Ovaj je tekst namijenjen isključivo dokumentiranju i nema pravni učinak. Institucije Unije nisu odgovorne za njegov sadržaj. Vjerodostojne inačice relevantnih akata, uključujući njihove preambule, one su koje su objavljene u Službenom listu Europske unije i dostupne u EUR-Lexu. Tim službenim tekstovima može se izravno pristupiti putem poveznica sadržanih u ovom dokumentu.

►B

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) br. 923/2012

od 26. rujna 2012.

o utvrđivanju zajedničkih pravila zračnog prometa i operativnih odredaba u vezi s uslugama i postupcima u zračnoj plovidbi te o izmjeni Provedbene uredbe (EU) br. 1035/2011 i uredaba (EZ) br. 1265/2007, (EZ) br. 1794/2006, (EZ) br. 730/2006, (EZ) br. 1033/2006 i (EU) br. 255/2010

(Tekst značajan za EGP)

(SL L 281, 13.10.2012., str. 1.)

Koju je izmijenila:

		Službeni list		
		br.	stranica	datum
►M1	Uredba Komisije (EU) 2015/340 od 20. veljače 2015.	L 63	1	6.3.2015.
►M2	Provedbena uredba Komisije (EU) 2016/1185 od 20. srpnja 2016.	L 196	3	21.7.2016.
►M3	Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/835 od 12. svibnja 2017.	L 124	35	17.5.2017.
►M4	Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/469 od 14. veljače 2020.	L 104	1	3.4.2020.
►M5	koju je izmijenila Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/1177 od 7. kolovoza 2020.	L 259	12	10.8.2020.
►M6	Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/886 od 26. lipnja 2020.	L 205	14	29.6.2020.

▼B

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) br. 923/2012

od 26. rujna 2012.

o utvrđivanju zajedničkih pravila zračnog prometa i operativnih odredaba u vezi s uslugama i postupcima u zračnoj plovidbi te o izmjeni Provedbene uredbe (EU) br. 1035/2011 i uredaba (EZ) br. 1265/2007, (EZ) br. 1794/2006, (EZ) br. 730/2006, (EZ) br. 1033/2006 i (EU) br. 255/2010

(Tekst značajan za EGP)

Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. Cilj je ove Uredbe uspostaviti zajednička pravila zračnog prometa i operativne odredbe u vezi s uslugama i postupcima u zračnoj plovidbi, primjenjive na opći zračni promet unutar područja primjene Uredbe (EZ) br. 551/2004.

2. Ova se Uredba primjenjuje posebno na korisnike zračnog prostora i zrakoplove uključene u opći zračni promet:

(a) koji lete u Uniju, unutar Unije ili iz Unije;

(b) koji imaju državljanstvo i registracijske oznake države članice Unije, te lete u bilo kojem zračnom prostoru u mjeri u kojoj nisu u suprotnosti s pravilima koja je objavila država nadležna za područje preleta.

▼M2

3. Ova se Uredba primjenjuje i na nadležna tijela država članica, pružatelje usluga u zračnoj plovidbi, operatore aerodroma i zemaljsko osoblje uključeno u operacije zrakoplova.

4. Ova se Uredba ne primjenjuje na zrakoplove igračke i modele zrakoplova. Međutim, države članice osiguravaju da se uspostave nacionalna pravila kojima se osigurava da se zrakoplovima igračkama i modelima zrakoplova rukuje tako da se na najmanju mjeru svedu opasnosti povezane sa sigurnošću u civilnom zrakoplovstvu, osobama, imovinom i drugim zrakoplovima.

▼B

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe, primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „točnost” znači stupanj usklađenosti između procijenjene ili izmjerene vrijednosti i stvarne vrijednosti;

▼M2

_____

▼B

3. „zračni prostor sa savjetodavnom uslugom” znači zračni prostor određenih dimenzija ili utvrđena ruta unutar koje je dostupna savjetodavna usluga zračnog prometa;

▼B

4. „savjetodavna ruta” znači utvrđena ruta duž koje je dostupna savjetodavna usluga zračnog prometa;

5. „akrobatski let” znači namjerno izveden manevar zrakoplova u letu koji uključuje naglu promjenu njegovog položaja, neuobičajeni položaj ili neuobičajenu promjenu brzine leta, koji nije potreban za uobičajeni let ili osposobljavanje za dozvole ili ocjene koje nisu akrobatske ocjene;

6. „aerodrom” znači određeno područje (uključujući sve objekte, uređaje i opremu) na zemlji ili vodi ili na nepomičnom odobalnom ili plutajućem objektu namijenjenom u potpunosti ili djelomično za slijetanje, uzlijetanje i kretanje zrakoplova po površini;

7. „aerodromska kontrola” znači usluga kontrole zračnog prometa koja se obavlja za potrebe aerodromskog prometa;

8. „aerodromski kontrolni toranj” znači nadležna jedinica kontrole zračnog prometa koja je uspostavljena u svrhe obavljanja aerodromske kontrole;

9. „aerodromski promet” znači ukupni promet na manevarskim površinama aerodroma i svi zrakoplovi u letu u blizini aerodroma. Zrakoplov koji leti u blizini aerodroma uključuje zrakoplove koji ulaze, izlaze ili se nalaze u aerodromskom prometnom krugu;

10. „aerodromski prometni krug” znači utvrđena letna putanja kojom zrakoplov mora letjeti u blizini aerodroma;

11. „aerodromska prometna zona” znači zračni prostor određenih dimenzija utvrđen oko aerodroma radi zaštite aerodromskog prometa;

12. „radovi iz zraka” znači operacija zrakoplova u kojoj se zrakoplov upotrebljava za specijalizirane usluge, kao što je poljoprivreda, građevinarstvo, fotografiranje, izmjera, nadzor i patroliranje, traganje i spašavanje, snimanje iz zrakaitd.;

13. „zbornik zrakoplovnih informacija (AIP)” znači publikacija koju izdaje državno tijelo ili koja se izdaje uz dozvolu tog tijela, a sadrži zrakoplovne informacije trajnog karaktera bitnih za sigurnost zračne plovidbe;

14. „zrakoplovna pokretna usluga” znači pokretna usluga između zrakoplovnih postaja i postaja na zrakoplovima, ili između postaja na zrakoplovima, u kojoj mogu sudjelovati postaje na plovilima za spašavanje; radiofarovi za označivanje položaja u nuždi na radijskim frekvencijama naznačenima za opasnost i nuždu;

15. „zrakoplovna postaja” znači kopnena postaja u zrakoplovnoj pokretnoj službi. U određenim slučajevima, zrakoplovna postaja može biti smještena, na primjer, na plovilu ili na platformi na moru;

▼B

16. „avion” znači svaki zrakoplov teži od zraka, na motorni pogon, koji uzgon u letu dobiva uglavnom zbog aerodinamičkih reakcija na površinama koje u određenim uvjetima leta ostaju nepokretne;

17. „sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS)” znači sustav zrakoplova koji na temelju signala transpondera sekundarnog nadzornog radara (SSR), koji radi nezavisno od zemaljske opreme, savjetuje pilota o zrakoplovima koji ga potencijalno ugrožavaju a koji su opremljeni SSR transponderima;

18. „zrakoplov” znači svaka naprava koja se održava u atmosferi zbog reakcije zraka koja nije reakcija zraka u odnosu na zemljinu površinu;

19. „adresa zrakoplova” znači jedinstvena kombinacija od 24 bita koja se dodjeljuje zrakoplovu radi komunikacija zrak-zemlja, navigacije i nadzora;

20. „motrenje iz zrakoplova” znači ocjena jednog ili više meteoroloških elemenata, koja se obavlja iz zrakoplova tijekom leta;

21. „informacije AIRMET” znači informacije koje objavljuje služba meteorološkog bdijenja u vezi s nastankom ili predviđenim nastankom određenih vremenskih pojava na putu, koje bi mogle utjecati na sigurnost operacija zrakoplova na manjim visinama, a koje nisu uključene u prognozu izdanu za letove na manjim visinama u dotičnom području letnih informacija ili u njegovom potpodručju;

22. „komunikacija zrak-zemlja” znači dvosmjerna komunikacija između postaja zrakoplova i postaja ili lokacija na zemljinoj površini;

23. „kontrolna radiopostaja zrak-zemlja” znači zrakoplovna telekomunikacijska postaja s primarnom odgovornošću za upravljanje komunikacijama koje se odnose na upravljanje i nadzor zrakoplova u određenom području;

24. „izvještaj iz zraka” znači izvještaj iz zrakoplova u letu, sastavljen u skladu sa zahtjevima o javljanju pozicije te operativno i/ili meteorološko izvješćivanje;

▼M2

25. „taksiranje” znači kretanje helikoptera/VTOL-a iznad površine aerodroma, obično na zemlji i brzinom na zemlji obično manjom od 37 km/h (20 čvorova);

▼B

26. „zračni promet” znači letenje zrakoplova i kretanje zrakoplova po manevarskim površinama aerodroma;

▼M2

27. „savjetodavna usluga u zračnom prometu” znači usluga koja se pruža u zračnom prostoru sa savjetodavnom uslugom kako bi se osiguralo, koliko je to najviše praktično moguće, razdvajanje zrakoplova koji lete prema planovima leta u skladu s pravilima instrumentalnog letenja (IFR);

▼M2

28. „odobrenje kontrole zračnog prometa (ATC)” znači dopuštenje zrakoplovu da nastavi let pod određenim uvjetima koje utvrdi jedinica kontrole zračnog prometa;

▼B

29. „uputa kontrole zračnog prometa” znači upute koje izdaje kontrola zračnog prometa, kojom se od pilota zahtijeva poduzimanje određenih mjera;

30. „usluga kontrole zračnog prometa” znači usluga koja se pruža u svrhu:

(a) sprečavanja sudara:

(1) između zrakoplova; i

(2) između zrakoplova i prepreka na manevarskim površinama; i

(b) osiguranja i održavanja redovitog protoka zračnog prometa;

31. „jedinica kontrole zračnog prometa” znači opći pojam koji ima više značenja: područni kontrolni centar, jedinica prilazne kontrole ili aerodromski kontrolni toranj;

32. „usluga u zračnom prometu (ATS)” znači opći pojam koji ima više značenja: usluga letnih informacija, usluga uzbunjivanja, savjetodavna usluga u zračnom prometu, usluga kontrole zračnog prometa, usluga područne kontrole, usluga prilazne kontrole ili aerodromska usluga kontrole);

▼M2

33. „zračni prostori usluga u zračnom prometu (ATS)” znači zračni prostori određenih dimenzija, označeni abecedno, u kojima se mogu obavljati određene vrste letova, za koje su navedene usluge u zračnom prometu i pravila rada;

34. „prijavni ured (ARO) operativnih usluga u zračnom prometu (ATS)” znači jedinica osnovana radi primanja izvješća namijenjenih pružanju operativnih usluga u zračnom prometu i primanja planova leta prije uzlijetanja;

34.a „usluga nadzora za usluge u zračnom prometu (ATS)” znači usluga koja se pruža izravno putem nadzornog sustava ATS-a;

35. „jedinica za usluge u zračnom prometu (ATS)” znači opći pojam koji ima više značenja: jedinica kontrole zračnog prometa, centar letnih informacija, aerodromska jedinica za usluge letnih informacija ili ured za izvješćivanje o uslugama u zračnom prometu;

▼B

36. „zračni put” znači kontrolirano područje ili njegov dio utvrđen u obliku koridora;

37. „usluga uzbunjivanja” znači usluga uspostavljena s ciljem izvješćivanja nadležne organizacije o zrakoplovima kojima je potrebna pomoć u traganju i spašavanju te prema potrebi pružanje pomoći tim organizacijama;

▼M2

38. „alternativni aerodrom” znači aerodrom prema kojem zrakoplov može nastaviti let ako postane nemoguće ili nepreporučljivo da nastavi let ili sleti na predviđeni aerodrom, a na kojem su mu na raspolaganju potrebne usluge i uređaji, na kojem se mogu ispuniti zahtjevi u pogledu performansa zrakoplova te koji u očekivano vrijeme korištenja radi. Alternativni aerodromi uključuju sljedeće:

    (a) alternativni aerodrom za uzlijetanje: alternativni aerodrom na koji bi zrakoplov mogao sletjeti ako to postane potrebno nedugo nakon uzlijetanja, a nije moguće koristiti aerodrom uzlijetanja;

    (b) alternativni aerodrom na ruti: alternativni aerodrom na koji bi zrakoplov mogao sletjeti ako se, dok se nalazi na ruti, pojavi potreba za skretanjem;

    (c) alternativno odredište: alternativni aerodrom na koji bi zrakoplov mogao sletjeti ako postane nemoguće ili nepreporučljivo sletjeti na predviđeni aerodrom;

▼B

39. „apsolutna visina” znači vertikalna udaljenost razine, točke ili objekta koji se smatra točkom, izmjerena od srednje razine mora (MSL);

40. „usluga prilazne kontrole” znači usluga kontrole zračnog prometa za kontrolirane letove u dolasku ili odlasku;

41. „jedinica prilazne kontrole” znači jedinica uspostavljena radi pružanja usluge kontrole zračnog prometa za kontrolirane letove u dolasku ili odlasku s jednog ili više aerodroma;

42. „stajanka” znači određena površina namijenjena za smještaj zrakoplova radi ukrcavanja ili iskrcavanja putnika, pošte ili tereta, opskrbe gorivom, parkiranja ili održavanja zrakoplova;

43. „područni kontrolni centar (ACC)” znači jedinica uspostavljena za pružanje usluga kontrole zračnog prometa za kontrolirane letove u kontroliranim područjima koja su pod njezinom nadležnošću;

44. „usluga područne kontrole” znači usluga kontrole zračnog prometa za kontrolirane letove u kontroliranim područjima;

45. „područna navigacija (RNAV)” znači navigacijska metoda koja zrakoplovu omogućuje letenje na bilo kojoj željenoj letnoj putanji, koja je obuhvaćena zemaljskim ili svemirskim navigacijskim sredstvima ili je u granicama mogućnosti ugrađene opreme zrakoplova ili kombinacija jednog i drugog;

46. „ruta ATS” znači utvrđena ruta namijenjena za usmjeravanje protoka prometa prema potrebi radi obavljanja operativnih usluga u zračnom prometu;

47. „automatski ovisan nadzor – radiodifuzijsko emitiranje (ADS-B)” znači način na koji zrakoplov, aerodromska vozila i ostala sredstva mogu automatski slati i primati podatke kao što su identifikacija, pozicija i prema potrebi dodatne podatke u radiodifuzijskom načinu rada preko podatkovne veze;

▼B

48. „automatski ovisan nadzor – ugovor (ADS-C)” znači način na koji se uvjeti sporazuma ADS-C razmjenjuju između zemaljskog sustava i zrakoplova preko podatkovne veze, koji određuje pod kojim uvjetima treba započeti izvješća ADS-C i koje podatke uključiti u izvješća;

▼M2

48.a „dogovor o automatski ovisnom nadzoru – ugovoru (ADS-C)” znači plan izvješćivanja kojim se određuju uvjeti izvješćivanja podataka ADS-C (tj. podataka koje zahtijeva jedinica za usluge u zračnom prometu i učestalost izvješća ADS-C, koji se moraju dogovoriti prije uporabe ADS-C u pružanju usluga u zračnom prometu);

▼B

49. „automatsko emitiranje informacija za slijetanje i uzlijetanje (ATIS)” znači automatsko prosljeđivanje tekućih i redovitih informacija zrakoplovima u dolasku i odlasku 24 sata na dan ili u određenom dijelu dana:

(a) „automatsko podatkovno emitiranje informacija za slijetanje i uzlijetanje (D-AIS)” znači pružanje usluga ATIS preko podatkovne veze;

(b) „automatsko govorno emitiranje informacija za slijetanje i uzlijetanje (Voice-ATIS)” znači pružanje usluga ATIS neprekidnim i ponavljajućim govornim emitiranjem;

50. „baza oblaka” znači visina donje granice najnižeg sloja oblaka iznad zemlje ili vode ispod 6000 m (20 000 stopa) koji pokriva više od polovine neba;

51. „točka preusmjerenja” znači točka u kojoj je predviđeno da zrakoplov koji leti na dijelu rute ATS, određenom s obzirom na visokofrekventni višesmjerni radiopredajnik, prenese svoju primarnu navigacijsku referencu s uređaja iza zrakoplova na sljedeći uređaj ispred zrakoplova;

52. „granica valjanosti odobrenja” znači točka do koje je zrakoplovu izdano odobrenje kontrole zračnog prometa;

53. „oblak od operativnog značenja” znači oblak s visinom baze oblaka ispod 1500 m (5000 stopa) ili ispod najveće minimalne sektorske apsolutne visine, ovisno o tome što je veće, ili kumulonimbus ili vertikalno razvijeni kumulus na bilo kojoj visini;

54. „kod (SSR)” znači broj dodijeljen određenom višestrukom impulsnom odzivnom signalu koji odašilje transponder u modu A ili modu C;

55. „nadležno tijelo” znači tijelo koje je država članica odredila kao nadležno za osiguravanje usklađenosti s ovom Uredbom;

56. „kontrolirano područje” znači kontrolirani zračni prostor koji se prostire iznad utvrđene granice iznad zemlje;

▼M4

57. „kontrolirani aerodrom” znači aerodrom na kojem se za aerodromski promet pružaju usluge kontrole zračnog prometa;

▼B

58. „kontrolirani zračni prostor” znači zračni prostor određenih dimenzija unutar kojega se usluga kontrole zračnog prometa provodi u skladu s klasifikacijom zračnog prostora;

59. „kontrolirani let” znači svaki let za koji se izdaje odobrenje kontrole zračnog prometa;

60. „komunikacije između kontrolora i pilota preko podatkovnih veza (CPDLC)” znači način komunikacije između kontrolora i pilota uporabom podatkovne veze za komunikacije ATC;

61. „kontrolirana zona” znači kontrolirani zračni prostor koji se prostire od zemljine površine do određene gornje granice;

62. „putno penjanje” znači tehnika putnog letenja pri čemu se povećava neto apsolutna visina smanjenjem mase aviona;

63. „putna razina” znači razina koju zrakoplov održava tijekom većeg dijela leta;

64. „tekući plan leta (CPL)” znači plan leta, uključujući promjene, ako postoje, nastale tijekom leta zbog izdavanja naknadnih odobrenja;

65. „opasno područje” znači dio zračnog prostora utvrđenih dimenzija u kojem se tijekom određenog vremenskog razdoblja odvijaju djelatnosti ili postoje okolnosti opasne za let zrakoplova;

66. „komunikacije preko podatkovne veze” znači oblik komunikacije namijenjen za razmjenu poruka preko podatkovne veze;

67. „datum” znači bilo koja veličina ili skup veličina koji može služiti kao polazište ili osnova za izračunavanje ostalih veličina;

68. „naknadno odobrenje” znači odobrenje koje zrakoplovu izdaje jedinica kontrole zračnog prometa koja trenutačno nije nadležna za nadzor tog zrakoplova;

69. „predviđeno trajanje leta” znači predviđeno vrijeme potrebno za let između dvije značajne točke;

70. „predviđeno vrijeme početka vožnje” znači predviđeno vrijeme u kojem će zrakoplov započeti kretanje u svrhu odlaska;

▼M2

71. „predviđeno vrijeme dolaska (ETA)” znači, za IFR letove, predviđeno vrijeme dolaska zrakoplova na poziciju iznad odgovarajuće točke, utvrđene pomoću navigacijskog sredstva, s koje zrakoplov namjerava započeti postupak instrumentalnog prilaženja ili, ako takvo navigacijsko sredstvo ne postoji u neposrednoj blizini aerodroma, vrijeme dolaska zrakoplova na poziciju iznad aerodroma. Za letove u skladu s pravilima vizualnog letenja (VFR) to je predviđeno vrijeme dolaska na poziciju iznad aerodroma;

▼B

72. „očekivano vrijeme prilaženja” znači vrijeme u kojem ATC očekuje da će zrakoplov koji kasni u dolasku napustiti preletište čekanja radi završetka prilaženja za slijetanje. Stvarno vrijeme napuštanja petlje čekanja ovisit će o odobrenju za prilaz;

▼B

73. „predani plan leta (FPL)” znači plan leta koji je pilot ili njegov ovlašteni predstavnik ispunio i predao jedinici ATS bez naknadnih izmjena;

74. „član letačke posade” znači član posade zrakoplova koji posjeduje odgovarajuću dozvolu, zadužen za poslove nužne za upravljanje zrakoplovom tijekom trajanja letačke dužnosti;

75. „centar za pružanje letnih informacija” znači jedinica uspostavljena radi obavljanja usluge pružanja letnih informacija i usluge uzbunjivanja;

76. „područje letnih informacija” znači zračni prostor određenih dimenzija u kojemu se pružaju usluge letnih informacija i usluge uzbunjivanja;

77. „usluga letnih informacija” znači usluga uspostavljena u svrhu pružanja savjeta i informacija potrebnih za sigurno i učinkovito obavljanje letova;

78. „razina leta (FL)” znači površina stalnog atmosferskog tlaka, određena u odnosu na specifičnu vrijednost tlaka od 1 013,2 hektopaskala (hPa), koja je od drugih takvih površina razdvojena određenim intervalima tlaka;

79. „plan leta” znači skup određenih informacija koje se dostavljaju jedinicama za pružanje usluga zračnog prometa o planiranom letu ili dijelu leta zrakoplova;

80. „vidljivost u letu” znači vidljivost iz pilotske kabine u smjeru kretanja zrakoplova u letu;

81. „prognoza” znači izvješće o očekivanim meteorološkim uvjetima u određenom vremenu ili vremenskom razdoblju u određenom području ili dijelu zračnog prostora;

82. „vidljivost pri tlu” znači vidljivost na aerodromu koju bilježi ovlašteni motritelj ili automatski sustav;

83. „smjer leta” znači usmjerenje uzdužne osi zrakoplova, obično izraženo u stupnjevima u odnosu na sjever (pravi, magnetski, kompasni ili na koordinatnoj mreži);

84. „visina” znači vertikalna udaljenost razine, točke ili objekta koji se smatra točkom, izmjerena od određene referentne vrijednosti;

85. „helikopter” znači zrakoplov teži od zraka koji se u zraku održava uglavnom zbog reakcija zraka na jedan ili više rotora na motorni pogon na približno vertikalnim osima;

86. „zračni prostor iznad otvorenog mora” znači zračni prostor izvan kopnenog područja i teritorijalnog mora, kako je određeno u Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora (Montego Bay, 1982.);

87. „IFR” je oznaka koja se upotrebljava za označivanje pravila instrumentalnog letenja;

▼B

88. „IFR let” znači let koji se obavlja u skladu s pravilima instrumentalnog letenja;

89. „IMC” je oznaka koja se upotrebljava za označivanje instrumentalnih meteoroloških uvjeta;

▼M2

89.a „operacija instrumentalnog prilaženja” znači prilaženje i slijetanje pomoću instrumenata za navigacijsko vođenje na temelju postupka instrumentalnog prilaženja. Dvije su metode izvođenja operacija instrumentalnog prilaženja:

(a) operacija dvodimenzionalnog (2D) instrumentalnog prilaženja u kojoj se primjenjuje samo lateralno navigacijsko vođenje i

(b) operacija trodimenzionalnog (3D) instrumentalnog prilaženja u kojoj se primjenjuju lateralno i vertikalno navigacijsko vođenje;

▼B

90. „postupak instrumentalnog prilaženja (IAP)” znači niz unaprijed utvrđenih manevara zrakoplova uz korištenje letačkih instrumenata, s određenom zaštitom od prepreka od preletišta početnog prilaza ili prema potrebi od početka utvrđene dolazne rute do točke s koje se slijetanje može završiti i nakon toga ako slijetanje nije završeno, do pozicije na kojoj se primjenjuju mjerila za nadvisivanje prepreka u fazi čekanja ili na ruti. Postupci instrumentalnog prilaženja razvrstani su kako slijedi:

▼M2

(a) postupak nepreciznog prilaženja (NPA). Postupak instrumentalnog prilaženja namijenjen za operacije 2D instrumentalnog prilaženja vrste A;

(b) postupak prilaženja s vertikalnim vođenjem (APV). Postupak instrumentalnog prilaženja s navigacijom temeljenom na performansama (PBN) namijenjen za operacije 3D instrumentalnog prilaženja vrste A;

(c) postupak preciznog prilaženja (PA). Postupak instrumentalnog prilaženja temeljen na navigacijskim sustavima (ILS, MLS, GLS i SBAS kat. I.) namijenjen za operacije 3D instrumentalnog prilaženja vrste A ili B;

▼B

91. „instrumentalni meteorološki uvjeti (IMC)” znači meteorološki uvjeti izraženi u smislu vidljivosti, udaljenosti od oblaka i baze oblaka, manji od minimuma utvrđenih za vizualne meteorološke uvjete;

92. „sletna staza” znači dio operativne površine namijenjen za slijetanje ili uzlijetanje zrakoplova;

93. „razina” znači opći pojam koji se odnosi na vertikalnu poziciju zrakoplova u letu, a označuje visinu, apsolutnu visinu ili razinu leta;

94. „manevarska površina” znači dio aerodroma određen za uzlijetanje, slijetanje i vožnju zrakoplova, ne uključujući stajanke;

▼M2

94.a „minimalna količina goriva” znači pojam kojim se opisuje situacija kad je stanje zalihe goriva određenog zrakoplova takvo da se taj let upućuje na slijetanje na određeni aerodrom bez mogućnosti prihvaćanja bilo kakvog dodatnog odgađanja;

▼B

95. „mod (SSR)” znači uobičajena identifikacija za određene funkcije interogacijskih signala koji se odašilju interogatorom SSR. U Prilogu 10. ICAO navedena su četiri moda: A, C, S i kombinirani;

▼M2

95.a „model zrakoplova” znači zrakoplov bez posade, osim zrakoplova igračaka, čija radna masa ne prelazi ograničenja koja je propisalo nadležno tijelo, a koji je sposoban za dulji let atmosferom i koristi se isključivo za promotivne ili rekreacijske namjene;

95.b „planinsko područje” znači područje promjenjivog profila terena na kojem su visinske promjene terena veće od 900 m (3 000 stopa) unutar udaljenosti od 18,5 km (10,0 nautičkih milja);

▼B

96. „operativna površina” znači dio aerodroma predviđen za uzlijetanje, slijetanje i vožnju zrakoplova, a sastoji se od manevarske površine i stajanke (stajanki);

97. „noć” znači vremensko razdoblje od završetka večernjeg građanskog sumraka do početka jutarnjeg građanskog sumraka. Građanski sumrak uvečer završava kada je središte Sunca 6 stupnjeva ispod horizonta, a ujutro počinje kada je središte Sunca 6 stupnjeva ispod horizonta;

98. „prepreka” znači svi nepokretni (privremeno ili trajno) i pokretni objekti ili njihovi dijelovi:

(a) koji su smješteni na području namijenjenom za kretanje zrakoplova po površini; ili

(b) koji se pružaju iznad određene površine namijenjene za zaštitu zrakoplova u letu; ili

(c) koji su postavljeni izvan određenih površina, ali za koje je procijenjeno da predstavljaju opasnost za zrakoplovnu navigaciju;

99. „operativno mjesto” znači mjesto koje odabire operator ili zapovjednik zrakoplova za operacije slijetanja, uzlijetanja i/ili podizanja;

100. „zapovjednik zrakoplova” znači pilot kojeg operator, ili u slučaju generalne avijacije, vlasnik, odredi za zapovjednika zrakoplova, koji je odgovoran za sigurno izvođenje leta;

101. „barometarska visina” znači atmosferski tlak izražen kao apsolutna visina koja odgovara tom tlaku u standardnoj atmosferi, kako je određeno u dijelu 1. Priloga 8. Čikaške konvencije;

102. „problematična uporaba tvari” znači uporaba jedne ili više psihoaktivnih tvari od strane zrakoplovnog osoblja tako da:

(a) to predstavlja neposrednu opasnost za korisnika ili ugrožava život, zdravlje ili dobrobit drugih; i/ili

(b) to uzrokuje ili pogoršava profesionalni, socijalni, mentalni ili fizički problem ili poremećaj;

103. „zabranjeno područje” znači dio zračnog prostora utvrđenih dimenzija iznad zemlje i teritorijalnih voda države u kojemu je letenje zrakoplova zabranjeno;

▼M1

104. „psihoaktivne tvari” znači alkohol, opioidi, kanabinoidi, sedativi i hipnotici, kokain, drugi psihostimulansi, halucinogeni i hlapljiva otapala, ali ne uključujući kofein i duhan;

▼B

105. „radar” znači uređaj za detektiranje radiosignala koji pruža informacije o udaljenosti, azimutu i/ili visini objekta;

106. „područje obvezne uporabe radioopreme (RMZ)” znači zračni prostor određenih dimenzija u kojemu je obvezna opremljenost radiouređajima i uporaba tih uređaja;

107. „radionavigacijska usluga” znači usluga koja osigurava orijentacijske informacije ili podatke o poziciji za učinkovito i sigurno upravljanje zrakoplovom pomoću jednog ili više radionavigacijskih sredstava;

108. „radiotelefonija” znači oblik radiokomunikacije namijenjen u prvom redu za razmjenu informacija u obliku govora;

109. „ponavljajući plan leta” znači plan leta koji se odnosi na seriju redovitih individualnih letova koji se često ponavljaju i imaju jednake osnovne značajke, a koji operator predaje jedinicama ATS radi spremanja i višekratnog korištenja;

110. „točka javljanja” znači određena geografska lokacija u odnosu na koju se može javiti pozicija zrakoplova;

111. „uvjetno zabranjeno područje” znači dio zračnog prostora utvrđenih dimenzija iznad zemlje i teritorijalnih voda države u kojemu je letenje zrakoplova ograničeno u skladu s određenim uvjetima;

112. „segment rute” znači ruta ili dio rute koji se obično prelijeće bez usputnog zaustavljanja;

113. „uzletno-sletna staza” znači utvrđena pravokutna površina na kopnenom aerodromu namijenjena za slijetanje i uzlijetanje zrakoplova;

▼M2

114. „pozicija za čekanje” znači označena pozicija za zaštitu uzletno-sletne staze, površina s ograničenjem prepreka ili kritična/osjetljiva zona sustava za instrumentalno slijetanje (ILS)/mikrovalnog sustava slijetanja (MLS) na kojoj se zrakoplovi u vožnji po tlu i vozila moraju zaustaviti i čekati, osim ako im aerodromski kontrolni toranj ne da drukčije odobrenje;

▼B

115. „vidno polje uzletno-sletne staze (RVR)” znači udaljenost na kojoj pilot zrakoplova na simetrali uzletno-sletne staze može vidjeti površinske oznake na stazi ili svjetla koja označuju stazu ili njezinu simetralu;

▼M2

116. „osoblje koje obavlja sigurnosno osjetljive zadatke” znači osobe koje mogu ugroziti zrakoplovnu sigurnost ako nepravilno obavljaju svoje dužnosti i funkcije, uključujući članove posade, osoblje za održavanje zrakoplova, osoblje aerodromskih operacija, spasioce, vatrogasce i osoblje kojemu je dopušten nepraćeni pristup manevarskoj površini te kontrolore zračnog prometa;

▼B

117. „jedrilica” znači zrakoplov teži od zraka koji uzgon u letu dobiva zbog aerodinamičkih reakcija na nepokretnim podiznim površinama, a čiji slobodan let ne ovisi o motoru, uključujući i ovjesne jedrilice, parajedrilice i ostale slične letjelice;

118. „sekundarni nadzorni radar (SSR)” znači nadzorni radarski sustav koji koristi primopredajnike (interogatore) i transpondere;

119. „značajne meteorološke informacije (SIGMET)” znači informacije koje izdaje služba meteorološkog bdjenja u vezi s nastankom ili predviđenim nastankom određenih vremenskih pojava na putu, koje bi mogle utjecati na sigurnost operacija zrakoplova;

120. „signalna površina” znači područje na aerodromu koje se koristi za postavljanje zemaljskih signala;

121. „značajna točka” znači određena geografska lokacija koja se upotrebljava za određivanje rute ATS ili letne putanje zrakoplova te za druge navigacijske i ATS svrhe;

122. „specijalni let VFR” znači let VFR unutar kontrolirane zone u meteorološkim uvjetima koji su ispod vizualnih meteoroloških uvjeta (VMC), odobren od kontrole zračnog prometa;

123. „zalutali zrakoplov” znači zrakoplov koji je znatno skrenuo od predviđene putanje ili koji javlja da se izgubio;

124. „nadzorni radar” znači radarska oprema koja se upotrebljava za određivanje položaj zrakoplova u pogledu udaljenosti i azimuta;

125. „vožnja zrakoplova” znači kretanje zrakoplova po površini aerodroma ili operativnom mjestu vlastitom snagom, isključujući uzlijetanje i slijetanje;

126. „staza za vožnju” znači određena staza na kopnenom aerodromu namijenjena za vožnju zrakoplova i povezivanje jednog dijela aerodroma s drugim, uključujući:

(a) staza za vožnju do stajališta za zrakoplove znači dio stajanke određen kao staza za vožnju, koji osigurava pristup samo do stajališta za zrakoplove;

(b) staza za vožnju na stajanki znači dio sustava staza za vožnju smješten na stajanki, koji osigurava direktnu stazu za vožnju preko stajanke;

▼B

(c) staza za vožnju s brzim izlazom znači staza za vožnju povezana s uzletno-sletnom stazom pod oštrim kutom, konstruirana tako da avionima koji su sletjeli omogući okretanje pri većim brzinama od onih koje se postižu na drugim izlaznim stazama za vožnju, čime se smanjuje vrijeme zauzetosti uzletno-sletne staze;

127. „državno područje” znači kopnena područja i okolno teritorijalno more pod suverenošću, vrhovnom vlasti, zaštitom ili mandatom države;

128. „prag” znači početak dijela uzletno-sletne staze koji se koristi za slijetanje;

129. „ukupno predviđeno trajanje leta” znači:

(a) za IFR letove, predviđeno vrijeme od uzlijetanja do dolaska na određenu točku utvrđenu pomoću navigacijskog sredstva, s koje zrakoplov namjerava započeti postupak instrumentalnog prilaženja ili, ako takvo sredstvo u blizini aerodroma odredišta ne postoji, vrijeme do dolaska zrakoplova iznad aerodroma odredišta;

(b) za letove VFR, predviđeno vrijeme od uzlijetanja do dolaska iznad aerodroma odredišta;

▼M2

129.a „zrakoplov igračka” znači zrakoplov bez posade proizveden ili namijenjen, isključivo ili ne, za igru djece mlađe od 14 godina;

▼B

130. „putanja” znači projekcija putanje zrakoplova na zemljinu površinu, čiji je smjer u bilo kojoj točki obično izražen u stupnjevima u odnosu na sjever (pravi, magnetski ili na koordinatnoj mreži);

131. „uputa za izbjegavanje prometa” znači uputa koju pruža jedinica za usluge zračnog prometa, uz određivanje manevara koji pomažu pilotu u izbjegavanju sudara;

132. „prometne informacije” znači informacije koje izdaje jedinica za usluge zračnog prometa da upozori pilota na drugi poznati ili uočeni zračni promet, koji može biti u blizini pozicije ili predviđene rute leta, te da mu pomogne izbjeći sudar;

133. „točka prijenosa kontrole” znači određena točka na letnoj putanji zrakoplova, na kojoj se odgovornost za pružanje usluge kontrole zračnog prometa zrakoplovu prenosi s jedne kontrolne jedinice ili kontrolne pozicije na drugu;

134. „prijelazna apsolutna visina” znači apsolutna visina na kojoj ili ispod koje se vertikalna pozicija zrakoplova određuje u odnosu na apsolutne visine;

135. „prijelazna razina” znači prva najniža razina leta iznad prijelazne apsolutne visine koja se može koristiti;

▼B

136. „područje obvezne uporabe transpondera (TMZ)” znači zračni prostor određenih dimenzija u kojemu je obvezna opremljenost transponderima za javljanje barometarske visine i uporaba tih transpondera;

137. „nepoznati zrakoplov” znači zrakoplov koji je uočen ili za koji je prijavljeno da leti u određenom području, ali čiji identitet nije utvrđen;

138. „slobodni balon bez posade” znači zrakoplov lakši od zraka, bez motornog pogona, bez posade, u slobodnom letu;

139. „VFR” je oznaka koja se upotrebljava za označivanje pravila vizualnog letenja;

140. „let VFR” znači let koji se obavlja u skladu s pravilima vizualnog letenja;

141. „vidljivost” znači vidljivost u zrakoplovstvu, koja je veća od:

(a) najveće udaljenosti na kojoj se crni objekt odgovarajućih dimenzija, smješten blizu tla, može vidjeti i prepoznati u odnosu na svijetlu pozadinu;

(b) najveće udaljenosti na kojoj se svjetla jakosti oko 1000 kandela mogu vidjeti i raspoznati u odnosu na neosvijetljenu pozadinu;

142. „vizualni meteorološki uvjeti” znači meteorološki uvjeti izraženi u smislu vidljivosti, udaljenosti od oblaka i baze oblaka, jednaki utvrđenim minimumima ili veći od njih;

143. „VMC” znači oznaka koja se upotrebljava za označivanje vizualnih meteoroloških uvjeta;

▼M4

144. „kritično područje” znači područje određenih dimenzija oko zemaljske opreme za precizno instrumentalno prilaženje u kojem će prisutnost vozila ili zrakoplova prouzročiti neprihvatljivo ometanje signalâ za navođenje;

145. „osjetljivo područje” znači područje koje se proteže izvan kritičnog područja, u kojem će parkiranje ili kretanje ili i parkiranje i kretanje zrakoplova ili vozila utjecati na signal za navođenje u mjeri da može izazvati neprihvatljivo ometanje za zrakoplov koji taj signal koristi.

