



# СЛУЖБЕНИ ВОЈНИ ЛИСТ

БРОЈ 14

Београд, 7. мај 2018.

ГОДИНА СХХХVII

Цена овог броја је 162 динара  
Годишња претплата је 5.658 динара

164.

На основу члана 6. став 4. и члана 20. став 2. Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15 и 66/15 – др. закон), а у вези са чланом 14. став 2. тачка 5б) и става 3. Закона о одбрани („Службени гласник РС“, бр. 116/07, 88/09, 88/09, – др. закон, 104/09 – др. закон и 10/15) и члана 2. став 2. тачка 1) Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“, број 66/15), министар одбране доноси

## П Р А В И Л Н И К О ЛЕТЕЊУ ВОЈНИХ ВАЗДУХОПЛОВА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

### І. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

#### Члан 1.

Правилником о летењу војних ваздухоплова Републике Србије (у даљем тексту: Правилник) уређује се летење војних ваздухоплова Републике Србије, услови под којим се извршава, као и систем заштите ваздушног простора и услови под којима се он успоставља.

Летење војних ваздухоплова обухвата летење у коме учествују војни ваздухоплови Републике Србије и страни војни ваздухоплови. Летење војних ваздухоплова Републике Србије одвија се као аеродромско летење, ванаеродромско летење, прелети и летови посебне намене. Ванаеродромско летење и прелети могу да се одвијају на ваздушним путевима и изван њих.

Систем заштите ваздушног простора представља скуп мера, радњи и поступака на очувању суверенитета ваздушног простора Републике Србије и обухвата: осматрање, идентификацију, поступке у случају повреде ваздушног простора и терористичких претњи и цивилно-војну координацију.

Правилником се ближе прописују основне одредбе о летењу војних ваздухоплова Републике Србије, систем заштите ваздушног простора и услови под којима се он успоставља, процес организације летења војних ваздухоплова, летење у ваздушном простору, системима за одржавање услова живота, ограничењу вршења дужности посаде војног ваздухоплова и угрожавању безбедности летења.

#### Члан 2.

Правилник је намењен припадницима Војске Србије који учествују у планирању, организовању, обезбеђењу и извођењу војног летења.

Одредбе Правилника примењује и пружалац услуга у ваздушној пловидби, када у границама својих права, дужности и одговорности обавља послове у ваздушном простору Републике Србије за потребе летења војних ваздухоплова.

У складу са Законом о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15 и 66/15) обављање наведених послова регулише се посебним уговорима између Министарства одбране и одређеног пружаоца услуге у ваздушном саобраћају.

#### Члан 3.

Правилник се односи на војне ваздухоплове и ваздухоплове који се користе у војне сврхе или за потребе Војске Србије и представља основе правила оперативног ваздушног саобраћаја (**OAT** – *Operational Air Traffic*) по којима лете војни ваздухоплови.

Војни ваздухоплови могу летети и по правилима општег ваздушног саобраћаја (**GAT** – *General Air Traffic*) када испуњавају прописане услове, при чему се придржавају правила која регулишу летење ваздухоплова по правилима општег ваздушног саобраћаја.

Одредбе Правилника обавезујуће су за све ваздухоплове уведене у наоружање и војну опрему Војске Србије, ваздухоплове који се уводе у наоружање произведени у домаћој ваздухопловној индустрији или набављени са страног тржишта, за јединице и установе Војске Србије и Министарства одбране где се планира, организује, обезбеђује и изводи летење војних ваздухоплова, као и за све припаднике Војске Србије и Министарства одбране за време боравка на аеродрому/хелидрому у војним ваздухопловима.

На ваздухоплове који су уписани у Регистар војних ваздухоплова Републике Србије, а за време док се налазе ван територије Републике Србије, Правилник се примењује само ако то није супротно прописима државе на чијој се територији војни ваздухоплови налазе или потврђеном међународном уговору/споразуму.

Летење страних ваздухоплова за потребе Војске Србије, у случајевима заједничких међународних војних вежби и других заједничких летачких активности у ваздушном простору Републике Србије, регулише се посебним уговорима/споразумима, у складу са Законом о ваздушном саобраћају Републике Србије и Правилником.

#### Члан 4.

Поједини појмови и изрази који се користе у Правилнику имају следеће значење:

1) **авион** је ваздухоплов који је тежи од ваздуха, има моторни погон и производи силу узгона у лету преко аеродинамичком реакцијом на његове површине које остају фиксне у датим условима лета;

2) **аеродром** је свако дефинисано подручје (укључујући све објекте, инсталације и опрему) на копну или на води или на фиксној, приобалној или плутајућој структури, које је у целини или делимично намењено за слетање, полетање и кретање ваздухоплова;

3) **аеродромска саобраћајна зона (ATZ – Aerodrome Traffic Zone)** јесте ваздушни простор одређених димензија успостављен око аеродрома ради заштите аеродромског саобраћаја;

4) **алтернативни аеродром** је аеродром према којем ваздухоплов може да настави лет ако даљи лет према аеродрому базирања/одредишта није могућ или се не препоручује;

5) **ваздухоплов** је свака направа која се одржава у атмосфери услед реакције ваздуха, осим реакције ваздуха који се одбија од површине земље;

6) **ваздухоплов у нужди** је онај ваздухоплов који није у могућности да настави лет употребом редовних процедура, али безбедност ваздухоплова или људи у њему није у опасности;

7) **ваздухоплов у опасности** је онај ваздухоплов код којег је безбедност ваздухоплова или особа у њему као и безбедност људи или добара на земљи, угрожена из било којег разлога;

8) **ваздухопловне манифестације** су сви јавни наступи, аеромитинзи или ваздухопловне изложбе, при којима се ваздухоплови представљају јавности на земљи или у ваздуху;

9) **ваздушни пут** је контролисан ваздушни простор или његов део који је успостављен у облику коридора;

10) **војни аеродром** је аеродром који се користи за војно летење и којим управља Министарство одбране;

11) **војни ваздухоплови** су државни ваздухоплови који су уписани у Регистар војних ваздухоплова и који могу да лете према правилима летења која важе за општи или оперативни ваздушни саобраћај;

12) **војни даљински пилотиран ваздухоплов** је војни ваздухоплов без посаде у летелици, који за погон користи мотор и којим оператер/пилот – оператер управља са земље или који извршава лет унапред програмиран од стране оператера;

13) **оператер војног даљински пилотираног ваздухоплова** је лице које управља војним даљински пилотираним ваздухопловом и врши друге послове у вези са управљањем војним даљински пилотираним ваздухопловом категорије 1, 2, и 3;

14) **пилот–оператер војног даљински пилотираног ваздухоплова** је лице које управља војним даљински пилотираним ваздухопловом и врши друге послове у вези са управљањем војним даљински пилотираним ваздухопловом свих категорија;

15) **државни ваздухоплови** су војни ваздухоплови, ваздухоплови органа унутрашњих послова, царински ваздухоплови, као и ваздухоплови који се искључиво користе за превоз званичника држава или влада и високих државних делегација;

16) **забрањена зона** је одређени део ваздушног простора изнад одређене територије у коме је забрањено летење;

17) **зона за летење војних ваздухоплова** је одређени део ваздушног простора Републике Србије који се користи за потребе летења војних ваздухоплова (пилотажна зона, зона инструменталног летења, зона групног летења, зона бришућег летења и сл.);

18) **јединица контроле летења (Air Traffic Control Unit)** јесте општи назив који упућује на организациону јединицу која пружа услугу обласне, прилазне или аеродромске контроле летења;

19) **контролисана зона (CTR – Control zone)** јесте контролисан ваздушни простор који се простира од земље до одређене горње границе;

- 20) **контролисани ваздушни простор** јесте ваздушни простор одређених димензија у коме се пружају услуге контроле летења у складу са класификацијом ваздушног простора;
- 21) **корисник ваздушног простора** је цивилни или државни ваздухоплов који лети у ваздушном простору, као и други корисник који захтева употребу ваздушног простора;
- 22) **летачка дужност** је време које пилоти/летачи проведу на земљи или у ваздуху планирајући, припремајући и извршавајући активности које директно или индиректно утичу на извршење летачких задатака;
- 23) **летачка јединица** је јединица рода авијације састављена од дела летачког и техничког састава оспособљеног за управљање/летење, основно одржавање и опслуживање војних ваздухоплова;
- 24) **летачко особље** је део посаде војног ваздухоплова намењен и оспособљен за управљање и одржавање ваздухоплова током извршења летачког задатка;
- 25) **летиште** је одређена копнена површина која испуњава прописане услове за безбедно маневрисање на земљи, полетање и слетање ваздухоплова;
- 26) **летелица** је свака летећа направа (са мотором или без њега) која се може наћи у ваздушном простору (авион, хеликоптер, даљински пилотиран ваздухоплов, ултралака летелица, параглајдер, балон, змај, дирижабл и сл.) којом може да управља пилот из кабине или са земље или лети аутономно по унапред програмираним подацима;
- 27) **маневарска површина** је део аеродрома који је одређен за полетање, слетање и рулање ваздухоплова, осим платформи;
- 28) **метеоролошки услови** представљају скуп метеоролошких елемената и метеоролошких појава у посматраном рејону;
- 29) **метеоролошко обезбеђење** обухвата активности на непрекидном и потпуном увиду у метеоролошку ситуацију у зони летења и на маршрути, усмерене на доношење правилне одлуке и упознавање са стварним стањем и прогнозом времена у току извршења летачког задатка;
- 30) **навигацијско обезбеђење** обухвата активности које предузимају команде летачких јединица и посаде војних ваздухоплова ради сигурног вођења војних ваздухоплова по рути до рејона објекта дејства, проналажење објекта дејства и повратка на аеродром базирања или аеродром маневра;
- 31) **напрезање посаде војног ваздухоплова** представља максимално ангажовање посаде војног ваздухоплова у извршавању летачких задатака у току једног летачког дана, које се изражава у броју летова или сати летења;
- 32) **ниво лета (FL – Flight Level)** јесте површина константног атмосферског притиска која се одређује у односу на утврђену стандардну вредност притиска (1013,2 hPa), одвојена од других таквих површина одређеним интервалима притиска;
- 33) **опасна зона** је део ваздушног простора утврђених димензија у коме се у одређеним временским интервалима могу одвијати активности опасне по летење ваздухоплова;
- 34) **оперативна маса војног даљински пилотираног ваздухоплова** је укупна маса даљински пилотираног ваздухоплова који је спреман за коришћење;
- 35) **оперативни ваздушни саобраћај (OAT – Operational Air Traffic)** јесу летови државних ваздухоплова који се не обављају у складу са правилима и процедурама Међународне организације цивилног ваздухопловства (ICAO – *International Civil Aviation Organisation*), већ према правилима и процедурама које су прописали надлежни органи;
- 36) **општи ваздушни саобраћај (GAT – General Air Traffic)** јесу сви летови ваздухоплова, као и летови државних ваздухоплова, који се обављају у складу са правилима и процедурама Међународне организације цивилног ваздухопловства;
- 37) **период одмора посаде** је минимално потребно време проведено ван дужности, ради одмора посаде између два периода у којима посада обавља дужности у вези са летењем;
- 38) **план лета** је скуп података и информација о намераваном лету или делу лета војних ваздухоплова, попуњен од стране команде летачке јединице или пилота ваздухоплова којим се планира извршење задатка, који се достављају јединицама пружаоца услуга у ваздушном саобраћају;
- 39) **план летења** је скуп података и информација о свим планираним летовима војних ваздухоплова летачких јединица у одређеном периоду, попуњен и одобрен од стране команде летачке јединице и достављен јединици пружаоца услуга у ваздушном саобраћају;
- 40) **стартно време** је време које се рачуна од почетка (време полетања првог авиона) до завршетка (време слетања задњег авиона) летења по плану летења, не рачунајући лет који се врши за потребе извиђања времена;
- 41) **платформа** је одређено подручје које је намењено за смештај ваздухоплова ради укрцавања или искрцавања путника, утовара или истовара поште или терета, снабдевања горивом, паркирања или одржавања;
- 42) **полетно – слетна стаза** је дефинисана правоугаона површина на аеродрому на копну која је намењена за полетање и слетање ваздухоплова;

43) **посада војног ваздухоплова** су лица која обављају поједине стручне или помоћне, односно друге послове у вези са летом војног ваздухоплова и састоји се од летачког и помоћног особља;

44) **помоћно особље** је део посаде војног ваздухоплова намењено и оспособљено за вршење послова у војном ваздухоплову који нису непосредно везани за управљање и одржавање војног ваздухоплова;

45) **прелазни ниво** је најнижи употребљив ниво лета изнад прелазне апсолутне висине. Висина у снижавању на којој се барометарски висиномер подешава на вредност атмосферског притиска на нивоу мора (QNH);

46) **прелазна апсолутна висина** је висина на којој или испод које се вертикална позиција ваздухоплова изражава као апсолутна висина. Прелазна апсолутна висина је и висина у пењању на којој се барометарски висиномер подешава на вредност стандардног атмосферског притиска (QNE);

47) **привремено издвојени део ваздушног простора** је део ваздушног простора који је издвојен на одређено време на захтев одређеног корисника ради његовог искључивог коришћења од стране тог корисника;

48) **привремено резервисани део ваздушног простора** је део ваздушног простора привремено резервисан за одређеног корисника, али може бити доступан и другим корисницима по одобрењу јединице контроле летења;

49) **проширена посада** транспортног војног ваздухоплова је посада која у свом саставу, зависно од задатка, има већи број чланова од прописаних за редовно летење ради заменивости и растерећења посаде на дуго-трајним или посебно сложеним задацима или током обуке посаде;

50) **пружалац услуга у ваздушној пловидби** за потребе Војске Србије је привредно друштво, друго правно лице, орган државне управе или предузетник који има сертификат за пружање услуга и кога Влада, на предлог Министарства одбране, одреди да пружа услуге у ваздушном простору или у делу ваздушног простора;

51) **психоактивне супстанце** су супстанце које негативно утичу на психофизичку способност човека (алкохол, опијати, канабиноиди, седативи, хипнотици, кокаин и остали психостимуланси, халуциногени и испарљиви раствори, искључујући кафу и дуван);

52) **рулна стаза** је одређена површина на аеродрому на копну која је намењена за рулање ваздухоплова и која служи за повезивање различитих делова аеродрома укључујући:

(1) стазу за кретање ваздухоплова до паркинг позиције – део платформе који је пројектован као рулна стаза и која омогућава приступ искључиво паркинг позицијама,

(2) рулну стазу на платформи – део система рулних стаза који се налази на платформи и којим се обезбеђује путања за кретање ваздухоплова преко платформе,

(3) рулну стазу за брзи излазак ваздухоплова – рулна стаза која је повезана са полетно–слетном стазом под оштрим углом и која је пројектована тако да омогућава да ваздухоплов који је слетео изађе са полетно–слетне стазе при већим брзинама од оних које се постижу на другим рулним стазама за излазак ваздухоплова, чиме се смањује време заузетости полетно–слетне стазе;

53) **рута ваздушног саобраћаја** је ваздушни пут, саветодавна рута, контролисана или неконтролисана рута, рута у доласку или одласку са аеродрома, успостављена првенствено ради усмеравања токова саобраћаја у сврху пружања услуга у ваздушном саобраћају, а дефинише се критеријумима руте који укључују ознаку, смер у односу на значајну тачку, удаљеност између значајних тачака, обавезу извештавања о позицији и минималне безбедне висине на рути;

54) **терен** је копнена површина која задовољава услове за повремено обављање летачких активности са змајем без мотора, параглајдером, падобраном и балоном, као и за полетање и слетање ваздухоплова ради интервенције и пружања помоћи и слично;

55) **терминална зона (ТМА – Terminal Control Area)** јесте контролисана област (део ваздушног простора) око једног или више аеродрома;

56) **трајање лета** представља време од почетка залета (за хеликоптере који полећу без залета од момента почетка узлета) до завршетка протрчавања (за хеликоптере који слећу вертикално до момента пристајања) војног ваздухоплова;

57) **условно забрањена зона** јесте део ваздушног простора у коме се на одређено време летење ваздухоплова ограничава и одвија према унапред одређеним условима;

58) **хелидром** је део аеродрома или одређена површина на копну, води или вештачком објекту са уређајима и постројењима која је у потпуности или делимично намењена за безбедно слетање, полетање и кретање хеликоптера на земљи;

59) **хеликоптер** је ваздухоплов који је тежи од ваздуха и који се одржава у ваздуху углавном на основу аеродинамичке реакције ваздуха на једном покретном ротору или више покретних ротора на одговарајућој вертикалној оси.

## II. КОРИШЋЕЊЕ ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА

### 1. Ваздушни простор

#### Члан 5.

Ваздушни простор Републике Србије, у смислу Правилника, јесте целокупан простор изнад територије Републике Србије. Коришћење ваздушног простора Републике Србије је слободно за све ваздухоплове који обављају ваздушни саобраћај у складу са међународним прописима о ваздушном саобраћају, Законом о ваздушном саобраћају Републике Србије, Правилником и другим прописима (упутствима, уредбама и правилима) којима се регулише обављање ваздушног саобраћаја и коришћење ваздушног простора.

Ради безбеднијег и организованог летења, као и ефикасне контроле летења и вођења ваздухоплова, Уредбом о класама ваздушног простора Републике Србије и условима за њихово коришћење („Службени гласник РС“, број 106/13), ваздушни простор Републике Србије је у складу са ИКАО класификацијом ваздушни простор подељен на класе.

Одредбе ове уредбе не односе се на војне ваздухоплове када лете у зонама за летење војних ваздухоплова, у привремено издвојеним и привремено резервисаним деловима ваздушног простора или када извршавају летење посебне намене.

Забрањене, условно забрањене и опасне зоне, као и услове за одвијање летења у условно забрањеним и опасним зонама, дефинишу се и одређују у складу са законом којим се регулише ваздушни саобраћај.

Подаци о забрањеним, условно забрањеним и опасним зонама објављују се у „Интегрисаном ваздухопловном информативном пакету“ (IAIP – Integrated Aeronautical Information Publication). Време њиховог активирања и вертикалне границе активне зоне објављују се као „Хитно ваздухопловно обавештење“ (NOTAM – A NOTice To AirMen) или на други начин у складу са важећим прописима у ваздухопловству.

За потребе летења војних ваздухоплова у смислу Правилника могу се користити: контролисане зоне (CTR), пилотажне зоне, зоне бришућег летења, зоне групног летења, зоне инструменталног летења, привремено издвојене зоне (TSA – Temporary Segregated Area) и полигони, а по потреби, и друге зоне и делови ваздушног простора на основу захтева.

Поступак изузимања дела ваздушног простора за потребе летења војних ваздухоплова прописан је према упутству које регулише предметну материју.

#### ***Контрола и заштита ваздушног простора и услови под којима се успоставља***

#### Члан 6.

Контрола и заштита ваздушног простора је скуп мера и поступака којима се штити суверенитет ваздушног простора. Контролу и заштиту ваздушног простора у миру изводе стално дејствовано снаге Ратног ваздухопловства и противваздухопловне одбране за контролу и заштиту суверенитета ваздушног простора Републике Србије (у даљем тексту: стално дејствоване снаге).

Услови под којима се успоставља контрола и заштита ваздушног простора подразумевају непрекидно осматрање ваздушног простора, откривање и идентификацију летелица у ваздушном простору, њихово праћење, обраду и доделу информација надлежним корисницима, а у случајевима повреде ваздушног простора и угрожавања безбедности Републике Србије из ваздушног простора и употребу ловачке авијације из састава стално дејствованих снага.

За контролу ваздушног саобраћаја и увида у стање у ваздушном простору ангажује се ловачка авијација из стално дејствованих снага ради пресретања ваздухоплова ради: идентификације, праћења, извођења из забрањене, условно забрањене или опасне зоне, извођења из ваздушног простора Републике Србије, повратка на планирану путању лета, пружања помоћи ваздухоплову у нужди и принуђења на слетање. Поступци посада, фразе, изговори и визуелни сигнали на овим задацима прописани су у прилозима Правилника и чине његов саставни део, као и посебним упутством.

#### ***Осматрање ваздушног простора***

#### Члан 7.

Осматрање ваздушног простора подразумева активност коју предузимају наменски цивилни и војни потенцијали намењени за осматрање ваздушног простора ради откривања и идентификовања летелица у ваздушном простору, успостављања и одржавања захтеваног нивоа заштите ваздушног простора и обезбеђивања ваздушног саобраћаја изнад територије Републике Србије.

Као војни потенцијал намењен за осматрање ваздушног простора Републике Србије, ангажују се јединице ВОЈИН, осматрачки елементи из састава ракетних јединица за противваздухопловна дејства и ловачка авијација из састава стално дејствованих снага.

***Идентификација ваздухоплова/летелица у ваздушном простору*****Члан 8.**

Идентификација ваздухоплова/објеката је поступак одређивања припадности ваздухоплова/објеката у ваздушном простору Републике Србије, као и параметара лета (позиција, висина, брзина и курс лета), а све ради безбедног одвијања ваздушног саобраћаја и спречавања повреда суверенитета ваздушног простора Републике Србије.

Идентификација ваздухоплова/летелице врши се на јединствен начин, у складу са Законом о ваздушном саобраћају и може се вршити техничким средствима и/или визуелно.

