa popunjenim obrascem postupa se u skladu sa lokalnim dogovorima između pružatelja MET i ATS i operatora zrakoplova.

4.2.2. Popunjeni izvještaj o vulkanskoj aktivnosti, koji je primila aerodromska meteorološka služba, bez odgađanja se prosljeđuje Službi meteorološkog bdjenja koja je odgovorna za meteorološko bdjenje za oblast informiranja u letu u kojoj je vulkanska aktivnost opažena.

B. OBRAZAC POSEBNOG IZVJEŠTAJA IZ ZRAKA O VULKANSKOJ AKTIVNOSTI (MODEL 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 ☐ no ☐					
Ash encountered yes ☐ no ☐			(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	☐ (a) Wispy	☐ (b) Moderate dense	☐ (c) Very dense		
10) COLOUR OF ASH CLOUD	☐ (a) White	☐ (b) Light grey	☐ (c) Dark grey		
	☐ (d) black	☐ (e) other _____			
11) ERUPTION	☐ (a) continuous	☐ (b) intermittent	☐ (c) not visible		
12) POSITION OF ACTIVITY	☐ (a) Summit	☐ (b) side	☐ (c) Single		
	☐ (d) Multiple	☐ (e) Not observed			
13) OTHER OBSERVED FEATURES OF ERUPTION	☐ (a) Lightning	☐ (b) Glow	☐ (c) Large rocks		
	☐ (d) Ash fallout	☐ (e) Mushroom cloud	☐ (f) All		
14) EFFECT ON AIRCRAFT	☐ (a) Communication	☐ (b) Navigation systems	☐ (c) Engines		
	☐ (d) Pitot static	☐ (e) Windscreen	☐ (f) Windows		
15) OTHER EFFECTS	☐ (a) Turbulence	☐ (b) St. Elmo's Fire	☐ (c) Other fumes		
16) OTHER INFORMATION (Any information considered useful.)					