▼B

Članak 3.

Usklađenost

Države članice osiguravaju usklađenost sa zajedničkim pravilima i odredbama utvrđenima u Prilogu ovoj Uredbi ne dovodeći u pitanje odredbe o prilagodljivosti iz članka 14. Uredbe (EZ) br. 216/2008 i zaštitne mjere iz članka 13. Uredbe (EZ) br. 549/2004.

▼B

Članak 4.

Izuzeća za posebne operacije

▼M2

1. Nadležna tijela mogu, na svoju inicijativu ili na temelju zahtjeva zainteresiranih subjekata, odobriti pojedinačnim subjektima ili kategorijama subjekata izuzeća od bilo kojeg zahtjeva iz ove Uredbe za sljedeće aktivnosti od javnog interesa i za osposobljavanje koje je potrebno za sigurno obavljanje tih aktivnosti:

▼B

(a) policijske i carinske zadaće;

(b) zadaće nadzora i praćenja prometa;

(c) zadaće nadzora okoliša koje obavljaju državna tijela ili se te zadaće obavljaju u njihovo ime;

(d) traganje i spašavanje;

(e) letovi u svrhu pružanja hitne medicinske pomoći;

(f) evakuacije;

(g) gašenje požara;

(h) izuzeća potrebna radi osiguravanja zaštite letova za šefove država, ministre i druge državne dužnosnike.

2. Nadležno tijelo koje odobrava ta izuzeća obavješćuje EASA-u o vrsti izuzeća najkasnije dva mjeseca nakon što je izuzeće odobreno.

3. Ovaj članak ne dovodi u pitanje članak 3., te se može primijeniti u slučajevima kada se aktivnosti navedene u stavku 1. ne mogu obavljati kao operativni zračni promet ili kada te aktivnosti drukčije ne bi mogle koristiti mogućnosti iz odredaba o prilagodljivosti iz ove Uredbe.

▼M2

Ovim se člankom ne dovode u pitanje niti operativni minimumi za helikoptere iz posebnih odobrenja koje izdaju nadležna tijela, u skladu s Prilogom V. Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 ([1]).

▼M4

Članak 4.a

Vrlo visoka (VHF) frekvencija za slučaj nužde

1. Ne dovodeći u pitanje stavak 2., države članice moraju osigurati da se VHF frekvencija za slučaj nužde (121,500 MHz) upotrebljava samo za slučajeve nužde navedene u točki SERA.14095 podtočki (d) Priloga.

2. Države članice mogu iznimno dopustiti upotrebu VHF frekvencije za slučaj nužde navedene u stavku 1. za druge svrhe od onih navedenih u točki SERA.14095 podtočki (d) Priloga, ako je to ograničeno na ono što je nužno za postizanje njihova cilja i kako bi se smanjio utjecaj na zrakoplov u nevolji ili nuždi i na operacije jedinica za operativne usluge u zračnom prometu.

([1]) Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka povezanih s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).

▼B

Članak 5.

Razlike

1. Nakon stupanja na snagu ove Uredbe, a najkasnije do dana njezine primjene, države članice moraju:

(a) službeno obavijestiti ICAO o povlačenju svih prethodno prijavljenih razlika u pogledu standarda ICAO i preporučene prakse, koje su obuhvaćene ovom Uredbom, osim onih koje se odnose na osnovne interese sigurnosne i obrambene politike država članica u skladu s člankom 13. Uredbe (EZ) br. 549/2004;

(b) obavijestiti ICAO o zajednički dogovorenim razlikama iz dopune Priloga ovoj Uredbi.

2. U skladu s Prilogom 15. Čikaške konvencije, svaka država članica u svom zborniku zrakoplovnih informacija objavljuje zajednički dogovorene razlike prijavljene ICAO-u u skladu s točkom (b) stavka 1. ovog članka, te sve ostale odredbe koje su potrebne za ispunjavanje zahtjeva lokalne zračne obrane i sigurnosti u skladu s točkom (a) stavka 1. ovog članka.

Članak 6.

Praćenje izmjena

1. Nakon stupanja na snagu ove Uredbe, Komisija uz potporu Eurocontrola i EASA-e uspostavlja stalan proces:

(a) kako bi osigurala praćenje i analizu svih izmjena donesenih u okviru Čikaške konvencije koje su relevantne za područje primjene ove Uredbe; i

(b) kako bi prema potrebi oblikovala prijedloge za izmjene Priloga ovoj Uredbi.

2. Odredbe članka 5. ove Uredbe, koje se odnose na povlačenje i prijavu razlika te njihovu objavu u zborniku zrakoplovnih informacija, i odredbe članka 7. o izmjeni Priloga primjenjuju se prema potrebi.

Članak 7.

Izmjene Priloga

1. Prilog se mijenja u skladu s člankom 5. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 549/2004.

2. Izmjene iz stavka 1. mogu uključivati i izmjene potrebne za osiguravanje dosljednosti zakonskih odredaba tijekom budućeg proširenja ove Uredbe kako bi sadržavala odgovarajuće odredbe drugih priloga i dokumenata ICAO-a osim Priloga 2. ili promjene koje proizlaze iz ažuriranja navedenih priloga i dokumenata ICAO-a ili iz promjena bilo kojih odgovarajućih uredbi Unije.

Članak 8.

Prijelazne i dodatne mjere

1. Države članice koje su prije stupanja na snagu ove Uredbe donijele dodatne odredbe koje dopunjavaju standard ICAO, osiguravaju njihovu usklađenost s ovom Uredbom.

▼B

2. U smislu ovog članka, te dodatne odredbe koje dopunjavaju standard ICAO ne predstavljaju razliku na temelju Čikaške konvencije. Države članice te dodatne odredbe, a također i sva pitanja o kojima odlučuje nadležno tijelo u skladu s ovom Uredbom, objavljuju u svom zborniku zrakoplovnih informacija. One također obavješćuju Komisiju i EASA-u najkasnije dva mjeseca nakon stupanja na snagu ove Uredbe ili kada donesu dodatnu odredbu.

Članak 9.

Sigurnosni zahtjevi

Nakon stupanja na snagu ove Uredbe i ne dovodeći u pitanje članak 7., države članice, da bi održale ili povećale postojeće razine sigurnosti, osiguravaju da se u kontekstu procesa upravljanja sigurnošću koji obuhvaća sve aspekte provedbe ove Uredbe, obavi sigurnosna ocjena provedbenog plana, uključujući i utvrđivanje opasnosti, ocjenu i smanjenje rizika, prije stvarne promjene prethodno primijenjenih postupaka. To smanjenje može uključiti primjenu članka 3.

Članak 10.

Izmjene uredaba (EZ) br. 730/2006, (EZ) br. 1033/2006, (EZ) br. 1794/2006, (EZ) br. 1265/2007, (EU) br. 255/2010 i Provedbene uredbe (EU) br. 1035/2011

1. Uredba (EZ) br. 730/2006 mijenja se kako slijedi:

(a) članak 2. stavci 3. i 4. zamjenjuju se sljedećim:

„3. ‚IFR’ znači oznaka koja se upotrebljava za označivanje pravila instrumentalnog letenja;

4. ‚VFR’ znači oznaka koja se upotrebljava za označivanje pravila vizualnog letenja.”

2. Uredba (EZ) br. 1033/2006 mijenja se kako slijedi:

(a) članak 2. stavak 2. točka 8. zamjenjuje se sljedećim:

„8. ‚IFR’ znači oznaka koja se upotrebljava za označivanje pravila instrumentalnog letenja.;”

(b) članak 3. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Odredbe navedene u Prilogu primjenjuju se na predaju, prihvaćanje i distribuciju planova leta za svaki let na koji se primjenjuje ova Uredba i na sve promjene ključnih elemenata plana leta u preduzletnoj fazi u skladu s ovom Uredom.”;

(c) naslov i prva alineja Priloga zamjenjuju se sljedećim:

„Odredbe iz članka 3. stavka 1.

1. Odjeljak 4. Provedbene uredbe Komisije (EU) br. 923/2012 (*)

(*) SL L 281, 13.10.2012., str. 1.”.

3. Uredba (EZ) br. 1794/2006 mijenja se kako slijedi:

(a) članak 2. točke (c) i (d) zamjenjuju se sljedećim:

▼B

„(c) ‚IFR' znači oznaka koja se upotrebljava za označivanje pravila instrumentalnog letenja.;

(d) ‚VFR' znači oznaka koja se upotrebljava za označivanje pravila vizualnog letenja."

4. Uredba (EZ) br. 1265/2007 mijenja se kako slijedi:

(a) članak 2. stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. ‚letovi koji se obavljaju prema pravilima vizualnog letenja' (VFR letovi) znači svi letovi koji se obavljaju prema pravilima vizualnog letenja.".

5. Uredba (EU) br. 255/2010 mijenja se kako slijedi:

(a) članak 2. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. ‚IFR' znači oznaka koja se upotrebljava za označivanje pravila instrumentalnog letenja".

6. Provedbena uredba (EU) br. 1035/2011 mijenja se kako slijedi:

(a) u Prilogu II. točki 4.(a), upućivanje na „Prilog 2. o pravilima letenja, 10. izdanje iz srpnja 2005.", zamjenjuje se upućivanjem na „Provedbenu uredbu (EU) br. 923/2012";

(b) u Prilogu II. točki 4.(c), upućivanje na „Prilog 11. o uslugama zračnog prometa, 13. izdanje iz srpnja 2001., uključujući sve izmjene do br. 47-B", mijenja se dodavanjem na kraju te rečenice „i prema potrebi Provedbenu uredbu (EU) br. 923/2012.";

(c) u Prilogu III. točki 2.(b), upućivanje na „Prilog 11. o uslugama zračnog prometa, 13. izdanje iz srpnja 2001., uključujući sve izmjene do br. 47-B", mijenja se dodavanjem na kraju te rečenice „i prema potrebi Provedbenu uredbu (EU) br. 923/2012."

Članak 11.

Stupanje na snagu

1. Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 4. prosinca 2012.

2. Odstupajući od drugog podstavka stavka 1., države članice mogu odlučiti da neće primjenjivati odredbe ove Uredbe do 4. prosinca 2014.

Kada država članica koristi tu mogućnost, obavješćuje Komisiju i EASA-u, u skladu s člankom 12. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 549/2004, o razlozima za navedeno odstupanje, trajanju odstupanja, te o predviđenom i odgovarajućem vremenskom rasporedu za provedbu ove Uredbe.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

▼B

PRILOG

PRAVILA LETENJA

ODJELJAK 1.

Letenje iznad otvorenog mora

SERA.1001 Općenito

(a) Za let iznad otvorenog mora primjenjuju se bez iznimke pravila navedena u Prilogu 2. Čikaške konvencije. Radi neprekinutog i neometanog obavljanja usluga zračnog prometa, posebno unutar funkcionalnih blokova zračnog prometa, odredbe Priloga 11. Čikaške konvencije mogu se primjenjivati u zračnom prostoru iznad otvorenog mora na način koji je usklađen s načinom primjene tih odredaba na državnom području država članica. To ne dovodi u pitanje operacije državnih zrakoplova u skladu s člankom 3. Čikaške konvencije. To ne dovodi u pitanje ni odgovornosti država članica da u područjima letnih informacija u kojima su, u skladu s regionalnim sporazumima o zračnoj plovidbi, nadležne za pružanje usluga zračnog prometa, osiguraju da se operacije zrakoplova obavljaju na siguran, brz i učinkovit način.

(b) Za dijelove otvorenog mora za koje je država članica, u skladu s regionalnim sporazumom o zračnoj plovidbi ICAO-a, prihvatila odgovornost za pružanje usluga zračnog prometa, država članica za pružanje tih usluga određuje pružatelja ATS.

ODJELJAK 2.

Primjenjivost i usklađenost

▼M2

SERA.2001 Predmet

Ne dovodeći u pitanje gore navedeno pravilo SERA.1001, ovaj se prilog odnosi, u skladu s člankom 1., posebno na korisnike zračnog prostora i zrakoplove:

a) koji lete u Uniju, unutar Unije ili iz Unije;

b) koji imaju državljanstvo i registracijske oznake države članice Unije te lete u bilo kojem zračnom prostoru u mjeri u kojoj nisu u suprotnosti s pravilima koja je objavila država nadležna za područje preleta.

Ovaj se prilog odnosi i na ponašanje nadležnih tijela država članica, pružatelja usluga u zračnoj plovidbi (ANSP), operatore aerodroma i odgovarajućeg zemaljskog osoblja uključenog u operacije zrakoplova.

▼B

SERA.2005 Usklađenost s pravilima letenja

Operacije zrakoplova tijekom leta, na operativnoj površini aerodroma ili na operativnom mjestu moraju biti u skladu s općim pravilima, primjenjivim lokalnim odredbama, te dodatno tijekom leta:

(a) s pravilima vizualnog letenja; ili

(b) s pravilima instrumentalnog letenja.

SERA.2010 Odgovornosti

(a) Odgovornost zapovjednika zrakoplova

Zapovjednik zrakoplova, bilo da upravlja komandama ili ne, odgovoran je za upravljanje zrakoplovom u skladu s ovom Uredbom, osim što zapovjednik može odstupiti od tih pravila u okolnostima koje to odstupanje čine prijeko potrebnim u interesu sigurnosti.

▼B

(b) Preduzletne mjere

Prije početka leta, zapovjednik zrakoplova upoznaje se sa svim raspoloživim informacijama koje su potrebne za predviđeni let. Preduzletne mjere za letove koji nisu u blizini aerodroma, te za sve IFR letove, uključuju pažljivo proučavanje tekućih vremenskih izvješća i prognoza, uzimajući u obzir potrebe za gorivom i alternativni postupak ako let nije moguće završiti kako je planirano.

SERA.2015 Ovlasti zapovjednika zrakoplova

Zapovjednik zrakoplova, dok je na dužnosti, ima najviše ovlasti u pogledu upravljanja zrakoplovom.

SERA.2020 Problematična uporaba psihoaktivnih tvari

Nijedna osoba čija je funkcija ključna za sigurnost letenja (osoblje koje obavlja sigurnosno osjetljive zadatke) ne smije obavljati tu funkciju dok je pod utjecajem bilo koje psihoaktivne tvari zbog koje se smanjuje njezina radna sposobnost. Takve osobe ne smiju biti uključene u bilo koju problematičnu uporabu tvari.

ODJELJAK 3.

Opća pravila i izbjegavanje sudara

POGLAVLJE 1.

Zaštita osoba i imovine

SERA.3101 Nesavjesno i nepažljivo upravljanje zrakoplovom

Zrakoplovom se ne smije upravljati nesavjesno i nepažljivo, čime bi se ugrozio život ili imovina drugih.

SERA.3105 Minimalne visine

Osim kada je to potrebno radi uzlijetanja ili slijetanja ili osim uz dozvolu nadležnog tijela, zrakoplov ne smije letjeti iznad gusto naseljenih područja gradova i naselja ili iznad skupina ljudi na otvorenom, ako nije na takvoj visini koja će u slučaju pojave opasnosti omogućiti slijetanje zrakoplova bez nepotrebnog ugrožavanja osoba ili imovine na tlu. Minimalne visine za letove VFR navedene su u SERA.5005(f), a minimalne razine za IFR letove navedene su u SERA.5015(b).

SERA.3110 Putne razine

Putne razine na kojima se let ili dio leta mora obavljati, određene su kao:

(a) razine letenja, za letove na najnižoj upotrebljivoj razini letenja ili iznad te razine ili, prema potrebi, iznad prijelazne apsolutne visine;

(b) apsolutne visine, za letove ispod najniže upotrebljive razine letenja ili, prema potrebi, na prijelaznoj apsolutnoj visini ili ispod nje;

SERA.3115 Izbacivanje ili raspršivanje

Izbacivanje ili raspršivanje iz zrakoplova tijekom leta obavlja se u skladu sa:

(a) zakonodavstvom Unije ili, prema potrebi, nacionalnim zakonodavstvom za upravljanje zrakoplovom koje uređuju države članice; i

(b) svakom relevantnom informacijom, obavijesti i/ili odobrenjem odgovarajuće jedinice za usluge zračnog prometa.

▼B

SERA.3120 Vuča

Zrakoplov može vući drugi zrakoplov ili drugi predmet samo u skladu sa:

(a) zakonodavstvom Unije ili, prema potrebi, nacionalnim zakonodavstvom za upravljanje zrakoplovom koje uređuju države članice; i

(b) svakom relevantnom informacijom, obavijesti i/ili odobrenjem odgovarajuće jedinice za usluge zračnog prometa.

SERA.3125 Spuštanje padobranom

Spuštanje padobranom i druga prisilna spuštanja obavljaju se samo u skladu sa:

(a) zakonodavstvom Unije ili, prema potrebi, nacionalnim zakonodavstvom za upravljanje zrakoplovom koje uređuju države članice; i

(b) svakom relevantnom informacijom, obavijesti i/ili odobrenjem odgovarajuće jedinice za usluge zračnog prometa.

SERA.3130 Akrobatski let

Akrobatski letovi mogu se obavljati samo u skladu sa:

(a) zakonodavstvom Unije ili, prema potrebi, nacionalnim zakonodavstvom za upravljanje zrakoplovom koje uređuju države članice; i

(b) svakom relevantnom informacijom, obavijesti i/ili odobrenjem odgovarajuće jedinice za usluge zračnog prometa.

SERA.3135 Grupno letenje

Zrakoplov ne smije obavljati grupno letenje osim uz prethodni dogovor između zapovjednika zrakoplova koji sudjeluju u letenju, te ako se radi o grupnom letenju u kontroliranom zračnom prostoru, u skladu s uvjetima koje propisuje nadležno tijelo. Ti uvjeti uključuju sljedeće:

(a) jedan od zapovjednika zrakoplova određen je za vođu grupe;

(b) u pogledu navigacije i javljanja pozicije, grupa djeluje kao jedan zrakoplov;

(c) za razdvajanje između zrakoplova u letu odgovorni su vođa grupe i zapovjednici drugih zrakoplova u letu, a to razdvajanje uključuje prijelazna razdoblja kada zrakoplovi manevriraju da bi postigli vlastito razdvajanje unutar grupe te tijekom združivanja i razdvajanja; i

(d) za državne zrakoplove, maksimalni bočni, horizontalni i vertikalni razmak između svakog zrakoplova i zrakoplova vođe grupe, u skladu s Čikaškom konvencijom. Za ostale zrakoplove, svaki zrakoplov mora održavati razmak od zrakoplova vođe grupe najviše 1 km (0,5 nm) bočno i horizontalo te 30 m (100 stopa) vertikalno.

SERA.3140 Slobodni baloni bez posade

Slobodnim balonom bez posade upravlja se tako da se opasnost za osobe, imovinu ili druge zrakoplove smanji na najmanju moguću mjeru, te u skladu s uvjetima navedenima u Dodatku 2.

▼B

SERA.3145 Zabranjena područja i uvjetno zabranjena područja

Zrakoplovi ne smiju letjeti u zabranjenom području ili u uvjetno zabranjenom području, čiji su podaci propisno objavljeni, osim u skladu s uvjetima ograničenja ili uz dozvolu države članice iznad čijeg su državnog područja određena ta područja.

POGLAVLJE 2.

Izbjegavanje sudara

SERA.3201 Općenito

Nijedna odredba ove Uredbe ne oslobađa zapovjednika zrakoplova odgovornosti za poduzimanje mjera kojima će se najbolje spriječiti sudar, uključujući manevre za izbjegavanje sudara koji se temelje na uputama za izbjegavanje sudara u zraku dostavljenima s opremom ACAS.

SERA.3205 Blizina

Zrakoplov ne smije letjeti u takvoj blizini drugog zrakoplova da može prouzročiti opasnost od sudara.

SERA.3210 Prednost u letu

(a) Zrakoplov koji ima prednost u letu održava smjer leta i brzinu.

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

(c) Zrakoplov koji je prema sljedećim pravilima obvezan izbjegavati drugi zrakoplov, mora izbjegavati prolazak iznad, ispod ili ispred tog zrakoplova, osim ako prolazi na sigurnoj udaljenosti i uzme u obzir učinak vrtložne turbulencije koju stvara zrakoplov.

1. *Frontalno prilaženje.* Kada dva zrakoplova prilaze jedan drugome frontalno ili približno frontalno, te postoji opasnost od sudara, svaki od njih mora promijeniti svoj smjer leta udesno.

2. *Približavanje.* Kada se dva zrakoplova približavaju jedan drugome na približno istoj razini, zrakoplov kojemu drugi zrakoplov prilazi s desne strane mora dati prednost tom drugom zrakoplovu, osim u sljedećim slučajevima:

   i. zrakoplovi teži od zraka, na motorni pogon, moraju dati prednost zračnim brodovima, jedrilicama i balonima;

   ii. zračni brodovi moraju dati prednost jedrilicama i balonima;

   iii. jedrilice moraju dati prednost balonima;

   iv. zrakoplovi na motorni pogon moraju dati prednost zrakoplovima za koje uoče da vuku druge zrakoplove ili predmete.

3. *Pretjecanje.* Zrakoplov pretječe drugi zrakoplov ako mu se približava odostraga na crti koja s ravninom simetrije tog drugog zrakoplova čini kut manji od 70 stupnjeva, tj. u takvom je položaju u odnosu na drugi zrakoplov da noću ne bi mogao vidjeti navigacijska svjetla zrakoplova ni na lijevom ni na desnom boku. Zrakoplov koji se pretječe ima prednost, a zrakoplov koji pretječe, bilo u penjanju, snižavanju ili horizontalnom letu, mora izbjegavati letnu putanju drugog zrakoplova promjenom smjera leta udesno, pri čemu nijedna naknadna promjena relativnih pozicija dvaju zrakoplova ne smije osloboditi zrakoplov koji pretječe od te obveze dok potpuno ne završi pretjecanje.

   i. *Pretjecanje jedrilica.* Jedrilica koja pretječe drugu jedrilicu može promijeniti svoj smjer udesno ili ulijevo.

▼B

4. *Slijetanje*. Zrakoplov u letu ili tijekom vožnje na tlu ili vodi daje prednost zrakoplovu koji slijeće ili je u završnoj fazi prilaženja za slijetanje.

i. Kada dva ili više zrakoplova teža od zraka prilaze aerodromu ili operativnom mjestu radi slijetanja, zrakoplov na većoj visini daje prednost zrakoplovu na manjoj visini, ali potonji ne smije iskoristiti to pravilo i presijecati letnu putanju drugom zrakoplovu koji je u završnim fazama prilaženja za slijetanje, ili pretjecati taj zrakoplov. Međutim, zrakoplov teži od zraka, na motorni pogon, daje prednost jedrilicama.

ii. *Prisilno slijetanje*. Zrakoplov koji uoči da je drugi zrakoplov prisiljen sletjeti daje prednost tom zrakoplovu.

5. *Uzlijetanje*. Zrakoplov tijekom vožnje na manevarskoj površini aerodroma daje prednost zrakoplovu koji uzlijeće ili se priprema za uzlijetanje.

(d) Kretanje zrakoplova, osoba i vozila na tlu.

1. U slučaju opasnosti od sudara između dvaju zrakoplova tijekom vožnje na manevarskoj površini aerodroma ili odgovarajućem dijelu operativnog mjesta, primjenjuje se sljedeće:

i. kada dva zrakoplova prilaze jedan drugom frontalno ili približno frontalno, oba se zaustavljaju ili ako je moguće, mijenjaju smjer vožnje udesno kako bi održali siguran razmak;

ii. kada se smjerovi kretanja dvaju zrakoplova križaju, prednost ima zrakoplov koji je s desne strane;

iii. kada zrakoplov pretječe drugi zrakoplov, zrakoplov koji pretječe daje prednost tom drugom zrakoplovu i održava siguran razmak od njega.

2. Na kontroliranom aerodromu, zrakoplov u vožnji na manevarskoj površini mora se zaustaviti i čekati na svim pozicijama za čekanje, osim ako je aerodromski kontrolni toranj izdao izričito odobrenje za ulazak na uzletno-sletnu stazu ili prelazak uzletno-sletne staze.

3. Zrakoplov u vožnji na manevarskoj površini mora se zaustaviti i čekati na svim svjetlosnim prečkama za zaustavljanje, te može nastaviti vožnju u skladu s točkom (2) kada se svjetla ugase.

4. Kretanje osoba i vozila na aerodromima:

i. Kretanje osoba 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 tlu ili uzlijeću.

ii. U uvjetima kada se primjenjuju postupci pri smanjenoj vidljivosti:

▼M4

(A) kretanje osoba i vozila na manevarskoj površini aerodroma ograničeno je na osnovni minimum, a posebna pozornost usmjerena je na zahtjeve za zaštitu osjetljivih i kritičnih područja radionavigacijskih sredstava;

▼M4

(B) podložno odredbama iz podpodpodtočke iii., metodu ili metode za razdvajanje vozila i zrakoplova u vožnji određuje pružatelj usluga u zračnoj plovidbi (ANSP), a odobrava ih nadležno tijelo uzimajući u obzir raspoloživa sredstva;

▼B

(C) kada se na istoj uzletno-sletnoj stazi stalno izvode kombinirane precizne instrumentalne operacije ILS i MLS kategorije II ili kategorije III, moraju se zaštititi restriktivnija kritična i osjetljiva područja sustava ILS i MLS.

iii. Vozilima hitne medicinske službe koja pritječu u pomoć zrakoplovu u pogibelji osigurava se prednost pred svim ostalim vozilima na tlu.

iv. U skladu s odredbama iz točke iii., vozila na manevarskoj površini moraju poštovati sljedeća pravila:

▼M4

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

▼B

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

(C) vozila daju prednost drugim vozilima u skladu s uputama jedinice za usluge zračnog prometa;

(D) neovisno o odredbama iz točaka (A), (B), i (C), vozila i vozila koja vuku zrakoplov moraju se pridržavati uputa koje izdaje aerodromski kontrolni toranj.

SERA.3215 Obvezna svjetla na zrakoplovu

(a) Osim kako je predviđeno točkom (e), noću svi zrakoplovi tijekom leta moraju imati upaljena:

1. protusudarna svjetla namijenjena za privlačenje pažnje na zrakoplov; i

▼M2

2. osim balona, navigacijska svjetla namijenjena za pokazivanje relativne putanje zrakoplova promatraču. Ostala svjetla ne smiju biti upaljena ako bi se mogla zamijeniti s tim svjetlima.

_____

▼B

(b) Osim kako je predviđeno točkom (e), noću:

1. svi zrakoplovi koji se kreću na manevarskoj površini aerodroma moraju imati upaljena navigacijska svjetla namijenjena za pokazivanje relativne putanje zrakoplova promatraču, a ostala svjetla ne smiju biti upaljena ako bi se mogla zamijeniti s tim svjetlima;

2. ako nisu stacionarno ili drukčije na odgovarajući način osvijetljeni, svi zrakoplovi na manevarskoj površini aerodroma moraju imati, koliko je to moguće, upaljena svjetla namijenjena za označivanje krajnjih točaka zrakoplova;

3. svi zrakoplovi koji voze po tlu ili su vučeni na manevarskoj površini aerodroma, moraju imati upaljena svjetla namijenjena za privlačenje pažnje na zrakoplov; i

▼B

4. svi zrakoplovi na manevarskoj površini aerodroma, čiji motori rade, moraju imati upaljena svjetla koja ukazuju na tu činjenicu.

(c) Osim kako je predviđeno točkom (e), svi zrakoplovi tijekom leta, koji su opremljeni protusudarnim svjetlima radi ispunjavanja zahtjeva iz točke (a)(1), moraju imati upaljena takva svjetla i danju.

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

1. koji voze po tlu ili su vučeni na manevarskoj površini aerodroma, koji su opremljeni protusudarnim svjetlima, radi ispunjavanja zahtjeva iz točke (b)(3); ili

2. na manevarskoj površini aerodroma, koji su opremljeni svjetlima, radi ispunjavanja zahtjeva iz točke (b)(4);

moraju imati upaljena takva svjetla i danju.

(e) Pilotu je dozvoljeno ugasiti bilo koje bljeskajuće svjetlo ili smanjiti jakost bilo kojeg bljeskajućeg svjetla koje je predviđeno radi ispunjavanja zahtjeva iz točaka (a), (b), (c) i (d) ako ta svjetla imaju ili bi mogla imati sljedeće učinke:

1. štetan utjecaj na zadovoljavajuće obavljanje dužnosti; ili

2. izlaganje vanjskog promatrača štetnom bljesku.

SERA.3220 Simulirano instrumentalno letenje

Zrakoplov ne smije letjeti u simuliranim instrumentalnim uvjetima letenja, osim ako:

(a) je opremljen potpuno funkcionalnim dvostrukim komandama; i

(b) upravljačko mjesto zauzima dodatni osposobljeni pilot (u ovom pravilu nazvan sigurnosni pilot) da bi kao sigurnosni pilot zamijenio osobu koja leti u simuliranim instrumentalnim uvjetima. Sigurnosni pilot mora imati odgovarajuće vidno polje prema naprijed i sa svake strane zrakoplova, ili osposobljeni promatrač koji komunicira sa sigurnosnim pilotom mora zauzeti takav položaj u zrakoplovu, s kojega njegovo vidno polje na odgovarajući način dopunjava vidno polje sigurnosnog pilota.

SERA.3225 Letenje na aerodromu i u blizini aerodroma

Zrakoplov koji leti na aerodromu ili u njegovoj blizini mora:

(a) promatrati aerodromski promet radi izbjegavanja sudara;

(b) uklopiti se u prometni sustav koji oblikuju drugi zrakoplovi u letu ili se iz njega izdvojiti;

(c) osim balona, prilikom prilaženja za slijetanje i nakon uzlijetanja, obavljati promjene smjera lijevim zaokretima ako nije drukčije određeno ili ako ATC ne izda drukčije upute;

(d) osim balona, slijetati i uzlijetati uz vjetar, ako se zbog sigurnosti, oblika uzletno-sletne staze ili uvjeta zračnog prometa ne odredi da je poželjan drugi smjer.

▼B

SERA.3230 Operacije na vodi

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

1. *Približavanje*. Zrakoplov kojem je s njegove desne strane drugi zrakoplov ili plovilo daje prednost tom drugom zrakoplovu ili plovilu tako da održava siguran razmak.

2. *Frontalno prilaženje*. Zrakoplov koji prilazi drugom zrakoplovu ili plovilu frontalno ili približno tomu, mijenja svoj smjer udesno da održi siguran razmak.

3. *Pretjecanje*. Zrakoplov ili plovilo koje se pretječe ima prednost, a zrakoplov koji pretječe mijenja svoj smjer da održi siguran razmak.

4. *Slijetanje i uzlijetanje*. Zrakoplov koji slijeće na vodu ili uzlijeće s vode, koliko je to moguće, održava siguran razmak od svih plovila te izbjegava ometanje njihove plovidbe.

(b) *Obvezna svjetla na zrakoplovu na vodi*. Noću ili u bilo kojem drugom razdoblju koje propisuje nadležno tijelo, svi zrakoplovi na vodi moraju imati upaljena svjetla, kako je propisano Konvencijom o međunarodnim pravilima za sprečavanje sudara na moru iz 1972., osim ako je to za njih neizvedivo, a u tom slučaju moraju imati upaljena svjetla koja su po karakteristikama i poziciji što sličnija onima koja se zahtijevaju Međunarodnim pravilima.

POGLAVLJE 3.

Signali

SERA.3301 Općenito

(a) Nakon uočavanja ili primanja bilo kojeg signala iz Dodatka 1., zrakoplov poduzima radnje u skladu s tumačenjem signala iz navedenog dodatka.

(b) Signali iz Dodatka 1. prilikom uporabe imaju značenje navedeno u tom dodatku. Upotrebljavaju se samo za navedenu svrhu te se ne smiju upotrebljavati nikakvi drugi signali s kojima bi se oni mogli zamijeniti.

(c) Signalist/parker odgovoran je za osiguravanje standardnog parkirnog signaliziranja zrakoplovu na jasan i precizan način uporabom signala prikazanih u Dodatku 1.

(d) Samo osobe osposobljene, kvalificirane i potvrđene u skladu s relevantnim zakonodavstvom Unije obavljaju dužnosti signalista/parkera.

(e) Signalist/parker nosi prepoznatljivi fluorescentni identifikacijski prsluk, kako bi letačka posada mogla prepoznati da je to osoba odgovorna za parkirne operacije.

(f) Za dnevnu signalizaciju, uključeno zemaljsko osoblje upotrebljava dnevne fluorescentne štapove, palice ili rukavice. Noću ili pri slaboj vidljivosti upotrebljavaju se svjetleći štapovi.

▼B

POGLAVLJE 4.

Vrijeme

SERA.3401 Općenito

(a) Upotrebljava se svjetsko koordinirano vrijeme (UTC), koje se izražava u satima i minutama i prema potrebi sekundama dana od 24 sata, s početkom u ponoć.

(b) Prije obavljanja kontroliranog leta i prema potrebi tijekom leta, potrebno je provjeriti vrijeme.

(c) Uvijek kada se u komunikaciji podatkovnom vezom koristi vrijeme, mora biti točno unutar 1 sekunde UTC.