Као војни потенцијал намењен за идентификацију ваздухоплова/летелице у ваздушном простору, ангажују се јединице ВОЈИН и ловачка авијација из састава стално задејствованих снага.

***Поведа ваздушног простора*****Члан 9.**

Када страни или домаћи ваздухоплов/летелица повреди ваздушни простор Републике Србије, пружалац услуга у ваздушној пловидби у обавези је да о томе обавести надлежни орган Ратног ваздухопловства и противваздухопловне одбране (у даљем тексту: РВиПВО) који поступа према одредбама које регулишу употребу стално задејствованих снага.

Посаде пресретнутог ваздухоплова и ваздухоплова пресретача у обавези су да се придржавају прописаних, међународно признатих поступака и метода маневра датих у Прилогу 1. Правилника који чини његов саставни део.

**2. Аеродром*****Класификација аеродрома*****Члан 10.**

Аеродроми могу бити: војни, војно-цивилни (мешовити) и цивилни.

Војни аеродром је аеродром који се користи за војно летење и којим управља Министарство одбране.

Војни аеродром или део војног аеродрома може да се користи у цивилне сврхе као мешовити (војно-цивилни) аеродром ако о томе закључе уговор Министарство одбране и цивилни оператер на војном аеродрому. Ако се користи у цивилне сврхе, војни аеродром или део војног аеродрома мора да испуњава услове који су са Законом о ваздушном саобраћају и прописима донетим на основу њега прописани за цивилни аеродром, а оператер аеродрома мора да испуњава услове прописане за цивилног оператера.

Цивилни аеродром је аеродром који се користи за цивилни ваздушни саобраћај и којим управља оператер аеродрома.

Цивилни аеродром или део цивилног аеродрома може да се користи за војне летове ако о томе закључе уговор оператер тог аеродрома и Министарство одбране. Цивилни аеродром може се користити за појединачне летове војних ваздухоплова на основу сагласности оператера аеродрома.

***Категорије војног аеродрома*****Члан 11.**

Према намени и степену уређења инфраструктурних објеката, војни аеродроми сврставају се у категорије. Команда РВиПВО надлежна је за прописивање категорија и услова које треба да задовољи одређени аеродром, зависно од његове намене.

***Хелидром*****Члан 12.**

Хелидром је део аеродрома или одређена површина на копну, води или вештачком објекту са уређајима и постројењима која је у потпуности или делимично намењена за безбедно слетање, полетање и кретање хеликоптера на земљи.

Хелидром се састоји из истих елемената као и аеродром, с тим да се поред полетно-слетне стазе, посебно одређују и слетишта за хеликоптере.

Полетно-слетна стаза користи се за полетање са залетом и слетање са протрчавањем, а слетиште за вертикално полетање и слетање хеликоптера, увежбавање лебдења са ношењем и без ношења спољњег (подвесног) терета.

Када хеликоптери базирају на аеродрому, они користе све инфраструктурне елементе аеродрома с тим што се за њих одређују слетишта, а ако је потребно и посебна полетно-слетна стаза која мора да буде паралелна са полетно-слетном стазом аеродрома.

Слетиште је одређена површина на земљи димензија два пречника главног ротора хеликоптера. У центру слетишта уређује се платформа величине 10x15 m на коју хеликоптер пристаје. Удаљеност између слетишта мора да буде најмање 50 m.

На сваком аеродрому и другим местима које одреди Команда РВиПВО уређује се слетиште кружног облика са знаком „Н“ у средини.

### ***Инфраструктура војног аеродрома***

#### Члан 13.

Војни аеродром састоји се из:

- 1) маневарских површина;
- 2) прелазних и бочних појасева сигурности;
- 3) претпоља и прилазних појасева сигурности;
- 4) прилазних (одлазних) сектора;
- 5) места за смештај ваздухоплова;
- 6) објеката, уређаја и опреме за руковођење летењем;
- 7) места и објеката за специјалне потребе.

### ***Рејон војног аеродрома***

#### Члан 14.

Рејон војног аеродрома је део ваздушног простора и у смислу Правилника обухвата: контролисану зону (CTR), пилотажне зоне, зоне групног летења, зоне инструменталног летења и полигоне.

Границе рејона војног аеродрома, CTR, распоред и границе појединих зона и полигона, објављују се у Зборнику ваздухопловних информација за војно ваздухопловство (**MIL AIP – MILitary Aeronautical Information Publication**).

### ***Ваздухопловни полигон***

#### Члан 15.

Ваздухопловни полигон је простор (на копну, води и у ваздуху) намењен за борбену обуку посада и ватрена дејства војних ваздухоплова.

Корисници ваздушног простора о постојању и активирању полигона информишу се кроз IАIP или на други начин уобичајен у ваздухопловству. Активности на полигонима ће се објавити као опасна, забрањена или условно забрањена зона, односно привремено издвојени или привремено резервисани део ваздушног простора.

Ваздухопловни полигон може бити полигон за гађање, ракетирање и бомбардовање циљева на копну/води и полигон за гађање и ракетирање циљева у ваздуху.

Позиција ваздухопловних полигона, намена, димензије, уређење, организовање летења и дејстава војних ваздухоплова, као и мере безбедности током коришћења полигона прописани су Елаборатом полигона.

Борбена обука и ватрена дејства војних ваздухоплова могу се изводити и на интервидовским полигонима, у складу са Елаборатом полигона.

### ***Полигон за гађање, ракетирање и бомбардовање циљева на копну/води***

#### Члан 16.

Полигони за гађање, ракетирање и бомбардовање циљева на копну/води могу бити полигони за испитивање ваздухопловних убојних средстава, школски и/или тактички, сталног или привременог карактера.

Школски ваздухопловни полигон за гађање, ракетирање и бомбардовање циљева на копну/води уређени је део површине на копну/води и део ваздушног простора изнад те површине до одређене висине, који је намењен за обуку посада ваздухоплова за гађање, ракетирање и бомбардовање циљева на копну/води. Дејства се изводе са ваздухопловним убојним средствима по школским метама уз примену школског маневра.

Тактички ваздухопловни полигон за гађање, ракетирање и бомбардовање циљева на копну/води је стално или привремено уређен део површине на копну/води и део ваздушног простора изнад те површине до одређене висине, који је намењен за борбену обуку и увежбавање група (пар, одељење, ескадрила) и ватрено дејство

ваздухопловним убојним средствима по реалним објектима дејства уз примену сложених и комбинованих маневара.

### *Полигон за гађање и ракетирање циљева у ваздуху*

#### Члан 17.

Полигон за гађање и ракетирање циљева у ваздуху је део ваздушног простора изнад одређеног дела територије/акваторије Републике Србије намењен за гађање и ракетирање вучених, летећих или ракетних циљева из ваздуха или са земље.

### **3. Војни ваздухоплов**

#### Члан 18.

Војни ваздухоплов може бити са посадом и без посаде (војни даљински пилотирани ваздухоплов). Категоризација војних ваздухоплова са посадом дата је у Прилогу 4. а Категоризација војних даљински пилотираних ваздухоплова дата је у Прилогу 5. Правилника који чине његов саставни део.

Војни ваздухоплови могу летети према правилима за оперативни или општи ваздушни саобраћај.

Војни ваздухоплов мора да буде означен прописаним државним, војним и евиденцијским ознакама за распознавање за сваку категорију посебно.

Војном ваздухоплову је одобрено да учествује у ваздушном саобраћају само ако је исправан у границама ваздухопловно-техничких норми и који је припремљен за летење у складу са важећим правилима и упутствима и одговарајућим ваздухопловно-техничким упутствима.

Војни даљински пилотирани ваздухоплов, којим управља пилот-оператер војног даљински пилотираног ваздухоплова, може летети само у издвојеним деловима ваздушног простора.

Војном даљински пилотираном ваздухоплову није дозвољен лет контролисан од стране рачунара који се налази у ваздухоплову без надзора и могућности преузимања команде од стране пилота-оператера/оператера на земљи.

Није дозвољена употреба војних ваздухоплова која није у складу са планираним летењем (задатком) и оперативним процедурама за његову употребу, односно на начин који може довести до угрожавања живота или имовине.

### *Надлежности за летење војних ваздухоплова*

#### Члан 19.

Војни ваздухоплови користе се за летење у оквирима:

1) редовних активности команди, јединица и установа Војске Србије према програмима летачке обуке, плановима обуке, плану школовања и усавршавања и ради транспорта за потребе Министарства одбране и Војске Србије;

2) извршавања наређења за употребу авијацијских и хеликоптерских јединица у миру, ванредном стању и рату у складу са надлежностима за руковођење и командовање Војском Србије.

Лет војног ваздухоплова у ваздушном простору Републике Србије за потребе Министарства одбране и Војске Србије и у условно забрањеним зонама одобрава начелник Генералштаба Војске Србије или лице које он овласти, а на основу претходно достављеног извештаја Команде РВиПВО о испуњености услова за лет војног ваздухоплова.

Лет војног ваздухоплова у ваздушном простору Републике Србије за потребе РВиПВО одобрава командант РВиПВО или лице које он овласти.

Програме летачке обуке по врстама авијације и типовима ваздухоплова одобрава командант РВиПВО.

### *Захтев за коришћење војног ваздухоплова*

#### Члан 20.

Захтев за коришћење војног ваздухоплова доставља се на решавање надлежном лицу у складу са одредбама члана 19. Правилника.

Захтев за коришћење војног ваздухоплова, коју је начелник Генералштаба Војске Србије одобрио планом ангажовања авијације за потребе команди, јединица и установа Војске Србије ван РВиПВО, доставља се Команди РВиПВО.

Захтев за коришћење војног ваздухоплова садржи:



- 1) назив подносиоца захтева;
- 2) врсту тражене услуге;
- 3) податке о броју путника и тежини пртљага, опис терета по габариту и посебне захтеве превозења;
- 4) податке о времену, месту и условима утовара и истовара;
- 5) податке о лицу одговорном за координацију припрема;
- 6) податке о лицу одговорном за рад на извршењу задатака и обезбеђење услова рада посаде и војног ваздухоплова.

#### *Захтев за коришћење војног ваздухоплова за медицинско превозење*

##### Члан 21.

Захтев за коришћење војног ваздухоплова за медицинска превозења, поред података из члана 20. Правилника, садржи и:

- 1) сагласност надлежног лекара здравствене установе, у писаном облику, да се лице може транспортовати војним ваздухопловом;
- 2) податке о потреби за посебним условима транспорта (да ли је лице покретно или је на носилима, односно у колицима, да ли је неопходна додатна медицинска опрема за негу и сл.);
- 3) податке о пратиоцима (медицинско особље, односно чланови породице);
- 4) место упућивања лица и ко ће га прихватити.

Лица која су у фази акутних инфективних болести, не транспортују се војним ваздухопловом.

Ако војни ваздухоплов за медицинска превозења не испуњава све услове из прописа о опреми ваздухоплова за медицински авиотранспорт, војни ваздухоплов не може бити упућен на извршење конкретног задатка.

Медицинско превозење војним ваздухопловима изводи се за потребе Министарства одбране и Војске Србије и не представља медицински превоз путника у јавном авио-превозу у смислу Закона о ваздушном саобраћају.

#### *Списак путника при коришћењу војног ваздухоплова*

##### Члан 22.

За свако превозење путника, подносилац захтева израђује списак путника.

Списак путника из става 1. овог члана треба да садржи:

- 1) податке о путницима (за припаднике Војске Србије и Министарства одбране: чин и звање, име и презиме, војну пошту/установу и јединствени матични број грађана, а за остала лица: име и презиме, статус у односу на Војску Србије и Министарство одбране и јединствени матични број грађана);
- 2) податке о сврси путовања;
- 3) податке о аеродрому и месту и времену укрцавања и искрцавања;
- 4) податке о пртљагу путника.

#### **4. Посада војног ваздухоплова**

##### Члан 23.

Посаду војног ваздухоплова сачињавају летачко и помоћно особље у ваздухоплову.

Летачко особље управља ваздухопловом и врши друге послове у вези са управљањем и одржавањем ваздухоплова.

Професионално војно лице, ако испуњава следеће услове, има право да управља војним ваздухопловом у својству пилота, односно да лети у својству члана посаде ваздухоплова:

- 1) да има одговарајуће летачко звање према Правилнику којим се регулише летачка служба у Војсци Србије;
- 2) да је здравствено способно за обављање летачке дужности на категорији ваздухоплова на коме извршава летење;
- 3) да је теоретски и практично оспособљено на типу војног ваздухоплова на коме извршава задатак;
- 4) да му је надлежни старешина издао и одобрио задатак за лет;
- 5) да је пре лета проверена и утврђена његова оспособљеност, здравствена способност и спремност за извршење задатка.

Да би могли безбедно и успешно да извршавају задатке, летачко особље војног ваздухоплова мора да има:

- 1) црте личности и мотивацију за професионално и дисциплиновано извршавање постављених задатака;
- 2) прописану теоретску и практичну стручну спрему, техничку образованост и сталну тренажу из елемената летачке обуке у границама своје оспособљености;
- 3) неопходну психофизичку кондицију да може без тешкоћа да подноси и највећа напрезања у летењу.

Евиденцију војног летачког особља води надлежни орган Команде РВиПВО.

Помоћно особље може се ангажовати у војним транспортним ваздухопловима током превозења високих државних и војних званичника или на другим војним ваздухопловима ради извршавања специјализованих или наменских задатака битних за извршење лета. Помоћно особље врши првенствено услужне послове у војном ваздухоплову, односно послове који нису непосредно везани за управљање и одржавање војног ваздухоплова. Изузетно, по одлуци вође војног ваздухоплова, дужности помоћног особља може обављати и летачко особље из састава посаде војног ваздухоплова.

Евиденцију помоћног особља води надлежни орган команде авијацијске јединице.

Посаду војног ваздухоплова за сваки лет одобрава командант ескадриле или виши старешина.

Ради квалитетнијег и безбеднијег извршења задатка, није дозвољено мењати чланове посаде војног ваздухоплова у току извршења започетог летачког задатка осим када то ситуација налаже, као што су случајеви изненадне болести члана посаде, рањавања у борбеним дејствима и слично. О промени члана посаде војног ваздухоплова током извршавања летачког задатка одлучује вођа војног ваздухоплова.

Није дозвољено летење војног ваздухоплова без потпуне посаде.

### ***Вођа војног ваздухоплова***

#### **Члан 24.**

Вођа војног ваздухоплова је пилот са правом коначне одлуке, одговоран за извршење летачког задатка, управљање и опслуживање војног ваздухоплова на земљи и током извршења лета.

Вођа војног ваздухоплова је пилот, а на војном ваздухоплову са вишечланом посадом први пилот или пилот који обучава или проверава пилоте у лету.

Вођа војног ваздухоплова је одговоран за безбедно и сигурно управљање војним ваздухопловом како не би довео у опасност или угрозио животе и имовину.

Вођи војног ваздухоплова није дозвољена импровизација у летењу, недисциплина и неодговорно и својевољно одступање од задатка и плана лета.

Лица која се превозе војним ваздухопловом (путници), без обзира на чин и положај, у обавези су да извршавају наређења/упутства вође војног ваздухоплова која се односе на ред и правила понашања у војном ваздухоплову, као и поступке у ванредним случајевима у лету.

### ***Члан посаде војног ваздухоплова***

#### **Члан 25.**

Сваки члан посаде војног ваздухоплова обавља предвиђену дужност у оквиру посаде, а на за то прописаном месту у војном ваздухоплову.

Сваки члан посаде одговоран је вођи војног ваздухоплова за личну припремљеност за лет и вршење прописаних дужности у току припреме за лет, у току лета и после слетања, закључно са анализом лета.

Није дозвољено летење члану посаде уколико по сопственом мишљењу или налазу надлежног доктора, а након лекарског прегледа пре лета, није у стању да обавља летачку дужност.

### ***Оператер војног даљински пилотираног ваздухоплова***

#### **Члан 26.**

Оператер/пилот-оператер војног даљински пилотираног ваздухоплова управља и врши и друге послове у вези са управљањем војног даљински пилотираног ваздухоплова.

Оператер/пилот-оператер војног даљински пилотираног ваздухоплова има право коначне одлуке, одговоран је за извршење задатка, управљање и опслуживање војног даљински пилотираног ваздухоплова на земљи и током извршења лета.

Оператер/пилот-оператер војног даљински пилотираног ваздухоплова је одговоран за безбедно и сигурно управљање војним даљински пилотираним ваздухопловом како не би довео у опасност или угрозио животе људи и имовину.

Оператеру/пилоту-оператеру војног даљински пилотираног ваздухоплова није дозвољена импровизација у летењу, недисциплина и неодговорно и својевољно одступање од задатка и плана лета.

Да управља војним даљински пилотираним ваздухопловом у својству оператера/пилота-оператера, има право професионално војно лице које испуњава следеће услове:

- 1) да има звање оператера/пилота-оператера војног даљински пилотираног ваздухоплова додељено од стране надлежног органа Министарства одбране;
- 2) да је здравствено способно за обављање дужности;
- 3) да је теоретски и практично оспособљено на типу војног даљински пилотираног ваздухоплова на коме извршава задатак;
- 4) да је надлежни старешина издао и одобрио задатак за лет;
- 5) да је пре лета проверена и утврђена његова оспособљеност, здравствена способност и спремност за извршење задатка;
- 6) да је извршио алокацију ваздушног простора за летење војног даљински пилотираног ваздухоплова.

Начин стицања звања оператера/пилота-оператера војних даљински пилотираних ваздухоплова, потребне здравствене услове, теоретска знања и практичне вештине одређује надлежни орган Министарства одбране.

Евиденцију оператера/пилота-оператера војних даљински пилотираних ваздухоплова води надлежни орган Министарства одбране.

### ***Пилот-оператер војног даљински пилотираног ваздухоплова***

#### **Члан 27.**

Пилот-оператер војног даљински пилотираног ваздухоплова управља и врши друге послове у вези са управљањем војног даљински пилотираног ваздухоплова.

Пилот-оператер војног даљински пилотираног ваздухоплова може управљати војним даљински пилотираним ваздухопловима свих категорија и на њега се односе одредбе чл. 25, 26 и 28. Правилника.

### ***Познавање, проверавање и оцењивање војних летача***

#### **Члан 28.**

Познавање летачке оспособљености потчињених летача основа је за правилно планирање њихове обуке, издавање задатака и припрему лета.

Старешине летача морају да познају стручну и борбену оспособљеност директно потчињених летача, и то по следећем:

- 1) командир одељења и командант ескадриле – оспособљеност свих летача у потчињеној јединици;
- 2) командант ваздухопловне бригаде или лице које он одреди – оспособљеност потчињених команданата летачких јединица и летача у команди ваздухопловне бригаде.

Степен оспособљености пилота у управљању војним ваздухопловом одређује се за визуелно и инструментално дневно и визуелно и инструментално ноћно летење.

Надлежност, рокове, начин контроле, испитивања и проверавања летача, оцењивање њихове стручне оспособљености, као и евидентирање, прописује Команда РВиПВО („Документа о безбедности летења“).

Праћење и проверавање здравственог стања, оцењивање здравствене способности за вршење летачке службе и одржавање психофизичке кондиције летача мора бити стална бригаа и задатак сваког летача, органа санитетске службе у РВиПВО и старешина и команди авијацијских јединица. У том циљу сваки летач подлеже:

- 1) здравственој контроли пре лета коју врши лекар према важећем Упутству за медицинско обезбеђење летења и скокова падобраном у РВиПВО;
- 2) редовном оцењивању здравствене способности према важећем Правилнику о војнолекарским комисијама за летаче и падобранце Војске Србије („Службени војни лист“, број 12/14);
- 3) ванредном оцењивању здравствене способности према важећем Правилнику о војнолекарским комисијама за летаче и падобранце Војске Србије.

Прекорачење прописаних рокова за редовно оцењивање здравствене способности повлачи за собом забрану вршења летачке службе до извршења прегледа.

### ***Одобрење за самостално летење***

#### **Члан 29.**

Одобрење за самостално летење дању и ноћу, у повољним и сложеним метеоролошким условима, дају:

- 1) инспектори за методику летачке обуке Војне академије са звањем наставника/инструктора летења само кандидатима за кадете и кадетима Војне академије;

2) командант или заменик команданта ескадриле свим пилотима ескадриле, а командант или заменик команданта ескадриле у којој се обучавају кандидати за кадете или кадети Војне академије и кандидатима за кадете и кадетима Војне академије;

3) адекватно оспособљене старешине органа за летачке послове и безбедност летења у летачким јединицама или Команди РВиПВО, бивши команданти или заменици команданата ескадрила постављени на дужностима у Команди РВиПВО (на основу наређења команданта РВиПВО), по завршетку појединих раздела летачке обуке, дају одобрења за самостално летење пилотима из састава ескадрила;

4) командант и заменик команданта ваздухопловне бригаде, адекватно оспособљени старешина из Команде РВиПВО (на основу наређења команданта РВиПВО) кандидатима за кадете и кадетима Војне академије Министарства одбране, командантима или заменицима команданата ескадрила и пилотима из састава команде ваздухопловне бригаде.

Старешина који одобрава пилоту самостално летење у обавези је да оцену и одобрење упише у прописан летачки докуменат и одговоран је за оспособљеност пилота за летење у датим условима.

Трајање прекида у летењу после кога се пилоту не дозвољава самостално летење одређује командант авијацијске ескадриле, зависно од степена оспособљености пилота у границама норми које су дефинисане одговарајућим програмом летачке обуке за врсту авијације.