(d) Vrijeme u uslugama zračnog prometa

1. Prije početka vožnje zrakoplova za uzlijetanje, aerodromski kontrolni toranj osigurava pilotu točno vrijeme, osim ako je uspostavljen sustav dobivanja točnog vremena iz drugih izvora. Jedinice za usluge zračnog prometa dodatno osiguravaju zrakoplovu točno vrijeme na zahtjev. Provjera točnog vremena navodi se najmanje na najbližu minutu.

ODJELJAK 4.

Planovi leta

SERA.4001 Predavanje plana leta

(a) Informacije u vezi s predviđenim letom ili dijelom leta, koje treba osigurati jedinicama za usluge zračnog prometa, moraju biti u obliku plana leta. Pojam „plan leta” ima više značenja: potpune informacije o svim točkama sadržanima u opisu plana leta, koje obuhvaćaju cijelu rutu leta, ili ograničene informacije koje se između ostalog zahtijevaju radi dobivanja odobrenja za manji dio leta, kao što je prijelaz zračnog puta, uzlijetanje s kontroliranog aerodroma ili slijetanje na kontrolirani aerodrom.

(b) Plan leta predaje se prije početka:

1. svakog leta ili dijela leta za koji se osigurava usluga kontrole zračnog prometa;

2. svakog IFR leta unutar savjetodavnih usluga u zračnom prostoru;

3. svakog leta unutar područja i u područja ili duž ruta koje određuje nadležno tijelo, kako bi se olakšalo osiguravanje usluga letnih informacija, uzbunjivanja te traganja i spašavanja;

4. svakog leta unutar područja i u područja ili duž ruta koje određuje nadležno tijelo, kako bi se olakšala koordinacija s odgovarajućim vojnim jedinicama ili jedinicama za usluge zračnog prometa u susjednim državama, te izbjegla moguća potreba za zadržavanjem radi identifikacije;

5. svakog leta preko međunarodnih granica, ako dotične države ne propisuju drukčije;

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

(c) Plan leta predaje se prije odlaska uredu za izvješćivanje o uslugama zračnog prometa ili se tijekom leta dostavlja odgovarajućoj jedinici za usluge zračnog prometa ili kontrolnoj radiopostaji zrak-zemlja, ako nije uspostavljen sustav za predaju ponavljajućih planova leta.

▼B

(d) ►M2 Osim ako je nadležno tijelo za VFR letove propisalo 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, mora se predati najmanje 60 minuta prije odlaska, ili ako se predaje tijekom leta, u roku kojim će osigurati da ga odgovarajuća jedinica ATS primi najmanje 10 minuta prije no što je predviđeno da zrakoplov stigne: ◄

1. do predviđene točke ulaska u kontrolirano područje ili savjetodavno područje; ili

2. do točke prijelaza zračnog puta ili savjetodavne rute.

SERA.4005 Sadržaj plana leta

(a) Plan leta sadrži informacije u vezi sa sljedećim točkama, koje nadležno tijelo smatra relevantnima:

1. identifikacija zrakoplova

2. pravila letenja i vrsta leta

3. broj i vrsta (vrste) zrakoplova i kategorija vrtložne turbulencije

4. oprema

5. aerodrom ili operativno mjesto odlaska

6. predviđeno vrijeme početka vožnje

7. putna brzina (putne brzine)

8. putna razina (putne razine)

9. ruta letenja

10. aerodrom ili operativno mjesto odredišta i ukupno predviđeno trajanje leta

11. alternativni aerodrom(i) ili operativno mjesto (operativna mjesta)

12. autonomija leta

13. ukupan broj osoba u zrakoplovu

14. oprema za slučaj opasnosti i oprema za preživljavanje

15. ostale informacije.

(b) Za planove leta koji se predaju tijekom leta, dopunske informacije o letu mogu se prema potrebi dobiti od navedenog aerodroma ili operativnog mjesta odlaska. Umjesto predviđenog vremena početka vožnje treba osigurati i podatke o vremenu na prvoj točki rute na koju se plan leta odnosi.

SERA.4010 Popunjavanje plana leta

(a) Plan leta sadrži, prema potrebi, informacije o odgovarajućim točkama do uključivo točke „Alternativni aerodrom(i) ili operativno mjesto (operativna mjesta)” za cijelu rutu ili jedan njezin dio za koji se predaje plan leta.

▼B

(b) Također sadrži, prema potrebi, informacije o svim drugim točkama ako to propisuje nadležno tijelo ili ako osoba koja predaje plan leta smatra da je to potrebno.

SERA.4015 Promjene plana leta

(a) U skladu s odredbama iz točke SERA.8020 (b), o svim promjenama plana leta predanog za IFR let ili VFR let koji se izvodi kao kontrolirani let, treba što je prije moguće izvijestiti odgovarajuću jedinicu za usluge zračnog prometa. Za ostale VFR letove, o značajnim promjenama plana leta izvješćuje odgovarajuća jedinica za usluge zračnog prometa što je prije moguće.

(b) Ako su informacije u vezi s autonomijom leta ili ukupnim brojem osoba u zrakoplovu, koje su predane prije odlaska, netočne u vrijeme odlaska, to predstavlja značajnu promjenu plana leta, te se mora prijaviti.

SERA.4020 Zaključivanje plana leta

(a) Za svaki let, s predanim planom leta koji obuhvaća cijeli let ili preostali dio leta do aerodroma odredišta, prvom prilikom nakon slijetanja, odgovarajućoj jedinici za usluge zračnog prometa na aerodromu dolaska treba podnijeti izvješće o dolasku osobno, radiotelefonskom vezom, podatkovnom vezom ili drugim sredstvima, kako propisuje nadležno tijelo.

1. Izvješće o dolasku nije potrebno predati nakon slijetanja na aerodrom na kojemu su osigurane usluge zračnog prometa, ako radiokomunikacijski sustavi ili vizualni signali pokažu da je uočeno slijetanje.

(b) Kada je plan leta predan samo za dio leta, osim preostalog dijela leta do odredišta, plan se mora na zahtjev zaključiti prikladnim izvješćem odgovarajućoj jedinici za usluge zračnog prometa.

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

(d) Kada se zna da su na aerodromu ili operativnom mjestu dolaska komunikacijski uređaji neodgovarajući, a ne postoje zamjenski sustavi za postupanje s izvješćima o dolasku na zemlji, poduzimaju se sljedeće mjere. Neposredno prije slijetanja, zrakoplov, ako je moguće, prenosi odgovarajućoj jedinici za usluge zračnog prometa poruku sličnu izvješću o dolasku, ako se takvo izvješće zahtijeva. Obično se ta poruka prenosi zrakoplovnoj postaji jedinice za usluge zračnog prometa koja je zadužena za područje letnih informacija u kojem zrakoplov leti.

(e) Izvješća o dolasku koja podnose zrakoplovi sadrže sljedeće podatke:

1. identifikaciju zrakoplova;

2. aerodrom ili operativno mjesto odlaska;

3. aerodrom ili operativno mjesto odredišta (samo u slučaju preusmjerenog slijetanja);

4. aerodrom ili operativno mjesto dolaska;

5. vrijeme dolaska.

▼B

ODJELJAK 5.

Vizualni meteorološki uvjeti, pravila vizualnog letenja, pravila specijalnog leta VFR i instrumentalnog letenja

SERA.5001 Vidljivost VMC i udaljenost od minimuma oblaka

Vidljivost VMC i udaljenost od minimuma oblaka prikazani su u tablici S5-1.

Tablica S5-1 (*)

Pojas apsolutne visine	Klasa zračnog prostora	Vidljivost u letu	Udaljenost od oblaka
Na i iznad 3 050 m (10 000 stopa) AMSL	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontalno 300 m (1 000 stopa) vertikalno
Ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL ili iznad 300 m (1 000 stopa) iznad zemlje, ovisno o tome što je više	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontalno 300 m (1 000 stopa) vertikalno
Na i ispod 900 m (3 000 stopa) ili 300 m (1 000 stopa) iznad zemlje, ovisno o tome što je više	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontalno 300 m (1 000 stopa) vertikalno
	F G	5 km (***)	Izvan oblaka i s površinom na vidiku

(*) Kada je visina prijelazne apsolutne visine manja od 3 050 m (10 000 stopa) AMSL, upotrebljava se FL 100 umjesto 10 000 stopa.

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

(***) Kada tako propisuje nadležno tijelo:

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

1. pri brzinama od najviše 140 čvorova IAS, kako bi se omogućilo pravodobno uočavanje ostalog prometa ili mogućih prepreka radi izbjegavanja sudara; ili
2. u okolnostima kada bi obično postojala mala vjerojatnost susretanja s drugim prometnim sredstvom, npr. u područjima s manjim opsegom prometa i u područjima obavljanja radova iz zraka na niskim razinama;

►M2 (b) helikopterima je dopušteno letenje pri vidljivosti manjoj od 1 500 m ali ne manjoj od 800 m ako manevriraju brzinom koja će omogućiti pravodobno uočavanje ostalog prometa ili mogućih prepreka radi izbjegavanja sudara. ◄

SERA.5005 Pravila vizualnog letenja

(a) Osim kada se obavlja kao specijalni VFR let, VFR let izvodi se tako da zrakoplov leti u uvjetima vidljivosti i udaljenosti od oblaka koji su jednaki ili veći od uvjeta navedenih u tablici S5-1.

(b) Osim u slučaju dobivanja odobrenja za specijalni VFR let od jedinice kontrole zračnog prometa, zrakoplovi koji lete prema pravilima VFR ne smiju uzlijetati s aerodroma unutar kontroliranog područja ni slijetati na taj aerodrom, ili ulaziti u aerodromsku prometnu zonu ili aerodromski prometni krug kada su prijavljeni meteorološki uvjeti na tom aerodromu ispod sljedećih minimuma:

1. baza oblaka ispod 450 m (1 500 stopa); ili

2. vidljivost pri tlu manja od 5 km.

▼B

(c) Kada to propisuje nadležno tijelo, noćni letovi VFR mogu se dozvoliti pod sljedećim uvjetima:

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

2. zrakoplovi uspostavljaju i održavaju dvosmjernu radiokomunikaciju na odgovarajućem komunikacijskom kanalu ATS, ako postoji;

3. primjenjuje se vidljivost VMC i udaljenost od minimuma oblaka, kako je navedeno u tablici S5-1, osim što:

i. baza oblaka ne smije biti ispod 450 m (1 500 stopa);

▼M2

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

iii. u zračnom prostoru klase B, C, D, E, F i G na i ispod 900 m (3 000 stopa) AMSL ili 300 m (1 000 stopa) iznad zemlje, ovisno o tome što je veće, pilot mora održavati stalan pogled na površinu; i

_____

v. za planinska područja nadležno tijelo može propisati veću vidljivost VMC i udaljenost od minimuma oblaka;

_____

▼B

5. osim kada je to potrebno za uzlijetanje ili slijetanje, ili kada nadležno tijelo izda posebno odobrenje, noćni let VFR izvodi se na razini koja nije ispod minimalne apsolutne visine letenja koju određuje država čije područje zrakoplov prelijeće, ili ako takva minimalna apsolutna visina letenja nije određena:

i. iznad visokih predjela i u planinskim područjima, na razini koja je najmanje 600 m (2 000 stopa) iznad najviše prepreke smještene unutar 8 km od predviđene pozicije zrakoplova;

ii. u drugim područjima osim onih navedenih u točki i., na razini koja je najmanje 300 m (1 000 stopa) iznad najviše prepreke smještene unutar 8 km od predviđene pozicije zrakoplova.

▼M2

(d) Letovi VFR se ne smiju provoditi:

(1) transoničnim i nadzvučnim brzinama, osim kada ih odobri nadležno tijelo;

(2) iznad FL 195; Iznimke od ovog zahtjeva su sljedeće:

i. države članice rezervirale su zračni prostor, kada je to praktično, u kojem se mogu dopustiti letovi VFR ili

ii. zračni prostor do razine leta 285 i uključujući nju ako je promet VFR u tom zračnom prostoru odobrila odgovorna jedinica ATS u skladu s postupcima odobrenja koje su utvrdile države članice i koje su objavljene u relevantnom zborniku zrakoplovnih informacija.

▼B

(e) Odobrenje za obavljanje letova VFR iznad FL 285 ne smije se izdati ako se minimalno vertikalno razdvajanje od 300 m (1 000 stopa) primjenjuje iznad FL 290.

(f) Osim kada je to potrebno za uzlijetanje ili slijetanje, ili uz dozvolu nadležnog tijela, VFR letovi ne smiju se obavljati:

1. iznad gusto naseljenih područja gradova i naselja ili iznad skupina ljudi na otvorenom, na visini manjoj od 300 m (1 000 stopa) iznad najviše prepreke u polumjeru 600 m od zrakoplova;

2. u drugim područjima osim onih navedenih u točki (1), na visini manjoj od 150 m (500 stopa) iznad zemlje ili vode, ili 150 m (500 stopa) iznad najviše prepreke u polumjeru 150 m (500 stopa) od zrakoplova;

(g) Osim ako je drukčije navedeno u odobrenjima kontrole zračnog prometa ili ako nadležno tijelo odredi drukčije, VFR letovi na putnoj razini, kada se obavljaju iznad 900 m (3 000 stopa) od zemlje ili vode ili više u skladu s odredbom nadležnog tijela, izvode se na putnoj razini koja odgovara putanji navedenoj u tablici putnih razina u Dodatku 3.

(h) VFR letovi moraju ispunjavati odredbe iz odjeljka 8.:

1. kada se obavljaju unutar zračnog prostora klase B, C i D;

2. kada su dio aerodromskog prometa na kontroliranim aerodromima; ili

3. kada se obavljaju kao specijalni letovi VFR.

(i) VFR let koji se obavlja unutar ili u područja ili duž ruta koje određuje nadležno tijelo, u skladu sa SERA.4001(b) (3) ili (4), mora održavati stalnu govornu komunikaciju zrak-zemlja na odgovarajućem komunikacijskom kanalu jedinice za usluge zračnog prometa koja osigurava uslugu letnih informacija, te prema potrebi javljati svoju poziciju toj jedinici.

(j) Zrakoplov koji leti u skladu s pravilima vizualnog letenja, a namjerava promijeniti način leta u let prema pravilima instrumentalnog letenja, mora:

1. ako je predan plan leta, dostaviti potrebne promjene koje treba provesti u tekućem planu leta; ili

2. u skladu sa zahtjevima SERA.4001(b), predati plan leta odgovarajućoj jedinici za usluge zračnog prometa što je prije moguće, te dobiti odobrenje prije nastavljanja IFR leta u kontroliranom zračnom prostoru.

SERA.5010 Specijalni letovi VFR u kontroliranim zonama

▼M2

Obavljanje specijalnih letova VFR može se dopustiti u kontroliranoj zoni na temelju odobrenja ATC. Osim kada nadležno tijelo izda dozvolu za helikoptere u posebnim slučajevima, kao što su, među ostalim, policijske operacije i medicinske operacije te operacije traganja i spašavanja kao i vatrogasni letovi, moraju se primjenjivati sljedeći dodatni uvjeti:

(a) takvi posebni letovi VFR smiju se provoditi samo danju, osim ako je nadležno tijelo odobrilo drukčije;

▼M2

(b) uvjeti koje primjenjuje pilot:

1. izvan oblaka i sa stalnim kontaktom s površinom tla.

2. vidljivost u letu je najmanje 1 500 m ili za helikoptere najmanje 800 m;

3. let pri brzini od najviše 140 čvorova IAS da se omogući pravodobno uočavanje ostalog prometa ili mogućih prepreka radi izbjegavanja sudara i

(c) jedinica kontrole zračnog prometa ne smije izdati odobrenje za specijalni VFR let zrakoplovu za uzlijetanje s aerodroma unutar kontroliranog područja ni slijetanje na takav aerodrom ili ulaz u aerodromsku prometnu zonu ili aerodromski prometni krug kada su prijavljeni meteorološki uvjeti na tom aerodromu ispod sljedećih minimuma:

1. vidljivost pri tlu manja je od 1 500 m ili, za helikoptere, manja od 800 m;

2. baza oblaka je ispod 180 m (600 stopa).

▼B

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

(a) Oprema zrakoplova

Zrakoplov mora biti opremljen odgovarajućim instrumentima i navigacijskom opremom prikladnom za predviđenu rutu, u skladu s primjenjivim zakonodavstvom o zračnim operacijama.

(b) Minimalne razine

Osim kada je to potrebno radi uzlijetanja ili slijetanja ili osim uz posebno odobrenje nadležnog tijela, IFR let izvodi se na razini koja nije ispod minimalne apsolutne visine letenja koju određuje država čije područje zrakoplov prelijeće, ili ako takva minimalna apsolutna visina letenja nije određena:

1. iznad visokih predjela i u planinskim područjima, na razini koja je najmanje 600 m (2 000 stopa) iznad najviše prepreke smještene unutar 8 km od predviđene pozicije zrakoplova;

2. u drugim područjima osim onih navedenih u točki (1), na razini koja je najmanje 300 m (1 000 stopa) iznad najviše prepreke smještene unutar 8 km od predviđene pozicije zrakoplova.

(c) Promjena iz IFR leta u VFR let

1. Zrakoplov koji se odluči za promjenu obavljanja leta prema pravilima instrumentalnog letenja u obavljanje leta prema pravilima vizualnog letenja, mora posebno obavijestiti odgovarajuću jedinicu za usluge zračnog prometa da je IFR let poništen i dostaviti izmjene koje treba unijeti u postojeći plan leta.

2. Kada zrakoplov koji obavlja let prema pravilima instrumentalnog letenja, leti u vizualnim meteorološkim uvjetima ili naiđe na takve uvjete, ne smije poništiti IFR let, osim ako predviđa i planira nastaviti let tijekom dužeg vremenskog razdoblja u neprekinutim vizualnim meteorološkim uvjetima.

▼M2

3. Promjenu s IFR leta na VFR let jedinica ATS mora prihvatiti samo kada primi poruku zapovjednika zrakoplova s konkretnom frazom „CANCELLING MY IFR FLIGHT” (otkazujem svoj IFR let), zajedno s promjenama važećeg plana leta, ako postoje. ATS ne smije ni izravno ni neizravno pozivati na promjenu IFR leta u VFR let.

▼B

SERA.5020 IFR – Pravila koja se primjenjuju na IFR letove u kontroliranom zračnom prostoru

(a) IFR letovi, kada se obavljaju u kontroliranom zračnom prostoru, moraju ispunjavati odredbe iz odjeljka 8.

▼B

(b) IFR let koji se obavlja kao putni let u kontroliranom zračnom prostoru, izvodi se na putnoj razini ili ako ima odobrenje jedinice ATS za primjenu metode putnog penjanja, između dviju razina ili iznad razine odabrane iz tablice putnih razina u Dodatku 3., osim što se korelacija razina i putanje propisane u Dodatku ne smije primjenjivati ako je u odobrenjima kontrole zračnog prometa navedeno drukčije ili ako je nadležno tijelo drukčije odredilo u zborniku zrakoplovnih informacija.

SERA.5025 IFR – Pravila koja se primjenjuju na IFR letove izvan kontroliranog zračnog prostora

(a) Putne razine

IFR let koji se obavlja kao let na putnoj razini izvan kontroliranog zračnog prostora, izvodi se na putnoj razini koja odgovara njegovoj putanji navedenoj u tablici putnih razina u Dodatku 3., osim kada nadležno tijelo odredi drukčije za let na ili ispod 900 m (3 000 stopa) iznad srednje razine mora.

(b) Komunikacije

IFR let koji se obavlja izvan kontroliranog zračnog prostora ali unutar područja ili u područja ili duž ruta koje određuje nadležno tijelo u skladu sa SERA.40001(b) (3) ili (4), mora održavati stalnu govornu komunikaciju zrak-zemlja na odgovarajućem komunikacijskom kanalu, te prema potrebi uspostavljati dvosmjernu komunikaciju s jedinicom za usluge zračnog prometa koja osigurava uslugu letnih informacija.

(c) Izvješća o poziciji

IFR let koji se obavlja izvan kontroliranog zračnog prostora, koji u skladu sa zahtjevima nadležnog tijela mora održavati stalnu govornu komunikaciju zrak-zemlja na odgovarajućem komunikacijskom kanalu, te prema potrebi uspostavljati dvosmjernu komunikaciju s jedinicom za usluge zračnog prometa koja osigurava uslugu letnih informacija, mora javljati poziciju kako je navedeno u SERA.8025 za kontrolirane letove.

ODJELJAK 6.

Klasifikacija zračnog prostora

▼M2

SERA.6001 Klasifikacija zračnog prostora

(a) Države članice moraju određivati zračni prostor u skladu sa sljedećom klasifikacijom zračnog prostora i u skladu s Dodatkom 4.:

1. *Klasa A*. Dopušteni su samo IFR letovi. Za sve letove osigurana je usluga kontrole zračnog prometa i međusobno su odvojeni. Za sve letove zahtijeva se stalna govorna komunikacija zrak-zemlja. Za sve letove mora se dobiti odobrenje ATC.

2. *Klasa B*. Dopušteni su IFR i VFR letovi. Za sve letove osigurana je usluga kontrole zračnog prometa i međusobno su odvojeni. Za sve letove zahtijeva se stalna govorna komunikacija zrak-zemlja. Za sve letove mora se dobiti odobrenje ATC.

3. *Klasa C*. Dopušteni su IFR i VFR letovi. Za sve letove osigurana je usluga kontrole zračnog prometa, a IFR letovi odvojeni su od ostalih IFR i VFR letova. VFR letovi odvojeni su od IFR letova i primaju prometne informacije o drugim VFR letovima te savjete o izbjegavanju prometa na zahtjev. Za sve letove zahtijeva se stalna govorna komunikacija zrak-zemlja. Za VFR letove ograničenje brzine od 250 čvorova indicirane brzine (IAS) primjenjuje se ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL, osim uz

▼M2

odobrenje nadležnog tijela za vrste zrakoplova koje zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga tu brzinu ne mogu održavati. Za sve letove mora se dobiti odobrenje ATC.

4. *Klasa D*. Dopušteni su IFR i VFR letovi, a za sve je letove osigurana usluga kontrole zračnog prometa. IFR letovi odvojeni su od ostalih IFR letova te primaju prometne informacije o VFR letovima 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 zahtijeva se stalna govorna komunikacija zrak-zemlja, a ograničenje brzine od 250 čvorova IAS primjenjuje se na sve letove ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL, osim uz odobrenje nadležnog tijela za vrste zrakoplova koje zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga tu brzinu ne mogu održavati. Za sve letove mora se dobiti odobrenje ATC.

5. *Klasa E*. Dopušteni su IFR i VFR letovi. Za IFR letove osigurana je usluga kontrole zračnog prometa i odvojeni su od ostalih IFR letova. Svi letovi primaju prometne informacije koliko je to moguće. Za IFR letove zahtijeva se stalna govorna komunikacija zrak-zemlja. Ograničenje brzine od 250 čvorova IAS primjenjuje se na sve letove ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL, osim uz odobrenje nadležnog tijela za vrste zrakoplova koje zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga tu brzinu ne mogu održavati. Za sve IFR letove mora se dobiti odobrenje ATC. Klasa E ne smije se upotrebljavati za kontrolirane zone.

6. *Klasa F*. Dopušteni su IFR i VFR letovi. Svi uključeni IFR letovi primaju savjetodavnu uslugu u zračnom prometu, a svi letovi na zahtjev primaju letne informacije. Za IFR letove uključene u savjetodavnu uslugu zahtijeva se stalna govorna komunikacija zrak-zemlja, a svi letovi IFR moraju biti sposobni uspostaviti govornu komunikaciju zrak-zemlja. Ograničenje brzine od 250 čvorova IAS primjenjuje se na sve letove ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL, osim uz odobrenje nadležnog tijela za vrste zrakoplova koje zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga tu brzinu ne mogu održavati. Ne zahtijeva se odobrenje ATC.

7. *Klasa G*. Dopušteni su IFR i VFR letovi te na zahtjev primaju letne informacije. Svi IFR letovi moraju biti sposobni uspostaviti govornu komunikaciju zrak-zemlja. Ograničenje brzine od 250 čvorova IAS primjenjuje se na sve letove ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL, osim uz odobrenje nadležnog tijela za vrste zrakoplova koje zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga tu brzinu ne mogu održavati. Ne zahtijeva se odobrenje ATC.

8. Uvođenje klase F smatra se privremenom mjerom sve dok se ne bude mogla zamijeniti nekom drugom klasifikacijom.

(b) Klasifikacija zračnog prostora mora biti odgovarajuće određena, tako da odgovara potrebama država članica, osim što se svi zračni prostori iznad FL 195 moraju klasificirati u zračni prostor klase C.

▼B

SERA.6005 Zahtjevi za komunikacije i SSR transponder

(a) Područje obvezne uporabe radiooopreme (RMZ)

1. VFR letovi koji se obavljaju u dijelovima zračnog prostora klase E, F ili G, te IFR letovi koji se obavljaju u dijelovima zračnog prostora klase F ili G, koje je nadležno tijelo odredilo kao područje obvezne uporabe radiooopreme (RMZ),

▼B

moraju održavati stalnu govornu komunikaciju zrak-zemlja, te prema potrebi uspostavljati dvosmjernu komunikaciju na odgovarajućem komunikacijskom kanalu, osim ako se obavljaju u skladu s nekim drugim odredbama koje za taj određeni zračni prostor propisuje ANSP.

2. Prije ulaska u područje obvezne uporabe radiooopreme, piloti na odgovarajućem komunikacijskom kanalu upućuju početni poziv, koji sadrži oznaku postaje koju pozivaju, pozivni znak, vrstu zrakoplova, poziciju, razinu, namjenu leta i ostale podatke koje propisuje nadležno tijelo.

(b) Područje obvezne uporabe transpondera (TMZ)

1. Svi letovi koji se obavljaju u zračnom prostoru koje je nadležno tijelo odredilo kao područje obvezne uporabe transpondera (TMZ), moraju imati i upotrebljavati SSR transpondere koji mogu raditi u modu A i C ili u modu S, osim ako se obavljaju u skladu s nekim drugim odredbama koje za taj određeni zračni prostor propisuje ANSP.

(c. Zračni prostori koji su određeni kao područje obvezne uporabe radiooopreme i/ili područje obvezne uporabe transpondera, moraju biti propisno objavljeni u zborniku zrakoplovnih informacija.

ODJELJAK 7.

Usluge zračnog prometa

SERA.7001 Općenito – Ciljevi usluga zračnog prometa

Ciljevi usluga zračnog prometa su:

(a) spriječiti sudare između zrakoplova;

(b) spriječiti sudare između zrakoplova na manevarskoj površini i prepreka na toj površini;

(c) ubrzati i održavati uredan protok zračnog prometa;

(d) osigurati savjete i informacije korisne za sigurno i učinkovito obavljanje letova;

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

▼M2

SERA.7002 Informacije o opasnosti od sudara kada se ATS pruža na temelju nadzora (radarskog servisa)

(a) Kada se uoči da je identificirani kontrolirani let u konfliktnoj putanji s nepoznatim zrakoplovom s mogućnošću kolizije, pilot kontroliranog leta mora, kad god je to moguće:

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

2. biti informiran o prestanku opasnosti od kolizije.

▼B

SERA.7005 Koordinacija između operatora zrakoplova i usluga zračnog prometa

(a) Jedinice za usluge zračnog prometa u ostvarivanju svojih ciljeva moraju voditi računa o zahtjevima operatora zrakoplova, koji proizlaze iz njihovih obveza, kao što je utvrđeno u odgovarajućem zakonodavstvu Unije o zračnim operacijama, te na zahtjev operatora zrakoplova, njima ili njihovim ovlaštenim predstavnicima osiguravati raspoložive informacije koje će njima ili njihovim ovlaštenim predstavnicima omogućiti obavljanje njihovih dužnosti.

▼B

(b) Na zahtjev operatora zrakoplova, poruke (uključujući izvješća o poziciji) koje primaju jedinice za usluge zračnog prometa, a koje se odnose na upravljanje zrakoplovom za koji taj operator zrakoplova osigurava uslugu operativne kontrole, po mogućnosti odmah se dostavljaju operatoru zrakoplova ili ovlaštenom predstavniku u skladu s lokalno dogovorenim postupcima.

ODJELJAK 8.

Usluga kontrole zračnog prometa

SERA.8001 Primjena

Usluga kontrole zračnog prometa osigurava 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 Obavljanje usluge kontrole zračnog prometa

(a) Za osiguravanje usluge kontrole zračnog prometa, jedinica kontrole zračnog prometa mora:

1. pružiti informacije o predviđenom kretanju svakog zrakoplova i promjene tih informacija, te tekuće informacije o stvarnom kretanju svakog zrakoplova;

2. na temelju primljenih informacija, odrediti relativne pozicije poznatih zrakoplova u odnosu na druge poznate zrakoplove;

▼M4

3. izdavati jedno ili više od sljedećeg: odobrenja, upute ili informacije radi sprečavanja sudara između zrakoplova pod njezinim nadzorom, te radi ubrzavanja i održavanja urednog protoka prometa;

▼B

4. prema potrebi usklađivati odobrenja s drugim jedinicama:

i. uvijek kada bi zrakoplov u protivnom mogao biti u koliziji s prometom koji se odvija pod nadzorom drugih takvih jedinica;

ii. prije prenošenja kontrole zrakoplova na druge takve jedinice.

(b. U odobrenjima koja izdaju jedinice kontrole zračnog prometa osigurano je 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 letova VFR;

5. između specijalnih letova VFR, osim ako nadležno tijelo odredi drukčije;

osim što se u gore navedenim slučajevima iz točke (b), u zračnom prostoru klase D i E, let može odobriti ako to zatraži pilot zrakoplova i ako je s tim suglasan pilot drugog zrakoplova, te ako tako propisuje nadležno tijelo, pod uvjetom da danju u vizualnim meteorološkim uvjetima održava vlastito razdvajanje za određeni dio leta ispod 3 050 m (10 000 stopa) tijekom penjanja ili snižavanja.

(c) ►M4 Osim u slučajevima operacija na paralelnim ili skoro paralelnim uzletno-sletnim stazama kao u točki ATS.TR.255 Priloga IV. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2017/373 ([1]), ili kada se u blizini aerodroma može primijeniti smanjenje minimalnog razdvajanja, jedinica ATC osigurava razdvajanje na barem jedan od sljedećih načina: ◄

([1]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/373 od 1. ožujka 2017. o utvrđivanju zajedničkih zahtjeva za pružatelje usluga upravljanja zračnim prometom/pružatelje usluga u zračnoj plovidbi i drugih mrežnih funkcija za upravljanje zračnim prometom i za njihov nadzor, o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 482/2008 i provedbenih uredbi (EU) br. 1034/2011, (EU) br. 1035/2011 i (EU) 2016/1377 te o izmjeni Uredbe (EU) br. 677/2011 (SL L 62, 8.3.2017., str. 1.).

▼M4

1. vertikalnim razdvajanjem, koje se postiže dodjeljivanjem različitih razina odabranih iz tablice putnih razina iz Dodatka 3., osim što se korelacija putnih razina i putanje, koja je propisana u tom dodatku, ne primjenjuje ako je drukčije navedeno u odgovarajućim zbornicima zrakoplovnih informacija ili u odobrenjima ATC-a. Minimalno vertikalno razdvajanje iznosi nominalno 300 m (1 000 stopa) do i uključivo FL 410 te nominalno 600 m (2 000 stopa) iznad te razine. Informacije o geometrijskoj visini ne smiju se upotrebljavati za određivanje vertikalnog razdvajanja;

▼B

2. horizontalnim razdvajanjem, koje se postiže osiguravanjem:

   i. uzdužnog razdvajanja, održavanjem razmaka između zrakoplova koji lete duž iste, unakrsne ili recipročne putanje, izraženog u vremenu ili udaljenosti; ili

   ii. bočnim razdvajanjem, održavanjem zrakoplova na različitim rutama ili u različitim geografskim područjima.

SERA.8010 Minimalna razdvajanja

(a) Minimalna razdvajanja, radi primjene unutar određenog dijela zračnog prostora, odabire ANSP odgovoran za pružanje usluga zračnog prometa, a odobrava dotično nadležno tijelo.

(b) Za promet koji prelazi iz jednog zračnog prostora u drugi susjedni, te za rute koje su bliže zajedničkoj granici susjednih zračnih prostora u odnosu na minimalna razdvajanja primjenjiva u tim okolnostima, minimalna razdvajanja odabiru se savjetovanjem između ANSP odgovornih za pružanje usluga zračnog prometa u susjednom zračnom prostoru.

(c) O pojedinostima odabranih minimalnih razdvajanja i područjima njihove primjene obavješćuju se:

   1. dotične jedinice za usluge zračnog prometa; i

   2. piloti i operatori zrakoplova preko zbornika zrakoplovnih informacija, ako se razdvajanje temelji na određenim navigacijskim sredstvima ili određenim navigacijskim tehnikama koje koriste zrakoplovi.

▼M2

SERA.8012 Primjena razdvajanja vrtložne turbulencije

▼M4

(a) Jedinice kontrole zračnog prometa primjenjuju minimume razdvajanja vrtložne turbulencije na zrakoplove u fazama prilaženja i uzlijetanja u svim sljedećim uvjetima:

   1. zrakoplov leti izravno iza drugog zrakoplova na istoj apsolutnoj visini ili manje od 300 m (1 000 stopa) ispod njega;

   2. oba se zrakoplova koriste istom uzletno-sletnom stazom ili paralelnim uzletno-sletnim stazama međusobno udaljenima manje od 760 m (2 500 stopa);

   3. zrakoplov siječe (krosira) putanju drugog zrakoplova iza njega na istoj apsolutnoj visini ili manje od 300 m (1 000 stopa) ispod njega.

(b) Podtočka (a) ne primjenjuje se na VFR letove u dolasku ni na IFR letove u dolasku koji primjenjuju vizualni prilaz kad je zrakoplov prijavio da vidjeti zrakoplov ispred sebe i dobio je uputu da prati i sam održava razdvajanje od tog zrakoplova. U takvim slučajevima jedinica kontrole zračnog prometa izdaje upozorenje na vrtložne turbulencije.

▼B

SERA.8015 Odobrenja kontrole zračnog prometa

▼M2

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

▼M2

1. Odobrenja se moraju izdavati isključivo za ubrzavanje (požurivanje) i razdvajanje zračnog prometa i temeljiti se na poznatim prometnim uvjetima koji utječu na sigurnost operacije zrakoplova. Takvi prometni uvjeti obuhvaćaju ne samo zrakoplov u zraku i na manevarskoj površini koju se kontrolira nego i sav promet vozila te druge prepreke koje nisu trajno sagrađene na korištenoj manevarskoj površini.

2. Jedinice ATC moraju izdavati odobrenja ATC kako bi se spriječili sudari te ubrzao i održavao redoviti protok zračnog prometa.

3. Odobrenja ATC moraju se izdavati dovoljno rano kako bi se osiguralo da se prenesu zrakoplovu na vrijeme da ih može poštovati.

▼B

(b) Operacija za koju je potrebno odobrenje

1. Odobrenje kontrole zračnog prometa mora se dobiti prije obavljanja kontroliranog leta ili dijela leta koji se obavlja kao kontrolirani let. Takvo odobrenje mora se zatražiti predavanjem plana leta jedinici kontrole zračnog prometa.

2. Zapovjednik zrakoplova obavješćuje ATC ako odobrenje kontrole zračnog prometa nije zadovoljavajuće. U takvim slučajevima, ATC izdaje izmijenjeno odobrenje ako je moguće.