## **5. Услуге контроле летења**

### ***Организација контроле летења***

#### **Члан 30.**

За потребе летења војних ваздухоплова, одређују се лица из састава Војске Србије која формирају екипу за руковођење летењем и која учествују у организовању, руковођењу, извођењу и обезбеђењу војног летења у координацији са јединицама контроле летења.

## **6. Летови војних ваздухоплова**

### ***Подела летова***

#### **Члан 31.**

Летови војних ваздухоплова деле се према: врсти летења, намени, добу дана, условима у којима се лет извршава и начину управљања војним ваздухопловом, висини, рејону у којем се изводе и аеродрому слетања, као и броју војних ваздухоплова који истовремено извршавају заједнички задатак.

### ***Подела летова према врсти летења***

#### **Члан 32.**

Према врсти летења, летови се деле на: летове у оперативном ваздушном саобраћају (ОАТ) и летове у општем ваздушном саобраћају (ГАТ).

### ***Подела летова према намени***

#### **Члан 33.**

Према намени, летови се деле на летове за обуку, тренажне летове, борбене летове и летове посебне намене.

Летови за обуку су сви летови који се врше ради стручно-летачке, борбене и тактичке обуке летача.

Тренажни летови су сви летови који се извршавају ради одржања достигнутог степена оспособљености летача.

Летови за обуку и тренажни летови се изводе према одговарајућем програму летачке обуке.

Борбени летови су они летови који се изводе ради извршења борбеног задатка.

Летови посебне намене су летови војних ваздухоплова у сврху контроле и заштите суверенитета ваздушног простора, летови за проверу војних ваздухоплова после сложенијих поправки, летови војних ваздухоплова за оперативне потребе Министарства одбране, односно сви остали летови који не спадају у летове за обуку, тренажне и борбене летове.

### ***Подела летова према добу дана***

#### **Члан 34.**

Према добу дана, летови могу да буду дневни и ноћни.

Дневни летови су они летови који се извршавају у времену од 30 минута пре изласка сунца до 30 минута после заласка сунца.

Ноћни летови су они који се извршавају у времену од 30 минута после заласка сунца до 30 минута пре изласка сунца.

***Подела летова према условима у којима се лет извршава и начину управљања војним ваздухопловом***

Члан 35.

Према условима у којима се лет извршава, летови могу бити визуелни и инструментални.

Визуелни лет је лет који посада од полетања до слетања врши у условима видљивости природног хоризонта и оријентира на земљи и који омогућавају одређивање просторног положаја војног ваздухоплова и вођење визуелне оријентације.

Инструментални лет је лет у којем посада положај војног ваздухоплова у простору и позицију, у целини или делимично, одређује, одржава и мења на основу показивања инструмената за управљање војним ваздухопловом, навигацијских инструмената и уређаја на војном ваздухоплову и на земљи.

Према начину управљања војним ваздухопловом, летови могу бити летови са посадом и даљински пилотирани летови.

Даљински пилотирани лет је лет у којем се положај летелице у простору и позиција у целини одређује, одржава и мења на основу података добијених од сензора и уређаја на летелици, уз показивање инструмената и уређаја за управљање летелицом и навигацијских инструмената на управљачком пулту на земљи или у ваздуху (у адекватно опремљеном војном ваздухоплову). Овим летовима управља оператер/пилот-оператер са управљачког пулта на земљи даљинским управљањем или се летови изводе програмирано по унапред планираним рутама и дефинисаним задацима. За припрему, организацију и извршење даљински пилотираног лета важе све одредбе Правилника које се односе на лет војног ваздухоплова.

***Подела летова према висини***

Члан 36.

Према висини на којој се извршавају, летови могу да буду:

- 1) бришући летови, на висини до 100 m изнад терена;
- 2) летови на малим висинама, на висини 100 – 1.000 m изнад терена;
- 3) летови на средњим висинама, на висини 1.000 – 5.000 m;
- 4) летови на великим висинама, на висини 5.000 – 12.000 m;
- 5) летови на врло великим висинама, на висини изнад 12.000 m.

***Подела летова према рејону у коме се изводе и аеродрому слетања***

Члан 37.

Према рејону у коме се изводе и аеродрому слетања, летови могу да буду аеродромски, ванаеродромски и прелети.

Аеродромски летови су летови који се извршавају у дефинисаном ваздушном простору аеродромске контролисане зоне (CTR) или простору аеродромске саобраћајне зоне (ATZ).

Ванаеродромски летови су летови који излазе из дефинисаног простора аеродромске контролисане зоне (CTR) или аеродромске саобраћајне зоне (ATZ), а полетање/слетање врши се на исти аеродром/хелидром.

Прелети су летови у којима се полетање врши са једног аеродрома или хелидрома, а слетање на други аеродром или хелидром.

***Подела летова према броју војних ваздухоплова који истовремено извршавају заједнички задатак***

Члан 38.

Према броју војних ваздухоплова који истовремено извршавају заједнички задатак, летови могу да буду појединачни и групни.

Појединачни летови су летови када се задатак извршава појединачним војним ваздухопловом.

Групни лет је лет два војна ваздухоплова или више војних ваздухоплова који лете у одређеном поретку, у међусобно визуелном или радарском контакту, под командом вође групе, ради извршења заједничког задатка.

## III. ПРОЦЕС ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЛЕТЕЊА ВОЈНИХ ВАЗДУХОПЛОВА

## Члан 39.

Процес организације летења војних ваздухоплова је скуп делатности које обухватају:

- 1) планирање летења;
- 2) организовање летења;
- 3) издавање задатака за летење;
- 4) припрему летења;
- 5) обезбеђење летења;
- 6) руковођење летењем;
- 7) извештавање о летењу;
- 8) анализу летења.

**1. Планирање летења**

## Члан 40.

Планирање летења представља скуп системских радњи и поступака надлежних органа у јединицама авијације на постављању циља и сагледавању ресурса и могућности у процесу доношења одлуке о летењу.

Летење планирају и одобравају:

- 1) Команда РВиПВО за потребе летења две летачке јединице или више летачких јединица из различитих ваздухопловних бригада, када лете по јединственом плану летења или у истом делу ваздушног простора;
- 2) команде ваздухопловних бригада, када летење истовремено планирају две летачке јединице или више летачких јединица из њиховог састава;
- 3) команде ескадрила и Центар за летна испитивања Техничког опитног центра (у даљем тексту ЦЛИ/ТОЦ) на основу планова летачке обуке и наређења претпостављене команде за потребе самосталног летења ескадриле или ЦЛИ/ТОЦ;
- 4) команде ескадрила и ЦЛИ/ТОЦ на основу плана/програма испитивања или завршетка одређеног степена радова на војним ваздухопловима у јединицама или ремонтном заводу.

У току једног дана, летачка јединица може, начелно, планирати једно стартно време до шест часова.

Изузетно, јединица може планирати летење у два стартна времена у једном летачком дану. Одлуку о летењу у два стартна времена доноси командант ваздухопловне бригаде или виши посебним наређењем, водећи рачуна о напрезању људства и технике у складу са одредбама Правилника и осталих прописа који регулишу летење и радно време.

Командант летачке јединице који одобрава план летења, у случају потребе, може одложити почетак/завршетак летења најдуже за један час о чему се извештава надлежни орган Команде РВиПВО. Свако дуже одлагање почетка/завршетка летења, као и продужење стартног времена, одобрава надлежни орган Команде РВиПВО линијом командовања у складу са важећим нормативним актима.

Планирање летења обухвата процену услова и елемената који утичу на одлуку о летењу, координацију у процесу планирања и израду плана летења.

***Процена услова и елемената који утичу на одлуку о летењу***

## Члан 41.

Услови и елементи које треба ценити при доношењу одлуке о летењу су:

- 1) ток извршења задатака из планова летачке обуке и задаци које треба планирати;
- 2) степен оспособљености летачког особља;
- 3) могућности сопствене ваздухопловно-техничке јединице за припрему и опслуживање војних ваздухоплова;
- 4) могућности јединица за обезбеђење летења;
- 5) могућности јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају и јединица ВОЈИН;
- 6) стање аеродрома базирања, земаљских навигацијских средстава, алтернативних аеродрома (летелишта, хелидрома и терена), полигона и рејона за скакање падобраном и избацивање терета;
- 7) метеоролошки услови и прогноза времена;
- 8) орнитолошки услови у рејону летења;

- 9) активности у ваздушном простору, зони аеродрома базирања, суседних и алтернативних аеродрома;
- 10) расположиво време за припрему летења;
- 11) други услови и елементи који могу да утичу на одлуку о летењу.

### ***Координација у процесу планирања летења***

#### **Члан 42.**

Координација у процесу планирања летења врши се између команданата летачких јединица које базирају на истом аеродрому и команданата јединица за обезбеђење летења ваздухопловне бригаде.

Координација у процесу планирања летења између ваздухопловних бригада врши се преко надлежног органа Команде РВиПВО.

На војно-цивилном аеродрому, координацији у процесу планирања летења присуствује и представник оператера аеродрома.

Координацијом се усаглашава и одређује:

- 1) стартна времена и њихова подела на смене и излазе;
- 2) начин коришћења тренажера и других неопходних средстава за припрему летења;
- 3) начин коришћења земаљских навигацијских средстава, зона, полигона, летелишта и хелидрома;
- 4) начин коришћења средстава за контролу извршења задатака;
- 5) време, посада и начин извиђања времена;
- 6) јачина, састав и времена рада екипе за руковођење летењем и екипе за обезбеђење летења;
- 7) начин снабдевања, опслуживања и обезбеђења летачких јединица;
- 8) начин коришћења ваздушног простора у рејонима планираног летења са јединицама које имају захтеве да истовремено користе исти ваздушни простор.

### ***План летења***

#### **Члан 43.**

Војни ваздухоплови лете на основу претходно израђеног и одобреног плана летења.

Садржина, начин подношења, измене и затварања плана лета војних ваздухоплова који лете у оперативном ваздушном саобраћају, утврђују се посебним прописом у складу са Законом о ваздушном саобраћају.

## **2. Организовање летења**

#### **Члан 44.**

Организовање летења је скуп делатности, поступака и мера које се предузимају у летачким јединицама, јединицама за обезбеђење летења и јединицама контроле летења ради остваривања што повољнијих услова за припрему и извођење летења.

Организовање летења у летачкој јединици обухвата:

- 1) постављање захтева јединицама за снабдевање, опслуживање и обезбеђење летења;
- 2) постављање захтева пружаоцу услуга у ваздушном саобраћају, услуге комуникације, навигације, надзора и ваздухопловно-метеоролошких услуга;
- 3) достављање захтева за ограничењем коришћења ваздушног простора пружаоцу услуга у ваздушном саобраћају, јединици за цивилно-војну координацију;
- 4) тражење одобрења од надлежне команде, за летење у забрањеним или условно забрањеним зонама без ограничења;
- 5) издавање наређења руководиоцу сопствене ваздухопловно-техничке јединице за припрему ваздухоплова;
- 6) одређивање садржаја, времена трајања и места извођења претходне и извршне припреме летења.

Организовање у јединицама за обезбеђење летења обухвата:

- 1) одређивање јачине и састава екипа за обезбеђење летења и садржаја и места њихове претходне и извршне припреме;
- 2) прилагођавање организације обезбеђења летења захтевима летачких јединица.

Дужности и обавезе јединице пружаоца услуга за потребе летења војних ваздухоплова, односно начин и обим пружања њихових услуга регулише се уговором између Министарства одбране и пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

**3. Издавање задатака за летење**

## Члан 45.

Командант ескадриле издаје задатке за:

- 1) летове према Програму летачке обуке, годишњим и месечним плановима летачке обуке;
- 2) летове извиђања времена за потребе летења сопствене јединице;
- 3) полетање ваздухоплова са места принудног слетања после отклоњеног узрока принудног слетања и одобрења претпостављене команде;
- 4) летове у вези са организацијом, обезбеђењем и контролом извршења задатака сопствене јединице.

Командант ЦЛИ/ТОЦ, осим надлежности команданта ескадриле, издаје задатке и за:

- 1) летове ради испитивања/опитовања ваздухоплова, ваздухопловне опреме, ваздухопловног наоружања и падобрана;
- 2) техничке пробе након радова извршених на ваздухоплову у ЦЛИ/ТОЦ;
- 3) техничке пробе по захтеву ваздухопловног завода, након извршене опште оправке и других радова на ваздухоплову из надлежности завода;
- 4) прелете за сопствене потребе.

Командант ваздухопловне бригаде и виши, поред задатака из надлежности команданта ескадриле, издају задатке и за:

- 1) летење на вежбама потчињених летачких јединица;
- 2) прелете и пребазирања потчињених летачких јединица;
- 3) техничке пробе након радова извршених на ваздухоплову у јединици за ваздухопловно-техничко одржавање у ваздухопловној бригади;
- 4) техничке пробе по захтеву ваздухопловног завода, након извршене опште оправке и других радова на ваздухоплову из надлежности завода (за оне летове које ЦЛИ/ТОЦ није у могућности да изврши);
- 5) борбене летове;
- 6) летове посебне намене.

***Услови и ограничења за издавање задатка за лет***

## Члан 46.

Задатак за лет издаје се у сагласности са:

- 1) одредбама Правилника и прописа који регулишу летачку службу, летачку обуку и летење у Војсци Србије;
- 2) летним особинама и тактичко-техничким могућностима војног ваздухоплова, аеродромским, метеоролошким и другим условима који утичу на могућности безбедног, потпуног и правовременог извршења задатка;
- 3) степеном оспособљености, здравственим стањем и тренажом пилота за одређен задатак.

Забрањен је почетак реализације било којег лета без постављеног задатка за лет, извршене припреме, контроле стручне припремљености и здравствене способности посаде војног ваздухоплова.

***Садржај задатка за летење***

## Члан 47.

Задатак за летење, начелно, садржи:

- 1) датум, време и циљ летења;
- 2) састав екипе за руковођење летењем;
- 3) интензитет и режим летења на аеродрому базирања, суседним и алтернативним аеродромима и у рејону планираног летења;
- 4) метеоролошке услове и прогнозу времена;
- 5) орнитолошке услове у аеродромској зони и на аеродрому слетања;
- 6) алтернативне аеродроме, полигоне, телекомуникациона средства, земаљска навигацијска средства и начин њиховог коришћења;
- 7) мере безбедности летења;
- 8) начин контроле извршења задатака;



9) време, место и начин припреме за летење и начин коришћења тренажера и других средстава објективне контроле;

10) време и место контроле спремности посада за летење;

11) потребне елементе за припрему војног ваздухоплова (потребан број ваздухоплова, убојна средства, опрема и сл.);

12) друга упутства и обавештења у вези са задатком за летење.

Задатак за летење издаје се после завршеног планирања летења, а пре почетка претходне припреме за летење.

Задатак посади за лет, начелно, садржи:

1) тип војног ваздухоплова и састав групе;

2) вежбу из Програма летачке обуке и њен циљ;

3) време и начин полетања, извршење наменског задатка и слетања;

4) начин збора после полетања, борбени поредак, руту, профил лета и маневар у рејону објекта дејства (извијања, десантирања, трагања и спасавања, укрцавања/искрцавања и др.);

5) ограничења у извршењу задатка;

6) посебне мере безбедности летења у току извршавања лета;

7) опремање и наоружавање ваздухоплова (количина горива, убојна средства, опрема за извијање, наочаре за ноћно осматрање са потребном опремом и резервним извором напајања, опрема за преживљавање и друга опрема);

8) коришћење алтернативних или других аеродрома, земаљских навигацијских средстава, радарских средстава јединица ВОЈИН, телекомуникационих и других средстава;

9) начин и време извештавања;

10) време, место и обим анализе;

11) друга упутства и обавештења у вези са задатком за лет.

#### 4. Припрема летења

##### Члан 48.

Припрема летења обухвата мере, радње и поступке који се предузимају ради стварања оптималних услова за квалитетно и безбедно извршење летења и обухвата:

1) припрему војног ваздухоплова;

2) припрему посаде војног ваздухоплова;

3) припрему особља и средстава за руковођење летењем и обезбеђење летења.

Према садржају и времену извођења, припрема летења се дели на општу, претходну и извршну.

Општа припрема летења обухвата све мере, поступке и радње које нису у вези са извршењем конкретног летачког задатка али доприносе општој припремљености и спремности посаде војног ваздухоплова и остало особља које учествује у организовању, обезбеђењу и извођењу летења, као и ваздухопловног материјала и осталих средстава за летење. Општа припрема летења изводи се непрекидно пре добијања задатка за лет.

Претходна припрема летења обухвата све радње које обезбеђују тачно, потпуно и сигурно извршење задатка у лету, осим оних који ће се извршити непосредно пре лета. Обим и карактер радова у претходној припреми зависе од квалитета опште припреме лета. Претходна припрема летења почиње, начелно, одмах после издавања задатка за лет. Ако услови захтевају, поједини елементи претходне припреме могу да се врше по наређењима и пре коначног издавања задатка за лет. За претходну припрему треба предвидети довољно времена да би се све радње могле обавити савесно и на време. Када постоји могућност, између претходне и извршне припреме треба оставити довољно времена за одмор људства.

Извршна припрема летења врши се непосредно пред полетање или прелазак у приправност за борбена дејства. У њој се врше оне радње које се због техничких, организацијских или метеоролошких услова не могу завршити раније. У склопу извршне припреме летења, по потреби, врши се непосредно извијање времена из ваздуха.

#### *Припрема војног ваздухоплова*

##### Члан 49.

Припрема војног ваздухоплова врши се према одредбама важећих правила и упутстава и одговарајућих ваздухопловно-техничких упутстава за управљање типом војног ваздухоплова одређеног за извршење задатка, а нађено стање евидентира се у листе прегледа и књижицу одржавања војног ваздухоплова.

***Припрема посаде војног ваздухоплова***

## Члан 50.

Припрема посаде војног ваздухоплова може да буде општа, претходна и извршна.

Посада војног ваздухоплова сноси пуну одговорност за квалитет и потпуност своје припреме за лет.

Дужност претпостављених старешина је да посади обезбеди потребно време за припрему, пружи све податке и помоћ, као и да изврше контролу њене припреме.

***Општа припрема посаде***

## Члан 51.

Општа припрема посаде обухвата:

- 1) проширивање и продубљивање теоретских и стручних знања у складу са планом и програмом летачке обуке;
- 2) проучавање правила и упутстава којима је прописано летење и летачка обука у Војсци Србије;
- 3) анализу искустава из претходних летова;
- 4) припрему карата и навигацијских уређаја и проучавање рејона предстојећег летења;
- 5) одржавање психофизичке кондиције;
- 6) извршење прописаних провера и испита.

***Претходна припрема посаде***

## Члан 52.

Претходна припрема посаде врши се после добијања задатка за лет и састоји се из индивидуалне и колективне припреме.

Индивидуална припрема посаде обухвата:

- 1) проучавање и схватање задатка за лет;
- 2) проучавање услова и околности под којима ће се задатак извршавати;
- 3) разраду и усвајање варијаната извршења задатка и поступака од полетања до слетања;
- 4) планирање и прорачун горива, употребе наоружања и друге опреме у вези са задатком за лет;
- 5) припрема личне заштитне летачке опреме за задатак;
- 6) навигацијску припрему лета на карти и навигацијским уређајима (уцртавање, прорачун и проучавање руте и профила лета, израду навигацијског плана лета и других прорачуна);
- 7) проучавање поступака у случају појаве незгоде или озбиљне незгоде у лету;
- 8) увежбавање радњи и поступака у току лета на тренажерима и другим земаљским средствима.

Колективна припрема представља допуну индивидуалне припреме и има за циљ да се разјасне и заузму јединствени ставови у вези са питањима битним за квалитетно и безбедно извршење задатка и да се изврши контрола припреме за лет.

Контролу припреме чланова посаде на војном ваздухоплову вишеседу врши вођа војног ваздухоплова, а контролу припреме пратилаца при групном лету врши вођа групе.

Контролу припреме пилота или вођа војних ваздухоплова авијацијског или хеликоптерског одељења врши командир одељења.

Контролу припреме вођа група, командира авијацијских или хеликоптерских одељења, помоћника и заменика команданта, а по потреби, и појединих пилота ескадриле, врши командант ескадриле.

***Извршна припрема посаде***

## Члан 53.

Извршна припрема посаде врши се непосредно пре почетка летења, начелно након непосредног извиђања ваздуха, и обухвата:

- 1) здравствену контролу;
- 2) припрему и подешавање личне летачке опреме;
- 3) упознавање са стварним стањем и прогнозом времена за период планираног летења, стањем маневарских површина, земаљских навигацијских средстава, интензитетом летења и алтернативним аеродромима;
- 4) навигацијску припрему (израду допунских прорачуна, сравњивање часовника);

- 5) пријем и претполетни преглед ваздухоплова;
- 6) припрему путника (уознавање са начином коришћења седишних веза, падобрана, личне кисеоничке опреме и помоћних излаза);
- 7) припрему кабине и проверу уређаја и опреме пре покретања мотора.

Остали чланови посаде вишеседа у обавези су да за време претполетног прегледа војног ваздухоплова прегледају и опрему и уређаје којима рукују и своја радна места.