3. Uvijek kada zrakoplov zatraži odobrenje koje uključuje prednost, predaje se izvješće s objašnjenjem potrebe za takvom prednosti, ako to zatraži odgovarajuća jedinica kontrole zračnog prometa.

4. *Moguće ponovno odobrenje tijekom leta*. Ako se prije odlaska predviđa da se može, ovisno o autonomiji leta i na temelju ponovnog odobrenja tijekom leta, donijeti odluka da se nastavi put prema izmijenjenom aerodromu odredišta, o tome se moraju obavijestiti odgovarajuće jedinice kontrole zračnog prometa, tako da se u plan leta umetnu informacije o izmijenjenoj ruti (ako je poznata) i izmijenjenom odredištu.

5. Zrakoplov kojim se upravlja na kontroliranom aerodromu ne smije voziti na manevarskoj površini bez odobrenja aerodromskog kontrolnog tornja, te se mora pridržavati svih uputa navedene jedinice.

▼M4

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

▼B

(c) Odobrenja za transonični let

1. Odobrenje kontrole zračnog prometa za transoničnu fazu ubrzanja nadzvučnog leta vrijedi najmanje do završetka te faze.

2. Odobrenje kontrole zračnog prometa za smanjenje brzine i snižavanje zrakoplova sa nadzvučnog krstarenja na podzvučni let ima namjenu da osigura neprekinuto snižavanje najmanje tijekom transonične faze.

(d) Sadržaj odobrenja

U odobrenju kontrole zračnog prometa navodi se:

1. identifikacija zrakoplova kako je navedena u planu leta;

2. ograničenje odobrenja

▼M2

3. ruta leta, …

i. u odobrenju se mora detaljno opisati ruta leta svaki put kada se to smatra potrebnim i

ii. fraza „odobreno planiranom rutom leta” („cleared via flight planned route”) ne smije se koristiti kada se daje ponovno odobrenje.

▼B

4. razina (razine) leta za cijelu rutu ili njezin dio, te prema potrebi promjene razina;

▼M4

5. sve potrebne upute ili informacije o drugim pitanjima, kao što su slot odlaska u okviru ATFM-a ako je primjenjivo, manevri prilaženja ili odleta, komunikacije i vrijeme isteka odobrenja.

▼B

(e) ►M4 Ponavljanje odobrenja, uputa i sigurnosnih informacija ◄

1. Letačka posada ponavlja kontroloru zračnog prometa dijelove odobrenja i uputa ATC povezane sa sigurnosti, koji se emitiraju govornom komunikacijom. Uvijek se ponavljaju sljedeće točke:

i. odobrenja ATC za rutu;

ii. odobrenja i upute za ulazak, slijetanje, uzlijetanje, kratko čekanje, prelaženje, vožnju i povratnu vožnju na bilo kojoj uzletno-sletnoj stazi; i

iii. uzletno-sletna staza u uporabi, postavke visinomjera, kodovi SSR, novododijeljeni komunikacijski kanali, upute za razine, upute za smjer i brzinu; i

iv. prijelazne razine, koje izdaje kontrolor ili su sadržane u emitiranju informacija ATIS.

2. Ostala odobrenja i upute, uključujući uvjetna odobrenja i upute za vožnju po tlu, ponavljaju se ili potvrđuju tako da se jasno pokaže da su shvaćeni i da će biti ispunjeni.

3. Kontrolor sluša ponavljanje da utvrdi da je letačka posada pravilno potvrdila odobrenje ili uputu, te poduzima hitne mjere za ispravljanje svih odstupanja koja se otkriju ponavljanjem.

4. Ne zahtijeva se govorno ponavljanje poruka CPDLC ako ANSP ne odredi drukčije.

▼M2

(ea) Promjene u odobrenju s obzirom na rutu ili razinu

1. Kada se izdaje odobrenje kojim se obuhvaća tražena promjena rute ili razine, ono mora sadržavati točnu vrstu promjene.

2. Kada prometni uvjeti ne dopuštaju odobrenje tražene promjene, mora se upotrebljavati riječ „UNABLE” (nije moguće). Kada je to opravdano zbog okolnosti, mora se ponuditi alternativna ruta ili razina.

(eb) Odobrenje u pogledu sustava mjerenja visine

1. Za letove u područjima u kojima je utvrđena prijelazna apsolutna visina, vertikalna pozicija zrakoplova mora biti izražena, osim kako je predviđeno u točki 5. u nastavku, kao apsolutna visina na prijelaznoj apsolutnoj visini ili ispod nje i kao razina leta na prijelaznoj razini ili iznad nje. Pri prolasku kroz prijelazni sloj vertikalna pozicija pri penjanju mora biti izražena kao razina leta, a pri snižavanju kao apsolutna visina.

2. Letačkoj posadi prijelazna se razina mora dati pravodobno, prije nego što se postigne prilikom snižavanja.

▼M4

3. Osim kada je poznato da je zrakoplov već dobio tu informaciju izravnim pozivom, postavka vrijednosti QNH za visinomjer mora biti sastavni dio:

▼M4

i. odobrenja za snižavanje kod prvog odobrenja za apsolutnu visinu nižu od prijelazne razine;

ii. odobrenja za prilaženje ili odobrenja za ulazak u prometni krug;

iii. odobrenja za vožnju po tlu za zrakoplove u odlasku.

▼M2

4. Za podešavanje visinomjera, vrijednost QFE mora se pružiti zrakoplovu na zahtjev ili redovitim putem u skladu s lokalnim postupcima.

5. ►M4 Kada je zrakoplovu izdano odobrenje za slijetanje ili kada je zrakoplov obaviješten da je uzletno-sletna staza na raspolaganju za slijetanje na aerodromima s AFIS-om i taj zrakoplov završava prilaženje koristeći se atmosferskim tlakom na nadmorskoj visini aerodroma (QFE), vertikalna pozicija tog zrakoplova izražava se kao visina iznad nadmorske visine aerodroma tijekom onog dijela njegova leta za koji se može upotrijebiti QFE, osim što mora biti izražena kao visina iznad nadmorske visine praga uzletno-sletne staze: ◄

i. za instrumentalne uzletno-sletne staze ako se prag nalazi 2 m (7 stopa) ili više ispod nadmorske visine aerodroma i

ii. za uzletno-sletne staze za precizno prilaženje.

(ec) Uvjetna odobrenja

Uvjetne fraze, kao što je „behind landing aircraft” (iza zrakoplova koji slijeće) ili „after departing aircraft” (nakon zrakoplova u odlasku), ne smiju se upotrebljavati za kretanja koja utječu na aktivne uzletno-sletne staze, osim ako kontrolor i pilot vide taj zrakoplov ili ta vozila. Zrakoplov ili vozilo zbog kojeg je izdano uvjetno odobrenje mora prvo proći ispred drugog predmetnog zrakoplova koji je dobio uvjetno odobrenje. U svim slučajevima, uvjetno odobrenje mora se dati sljedećim redom i sastoji se od:

1. pozivnog znaka;

2. uvjeta;

3. odobrenja i

4. kratkog ponavljanja uvjeta.

▼B

(f) Usklađivanje odobrenja

1. Odobrenje kontrole zračnog prometa usklađuje se između jedinica kontrole zračnog prometa, da obuhvati cijelu rutu zrakoplova ili određeni dio te rute, kako je opisano u odredbama (2) do (6).

2. Zrakoplov dobiva odobrenje za cijelu rutu do aerodroma prvog predviđenog slijetanja:

i. ako je prije odlaska bilo moguće uskladiti odobrenje između svih jedinica pod čiju će kontrolu zrakoplov doći; ili

ii. kada postoji razumno jamstvo da će biti izvršeno prethodno usklađivanje između onih jedinica pod čiju će kontrolu zrakoplov naknadno doći.

3. Ako usklađivanje iz točke 2. nije postignuto ili nije predviđeno, zrakoplov dobiva odobrenje samo do točke do koje je usklađivanje razumno zajamčeno; prije dolaska do te točke ili na toj točki, zrakoplov dobiva daljnje odobrenje, pri čemu se prema potrebi izdaju upute za čekanje.

4. Ako tako odredi jedinica ATS, zrakoplov mora uspostaviti vezu sa sljedećom jedinicom kontrole zračnog prometa radi dobivanja naknadnog odobrenja prije prijenosa kontrolne točke.

i. Pri dobivanju naknadnog odobrenja, zrakoplov održava potrebnu dvosmjernu komunikaciju s odgovarajućom jedinicom kontrole zračnog prometa.

ii. Odobrenje izdano kao naknadno odobrenje, za pilota mora biti jasno prepoznatljivo kao takvo.

▼B

iii. Ako nisu usklađena, naknadna odobrenja ne smiju utjecati na prvobitni profil leta zrakoplova u bilo kojem zračnom prostoru, osim u zračnom prostoru jedinice kontrole zračnog prometa koja je odgovorna za izdavanje naknadnog odobrenja.

5. Ako zrakoplov namjerava uzletjeti s aerodroma u kontroliranom području i ući u drugo kontrolirano područje u razdoblju od trideset minuta, ili u drugom određenom vremenskom razdoblju prema dogovoru među dotičnim područnim kontrolnim centrima, usklađivanje sa sljedećim područnim kontrolnim centrom obavlja se prije izdavanja uzletnog odobrenja.

6. Ako zrakoplov namjerava napustiti kontrolirano područje radi leta izvan kontroliranog zračnog prostora, te nakon toga ponovno ući u isto ili drugo kontrolirano područje, može se izdati odobrenje od točke uzleta do aerodroma prvog predviđenog slijetanja. Takvo odobrenje ili njegove izmjene primjenjuju se samo na one dijelove leta koji se izvode u kontroliranom zračnom prostoru.

SERA.8020 Pridržavanje plana leta

(a) Osim kako je predviđeno u točkama (b) i (d), zrakoplov se mora pridržavati tekućeg plana leta ili primjenjivog dijela tekućeg plana leta koji je predan za kontrolirani let, osim ako je podnesen zahtjev za izmjenu i dobiveno odobrenje od odgovarajuće jedinice kontrole zračnog prometa, ili osim ako nastane izvanredna situacija koja zahtijeva hitne mjere zrakoplova; u tom slučaju, čim okolnosti to dopuste, nakon izvršavanja tih hitnih postupaka, jedinica za usluge zračnog prometa obavješćuje se o poduzetim mjerama, te o tome da su te mjere poduzete kao hitni postupci.

1. Ako nadležno tijelo ne izda drukčije odobrenje ili jedinica kontrole zračnog prometa ne da drukčije upute, kontrolirani letovi moraju što je moguće više:

i. ako su na uspostavljenoj ruti ATS, letjeti duž određene simetrale te rute; ili

ii. ako su na bilo kojoj drugoj ruti, letjeti direktno između navigacijskih uređaja i/ili točaka koje određuju tu rutu.

2. Ako nadležno tijelo ne izda drukčije odobrenje ili jedinica kontrole zračnog prometa ne da drukčije upute, zrakoplov koji leti duž dijela rute ATS, koji je određen prema visokofrekventnom višesmjernom radiopredajniku, prebacuje svoje osnovno navigacijsko vođenje s uređaja iza zrakoplova na uređaj ispred zrakoplova, ili operativno što bliže toj točki, ako je određena.

▼M2

3. Odstupanje od zahtjeva iz točke 1. prijavljuje se odgovarajućoj jedinici ATS.

▼B

(b) *Nenamjerne izmjene*. U slučaju da kontrolirani let nenamjerno odstupi od svog tekućeg plana leta, poduzimaju se sljedeće mjere:

1. Odstupanje od putanje: ako je zrakoplov izvan putanje, odmah se poduzimaju mjere da se smjer leta zrakoplova podesi tako da se što je prije moguće vrati na svoju putanju.

2. Promjena stvarne brzine: ako se prosječna stvarna brzina zrakoplova na putnoj razini između točaka javljanja promijeni ili se očekuje da će se promijeniti za plus ili minus 5 posto stvarne brzine, o tome se obavješćuje odgovarajuća jedinica za usluge zračnog prometa.

▼M2

3. Promjena predviđenog vremena: ako se utvrdi da predviđeno vrijeme za sljedeću primjenjivu točku javljanja, granicu područja letnih informacija ili aerodrom odredišta, ovisno o tome što je najbliže, odstupa za više od 2 minute od proračuna vremena prijavljenog ATS-u ili od nekog drugog vremena koje je propisalo nadležno tijelo, odgovarajuću jedinicu ATS mora se obavijestiti o izmijenjenom predviđenom vremenu što je prije moguće.

▼B

4. Osim toga, ako je sklopljen sporazum ADS-C, jedinica za usluge zračnog prometa obavješćuje se automatski preko podatkovne veze uvijek kada se prijeđu granične vrijednosti određene ugovorom ADS-C

(c) *Planirane izmjene*. Zahtjevi za promjene plana leta uključuju sljedeće informacije:

1. Promjena putne razine: identifikacija zrakoplova; zahtijevana nova putna razina i putna brzina na toj razini; izmijenjeni proračuni vremena (prema potrebi) na sljedećim granicama područja letnih informacija.

2. Promjena rute:

i. *Nepromijenjeno odredište*: identifikacija zrakoplova; pravila leta; opis nove rute leta, uključujući pripadajuće podatke plana leta, koji počinju s pozicijom od koje treba započeti zahtijevana promjena rute; izmijenjeni proračun vremena; sve druge bitne informacije.

ii. *Promijenjeno odredište*: identifikacija zrakoplova; pravila leta; opis izmijenjene rute leta do izmijenjenog aerodroma odredišta, uključujući pripadajuće podatke plana leta, koji počinju s pozicijom od koje treba započeti zahtijevana promjena rute; izmijenjeni proračuni vremena; alternativni aerodrom(i); sve druge bitne informacije.

(d) *Pogoršanje vremena ispod VMC*. Kada postane očito da let u uvjetima VMC neće biti moguće izvesti u skladu s tekućim planom leta, let VFR koji se obavlja kao kontrolirani let mora:

1. zatražiti izmijenjeno odobrenje koje će omogućiti zrakoplovu da nastavi let u uvjetima VMC do odredišta ili do alternativnog aerodroma ili da napusti zračni prostor u kojemu se zahtijeva odobrenje ATC; ili

2. ako se ne može dobiti odobrenje u skladu s točkom (a), nastaviti let u uvjetima VMC i obavijestiti odgovarajuću jedinicu ATC o poduzetim mjerama kako bi zrakoplov napustio dotični zračni prostor ili sletio na najbliži odgovarajući aerodrom; ili

3. ako leti u kontroliranoj zoni, zatražiti dozvolu za obavljanje specijalnog leta VFR; ili

4. zatražiti odobrenje za obavljanje leta u skladu s pravilima instrumentalnog letenja.

SERA.8025 Izvješća o poziciji

(a) Kontrolirani let mora izvještavati odgovarajuću jedinicu za usluge zračnog prometa što je prije moguće o vremenu i razini prolaska svake određene obvezne točke javljanja, zajedno s ostalim potrebnim informacijama, osim ako ga nadležno tijelo ili odgovarajuća jedinica za usluge zračnog prometa oslobodi te obveze pod uvjetima koje odredi to tijelo. Izvješća o poziciji na sličan se način dostavljaju za sve dodatne točke, na zahtjev odgovarajuće jedinice za usluge zračnog prometa. Ako ne postoje određene točke javljanja, izvješća o poziciji dostavljaju se u vremenskim razmacima koje propisuje nadležno tijelo ili koje je odredila jedinica za usluge zračnog prometa.

1. Kontrolirani letovi koji informacije o poziciji dostavljaju odgovarajućoj jedinici za usluge zračnog prometa preko podatkovne veze, govorna izvješća o poziciji dostavljaju samo na zahtjev.

▼M2

2. Kada je kontrolirani let bio izuzet od zahtjeva za javljanjem na obveznim točkama javljanja, piloti, osim ako je na snazi automatsko javljanje pozicije, moraju ponovno javljati poziciju govornom ili CPDLC porukom:

i. kada ih se tako uputi;

ii. kada ih se obavijesti da je usluga nadzora za ATS-a završena ili

iii. kada ih se obavijesti da je identifikacija putem ATS nadzora izgubljena,

3. Format izvješća o poziciji u skladu je s točkom A. Priloga 5.

▼B

SERA.8030 Prestanak kontrole

Osim pri slijetanju na kontrolirani aerodrom, kontrolirani let mora obavijestiti odgovarajuću jedinicu ATC čim se na njega prestane primjenjivati usluga kontrole zračnog prometa.

SERA.8035 Komunikacije

(a) Zrakoplov koji obavlja kontrolirani let održava stalnu govornu komunikaciju zrak-zemlja na odgovarajućem komunikacijskom kanalu odgovarajuće jedinice kontrole zračnog prometa, te prema potrebi uspostavlja dvosmjernu komunikaciju s tom jedinicom, osim ako odgovarajući ANSP propisuje drukčije za zrakoplov koji je dio aerodromskog prometa na kontroliranom aerodromu.

1. Zahtjev da zrakoplov održava govornu komunikaciju zrak-zemlja ostaje na snazi i nakon uspostave CPDLC.

▼M2

(b) Države članice moraju poštovati odgovarajuće odredbe o nepravilnostima u komunikaciji, kako su donesene u skladu s Čikaškom konvencijom. Komisija poduzima potrebne mjere za prijenos tih odredbi u zakonodavstvo Unije kako bi se zajednički europski postupci o nepravilnostima u komunikaciji uspostavili najkasnije do 31. prosinca 2017..

▼B

ODJELJAK 9.

Usluga letnih informacija

SERA.9001 Primjena

(a) Uslugu letnih informacija pružaju jedinice za usluge zračnog prometa svim zrakoplovima na koje bi te informacije mogle utjecati, a koji:

1. imaju osiguranu uslugu kontrole zračnog prometa; ili

2. na drugi su način poznati odgovarajućim jedinicama za usluge zračnog prometa.

(b) Primanjem letnih informacija, zapovjednik zrakoplova ne oslobađa se odgovornosti, te on donosi konačnu odluku u vezi sa svim predloženim promjenama plana leta.

(c) Ako jedinice za usluge zračnog prometa osiguravaju i uslugu letnih informacija i uslugu kontrole zračnog prometa, pružanje usluge kontrole zračnog prometa ima prednost pred pružanjem usluge letnih informacija uvijek kada osiguravanje usluge kontrole zračnog prometa to zahtijeva.

SERA.9005 Opseg usluge letnih informacija

(a) Usluga letnih informacija uključuje pružanje odgovarajućih:

1. informacija SIGMET i AIRMET;

▼B

2. informacija o vulkanskoj aktivnosti prije erupcije, o vulkanskim erupcijama i o oblacima vulkanskog pepela;

3. informacija o ispuštanju radioaktivnih tvari ili otrovnih kemikalija u atmosferu;

4. informacija o promjenama u pogledu dostupnosti radionavigacijskih usluga;

5. informacija o promjenama uvjeta na aerodromima i pripadajućim objektima, uključujući informacije o stanju na aerodromskim manevarskim površinama kada su pod snijegom, ledom ili većom količinom vode;

6. informacija o slobodnim balonima bez posade;

▼M4

7. informacija o abnormalnoj konfiguraciji i stanju zrakoplova;

8. svih drugih informacija koje bi mogle utjecati na sigurnost.

_____

▼B

(b) Usluga letnih informacija koje se osiguravaju zrakoplovima uključuje, osim informacija iz točke (a), pružanje sljedećih informacija:

1. izvješće o vremenskim uvjetima ili vremensku prognozu za aerodrom odlaska i odredišta te alternativni aerodrom;

2. opasnosti od sudara za zrakoplove koji lete u zračnom prostoru klase C, D, E, F i G,

▼M4

3. za let iznad vodenih površina, koliko je moguće i ako to zahtijeva pilot, sve dostupne informacije, kao što je pozivni znak, pozicija, pravi kurs, brzina itd. površinskih plovila u tom području; i

4. poruka, uključujući odobrenja, dobivenih od ostalih jedinica operativnih usluga u zračnom prometu, koje treba proslijediti zrakoplovima.

▼B

(c) Usluga letnih informacija koje se osiguravaju VFR letovima uključuje, osim informacija iz točke (a), pružanje raspoloživih informacija o prometnim i vremenskim uvjetima duž rute leta koji bi mogli onemogućiti letenje prema pravilima vizualnog letenja.

▼M4

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

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

(2) uzletno-sletnoj stazi u uporabi.

▼B

SERA.9010 Automatska usluga informacija za slijetanje i uzlijetanje (ATIS)

(a) Uporaba poruka ATIS u izravnom prijenosu upit/odgovor

1. Na zahtjev pilota, primjenjive poruke ATIS prosljeđuje odgovarajuća jedinica za usluge zračnog prometa.

2. Uvijek kada se osigurava usluga Voice-ATIS i/ili D-ATIS:

i. zrakoplov potvrđuje primitak informacija nakon uspostave komunikacije s jedinicom ATS koja pruža uslugu prilazne kontrole, aerodromskim kontrolnim tornjem ili aerodromskom službom letnih informacija (AFIS), ovisno o slučaju; i

ii. odgovarajuća jedinica za usluge zračnog prometa, prilikom odgovora zrakoplovu koji potvrđuje primitak poruke ATIS ili, u slučaju zrakoplova u dolasku, u nekom drugom trenutku koji može propisati nadležno tijelo, dostavlja zrakoplovu podatke o trenutačnoj podešenosti visinomjera.

▼B

3. Informacije sadržane u valjanoj poruci ATIS, čiji je primitak potvrdio dotični zrakoplov, ne treba uključiti u izravan prijenos zrakoplovu, osim podataka o podešenosti visinomjera, koji se osiguravaju u skladu s točkom (2).

▼M4

4. Ako zrakoplov potvrdi primitak poruke ATIS koja više nije aktualna, jedinica ATS-a bez odlaganja poduzima jedno od sljedećeg:

   i. prosljeđuje zrakoplovu sve elemente informacije koje treba ažurirati;

   ii. daje uputu zrakoplovu da dobije aktualnu ATIS informaciju.

▼B

(b) ATIS za zrakoplove u dolasku i odlasku

Poruke ATIS koje sadrže informacije o dolasku i odlasku, uključuju sljedeće podatke navedenim redoslijedom:

1. naziv aerodroma;
2. indikator dolaska i/ili odlaska;
3. vrsta ugovora, ako je komunikacija preko D-ATIS;
4. označivač;
5. vrijeme motrenja, prema potrebi;
6. predviđena vrsta prilaženja;
7. uzletno-sletna staza (uzletno-sletne staze) u uporabi; stanje sustava zaustavljanja, ako postoji, koje predstavlja potencijalnu opasnost;
8. značajni uvjeti na površini uzletno-sletne staze i prema potrebi kočenje;
9. kašnjenje zbog čekanja, prema potrebi;
10. prijelazna razina, ako je primjenjivo;
11. ostale bitne operativne informacije;

▼M2

12. površinski smjer i brzina vjetra (u stupnjevima prema magnetskom polu), uključujući važne promjene, te se, ako postoje površinski senzori vjetra za određene dijelove uzletno-sletnih staza u upotrebi i ako te informacije zahtijevaju operatori zrakoplova, navode uzletno-sletna staza i dio staze na koji se informacije odnose;
13. vidljivost i, prema potrebi, RVR ([1]) te se, ako postoje senzori vidljivosti/RVR-a za određene dijelove uzletno-sletne staze (uzletno-sletnih staza) u uporabi i ako te informacije zahtijevaju operatori, navode uzletno-sletna staza i dio staze na koji se informacije odnose;

▼B

14. trenutačni vremenski uvjeti ([1]);
15. oblak ispod 1 500 m (5 000 stopa) ili ispod najveće minimalne sektorske apsolutne visine, ovisno o tome što je veće; kumulonimbus; ako je nebo tmurno, vertikalna vidljivost ako postoji ([1]);
16. temperatura zraka;
17. temperatura rosišta;
18. postavka (postavke) visinomjera;
19. sve raspoložive informacije o značajnim meteorološkim pojavama u područjima prilaženja i početnog penjanja, uključujući smicanje vjetra, te informacije o najnovijim vremenskim uvjetima od operativne važnosti;
20. prognoza trenda, ako postoji; i

([1]) Navedene informacije zamjenjuju se izrazom „CAVOK” ako sljedeći uvjeti nastupe istodobno u vrijeme motrenja: (a) vidljivost: 10 km ili više, a najniža vidljivost nije prijavljena; (b) bez oblaka od operativne važnosti; i (c) bez vremenskih uvjeta bitnih za zračni promet.

▼B

21. posebne upute ATIS.

(c) ATIS za zrakoplove u dolasku

Poruke ATIS koje sadrže samo informacije o dolasku, uključuju sljedeće podatke navedenim redoslijedom:

1. naziv aerodroma;
2. indikator dolaska;
3. vrsta ugovora, ako je komunikacija preko D-ATIS;
4. označivač;
5. vrijeme motrenja, prema potrebi;
6. predviđena vrsta prilaženja;
7. glavna sletna staza ili staze; stanje sustava zaustavljanja, ako postoji, koje predstavlja potencijalnu opasnost;
8. značajni uvjeti na površini uzletno-sletne staze i prema potrebi kočenje;
9. kašnjenje zbog čekanja, prema potrebi;
10. prijelazna razina, ako je primjenjivo;
11. ostale bitne operativne informacije;

▼M2

12. površinski smjer i brzina vjetra (u stupnjevima prema magnetskom polu), uključujući važne promjene, te se, ako postoje površinski senzori vjetra za određene dijelove uzletno-sletne staze (uzletno-sletnih staza) u uporabi i ako te informacije zahtijevaju operatori zrakoplova, navode uzletno-sletna staza i dio staze na koji se informacije odnose;
13. vidljivost i, prema potrebi, RVR ([1]) te se, ako postoje senzori vidljivosti/RVR-a za određene dijelove uzletno-sletne staze (uzletno-sletnih staza) u uporabi i ako te informacije zahtijevaju operatori, navode uzletno-sletna staza i dio staze na koji se informacije odnose;

▼B

14. trenutačni vremenski uvjeti ([1]);
15. oblak ispod 1 500 m (5 000 stopa) ili ispod najveće minimalne sektorske apsolutne visine, ovisno o tome što je veće; kumulonimbus; ako je nebo tmurno, vertikalna vidljivost ako postoji ([1]);
16. temperatura zraka;
17. temperatura rosišta;
18. postavka (postavke) visinomjera;
19. sve raspoložive informacije o značajnim meteorološkim pojavama u području prilaženja, uključujući smicanje vjetra, te informacije o najnovijim vremenskim uvjetima od operativne važnosti;
20. prognoza trenda, ako postoji; i
21. posebne upute ATIS.

(d) ATIS za zrakoplove u odlasku

Poruke ATIS koje sadrže samo informacije o odlasku, uključuju sljedeće podatke navedenim redoslijedom:

1. naziv aerodroma;
2. indikator odlaska;
3. vrsta ugovora, ako je komunikacija preko D-ATIS;
4. označivač;
5. vrijeme motrenja, prema potrebi;
6. predviđena uzletno-sletna staza ili staze za uzlijetanje; stanje sustava zaustavljanja, ako postoji, koje predstavlja potencijalnu opasnost;
7. značajni uvjeti na površini uzletno-sletne staze predviđene za uzlijetanje, te prema potrebi kočenje;

([1]) Navedene informacije zamjenjuju se izrazom „CAVOK” ako sljedeći uvjeti nastupe istodobno u vrijeme motrenja: (a) vidljivost: 10 km ili više, a najniža vidljivost nije prijavljena; (b) bez oblaka od operativne važnosti; i (c) bez vremenskih uvjeta bitnih za zračni promet.

▼B

8. kašnjenje u odlasku, prema potrebi;

9. prijelazna razina, ako je primjenjivo;

10. ostale bitne operativne informacije;

▼M2

11. površinski smjer i brzina vjetra (u stupnjevima prema magnetskom polu), uključujući važne promjene, te se, ako postoje površinski senzori vjetra za određene dijelove uzletno-sletne staze (uzletno-sletnih staza) u uporabi i ako te informacije zahtijevaju operatori zrakoplova, navode uzletno-sletna staza i dio staze na koji se informacije odnose;

12. vidljivost i, prema potrebi, RVR ([1]) te se, ako postoje senzori vidljivosti/RVR-a za određene dijelove uzletno-sletne staze (uzletno-sletnih staza) u uporabi i ako te informacije zahtijevaju operatori, navode uzletno-sletna staza i dio staze na koji se informacije odnose;

▼B

13. trenutačni vremenski uvjeti ([1]);

14. oblak ispod 1 500 m (5 000 stopa) ili ispod najveće minimalne sektorske apsolutne visine, ovisno o tome što je veće; kumulonimbus; ako je nebo tmurno, vertikalna vidljivost ako postoji ([1]);

15. temperatura zraka;

16. temperatura rosišta;

17. postavka (postavke) visinomjera;

18. sve raspoložive informacije o značajnim meteorološkim pojavama u području početnog penjanja, uključujući smicanje vjetra;

19. prognoza trenda, ako postoji; i

20. posebne upute ATIS.

ODJELJAK 10.

Usluga uzbunjivanja

SERA.10001 Primjena

(a) Uslugu uzbunjivanja osiguravaju jedinice za usluge zračnog prometa:

1. svim zrakoplovima koji imaju osiguranu uslugu kontrole zračnog prometa;

2. po mogućnosti svim drugim zrakoplovima koji su predali plan leta ili su na drugi način poznati službama zračnog prometa; i

3. svakom zrakoplovu za koji se zna ili vjeruje da je predmet nezakonitog ometanja.

▼M2

(b) Osim ako je drukčije propisalo nadležno tijelo, zrakoplov opremljen odgovarajućim dvosmjernim radiokomunikacijama mora se javiti tijekom razdoblja od 20 do 40 minuta nakon zadnjeg kontakta, bez obzira na to koja je bila svrha tog kontakta, samo kako bi se navelo da taj let napreduje prema planu, pri čemu se u takvo javljanje mora uključiti identifikacija zrakoplova i riječi „Operations normal” (normalne operacije).

(c) Poruka „Operations normal” (normalne operacije) mora se prenijeti vezom zrak-zemlja odgovarajućoj jedinici ATS.

([1]) Navedene informacije zamjenjuju se izrazom „CAVOK” ako sljedeći uvjeti nastupe istodobno u vrijeme motrenja: (a) vidljivost: 10 km ili više, a najniža vidljivost nije prijavljena; (b) bez oblaka od operativne važnosti; i (c) bez vremenskih uvjeta bitnih za zračni promet.

▼B

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

(a) Kada jedinica za usluge zračnog prometa utvrdi da je zrakoplov u opasnosti, drugi zrakoplovi za koje se zna da su u blizini dotičnog zrakoplova, osim kako je predviđeno u točki (b), obavješćuje se o vrsti opasnosti što je prije moguće.

(b) Kada jedinica za usluge zračnog prometa zna ili vjeruje da je zrakoplov predmet nezakonitog ometanja, u komunikacijama ATS zrak-zemlja ne navodi se vrsta opasnosti ako nije prvo bila navedena u porukama iz dotičnog zrakoplova i ako nije sigurno da takav navod neće otežati situaciju.

ODJELJAK 11.

Ometanje, izvanredne situacije i presretanje

▼M2

SERA.11001 Općenito

_____

(c) Ako se zna ili smatra da je zrakoplov u opasnosti, uključujući i nezakonito ometanje, jedinice ATS moraju zrakoplovu obratiti najveću pozornost te osigurati pomoć i dati prednost pred drugim zrakoplovima u skladu s okolnostima.

(d) Navedene mjere ATC-a moraju se temeljiti na namjerama pilota, cjelokupnoj situaciji u zračnom prometu i dinamici zbivanja konkretne izvanredne situacije u stvarnom vremenu.

SERA.11005 Nezakonito ometanje

_____

(aa) Zrakoplov koji je predmet nezakonitog ometanja mora nastojati postaviti transponder na kod 7500 i obavijestiti odgovarajuću jedinicu ATS o svim značajnim okolnostima koje su s tim povezane i o svakom odstupanju od tekućeg plana leta koje je prouzročeno tim okolnostima, da bi jedinica ATS mogla dati prednost zrakoplovu, te da bi se smanjila mogućnost kolizije s drugim zrakoplovima.

(ab) Ako je zrakoplov predmet nezakonitog ometanja, zapovjednik zrakoplova mora pokušati sletjeti što je prije moguće na najbliži aerodrom ili na dodijeljeni aerodrom koji je odredilo nadležno tijelo, ako okolnosti u zrakoplovu ne nalažu drukčije.

(b) Ako dođe do nezakonitog ometanja ili se sumnja na nezakonito ometanje, jedinice ATS moraju se odmah odazvati na zahtjeve zrakoplova. Informacije koje se odnose na sigurno obavljanje leta moraju se nastavljati prenositi i moraju se poduzeti potrebne mjere da se ubrza izvođenje svih faza leta, posebno sigurnog slijetanja zrakoplova.

(c) Ako dođe do nezakonitog ometanja ili se sumnja na nezakonito ometanje, jedinice ATS, u skladu s lokalno dogovorenim postupcima, moraju odmah obavijestiti odgovarajuće tijelo koje određuje država te razmijeniti potrebne informacije s operatorom zrakoplova ili njegovim ovlaštenim predstavnikom.

▼M2

SERA.11010 Zalutali ili nepoznati zrakoplov

▼B

Zalutali ili nepoznati zrakoplov

(a) Čim jedinica za usluge zračnog prometa primi obavijest o zalutalom zrakoplovu, mora poduzeti sve potrebne mjere iz točaka (1) i (3) kako bi pomogla zrakoplovu i zaštitila njegov let.

1. Ako pozicija zrakoplova nije poznata, jedinica za usluge zračnog prometa mora:

i. pokušati uspostaviti dvosmjernu komunikaciju sa zrakoplovom, ako ta komunikacija već ne postoji;

ii. upotrijebiti sva raspoloživa sredstva za određivanje njegove pozicije;

iii. obavijestiti ostale jedinice za usluge zračnog prometa, u čije je područje možda zrakoplov zalutao ili može zalutati, uzimajući u obzir sve čimbenike koji su mogli utjecati na navigaciju zrakoplova u tim okolnostima;

iv. obavijestiti, u skladu s lokalno dogovorenim postupcima, odgovarajuće vojne jedinice i dostaviti im dotični plan leta i ostale podatke o zalutalom zrakoplovu;

v. zatražiti od jedinica iz točaka iii. i iv. i od drugih zrakoplova u letu, svu pomoć u uspostavljanju komunikacije sa zrakoplovom i određivanju njegove pozicije.

2. Zahtjevi iz točke (1)(iv) i (1)(v) primjenjuju se i na jedinice za usluge zračnog prometa obaviještene u skladu s točkom (1)(iii).

3. Kada se odredi pozicija zrakoplova, jedinica za usluge zračnog prometa mora:

▼M2

i. obavijestiti zrakoplov o njegovoj poziciji i korektivnim mjerama koje treba poduzeti. Ta se obavijest mora dostaviti odmah nakon što jedinica ATS utvrdi da postoji mogućnost presretanja ili neka druga opasnost za sigurnost zrakoplova; i

▼B

ii. prema potrebi osigurati drugim jedinicama za usluge zračnog prometa i odgovarajućim vojnim jedinicama relevantne informacije o zalutalom zrakoplovu i sve obavijesti upućene tom zrakoplovu.