Одлуку о почетку и варијаната плана по коме ће се изводити летење доноси командант летачке јединице на извршној припреми на основу метеоролошких података, извештаја са непосредног извиђања времена и осталих услова значајних за извршење планираног летења.

Када се због промењених метеоролошких или других услова у току стартног времена задатак мора битно изменити, командант летачке јединице може наредити провођење допунске извршне припреме, као и допунско извиђање времена ради доношења одлуке о почетку и варијанти плана по коме ће се изводити летење.

#### ***Припрема особља и средстава за руковођење летењем и обезбеђење летења***

##### Члан 54.

Припрема особља и средстава за руковођење летењем и обезбеђење летења може да буде општа, претходна и извршна.

#### ***Општа припрема особља и средстава за руковођење летењем и обезбеђење летења***

##### Члан 55.

Општа припрема особља и средстава за руковођење летењем и обезбеђење летења врши се у склопу опште припреме летачких јединица и јединица за обезбеђење летења, са тежиштем на проучавању правила, прописа и наређења која регулишу руковођење летењем и обезбеђење летења и одржавању и припреми средстава за обезбеђење летења.

#### ***Претходна припрема особља (екипа) и средстава за руковођење летењем и обезбеђење летења***

##### Члан 56.

Претходна припрема особља (екипе) за руковођење летењем врши се ради:

- 1) упознавања са планом летења летачких јединица;
- 2) упознавања са прогнозом времена;
- 3) упознавања са орнитолошким условима;
- 4) индивидуалне припреме особља за дужности које ће обављати.

Претходна припрема особља (екипе) за обезбеђење летења врши се ради:

- 1) упознавања са планом летења и планом обезбеђења летења летачких јединица;
- 2) припреме преносних телекомуникационих средстава и земаљских навигацијских средстава из своје надлежности;
- 3) припреме противпожарне, санитарске, депонажне и екипе за прихват ваздухоплова;
- 4) провере исправности средстава за обезбеђење летења;
- 5) процене орнитолошких услова у аеродромској зони и припрему средстава за орнитолошко обезбеђење летења.

#### ***Извршна припрема особља (екипа) и средстава за руковођење летењем и обезбеђење летења***

##### Члан 57.

Извршна припрема особља (екипе) за руковођење летењем обухвата:

- 1) упознавање са изменама у плану летења;
- 2) упознавање са стварним стањем времена и прогнозом времена;
- 3) упознавање са орнитолошким условима;
- 4) проверу телекомуникационих средстава и светлосно-сигналних средстава.

Извршна припрема особља (екипе) за обезбеђење летења обухвата:

- 1) упознавање са изменама у плану обезбеђења летења;
- 2) обележавање опасних места на маневарским површинама аеродрома;

- 3) проверу одређених телекомуникационих средстава ван надлежности јединица контроле летења;
- 4) проверу спремности особља (екипа) за обезбеђење летења.

### **5. Обезбеђење летења**

#### Члан 58.

Обезбеђење летења је скуп мера и поступака који се предузимају ради благовременог и потпуног стварања оптималних услова за квалитетно и безбедно извршење летачких задатака.

Обезбеђење летења на аеродрому врше јединице за обезбеђење летења (батаљон за обезбеђење аеродрома и ваздухопловно-технички батаљон) и летачке јединице према одредбама Правилника, као и других правила и упутстава којима је прописан начин обезбеђења летења, као и јединице пружаоца услуга у ваздушном саобраћају у складу са одредбама уговора између Министарства одбране и пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

Командант ваздухопловне бригаде одређује старешину и састав дежурне екипе ваздухопловне бригаде за обезбеђење летења и одговоран је за правилну организацију и ефикасност обезбеђења летења, изузев узбуњивања и покретања акције трагања и спасавања и дела навигацијског обезбеђења које су у надлежности јединице контроле летења.

У случају потребе за летењем са непосредних аеродрома које обезбеђује ваздухопловна бригада, командант ваздухопловне бригаде одговоран је за посудање и потпуно обезбеђење летења.

#### *Садржај обезбеђења летења*

#### Члан 59.

Обезбеђење летења обухвата следеће садржаје:

- 1) обезбеђење исправности маневарских површина аеродрома, обележавање маневарских површина аеродрома, платформи, стајанки и опасних места на њима;
- 2) обезбеђење полигона за потребе летења;
- 3) орнитолошко обезбеђење летења;
- 4) санитетско обезбеђење летења;
- 5) ватрогасно обезбеђење летења;
- 6) ваздухопловно-техничко обезбеђење пролазећих ваздухоплова;
- 7) склањање ваздухоплова који је претрпео удес на маневарским површинама;
- 8) трагање и спасавање;
- 9) навигацијско обезбеђење летења;
- 10) метеоролошко обезбеђење летења.

#### *Обезбеђење исправности маневарских површина и обележавање опасних места*

#### Члан 60.

Обезбеђење исправности маневарских површина, платформи и стајанки на аеродрому врше надлежне службе (дежурне екипе) ваздухопловне бригаде у склопу редовног одржавања аеродрома.

Преглед исправности маневарских површина на војном аеродрому пре летења врши руководиоца екипа за обезбеђење летења и о стању извештава надлежну јединицу контроле летења.

Обележавање опасних места на маневарским површинама, платформама и стајанкама аеродрома врши екипа са светлосно-сигналним средствима на захтев руководиоца екипе за обезбеђење летења, односно надлежне јединице контроле летења.

#### *Обезбеђење полигона за потребе летења*

#### Члан 61.

Обезбеђење полигона за потребе летења врши ваздухопловна бригада којој је непокретност за обуку дата на употребу. Обезбеђење се врши на основу Елабората полигона, а на захтев летачке јединице којој је полигон потребан.

Захтев из става 1. овог члана доставља се команди ваздухопловне бригаде 15 дана пре планираног дејства и, начелно, треба да садржи:

- 1) дан дејства и радно време полигона;
- 2) врсту убојних средстава која ће се употребљавати;

- 3) полигон који ће се користити (школски или тактички);
- 4) потребан број и врсту мета;
- 5) потребне карактеристике за одржавање радио-комуникације са ваздухопловима.

Организација дејства на полигонима за потребе војних ваздухоплова, обезбеђење дејстава и мере безбедности прописују се Инструкцијом за коришћење полигона.

### ***Орнитолошко обезбеђење летења***

#### Члан 62.

Орнитолошко обезбеђење летења врши се ради спречавања судара ваздухоплова са птицама и обухвата:

- 1) откривање места прикупљања птица у околини аеродрома;
- 2) растеривање птица на аеродрому;
- 3) обавештавање надлежне аеродромске контроле летења о месту појаве птица како би упозорила посаде ваздухоплова о орнитолошким условима у околини аеродрома.

### ***Санитетско обезбеђење летења***

#### Члан 63.

Санитетско обезбеђење летења врши санитарска служба ваздухопловне бригаде.

Санитетско обезбеђење летења обухвата пружање медицинске помоћи посади и путницима у случају незгоде или удеса ваздухоплова, а по потреби и током самог лета ако је путницима који се превозе неопходна медицинска пратња.

### ***Ватрогасно обезбеђење летења***

#### Члан 64.

Ватрогасно обезбеђење летења врши ватрогасно-спасилачка екипа ваздухопловне бригаде. У случају потребе, дозвољава се ангажовање ватрогасно-спасилачких јединица Министарства унутрашњих послова Републике Србије.

### ***Ваздухопловно-техничко обезбеђење пролазећих ваздухоплова***

#### Члан 65.

Ваздухопловно-техничко обезбеђење прихвата, опслуживања летења и отпреме пролазећих ваздухоплова са других аеродрома врши ваздухопловно-техничка екипа из састава ваздухопловно-техничког батаљона ваздухопловне бригаде.

### ***Склањање ваздухоплова који је претрпео удес на маневарским површинама***

#### Члан 66.

Склањање ваздухоплова који је претрпео удес на маневарским површинама, а након одобрења надлежног старешине, врши депоначна екипа уз помоћ особља и средстава осталих екипа за обезбеђење летења и ваздухопловно-техничких екипа из састава ваздухопловно-техничког батаљона ваздухопловне бригаде и чета ваздухопловно-техничког одржавања ескадрила.

### ***Трагање и спасавање***

#### Члан 67.

Трагање за војним ваздухопловом и спасавање лица је систем мера и поступака који се предузимају да би се пронашло место удеса војног ваздухоплова, да би се спасила лица која су повређена у удесу или која је удес довео у опасност, да би им се пружила прва медицинска помоћ и да би се она збринула на безбедно место. Трагање и спасавање врши посада војног ваздухоплова ангажована из састава стално задејствованих снага РВиПВО за трагање и спасавање или посебно дефинисане снаге за трагање и спасавање по одлуци команданта ваздухопловне бригаде.

Састав дежурног тима снага за трагање и спасавање и поступак дежурне екипе за трагање и спасавање приликом операција трагања и спасавања, прописани су упутством које регулише предметну материју.

Трагање за војним ваздухопловом могу да изврше и други војни ваздухоплови, а спасавање лица само војни ваздухоплов који је опремљен потребном опремом и комплетном екипом за спасавање.

Посада сваког војног ваздухоплова који се налази у близини и/или која је уочила место удеса у обавези је да јави ангажованој посади за трагање и спасавање сваку информацију о позицији места удеса, односно све расположиве податке у вези са удесом, непосредно путем радио-комуникације или посредно преко надлежне јединице контроле летења.

### ***Навигацијско обезбеђење летења***

#### Члан 68.

Навигацијско обезбеђење летења обухвата:

- 1) обезбеђење сигурног рада и контролу исправности земаљских навигацијских средстава и средстава за комуникацију;
- 2) најаву и пријаву планираних летова;
- 3) навођење ваздухоплова на циљеве у ваздуху и на земљи;
- 4) пружање навигацијске помоћи посади војног ваздухоплова у лету;
- 5) обезбеђивање и ажурирање геотопографског материјала, ваздухопловних публикација и база података о геопросторним и навигацијским подацима;
- 6) обавештавање о тачном времену.

Услове под којима се пружа навигацијско обезбеђење за потребе војног летења, начин и обим њиховог пружања, утврђују се уговорима између Министарства одбране и пружаоца услуга у ваздушном саобраћају. Опслуживање стационарним и преносним средствима за комуникацију и покретним земаљским радио-навигацијским средствима која су у власништву Војске Србије врши део јединице за телекомуникационо и информатичко обезбеђење из састава ваздухопловне бригаде.

Навођење ваздухоплова на циљеве у ваздуху врше официри за навођење из састава ВОЈИН, а на циљеве на земљи – ваздухопловни официри за навођење. Пружање навигацијске помоћи пилоту војног ваздухоплова, осим надлежне јединице контроле летења врше и официри за навођење.

Пружање навигацијске помоћи војном ваздухоплову у лету реализује се:

- 1) одређивањем позиције војног ваздухоплова свим расположивим радио-навигацијским средствима;
- 2) вођењем војног ваздухоплова свим расположивим радио-навигацијским средствима;
- 3) давањем информације о исправности и раду радио-навигацијских средстава.

Приликом летова војних ваздухоплова у ваздушном простору користи се локално време изражено у сати-ма и минутима, у двадесетчетворочасовном (24) облику почевши од поноћи.

Обавештење о тачном времену обезбеђује пружалац услуга у ваздушној пловидби.

Руководиоци летења усклађују своје часовнике према часовнику надлежне јединице контроле летења.

На извршној припреми за летење, сви учесници у летењу усклађују своје часовнике према часовнику руководиоца летења.

Приликом међународних летова војних ваздухоплова користи се јединствено координирано време (UTC – *Coordinated Universal Time*) изражено у сатима и минутима, у двадесетчетворочасовном (24) облику, почевши од поноћи.

Ако се време користи у комуникацији дата линком, тачност мора да буде у границама од једне секунде у односу на UTC.

### ***Метеоролошко обезбеђење летења***

#### Члан 69.

Метеоролошко обезбеђење летења врши пружалац услуга у ваздушној пловидби ради обезбеђења увида у метеоролошке услове, прогнозу времена и правовременог упозорења о опасним временским појавама.

Услове под којима се пружају метеоролошке услуге за потребе војног летења, начин и обим њиховог пружања утврђују се уговорима између Министарства одбране и пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

Поред наведеног метеоролошког обезбеђења, летачке јединице за потребе летења војних ваздухоплова, по потреби, могу организовати непосредно извиђање времена ангажовањем војног ваздухоплова ради увида у стварно метеоролошко стање ради доношења одлуке о извршењу планираног летења.

### ***Особље (екипа) за обезбеђење летења***

#### Члан 70.

Особље (екипе) за обезбеђење летења војних ваздухоплова чине:

- 1) руководиоца особља (екипе) за обезбеђење летења;

- 2) санитарско особље (екипа);
- 3) ватрогасно-спасилачко особље (екипа);
- 4) депонажно особље (екипа);
- 5) особље (екипа) за прихват, опслуживање и отпрему пролазећих ваздухоплова;
- 6) орнитолошко особље (екипа);
- 7) особље (екипа) за опслуживање земаљских навигацијских средстава;
- 8) особље (екипа) за чишћење и одржавање маневарских површина аеродрома/хелидрома.

Свака екипа за обезбеђење летења мора бити у сталној радио или телефонској комуникацији са руководиоцем летења, руководиоцем екипе за обезбеђење летења и шефом смене аеродромске контроле летења.

Све екипе и средства за обезбеђење летења морају бити спремне за обезбеђење летења најкасније пола сата пре планираног почетка летења, а екипа за орнитолошко обезбеђење летења у обавези је да пола сата пре планираног почетка летења крене у реализацију растеривања птица на аеродрому/хелидрому.

Руководилац екипе за обезбеђење летења у обавези је да најкасније пола сата пре планираног почетка летења извести руководиоца летења о спремности екипа за обезбеђење летења и стању полетно-слетних стаза и маневарских површина.

### ***Руководилац екипе за обезбеђење летења***

#### Члан 71.

На дужност руководиоца екипе за обезбеђење летења одређује се официр (подофицир) ваздухопловно-техничке (техничке) службе. Дужности руководиоца екипе за обезбеђење летења су:

- 1) да присуствује координацији у процесу планирања летења;
- 2) да се упозна са плановима летења летачких јединица и њиховим захтевима за обезбеђење летења;
- 3) да надлежном команданту предложи јачину и састав екипа за обезбеђење летења сагласно потребама планираног летења;
- 4) да провери садржај и квалитет припреме екипа за обезбеђење летења;
- 5) да најкасније пола сата пре почетка летења извести руководиоца летења о спремности екипа за обезбеђење летења;
- 6) да у току летења прати обезбеђење летења и предузима потребне мере;
- 7) да обавести екипу за прихват, опслуживање и отпрему пролазећих ваздухоплова са других аеродрома о доласку ваздухоплова.

### ***Санитетска екипа***

#### Члан 72.

Санитетску екипу чине лекар и медицински техничар (болничар) са санитарским возилом и санитарским комплетом. Санитетска екипа се налази у амбуланти на аеродрому или на месту које одреди руководилац летења у стању приправности за време летења.

Дужност санитарске екипе је да утврде здравствену способност летача за извршење летачких задатака. У случају активирања посаде у дежурству за задатке трагања и спасавања и потребе за санитарском екипом, придружују се и постају саставни део екипе за трагање и спасавање.

Санитетска екипа се ангажује као помоћ у случајевима када се војним ваздухопловима превозе лица којима је неопходна медицинска пратња током лета или се војни ваздухоплови ангажују у пружању подршке становништву у случају природних непогода и катастрофа.

### ***Ватрогасно-спасилачка екипа***

#### Члан 73.

Ватрогасно-спасилачку екипу чини потребан број ватрогасаца/спасилаца са противпожарним возилом и потребном опремом у односу на врсту војних ваздухоплова које обезбеђују.

Поступци и дужности ватрогасно-спасилачке екипе регулисани су Правилником о ватрогасно-спасилачкој служби и ватрогасно-спасилачком обезбеђењу на аеродромима („Службени гласник РС“, бр. 54/12 и 122/14).

У току стартног времена, ватрогасно-спасилачка екипа се налази на месту које јој одреди руководилац летења. Зависно од категорије аеродрома и других услова, одређује се потребан број ватрогасно-спасилачких екипа.

***Депонажна екипа***

## Члан 74.

Депонажну екипу чини људство ваздухопловне бригаде различитих служби са потребном опремом и средствима. Намењена је за уклањање ваздухоплова који су претрпели удес или различита оштећења на маневарским површинама аеродрома или ближој околини.

***Екипа за прихват, опслуживање и отпрему пролазећих ваздухоплова***

## Члан 75.

Екипу за прихват, опслуживање и отпрему пролазећих ваздухоплова са других аеродрома, чини људство ваздухопловно-техничке специјалности, у складу са важећим правилима и упутствима која регулишу одржавање ваздухоплова.

Особље екипе за прихват пролазећег ваздухоплова за време дужности у радном времену ради на својим редовним радним задацима, а по пријему обавештења од руководиоца екипе за обезбеђење летења о прелету ваздухоплова са других аеродрома, извршава дужности прописане за прихват и отпрему пролазећег ваздухоплова.

***Орнитолошка екипа***

## Члан 76.

Орнитолошку екипу чини потребан број људства ваздухопловне бригаде са неопходном опремом из одељења за орнитолошко обезбеђење летења.

Посебним упутством, надлежни командант аеродрома прописује организацију орнитолошког обезбеђења на аеродрому.

***Екипа за опслуживање земаљских навигацијских средстава***

## Члан 77.

Екипу за опслуживање земаљских навигацијских средстава чини део људства ваздухопловне бригаде намењено за обезбеђење летења са стационарним и/или покретним средствима комуникације, навигације и светлосно-сигналним средствима која нису у надлежности пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

Покретна средства радио-комуникације и навигације намењена су за обезбеђење комуникације и навигације током извођења летења.

Стационарна и/или покретна светлосно-сигнална средства намењена су за обележавање маневарских површина аеродрома, препрека и опасних места на њима и у њиховој непосредној близини, као и за сигнализирање које врши дежурни летења или по његовом наређењу, послужилац за земаљска навигацијска средства.

Послужилац за земаљска навигацијска средства одређује се из екипе за опслуживање земаљских навигацијских средстава и за време летења борави на позицији дежурног летења и пружа техничку подршку дежурном летења. Послужилац за земаљска навигацијска средства брине се о исправности стационарних и/или покретних уређаја за комуникацију и навигацију која су на располагању дежурном летења.

Људство екипе за опслуживање земаљских навигацијских средстава у обавези је да пре почетка летења провери исправност рада сталних и покретних телекомуникационих и светлосно-сигналних средстава, а покретна средства постави на прописане позиције и према захтеву руководиоца екипе за обезбеђење летења обе лежи опасна места на њима.

Распоред средстава за обележавање маневарских површина аеродрома регулише се ИКАО стандардима која дефинишу изградњу и одржавање аеродрома.

***Екипа за чишћење и одржавање маневарских површина аеродрома/хелидрома***

## Члан 78.

Састав екипе за чишћење и одржавање маневарских површина аеродрома/хелидрома, њихове дужности и обавезе дефинишу се наређењима команде ваздухопловне бригаде у складу са инфраструктуром и наменом аеродрома/хелидрома и добом године (лето или зима).

**6. Руковођење летењем**

## Члан 79.

Руковођење летењем је скуп поступака и мера које се предузимају са циљем да се летење изврши безбедно, организовано и потпуно по обиму, садржају и квалитету.



Екипу за руковођење летењем, начелно, чине:

- 1) руководиоца летења;
- 2) помоћник руководиоца летења;
- 3) дежурни летења;
- 4) руководиоца дејстава на полигону, а по потреби, и помоћник руководиоца дејства;
- 5) ваздухопловни официр за навођење у рејону објекта дејства;
- 6) инструктор за навођење војних ваздухоплова у рејону за десантирање.

Конкретан састав, јачину и време рада екипе одређује командант летачке јединице која је планирала летење. Инструктора за навођење ваздухоплова у рејону десантирања одређује старешина јединице која врши десантирање.

Састав и јачина екипе за руковођење летењем зависи од конкретног задатка за летење, карактера и интензитета планираног летења, врсте и типа ваздухоплова, развијености аеродромске инфраструктуре, метеоролошких и других услова.

Када на аеродрому није планирано летење летачких јединица, не одређује се екипа за руковођење летењем.

### *Руководилац летења*

#### Члан 80.

Руководилац летења је оперативно претпостављени старешина особљу екипе за руковођење летењем, руководиоцу екипе за обезбеђење летења и летачком особљу које учествује у летењу.

Руководилац летења обезбеђује да се летење војних ваздухоплова изводи безбедно, организовано, дисциплиновано и потпуно у складу са Правилником и другим прописима којима је регулисано извођење летења.

Одлуке и наређења команданата летачких јединица у вези са летењем спроводе се искључиво преко руководиоца летења.

Када више летачких јединица лете у истом стартном времену, није дозвољена замена руководиоца летења, изузев када он из било којег разлога није у стању да врши дужност. У том случају извештава старешину који га је одредио на дужност, а овај одређује другог руководиоца летења или одређује његовог помоћника на дужност руководиоца летења.

За време вршења дужности, руководиоца летења потчињен је и одговара надлежном команданту који га је одредио на ту дужност и начелно се налази у аеродромском торњу или на другом месту са кога може адекватно руководити летењем и у непосредном је контакту са контролором летења надлежне јединице контроле летења.

На дужност руководиоца летења одређује се:

- 1) при летењу авијацијског одељења: командир одељења или искусан пилот, које одреди командант ескадриле;
- 2) при летењу ескадриле: командант ескадриле, његов заменик, помоћници команданта ескадриле или командири авијацијских/хеликоптерских одељења;
- 3) при летењу две ескадриле или више ескадрила једне ваздухопловне бригаде када лете по посебним плановима летења у исто стартно време: командант ваздухопловне бригаде, искусни пилоти из команде ваздухопловне бригаде које одреди командант ваздухопловне бригаде, команданти ескадрила, заменици команданта ескадрила или њихови помоћници за безбедност летења;
- 4) при летењу две ескадриле или више ескадрила једне ваздухопловне бригаде по јединственом (централизованом) плану ваздухопловне бригаде: командант ваздухопловне бригаде, искусни пилоти команде ваздухопловне бригаде које одреди командант ваздухопловне бригаде или команданти ескадрила;
- 5) при летењу са истог аеродрома две ескадриле или више ескадрила из различитих ваздухопловних бригада по обједињеном (централизованом) плану летења: команданти ваздухопловних бригада, искусни пилоти из Команде РВиПВО или команди ваздухопловних бригада по одлуци команданта РВиПВО;
- 6) при летењу ЦЛИ/ТОЦ: командант ЦЛИ/ТОЦ, помоћник команданта за задатке испитивања, начелник одсека за летачке послове, командант ескадриле за летна испитивања, командири одељења или опитни пилоти.

### *Дужности руководиоца летења за време претходне припреме*

#### Члан 81.

Дужности руководиоца летења за време претходне припреме су:

- 1) да се упозна са задатком за летење и проучи план летења;
- 2) да се упозна са прогнозом времена;
- 3) да провери спремност полигона и рејона за десантирање и избацивање терета;

- 4) да се упозна са орнитолошким условима;
- 5) да се упозна са стањем телекомуникационих средстава и земаљских навигацијских средстава на аеродрому базирања и алтернативним аеродромима;
- 6) да изврши претходну припрему са екипом за руковођење летењем;
- 7) да изврши координацију са шефом смене аеродромске контроле летења и отклони евентуалне опречне захтеве летачких јединица;
- 8) да издаје, по потреби, допунска наређења и упутства руководиоцу екипе за обезбеђење летења;
- 9) да извести старешину који га је одредио на дужност о мерама које су предузете за обезбеђење летења и о квалитету припреме екипе за руковођење летењем и екипа за обезбеђење летења;
- 10) да извести претпостављеног старешину о здравственом стању посада и предложи евентуалне измене у плану летења.

#### *Дужности руководиоца летења за време извршне припреме*

##### Члан 82.

Дужности руководиоца летења за време извршне припреме су:

- 1) да се упозна са стањем маневарских површина аеродрома, телекомуникационих средстава и земаљских навигацијских средстава;
- 2) да провери спремност алтернативних аеродрома;
- 3) да се упозна са стварним стањем и прогнозом времена;
- 4) да се упозна са планираним летењем летачких јединица са других аеродрома, саобраћајем цивилне авијације у делу ваздушног простора извршавања задатака издатим у NOTAM, као и ограничењима у коришћењу ваздушног простора;
- 5) да се упозна са орнитолошким условима на аеродрому и непосредној близини;
- 6) да провери спремност особља екипе за руковођење летењем и, по потреби, изда допунска наређења и упутства;
- 7) да провери спремност особља и средстава екипа за обезбеђење летења и, по потреби, изда допунска наређења и упутства;
- 8) да извести старешину који га је одредио на дужност о спремности аеродрома, полигона, рејона за скакање падобраном и избацивање терета и екипа за руковођење летењем и обезбеђење летења.

#### *Дужности руководиоца летења за време летења*

##### Члан 83.

Дужности руководиоца летења за време летења војних ваздухоплова су да:

- 1) одлучује о забрани полетања/слетања због техничке неисправности аеродрома, метеоролошких услова који су испод прописаног минимума и других околности;
- 2) одлучује о упућивању војног ваздухоплова на алтернативни аеродром;
- 3) посади војног ваздухоплова која је учинила прекршај дисциплине летења или грубу грешку у управљању војним ваздухопловом прекида извршење летачког задатка у било којој фази, водећи рачуна о безбедности и других учесника;
- 4) према потреби и одобрењу претпостављеног старешине, наређује допунско извиђање времена, орнитолошких услова и контролу исправности земаљских радио-навигацијских средстава;
- 5) прати и пружа стручну помоћ током акције спасавања и пружања помоћи посади и путницима ваздухоплова приликом удеса на подручју аеродрома;
- 6) након одобрења од надлежног органа Команде РВиПВО, у сарадњи са надлежном јединицом контроле летења, покреће акцију трагања и спасавања у складу са упутством које регулише предметну материју;
- 7) упозорава руководиоца екипе за обезбеђење летења на неправилно вршење дужности појединих лица из његових екипа и захтева предузимање одговарајућих мера;
- 8) посади војног ваздухоплова која се налази у ванредној ситуацији (директна опасност по посаду и војни ваздухоплов) издаје наређења и упутства, путем радио-комуникације, у складу са прописаним поступцима за тип војног ваздухоплова који се налази у ванредној ситуацији, на начин да не угрожава друге учеснике у ваздушном саобраћају и не ремети пружање услуга у ваздушном саобраћају.

Ако у току извршења летења, организација, руковођење и обезбеђење летења на аеродрому не омогућавају безбедно и квалитетно извршење летачких задатака, руководиоца летења предлаже команданту летачке је-

динице који га је одредио за руководиоца летења да се летење прекине. Предузима мере на отклањању насталих проблема и тек по стварању оптималних услова за наставак летења, тражи одобрење од команданта летачке јединице да се настави са реализацијом плана летења.

Дужности које руководиоца летења извршава у непосредном контакту са контролом летења или преко контролора летења надлежне јединице пружаоца услуга, дефинишу се уговором између Министарства одбране и оператера, пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.

#### ***Дужности руководиоца летења по завршетку летења***

##### Члан 84.

Дужности руководиоца летења по завршетку летења су да поднесе извештај команданту који га је одредио на дужност о реализацији планираног летења и да изврши анализу летења.

#### ***Помоћник руководиоца летења***

##### Члан 85.

На дужност помоћника руководиоца летења одређује се искусан пилот оспособљен за руковођење летењем.

При летењу две ескадриле и више ескадрила једне ваздухопловне бригаде по сопственим плановима у исто стартно време, свака ескадрила одређује потребан број помоћника руководиоца летења тако да се обезбеди летење свих типова војних ваздухоплова.

За време вршења дужности, помоћник руководиоца летења начелно се налази у аеродромској контроли летења или на другом месту које му одреди руководиоца летења.

#### ***Дужности помоћника руководиоца летења***

##### Члан 86.

Дужности помоћника руководиоца летења за време претходне и извршне припреме за летење су:

- 1) да се упозна са планом летења;
- 2) да се упозна са метеоролошким и орнитолошким условима на аеродрому и ближој околини;
- 3) да проучи поступке посада војних ваздухоплова у ванредним случајевима у лету за тип ваздухоплова за који је задужен.

Дужности помоћника руководиоца летења за време летења су:

- 1) да по наређењу руководиоца летења, а у сарадњи са надлежном јединицом контроле летења, посади војног ваздухоплова у нужди или опасности, издаје наређења и упутства, путем радио-комуникације и у складу са прописаним поступцима за тај тип војног ваздухоплова, ради спречавања настанка удеса на начин да не угрожава друге учеснике у ваздушном саобраћају и не ремети пружање услуга у ваздушном саобраћају;
- 2) извршава и друга наређења руководиоца летења из домена руковођења летењем.

#### ***Дежурни летења***

##### Члан 87.

На дужност дежурног летења по одлуци команданта летачке јединице која је планирала летење, одређује се искусан пилот оспособљен за дужност дежурног летења.

Када се летење истовремено изводи са више типова војних ваздухоплова, одређује се потребан број оспособљених дежурних летења за сваки тип војног ваздухоплова.

Место боравка дежурног летења налази се бочно од полетно-слетне стазе, начелно на месту које омогућава неометано осматрање маневарских површина које војни ваздухоплови користе за излазак на полетно-слетну стазу, залет и пристајање, као и ваздушни простор у коме војни ваздухоплови врше прилажење за слетање и прелете са и на стајанке/платформе (за хеликоптере). На располагању има радио-станицу за одржавање комуникације са војним ваздухопловима, као и сигнална и пиротехничка средства за упозорење војним ваздухопловима уколико дође до губитка/прекида радио-комуникације. Према потреби, у току вршења дужности, техничку помоћ му пружа дежурни послужилац за одржавање средстава радио-комуникације.

Када се на аеродрому користи више полетно-слетних стаза за полетање/слетање војних ваздухоплова, дежурни летења се одређује за сваку полетно-слетну стазу.

Издавање упутстава и обавештења посади од стране дежурног летења мора бити искључиво ради спречавања незгода/удеса војног ваздухоплова у вожењу, изласку на полетно-слетну стазу, полетању, слетању и/или прелету хеликоптера са једног дела на други део аеродрома.

***Дужности дежурног летења***

## Члан 88.

Дужности дежурног летења су да:

- 1) упозори контролора летења да заустави вожење/прелет или забрани излазак на полетно-слетну стазу или полетање војног ваздухоплова ако постоји опасност од судара са другим ваздухопловом или препреком или ако на војном ваздухоплову примети неисправност;
- 2) забрани слетање војног ваздухоплова са неизвученим стајним органима или ако на полетно-слетној стази има препрека;
- 3) у случају очигледног угрожавања безбедности летења због грубе грешке пилота, интервенише давањем упутства преко радио-станице ради спречавања удеса, на начин да не угрожава друге учеснике у ваздушном саобраћају и не ремети пружање услуга у ваздушном саобраћају;
- 4) евидентира грубе грешке пилота у управљању војним ваздухопловом при полетању/слетању и прекршаје дисциплине летења;
- 5) уколико примети кретање возила и људства у видном делу маневарских површина који угрожавају безбедност летења, о томе одмах обавести контролора аеродромске контроле летења;
- 6) извршава и друга наређења руководиоца летења из домена руковођења летењем.

***Руководилац дејстава на полигону***

## Члан 89.

На дужност руководиоца дејстава на полигону за гађање, ракетирање и бомбардовање циљева на земљи и полигону за гађање и ракетирање циљева у ваздуху одређују се команданти летачких јединица, заменици команданата летачких јединица, помоћници команданата летачких јединица за гађање, ракетирање и бомбардовање/гађање и ракетирање циљева у ваздуху, помоћници команданта за безбедност летења или командири авијацијских/хеликоптерских одељења.

Уколико на полигону у току истог летачког дана дејствује више ескадрила из исте ваздухопловне бригаде са различитим типовима ваздухоплова, руководилац дејства се одређује из састава Команде ваздухопловне бригаде са помоћницима руководиоца дејстава за сваки тип ваздухоплова посебно.

Уколико на полигону у току истог летачког дана дејствује више ескадрила из различитих ваздухопловних бригада са различитим типовима војних ваздухоплова, руководилац дејстава се одређује из састава Команде РВиПВО са помоћницима руководиоца дејстава за сваки тип војног ваздухоплова посебно.

Дужности руководиоца дејстава и помоћника руководиоца дејстава на полигону прописане су Елаборатом полигона.

***Инструктор за навођење војних ваздухоплова у рејону за десантирање***

## Члан 90.

Инструктора за навођење војних ваздухоплова у рејону за десантирање падобранаца и терета одређује командант јединице за чије потребе се врши десантирање.

Десантирање падобранаца и терета из војних ваздухоплова у лету врши се према упутствима инструктора за навођење војних ваздухоплова и према ваздухопловно-техничком упутству за управљање типом војног ваздухоплова којим се задатак извршава.

Дужности инструктора за навођење војних ваздухоплова у рејону за десантирање прописане су правилом које регулише скакање падобраном.

**7. Извештавање о летењу**

## Члан 91.

Извештаји о летењу могу бити редовни и ванредни.

Редовни извештаји су:

- 1) усмени извештај пилота или вође ваздухоплова/групе о извршеном задатку одмах по слетању;
- 2) писани извештај пилота или вође ваздухоплова/групе о извршеном задатку 30 минута по слетању (током вежби, повишених мера или извођења операција);
- 3) усмени извештај руководиоца летења претпостављеном команданту, односно старешини који је одобрио план летења, одмах по завршетку летења;

4) писани месечни извештај о летачкој обуци који на прописаним обрасцима ескадриле достављају Команди ваздухопловне бригаде која их контролише, обједињава и доставља Команди РВиПВО.

Ванредни извештаји су:

1) усмени извештај команданта летачке јединице који доставља претпостављеној команди одмах по сазнању о угрожавању безбедности летења;

2) писани извештај команданта летачке јединице који доставља претпостављеној команди најкасније три сата по сазнању о угрожавању безбедности летења;

3) усмени извештај команданта летачке јединице о повреди ваздушног простора суседне земље који се доставља претпостављеној команди одмах по сазнању;

4) писани извештај команданта летачке јединице о повреди ваздушног простора суседне земље који се доставља претпостављеној команди најкасније два часа по сазнању.

## 8. Анализа летења

### Члан 92.

Анализа летења је завршна и једна од најважнијих делатности летачке јединице у процесу организације летења. Врши се ради сагледавања резултата летачких активности, оцене квалитета и безбедности извршења летачких задатака, уопштавања искустава, откривање недостатака и одређивања мера за њихово отклањање.

Анализу летења врше наставник летења, вођа ваздухоплова и вођа групе после сваког лета ради оцене квалитета летења, откривања недостатака и указивања начина за њихово отклањање.

Анализа летења мора бити завршена до почетка претходне припреме летења за наредне летачке активности. Анализу летења врши руководиоца летења, командант летачке јединице или заменик команданта летачке јединице.

Време и место одржавања, трајање, начин провођења и учеснике анализе одређује старешина који врши анализу и зависи од конкретних услова.

Припрему за анализу летења и прикупљање материјала врше старешине летачке јединице које су ангажоване на припреми, организовању и руковођењу летењем. Прикупљање материјала почиње у претходној припреми и траје до завршетка летења.

Старешина који врши анализу летења у обавези је да:

1) саопшти резултате извршења планираних летачких задатака, недостатке и позитивне стране у припреми, организовању, обезбеђењу и извођењу летења;

2) анализира недостатке и грешке у техници пилотирања, извођењу елемената борбене примене и експлоатације ваздухопловне технике;

3) анализира случајеве угрожавања безбедности летења, незгоде и озбиљне незгоде;

4) анализира рад свих учесника ангажованих у процесу извођења летачких активности;

5) да конкретна упутства за отклањање свих уочених недостатака, као и за коришћење позитивног искуства појединих посада и јединица.

## IV. ЛЕТЕЊЕ У ВАЗДУШНОМ ПРОСТОРУ

### 1. Општа правила летења

#### *Одобрење за покретање мотора и вожење војних ваздухоплова*

### Члан 93.

Одобрење за покретање/стартовање мотора и вожење војних ваздухоплова даје надлежна јединица контроле летења, а на привремено запоседнутом аеродрому руководиоца летења, а на полигону руководиоца дејстава.

Није дозвољено вожење војним ваздухопловима по полетно-слетној стази или прелазак/прелет преко полетно-слетне стазе без претходног одобрења надлежне контроле летења.

На аеродромима на којима се не пружају услуге контроле летења, вођа ваздухоплова је у обавези да користи полетно-слетну стазу у односу на ветар ако нема других ограничења или информација које чине полетно-слетну стазу неупотребљивом и јавља своје активности на фреквенцији која покрива дотичну област.

### Члан 94.

Одобрење за лет може се добити пре покретања/стартовања мотора, пре вожења, у току вожења, а најкасније на линији полетања уколико на аеродрому постоји јединица контроле летења.

***Заокрет после полетања/продужавања***

## Члан 95.

Вођа војног ваздухоплова, после полетања или после продужавања са додиром или без додира, креће у заокрет тек када достигне безбедну висину и брзину прописану ваздухопловно-техничким упутством за управљање типом војног ваздухоплова на задатку, осим ако због угрожавања безбедности летења ситуација налаже другачије поступање.

Висина почетка првог заокрета после полетања/продужавања при визуелном летењу не сме да буде мања од 100 m дању и 150 m ноћу изнад нивоа аеродрома, а за лаке авионе вишеструке намене и хеликоптере 100 m и дању и ноћу.

***Процедура аеродромског (школског) круга***

## Члан 96.

На војним и мешовитим аеродромима летење војних ваздухоплова по аеродромском (школском) кругу публиковано је у MIL AIP (**MIL**itary **A**eronautical **I**nformation **P**ublication), односно у инструкцијама за коришћење аеродрома.

Није дозвољен улазак у облаке и престижање војних ваздухоплова истог типа у аеродромском кругу. Војни ваздухоплови већих брзина могу, по одобрењу надлежне јединице контроле летења, да претичу спорије војне ваздухоплове до трећег заокрета, са спољне стране аеродромског круга на удаљености од најмање 300 m.

Пресецање пута војном ваздухоплову који врши заокрет и претицање војних ваздухоплова са унутрашње стране аеродромског круга дозвољава се само војним ваздухопловима који врше принудно слетање.

Висина лета, начин изласка и уласка у аеродромски круг публиковани су у MIL AIP, односно инструкцијама за коришћење аеродрома, а могу бити и по инструкцији аеродромске контроле летења у случају потребе.

На аеродромима на којима не постоји контрола летења, вођа војног ваздухоплова прати стандардне светлосне сигнале или визуелне знакове који одређују полетно-слетну стазу у употреби.

Посаде хеликоптера треба да избегавају простор саобраћаја војних ваздухоплова са непокретним узгонским површинама. Хеликоптери који могу одржавати једнаку брзину по аеродромском кругу са војним ваздухопловима са непокретним узгонским површинама могу летети у истом аеродромском (школском) кругу.

***Продужавања са додиром***

## Члан 97.

Продужавања са додиром су дозвољена ако су предвиђена Програмом летачке обуке, планом летења, ваздухопловно-техничким упутством за управљање војним ваздухопловом и одобрена од надлежне јединице контроле летења, као и у случајевима спречавања угрожавања безбедности летења.

***Простори за слетање хеликоптера***

## Члан 98.

Хеликоптери на аеродрому/хелидрому могу вршити прелете до других слетних површина (**НЛП** – ниско-летећа површина) само ако су обезбеђени сви неопходни услови за безбедно извршење полетања и слетања без угрожавања живота људи и имовине.

***Комуникација у лету***

## Члан 99.

Обавезно је успостављање и одржавање двостране радио-комуникације са надлежном јединицом контроле летења или органом Војске Србије, осим у случајевима када је то другачије прописано.

Фреквенције за случај нужде слушају се све време лета, осим ако радио опрема на ваздухоплову нема ту могућност (пријемник за слушање фреквенције у нужди).

При вербалној комуникацији са свим учесницима у организацији и извођењу редовног војног летења у ваздушном простору Републике Србије, употребљава се српски језик.

Ако је учесник у летењу у ваздушном простору Републике Србије страни војни ваздухоплов или током извршења више летова страних војних ваздухоплова (за време провођења заједничких међународних вежби у Републици Србији), са наведеним учесницима употребљавају се стандардни изрази на енглеском језику.

Приликом учешћа војних ваздухоплова Републике Србије у мултинационалним операцијама, међународним манифестацијама и међународним вежбама ван ваздушног простора Републике Србије, употребљавају се стандардни изрази на енглеском језику.

***Употреба навигацијских система и уређаја***

## Члан 100.

При извршењу летова према правилима општег ваздушног саобраћаја одобрава се употреба навигацијских система и уређаја који су уведени као основна или помоћна опрема на војном ваздухоплову и који су у складу или једнаки са цивилним стандардима, захтевима обуке, прописаним оперативним процедурама коришћења и могућностима одржавања.

При извршењу летова према правилима оперативног ваздушног саобраћаја одобрава се употреба навигацијских система и уређаја који су уведени као основна или помоћна опрема на војном ваздухоплову и који су у складу са потребним оперативним способностима, захтевима обуке, прописаним оперативним процедурама коришћења и могућностима одржавања.

База података навигацијских система мора увек бити ажурна и важећа. Ако је база података истекла, вођа војног ваздухоплова може наставити задатак са таквом базом података само ако информације у бази података захтеване за лет могу бити потврђене са важећим „Интегрисаним ваздухопловним информативним пакетом“.

Посаде војних ваздухоплова, на којима је уграђен и ажуриран систем приказивања терена и упозорења, придржаваће се одговарајућих процедура у лету на основу упутстава примљених од уређаја, осим у случајевима када је задатком за лет предвиђено летење на малим висинама у визуелним метеоролошким условима (VMC – Visual Meteorological Condition).

***Осветљење ваздухоплова***

## Члан 101.

Команда РВиПВО може одобрити летење са смањеним или угашеним светлима у простору летења војних ваздухоплова.

Команда РВиПВО може дозволити летове у групи са различитим конфигурацијама осветљења војних ваздухоплова у односу на тип војних ваздухоплова и захтеве операције.