(b) Čim jedinica za usluge zračnog prometa otkrije nepoznati zrakoplov na svom području, nastoji utvrditi njegov identitet ako je to potrebno za pružanje usluga zračnog prometa ili ako to zahtijevaju nadležna vojna tijela u skladu s lokalno dogovorenim postupcima. U tu svrhu, jedinica za usluge zračnog prometa u skladu s okolnostima poduzima sljedeće mjere:

1. pokušava uspostaviti dvosmjernu komunikaciju sa zrakoplovom;

2. raspituje se o letu kod drugih jedinica za usluge zračnog prometa unutar područja letnih informacija, te od njih traži pomoć u uspostavljanju dvosmjerne komunikacije sa zrakoplovom;

3. raspituje se o letu kod drugih jedinica za usluge zračnog prometa, koje pružaju usluge susjednim područjima letnih informacija, te od njih traži pomoć u uspostavljanju dvosmjerne komunikacije sa zrakoplovom;

▼B

4. pokušava dobiti informacije od drugih zrakoplova na tom području;

5. jedinica za usluge zračnog prometa prema potrebi obavješćuje odgovarajuću vojnu jedinicu čim se utvrdi identitet zrakoplova.

(c) U slučaju zalutalog ili nepoznatog zrakoplova, uzima se u obzir mogućnost da je zrakoplov predmet nezakonitog ometanja. Ako jedinica za usluge zračnog prometa smatra da zalutali ili nepoznati zrakoplov može biti predmet nezakonitog ometanja, o tome se odmah obavješćuje nadležno tijelo koje odredi država u skladu s lokalno dogovorenim postupcima.

▼M2

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

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

(b) Kada zbog razine goriva postane nužno proglasiti situaciju nevolje, pilot mora to signalizirati, u skladu s točkom SERA.14095, radiotelefonskim signalom za nevolju (MAYDAY), pri čemu ga je najbolje ponoviti triput, i zatim vrstom nevolje (FUEL) (gorivo).

SERA.11013 Narušene performanse zrakoplova

(a) Uvijek kada su, zbog kvara ili narušenosti navigacijskog, komunikacijskog ili sustava za mjerenje visine, sustava kontrole leta ili drugih sustava, performanse zrakoplova narušene toliko da su ispod razine potrebne u zračnom prostoru u kojemu leti, letačka posada mora o tome odmah obavijestiti odgovarajuću jedinicu ATC. Kada taj kvar ili ta narušenost utječe na tada primijenjeno minimalno razdvajanje, kontrolor mora poduzeti mjere za uspostavljanje druge odgovarajuće vrste razdvajanja ili minimalnog razdvajanja.

(b) Narušenost ili kvar sustava RNAV

Kada zrakoplov ne može, zbog kvara ili narušenosti sustava RNAV, udovoljiti specifikacijama koje zahtijeva RNAV ruta ili postupak, pilot mora tražiti izmijenjeno odobrenje.

(c) Gubitak performansi vertikalne navigacije potrebnih za zračni prostor smanjenog minimalnog vertikalnog razdvajanja (RVSM)

1. Pilot mora obavijestiti ATC čim prije moguće o svim okolnostima u kojima se performanse vertikalne navigacije za zračni prostor RVSM ne mogu održati. U takvim slučajevima, uvijek kada je to moguće, izmijenjeno odobrenje ATC pilot dobiva prije nego što započne s bilo kakvim odstupanjima od odobrene rute i/ili razine leta. Kada se izmijenjeno odobrenje ATC ne može dobiti prije takvog odstupanja, pilot izmijenjeno odobrenje mora dobiti što prije nakon njega.

2. Tijekom leta u zračnom prostoru RVSM ili vertikalnog prijelaza kroz zračni prostor RVSM zrakoplovom kojem letovi RVSM nisu odobreni, piloti moraju javiti neodobreni status kako slijedi:

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

ii. u svim zahtjevima za promjene razine i

iii. u svim ponavljanjima odobrenja za razine.

3. Kontrolori zračnog prometa moraju izričito potvrditi primitak poruka zrakoplova koji javlja neodobreni status RVSM.

▼M2

4. Narušenost opreme zrakoplova – koju javi pilot:

i. kada ga pilot RVSM-odobrenog zrakoplova koji leti u zračnom prostoru RVSM obavijesti da oprema toga zrakoplova više ne udovoljava zahtjevima u pogledu RVSM-a, ATC mora smatrati taj zrakoplov RVSM-neodobrenim;

ii. ATC odmah mora poduzeti mjere kojima se osigurava minimalno vertikalno razdvajanje od 600 m (2 000 stopa) ili odgovarajuće horizontalno razdvajanje od svih ostalih relevantnih zrakoplova koji lete u zračnom prostoru RVSM; Zrakoplovu za koji je utvrđeno da je RVSM-neodobren ATC mora normalno dati odobrenje za napuštanje zračnog prostora RVSM kada je to moguće;

iii. piloti mora obavijestiti ATC, što je prije moguće, o svakom ponovnom uspostavljanju ispravnog funkcioniranja opreme potrebne za ispunjavanje zahtjeva za RVSM;

iv. prvi ACC koji sazna za promjene statusa RVSM nekog zrakoplova mora odgovarajuće koordinirati sa susjednim ACC-ima.

5. Jaka turbulencija – neprognozirana:

i. kada zrakoplov koji leti u zračnom prostoru RVSM naiđe na jaku turbulenciju zbog vremenskih uvjeta ili vrtloga za koje njegov pilot smatra da će utjecati na sposobnost zrakoplova da zadrži odobrenu razinu leta, pilot mora o tome obavijestiti ATC. ATC mora uspostaviti ili odgovarajuće horizontalno razdvajanje ili povećano minimalno vertikalno razdvajanje;

ii. ATC prema potrebi i koliko je to moguće mora ispuniti zahtjeve pilota za promjenama razine leta i/ili rute i mora proslijediti prometne informacije;

iii. ATC mora tražiti izvješća od drugih zrakoplova kako bi odredio treba li se RVSM ukinuti u cijelosti ili unutar određenog pojasa razine leta i/ili područja,

iv. prema potrebi, ACC koji ukida RVSM mora koordinirati sa susjednim ACC-ovima takva ukidanja i sve potrebne prilagodbe sektorskih kapaciteta kako bi se osiguralo neometano preusmjeravanje prometa.

6. Jaka turbulencija – prognozirana:

i. kada se meteorološkom prognozom predviđa jaka turbulencija unutar zračnog prostora RVSM, ATC mora utvrditi treba li se RVSM ukinuti i, ako treba, na koje razdoblje i za koje konkretne razine leta i/ili područje;

ii. ako se RVSM ukida, ACC koji ukida RVSM mora koordinirati se sa susjednim ACC-ima u pogledu razina leta odgovarajućih za taj prijenos prometa, osim ako je pismom suglasnosti utvrđen sustav dodjele razine leta u izvanrednim situacijama. Uz to, ACC koji ukida RVSM prema potrebi mora koordinirati primjenjive sektorske kapacitete sa susjednim ACC-ima.

▼M2

SERA.11014 ACAS-ova indikacija obveznog vertikalnog razdvajanja (RA)

(a) tijekom leta mora se upotrebljavati ACAS II, osim u slučajevima iz popisa minimalne opreme kako je utvrđeno u Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 ([1]), tako da omogućuje davanje RA indikacija letačkoj posadi kad se otkrije nedopuštena blizina drugog zrakoplova. To se ne smije primjenjivati ako se, zbog neuobičajenog postupka ili stanja u kojima su performanse ograničene, zahtijeva ograničenje RA indikacija (upotrebljava se isključivo prometno upozorenje (TA) ili ekvivalent).

(b) U slučaju RA-a indikacije ACAS-a, piloti moraju:

1. odmah reagirati u skladu s tom RA indikacijom, osim ako bi to ugrozilo sigurnost zrakoplova;

2. slijediti RA čak i ako postoji nesklad između RA indikacije i upute ATC-a za manevriranje;

3. ne manevrirati protivno RA indikaciji;

4. što je prije moguće s obzirom na radno opterećenje letačke posade, obavijestiti odgovarajuću jedinicu ATC o svakoj RA indikaciji kojim se zahtijeva odstupanje od važeće upute ili odobrenja ATC-a;

5. odmah slijediti sve izmijenjene RA indikacije;

6. ograničiti izmjene letne putanje na minimum nužan za ispunjavanje RA-ova;

7. odmah nakon prestanka nesklada ponovno uspostaviti uvjete iz uputa i odobrenja ATC-a i

8. obavijestiti ATC čim ponovno lete u skladu s važećim odobrenjem.

(c) Kada pilot prijavi RA indikaciju ACAS-a, kontrolor ne smije pokušati izmijeniti letnu putanju tog zrakoplova sve dok pilot ne javi „CLEAR OF CONFLICT” (nema opasnosti od kolizije).

(d) Nakon što zrakoplov odstupi od svojeg odobrenja ili upute ATC-a kako bi slijedio RA indikaciju, ili pilot prijavi RA indikaciju, kontrolor prestaje biti odgovoran za osiguravanje razdvajanja između tog zrakoplova i svih drugih zrakoplova na koje se izravno utječe manevrom potaknutim RA indikacijom. Kontrolor mora ponovno preuzeti odgovornost za osiguravanje razdvajanja svih relevantnih zrakoplova kada:

1. kontrolor potvrdi primitak izvješća letačke posade da zrakoplov ponovno leti u skladu s važećim odobrenjem ili

2. kontrolor potvrdi primitak izvješća letačke posade da zrakoplov ponovo leti u skladu s važećim odobrenjem i izda alternativno odobrenje čiji primitak letačka posada potvrdi.

▼B

SERA.11015 Presretanje

(a) Osim usluge presretanja i pratnje koja se zrakoplovu osigurava na zahtjev, presretanje civilnih zrakoplova uređuje se odgovarajućim propisima i upravnim direktivama koje izdaju države članice u skladu s Konvencijom o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, a posebno s člankom 3. točkom (d), prema kojoj se države ugovornice ICAO-a, pri izdavanju propisa za svoje državne zrakoplove, obvezuju da će voditi računa o sigurnosti plovidbe civilnih zrakoplova.

(b) Zapovjednik presretanog civilnog zrakoplova mora:

([1]) Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka povezanih s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).

▼B

1. odmah postupati po uputama koje dobije od zrakoplova presretača, uz tumačenje i odgovaranje na vizualne signale u skladu sa specifikacijama iz tablica S11-1 i S11-2;

2. po mogućnosti obavijestiti odgovarajuću jedinicu za usluge zračnog prometa;

3. pokušati uspostaviti radiovezu sa zrakoplovom presretačem ili s odgovarajućom jedinicom za kontrolu presretanja, općim pozivom na frekvenciji za slučaj opasnosti 121,5 MHz, navodeći identitet presretanog zrakoplova i vrstu leta; ako se ne uspostavi veza i ako je moguće, ponoviti poziv na frekvenciji za slučaj opasnosti 243 MHz;

4. ako je opremljen SSR transponderom, odabrati mod A, kod 7 700, ako odgovarajuća jedinica za usluge zračnog prometa ne izda drukčije upute;

5. ako je opremljen sa ADS-B ili ADS-C, odabrati odgovarajuću funkciju za opasnost, ako postoji, ako odgovarajuća jedinica za usluge zračnog prometa ne izda drukčije upute.

Tablica S11-1

Signali koje odašilje zrakoplov presretač i odzivi presretanog zrakoplova

Serija	Signali zrakoplova PRESRETAČA	Značenje	Odzivi PRESRETANOG zrakoplova	Značenje
1	DANJU ili NOĆU — Mahanje krilima i bljeskanje pozicijskim svjetlima u nepravilnim razmacima (i svjetlima za slijetanje u slučaju helikoptera) s pozicije malo iznad i ispred presretanog zrakoplova i obično s njegove lijeve strane (ili s desne strane ako je presretani zrakoplov helikopter), te nakon potvrde, blagi horizontalni zaokret obično ulijevo (ili udesno u slučaju helikoptera) prema željenom smjeru leta. *Napomena 1.* *Meteorološki uvjeti ili teren mogu uvjetovati da zrakoplov presretač zamijeni pozicije i smjer zaokreta, navedene u seriji 1.* *Napomena 2.* *Ako presretani zrakoplov ne može održavati brzinu zrakoplova presretača, presretač bi trebao izvoditi seriju zaokreta i mahati krilima pored presretanog zrakoplova.*	Presrećem vas. Slijedite me.	DANJU ili NOĆU —Mahanje krilima, bljeskanje pozicijskim svjetlima u nepravilnim razmacima te praćenje presretača.	Razumio, postupam prema uputi.
2	DANJU ili NOĆU — Nagla promjera smjera od 90° ili više uz istodobno penjanje bez prelijetanja smjera leta presretanog zrakoplova.	Smijete nastaviti let.	DANJU ili NOĆU — Mahanje krilima.	Razumio, postupam prema uputi.

▼B

Serija	Signali zrakoplova PRESRETAČA	Značenje	Odzivi PRESRETANOG zrakoplova	Značenje
3	DANJU ili NOĆU — Izvlačenje podvozja (ako je ugrađeno) i paljenje svjetala za slijetanje, te prelijetanje uzletno-sletne staze u uporabi, odnosno ako je presretani zrakoplov helikopter, prelijetanje prostora za slijetanje helikoptera. U slučaju helikoptera, helikopter presretač izvodi prilaženje za slijetanje i počinje lebdjeti blizu područja za slijetanje.	Sletite na ovaj aerodrom.	DANJU ili NOĆU — Izvlačenje podvozja (ako je ugrađeno), paljenje svjetala za slijetanje i praćenje zrakoplova presretača, te ako se, uzletno-sletna staza u uporabi ili prostora za slijetanje helikoptera nakon prelijetanja smatra prikladnim za slijetanje, započeti postupak slijetanja.	Razumio, postupam prema uputi.

Tablica S11-2

Signali koje odašilje presretani zrakoplov i odzivi zrakoplova presretača

Serija	Signali PRESRETANOG zrakoplova	Značenje	Odzivi zrakoplova PRESRETAČA	Značenje
4	DANJU ili NOĆU — Podizanje podvozja (ako je ugrađeno) i bljeskanje svjetlima za slijetanje pri preletu uzletno-sletne staze ili prostora za slijetanje helikoptera na visini preko 300 m (1 000 stopa) ali ne preko 600 m (2 000 stopa) (u slučaju helikoptera na visini preko 50 m (170 stopa) ali ne preko 100 m (330 stopa)) iznad razine aerodroma, te nastavljanje kruženja iznad uzletno-sletne staze u uporabi ili prostora za slijetanje helikoptera. Ako zrakoplov ne može bljeskati svjetlima za slijetanje, mora bljeskati bilo kojim drugim svjetlima.	Aerodrom koji ste odredili nije prikladan.	DANJU ili NOĆU —Ako se želi da presretani zrakoplov slijedi zrakoplov presretač do zamjenskog aerodroma, zrakoplov presretač podiže podvozje (ako je ugrađeno) i upotrebljava signale iz serije 1, propisane za zrakoplov presretač. Ako se odluči pustiti presretani zrakoplov, zrakoplov presretač upotrebljava signale iz serije 2, propisane za zrakoplov presretač.	Razumio, slijedite me. Razumio, možete nastaviti let.
5	DANJU ili NOĆU — Paljenje i gašenje svih raspoloživih svjetala u pravilnim razmacima, ali tako da se razlikuju od bljeskajućih svjetala.	Ne mogu postupiti prema uputi.	DANJU ili NOĆU — Upotrijebi signale iz serije 2, propisane za zrakoplov presretač.	Razumio.
6	DANJU ili NOĆU — Bljeskanje svim raspoloživim svjetlima u nepravilnim razmacima.	U pogibelji sam.	DANJU ili NOĆU — upotrijebi signale iz serije 2, propisane za zrakoplov presretač.	Razumio.

(c) Ako je bilo koja uputa, koja je primljena radiokomunikacijom iz bilo kojeg izvora, u suprotnosti s uputama koje vizualnim signalima daje zrakoplov presretač, presretani zrakoplov mora odmah zatražiti pojašnjenje, a u međuvremenu nastaviti postupati prema vizualnim uputama zrakoplova presretača.

(d) Ako je bilo koja uputa, koja je primljena radiokomunikacijom iz bilo kojeg izvora, u suprotnosti s uputama koje radiokomunikacijom daje zrakoplov presretač, presretani zrakoplov mora odmah zatražiti pojašnjenje, a u međuvremenu nastaviti postupati prema radijskim uputama zrakoplova presretača.

(e) Ako je tijekom presretanja uspostavljena radioveza, ali ne postoji mogućnost komunikacije na zajedničkom jeziku, treba pokušati proslijediti upute, potvrdu uputa i bitne informacije uporabom izraza i izgovora navedenih u tablici S11-3, tako da se svaki izraz emitira dvaput:

▼B

Tablica S11-3

Izrazi koje koristi zrakoplov PRESRETAČ			Izrazi koje koristi PRESRETANI zrakoplov		
Izraz	Izgovor ([1])	Značenje	Izraz	Izgovor ([1])	Značenje
CALL SIGN	KOL SA-IN	Koji je vaš pozivni znak?	CALL SIGN (call sign) ([2])	KOL SA-IN (pozivni znak)	Moj pozivni znak je (pozivni znak)
FOLLOW	FOL-LO	Slijedite me	WILCO	VILL-KO	►**M2** Razumio, postupam prema uputi ◄
DESCEND	DEE-SEND	Počnite snižavanje za slijetanje	►**M2** — ◄		
			CAN NOT	KANN NOTT	Ne mogu postupiti prema uputi
YOU LAND	YOU LAAND	Sletite na ovaj aerodrom	REPEAT	REE-PEET	Ponovite uputu
			AM LOST	AM LOSST	Pozicija nepoznata
PROCEED	PRO-SEED	Možete nastaviti let			
			MAYDAY	MAYDAY	U pogibelji sam
			HIJACK ([3])	HI-JACK	Otet sam
			LAND (ime mjesta)	LAAND (ime mjesta)	Tražim slijetanje (ime mjesta)
			DESCEND	DEE-SEND	Tražim snižavanje

([1]) Pozivni znak koji se zahtijeva je znak koji se upotrebljava u radiotelefonskim komunikacijama s jedinicama za usluge zračnog prometa i odgovara identifikaciji zrakoplova u planu leta.
([2]) U drugom stupcu, slogovi koje treba naglasiti podcrtani su.
([3]) Zbog okolnosti, možda nije uvijek dopušteno niti poželjno upotrebljavati izraz „HIJACK”.

(f) Čim jedinica za usluge zračnog prometa sazna da je zrakoplov presretan u njezinom području odgovornosti, ona u skladu s okolnostima mora poduzeti sljedeće mjere:

1. pokušati uspostaviti dvosmjernu komunikaciju s presretanim zrakoplovom svim raspoloživim sredstvima, uključujući radiofrekvenciju za slučaj opasnosti 121,5 MHz, ako ta komunikacija već nije uspostavljena;

2. o presretanju obavijestiti pilota presretanog zrakoplova;

3. uspostaviti vezu s jedinicom kontrole presretanja održavajući dvosmjernu komunikaciju sa zrakoplovom presretačem i dostaviti joj raspoložive informacije o zrakoplovu;

4. prema potrebi prenositi poruke između zrakoplova presretača ili jedinice kontrole presretanja i presretanog zrakoplova;

5. u uskoj suradnji s jedinicom kontrole presretanja, poduzeti sve potrebne mjere da se zajamči sigurnost presretanog zrakoplova;

6. obavijestiti jedinice za usluge zračnog prometa koje pružaju usluge u susjednim područjima letnih informacija, ako izgleda da je zrakoplov zalutao iz tih susjednih područja letnih informacija.

▼B

(g) Čim jedinica za usluge zračnog prometa sazna da je zrakoplov presretan izvan njezinog područja odgovornosti, ona u skladu s okolnostima mora poduzeti sljedeće mjere:

1. obavijestiti jedinicu za usluge zračnog prometa koja pruža usluge u zračnom prostoru u kojem se odvija presretanje, i pritom joj osigurati raspoložive informacije koje će pomoći u identificiranju zrakoplova, te zahtijevati od nje da poduzme mjere u skladu s točkom (f);

2. prenositi poruke između presretanog zrakoplova i odgovarajuće jedinice za usluge zračnog prometa, jedinice kontrole presretanja ili zrakoplova presretača.

ODJELJAK 12.

Usluge povezane s meteorologijom – Motrenja iz zrakoplova i izvješća govornom komunikacijom

SERA.12001 Vrste motrenja iz zrakoplova

(a) U svim fazama leta obavljaju se sljedeća motrenja iz zrakoplova:

1. posebna motrenja iz zrakoplova; i

2. ostala nerutinska motrenja iz zrakoplova.

SERA.12005 Posebna motrenja iz zrakoplova

(a) Svi zrakoplovi obavljaju posebna motrenja i o njima izvješćuju uvijek kada uoče ili naiđu na sljedeće uvjete:

1. umjerena ili jaka turbulencija; ili

2. umjereno ili jako zaleđivanje; ili

3. jaki planinski val; ili

4. grmljavinske oluje bez tuče, tmurne, unutar oblaka, rasprostranjene ili u olujnim pojasevima; ili

5. grmljavinske oluje s tučom, tmurne, unutar oblaka, rasprostranjene ili u olujnim pojasevima;

6. jaki olujni vjetar s prašinom ili jaka pješčana oluja; ili

7. oblak vulkanskog pepela; ili

▼M4

8. vulkanska aktivnost prije erupcije ili vulkanska erupcija; ili

9. učinak kočenja na uzletno-sletnoj stazi lošiji je od onog koji je dojavljen.

▼B

(b) Nadležna tijela prema potrebi propisuju druge uvjete, o kojima svi zrakoplovi moraju izvješćivati kada na njih naiđu ili kad ih uoče.

▼M2

(c) Letačke posade moraju sastavljati ta izvješća pomoću obrazaca koji se temelje na predlošku AIREP SPECIAL (posebna izvješća iz zraka) kako je utvrđeno u točki A Dodatka 5. Ta izvješća moraju biti u skladu su s detaljnim uputama za izvješćivanje, kako je utvrđeno u točki 2. Dodatka 5.

1. Letačke posade moraju upotrebljavati te detaljne upute, uključujući formate poruka i frazeologije iz Dodatka 5., kada šalju izvješća iz zraka, a jedinice ATS upotrebljavaju ih kada takva izvješća prosljeđuju.

2. Posebna izvješća iz zraka koja sadržavaju opažanja o vulkanskoj aktivnosti moraju se bilježiti na obrascu posebnog izvješća iz zraka o vulkanskoj aktivnosti. Obrasci koji se temelje na predlošku obrasca za posebna izvješća iz zraka o vulkanskoj aktivnosti utvrđena u točki B Dodatka 5. moraju se osigurati letačkim posadama koje lete na rutama koje mogu biti zahvaćene oblacima vulkanskog pepela.

▼B

SERA.12010 Ostala nerutinska motrenja iz zrakoplova

Kada zrakoplov naiđe na druge meteorološke uvjete koji nisu navedeni u točki SERA.12005 (a), npr. smicanje vjetra, a koji po mišljenju zapovjednika zrakoplova mogu utjecati na sigurnost ili znatno smanjiti učinkovitost drugih operacija zrakoplova, zapovjednik o tome obavješćuje odgovarajuću jedinicu za usluge zračnog prometa što je prije moguće.

SERA.12015 Izvješćivanje o motrenjima iz zrakoplova govornom komunikacijom

(a) Izvješćivanje o motrenjima iz zrakoplova obavlja se tijekom leta za vrijeme motrenja ili što prije nakon motrenja.

(b) Izvješćivanje o motrenjima iz zrakoplova obavlja se u obliku izvješća iz zraka, u skladu s tehničkim specifikacijama u Dodatku 5.

SERA.12020 Razmjena izvješća iz zraka

(a) Jedinice ATS emitiraju što je prije moguće posebna i nerutinska izvješća iz zraka:

1. drugim zainteresiranim zrakoplovima;

▼M2

2. pripadajuća služba meteorološkog bdjenja (MWO) u skladu s točkom 3. Dodatka 5.; i

▼B

3. drugim zainteresiranim jedinicama ATS.

(b) Emitiranje poruka zrakoplovima ponavlja se na određenoj frekvenciji i nastavlja se u vremenskom razdoblju koje određuje dotična jedinica ATS.

▼M2

ODJELJAK 13.

SSR transponder

SERA.13001 Rad SSR transpondera

(a) Kada zrakoplov nosi funkcionalan SSR transponder, pilot se njime mora koristiti cijelo vrijeme leta bez obzira na to nalazi li se zrakoplov unutar ili izvan zračnog prostora u kojem se SSR upotrebljava za potrebe ATS-a.

(b) Piloti ne smije upotrebljavati mogućnost IDENT osim ako to ne zahtijeva ATS.

(c) Osim ako je riječ o letu u zračnom prostoru za koji je nadležno tijelo utvrdilo obveznu upotrebu transpondera, zrakoplov bez dovoljne zalihe električne energije izuzima se od zahtjeva za neprestanom upotrebom transpondera.

SERA.13005 Postavka koda za mod A SSR transpondera

(a) Kako bi upozorio da se nalazi u posebnoj izvanrednoj situaciji, pilot zrakoplova opremljenog SSR-om mora:

1. postaviti kod 7700 kako bi upozorio na postojanje opasnosti, osim ako je ATC prethodno uputio pilota da se koristi transponderom na posebnom kodu. U potonjem slučaju pilot može svejedno odabrati kod 7700 uvijek kada ima razloga smatrati da bi to bila najbolja mjera;

2. postaviti kod 7600 kako bi upozorio da postoji otkaz radio veze;

▼M2

3. pokušati postaviti kod 7500 kako bi upozorio na nezakonito ometanje. Ako okolnosti tako nalažu, umjesto toga treba odabrati kod 7700.

(b) Osim u slučajevima opisanima pod (a), pilot mora:

1. postaviti kodove prema uputi jedinice ATS ili

2. ako nema upute ATS-a o postavci koda, postaviti kod 2000 ili drugi kod kako je propisalo nadležno tijelo ili

3. ne prima li usluge u zračnom prometu, postaviti kod 7000 kako bi poboljšao otkrivanje odgovarajuće opremljenog zrakoplova, osim ako je nadležno tijelo propisalo drukčije.

(c) Kada se opazi da se kod na prikazu situacije razlikuje od onoga koji je dodijeljen zrakoplovu:

1. od pilota se mora zahtijevati da potvrdi odabrani kod i, ako situacija tako nalaže, ponovno postavi ispravan kod i

2. ako se dodijeljeni i prikazani kod i dalje ne poklapaju, od pilota se može zahtijevati da prekine rad transpondera tog zrakoplova. U skladu s time se obavješćuju sljedeća kontrolna pozicija i sve druge zahvaćene jedinice koje u pružanju ATS-a upotrebljavaju SSR i/ili multilateraciju (MLAT).

SERA.13010 Informacije izvedene iz barometarske visine

(a) Kada je zrakoplov opremljen funkcionalnom opremom s modom C, pilot mora neprestano upotrebljavati taj mod, osim ako mu ATC naloži drugačije.

▼M4

(b) Osim ako je nadležno tijelo propisalo drukčije, svaka odgovarajuće opremljena jedinica ATS-a mora provjeravati prikazane informacije o razini izvedene iz barometarske visine najmanje jednom pri početnom kontaktu s dotičnim zrakoplovom ili, ako to nije izvedivo, što prije nakon toga.

▼M2

SERA.13015 Postavka identifikacije zrakoplova za mod S SSR transpondera

(a) Zrakoplov opremljen modom S s funkcijom identifikacije zrakoplova mora odašiljati identifikaciju tog zrakoplova kako je utvrđeno u stavci 7. u planu leta ICAO-a ili, ako nije dostavljen nikakav plan leta, registraciju tog zrakoplova.

(b) Uvijek kada se na prikazu situacije opazi da je identifikacija zrakoplova koju odašilje zrakoplov opremljen modom S različita od one koja se od tog zrakoplova očekivala, od pilota se mora zahtijevati da potvrdi i, ako je potrebno, ponovo unese ispravnu identifikaciju zrakoplova.

(c) Ako se, nakon pilotove potvrde da je identifikacija zrakoplova u identifikacijskoj funkciji moda S točna, to nepodudaranje nastavi, kontrolor mora poduzeti sljedeće mjere:

1. obavješćuje pilota o nastavku nepodudaranja;

2. kada je to moguće, ispravlja oznaku koja prikazuje identifikaciju zrakoplova na prikazu situacije i

▼M2

3. obavješćuje sljedeću kontrolnu poziciju i sve ostale relevantne jedinice koje za potrebe identifikacije upotrebljavaju mod S da je identifikacija zrakoplova koju taj zrakoplov odašilje pogrešna.

SERA.13020 Kvar SSR transpondera kada je opremljenost funkcionalnim transponderom obavezna

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

(b) Ako se transponder pokvario i ne može se prije polijetanja ponovno pokrenuti, piloti moraju:

1. obavijestiti što prije ATS, najbolje prije dostavljanja plana leta;

2. unijeti u stavci 10. obrasca plana leta ICAO-a u rubriku SSR znak „N” za potpunu nefunkcionalnost transpondera ili, u slučaju djelomičnog kvara transpondera, unose znak koji odgovara preostaloj funkcionalnosti transpondera i

3. poštovati sve objavljene postupke za zahtijevanje izuzeća od zahtjeva za opremljenošću funkcionalnim SSR transponderom.

ODJELJAK 14.

Postupci govorne komunikacije

SERA.14001 Općenito

Standardizirana frazeologija mora se upotrebljavati u svim situacijama za koje je utvrđena. Govorni se jezik mora upotrebljavati samo kada standardizirana frazeologija ne može poslužiti za prijenos planirane poruke.

SERA.14005 Kategorije poruka

(a) Kategorije poruka kojima se koristi zrakoplovna pokretna usluga i prednost pri uspostavljanju komunikacija i prijenosu poruka mora biti u skladu s tablicom S14-1.

Tablica S14-1

Kategorija poruke i radiotelefonski signal redoslijeda prednosti	Radiotelefonski signal
(a) Pozivi u nevolji, poruke o nevolji i promet u nevolji	**MAYDAY**
(b) Poruke hitnosti, uključujući poruke kojima prethodi signal medicinskog prijevoza	**PAN PAN** *ili* **PAN PAN MEDICAL**
(c) Komunikacije koje se odnose na radiogonometrijski sustav	—
(d) Poruke o sigurnosti leta	—
(e) Meteorološke poruke	—
(f) Letačko-operativne poruke	—

(b) Porukama o nevolji i prometom u nevolji mora se upravljati u skladu s odredbama iz točke SERA.14095.

▼M2

(c) Porukama hitnosti i prometom u hitnosti, uključujući i poruke kojima prethodi signal medicinskog prijevoza, mora se upravljati u skladu s odredbama iz točke SERA.14095.

SERA.14010 Poruke o sigurnosti leta

Poruke o sigurnosti leta moraju obuhvaćati:

(a) poruke o kretanju i kontroli;

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

(c) meteorološka obavijest od neposredne važnosti za zrakoplov u letu ili koji se sprema uzletjeti (izravno prenesena ili za emitiranje);

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

SERA.14015 Jezik kojim se treba služiti u komunikaciji zrak-zemlja

(a) Radiotelefonske komunikacije zrak-zemlja moraju se voditi na engleskom jeziku ili na jeziku koji se uobičajeno upotrebljava u postaji na zemlji.

(b) Engleski jezik mora biti dostupan, na zahtjev bilo kojeg zrakoplova, u svim postajama na zemlji koje pružaju usluge određenim aerodromima i rutama kojima se služe međunarodni zračni prijevoz. Osim ako je nadležno tijelo drukčije propisalo za posebne slučajeve, u komunikacijama jedinice ATS i zrakoplova na aerodromima s više od 50 000 međunarodnih IFR kretanja godišnje mora se upotrebljavati engleski jezik. Države članice u kojima s danom stupanja na snagu ove Uredbe engleski jezik nije jedini jezik koji se na takvim aerodromima upotrebljava u komunikacijama jedinice ATS i zrakoplova mogu odlučiti ne primijeniti zahtjev u pogledu upotrebe engleskog jezika i o tome obavješćuju Komisiju. U tom slučaju te države članice moraju najkasnije do 31. prosinca 2017. izraditi studiju o mogućnosti zahtijevanja upotrebe engleskog jezika za komunikacije između jedinice ATS i zrakoplova na tim aerodromima radi sigurnosti, odnosno kako bi se izbjegao ulazak zrakoplova na zauzetu uzletno-sletnu stazu i drugi sigurnosni rizici, uzimajući u obzir primjenjive odredbe nacionalnih propisa i prava Unije o upotrebi jezika. Tu studiju moraju objaviti i o svojim zaključcima moraju obavijestiti Agenciju i Komisiju.

(c) Podatak o jezicima dostupnima na određenoj postaji na zemlji mora biti dio zbornika zrakoplovnih informacija i drugih objavljenih zrakoplovnih informacija koje se odnose na te postaje na zemlji.

SERA.14020 Izgovor riječi u radiotelefoniji

Kada se vlastita imena, kratice usluga i riječi za koje postoji dvojba oko toga kako se izgovaraju u radiotelefoniji, mora se upotrebljavati abeceda iz tablice S14-2.

Tablica S14-2

Abeceda za sricanje u radiotelefoniji

Slovo	Riječ	Približan izgovor (prikazan latinicom)
A	Alfa	AL FA
B	Bravo	BRA VO
C	Charlie	ČAR LI *ili* ŠAR LI
D	Delta	DEL TA
E	Echo	EK O

▼M2

Slovo	Riječ	Približan izgovor (prikazan latinicom)
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TEL
I	India	IN DIJA
J	Juliett	DŽU LI JET
K	Kilo	KI LO
L	Lima	LI MA
M	Mike	MAJK
N	November	NO VEM BE
O	Oscar	OS KA
P	Papa	PA PA
Q	Quebec	KVI BEK
R	Romeo	RO MI O
S	Sierra	SI JE RA
T	Tango	TEN GO
U	Uniform	JU NI FOM *ili* U NI FOM
V	Victor	VIK ORA
W	Whiskey	VIS KI
X	X-ray	EKS REJ
Y	Yankee	JEN KI
Z	Zulu	ZU LU

U približnom prikazu latinicom naglašeni su podvučeni slogovi.

SERA.14025 Načela prema kojima se vodi identifikacija ruta ATS koje nisu standardne odlazne i dolazne rute

(a) Upotreba oznaka ruta ATS u komunikacijama

1. U govornim komunikacijama osnovno se slovo oznake mora izgovarati u skladu s abecedom za sricanje kako je definirano u tablici S14-2.

2. Kada se upotrebljavaju prefiksi K, U ili S, oni se u govornoj komunikaciji moraju izgovarati kako slijedi:

i. *K* – KOPTER

ii. *U* – UPPER

iii. *S* – SUPERSONIC

(b) Riječ „kopter” mora se izgovarati kao u riječi „helikopter”, a riječi „upper” i „supersonic” kao u engleskom jeziku.

▼M2

SERA.14026 Značajne točke

Za upućivanja prema značajnim točkama u govornim komunikacijama obično se mora upotrebljavati zemljopisno ime ako je značajna točka označena lokacijom radionavigacijskih sredstava ili jedinstveno „kodno ime” koje se sastoji od pet slova i može se izgovoriti ako je riječ o značajnim točkama koje nisu označene lokacijom radionavigacijskih sredstava. Ako se ne upotrebljava zemljopisno ime lokacije radionavigacijskih sredstava, isto se mora zamijeniti se kodiranom oznakom koja se, u govornim komunikacijama, mora izgovarati u skladu s abecedom za izgovor.