***Светла за полетање/слетање***

## Члан 102.

Команда РВиПВО прописује употребу светла за полетање/слетање током извођења полетања/слетања ако то није предвиђено ваздухопловно-техничким упутством за управљање тим војним ваздухопловом.

Војни ваздухоплов треба да има најмање једно светло за полетање/слетање у употреби.

Посаде хеликоптера опремљених светлима за претраживање које пружа довољно светлости за полетање/слетање, могу га употребљавати као замену светала за полетање/слетање.

***Светла против судара***

## Члан 103.

Војни ваздухоплов при маневрисању на земљи, који је опремљен светлима за спречавање судара, користиће их у складу са ваздухопловно-техничким упутством за управљање тим војним ваздухопловом.

Војни ваздухоплов при маневрисању у лету, који је опремљен светлима за спречавање судара, користиће их по следећем:

1) светло за спречавање судара мора бити укључено од полетања до слетања, осим лета у групи, када последњи авион у групи задржава светло против спречавања судара, а сви остали га искључују;

2) вођа војног ваздухоплова може угасити светла за спречавања судара када је то у интересу за безбедност војног ваздухоплова;

3) вођа војног ваздухоплова може да настави задатак са неисправностима на било којем светлу система светла за спречавање судара до првог заустављања, када поправка може бити извршена.

***Позициона светла***

## Члан 104.

Позициона светла се користе у случају смањене видљивости (дању испод 2 km) и у периоду од сумрака до свитања, и то:

1) пре стартовања мотора и када мотор ради; ваздухоплов који нема на располагању извор напајања пре покретања/стартовања, позициона светла ће укључити чим то буде могуће;

2) када је паркиран у зони где може да изазове опасност или у току вуче, осим ако није јасно осветљен спољним извором светлости.

### ***Стробоскопска светла***

Члан 105.

Стробоскопска светла користити у складу са ваздухопловно-техничким упутством за управљање тим типом војног ваздухоплова уколико Команда РВиПВО не пропише другачије.

## **2. Безбедност летења**

### ***Кретање по маневарским површинама аеродрома***

Члан 106.

Људи и возила могу да се крећу по маневарским површинама аеродрома само по одобрењу надлежне јединице контроле летења. На привремено запоседнутом аеродрому, летишту или полигону где није организована јединица контроле летења, контролу кретања по аеродромским површинама врши екипа за руковођење летењем.

Сва возила која учествују у обезбеђивању и опслуживању летења поред радио-станице са двосмерном радио-комуникацијом са надлежном јединицом контроле летења морају бити опремљена и ротационим светлима, а санитарска и ватрогасна возила и звучном сигнализацијом. Приликом кретања и боравка на маневарским површинама и стајанкама аеродрома, ротациона светла морају бити упаљена, а интензитет осветљења прилагоден условима дана.

Није дозвољена употреба дугих светала ноћу.

Дозвољено је вожење војних ваздухоплова или кретање у лебдењу по маневарским површинама аеродрома, хангарској платформи и стајанци под условом да је:

- 1) војни ваздухоплов технички исправан;
- 2) пилот који врши вожење оспособљен за управљање тим типом војног ваздухоплова;
- 3) добијено одобрење за вожење од стране надлежне јединице контроле летења.

Сигнали за споразумевање између пилота војног ваздухоплова и авио-механичара и сигнализисте дати су у Прилогу 2. Правилника и чине његов саставни део.

На привремено запоседнутом аеродрому или полигону где се организује војно летење а није успостављена јединица пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, одговорност сноси руководилац летења.

Одговорност за спречавање судара са препрекама и ваздухопловима на маневарским површинама аеродрома/хелидрома на местима која нису у видокругу контролора летења (руководиоца летења) сноси вођа војног ваздухоплова, односно руководилац екипа за обезбеђење летења.

### ***Брзине кретања војних ваздухоплова по маневарским површинама***

Члан 107.

Вожење хеликоптера дозвољено је само на краћа одстојања, по потпуно чистој, равној и чврстој површини тла, брзином до 5 km/h. На већа одстојања на аеродрому/хелидрома или када површина није равна и чврста, обавезно је прелетати на висини минимално 10 m изнад препрека и брзином до 15 km/h.

Пре давања дозволе за прелетање хеликоптера на привремено запоседнутом аеродрому/хелидрома, руководилац летења у обавези је да се увери да хеликоптер током прелетања неће ометати друге ваздухоплове који се крећу по маневарским површинама.

Није дозвољено током извођења редовног летења прелетање стајанки ваздухоплова и ваздухоплова на земљи на висини испод 25 m за хеликоптере, односно 100 m за авионе.

На маневарским површинама аеродрома дозвољавају су следеће брзине вожења војних ваздухоплова:

- 1) до 5 km/h у непосредној близини препрека, на стајанци, пре заокретања, на снегу и меканом терену, као и при вожењу у групи, ако војни ваздухоплови немају добру прегледност из пилотског простора;
- 2) до 15 km/h на праволинијским стазама за вожење на удаљености испод 150 m од места заустављања, заокретања или препреке, појединачним војним ваздухопловом и групи војних ваздухоплова који имају добру прегледност из пилотског простора;
- 3) до 30 km/h на праволинијским стазама за вожење и на удаљености преко 150 m од места заустављања, заокретања или препреке, појединачним војним ваздухопловом који има добру прегледност из пилотског простора.



Брзину вожења војних ваздухоплова, у оквиру прописаних норми, одређује пилот и одговоран је за безбедност вожења.

Није дозвољено вожење војних ваздухоплова испред и иза другог ваздухоплова чији мотор ради на великим обртајима, као и окретање војних ваздухоплова при раду мотора на великим обртајима са издвним млазником или репним површинама у правцу стајанке или платформе са људством и ваздухопловима на удаљености мањој од 50 m.

### ***Брзине кретања возила по маневарским површинама***

#### Члан 108.

Брзина кретања возила по маневарским површинама аеродрома не сме да буде већа од 30 km/h дању и 15 km/h ноћу, изузев за ватрогасно-спасилачка, санитарска и друга возила када се крећу ради пружања помоћи.

Брзина кретања возила које вуче авион не сме да буде већа од 15 km/h, односно 10 km/h за хеликоптере.

Брзину кретања возила одређује возач возила у оквиру прописаних норми и одговоран је за безбедно кретање возила.

### ***Право првенства пута***

#### Члан 109.

Ради спречавања опасног приближавања и судара војног ваздухоплова, утврђује се право првенства пута:

- 1) на маневарским површинама (аеродрома/хелидрома);
- 2) при полетању и слетању;
- 3) у ваздушном простору.

### ***Право првенства пута на маневарским површинама***

#### Члан 110.

Право првенства пута на маневарским површинама војног аеродрома/хелидрома је право војног ваздухоплова или возила да у близини другог ваздухоплова или возила и у односу на њих задржи правац и брзину. Пилот војног ваздухоплова и возач возила у обавези су да предузму потребне мере ради избегавања судара.

Право првенства пута на маневарским површинама војног аеродрома/хелидрома је следеће:

- 1) ваздухоплов на полетању у фази залета и на слетању у фази пристајајања и протрчавања;
- 2) ваздухоплов у опасности;
- 3) санитарско или ватрогасно-спасилачко возило када се креће ради пружања помоћи;
- 4) авион (група) у приправности система ПВО;
- 5) ваздухоплов који учествује у акцији трагања и спасавања;
- 6) ваздухоплов (група) који иде на задатак;
- 7) ваздухоплов (група) који се враћа са задатка;
- 8) група ваздухоплова у вожењу;
- 9) хеликоптер који се у лебдењу (ваздушном вожењу) креће изнад маневарских површина;
- 10) ваздухоплов у вожењу;
- 11) возило које вуче ваздухоплов;
- 12) војни даљински пилотирани ваздухоплов;
- 13) возило у кретању.

Пилот војног ваздухоплова који вози ка полетно-слетној стази мора да се заустави на тачки чекања или на било којем месту по инструкцији надлежне јединице контроле летења. На аеродромима опремљеним земаљском сигнализацијом, ово је прецизно регулисано сигнализацијом зависно од класе и опремљености аеродрома.

При сусрету на стази за вожење на удаљености 50 m и ближе од полетно-слетне стазе, првенство пута има ваздухоплов који напушта полетно-слетну стазу, а на већој удаљености, ваздухоплов који вози ка полетно-слетној стази ради полетања.

При сусрету два ваздухоплова или ваздухоплова и возила на ширим стазама за вожење и ширим платформама које омогућавају мимоилажење, сваки ваздухоплов, односно возило мора да смањи брзину испод 5 km/h и да вози својом десном страном, с тим да растојање при мимоилажењу буде најмање 5 m.

При вожењу у колони, одстојање између ваздухоплова мора да буде најмање 50 m, уколико није другачије прописано ваздухопловно-техничким упутством за управљање војним ваздухопловом, а при вожењу у степену вози се тако да се избегне упадање прашине или снега у уисник мотора ваздухоплова.

Није дозвољено престизање ваздухоплова за време вожења на маневарским површинама аеродрома, изузев по одобрењу надлежне јединице контроле летења која је у обавези да о томе обавести пилота ваздухоплова који се пристиже и адекватно га позиционира. Ваздухоплов који врши обилажење, у обавези је да у моменту проласка позиционираног ваздухоплова обезбеди растојање од најмање 5 m.

Када се правци вожења ваздухоплова укрштају, првенство пута има ваздухоплов који долази са десне стране. Ваздухоплов који уступа првенство пута у обавези је да стане и пропусти други ваздухоплов.

### ***Право првенства при полетању и слетању***

#### Члан 111.

Ваздухоплов који се креће по маневарским површинама аеродрома уступа првенство пута ваздухоплову који полеће или се припрема за полетање.

Редослед полетања ваздухоплова одређује се према следећем праву првенства:

- 1) ваздухоплов у приправности снага за контролу и заштиту ваздушног простора;
- 2) ваздухоплов који превози болесно или рањено лице коме је потребна хитна лекарска помоћ;
- 3) ваздухоплов у коме се налази екипа за пружање хитне лекарске помоћи;
- 4) ваздухоплов који учествује у акцији трагања и спасавања;
- 5) ваздухоплов који превози високе државне и војне званичнике;
- 6) група авиона;
- 7) ваздухоплов са ограниченим временом рада мотора на земљи;
- 8) путнички (транспортни) авион;
- 9) ваздухоплов са малом количином горива;
- 10) ваздухоплов са већом максималном брзином;
- 11) група хеликоптера;
- 12) појединачни хеликоптер;
- 13) војни даљински пилотирани ваздухоплов.

Војни ваздухоплов који слеће или је успоставио завршно прилажење за слетање има право првенства над другим ваздухопловом на маневарским површинама или у ваздуху.

Ваздухоплов који има сопствени погон уступа првенство пута ваздухоплову без сопственог погона, као и ваздухоплову који принудно слеће.

Редослед слетања војних ваздухоплова одређује се према следећем праву првенства:

- 1) ваздухоплов у опасности;
- 2) ваздухоплов са малом количином горива;
- 3) ваздухоплов у коме се налази болесник или рањеник, а коме је потребна хитна лекарска помоћ;
- 4) ваздухоплов у коме се налази екипа за пружање хитне лекарске помоћи;
- 5) ваздухоплов који учествује у акцији трагања и спасавања;
- 6) ваздухоплов који превози високе државне и војне званичнике;
- 7) група авиона;
- 8) путнички (транспортни) авион;
- 9) појединачни авион;
- 10) група хеликоптера;
- 11) појединачни хеликоптер;
- 12) даљински пилотирани ваздухоплов.

### ***Право првенства пута у ваздушном простору***

#### Члан 112.

Право првенства пута у ваздушном простору има ваздухоплов најмање способности маневра, које дозвољава том ваздухоплову да задржи правац и брзину. Ако видљивост дозвољава, сваки пилот мора да предузме потребан маневар да би избегао судар, без обзира на то ко има право првенства. Ваздухоплов који уступа пра-

во првенства не сме прелетети изнад, испод или испред другог ваздухоплова док се не постигне безбедна удаљеност.

Ваздухоплов у опасности има право првенства пута над свим саобраћајем у ваздуху.

Ако је приближавање ваздухоплова приближно на истој висини (осим директно у чело у опсегу 20° лево и десно од правца лета), ваздухоплов са десне стране другог има право првенства.

Ако ваздухоплов прилази у чело другом ваздухоплову у опсегу 20° лево и десно од правца лета, сваки од њих ће променити курс у своју десну страну како би обезбедили да у току мимоилажења растојање између њих буде најмање 300 m.

Ваздухоплов који се претиче има право првенства. Ваздухоплов који претиче други ваздухоплов мора променити курс у десно, с тим да растојање између ваздухоплова у моменту претицања буде најмање 300 m.

Ваздухоплови различите категорије имају право првенства пута у ваздушном простору по следећем реду приоритета:

- 1) балони;
- 2) једрилице;
- 3) дирижабл;
- 4) ваздухоплов са аеро-запрегом или који вуче мету, односно други предмет;
- 5) путнички (транспортни) авион;
- 6) група авиона;
- 7) појединачни авион;
- 8) група хеликоптера;
- 9) појединачни хеликоптер;
- 10) војни даљински пилотирани ваздухоплов.

#### ***Минималне висине лета***

##### Члан 113.

Најмања стварна висина лета испод које није дозвољено летење, изузев приликом полетања и слетања и при извршавању летова посебне намене, бришућег летења и борбених летова износи:

- 1) на рути:
  - најмање 100 m при визуелном летењу изнад равничастог и брежуљкастог земљишта и изнад површине мора, а најмање 400 m изнад брдовито-планинског земљишта,
  - најмање 400 m при инструменталном летењу изнад равничарског и брежуљкастог земљишта и изнад мора, а најмање 600 m изнад брдовито-планинског земљишта;
- 2) приликом надлетања насељених места:
  - изнад градова преко 10.000 становника – 1.000 m,
  - изнад насеља са мање од 10.000 становника – 300 m.

Приликом надлетања индустријских постројења, националних паркова, туристичких места и већих скупова људи, минимална висина лета је 300 m.

Најмања висина у визуелном летењу одређује се у односу на рељеф земљишта дуж осе руте, а у инструменталном летењу у појасу 25 km лево и десно од осе руте у односу на висину највише препреке у том појасу.

Није дозвољено летење изнад објеката на аеродрому и изнад насељених места војном ваздухоплову који вуче или носи спољни терет, изузев хеликоптеру који извршава летове посебне намене.

#### ***Одступање од прописаних минималних висина лета***

##### Члан 114.

Одобрава се одступање од прописаних висина лета само у изузетним случајевима када је то неопходно за полетање или слетање војних ваздухоплова, односно по посебном одобрењу Команде РВиПВО, као и у случају ванредног поступања при отказу уређаја и опреме на војном ваздухоплову ради спречавања настанка ваздухопловног удеса.

#### ***Раздвајање војних ваздухоплова***

##### Члан 115.

Раздвајање војних ваздухоплова је обезбеђивање прописане вертикалне и хоризонталне удаљености између два војна ваздухоплова (групе).

Ради спречавања опасног приближавања и судара између војних ваздухоплова, при полетању, слетању и у току лета, врши се њихово раздвајање.

Вертикално раздвајање обезбеђује се одређивањем висине (нивоа) лета сваком војном ваздухоплову или групи према Табели нивоа лета датој у Прилогу 3. Правилника која чини његов саставни део.

Хоризонтално раздвајање обезбеђује се одређивањем одстојања или временског интервала, као и растојања или угаоних величина између праваца лета војних ваздухоплова.

Норме раздвајања између војних ваздухоплова и подгрупа у групном летењу одређује командант летачке јединице који је издао задатак или вођа групе.

Норме раздвајања које се примењују на војне ваздухоплове дате су у Прилогу 10. Правилника која чине његов саставни део.

### ***Подешавање барометарског висиномера***

#### **Члан 116.**

Подешавање барометарског висиномера врши се на следећи начин:

1) пилот војног ваздухоплова који извршава задатак у контролисаној саобраћајној зони (CTR) према правилима за визуелно летење, пре полетања подешава барометарски висиномер на притисак сведен на ниво аеродрома (QFE) и са тако постављеним притиском лети од полетања до слетања;

2) пилот војног ваздухоплова који извршава задатак у контролисаној саобраћајној зони (CTR) према правилима инструменталног летења, као и пилот војног ваздухоплова који извршава задатак ван контролисане саобраћајне зоне (CTR), пре полетања подешава барометарски висиномер на притисак сведен на ниво мора (QNH) и са тако постављеним притиском лети до прелазне апсолутне висине;

3) када војни ваздухоплов у пењању достигне прелазну апсолутну висину, пилот подешава барометарски висиномер на стандардни атмосферски притисак (QNE) и са тако постављеним притиском лети изнад прелазне апсолутне висине;

4) када војни ваздухоплов при спуштању достигне прелазни ниво лета, пилот подешава барометарски висиномер на QNH притисак и са тако постављеним притиском лети до улазних врата аеродрома, односно до тачке започињања процедуре инструменталног прилаза, када по одобрењу контроле летења подешава висиномер на QFE притисак и са тако постављеним притиском врши слетање;

5) за време вођења војних ваздухоплова помоћу слетног радара, барометарски висиномер се подешава на QFE притисак.

На војним ваздухопловима који у пилотском простору имају два барометарска висиномера, испод прелазне апсолутне висине један од њих мора да буде подешен на вредност QNH притиска, а други на вредност QFE притиска.

### **3. Специфичности, забране и ограничења у летењу**

#### ***Удаљеност војних ваздухоплова***

#### **Члан 117.**

Вођа војног ваздухоплова не сме дозволити да се војни ваздухоплов којим управља приближи другом ваздухоплову на удаљеност која може да створи опасност од судара, осим за:

1) дозвољени лет у групи;

2) случај нужде која захтева помоћ другом ваздухоплову;

3) одобрене маневре од стране Команде РВиПВО у којима су сви учесници потпуно свесни природе маневара и оспособљени за њихово безбедно извођење (маневри за пресретање циљева у ваздуху, гађање и ракетирање циљева у ваздуху и др.).

#### ***Брзина ваздухоплова***

#### **Члан 118.**

У ваздушном простору Републике Србије, вођа војног ваздухоплова ће се придржавати одредаба Уредбе о класификацији ваздушног простора осим када лети у привремено издвојеним и привремено резервисаним деловима ваздушног простора, зонама за летење војних ваздухоплова или када извршава летове посебне намене.

Уколико вођа војног ваздухоплова не може обезбедити одржавање минималне безбедне брзине маневрирања током прилаза за слетање (прописане за сваки аеродром), о томе мора обавестити надлежну јединицу контроле летења и тражити дозволу за прилаз са одржавањем брзине прописане ваздухопловно-техничким упутством за управљање тим војним ваздухопловом.

Убрзавање ваздухоплова преко 0,95 Ма и летење надзвучним брзинама које се врши ради оспособљавања пилота и извршавања техничких проба, дозвољава се на висини изнад 10.000 m у зонама одређеним за војно летење. Ван тих зона и висина, може се изводити само по посебном одобрењу Команде РВ и ПВО, а у складу са упутством којим се регулише обезбеђење, најава, пријава и ограничења у коришћењу ваздушног простора.

Вођа војног ваздухоплова неће дозволити да ваздухоплов достигне и премаши 1 Ма осим ако то није предвиђено планом летења. Неодобрен лет изнад 1 Ма биће третиран као угрожавање безбедности летења.

Војни ваздухоплови могу извршавати летове са променама брзине и висине лета у привремено издвојеном или привремено резервисаном ваздушном простору обезбеђеном за војно летење. Начин обезбеђења ваздушног простора за војно летење прописан је посебним упутством.

### ***Слетање са бојевим наоружањем***

#### **Члан 119.**

Процедуре за прихват војног ваздухоплова који је слетео на војни или мешовити аеродром са бојевим убојним средствима (наоружањем), у надлежности су Команде РВиПВО.

Пре слетања са бојевим убојним средствима или вежбовном муницијом на аеродромима који нису поседнути јединицама РВиПВО или на летелиштима где нису прописане процедуре, вођа војног ваздухоплова у обавези је да извести надлежну јединицу контроле летења о околностима и захтева инструкције за вожење до одређеног места за разоружавање.

Након слетања војних ваздухоплова са бојевим убојним средствима на аеродроме који нису поседнути јединицама РВиПВО или на летелишта где нису прописане адекватне процедуре за ваздухоплове са убојним средствима, вођа ваздухоплова мора да:

- 1) избегне вожење у зони или делу који би могао да буде претња по особље, средства или опрему;
- 2) пре напуштања ваздухоплова, упозна земаљско особље о постојању наоружања на војном ваздухоплову и захтева обезбеђење војног ваздухоплова до доласка стручних лица;
- 3) одмах извести претпостављену команду.

### ***Принудно слетање војних ваздухоплова***

#### **Члан 120.**

Принудно слетање војних ваздухоплова је свако слетање које није предвиђено задатком. Оно може да буде моментално (неопходно) и из предострожности.

Принудно слетање војних ваздухоплова може се извршити на аеродром базирања, алтернативни аеродром, други аеродром или ван аеродрома (на изабрани терен или површину воде).

Принудно слетање војних ваздухоплова на површину воде врши се војним ваздухопловом који је предвиђен за полетање/слетање на површину воде, а са осталим војним ваздухопловима само када из било којег разлога не постоји могућност напуштања војног ваздухоплова искакањем падобраном.

Није дозвољено принудно слетање војним борбеним авионима са избацивим седиштем на неприпремљене терене.

### ***Моментално принудно слетање***

#### **Члан 121.**

Моментално (неопходно) принудно слетање врши се када новонастала ситуација онемогућава даљи лет или би наставак лета угрозио безбедност путника, посаде и војног ваздухоплова. Оно се карактерише ограниченим временом за доношење одлуке, тражење, избор и осматрање терена за принудно слетање, као и немогућношћу коришћења снаге (потиска) мотора за исправљање прорачуна за слетање при његовом отказу.

Када за време лета у облацима дође до догађаја који условљава моментално принудно слетање, војни ваздухоплов се мора напустити искакањем падобраном, изузев када је вођа војног ваздухоплова сигуран да је земљиште испод облака подесно за принудно слетање и ако је доња граница облака на таквој стварној висини да се после инструменталног спуштања испод облака може донети одлука о томе да ли извршити избор терена и принудно слетање или да се војни ваздухоплов напусти искакањем падобраном.

Ако ситуација дозвољава, пилот јавља своју одлуку и позицију надлежној јединици контроле летења, која врши узбуњивање трагања и спасавања.

**Принудно слетање из предострожности**

## Члан 122.

Принудно слетање из предострожности врши се у случају када би даље продужење лета могло условити моментално принудно слетање, односно угрозило безбедност летења или проузроковало тешке последице по путнике, посаду и војни ваздухоплов.

**Дужности посаде војног ваздухоплова након принудног слетања**

## Члан 123.

Након принудног слетања, посада војног ваздухоплова у обавези је да:

- 1) организује пружање медицинске помоћи повређеним лицима;
- 2) извести своју или најближу ваздухопловну јединицу о принудном слетању (место, време, узрок принудног слетања, стање посаде, путника и војног ваздухоплова, средства потребна за оправку војног ваздухоплова и могућност поновног полетања);
- 3) организује обезбеђење и чување војног ваздухоплова уз помоћ најближе војне јединице или органа Министарства унутрашњих послова Републике Србије;
- 4) не дозволи уклањање или мењање трагова принудног слетања на војном ваздухоплову и на земљишту до доласка лица надлежних за обезбеђење места принудног слетања;
- 5) у случају принудног слетања на територију стране државе, вођа војног ваздухоплова предузима све мере и поступке предвиђене Правилником, а у складу са правилима и прописима ИКАО, односно државе где је војни ваздухоплов принудно слетео.

Није дозвољено полетање војног ваздухоплова који је принудно слетео док се не установи узрок принудног слетања, не отклони квар и не добије одобрење надлежног старешине.

Одлуку о полетању хидроавиона и хеликоптера који су извршили принудно слетање из предострожности, доноси вођа војног ваздухоплова ако слетање није извршено због неправилног рада мотора или квара на војном ваздухоплову.

Ако вођа војног ваздухоплова у току лета примети да је неки ваздухоплов принудно слетео ван аеродрома, у обавези је да о томе обавести надлежну јединицу контроле летења.

Посада војног ваздухоплова који је принудно слетео у обавези је да користи расположива средства и опрему да би привукла пажњу ваздухоплова у лету, брода или екипе за трагање и спасавање.

**Забрана полетања војном ваздухоплову**

## Члан 124.

Није дозвољено издавање одобрења посади војног ваздухоплова за излазак на полетно-слетну стазу и полетање:

- 1) ако се на полетно-слетној стази испред војног ваздухоплова који треба да полеће налази други ваздухоплов (осим летења у групи) или се на полетно-слетној стази налази нека препрека;
- 2) ако се у правцу за слетање, односно завршном прилажењу за слетање налази други ваздухоплов;
- 3) ако брзина и правац ветра прелазе величине предвиђене ваздухопловно-техничким упутством за управљање тим типом војног ваздухоплова;
- 4) ако војни ваздухоплов који је претходно полетео није прелетео крај полетно-слетне стазе или започео први заокрет, изузев при полетању у групи када о томе одлучује старешина авијацијске јединице који издаје задатак или вођа групе;
- 5) ако радио-комуникација између надлежне јединице контроле летења и посаде војног ваздухоплова не омогућава безбедно извршење лета.

**Забрана слетања војном ваздухоплову**

## Члан 125.

Није дозвољено издавање одобрења за слетање посади војног ваздухоплова:

- 1) ако на полетно-слетној стази на коју војни ваздухоплов слеће има препрека;
- 2) ако се ваздухоплов који се припрема за полетање налази у фази залета или након узлета није прелетео крај полетно-слетне стазе;

3) ако ваздухоплов који је претходно слетео није напустио полетно-слетну стазу, изузев при слетању групе када о томе одлучује старешина авијацијске јединице који издаје задатак или вођа групе.

Висина изласка у правац слетања после четвртог заокрета не сме да буде мања од 100 m дању и 150 m ноћу изнад нивоа аеродрома.

### *Забрана пушења у војним ваздухопловима*

#### Члан 126.

Није дозвољено пушење и употреба отвореног пламена у војним ваздухопловима.

### *Десантирање падобранаца и терета, избацивање (одбацивање) предмета и испуштање течности из војног ваздухоплова*

#### Члан 127.

Десантирање падобранаца и терета, избацивање (одбацивање) предмета и испуштање течности из војног ваздухоплова може се вршити из војних ваздухоплова који су намењени за такве задатке и чија посада је способљена за њихово извршавање.

Десантирање падобранаца и терета врши се у складу са посебним правилима. За поштовање прописаних процедура и безбедност извршења десантирања падобранаца одговорни су вођа војног ваздухоплова, руководица скока, падобрански инструктор у војном ваздухоплову и инструктор за навођење војног ваздухоплова са земље.

Није дозвољено десантирање падобранаца и терета, испуштање горива или избацивање (одбацивање) резервоара са горивом или другог терета и предмета из војног ваздухоплова, ако то задатком за лет није предвиђено.

Свако ненамерно избацивање (одбацивање), губитак или отпадање терета или дела војних ваздухоплова мора се пријавити одмах након уочавања, а најкасније након слетања.

Изузетно, ако је то у интересу безбедности војног ваздухоплова и заштите живота и здравља лица у војном ваздухоплову, вођа војног ваздухоплова може сам или да нареди другом члану посаде да се из војног ваздухоплова испусти гориво или одбаци резервоари са горивом, избаци (одбаци) терет или део терета (укључујући и убојна средства) на за то прописаном месту или ван насељених места и редоследом који он одреди.

У случају крајње опасности (пад војног ваздухоплова у неправилан положај, моментално принудно слетање са мале висине, пожар на војном ваздухоплову и слично), терет, укључујући и убојна средства, може да се одбаци одмах.

Принудно одбацивање авио-бомби врши се увек са неактивираним упаљачима, а ракетних зрна, зависно од њихове конструкције, са неактивираним упаљачима или заједно са носачем.

### *Ограничења у ношењу наоружања и опреме за снимање*

#### Члан 128.

У случајевима заједничких међународних војних вежби на полигонима у Републици Србији, поступак давања одобрења страном војном ваздухоплову да носи активно напуњено стрелачко, ракетно или бомбардерско наоружање, као и активiranу пасивну или активну опрему за снимање, регулисан је Законом о ваздушном саобраћају.

У случајевима из става 1. овог члана, предлог за одобрење страном војном ваздухоплову да носи активно напуњено стрелачко, ракетно или бомбардерско наоружање, као и активiranу пасивну или активну опрему за снимање, треба да садржи следеће:

- 1) циљ активности;
- 2) непосредне извршиоце;
- 3) врсту ваздухоплова, наоружања и опреме за снимање;
- 4) период ангажовања;
- 5) аеродроме базирања или маневра и ваздушни простор за реализацију активности;
- 6) начин коришћења наоружања и опреме за снимање на територији Републике Србије;
- 7) начин поступања са снимљеним материјалом;
- 8) поступање у случају кршења уговорених одредаба.

Предлог из става 2. овог члана подноси организациона јединица Министарства одбране или Војске Србије надлежна за планирање међународних војних вежби.

#### 4. Услови за извршење летења

##### *Метеоролошки услови*

Члан 129.

Према степену утицаја на извршење лета, метеоролошки услови се деле на визуелне метеоролошке услове (VMC – Visual Meteorological Conditions), инструменталне метеоролошке услове (IMC – Instrument Meteorological Conditions) и метеоролошке услове испод минимума и опасне за летење (НМУ – неповољне метеоролошке услове).

##### 1) Летење у визуелним метеоролошким условима

Члан 130.

Визуелни метеоролошки услови (VMC) јесу услови при којима видљивост, врста, количина и висина облака омогућавају визуелно летење на безбедној висини.

Летење у визуелним метеоролошким условима врши се по правилима визуелног летења (VFR – Visual Flight Rules).

Када у току визуелног летења дође до промена метеоролошких услова који онемогућавају даљи лет према правилима за визуелно летење, посада војног ваздухоплова је у обавези:

- 1) да од надлежне јединице контроле летења тражи измену висине и руте лета и настави визуелни лет;
- 2) да се врати на аеродром полетања, алтернативни или други аеродром где постоје метеоролошки услови за визуелно прилажење и слетање;
- 3) да пређе на летење према правилима за инструментално летење ако је војни ваздухоплов опремљен, а посада оспособљена и у тренажи за такво летење;
- 4) да пре упућивања захтева надлежној јединици контроле летења за измену правила летења са визуелних на инструменталне, успостави прописане норме раздвајања са другим ваздухопловима и препрекама које важе за инструментално летење.

Када у фази слетања наступе околности које онемогућавају безбедно визуелно прилажење за слетање и слетање, а посада војног ваздухоплова није оспособљена за инструментално летење, посада војног ваздухоплова у обавези је да слетање изврши на алтернативни или други аеродром где постоје услови за визуелно прилажење и слетање.

##### *Метеоролошки услови за извршење VFR лета*

Члан 131.

Минимални метеоролошки услови за извршење VFR лета за појединачни војни ваздухоплов су:

- 1) за војне ваздухоплове „Е“ категорије:
  - видљивост у правцу лета 5 km дању и 8 km ноћу,
  - удаљеност од облака 1,5 km хоризонтално и 300 m вертикално;
- 2) за војне ваздухоплове „С“ и „D“ категорије:
  - видљивост у правцу лета 4 km дању и 5 km ноћу,
  - удаљеност од облака 1,5 km хоризонтално и 300 m вертикално;
- 3) за војне ваздухоплове „А“ и „В“ категорије и хеликоптере:
  - видљивост у правцу лета 1 km дању и 1,5 km ноћу,
  - удаљеност од облака 500 m хоризонтално и 150 m вертикално.

При групном летењу вредности минималних метеоролошких услова за VFR лет се увећавају за 25% у односу на минималне метеоролошке услове за извршење VFR лета за појединачни војни ваздухоплов.

Преглед категорија војних ваздухоплова дат је у Прилогу 4. Правилника и чине његов саставни део.

##### *Неопходна опрема и инструменти за VFR летење*

Члан 132.

У погледу опремљености опремом и инструментима за VFR летење, војни ваздухоплов као минимум мора да има:

- 1) брзиномер;
- 2) висиномер;



- 3) вариометар;
- 4) вештачки хоризонт;
- 5) магнетски компас;
- 6) показивач скретања и клизања;
- 7) жиромагнетски компас или жиродирекционал;
- 8) обртомер, притискомер уља и горива и термометар за сваки мотор;
- 9) количиномер горива;
- 10) часовник;
- 11) показивач положаја стајних органа (ако су увлачећег типа);
- 12) показивач положаја закрилаца;
- 13) примопредајну радио-станицу.

Летење по правилима визуелног летења изнад нивоа лета (**FL – Flight Level**) 200, мора се обављати у извојеним деловима ваздушног простора.

## 2) Летење у инструменталним метеоролошким условима

### Члан 133.

Инструментални метеоролошки услови (IMC) за летење су услови при којима су видљивост, хоризонтално и вертикално растојање од облака испод минимума за визуелно летење, односно када је смањена или не постоји могућност визуелног одређивања положаја војног ваздухоплова у простору и визуелног вођења оријентације и навигације.

Летење у инструменталним метеоролошким условима врши се по правилима инструменталног летења (**IFR – Instrumental Flight Rules**).

Летови који се извршавају у инструменталним метеоролошким условима за летење су летови:

- 1) у облацима;
- 2) између или изнад облака, без видљивости или са повременим видљивошћу земље (облачност пет осмина или више);
- 3) изнад мора и терена без оријентира, када се не види обала или природни хоризонт;
- 4) на висинама изнад 10.000 m;
- 5) при интензивним падавинама.

Без обзира на метеоролошке услове у којима се лет одвија (VMC или IMC), летење ће се одвијати по правилима инструменталног летења (IFR) при летењу по ваздушним путевима и при летењу на висинама изнад 10.000 m.

У IFR летовима, приликом слетања и полетања са аеродрома који немају публиковане стандардне инструменталне процедуре одилажења (**SID – Standard Instrument Departure**) и стандардне инструменталне процедуре прилажења (**STAR – STandard Instrument ARrival**), промена правила летења врши се:

- 1) IFR у VFR на тачки почетка процедуре визуелног прилажења за слетање;
- 2) VFR у IFR на тачки завршетка процедуре визуелног одилажења након полетања.

Промена правила летења по коме се лет изводи, подлеже одобрењу надлежне јединице контроле летења.

### *Метеоролошки минимуми за инструментално летење*

### Члан 134.

За летење у инструменталним метеоролошким условима, прописује се метеоролошки минимум за пилота, војни ваздухоплов и аеродром.

Метеоролошки минимум за пилота представља минималне вредности висине облака и видљивости оријентира при којима се пилоту дозвољава полетање и слетање. Овај минимум зависи од степена оспособљености пилота. Одређују га команданти летачких јединица, закључно са командантом РВиПВО, за сваког пилота из састава јединице (команде) посебно.

Метеоролошки минимум за војни ваздухоплов представља минималну вредност висине облака, видљивости оријентира и максималну брзину ветра, при којима летно-техничке особине војног ваздухоплова и његова опрема, уз одговарајућу опрему на аеродрому, омогућавају безбедно полетање и слетање. Овај минимум прописује се ваздухопловно-техничким упутством за управљање типом војног ваздухоплова.

Метеоролошки минимум за аеродром представља минималну вредност висине облака и видљивости оријентира при којима је, зависно од рељефа земљишта, вештачких препрека и одговарајуће опреме аеродрома, могуће безбедно полетање и слетање.

Метеоролошки минимум за сваки аеродром зависи од опремљености аеродрома и објављују се у националним ваздухопловним публикацијама.

Најнижа вредност наведена три минимума сматра се метеоролошким минимумом за летење при извршавању конкретне летачке задатка.

Посади војног ваздухоплова дозвољава се полетање ако су у време започињања лета на аеродромима полетања и планираног слетања услови једнаки или изнад метеоролошког минимума прописаног за инструментални прилаз за слетање и ако су на аеродрому планираног слетања и алтернативном аеродрому, према прогнози 30 минута пре и 30 минута после предвиђеног времена слетања, једнаки или изнад метеоролошког минимума прописаног за инструментални прилаз за слетање.

Изузетно, приликом извршавања задатака посебне намене и борбених летова, а по одобрењу команданта јединице ранга ваздухопловне бригаде или вишег, дозвољава се полетање војног ваздухоплова и испод наведених метеоролошких минимума.

Групно летење у облацима дозвољава се групи до четири војна ваздухоплова под условом да су пилоти оспособљени и у тренажи за летење у смакнутим порецима и за летење у облацима појединачним војним ваздухопловом.

### ***Неопходна опрема и инструменти за летење у инструменталним метеоролошким условима***

#### Члан 135.

Војни ваздухоплов, намењен за инструментално летење, поред опреме и инструмената за летење у визуелним метеоролошким условима, минимално мора да има и:

- 1) позициона светла;
- 2) светла за вожење („ТАХИ“ светло);
- 3) грејач Пито цеви;
- 4) радио-компас.

### ***Симулирани инструментални лет***

#### Члан 136.

Симулирани инструментални лет је лет који се изводи у другачијим условима од стварних услова за IFR летење искључиво у функцији летачке обуке у инструменталним условима. Инструментални услови симулирају се путем уређаја за ограничење видљивости, као што су покривачи кабине, навлаке, фолије, наочаре и друго.

Уређаји у пилотском простору војног ваздухоплова, који служе да ограниче видљивост пилота током симулираног лета, морају да буде тако постављени да се могу брзо и лако отворити, скинути или уклонити у сваком положају војног ваздухоплова.

Симулиран инструментални лет, ради оспособљавања пилота за инструментално летење, може да се врши са наставником летења на вишеседом војном ваздухоплову или самостално на једноседом војном ваздухоплову.

Симулирани инструментални лет на вишеседом војном ваздухоплову мора пратити пилот који је у тренажи за летење оспособљен за инструментално летење и мора бити у могућности да све време лета види ван војног ваздухоплова, обезбеди контролу положаја војног ваздухоплова како у односу на терен тако и на остали ваздушни саобраћај. Поменути пилот може да лети као члан посаде вишеседог војног ваздухоплова или као пилот пратећег војног ваздухоплова задужен за безбедно извршење симулираног лета.

Ако се користи пратећи војни ваздухоплов, обавезно је одржавати стални визуелни контакт са војним ваздухопловом и двосмерну радио-комуникацију између војних ваздухоплова.

На једноседом војном ваздухоплову, није дозвољено летење са уређајима за ограничење видљивости на стварној висини мањој од прописане ваздухопловно-техничким упутством за управљање сваке врсте/типа војног ваздухоплова.

Није дозвољено летење са уређајима за ограничење видљивости на свим војним ваздухопловима у облацима и ноћу.

Није дозвољено извођење симулираних процедура са путницима у ваздухоплову.

**Метеоролошки извештаји пилота**

## Члан 137.

Посада војног ваздухоплова у обавези је да прати метеоролошку ситуацију у рејону извршавања задатака и предузме следеће:

- 1) да прекине лет када због погоршања метеоролошке ситуације није у могућности да лет изврши безбедно и у складу са задатком и о томе извести надлежну јединицу контроле летења;
- 2) да на захтев јединице контроле летења, радио-комуникацијом достави извештај о метеоролошкој ситуацији у рејону у коме извршава лет;
- 3) да јави сваку значајну метеоролошку појаву или информацију о условима за лет која може бити од значаја надлежној јединици контроле летења или од користи другим посадама.

**3. Метеоролошки услови испод минимума и опасни за летење**

## Члан 138.

Метеоролошки услови испод минимума и опасни за летење (НМУ) су:

- 1) олуја праћена јаким ветром, градом или леденом кишом;
- 2) магла, сумаглица и падавине при којима је видљивост испод прописаног метеоролошког минимума за аеродром или војни ваздухоплов;
- 3) ниски облаци са доњом границом испод прописаног метеоролошког минимума за аеродром или војни ваздухоплов;
- 4) приземни ветар чија је брзина већа од прописане за тип војног ваздухоплова;
- 5) поледица или лед на полетно-слетној стази и стази за вожење;
- 6) снежни покривач на полетно-слетној стази и стази за вожење чија је висина изнад дозвољене за тип војног ваздухоплова;
- 7) олујна зона која се не може обићи;
- 8) залеђивање војног ваздухоплова који није опремљен уређајем за разлеђивање и интензивно залеђивање војног ваздухоплова које се не може одстранити помоћу уређаја за разлеђивање;
- 9) јако вертикално струјање (турбуленција) ваздуха које угрожава безбедност летења.

**4. Летење у ноћним условима**

## Члан 139.

Летењем у ноћним условима (ноћно летење) сматрају се летови који се извршавају у периоду који почиње 30 минута након заласка Сунца и завршава се 30 минута пре изласка Сунца.

Ноћно летење врши се према правилима за визуелно или инструментално летење. Избор правила зависи од метеоролошких услова, категорије и типа војног ваздухоплова, опремљености аеродрома, расположивих земаљских навигацијских средстава, рејона летења и оспособљености посаде.

Војни ваздухоплов на коме се извршава ноћно летење, поред опреме предвиђене за летење у инструменталним условима, мора бити опремљен са:

- 1) унутрашњим и спољашњим осветљењем;
- 2) рефлектором за слетање ноћу;
- 3) светлима за осветљавање инструмената, пилотске и путничке кабине.

Ноћно летење на једноседом војном ваздухоплову, према правилима за инструментално летење, може да се дозволи само посади која је оспособљена за ноћно летење и у тренажи је за инструментално дневно летење.

Сваки члан посаде за време извршавања ноћног летења мора имати батеријску лампу.

Од заласка до изласка сунца, сви војни ваздухоплови, од момента пуштања мотора у рад до њиховог заустављања после слетања, морају имати укључено спољашње осветљење и светла за уочавање ваздухоплова (светла против спречавања судара).

**Коришћење аеродрома ноћу**

## Члан 140.

Војни или мешовити аеродроми и војни ваздухоплови морају бити опремљени адекватним уређајима и опремом за ноћно летење.

Вођа војног ваздухоплова не сме употребити војни ваздухоплов током ноћног летења са полетно-слетних стаза и маневарских површина ако војни ваздухоплов и аеродромске површине нису опремљене и означене адекватном опремом и средствима прописаним за ноћно летење.