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

U govornim komunikacijama oznake za standardne instrumentalne odlazne i dolazne rute moraju se upotrebljavati na govornom jeziku.

SERA.14035 Prijenos brojeva u radiotelefoniji

(a) Prijenos brojeva

1. Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prijenosu pozivnog znaka zrakoplova, smjera leta, uzletno-sletne staze, smjera i brzine vjetra moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno.

   i. Razine leta moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno, osim u slučaju razina leta u cijelim stoticama.

   ii. Postavke visinomjera moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno, osim u slučaju postavke od 1 000 hPa, koja se prenosi kao „ONE THOUSAND” (tisuća).

   iii. Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prijenosu kodova transpondera moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno osim što se, ako kodovi transpondera sadržavaju samo cijele tisućice, te informacije prenose izgovaranjem znamenke broja tisućica nakon koje se izgovara riječ „THOUSAND” (tisuća).

2. Svi se brojevi koji se upotrebljavaju u prijenosu ostalih informacija, osim onih opisanih u točki (a) 1., moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno, osim što se svi brojevi koji sadržavaju cijele stotice i cijele tisućice prenose izgovaranjem svake znamenke u broju stotica ili tisućica nakon čega slijedi riječ „HUNDRED” (sto), odnosno „THOUSAND”. Kombinacija tisućica i cijelih stotica mora se prenositi izgovaranjem svake znamenke u broju tisućica nakon čega slijedi riječ „THOUSAND”, a zatim broja stotica nakon kojeg slijedi riječ „HUNDRED”.

3. Kada postoji potreba za razjašnjenjem broja prenesenog u cijelim tisućicama i/ili stoticama, taj se broj mora prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno.

4. Kada se informacije o relativnom smjeru prema nekom objektu ili prometu u koliziji daju u obliku brojki na satu s 12 odjeljaka, ta se informacija moraju davati izgovaranjem tih brojki u obliku „TEN O'CLOCK” (10 sati) ili „ELEVEN O'CLOCK” (11 sati).

5. Brojevi s decimalnom točkom moraju se prenositi kako je propisano u točki (a) 1., pri čemu se decimalna točka u odgovarajućem slijedu naznači riječju „DECIMAL” (točka).

6. Za identifikaciju kanala prijenosa u radiotelefonskim komunikacijama u visokofrekvencijskom pojasu (VHF) moraju se upotrebljavati svih šest znamenki brojčane oznake, osim ako su peta i šesta znamenka nule, tada se upotrebljavaju samo prve četiri znamenke.

▼M2

SERA.14040 Izgovaranje brojeva

Ako se za komuniciranje upotrebljava engleski jezik, brojevi se moraju prenositi upotrebom izgovora iz tablice S14-3:

Tablica 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 točka	DE-SI-MAL
Sto	HAN-dred
Tisuća	TAU-SND

SE.14045 Tehnika prijenosa

(a) Prijenosi se moraju provoditi sažeto normalnim razgovornim tonom.

(b) Sljedeće se riječi i fraze moraju upotrebljavati prema potrebi u radiotelefonskim komunikacijama i moraju imati značenja iz tablice S14-4:

Tablica S14-4

Izraz	Značenje
ACKNOWLEDGE	„Potvrdite da ste primili i razumjeli ovu poruku.”
AFFIRM	„Da.”
APPROVED	„Dozvola za traženi postupak odobrena.”
BREAK	„Ovime označavam razdvajanje dijelova poruke.”
BREAK BREAK	„Ovime naglašavam odvajanje poruka proslijeđenih različitim zrakoplovima u vrlo gustom prometu”
CANCEL	„Poništite prethodno dodijeljeno odobrenje.”

▼**M2**

Izraz	Značenje
CHECK	„Provjerite sustav ili postupak.”
CLEARED	„Odobreno nastaviti prema utvrđenim uvjetima.”
CONFIRM	„Tražim potvrdu: *(odobrenja, upute, radnje, informacije)*”
CONTACT	„Uspostavite radiokomunikaciju s …”
CORRECT	„Točno.”
CORRECTION	„Učinjena je pogreška u ovom prijenosu (*ili* naznačenoj poruci). Ispravna verzija je …”
DISREGARD	„Zanemarite.”
HOW DO YOU READ	„Kakva je čujnost mojeg prijenosa?” (vidjeti točku SERA.14070 (c))
I SAY AGAIN	„Ponavljam radi bolje razumljivosti ili naglašavanja.”
MAINTAIN	„Nastavite u skladu s navedenim uvjetima” ili u doslovnom smislu.
MONITOR	„Slušajte/pratite na (frekvenciji).”
NEGATIVE	„Ne” *ili* „Nemate dopuštenje” *ili* „To nije točno” *ili* „Nisam u stanju”.
OVER	„Ovaj prijenos je završen i očekujem vaš odgovor.”
OUT	„Izmjena prijenosa je završena i ne očekujem odgovor.”
READ BACK	„Doslovno ponovite cijelu ili određeni dio primljene poruke.”
RECLEARED	„Izmijenjeno je vaše posljednje odobrenje i ovo novo ukida prethodno ili jedan njegov dio.”
REPORT	„Javite traženu informaciju …”
REQUEST	„Zahtijevam …” *ili* „Molim dopuštenje …”
ROGER	„Primio sam u potpunosti vaš posljednji prijenos.”
SAY AGAIN	„Ponovite cijeli ili sljedeći dio svojeg posljednjeg prijenosa.”
SPEAK SLOWER	„Smanjite brzinu govora.”
STANDBY	„Čekajte, pozvat ću vas.”
UNABLE	„Ne mogu postupiti prema vašem zahtjevu, uputi ili odobrenju.”

▼M2

Izraz	Značenje
WILCO	*(Kratica za „will comply” (udovoljit ću))* „Razumijem vašu poruku i postupit ću u skladu s njom.”
WORDS TWICE	(a) *Kao zahtjev:* „Komunikacija je otežana. Molim dvaput recite svaku riječ ili skupinu riječi.” (b) *Kao informacija:* „S obzirom na to da je komunikacija otežana svaka riječ ili skupina riječi u ovoj poruci bit će izrečena dvaput.”

SERA.14050 Pozivni znakovi radiopostaja zrakoplova

(a) Potpuni pozivni znakovi

Pozivni znakovi radiopostaja zrakoplova pripadaju jednom od sljedećih tipova:

1. tip a) – znakovi koji odgovaraju registracijskoj oznaci zrakoplova ili

2. tip b) – radiotelefonska oznaka operatora zrakoplova iza koje slijede četiri posljednja znaka iz registracijske oznake zrakoplova ili

3. tip c) – radiotelefonska oznaka operatora zrakoplova iza koje slijedi oznaka leta.

(b) Skraćeni pozivni znakovi

Pozivni znakovi radiopostaja zrakoplova prikazani u točki (a), osim tipa c), mogu se skratiti u okolnostima propisanima u točki SERA.14055 (c). Skraćeni pozivni znakovi moraju biti u sljedećem obliku:

(1) tip a) – prvi znak iz registracije i najmanje dva posljednja znaka pozivnog znaka;

(2) tip b) – radiotelefonska oznaka operatora zrakoplova iza koje slijede najmanje dva posljednja znaka pozivnog znaka;

(3) tip c) – nema skraćenog oblika

SERA.14055 Postupci u radiotelefoniji

(a) Zrakoplov tijekom leta ne smije mijenjati tip pozivnog znaka svoje radiopostaje, osim privremeno prema uputi jedinice ATC izdanoj radi sigurnosti. Osim radi sigurnosti, zrakoplovu se tijekom uzlijetanja, posljednjeg dijela završnog prilaženja i rulanja pri slijetanju ne smije upućivati nikakav prijenos.

(b) Uspostava radiotelefonskih komunikacija

1. Uvijek kada se radiotelefonska komunikacija uspostavlja mora se upotrebljavati potpuni pozivni znak. Kada se uspostavlja komunikacija, zrakoplov mora početi svoj poziv oznakom pozivane postaje iza koje slijedi oznaka postaje koja poziva.

2. U odgovoru na prethodno navedene pozive mora se upotrebljavati pozivni znak postaje koja poziva, za kojim slijedi pozivni znak postaje koja odgovara, što se mora smatrati pozivom postaji koja poziva za nastavak prijenosa. Kad je riječ o komunikacijskim prijenosima unutar jedne jedinice ATS, pozivni znak jedinice ATS može se izostaviti ako to odobri nadležno tijelo.

▼M2

3. Komuniciranje mora početi pozivom i odgovorom kada se želi uspostaviti kontakt, ali ako je sigurno da će pozvana postaja poziv primiti, postaja koja poziva može poruku poslati i ne čekajući odgovor pozivane postaje.

(c) Daljnje radiotelefonske komunikacije

1. Skraćeni radiotelefonski pozivni znakovi, kako je propisano u točki SERA.14050 (b), moraju se upotrebljavati samo nakon što je komunikacija uspješno uspostavljena i pod uvjetom da se ne unosi zabuna. Zrakoplov mora upotrebljavati svoj skraćeni pozivni znak samo nakon što mu se na taj način obratila dotična zrakoplovna postaja.

2. Kada se izdaju i ponavljaju odobrenja ATC, kontrolori i piloti uvijek moraju dodavati pozivni znak zrakoplova na koji se to odobrenje primjenjuje. U ostalim se slučajevima kontinuirana dvosmjerna komunikacija nakon uspostave kontakta mora dopustiti bez daljnje identifikacije ili poziva sve do završetka kontakta.

SERA.14060 Promjena frekvencije VHF komunikacija

(a) Odgovarajuća jedinica ATS mora obavijestiti zrakoplov da prijeđe s jedne radijske frekvencije na drugu u skladu s dogovorenim postupcima. Ako takve obavijesti nema, zrakoplov mora obavijestiti jedinicu ATS prije takve promjene.

(b) Ako je ANSP koji je odgovoran za pružanje usluga možda propisao, a nadležno tijelo odobrilo postupak uspostave i napuštanje VHF frekvencije, zrakoplov mora poslati informaciju o uspostavi ili napuštanju te frekvencije.

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

(a) Osim ako je drukčije propisao ANSP odgovoran za pružanje usluga i odobrilo nadležno tijelo, početni poziv jedinici ATS nakon promjene kanala govorne komunikacije zrak-zemlja mora sadržavati sljedeće elemente:

1. oznaku jedinice ATS koju se poziva;

2. pozivni znak i, za zrakoplov iz kategorije jake vrtložne turbulencije, riječ „heavy” (teško) ili „super” ako je nadležno tijelo taj zrakoplov tako identificiralo;

3. razinu, uključujući prolazne i odobrene razine ako se ne zadržava odobrena razina;

4. brzinu, ako ju je ATC dodijelio i

5. dodatne elemente, kako ih zahtijeva ANSP odgovoran za pružanje usluga i kako ih je odobrilo nadležno tijelo.

(b) Piloti moraju dati informacije o razinama zaokružene na najbližih cijelih 30 m ili 100 stopa visinomjera zrakoplova.

(c) Početni poziv aerodromskom kontrolnom tornju

Zrakoplovima kojima se pruža aerodromska kontrola početni poziv mora sadržavati:

1. oznaku jedinice ATS koju se poziva;

2. pozivni znak i, kod zrakoplova iz kategorije jake vrtložne turbulencije, riječ „heavy” (teško) ili „super” ako je nadležno tijelo taj zrakoplov tako identificiralo;

▼M2

3. poziciju i

4. dodatne elemente, kako ih zahtjeva ANSP odgovoran za pružanje usluga i kako ih je odobrilo nadležno tijelo.

SERA.14070 Testni postupci

(a) Testni prijenosi moraju imati sljedeću strukturu:

1. identifikacija postaje koju se poziva;

2. identifikacija postaje koja poziva;

3. riječi „RADIO CHECK” („provjera radiopostaje”);

4. frekvencija koja se upotrebljava.

(b) Odgovor na testni prijenos mora biti sljedeći:

1. identifikacija postaje koja zahtijeva test;

2. identifikacija postaje koja odgovara;

3. informacije koje se odnose na čujnost postaje koja zahtijeva testni prijenos;

(c) Kada se testovi obave, mora se upotrebljavati sljedeća ljestvica čujnosti:

Ljestvica čujnosti

(1) *1* – nerazumljivo/ne čujemo se

(2) *2* – čujemo se povremeno

(3) *3* – čujemo se s poteškoćama

(4) *4* – čujemo se

(5) *5* – čujemo se savršeno

SERA.14075 Razmjena poruka

(a) Poruke moraju biti sažete i nedvosmislene, u njima se, uvijek kada je dostupna, upotrebljava standardna frazeologija.

1. Kada je šalje zrakoplov, potvrda primitka poruke mora sadržavati pozivni znak tog zrakoplova.

2. Kada potvrdu primitka šalje jedinica ATS zrakoplovu, ona mora sadržavati pozivni znak tog zrakoplova iza čega, ako se smatra potrebnim, slijedi pozivni znak te jedinice ATS.

(b) Kraj razgovora.

Radiotelefonsku komunikaciju mora završiti jedinica ATS prijamna postaja ili zrakoplov, upotrebljavajući svoj pozivni znak.

(c) Ispravke i ponavljanja

1. Kada je u prijenosu učinjena pogreška, mora se izgovoriti riječ „CORRECTION”, ponavlja se posljednja ispravna skupina ili fraza, a zatim se prenosi ispravna verzija.

2. Ako se ispravak može najbolje provesti ponavljanjem cijele poruke, prije drugog prijenosa poruke mora se upotrijebiti fraza „CORRECTION, I SAY AGAIN”.

3. Ako prijamna postaja sumnja u ispravnost primljene poruke, mora se zahtijevati ponavljanje cijele poruke ili njezinog dijela.

▼M2

4. Ako se zahtijeva ponavljanje cijele poruke, moraju se izgovoriti riječi „SAY AGAIN”. Ako se zahtijeva ponavljanje dijela poruke, mora se izgovoriti fraza: „SAY AGAIN ALL BEFORE” i zatim prva riječ koja je ispravno primljena ili „SAY AGAIN… (riječ prije dijela koji nije prenesen) TO (do)… (riječ nakon dijela koji nije prenesen)” ili „SAY AGAIN ALL AFTER” i posljednja ispravno primljena riječ.

(d) Ako se provjerom ispravnosti ponavljanja opaze neispravni elementi, na kraju ponavljanja moraju se prenijeti riječi „NEGATIVE I SAY AGAIN”, a nakon toga i ispravna verzija dotičnih elemenata.

SERA.14080 Praćenje komunikacija/vrijeme rada

(a) Tijekom leta zrakoplov prati komunikacije kako to zahtijevo nadležno tijelo i ne prekida nadzor, osim zbog sigurnosnih razloga, a da o tome ne obavijesti relevantnu jedinicu ATS.

1. Zrakoplov na dugim prekomorskim letovima ili na letovima preko određenih područja nad kojima se zahtijeva opremljenost odašiljačem signala za lociranje u hitnim slučajevima (ELT), mora neprestano pratiti VHF frekvenciju za slučaj opasnosti 121,5 MHz, osim u razdobljima kada zrakoplov komunicira na drugim kanalima VHF-a ili kada se zbog ograničenja opreme smještene na zrakoplovu ili obaveza u pilotskoj kabini ne mogu istodobno pratiti dva kanala.

2. Zrakoplov neprestano prati VHF frekvenciju za slučaj opasnosti od 121,5 MHz u područjima ili na rutama na kojima postoji mogućnost od presretanja zrakoplova ili drugih rizičnih situacija i takav je zahtjev utvrdilo nadležno tijelo.

(b) Zrakoplovne postaje neprestano slušaju VHF kanal za hitne slučajeve na 121,5 MHz tijekom radnog vremena jedinica na kojima je on instaliran. Kada su dvije ili više takvih postaja smještene zajedno, taj se zahtjev ispunjava praćenjem kanala na 121,5 MHz na jednoj od njih.

(c) Kada je nužno da zrakoplov ili jedinica ATS iz bilo kojih razloga prekine taj rad, oni, ako je moguće, o tome obavješćuju druge relevantne postaje i daju im vrijeme za koje se očekuje da će taj rad biti nastavljen. Kada se rad nastavi, o tome se obavješćuju ostale relevantne postaje. Kada je prekid rada nužno produljiti nakon vremena iz prvotne obavijesti, ako je moguće, šalje se ispravljeno vrijeme nastavka rada točno ili približno u to vrijeme.

SERA.14085 Upotreba prijenosa u slijepo

(a) Kada zrakoplov ne uspije uspostaviti kontakt na za to određenom kanalu, na prethodno korištenom kanalu ili na drugom kanalu koji odgovara toj ruti i ne uspije nikakvim sredstvima koje ima na raspolaganju uspostaviti komunikaciju s odgovarajućom jedinicom ATS, drugom jedinicom ATS ili drugim zrakoplovom, taj zrakoplov šalje poruku dvaput na za to određenom kanalu (ili kanalima), a prije nje šalje frazu „TRANSMITTING BLIND” („emitiram u slijepo”) te, ako je nužno, u njoj navodi primatelje kojima je poruka namijenjena.

(b) Kada zrakoplov ne može uspostaviti komunikaciju zbog kvara prijamnika, on šalje izvješća u predviđena vremena, ili pozicije, na kanalu u upotrebi, a prije njih šalje frazu „TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE” („emitiram u slijepo zbog kvara prijamnika”). Zrakoplova mora:

1. poslati željenu poruku i ponavljati je u cijelosti;

2. navesti vrijeme sljedećeg planiranog prijenosa;

▼M2

3. kada mu se pruža ATS, poslati informacije o namjeri zapovjednika zrakoplova u pogledu nastavka leta.

SERA.14087 Upotreba komunikacijske tehnike prosljeđivanja

(a) Kada jedinica ATS ne uspije uspostaviti kontakt sa zrakoplovom nakon poziva na frekvencijama za koje se smatra da taj zrakoplov sluša, ona mora:

1. zahtijevati od ostalih jedinica ATS da joj pomognu pozivanjem tog zrakoplova i, prema potrebi, prosljeđivanjem komunikacijskog prometa i

2. zahtijevati od zrakoplova na toj ruti da pokuša uspostaviti komunikaciju s dotičnim zrakoplovom i, prema potrebi, proslijede komunikacijski promet.

(b) Odredbe iz točke (a) moraju se primjenjivati i:

1. na zahtjev relevantne jedinice ATS;

2. kada očekivano emitiranje od zrakoplova nije primljeno toliko dugo 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 moraju biti iste kao one koje se upotrebljavaju za kretanje zrakoplova, uz iznimku uputa za voženje po tlu, u kojem slučaju se u komunikaciji s vozilima riječ „PROCEED” („nastavite put”) upotrebljava umjesto riječi „TAXI” („vozite po tlu”).

(b) Savjetodavna usluga u zračnom prometu

Savjetodavna usluga u zračnom prometu ne izdaje „odobrenja” nego samo „savjete” i ako zrakoplovu predlaže neki niz radnji, mora upotrebljavati riječ „advise (savjet/savjetujemo)” ili „suggest (prijedlog/predlažemo)”.

(c) Ukazivanje na kategoriju jake vrtložne turbulencije

1. Za zrakoplove iz kategorije jake vrtložne turbulencije odmah nakon pozivnog znaka tog zrakoplova u početnom radiotelefonskom kontaktu između takvog zrakoplova i jedinice ATS mora se navesti riječ „heavy” („jaka”)

2. Za specifične zrakoplove iz kategorije jake vrtložne turbulencije, koje je tako odredilo nadležno tijelo, odmah nakon pozivnog znaka tog zrakoplova u početnom radiotelefonskom kontaktu između takvog zrakoplova i jedinice ATS mora se navesti riječ „super” („veoma jaka”).

(d) Postupci u vezi s odstupanjem zbog vremenskih uvjeta

Kada pilot počne komunicirati s ATC-om, brzi odgovor može dobiti ako upotrijebi frazu „WEATHER DEVIATION REQUIRED” („molim odstupanje zbog vremenskih uvjeta”) kojom javlja želju za prvenstvom na toj frekvenciji i za odgovor ATC-a. Kada je potrebno, pilot mora početi komunikaciju pozivom hitnosti „PAN PAN” (najbolje izgovoriti triput).

▼M2

SERA.14095 Postupci radiotelefonske komunikacije u nevolji i hitnosti

(a) Općenito

1. Promet poruka u nevolji i hitnosti mora obuhvaćati sve radiotelefonske poruke koje se odnose na nevolju odnosno hitna stanja. Nevolja i hitna stanja definiraju se na sljedeći način:

   i. Nevolja: stanje prijeteće velike i/ili neposredne opasnosti i potrebe za neodgodivom pomoći.

   ii. Hitnost: stanje koje se odnosi na sigurnost zrakoplova ili drugog vozila, ili nekih osoba na njima ili u vidokrugu, ali ne zahtijeva neodgodivu pomoć.

2. Radiotelefonski signal nevolje „MAYDAY” i radiotelefonski signal hitnosti „PAN PAN” moraju se koristiti na početku prve poruke u nevolji odnosno hitnosti. Radiotelefonski signali nevolje i hitnosti moraju se upotrijebiti na početku svake sljedeće komunikacije u nevolji i hitnosti.

3. Originator poruka upućenih zrakoplovu u stanju nevolji ili hitnosti mora ograničiti broj, veličinu i sadržaj takvih poruka na najmanju mjeru s obzirom na situaciju.

4. Ako jedinica ATS kojoj se taj zrakoplov obratio ne potvrdi primitak poruka o nevolji ili hitnosti, druge jedinice ATS moraju pružiti pomoć kako je utvrđeno u točki (b) 2. odnosno (b) 3.

5. Promet poruka o nevolji i hitnosti obično se mora odvijati na frekvenciji na kojoj je takav promet započet sve dok se ne zaključi da će se bolja pomoć pružiti ako se taj promet prebaci na drugu frekvenciju.

6. U slučaju poruka o nevolji i hitnosti, općenito, prijenosi radiotelefonijom moraju se provoditi polagano i razgovijetno, a svaka se riječ izgovara jasno kako bi se olakšalo zapisivanje.

(b) Radiotelefonske komunikacije u nevolji

1. Radnje zrakoplova u nevolji

   Osim što poruci o nevolji prethodi radiotelefonski signal nevolje „MAYDAY” u skladu s točkom (a) 2., pri čemu je najbolje da se izgovori triput, poruka o nevolji koju šalje zrakoplov koji prijavljuje stanje nevolje mora:

   i. biti na frekvenciji zrak-zemlja koja se u tom trenutku upotrebljava;

   ii. se sastojati se od što više sljedećih elemenata izgovorenih razgovijetno i, ako je moguće, sljedećim redoslijedom:

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

      (B) identifikacije zrakoplova;

      (C) vrsta stanja nevolje;

      (D) namjere zapovjednika zrakoplova;

      (E) trenutačne pozicije, razine i smjera.

▼M2

2. Radnje jedinice ATS kojoj se zrakoplov obratio ili prve jedinice ATS koja je potvrdila primitak poruke o nevolji

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

i. odmah potvrditi primitak poruke o nevolji;

ii. preuzeti kontrolu nad komunikacijama ili posebno i jasno prenijeti tu odgovornost te obavijestiti zrakoplov ako je prenese i

iii. odmah poduzeti mjere za osiguranje dostupnosti svih potrebnih informacija što je prije moguće prema:

(A) relevantnoj jedinici ATS;

(B) relevantnom operatoru zrakoplova ili njegovu predstavniku, u skladu s prethodnim sporazumima;

iv. upozoriti ostale jedinice ATS, prema potrebi, kako bi se spriječilo prebacivanje prometa na frekvenciju komunikacije u nevolji.

3. Nametanje radiotišine

i. Zrakoplovu u nevolji ili jedinici ATS koja kontrolira promet u nevolji mora biti dopušteno nametanje radiotišine, bilo svim postajama pokretne usluge u dotičnom području ili bilo kojoj postaji koja ometa promet u nevolji. Ovisno o okolnostima, te se upute moraju poslati „svim postajama” ili samo jednoj postaji. U oba slučaja mora se upotrijebiti fraza:

(A) „STOP TRANSMITTING” („prekinite emitiranje”);

(B) radiotelefonski signal u nevolji „MAYDAY”.

ii. Upotreba signala iz točke (b) 3. i. mora biti rezervirana za zrakoplov u nevolji i za jedinicu ATS koja kontrolira promet u nevolji.

4. Radnje svih ostalih jedinica ATS/zrakoplova

i. Komuniciranje u nevolji ima apsolutnu prednost pred svim ostalim porukama, a jedinice ATS/zrakoplovi što znaju za njega ne smiju emitirati na dotičnoj frekvenciji osim:

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

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

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

(D) ako i sami pružaju pomoć.

ii. Svaka jedinica ATS/zrakoplov koji znaju za komunikacijski promet u nevolji, a ne mogu sami pomoći zrakoplovu u nevolji, moraju nastaviti slušati takav promet sve dok ne postane jasno da je pomoć pružena.

5. Završetak komunikacija u nevolji i radiotišine

i. Kada zrakoplov više nije u nevolji, on mora emitirati poruku kojom se poništava stanje nevolje.

▼M2

ii. Kada jedinica ATS koja je kontrolirala komunikaciju u nevolji sazna da je stanje nevolje završeno, ona odmah mora poduzeti mjere kako bi osigurala da ta informacija što je prije moguće postane dostupna:

(A) relevantnim jedinicama ATS;

(B) dotičnom operatoru zrakoplova ili njegovu predstavniku, u skladu s prethodnim sporazumima.

iii. Komunikacija u nevolji i stanje radiotišine mora se završiti prijenosom poruke s frazom „DISTRESS TRAFFIC ENDED” (promet u nevolji završen) na frekvenciji ili frekvencijama u upotrebi za taj promet u nevolji. Tu poruka mora poslati samo jedinica ATS koja kontrolira te komunikacije kada je, nakon primitka poruke propisane u točki (b) 5. i., za to ovlasti nadležno tijelo.

(c) Radiotelefonske komunikacije u hitnosti

1. Radnje zrakoplova koji prijavi stanje hitnosti, osim kako je navedeno u točki (c) 4.

Osim što poruci o hitnosti prethodi radiotelefonski signal hitnosti „PAN PAN” u skladu s točkom (a) 2., pri čemu je najbolje da se izgovori triput, a svaka se riječ iz skupine izgovara kao francuska riječ „panne”, poruka o hitnosti koju šalje zrakoplov koji prijavljuje stanje hitnosti mora:

i. biti poslana na frekvenciji zrak-zemlja koja se u tom trenutku upotrebljava;

ii. sastojati se od onoliko sljedećih elemenata koliko je potrebno, izgovorenih razgovijetno i, ako je moguće, sljedećim redoslijedom:

(A) naziva jedinice ATS kojoj se obraća;

(B) identifikacije zrakoplova;

(C) vrste stanja hitnosti;

(D) namjere zapovjednika zrakoplova;

(E) trenutačne pozicije, razine i smjera;

(F) svih drugih korisnih informacija.

2. Radnje jedinice ATS kojoj se zrakoplov obratio ili prve jedinice ATS koja je potvrdila primitak poruke o hitnosti

Jedinica ATS kojoj se obratio zrakoplov koji prijavljuje stanje hitnosti ili prva jedinica ATS koja je potvrdila primitak poruke o hitnosti mora:

i. potvrditi primitak poruke o hitnosti;

ii. odmah poduzeti mjere za osiguravanje da sve potrebne informacije postanu dostupne što je prije moguće:

(A) relevantnoj jedinici ATS;

(B) relevantnom operatoru zrakoplova ili njegovu predstavniku, u skladu s prethodno sklopljenim sporazumima;

iii. ako je potrebno, preuzeti kontrolu komunikacija.

▼M2

3. Radnje svih ostalih jedinica ATS/zrakoplova

Komunikacije u hitnosti imaju prednost pred svim drugim komunikacijama osim onih u nevolji i sve jedinice ATS/zrakoplovi moraju se pobrinuti da ne ometaju prijenos komunikacijskog prometa u hitnosti.

4. Radnje zrakoplova koji služi za medicinski prijevoz

i. Upotrebom signala opisanog u točki (c) 4. ii. mora se upozoriti na to da se poruka koja slijedi odnosi na zaštićeni medicinski prijevoz u skladu sa Ženevskim konvencijama iz 1949. i dodatnim protokolima.

ii. Radi potreba najave i identifikacije zrakoplova koji služi za medicinski prijevoz, nakon emitiranja radiotelefonskog signala hitnosti „PAN PAN”, za koji je najbolje da se izgovori triput, a svaka se riječ iz skupine izgovara kao francuska riječ „panne”, mora slijediti radiotelefonski signal za sanitetski prijevoz „MAY-DEE-CAL” („ME-DI-KAL”), koji se izgovara kao u francuskom jeziku „médical”. Upotrebom prethodno opisanih signala upozorava se na to da se poruka koja slijedi odnosi na zaštićeni medicinski prijevoz.

Porukom se moraju prenijeti 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 te vrijeme odlaska i dolaska, prema potrebi i

(F) sve ostale informacije kao što su visina leta, radijske frekvencije koje se prate, jezici koji se upotrebljavaju te modovi i kodovi sekundarnog nadzornog radara.

5. Radnje jedinica ATS kojima se zrakoplov obratio ili drugih postaja koje prime poruku o medicinskom prijevozu

Odredbe točaka (c) 2. i (c) 3. moraju se primjenjivati prema potrebi na jedinice ATS koje prime poruku o medicinskom prijevozu.

▼M4

(d) U skladu s člankom 4.a, VHF frekvencija za slučaj nužde (121,500 MHz) koristi se u slučajevima prave nužde uključujući sljedeće:

(1) osiguravanje slobodnog kanala za komunikaciju zrakoplova u nevolji ili nuždi 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 među zrakoplovima, bilo civilnim ili vojnim, i između takvih zrakoplova i službi na tlu, uključenih u zajedničke operacije traganja 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 nužde i za komunikaciju između plovila za preživljavanje i zrakoplova uključenih u operacije traganja i spašavanja;

▼**M4**

(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 jedinica operativnih usluga u zračnom prometu u slučaju presretanja civilnog zrakoplova.

▼B

Dodatak 1.

Signali

1. SIGNALI POGIBELJI I HITNOSTI

1.1. **Općenito**

1.1.1. Neovisno o odredbama u točkama 1.2. i 1.3., zrakoplov u pogibelji koristi sva raspoloživa sredstva da privuče pozornost, objavi svoju poziciju i dobije pomoć.

▼M2

1.1.2. Postupci telekomunikacijskog prijenosa signala nevolji i hitnosti moraju biti u skladu su s odjeljkom 14.

▼B

1.2. **Signali pogibelji**

1.2.1. Sljedeći signali, koji se upotrebljavaju zajedno ili pojedinačno, znače da zrakoplovu prijeti velika i neposredna opasnost i da traži neodgodivu pomoć:

(a) signal emitiran radiotelegrafijom ili bilo kojom drugom metodom signaliziranja, koji se sastoji od skupine SOS (.. .— — —. .. prema Morseovoj abecedi);

(b) radiotelefonski signal pogibelji, koji se sastoji od izgovorene riječi MAYDAY;

(c) poruka pogibelji poslana podatkovnom vezom, koja prenosi namjeru riječi MAYDAY;

(d) crvene svjetleće rakete ili petarde, ispaljene pojedinačno u kratkim razmacima;

(e) svjetleći padobran s crvenim svjetlom;

(f) postavljanje transpondera na mod A, kod 7700.

1.3. **Signali hitnosti**

1.3.1. Sljedeći signali, koji se upotrebljavaju zajedno ili pojedinačno, znače da zrakoplov želi upozoriti na poteškoće koje ga prisiljavaju na slijetanje, ali ne traži neodgodivu pomoć:

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

(b) višekratno uključivanje i isključivanje pozicijskih svjetala, tako da se razlikuju od bljeskajućih pozicijskih svjetala.

1.3.2. Sljedeći signali, koji se upotrebljavaju zajedno ili pojedinačno, znače da zrakoplov mora emitirati vrlo hitnu poruku u vezi sa sigurnosti plovila, zrakoplova ili drugog vozila ili osoba u zrakoplovu odnosno u svom vidnom polju:

(a) signal emitiran radiotelegrafijom ili bilo kojom drugom metodom signaliziranja, koji se sastoji od skupine XXX (—.. — —..— —..— prema Morseovoj abecedi);

(b) radiotelefonski signal hitnosti, koji se sastoji od izgovorenih riječi PAN, PAN;

(c) poruka hitnosti poslana podatkovnom vezom, koja prenosi namjeru riječi PAN, PAN.

2. VIZUALNI SIGNALI KOJIMA SE ZRAKOPLOV UPOZORAVA DA NEOVLAŠTENO LETI U PODRUČJU S OGRANIČENJEM LETENJA, U ZABRANJENOM PODRUČJU ILI OPASNOM PODRUČJU ILI NAMJERAVA UĆI U TA PODRUČJA

▼B

2.1. Kada se vizualni signali upotrebljavaju danju i noću da upozore zrakoplov koji neovlašteno leti u području s ograničenjem letenja, u zabranjenom ili opasnom području ili namjerava ući u ta područja, niz projektila ispaljenih sa zemlje u razmacima od 10 sekundi, koji rasprskavanjem daju crvenu i zelenu svjetlost ili zvjezdice, upozoravaju zrakoplov da neovlašteno leti u području s ograničenjem letenja, u zabranjenom ili opasnom području ili namjerava ući u ta područja, te da mora poduzeti nužne mjere opreza.

3. SIGNALI ZA AERODROMSKI PROMET

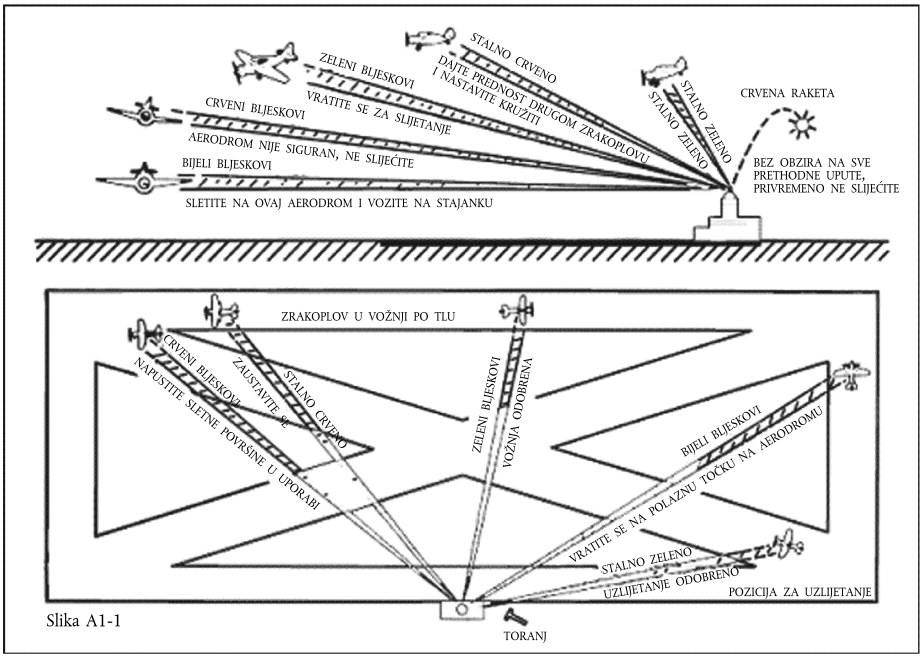
3.1. **Svjetlosni i pirotehnički signali**

3.1.1. *Upute*

Tablica AP 1-1

Svjetlo		Signal upućen od aerodromske kontrole prema:	
		zrakoplovu u letu	zrakoplovu na zemlji
Usmjereno prema dotičnom zrakoplovu (vidjeti sliku A1-1).	Stalno zeleno	Slijetanje odobreno	Uzlijetanje odobreno
	Stalno crveno	Dajte prednost drugom zrakoplovu i nastavite kružiti	Zaustavite se
	Serija zelenih bljeskova	Vratite se ponovno za slijetanje (*)	Vožnja odobrena
	Serija crvenih bljeskova	Aerodrom nije siguran, ne slijećite	Napustite sletne površine u uporabi
	Serija bijelih bljeskova	Sletite na ovaj aerodrom i vozite na stajanku (*)	Vratite se na polaznu točku na aerodromu
Crvena raketa		Bez obzira na sve prethodne upute, privremeno ne slijećite	

(*) Odobrenja za slijetanje i vožnju bit će izdana pravodobno.



Slika A1-1

▼B

3.1.2. *Potvrda zrakoplova*

(a) Tijekom leta:

1. danju:

— mahanjem krila zrakoplova, osim u osnovnom ili završnom dijelu prilaženja;

2. noću:

— dvokratnim uključivanjem i isključivanjem svjetala za slijetanje ili, ako zrakoplov nema tu opremu, uključivanjem i isključivanjem pozicijskih svjetala.

(b) Na zemlji:

1. danju:

— pomicanjem krilaca ili kormila zrakoplova;

2. noću:

— dvokratnim uključivanjem i isključivanjem svjetala za slijetanje ili, ako zrakoplov nema tu opremu, uključivanjem i isključivanjem pozicijskih svjetala.

3.2. **Vizualni signali na zemlji**

3.2.1. *Zabrana slijetanja*

3.2.1.1. Vodoravna crvena kvadratna ploča sa žutim dijagonalama (slika A1-2), istaknuta na signalnoj površini, znači da je slijetanje zabranjeno i da se zabrana može produljiti.



Slika A1-2

3.2.2. *Poseban oprez potreban pri prilaženju ili slijetanju*

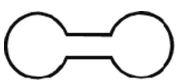
3.2.2.1. Vodoravna crvena kvadratna ploča s jednom žutom dijagonalom (slika A1-3), istaknuta na signalnoj površini, znači da zbog lošeg stanja manevarske površine ili zbog drugih razloga, potreban je poseban oprez pri prilaženju za slijetanje ili pri slijetanju.



Slika A1-3

3.2.3. *Uporaba uzletno-sletnih staza i staza za vožnju*

3.2.3.1. Vodoravni bijeli znak u obliku utega za vježbanje (slika A1-4), istaknut na signalnoj površini, znači da zrakoplovi za slijetanje, uzlijetanje i vožnju smiju upotrebljavati samo uzletno-sletne staze i staze za vožnju.



Slika A1-4

▼B

3.2.3.2. Isti vodoravni bijeli znak u obliku utega za vježbanje, kao u točki 3.2.3.1., ali sa po jednom crnom prugom u kružnim dijelovima znaka okomito na dužinsku os površine (slika A1-5), istaknut na signalnoj površini, znači da zrakoplovi za slijetanje i uzlijetanje smiju upotrebljavati samo uzletno-sletne staze, ali ostali manevri ne ograničavaju se na uzletno-sletne staze i staze za vožnju.



Slika A1-5

3.2.4. *Zatvorene uzletno-sletne staze ili staze za vožnju*

▼M2

3.2.4.1. Križevi obojeni jednom kontrastnom bojom, bijelom na uzletno-sletnim stazama i žutom na stazama za vožnju (slika A1-6), položeni vodoravno na uzletno-sletnim stazama i stazama za vožnju ili njihovim dijelovima, znače da površina nije prikladna za kretanje zrakoplova.

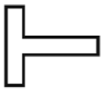
▼B



Slika A1-6

3.2.5. *Upute za slijetanje ili uzlijetanje*

3.2.5.1. Vodoravno postavljeni znak u obliku slova T, bijele ili narančaste boje (slika A1-7), označuje smjer koji mora koristiti zrakoplov za slijetanje i uzlijetanje, a taj smjer mora biti paralelan s dužim krakom slova T prema kraćem kraku. Kada se upotrebljava noću, znak T za slijetanje osvijetljen je ili obrubljen bijelim svjetlima.



Slika A1-7

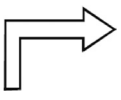
3.2.5.2. Dvoznamenkasti broj (slika A1-8), postavljen okomito na aerodromskom kontrolnom tornju ili u njegovoj blizini, oznaka je koja zrakoplovu na manevarskoj površini označuje smjer za uzlijetanje, zaokružena na najbližu deseticu stupnjeva magnetskog kompasa.



Slika A1-8

3.2.6. *Promjena smjera udesno*

3.2.6.1. Kada je istaknuta na signalnoj površini ili vodoravno na kraju uzletno-sletne staze ili zaštitnog pojasa, strelica uočljive boje usmjerena udesno (slika A1-9) znači da su prije slijetanja i nakon uzlijetanja dozvoljene promjene smjera samo udesno.



Slika A1-9

▼B

3.2.7. *Prijavni ured za usluge zračnog prometa*

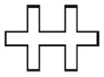
3.2.7.1. Slovo C crne boje, postavljeno okomito na žutoj pozadini (slika A1-10), označuje mjesto prijavnog ureda za usluge zračnog prometa.



Slika A1-10

3.2.8. *Letenje jedrilica*

3.2.8.1. Dvostruki bijeli križ, postavljen vodoravno na signalnoj površini (slika A1-11), znači da aerodrom upotrebljavaju jedrilice i da je u tijeku letenje jedrilica.



Slika A1-11

4. PARKIRNI SIGNALI

4.1. **Signalist/parker zrakoplovu**

4.1.1. Signalist/parker daje signale rukama, koje su prema potrebi osvijetljene da bi ih pilot mogao lakše uočiti, okrenut licem prema zrakoplovu, na sljedećim pozicijama:

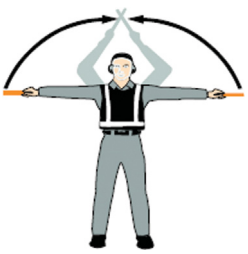
(a) za zrakoplove s nepomičnim krilima, s lijeve strane zrakoplova na mjestu gdje ga pilot može najbolje vidjeti; i

(b) za helikoptere, na mjestu gdje ga pilot može najbolje vidjeti.

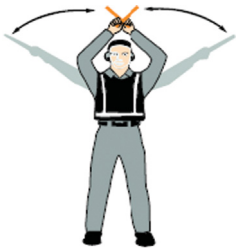
4.1.2. Prije uporabe sljedećih signala, signalist/parker mora utvrditi da na površini na kojoj će zrakoplov biti vođen nema predmeta u koje bi zrakoplov, postupajući prema SERA.3301(a), mogao udariti.

	1. **Vodič pozicioniranja vrha krila** (*) Podignite desnu ruku iznad glave s palicom usmjerenom prema gore; palicu u lijevoj ruci usmjerenu prema dolje pomaknite prema tijelu. (*) Osoba koja stoji kod vrha krila zrakoplova ovim signalom pokazuje pilotu/parkeru/operatoru izguravanja zrakoplova (push-back) da će kretanje zrakoplova na parkirno mjesto ili s njega biti neometano.
	2. **Odredite ulaz** Potpuno ispružene obje ruke podignite ravno iznad glave pakera s palicama usmjerenima prema gore.

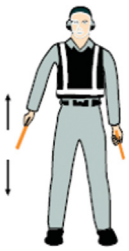
▼B

	3. **Nastavite prema sljedećem signalistu/ parkeru ili prema uputama kontrolnog tornja/zemaljske kontrole** Ispružite obje ruke prema gore; pomaknite i istegnite ruke u stranu pokazujući palicama u smjeru položaja sljedećeg parkera ili površine za vožnju po tlu.
	4. **Vozite ravno naprijed** Ispružene ruke savijte u laktovima i pomičite palice gore-dolje od visine prsnog koša do glave.
	5.(a) **Skrenite ulijevo (s gledišta pilota)** Desna ruka i palica ispružene su pod kutom od 90 stupnjeva u odnosu na tijelo, a lijevom rukom signalizirajte „vozite naprijed”. Brzina pokreta pilotu označuje brzinu skretanja zrakoplova.
	5.(b) **Skrenite udesno (s gledišta pilota)** Lijeva ruka i palica ispružene su pod kutom od 90 stupnjeva u odnosu na tijelo, a desnom rukom signalizirajte „vozite naprijed”. Brzina pokreta pilotu označuje brzinu skretanja zrakoplova.
	6.(a) **Normalno zaustavljanje** Potpuno ispružite ruke s palicama u stranu pod kutom od 90 stupnjeva u odnosu na tijelo, te ih polako pomičite prema gore dok se palice ne prekriže iznad glave.

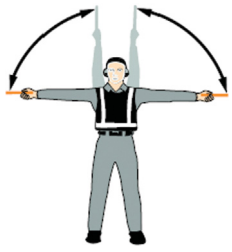
▼B

	6.(b) **Zaustavite se odmah**]Naglo ispružite ruke i palice prema gore dok se palice ne prekriže iznad glave.
	7.(a) **Kočite** Podignite ruku malo iznad visine ramena s otvorenom šakom. Kada očima uspostavite kontakt s letačkom posadom, stisnite šaku. **Ne** mijenjajte položaj dok letačka posada s „podignutim palcem” ne potvrdi signal.
	7.(b) **Otpustite kočnicu** Podignite ruku malo iznad visine ramena sa stisnutom šakom. Kada očima uspostavite kontakt s letačkom posadom, otvorite šaku. **Ne** mijenjajte položaj dok letačka posada s „podignutim palcem” ne potvrdi signal.
	8.(a) **Podmetači postavljeni** S potpuno ispruženim rukama i palicama iznad glave, brzim pokretom pomičite palice jednu prema drugoj dok se ne dodirnu. **Uvjerite se** da je letačka posada potvrdila signal.
	8.(b) **Podmetači uklonjeni** S potpuno ispruženim rukama i palicama iznad glave, brzim pokretom pomičite palice jednu od druge u stranu. **Ne** uklanjajte podmetače dok to ne odobri letačka posada.

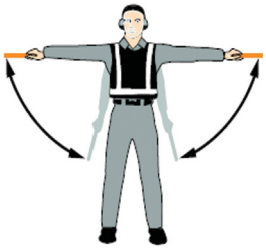
▼B

	9. **Pokrenite motor(e)** Podignite desnu ruku do visine glave, palicu usmjerite prema gore i počnite kružiti rukom; istodobno lijevom rukom podignutom iznad glave pokažite motor koji treba pokrenuti.
	10. **Zaustavite motore** Ispružite ruku s palicom prema naprijed u visini ramena; pomaknite ruku s palicom do vrha lijevog ramena i povucite palicu preko vrata do vrha desnog ramena pokretom sličnim rezanju.
	11. **Usporite** Ispružene ruke s palicama pomičite gore-dolje pokretom sličnim tapšanju, od visine struka prema koljenima.
	12. **Smanjite snagu motora na označenoj strani** S rukama ispruženim prema dolje i palicama prema zemlji, pomičite *desnu* ili *lijevu* palicu gore-dolje, ovisno o tome na kojoj strani treba smanjiti snagu motora.
	13. **Vozite unatrag** Ruke su postavljene ispred tijela u visini struka; kružite rukama prema naprijed. Za prekid vožnje unatrag, upotrijebite signale iz točke 6.(a) ili 6.(b).

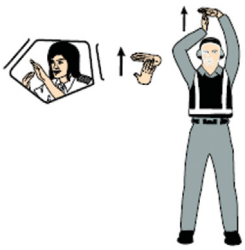
▼B

	14.(a) **Vozite unatrag repom udesno** Usmjerite lijevu ruku s palicom prema dolje, a desnu ruku spuštajte i podižite ponovljenim pokretima od okomitog položaja iznad glave do vodoravnog položaja prema naprijed.
	14.(b) **Vozite unatrag repom ulijevo** Ispružite desnu ruku s palicom prema dolje, a lijevu ruku spuštajte i podižite ponovljenim pokretima od okomitog položaja iznad glave do vodoravnog položaja prema naprijed.
	15. **Potvrđujem/put je slobodan** (*) Podignite desnu ruku do visine glave, palicu usmjerite prema gore ili pokažite ruku s podignutim palcem; lijeva ruka ostaje pružena uz tijelo. (*) Ovaj se signal koristi i kao tehnički/pomoćni komunikacijski signal.
	16. **Lebdite na mjestu** (*) Potpuno ispružite ruke i palice vodoravno na svaku stranu pod kutom od 90 stupnjeva u odnosu na tijelo. (*) Upotrebljava se za lebdenje helikoptera.
	17. **Penjite se** (*) Potpuno ispružite ruke i palice vodoravno na svaku stranu pod kutom od 90 stupnjeva u odnosu na tijelo, te ih s dlanovima okrenutima prema gore pomičite prema gore. Brzina pokreta označuje brzinu penjanja. (*) Upotrebljava se za lebdenje helikoptera.

▼B

	18. **Spuštajte se** (*) Potpuno ispružite ruke i palice vodoravno na svaku stranu pod kutom od 90 stupnjeva u odnosu na tijelo, te ih s dlanovima okrenutima prema dolje pomičite prema dolje. Brzina pokreta označuje brzinu spuštanja. (*) Upotrebljava se za lebdenje helikoptera.
	19.(a) **Krećite se vodoravno ulijevo (s gledišta pilota)** (*) Ispružite ruku vodoravno pod kutom od 90 stupnjeva na desnu stranu tijela. Pomičite drugu ruku u istom smjeru pokretom sličnim metenju. (*) Upotrebljava se za lebdenje helikoptera.
	19.(b) **Krećite se vodoravno udesno (s gledišta pilota)** (*) Ispružite ruku vodoravno pod kutom od 90 stupnjeva na lijevu stranu tijela. Pomičite drugu ruku u istom smjeru pokretom sličnim metenju. (*) Upotrebljava se za lebdenje helikoptera.
	20. **Sletite** (*) Prekrižite ruke ispred tijela s palicama prema dolje. (*) Upotrebljava se za lebdenje helikoptera.
	21. **Zadržite poziciju/čekajte** Potpuno ispružite ruke i palice usmjerite prema dolje pod kutom od 45 stupnjeva u odnosu na tijelo. Ostanite u tom položaju dok zrakoplov ne dobije odobrenje za sljedeći manevar.

▼B

	22. **Slobodni ste** Zrakoplov otpremite standardnim pozdravom desnom rukom i/ili palicom. Očima održavajte kontakt s letačkom posadom dok zrakoplov ne počne voziti po tlu.
	23. **Ne dirajte uređaje za upravljanje (tehnički/pomoćni komunikacijski signal)** Desnu ruku potpuno ispružite iznad glave sa zatvorenom šakom ili držite palicu u vodoravnom položaju; lijeva ruka ostaje uz tijelo.
	24. **Uključite zemaljsko napajanje (tehnički/pomoćni komunikacijski signal)** Držite ruke potpuno ispružene iznad glave; otvorite lijevi dlan u vodoravnom položaju te podvucite vrhove prstiju desne ruke i dodirnite otvoreni dlan lijeve ruke (tako da oblikujete slovo T). Noću se za oblikovanje slova T iznad glave mogu koristiti osvijetljene palice.
	25. **Isključite napajanje (tehnički/pomoćni komunikacijski signal)** Držite ruke potpuno ispružene iznad glave, tako da vrhovi prstiju desne ruke dodiruju otvoreni dlan lijeve ruke, koji je u vodoravnom položaju (tako da oblikujete slovo T); zatim odmaknite desnu ruku od lijeve. **Ne** isključujte napajanje dok to ne odobri letačka posada. Noću se za oblikovanje slova T iznad glave mogu koristiti osvijetljene palice.
	26. **Negativan odgovor (tehnički/pomoćni komunikacijski signal)** Desnu ruku držite ispruženu u stranu pod kutom od 90 stupnjeva u odnosu na tijelo i usmjerite palicu prema zemlji ili pokažite ruku s „palcem prema dolje”; lijeva ruka ostaje uz tijelo.

▼B

	27. **Uspostavite komunikaciju interfonom (tehnički/pomoćni komunikacijski signal)** Ispružite obje ruke pod kutom od 90 stupnjeva u odnosu na tijelo i pomaknite ih tako da dlanovima pokrijete oba uha.
	28. **Otvorite/zatvorite stepenice (tehnički/pomoćni komunikacijski signal)** (*) Ispružite lijevu ruku iznad glave pod kutom od 45 stupnjeva, a desnu ruku iz položaja uz tijelo pomičite pokretom sličnim metenju do vrha lijevog ramena.

(*) Ovaj je signal predviđen uglavnom za zrakoplove sa sustavom ugrađenih stepenica u prednjem dijelu.

4.2. **Pilot zrakoplova signalistu/parkeru**

4.2.1. Ove signale upotrebljava pilot u pilotskoj kabini, pri čemu njegove ruke moraju biti jasno vidljive signalistu/parkeru i prema potrebi osvijetljene da bi ih signalist/parker mogao lakše uočiti.

▼M2

	(a) Kočnice upotrijebljene: podignite ruku i šaku s ispruženim prstima vodoravno ispred lica, a zatim stisnite šaku.
	(b) Kočnice otpuštene: podignite ruku sa stisnutom šakom vodoravno ispred lica, a zatim ispružite prste.
	(c) Podstavite podmetače: ruke ispružene u stranu, s dlanovima prema vani, šake prekrižite ispred lica.
	(d) Uklonite podmetače: šake prekrižene ispred lica, s dlanovima prema vani, ruke ispružite u stranu.

▼M2

	(e) Spreman za pokretanje motora: Podignite odgovarajući broj prstiju jedne ruke, čime pokazujete broj motora koji treba pokrenuti.

▼B

4.3. **Tehnički/pomoćni komunikacijski signali**

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

4.3.2. Signalisti/parkeri moraju dobiti potvrdu od letačke posade za tehničke/pomoćne komunikacijske signale.

5. STANDARDNI SIGNALI RUKOM U SLUČAJU OPASNOSTI

5.1. Sljedeći signali rukom određeni su kao minimum koji se zahtijeva za komunikaciju u slučaju opasnosti između zapovjednika specijalne jedinice ARFF/vatrogasaca ARFF i posade u pilotskoj kabini i/ili kabinske posade ugroženog zrakoplova. Signale rukom ARFF za slučaj opasnosti za letačku posadu treba davati s prednje lijeve strane zrakoplova.

	1. **Preporučena evakuacija** Evakuacija preporučena na temelju procjene vanjske situacije koju daje zapovjednik specijalne jedinice spasilačke i vatrogasne službe u zrakoplovu. Ruka je ispružena od tijela vodoravno, s dlanom podignutim u razini očiju. Davati znak savijanjem ruke unazad. Druga ruka ostaje uz tijelo. Noću – isti pokreti osvijetljenim palicama.
	2. **Preporučeno zaustavljanje** Preporučite zaustavljanje evakuacije koja je u tijeku. Zaustavite kretanje zrakoplova ili drugu aktivnost koja je u tijeku. Ruke ispred glave – prekrižene u zapešću. Noću – isti pokreti osvijetljenim palicama.
	3. **Situacija pod kontrolom** Nema vanjskih dokaza koji ukazuju na opasnost ili „sve u redu”. Ruke ispružene prema vani i dolje pod kutom od 45 stupnjeva u odnosu na tijelo. Ruke se istodobno pomiču prema unutra ispod struka sve dok se ne prekriže u zapešćima, a zatim se ispruže prema vani u početni položaj. Noću – isti pokreti osvijetljenim palicama.

▼B

	4. **Požar** Pomičite desnu ruku u raznim smjerovima od visine ramena prema koljenu, istodobno pokazujući lijevom rukom mjesto požara. Noću – isti pokreti osvijetljenim palicama.

▼B

Dodatak 2.

Slobodni baloni bez posade

1. KLASIFIKACIJA SLOBODNIH BALONA BEZ POSADE

1.1. **Slobodni baloni bez posade razvrstani su kao (vidjeti sliku AP2-1):**

(a) *laki*: slobodni balon bez posade koji prevozi korisni teret od dva ili više paketa s kombiniranom masom manjom od 4 kg, osim ako se smatra teškim balonom u skladu s točkom (c) (2), (3) ili (4); ili

(b) *srednje teški*: slobodni balon bez posade koji prevozi korisni teret od dva ili više paketa s kombiniranom masom od 4 kg ili više, ali manje od 6 kg, osim ako se smatra teškim balonom u skladu s točkom (c) (2), (3) ili (4); ili

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

1. s kombiniranom masom od 6 kg ili više; ili

2. koji uključuje paket od 3 kg ili više; ili

3. koji uključuje paket od 2 kg ili više s površinskom gustoćom preko 13 g na kvadratni centimetar, što se određuje dijeljenjem ukupne mase paketa s korisnim teretom u gramima s površinom njegove najmanje plohe u kvadratnim centimetrima; ili

4. koji koristi uže ili drugo sredstvo za ovjes korisnog tereta, koje zahtijeva sudarnu silu od 230 N ili više da bi se odvojio obješeni korisni teret od balona.

2. OPĆA OPERATIVNA PRAVILA

2.1. Slobodnim balonom bez posade ne smije se upravljati bez odobrenja države iz koje je pušten.

2.2. Slobodnim balonom bez posade, osim lakog balona koji se upotrebljava isključivo u meteorološke svrhe i upravlja na način koji propisuje nadležno tijelo, ne smije se upravljati preko državnog područja neke druge države bez odobrenja dotične druge države.

2.3. Odobrenje iz točke 2.2. mora se dobiti prije puštanja balona ako se pri planiranju operacije opravdano očekuje da bi balon mogao zaći 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.

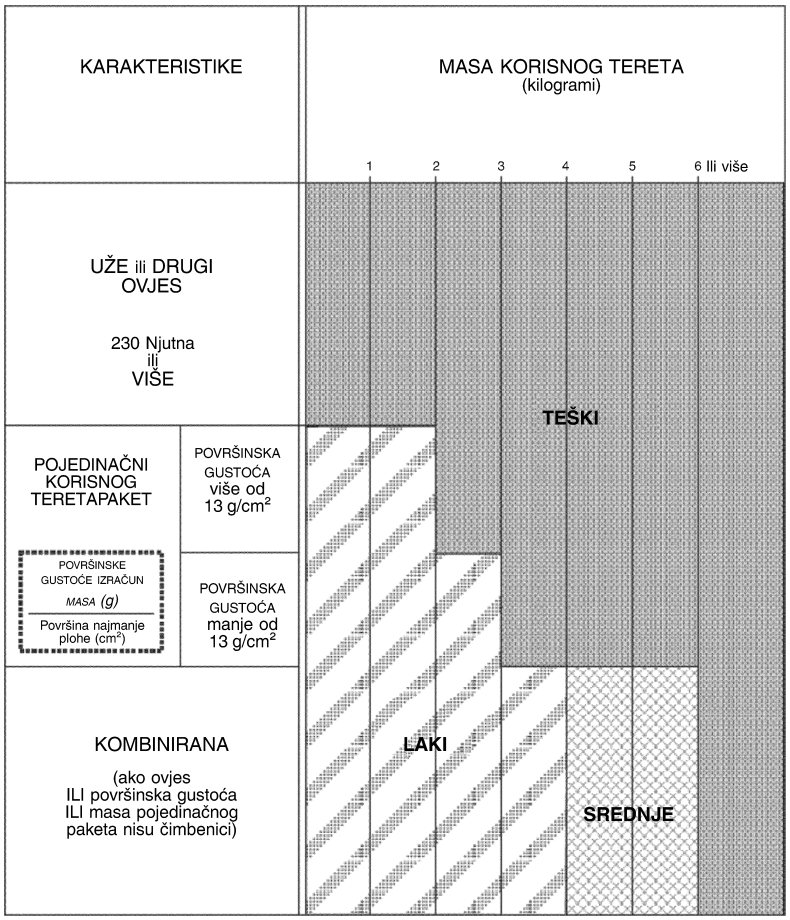
2.4. Slobodnim balonom bez posade upravlja se u skladu s uvjetima koje određuje država registracije i država (države) koju bi mogao preletjeti.

2.5. Slobodnim balonom bez posade ne smije se upravljati tako da bi udar balona ili bilo kojeg njegovog dijela, uključujući korisni teret, u zemlju mogao prouzročiti opasnost za osobe ili imovinu.

2.6. Teškim slobodnim balonom bez posade ne smije se upravljati iznad otvorenog mora bez prethodne koordinacije s ANSP-om.

▼B

Slika AP2-1



3. OPERATIVNA OGRANIČENJA I ZAHTJEVI ZA OPREMU

3.1. Teškim slobodnim balonom bez posade ne smije se upravljati bez odobrenja ANSP-a na bilo kojoj razini ili kroz bilo koju razinu ispod 18 000 m (60 000 stopa) barometarske visine na kojoj:

(a) su oblaci ili tamne pojave koje pokrivaju 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 prouzročiti letenje niže od 300 m (1 000 stopa) iznad gusto naseljenih područja gradova ili naselja ili skupine osoba na otvorenom koje nisu povezane s operacijom.

3.3. Teškim slobodnim balonom bez posade ne smije se upravljati:

(a) osim ako je opremljen najmanje dvjema napravama ili sustavima za prekid leta, koji mogu biti automatski ili teledirigirani, koji rade nezavisno jedan od drugoga;

(b) osim ako se za polietilenske balone bez tlaka, za prekid leta kupole balona upotrebljavaju najmanje dvije metode, sustava, naprave ili njihove kombinacije, koji rade nezavisno jedan od drugoga;

▼B

(c) kupola balona opremljena je radarskom refleksijskom napravom (napravama) ili radarskim refleksijskim materijalom koji osigurava odjek do površinskog radara koji radi u frekvencijskom području od 200 MHz do 2 700 MHz, i/ili balon je opremljen drugim napravama koje će operatoru omogućiti stalno praćenje izvan područja zemaljskog radara.

3.4. Teškim slobodnim balonom bez posade ne smije se upravljati pod sljedećim uvjetima:

(a) u području u kojem se upotrebljava zemaljska oprema SSR, osim ako je balon opremljen sekundarnim nadzornim radarskim transponderom, s mogućnošću javljanja barometarske visine, koji stalno radi na dodijeljenom kodu ili koji prema potrebi može uključiti postaja za praćenje; ili

(b) u području u kojem se upotrebljava zemaljska oprema ADS-B, osim ako je balon opremljen odašiljačem ADS-B, s mogućnošću javljanja barometarske visine, koji stalno radi ili koji prema potrebi može uključiti postaja za praćenje.

3.5. Slobodnim balonom bez posade, koji je opremljen povlačnom antenom za čiji je prijelom u bilo kojoj točki potrebna sila veća od 230 N, ne smije se upravljati osim ako antena ima obojene zastavice ili trake pričvršćene u razmacima od najviše 15 m.

3.6. Noću ili u bilo kojem drugom razdoblju koje propisuje nadležno tijelo, teškim slobodnim balonom bez posade ne smije se upravljati ispod 18 000 (60 000 stopa) barometarske visine, ako balon i njegovi dodaci i korisni teret, bez obzira na to odvajaju li se tijekom operacije ili ne, nisu osvijetljeni.

3.7. Teškim slobodnim balonom bez posade, koji je opremljen ovjesnom napravom (osim otvorenog padobrana vrlo uočljive boje) duljine preko 15 m, ne smije se upravljati noću ispod 18 000 (60 000 stopa) barometarske visine, osim ako je ovjesna naprava obojena izmjeničnim pojasevima vrlo uočljivih boja ili ako ima pričvršćene obojene zastavice.

4. PREKID LETA

4.1. Operator teškog slobodnog balona bez posade aktivira odgovarajuće naprave za prekid leta iz točke 3.3.(a) i (b):

(a) kada se utvrdi da su vremenski uvjeti nepovoljniji od onih koji su propisani za letenje;

(b) ako zbog kvara ili bilo kojeg drugog razloga, daljnja operacija postane opasna za zračni promet ili za osobe ili imovinu na zemlji; ili

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

5. PRIJAVA LETA

5.1. **Prijava prije uzlijetanja**

5.1.1. Prva prijava predviđenog leta slobodnog balona bez posade, srednje teške ili teške kategorije, dostavlja se odgovarajućoj jedinici za usluge zračnog prometa najmanje sedam dana prije datuma predviđenog leta.

5.1.2. Prijava predviđenog leta uključuje sljedeće informacije, koje može zahtijevati odgovarajuća jedinica za usluge zračnog prometa:

(a) identifikacija leta balona ili naziv oznake projekta;

(b) klasifikacija i opis balona;

▼B

(c) SSR kod, adresa zrakoplova ili frekvencija NDB prema potrebi;

(d) ime operatora i telefonski broj;

(e) mjesto puštanja balona;

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

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

(h) očekivani smjer penjanja;

(i) putna razina (putne razine) (barometarska visina);

(j) predviđeno trajanje leta do prolaska 18 000 m (60 000 stopa) barometarske visine ili do postizanja putne razine ako je ta razina na ili ispod 18 000 m (60 000 stopa), zajedno s predviđenim mjestom. Ako se operacija sastoji od stalnih puštanja, treba uključiti predviđeno vrijeme kada će prvi i posljednji balon u nizu postići odgovarajuću razinu (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 točno predvidjeti, upotrebljava se izraz „dugotrajan”. Ako se predviđa više od jednog mjesta udara/pronalaska, svako se mjesto navodi zajedno s odgovarajućim predviđenim vremenom udara. Ako se predviđa niz stalnih udara, treba uključiti predviđeno vrijeme prvog i posljednjeg udara u nizu (npr. 070330Z-072300Z).

▼M2

5.1.3. Svaka promjena informacija prije puštanja, prijavljena u skladu s točkom 5.1.2., mora se proslijediti dotičnoj jedinici ATS najmanje 6 sati prije predviđenog vremena puštanja, ili u slučaju istraživanja solarnih ili svemirskih poremećaja s uključenim elementom kritičnog vremena, najmanje 30 minuta prije predviđenog vremena početka operacije.

▼B

5.2. **Obavijest o puštanju**

5.2.1. Odmah nakon puštanja srednje teškog ili teškog slobodnog balona bez posade, operator javlja odgovarajućoj jedinici za usluge zračnog prometa sljedeće:

(a) identifikaciju leta balona;

(b) mjesto puštanja;

(c) stvarno vrijeme puštanja;

(d) predviđeno vrijeme prolaska 18 000 m (60 000 stopa) barometarske visine, ili predviđeno vrijeme postizanja putne razine ako je ta razina na ili ispod 18 000 m (60 000 stopa), i predviđeno mjesto; i

(e) svaku promjenu informacija prethodno prijavljenih u skladu s točkom 5.1.2. (g) i (h).

5.3. **Obavijest o otkazivanju**

5.3.1. Operator obavješćuje odgovarajuću jedinicu za usluge zračnog prometa odmah nakon saznanja o otkazivanju predviđenog leta srednje teškog ili teškog slobodnog balona bez posade, koji je prethodno prijavljen u skladu sa stavkom 5.1.

▼B

6. BILJEŽENJE POZICIJE I IZVJEŠĆA O POZICIJI

6.1. Operator teškog slobodnog balona bez posade, koji leti na ili ispod 18 000 m (60 000 stopa) barometarske visine, nadzire letnu putanju balona i šalje izvješća o poziciji balona u skladu sa zahtjevima službe zračnog prometa. Ako službe zračnog prometa ne zahtijevaju izvješća o poziciji balona u učestalijim vremenskim razmacima, operator bilježi poziciju svaka 2 sata.

6.2. Operator teškog slobodnog balona bez posade, koji leti na ili ispod 18 000 m (60 000 stopa) barometarske visine, nadzire napredovanje leta balona i šalje izvješća o poziciji balona u skladu sa zahtjevima službe zračnog prometa. Ako službe zračnog prometa ne zahtijevaju izvješća o poziciji balona u učestalijim vremenskim razmacima, operator bilježi poziciju svaka 24 sata.

6.3. Ako se pozicija ne može bilježiti u skladu s točkama 6.1. i 6.2., operator odmah obavješćuje odgovarajuću jedinicu za usluge zračnog prometa. Ta obavijest uključuje posljednju zabilježenu poziciju. Kada se ponovno uspostavi praćenje balona, odmah se obavješćuje odgovarajuća jedinica za usluge zračnog prometa.

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

(a) trenutačna geografska pozicija;

(b) trenutačna razina (barometarska visina);

(c) predviđeno vrijeme ulaska u područje barometarske visine od 18 000 m (60 000 stopa), ako je primjenjivo;

(d) predviđeno vrijeme i mjesto udara u zemlju.

6.5. Operator teškog ili srednje teškog slobodnog balona bez posade obavješćuje odgovarajuću jedinicu za usluge zračnog prometa o završetku operacije.

▼B

Dodatak 3.

Tablica putnih razina

1.1. Putne razine koje treba uzeti u obzir su sljedeće:

PUTANJA (*)											
Od 000 stupnjeva do 179 stupnjeva						Od 180 stupnjeva do 359 stupnjeva					
IFR letovi			VFR letovi			IFR letovi			VFR letovi		
Razina			Razina			Razina			Razina		
FL	Stope	Metri	FL	Stope	Metri	FL	Stope	Metri	FL	Stope	Metri
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
etc.	etc.	etc. etc.				etc.	etc.	etc.			

(*) Magnetska putanja ili, u polarnim područjima na geografskim širinama preko 70 stupnjeva i unutar proširenja tih područja, koja mogu propisati nadležna tijela, putanje na koordinatnoj mreži određene mrežom crta paralelnih s nultim meridijanom i prikazanih na polarnoj stereografskoj karti, na kojoj se smjer prema Sjevernom polu koristi kao sjever koordinatne mreže.

▼B

Dodatak 4.

Klase zračnog prostora ATS – usluge koje se pružaju i zahtjevi za let

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

Klasa	Vrsta leta	Razdvajanje	Usluga	Ograničenje brzine (*)	Mogućnost radio-komunikacije	Stalna dvosmjerna govorna komunikacija zrak-zemlja	Potrebno odobrenje ATC
A	samo IFR	Svi zrakoplovi	Usluga kontrole zračnog prometa	Ne primjenjuje se	Da	Da	Da
B	IFR	Svi zrakoplovi	Usluga kontrole zračnog prometa	Ne primjenjuje se	Da	Da	Da
	VFR	Svi zrakoplovi	Usluga kontrole zračnog prometa	Ne primjenjuje se	Da	Da	Da
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Usluga kontrole zračnog prometa	Ne primjenjuje se	Da	Da	Da
	VFR	VFR od IFR	(1) Usluga kontrole zračnog prometa za razdvajanje od IFR; ►**M2** (2) Usluga kontrole zračnog prometa, prometne informacije VFR/VFR (i, na zahtjev, savjet o izbjegavanju prometa,) ◄	250 čvorova IAS ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL	Da	Da	Da
D	IFR	IFR od IFR	Usluga kontrole zračnog prometa, prometne informacije o VFR letovima (i savjet o izbjegavanju prometa, na zahtjev)	250 čvorova IAS ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL	Da	Da	Da

▼B

Klasa	Vrsta leta	Razdvajanje	Usluga	Ograničenje brzine (*)	Mogućnost radio-komunikacije	Stalna dvosmjerna govorna komunikacija zrak-zemlja	Potrebno odobrenje ATC
	VFR	Nema	►M2 Usluga kontrole zračnog prometa, prometne informacije IFR/VFR i VFR/VFR (i na zahtjev, savjet o izbjegavanju prometa,) ◄	250 čvorova IAS ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL	Da	Da	Da
E	IFR	IFR od IFR	Usluga kontrole zračnog prometa i, po mogućnosti, prometne informacije o VFR letovima	250 čvorova IAS ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL	Da	Da	Da
	VFR	Nema	Po mogućnosti prometne informacije	250 čvorova IAS ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne
F	IFR	IFR od IFR po mogućnosti	Savjetodavna usluga zračnog prometa; usluga prometnih informacija, na zahtjev	250 čvorova IAS ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL	Da (***)	Ne (***)	Ne
	VFR	Nema	Usluga prometnih informacija, na zahtjev	250 čvorova IAS ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne
G	IFR	Nema	Usluga prometnih informacija, na zahtjev	250 čvorova IAS ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL	Da (**)	Ne (**)	Ne
	VFR	Nema	Usluga prometnih informacija, na zahtjev	250 čvorova IAS ispod 3 050 m (10 000 stopa) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne

(*) Ako je razina prijelazne apsolutne visine ispod 3050 m (10 000 stopa) AMSL, treba upotrijebiti FL 100 umjesto 10 000 stopa. Nadležno tijelo može izuzeti vrste zrakoplova koje, zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga, ne mogu održavati 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 obvezna 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.

▼M2

Dodatak 5.

Tehničke specifikacije za motrenja iz zrakoplova i izvješća govornom komunikacijom

A. **UPUTE ZA IZVJEŠĆIVANJE**

PREDLOŽAK AIREP SPECIAL

	STAVKA	PARAMETAR	EMITIRANJE RADIOTELEFONSKI prema potrebi
	—	Oznaka vrste poruke — posebno izvješće iz zraka	[AIREP] SPECIAL
1. dio	1	Aircraft identification (Identifikacija zrakoplova)	*(aircraft identification) ((identifikacija zrakoplova))*
	2	Position (Pozicija)	POSITION *(latitude and longitude)* (POZICIJA *(zem. širina i duljina)*) OVER *(significant point)* (IZNAD *(značajna točka)*) ABEAM *(significant point)* (S BOKA *(značajna točka)*) *(significant point) (bearing) (distance) ((značajna točka) (orijentacija) (udaljenost))*
	3	Time (Vrijeme)	*(time) ((vrijeme))*
	4	Level (Razina)	FLIGHT LEVEL *(number)* or *(number)* METRES or FEET (RAZINA LETA *(broj)* ili *(broj)* METARA ili STOPA) CLIMBING TO FLIGHT LEVEL *(number)* or *(number)* METRES or FEET (PENJANJE NA RAZINU LETA *(broj)* ili *(broj)* METARA ili STOPA) DESCENDING TO FLIGHT LEVEL *(number)* or *(number)* METRES or FEET (SNIŽAVANJE NA RAZINU LETA *(broj)* ili *(broj)* METARA ili STOPA)
	5	Next position and estimated time over (Sljedeća pozicija i predviđeno vrijeme na njoj)	*(position) (time)* *((pozicija) (vrijeme))*
	6	Ensuing significant point (Sljedeća značajna točka)	*(position)* NEXT *((pozicija)* SLJEDEĆA*)*
2. dio	7	Estimated time of arrival (Predviđeno vrijeme dolaska)	*(aerodrome) (time)* *((aerodrom) (vrijeme))*
	8	Endurance (Autonomija leta)	ENDURANCE *(hours and minutes)* (AUTONOMIJA LETA *(sati i minute)*)
3. dio	9	Phenomenon encountered or observed prompting a special air-report (pojava koja zahtijeva posebno izvješće iz zraka): — 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 (UMJERENA TURBULENCIJA) TURBULENCE SEVERE (JAKA TURBULENCIJA) ICING MODERATE (UMJERENO ZALEĐIVANJE) ICING SEVERE (JAKO ZALEĐIVANJE) MOUTAINWAVE SEVERE (JAK PLANINSKI VAL) THUNDERSTORMS (GRMLJAVINSKA OLUJA BEZ TUČE) THUNDERSTORMS WITH HAIL (GRM. OLUJA S TUČOM) DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY (JAK OLUJNI VJETAR ili JAKA PJEŠČANA OLUJA) VOLCANIC ASH CLOUD (OBLAK VULKANSKOG PEPELA) PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION (VULKANSKA AKTIVNOST PRIJE ERUPCIJE ili VULK. ERUPCIJA)

▼M2

1. SADRŽAJ IZVJEŠĆA IZ ZRAKA

1.1 **Izvješća o poziciji i posebna izvješća iz zraka**

1.1.1 Odjeljak 1. predloška utvrđenog u točki A obvezan je za izvješća o poziciji i posebna izvješća iz zraka, no njegove stavke 5. i 6. mogu se izostaviti. Odjeljak 2. mora se dodati, u cijelosti ili dijelom, samo ako to zahtijeva operator ili njegov ovlašteni predstavnik, ili ako zapovjednik zrakoplova ocijeni da je to potrebno. Odjeljak 3. mora biti uključen u posebna izvješća iz zraka.

1.1.2 Razlog za izdavanje posebnog izvješća iz zraka odabire se iz popisa navedenog u točki SERA.12005 (a).

1.1.3 Kad je riječ o posebnom izvješću iz zraka koje sadržava podatke o vulkanskoj aktivnosti, izvješće nakon leta mora se sastavljati pomoću obrasca izvješća o vulkanskoj aktivnosti (predložak VAR) utvrđenog u točki B. Svi se opaženi elementi moraju zabilježiti navesti na odgovarajućim mjestima u obrascu VAR.

1.1.4 Posebna izvješća iz zraka moraju se izdati što je prije moguće nakon opažanja pojave zbog koje je potrebno sastaviti posebno izvješće iz zraka.

2. DETALJNE UPUTE ZA IZVJEŠĆIVANJE

2.1 Stavke izvješća iz zraka moraju se izvijestiti redom kojim su navedene u predlošku obrasca AIREP SPECIAL (posebno izvješće iz zraka).

— OZNAKA VRSTE PORUKE. Za posebno izvješće iz zraka navesti „SPECIAL” (posebno).

Odjeljak 1.

Stavka 1. – IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA. Navesti pozivni znak radiopostaje zrakoplova kako je utvrđeno u točki SERA.14050.

Stavka 2. – POZICIJA. Navesti poziciju kao zemljopisnu širinu (stupnjevi u obliku 2 znamenke ili stupnjevi i minute u obliku 4 znamenke, nakon čega slijedi „North” (sjever) ili „South” (jug)) i zemljopisnu dužinu (stupnjevi u obliku 3 znamenke ili stupnjevi i minute u obliku 5 znamenki, nakon čega slijedi „East” (istok) ili „West” (zapad)), ili kao značajnu točku identificiranu kodiranom oznakom (od 2 do 5 znakova), ili kao značajnu točku nakon koje slijedi orijentacija u odnosu na magnetski pol (3 znamenke) i udaljenost u nautičkim miljama od te točke. Ako je primjenjivo, prije značajne točke navesti „ABEAM” (s boka).

Stavka 3. – VRIJEME. Navesti vrijeme u satima i minutama UTC (4 znamenke), osim ako je navođenje vremena u minutama nakon punog sata (2 znamenke) propisano na temelju regionalnih sporazuma o zračnoj plovidbi. Vrijeme u izvješću treba biti stvarno vrijeme zrakoplova na dotičnoj poziciji, a ne vrijeme početka prijenosa izvješća. Kada se izdaje posebno izvješće iz zraka, vrijeme se uvijek mora navesti u satima i minutama UTC.

Stavka 4. – RAZINA LETA ILI APSOLUTNA VISINA. Kada je visinomjer namješten na standardni tlak, razinu leta u izvješću navesti s 3 znamenke. Kada je namješten QNH, visinu u izvješću navesti u metrima nakon čega se dodaje „METRES” (metara), ili u stopama nakon čega se dodaje „FEET” (stopa). Navesti „CLIMBING” (penjanje) (i zatim razinu) prilikom penjanja ili „DESCENDING” (snižavanje) (i zatim razinu) prilikom snižavanja na novu razinu nakon prolaska značajne točke.

▼M2

Stavka 5. – SLJEDEĆA POZICIJA I PREDVIĐENO VRIJEME NA TOJ POZICIJI. Navesti sljedeću točku javljanja i predviđeno vrijeme na toj točci javljanja ili navesti predviđenu poziciju koja će biti dostignuta jedan sat kasnije, u skladu s važećim postupcima izvješćivanja. Koristiti se konvencijama za podatke o poziciji navedenima u stavci 2. Navesti predviđeno vrijeme na toj poziciji. Navesti vrijeme u satima i minutama UTC (4 znamenke), osim ako je navođenje vremena u minutama nakon punog sata (2 znamenke) propisano na temelju regionalnih sporazuma o zračnoj plovidbi.

Stavka 6. – SLJEDEĆA ZNAČAJNA TOČKA. Nakon stavke „sljedeća pozicija i predviđeno vrijeme na njoj” navesti sljedeću značajnu točku.

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 znamenke).

Stavka 8. – AUTONOMIJA LETA. Navesti „ENDURANCE” (autonomija leta) i zatim autonomiju leta u satima i minutama (4 znamenke).

Odjeljak 3.

Stavka 9. – POJAVA KOJA ZAHTIJEVA POSEBNO IZVJEŠĆE IZ ZRAKA. Navesti jednu od sljedećih pojava na koja je uočena ili osmotrena:

— umjerenu turbulenciju 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 cijelo vrijeme pod kontrolom. Uobičajene su male promjene brzine. Promjene očitanja na akcelerometru od 0,5 g do 1,0 g u težištu zrakoplova. Otežano hodanje. Osobe koje sjede osjećaju otpor sigurnosnih pojaseva. Slobodni se predmeti kreću.

— Jaka – uvjeti u kojima se događaju nagle promjene položaja i/ili visine zrakoplova; zrakoplov može u kraćim razdobljima biti izvan kontrole. Uobičajene su velike promjene brzine. Promjene očitanja na akcelerometru veće od 1,0 g u težištu zrakoplova. Osobama koje sjede sigurnosni pojasevi silovito se napinju. Slobodni predmeti padaju i lete uokolo.

— umjereno zaleđivanje kao „ICING MODERATE”, jako zaleđivanje kao „ICING SEVERE”;

Primjenjuju se sljedeće specifikacije:

— Umjereno – uvjeti u kojima je promjena smjera i/ili apsolutne visine poželjna.

— Jako – uvjeti u kojima je hitna promjena smjera i/ili visine ključna.

▼M2

— jaki planinski val kao „MOUNTAIN WAVE SEVERE”;

Primjenjuje se sljedeća specifikacija:

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

— grmljavinska oluja bez tuče kao „THUNDERSTORM”, grmljavinska oluja s tučom kao „THUNDERSTORM WITH HAIL”;

Primjenjuje se sljedeća specifikacija:

Izvijestite samo o grmljavinskim olujama koje su:

— zakriveni zbog suhe mutnoće ili

— unutar oblaka ili

— rasprostranjene ili

— oblikuju olujnu liniju.

— jaki olujni vjetar s prašinom ili jaku pješčanu oluju kao „DUST-STORM HEAVY” odnosno „SANDSTORM HEAVY”;

— oblak vulkanskog pepela kao „VOLCANIC ASH CLOUD”;

— vulkansku aktivnost prije erupcije ili vulkansku erupciju kao „PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY” odnosno „VOLCANIC ERUPTION”;

Primjenjuje se sljedeća specifikacija:

„Vulkanska aktivnost prije erupcije” u tom kontekstu znači neuobičajena i/ili sve jača vulkanska aktivnost koja može prethoditi vulkanskoj erupciji.

2.2 Informacije zabilježene na obrascu izvješća o vulkanskoj aktivnosti (predložak VAR) nisu za prijenos RTF-om, ali ih operator ili član posade moraju prilikom dolaska na aerodrom bez odgađanja predati aerodromskoj meteorološkoj službi. Ako takva služba nije lako dostupna, ispunjen obrazac dostavlja se u skladu s lokalnim dogovorima operatora zrakoplova i pružatelja MET-a i ATS-a.

3. PROSLJEĐIVANJE METEOROLOŠKIH INFORMACIJA PRIMLJENIH GOVORNIM KOMUNIKACIJAMA

Kada prime posebna izvješća iz zraka, jedinice ATS moraju prosljediti ta izvješća iz zraka bez odgađanja pripadajućoj službi meteorološkog bdjenja (MWO). Kako bi se osiguralo prikupljanje posebnih izvješća iz zraka u zemaljske automatizirane sustave, elementi takvih izvješća moraju se prenositi u skladu s konvencijama o podacima utvrđenima u nastavku i propisanim redoslijedom.

— PRIMATELJ. Zabilježi se pozvana postaja i, ako je nužno, prosljeđuje.

— OZNAKA VRSTE PORUKE. Za posebno izvješće iz zraka zabilježiti „ARS”.

— IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA Zabilježiti identifikaciju zrakoplova služeći se konvencijom o podacima navedenom u stavku 7. plana letenja, bez razmaka između oznake operatora i registracije zrakoplova ili identifikacije leta, ako se navodi.

▼M2

Odjeljak 1.

Stavka 0. – POZICIJA. Zabilježiti poziciju kao zemljopisnu širinu (stupnjevi u obliku 2 znamenke ili stupnjevi i minute u obliku 4 znamenke, nakon čega slijedi, bez razmaka, N ili S) i zemljopisnu dužinu (stupnjevi u obliku 3 znamenke ili stupnjevi i minute u obliku 5 znamenki, nakon čega slijedi bez razmaka E ili W), ili kao značajnu točku identificiranu kodiranom oznakom (od 2 do 5 znakova), ili kao značajnu točku nakon koje slijedi orijentacija u odnosu na magnetski pol (3 znamenke) i udaljenost u nautičkim miljama (3 znamenke) od te točke. Ako je primjenjivo, prije značajne točke navesti „ABEAM” (s boka).

Stavka 1. – VRIJEME. Zabilježiti vrijeme u satima i minutama UTC (4 znamenke).

Stavka 2. – RAZINA LETA ILI APSOLUTNA VISINA. Kada se izvješćuje o razini leta, zabilježiti „F” i iza toga 3 znamenke (npr. „F310”). Kada se izvješćuje o visini, zabilježiti je u metrima i dodajte „M”, ili u stopama pa dodajte „FT”. Zabilježiti „ASC” (i razinu) kada se penjete ili „DES” (i razinu) kada se snižavate.

Odjeljak 2.

Stavka 9. – POJAVA KOJA ZAHTIJEVA POSEBNO IZVJEŠĆE 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 val kao „MTW SEV”;

— grmljavinsku oluju bez tuče kao „TS”;

— grmljavinsku oluju s tučom kao „TSGR”;

— jaki olujni vjetar s prašinom ili jaku pješčanu oluju kao „HVY SS”;

— oblak vulkanskog pepela kao „VA CLD”;

— vulkansku aktivnost prije erupcije ili vulkansku erupciju kao „VA”;

— tuču kao „GR”;

— oblake kumulonimbusa kao „CB”.

VRIJEME PRIJENOSA. Zabilježiti samo ako se prenosi Odjeljak 3.

4. POSEBNE ODREDBE ZA IZVJEŠĆA O SMICANJU VJETRA I VULKANSKOM PEPELU

4.1 **Izvješća o smicanju vjetra**

4.1.1 U izvješća motrenja iz zrakoplova o smicanju vjetra tijekom faza početnog penjanja i prilaženja zrakoplova mora se unijeti vrstu zrakoplova.

▼M2

4.1.2 Ako su uvjeti smicanja vjetra u fazama početnog penjanja i prilaženja zrakoplova prijavljeni ili predviđeni, ali se nisu pojavili, zapovjednik zrakoplova mora o tome što je prije moguće obavijestiti odgovarajuću jedinicu ATS, osim ako zna da je odgovarajuću jedinicu ATS o tome već obavijestio prethodni zrakoplov.

4.2 **Izvješća o vulkanskoj aktivnosti nakon leta**

4.2.1 Po dolasku zrakoplova na aerodrom, operator zrakoplova ili član letačke posade odmah mora predati ispunjeno izvješće o vulkanskoj aktivnosti aerodromskoj meteorološkoj službi ili, ako takva služba članovima letačke posade pristiglog zrakoplova nije lako dostupna, s ispunjenim obrascem mora se postupiti u skladu s lokalnim dogovorima operatora zrakoplova i MET-a i ATS-a.

4.2.2 Ispunjeno izvješće o vulkanskoj aktivnosti, koje prima aerodromska meteorološka služba, mora se odmah proslijediti službi meteorološkog bdienja odgovornoj za meteorološko bdjenje u području letnih informacija u kojemu je opažena vulkanska aktivnost.

▼M2

B. OBRAZAC POSEBNOG IZVJEŠĆA IZ ZRAKA O VULKANSKOJ AKTIVNOSTI (PREDLOŽAK VAR)

PREDLOŽAK VAR: upotrebljava se za izvješćivanje nakon leta

IZVJEŠĆE O VULKANSKOJ AKTIVNOSTI

Izvješća iz zraka iznimno su važna za procjenu opasnosti od oblaka vulkanskog pepela za operacije zrakoplova.

OPERATOR:			IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA: (kako je navedena na planu leta)		
ZAPOVJEDNIK ZRAKOPLOVA:					
ODLAZNI AERODROM:	DATUM:	VRIJEME, UTC:	DOLAZNI AERODROM:	DATUM:	VRIJEME, UTC:
PRIMATELJ			POSEBNO IZVJEŠĆE IZ ZRAKA		
Stavke od 1. do 8. odmah javiti jedinici ATS s kojom ste u kontaktu.					
1) IDENTIFIKACIJA ZRAKOPLOVA			2) POZICIJA		
3) VRIJEME			4) RAZINA LETA ILI APSOLUTNA VISINA		
5) VULK. AKTIVNOST ZAMIJEĆENA NA (pozicija ili smjer, procijenjena razina oblaka pepela i udaljenost od zrakoplova)					
6) TEMPERATURA ZRAKA			7) VJETAR (SPOT WIND)		
8) DODATNE INFORMACIJE OTKRIVEN SO_2 da ☐ ne ☐ Dodir s pepelom da ☐ ne ☐			Drugo _____ (kratak opis aktivnosti, posebno vertikalna i lateralna raširenost oblaka pepela i, kad je moguće, horizontalno kretanje, brzina rasta itd.)		
Nakon slijetanja ispunite stavke od 9. do 16. i obrazac telefaksom pošaljite na: (broj telefaksa daje meteorološko tijelo na temelju lokalnih dogovora metorološkog tijela i predmetnog operatora)					
9) GUSTOĆA OBLAKA PEPELA	☐ (a) rijedak		☐ (b) umjereno gust		☐ (c) vrlo gust
10) BOJA OBLAKA PEPELA	☐ (a) bijela		☐ (b) svijetlosiva		☐ (c) tamnosiva
	☐ (d) crna		☐ (e) druga _____		
11) ERUPCIJA	☐ (a) neprekidna		☐ (b) povremena		☐ (c) nije vidljivo
12) MJESTO AKTIVNOSTI	☐ (a) vrh		☐ (b) sa strane		☐ (c) jedno
	☐ (d) više od jednog		☐ (e) nije zamijećeno		
13) DRUGA ZAMIJEĆENA OBILJEŽJA ERUPCIJE	☐ (a) munje		☐ (b) užarenost		☐ (c) veliko kamenje
	☐ (d) ispadanje pepela		☐ (e) gljivasti oblak		☐ (f) sve navedeno
14) UTJECAJ NA ZRAKOPLOV	☐ (a) komunikacija		☐ (b) navigacijski sustavi		☐ (c) motori
	☐ (d) pitot statički		☐ (e) vjetrobran		☐ (f) prozori
15) DRUGO DJELOVANJE	☐ (a) turbulencija		☐ (b) Elmova vatra		☐ (c) drugi dimovi
16) DRUGE INFORMACIJE (Sve informacije koje još smatrate korisnima.)					

▼B

Dopuna PRILOGU

Popis zajednički dogovorenih razlika o kojima treba obavijestiti ICAO u skladu s člankom 5. ove Uredbe:

▼M2

Prilog 2. ICAO-a

Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda iz Priloga 2. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, kako je izmijenjena.

▼B

Razlika A2-01	
Prilog 2. ICAO-a Poglavlje 3. 3.2.2.	Nova odredba. Provedbena uredba (EU) br. 923/2012, SERA.3210(b) navodi: „(b) *Zrakoplov koji uoči da je manevarska sposobnost drugog zrakoplova smanjena, daje prednost tom zrakoplovu.*”
Razlika A2-02	
Prilog 2. ICAO-a Poglavlje 3. 3.2.3.2.(b)	Provedbena uredba (EU) br. 923/2012, stavak SERA.3215(b)(2) navodi (s dodatkom podcrtanog teksta standardu ICAO-a u Prilogu 2., 3.2.3.2.(b)): „2. *ako nisu stacionarno ili drukčije na odgovarajući način osvijetljeni, svi zrakoplovi na manevarskoj površini aerodroma moraju imati, koliko je to moguće, upaljena svjetla namijenjena za označivanje krajnjih točaka zrakoplova*;”
Razlika A2-03	
Prilog 2. ICAO-a Poglavlje 3. 3.2.5.(c) i (d)	Provedbena uredba (EU) br. 923/2012, stavak SERA.3225 razlikuje se od standarda ICAO-a u Prilogu 2., 3.2.5.(c) i 3.2.5.(d) u tome što navodi da se podstavci (c) i (d) ne primjenjuju na balone: „(c) osim balona, prilikom prilaženja za slijetanje i nakon uzlijetanja, obavljati promjene smjera lijevim zaokretima ako nije drukčije određeno ili ako ATC ne izda drukčije upute; (d) osim balona, slijetati i uzlijetati uz vjetar, ako se zbog sigurnosti, oblika uzletno-sletne staze ili uvjeta zračnog prometa ne odredi da je poželjan drugi smjer.”

▼M2

Razlika A2-04	
Prilog 2. ICAO-a Poglavlje 3. 3.3.1.2.	Prilog 2. ICAO-a, 3.3.1.2. zamjenjuje se točkom SERA.4001 (b) Provedbene uredbe (EU) br. 923/2012. Razlike između tog standarda ICAO-a i te uredbe Unije su sljedeće: — U pogledu letova VFR planiranih preko međunarodnih granica uredba Unije (točka SERA.4001 (b) 5.) razlikuje se od standarda ICAO-a iz Priloga 2., 3.3.1.2. (e) dodatkom podcrtanog teksta kako slijedi: *„svakog leta preko međunarodnih granica, ako dotične države ne propisuju drukčije.”*

▼M2

	— U pogledu letova VFR i IFR koji su planirani kao noćni letovi u točku SERA.4001 (b) 6. te uredbe Unije umeće se sljedeći zahtjev: „6.*svakog leta koji je planiran kao noćni let ako nije u blizini aerodroma”*

▼B

Razlika A2-05	
Prilog 2. ICAO-a Poglavlje 3. 3.2.2.4.	Nova odredba. Provedbena uredba (EU) br. 923/2012, stavak SERA.3210(c)(3)(i) razlikuje se od standarda ICAO-a u Prilogu 2., 3.2.2.4. u tome što navodi sljedeće: „(i) *Pretjecanje jedrilica. Jedrilica koja pretječe drugu jedrilicu može promijeniti svoj smjer udesno ili ulijevo.*”

▼M2

———

▼B

Razlika A2-07	
Prilog 2. ICAO-a Poglavlje 4. 4.6.	Prilog 2. ICAO-a, 4.6. zamjenjuje se Provedbenom uredbom (EU) br. 923/2012 SERA.5005, koja u točki (f) uvodi kriterije za visinu prepreke, kako slijedi: „(f) *Osim kada je to potrebno za uzlijetanje ili slijetanje, ili uz dozvolu nadležnog tijela, letovi VFR ne smiju se obavljati:* 1. *iznad gusto naseljenih područja gradova i naselja ili iznad skupina ljudi na otvorenom na visini manjoj od 300 m (1 000 stopa) iznad najviše prepreke u polumjeru 600 m od zrakoplova*; 2. *u drugim područjima osim onih navedenih u točki (1), na visini manjoj od 150 m (500 stopa) iznad zemlje ili vode, ili 150 m (500 stopa) iznad najviše prepreke u polumjeru 150 m (500 stopa) od zrakoplova.*”
Razlika A2-08	
Prilog 2. ICAO-a Poglavlje 3. 3.8. i Dodatak 2.	Riječi „u pogibelji” u dijelu 3.8. poglavlja 3. nisu uključene u zakonodavstvo Unije, čime se proširuje područje primjene pratnje na sve vrste letova koji zatraže takvu uslugu. Nadalje, odredbe iz Dodatka 2., dijelova 1.1. do uključivo 1.3., kao i odredbe iz Dodatka A, nisu uključene u zakonodavstvo Unije.

▼M2

Prilog 3. ICAO-a

Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda iz Priloga3. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, kako je izmijenjena.

Razlika A3-01	
Prilog 3. ICAO-a Poglavlje 5.	Nova odredba. U točki SERA.12005 Provedbene uredbe (EU) br. 923/2012 navodi se: (b) Nadležna tijela prema potrebi moraju propisati druge uvjete o kojima svi zrakoplovi moraju izvješćivati kada na njih naiđu ili ih opaze.

Prilog 10. ICAO-a

Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda iz Priloga 10. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, kako je izmijenjena.

Razlika A10-01	
Prilog 10. ICAO-a Svezak II. Poglavlje 5. 5.2.1.4.1.	Prilog 10. ICAO-a, svezak II., poglavlje 5.2.1.4.1. prenesen je u točku SERA.14035 Provedbene uredbe (EU) br. 923/2012 uz neke razlike. Razlike između tog standarda ICAO-a i te uredbe Unije su sljedeće: SERA.14035 Prijenos brojeva u radiotelefoniji (a) Prijenos brojeva 1. Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prijenosu pozivnog znaka zrakoplova, smjera leta, uzletno-sletne staze, smjera i brzine vjetra moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno. i. Razine leta moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno, osim u slučaju razina leta u cijelim stoticama. ii. Postavke visinomjera moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno, osim u slučaju postavke od 1 000 hPa koja se prenosi kao „ONE THOUSAND”. iii. Svi brojevi koji se upotrebljavaju u prijenosu kodova transpondera moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno, osim što se, ako kodovi transpondera sadržavaju samo cijele tisućice, te informacije prenose izgovaranjem znamenke u broju tisućica nakon koje se izgovara riječ „THOUSAND”. 2. Svi se brojevi koji se upotrebljavaju u prijenosu ostalih informacija, osim onih opisanih u točki (a) 1., moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno, osim što se svi brojevi koji sadržavaju cijele stotice i cijele tisućice prenose izgovaranjem svake znamenke u broju stotica ili tisućica nakon čega slijedi riječ „HUNDRED” za stotice, odnosno „THOUSAND” za tisućice. Kombinacija tisućica i cijelih stotica moraju se prenositi izgovaranjem svake znamenke u broju tisućica, nakon kojih slijedi riječ „THOUSAND”, a zatim i broj stotica nakon kojega slijedi riječ „HUNDRED”.

▼M2

	3. Kada postoji potreba za razjašnjenjem prenesenog broja u cijelim tisućicama i/ili stoticama, taj se broj mora prenositi izgovaranjem svake znamenke zasebno. 4. Kada se informacije u pogledu relativne orijentacije prema nekom objektu ili prometu u koliziji daju u obliku brojki na satu s 12 odjeljaka, ta se informacija mora dati izgovaranjem tih brojki u obliku „TEN O'CLOCK” (na 10 sati) ili „ELEVEN O'CLOCK” (na 11 sati). 5. Brojevi s decimalnom točkom moraju se prenositi kako je propisano u točki (a) 1., pri čemu se decimalna točka u odgovarajućem slijedu naznači riječju „DECIMAL”. 6. Za identifikaciju kanala prijenosa u radiotelefonskim komunikacijama u visokofrekvencijskom pojasu (VHF) mora se upotrebljavati svih šest znamenki brojčane oznake, osim ako su i peta i šesta znamenka nule, tada se moraju upotrebljavati samo prve četiri znamenke.
Razlika A10-02	
Prilog 10. ICAO-a Svezak II. Poglavlje 5. 5.2.1.7.3.2.3.	Prilog 10. ICAO-a, svezak II., poglavlje 5.2.1.7.3.2.3. prenesen je u točku SERA.14055 Provedbene uredbe (EU) br. 923/2012 uz jednu razliku. Razlika između tog standarda ICAO-a i te uredbe EU-a sljedeća je: SERA.14055 Postupci u radiotelefoniji (b) 2. U odgovoru na prethodno navedene pozive mora se upotrebljavati pozivni znak postaje koja poziva, nakon kojega slijedi pozivni znak postaje koja odgovara, što se mora smatrati pozivom postaji koja poziva za nastavak prijenosa. Za prijenose komunikacija unutar jedne jedinice ATS, pozivni znak jedinice ATS može se izostaviti kada to odobri nadležno tijelo.

▼M2

Prilog 11. ICAO-a

Razlike između ove Uredbe i međunarodnih standarda iz Priloga 11. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, kako je izmijenjena.

▼B

Razlika A11-01	
Prilog 11. ICAO-a Poglavlje 2. Stavak 2.25.5.	Provedbena uredba (EU) br. 923/2012, SERA.3401(d)(1) razlikuje se od standarda 2.25.5. u Prilogu 11. ICAO-a u tome što navodi „*Provjera točnog vremena navodi se svedena najmanje na najbližu* ~~*polovicu minute*~~ *minute minutu.”*
Razlika A11-02	
Prilog 11. ICAO-a Poglavlje 2. Stavak 2.6.1.	Mogućnost izuzeća. Provedbena uredba (EU) br. 923/2012, stavak SERA.6001 dopušta zrakoplovu da prekorači ograničenje brzine od 250 čvorova ako nadležno tijelo to odobri za vrste zrakoplova koji zbog tehničkih ili sigurnosnih razloga ne mogu održavati tu brzinu
Razlika A11-03	
Prilog 11. ICAO-a Poglavlje 3.	Nova odredba. Provedbena uredba (EU) br. 923/2012, stavak SERA.8005(b), navodi: (b) U odobrenjima koja izdaju jedinice kontrole zračnog prometa osigurano je razdvajanje: 1. između svih letova u zračnom prostoru klase A i B; 2. između letova IFR u zračnom prostoru klase C, D i E; 3. između letova IFR i VFR u zračnom prostoru klase C; 4. između letova IFR i specijalnih letova VFR; 5. između specijalnih letova VFR, osim ako nadležno tijelo odredi drukčije; osim što se u gore navedenim slučajevima iz točke (b), u zračnom prostoru klase D i E, let može odobriti ako to zatraži pilot zrakoplova i ako je s tim suglasan pilot drugog zrakoplova, te ako tako propisuje nadležno tijelo, pod uvjetom da danju u vizualnim meteorološkim uvjetima održava vlastito razdvajanje za određeni dio leta ispod 3 050 m (10 000 stopa) tijekom penjanja ili snižavanja.
Razlika A11-04	
Prilog 11. ICAO-a Poglavlje 3.	Provedbena uredba (EU) br. 923/2012, stavak SERA.8015, navodi (s dodatkom podcrtanog teksta standardu ICAO-a u Prilogu 11., 3.7.3.1.): (e) Ponavljanje odobrenja i sigurnosnih informacija

▼B

	1. Letačka posada ponavlja kontroloru zračnog prometa dijelove odobrenja i uputa ATC povezane sa sigurnosti, koje se emitiraju govornom komunikacijom. Uvijek se ponavljaju sljedeće točke: i. odobrenja ATC za rutu; ii. odobrenja i upute za ulazak, slijetanje, uzlijetanje, kratko čekanje, prelaženje, vožnju i povratnu vožnju na bilo kojoj uzletno-sletnoj stazi; i iii. uzletno-sletna staza u uporabi, postavke visinomjera, kodovi SSR, novododijeljeni komunikacijski kanali, upute za razine, upute za smjer i brzinu; i iv. prijelazne razine, koje izdaje kontrolor ili su sadržane u emitiranju informacija ATIS.
Razlika A11-05	
Prilog 11. ICAO-a Poglavlje 3.	Provedbena uredba (EU) br. 923/2012, stavak SERA.8015(e)(2), navodi (s dodatkom podcrtanog teksta standardu ICAO-a u Prilogu 11., 3.7.3.1.1.): 2. Ostala odobrenja i upute, uključujući uvjetna odobrenja i upute za vožnju po tlu, ponavljaju se ili potvrđuju tako da se jasno pokaže da su shvaćeni i da će biti ispunjeni.

▼M2

Razlika A11-06	
Prilog 11. ICAO-a Poglavlje 3.	Nova odredba. U točki SERA.5010 Provedbene uredbe (EU) br. 923/2012 navodi se: **SERA.5010 Specijalni letovi VFR u kontroliranim zonama** Obavljanje specijalnih letova VFR može se dozvoliti u kontroliranoj zoni na temelju odobrenja ATC. Osim kada nadležno tijelo izda dozvolu za helikoptere u posebnim slučajevima, kao što su, ali bez ograničavanja time, letovi u svrhu pružanja hitne medicinske pomoći te operacije traganja i spašavanja kao i vatrogasni letovi, moraju se primjenjivati sljedeći dodatni uvjeti: (a) takvi letovi smiju se provoditi samo danju, osim ako je nadležno tijelo odobrilo drukčije; ~~(a)~~ (b) uvjeti koje primjenjuje pilot: 1. izvan oblaka i s površinom na vidiku; 2. vidljivost u letu je najmanje 1 500 m ili za helikoptere najmanje 800 m; 3. let pri brzini od najviše 140 čvorova IAS da se omogući pravodobno uočavanje ostalog prometa ili mogućih prepreka radi izbjegavanja sudara; i

▼M2

	(c) jedinica kontrole zračnog prometa ne smije izdati odobrenje za specijalni VFR let zrakoplovu za uzlijetanje s aerodroma unutar kontroliranog područja ni slijetanje na takav aerodrom, ili ulaz u aerodromsku prometnu zonu ili aerodromski prometni krug kada su prijavljeni meteorološki uvjeti na tom aerodromu ispod sljedećih minimuma: ~~(b) ATC:~~ ~~1. samo danju ako nadležno tijelo ne dopusti drukčije;~~ ~~2.~~ 1. vidljivost pri tlu iznosi najmanje 1 500 m ili za helikoptere najmanje 800 m; 2. baza oblaka je ispod 180 m (600 stopa).

▼B

Razlika A03-07	
Prilog 3. ICAO-a Poglavlje 5.	Nova odredba. Provedbena uredba (EU) br. 923/2012, stavak SERA.12005, navodi: (b) Nadležna tijela prema potrebi propisuju druge uvjete o kojima svi zrakoplovi moraju izvješćivati kada na njih naiđu ili kad ih uoče.