Изузетно, приликом употребе наочара за ноћно летење (NVG – Night Vision Google), обучене посаде опремљене наочарима за ноћно летење могу употребљавати полетно-слетне стазе опремљене прикривеним инфрацрвеним (IR – Infra Red) осветљењем, ако је осветљење у функцији и ако се јасно распознаје.

Употреба наочара за ноћно летење дозвољава се у складу са упутствима која регулишу начин њихове примене у обуци и извршавању летачких задатака у ноћним условима.

За правилност употребе и безбедност летења приликом употребе наочара за ноћно летење одговорни су командант летачке јединице који је издао задатак за лет и вођа војног ваздухоплова.

## **5. Летење у посебним условима**

### ***Летење у условима залеђивања***

#### Члан 141.

Залеђивање на војном ваздухоплову редовно доводи до промена његових аеродинамичких облика, а у условима интензивног залеђивања и до наглог погоршања летних особина.

Када предстоји лет у облацима или се очекује залеђивање, посада посебно проверава исправност уређаја за разлеђивање и уређаја за загревање на војном ваздухоплову.

При појави залеђивања у току лета, посада је у обавези да предузме мере предвиђене ваздухопловно-техничким упутством за управљање ангажованим војним ваздухопловом и да извести надлежну јединицу контроле летења о интензитету залеђивања и висини лета.

Ако и после укључивања уређаја за разлеђивање не престане залеђивање, променити висину лета максималном могућом вертикалном брзином и обавестити надлежну јединицу контроле летења.

Ако и после промене висине лета залеђивање не престане, а продужење лета постаје опасно, посада војног ваздухоплова у обавези је да прекине извршење задатка и слети на свој или алтернативни аеродром.

Није дозвољено полетање војног ваздухоплова са ледом и снегом прилепљеним на крила, површине за управљање, кракове елисе или ротора, уводнике ваздуха у мотор, ветробранска стакла или друге критичне површине војног ваздухоплова.

Уколико постоје услови на аеродрому, дозвољава се прскање војног ваздухоплова пре полетања средствима за разлеђивање, у складу са важећим упутствима.

Није дозвољено летење војним ваздухопловима у метеоролошким условима који доводе до залеђивања ако војни ваздухоплов није опремљен уређајем за разлеђивање и у условима интензивног залеђивања војног ваздухоплова које се не може одстранити помоћу уређаја за разлеђивање на војном ваздухоплову.

### ***Летење у близини олујних зона***

#### Члан 142.

Није дозвољен улазак у олујну зону, летење кроз зону олује или испод олујних облака.

Посада неће вршити полетање, прилаз и слетање на аеродром у коме олуја проузрокује град, јак ветар, јаку кишу, грмљавину и/или смицање ветра.

Када је осматрана олујна активност са неповољним утицајем на планирани летачки задатак, посада ће одложити лет, променити руту ради избегавања олује или наставити лет ка погодной алтернацији.

Обилажење зоне олујне активности врши се на удаљености најмање 10 km бочно или 500 m изнад границе олујног облака.

У случају изненадног уласка у зону олује, посада је у обавези да предузме мере за брзи излазак из зоне, обавести надлежну јединицу контроле летења, одржава брзину и поступи по ваздухопловно-техничком упутству за управљање ангажованим типом војног ваздухоплова.

### ***Летење при појави турбуленције и смицања ветра***

#### Члан 143.

У случају уласка у зону изражене турбуленције где је веома отежано даље безбедно управљање војним ваздухопловом, посада је у обавези да о томе обавести надлежну јединицу контроле летења, тражи дозволу за хитну промену параметара лета (курса, брзине и/или висине) и уз промену параметара лета што пре напусти зону турбуленције.

По престанку интензивне турбуленције или изласком из ње, посада је у обавези да јави јединици контроле летења о њеном престанку и евентуалне промењене параметре лета, ако их је било.

У случају уласка у турбуленцију у трагу другог ваздухоплова током прилаза за слетање или током полетања, посада је у обавези да обавести надлежну јединицу контроле летења и уколико јој услови лета дозвољавају, да што пре напусти зону турбуленције променом параметара лета. Уколико то није могуће, због мале висине, брзине или близине другог ваздухоплова, предузима све радње и поступке да војни ваздухоплов одржи у новонасталим условима лета ради безбедног слетања/полетања.

У случају појаве смицања ветра на полетању, прилазу за слетање или слетању, посада је у обавези да обавести контролу летења о позицији и висини на којој је дошло до смицања ветра и промени висине коју је смицање ветра изазвало.

#### ***Летење у простору захваћеном елементарним непогодама или индустријским акцидентима***

Члан 144.

Није дозвољено летење унутар одређеног простора захваћеног елементарним непогодама или индустријским акцидентима. Простор захваћен елементарном непогодом или индустријским акцидентом објављује се у NOTAM.

Изузетно, посади је дозвољен улазак у простор захваћен елементарном непогодом или индустријским акцидентима када доставља помоћ ваздушним путем не доводећи при томе у опасност посаду и војни ваздухоплов.

#### ***Летење изнад мора и већих водених површина***

Члан 145.

Услови летења изнад мора и већих водених површина карактеришу се честим појавама сумаглице, због чега је отежано визуелно одређивање природног хоризонта, а приликом лета на малој висини или у бришућем лету, знатно је отежано визуелно одређивање стварне висине лета.

Летење изнад мора и већих водених површина дозвољава се само ако је посада оспособљена за инструментално летење, а војни ваздухоплов опремљен одговарајућим средствима.

Није дозвољено летење на отвореном мору, изнад водених површина и дуж обалног појаса без прописане опреме за спасавање на води.

Лична опрема посаде и војног ваздухоплова за спасавање на води прописује се ваздухопловно-техничким упутством за управљање типом војних ваздухоплова.

У припреми за летење изнад мора, посада је у обавези да:

- 1) изучи специфичности управљања и вођења војног ваздухоплова изнад мора;
- 2) упозна и проучи метеоролошке услове и њихов утицај на стање мора;
- 3) изучи, а по потреби, и увежба на војном ваздухоплову поступке за принудно слетање на воду и за напуштање војног ваздухоплова искакањем падобраном, као и употребу опреме за спасавање на води;
- 4) обележи на карти места за принудно слетање на обали и на острвима;
- 5) при ноћном летењу проучи карактеристике светионика и осветљених објеката у рејону летења.

#### ***Летење изнад земљишта покривеног снегом***

Члан 146.

Летење изнад земљишта покривеног снегом отежава вођење визуелне оријентације због изобличености изгледа објеката, а снежна белина за време сунчаних дана, заслепљује и замара посаду.

Терени за принудно слетање покривени снегом тешко се уочавају. Због тога је у припреми за летење посада у обавези да на удаљености 20 km бочно од руте лета на карти обележи терене за принудно слетање и карактеристичне оријентире у њиховој близини.

У периоду топљења снега, земљиште добија шаролик (црно-бели) изглед. То отежава вођење визуелне оријентације, посебно приликом лета на малој висини и у бришућем лету, што треба имати у виду при планирању и припреми летења.

### **6. Специфичне врсте летења**

#### ***Групно летење***

Члан 147.

Групно летење врши се у порецима предвиђеним правилима за сваку врсту авијације, програмима летачке обуке и посебним наређењима, зависно од задатка, оспособљености посада и метеоролошких услова.

Зависно од ширине полетно-слетне стазе, категорије авиона и оспособљености пилота, истовремено полетање и слетање може да се врши групом закључно до четири авиона, изузев ноћу када се слетање врши појединачним авионима.

Дању се дозвољава истовремено полетање до 12 хеликоптера, ноћу до осам, а слетање дању до осам, ноћу до четири хеликоптера.

### *Дужности вође групе*

#### Члан 148.

Вођу групе и његовог заменика одређује командант летачке јединице који групи издаје задатак. Вођа групе сноси одговорност за успешно и безбедно извршење задатка и у обавези је да:

- 1) командује групом од пријема задатка до подношења извештаја о његовом извршењу;
- 2) прати положај војних ваздухоплова у групи и контролише рад пратилаца у току лета;
- 3) управља војним ваздухопловом на начин који омогућава пратиоцима одржавање задатог места у групи и правовремено их обавештава о предстојећем маневру;
- 4) у току лета води навигацију, одржава радио-комуникацију са надлежном јединицом контроле летења, цени метеоролошке услове и одлучује о свим елементима задатка;
- 5) контролише количину горива војних ваздухоплова у групи;
- 6) одређује, по потреби, пратиоца војном ваздухоплову који из било којег разлога мора да напусти групу;
- 7) у случају да му откаже радио-станица, као и у свим другим случајевима када није сигуран да ће успешно да изврши постављени задатак, вођење групе предаје свом заменику.

Није дозвољено вођи групе да изводи елементе лета за које нису оспособљени сви пратиоци у групи или који задатком нису одређени.

### *Дужности пратиоца у групи*

#### Члан 149.

У групном летењу пратилац је у обавези да:

- 1) стално одржава своје место у поретку и извршава наређења вође групе;
- 2) извештава вођу групе о свим неисправностима на сопственом ваздухоплову и уоченим недостацима на осталим ваздухопловима у групи;
- 3) води општу оријентацију тако да буде спреман да у случају потребе самостално води ваздухоплов;
- 4) извештава вођу групе о свим појавама у групи и ван ње које би могле да угрозе безбедност летења.

Није дозвољено пратиоцу у групи да мења место у поретку и да напусти групу без одобрења вође осим у ванредном случају, тј. када одржавање места у поретку није могуће.

Када пратилац изгуби из вида вођу групе, односно претходни војни ваздухоплов, у обавези је да се удаљи у страну на којој нема ваздухоплова и да радио-комуникацијом одмах о томе извести вођу групе. Ако не успостави визуелни контакт са вођом групе, пратилац је у обавези да о томе обавести надлежну јединицу контроле летења и настави лет самостално.

Растојање члана групе од вође групе не може бити веће од 1.800 m (1 Nm) бочно и 30 m (100 ft) висински за летове који се обављају као IFR/OAT ван привремено издвојених и привремено резервисаних делова ваздушног простора.

На висинама блиским врхунцу ангажованог типа војног ваздухоплова, пратиоци у односу на вођу групе обавезно лете са снижењем, а у бришућем лету обавезно са надвишењем. У простору између наведених ограничења, дозвољава се летење или са надвишењем или са снижењем.

### *Групно летење у облацима и ноћу*

#### Члан 150.

Групно летење у облацима и ноћу дозвољава се групи до четири војна ваздухоплова у смакнутом поретку или радарској колони.

При групном летењу у облацима и ноћу, вођа групе управља војним ваздухопловом по инструментима, а пратиоци према положају ваздухоплова вође групе или при лету у радарској колони по радарском показивачу и инструментима.

Улазак групе авиона у облаке врши се у праволинијском лету. У току лета, у облацима, вођа групе упозорава пратиоце на сваку промену елемената лета (правца, висине и брзине) коју намерава да изврши.

Ако пратилац изгуби из вида вођу групе, односно претходни војни ваздухоплов, током лета и у IFR условима, у обавези је да се удаљи у страну на којој нема војних ваздухоплова, промени висину лета пењањем минимално за 300 m и да радио-комуникацијом одмах о томе извести вођу групе и надлежну јединицу контроле летења. Повратак на аеродром врши самостално.

#### *Летови у стандардном/нестандардном поретку*

##### Члан 151.

Уколико су сви војни ваздухоплови у саставу групе опремљени транспондером, само један војни ваздухоплов, начелно, вођа групе ће емитовати додељени код секундарног осматрачког радара (**SSR Code – Secondary Surveillance Radar Code**).

Летови у нестандартном поретку могу бити извршавани у оквиру привремено издвојеног и привремено резервисаног дела ваздушног простора и зонама за војно летење и када је то одобрено од стране контроле летења у класификованом ваздушном простору.

Унутар нестандартног поретка, сви војни ваздухоплови опремљени транспондером ће емитовати додељени код до уласка у додељен простор и приближавању на правилно рутно одстојање, осим ако није другачије одређено од стране надлежне јединице контроле летења.

#### *Сигнали за споразумевање у групном летењу*

##### Члан 152.

Сигнали за споразумевање у групном летењу дати су у прилозима 6. и 7. Правилника и чине његов саставни део.

#### *Акробатско летење*

##### Члан 153.

Акробатско летење је мењање положаја војног ваздухоплова у лету, по правилу, наглим променама правца, висине и брзине лета, при чему војни ваздухоплов заузима разне положаје према земљи.

Акробатско летење, тактички поступци у ваздушној борби и маневрима гађања, ракетирања и бомбардовања земаљских циљева и гађања и ракетирања циљева у ваздуху који укључују акробатско маневрисање, морају бити извођени у привремено резервисаним и привремено издвојеним деловима ваздушног простора и зонама за летење војних ваздухоплова.

#### *Појединачно/групно акробатско летење*

##### Члан 154.

Акробатско летење може да се врши појединачно или у саставу групе до четири војна ваздухоплова у смакнутом и размакнутом поретку.

Величина групе, поредак, као и одстојање и растојање између војних ваздухоплова у групи зависе од типа војног ваздухоплова, оспособљености посаде, метеоролошких услова, сложености акробације и висине увођења и вађења из акробација.

Акробатско летење специјалних акробатских група или појединачних војних ваздухоплова ради приказивања маневарских могућности војних ваздухоплова, врши се по посебном програму и одобрењу Команде РВиПВО.

Акробатско летење обухвата основне и сложене акробације и акробације вишег степена.

#### *Основне акробације*

##### Члан 155.

Основне акробације су: заокрет, хоризонтална осмица, полупревртање, борбени заокрет, понирање и пропињање под углом до 45°.

#### *Сложене акробације*

##### Члан 156.

Сложене акробације су: обрушавање и пропињање под углом преко 45°, превртање преко крила, ваљак, петља, коса петља, полупетља (имелман), претурање на крило (ранверсман), превртање преко крила у пропињању (ретурнеман), ковит и све основне акробације које се изводе у групи.

***Акробације вишег степена***

Члан 157.

Акробације вишег степена су: спори (командовани) ваљак, вишеструки пењући или спуштајући ваљак под углом преко 45°, двоструки пењући заокрет са полуваљком, вертикална осмица, двострука полупетља, све врсте лећног лета и све сложене акробације (осим ковита) које се изводе у групи.

***Условности извођења акробатског летења***

Члан 158.

Брзина лета при извођењу акробација мора да обезбеди сигурну управљивост војног ваздухоплова, а прептерећење не сме да изазове физиолошке поремећаје код посаде, нити да пређе дозвољена напрезања конструкције војног ваздухоплова, што се прописује ваздухопловно-техничким упутством за управљање типом војног ваздухоплова.

За извођење акробације, видљивост из војног ваздухоплова мора да премашује димензије ваздушног простора потребног за извођење предвиђене акробације.

Врсте акробација, начин њиховог извођења и висина на којој се изводе поједине акробације, зависе од категорије војног ваздухоплова, степена оспособљености пилота и метеоролошких услова, што се прописује ваздухопловно-техничким упутством за управљање типом војног ваздухоплова и Програмом летачке обуке.

Акробатско летење ноћу дозвољава се само са појединачним војним ваздухопловом. Акробатско летење ноћу дозвољава се само у повољним метеоролошким условима када је видљив природни хоризонт или већи светлосни оријентир на земљи.

Извођење сложених акробација ноћу дозвољава се само на војним ваздухопловима који су опремљени пилотажним инструментима који стално показују положај војног ваздухоплова у простору.

***Ограничења у акробатском летењу***

Члан 159.

Није дозвољено акробатско летење изнад градова, већих насељених места, плажа, већих скупова људи и испод висине од 400 m, изузев по одобрењу Команде РВиПВО којим се одређују и услови извођења.

Није дозвољено извођење сложених акробација и акробација вишег степена ноћу.

***Ваздухопловне манифестације***

Члан 160.

Припрема, организовање и извођење ваздухопловних манифестација у смислу приказивања маневарских могућности војних ваздухоплова, врши се у складу са упутством које регулише приказивање маневарских могућности војних ваздухоплова.

Вођа ваздухоплова, када учествује на ваздухопловној манифестацији, у обавези је да се придржава прописаних минимума и летних ограничења на наведеној ваздухопловној манифестацији и ограничења и минимума који су прописани ваздухопловно-техничким упутством за управљање ангажованим типом војног ваздухоплова.

Када је током ваздухопловне манифестације, извршено ограничење коришћења ваздушног простора, ниједан ваздухоплов не може летети у том ваздушном простору ако претходно нема одобрење.

Ваздухопловна манифестација на којој учествују војни и цивилни ваздухоплови, према Закону о ваздушном саобраћају може да се одржи само уз одобрење Министарства одбране и Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије.

Организатори ваздухопловне манифестације у обавези су да уз захтев за издавање одобрења, доставе и податке о организатору, времену, месту, врсти и програму манифестације и о ваздухопловима који учествују на манифестацијама.

***Бришуће летење***

Члан 161.

Бришуће летење врши се ради оспособљавања посада за извршавање задатака на стварној висини до 100 m.

Бришуће летење врши се искључиво визуелно у зонама за бришуће летење или у другим алоцираним деловима ваздушног простора.

Брзина војног ваздухоплова у бришућем лету мора да омогући избегавање препрека прескакањем или заобилажењем и одређује се задатком за лет зависно од хоризонталне видљивости, маневарских могућности војног ваздухоплова и оспособљености посаде.

Није дозвољено пролетање испод вештачких објеката у бришућем лету.



***Летење на великим и врло великим висинама и надзвучним брзинама***

## Члан 162.

Летење на великим и врло великим висинама и надзвучним брзинама може да се врши само на војном ваздухоплову који је конструктивно предвиђен и опремљен за такво летење. Овакве летове врше посаде опремљене посебном заштитном летачком опремом што зависи од типа војног ваздухоплова. Начин коришћења опреме и друге мере за чување здравља и радне способности посаде, прописане су ваздухопловно-техничким упутством за управљање типом војног ваздухоплова.

Није дозвољено летење на великим и врло великим висинама и надзвучним брзинама са некомплетном или неисправном заштитном летачком опремом за висинско летење и ван издвојених, односно резервисаних зона за ову врсту летења.

***Специфичности при летењу на великим и врло великим висинама и надзвучним брзинама***

## Члан 163.

За време лета на великим и врло великим висинама, посада је у обавези да контролише рад кисеоничке опреме и херметичност кабине. У случају квара кисеоничке опреме, пилот војног ваздухоплова извештава о томе надлежну јединицу контроле летења и поступа сагласно ваздухопловно-техничком упутству за управљање ангажованим типом војног ваздухоплова.

Ако током лета војног ваздухоплова на врло великој висини дође до отказа кисеоничке опреме, декомпресије кабине или осећаја личне слабости, вођа војног ваздухоплова извештава надлежну јединицу контроле летења о новонасталој ситуацији и тражи хитно промену висине на ниже. Надлежна јединица контроле летења у обавези је да му то обезбеди поступајући у складу са оперативним процедурама и инструкцијама за рад те јединице.

Убрзавање ваздухоплова преко 0,95 Ма и летење надзвучним брзинама које се врши ради обуке или извршења летова за потребе техничке пробе, дозвољава се на висинама изнад 10.000 m у зони летења надзвучном брзином која је одређена важећом инструкцијом за коришћење аеродрома, односно привремено издвојеним или привремено резервисаним деловима ваздушног простора Републике Србије. Надлежни пружалац услуга у ваздушној пловидби објављује у AIP и MIL AIP зоне летења надзвучним брзинама.

**7. Специфичности летења на хеликоптерима**

## Члан 164.

Полетање и слетање хеликоптера врши се, начелно са хелидрома. Ако хеликоптери базирају на аеродрому где базирају и друге врсте ваздухоплова, на њему се одређује део аеродромског простора за смештај хеликоптера, као и места за полетање/слетање (слетишта) која су начелно означена словом „Н“.

Ради обуке, одржавања тренаже и извршавања других наменских задатака, посаде хеликоптера могу да врше и ванаеродромска слетања и полетања. Зависно од вежбе из програма летачке обуке, ванаеродромска слетања и полетања дању извршавају се са или без организованог прихвата о чему одлучује командант ескадриле и виши, док се ноћу прихват организује.

Када се извршавају тренажни летови и летови за потребе трагања и спасавања, дозвољава се полетање ноћу без организованог старта, уз обавезно коришћење светлосног фара за полетање, пењањем у правцу до безбедносне висине (минимално 100 m изнад терена по радио-висиномеру уколико је хеликоптер њиме опремљен) о чему одлуку доноси командант ескадриле или виши.

У случају да посада користи наочаре за ноћно летење и ако је опрема на хеликоптеру и месту полетања/слетања адекватна за употребу наочара за ноћно летење, могуће је полетање и слетање ноћу без организованог прихвата о чему одлучује командант ескадриле или виши.

При извршењу задатака посебне намене и задатака трагања и спасавања, дозвољава се полетање ноћу без организованог старта, уз обавезно коришћење светлосног фара за полетање, пењањем у правцу до безбедносне висине од 100 m изнад терена (по радио-висиномеру уколико је хеликоптер њиме опремљен) о чему одлуку доноси командант ескадриле или виши.

При извршавању летова са спољним теретом за обуку, старешина одговоран за организовање летења у обавези је да за такво летење организује посебан старт.

***Организовање прихвата током ванаеродромских слетања и полетања***

## Члан 165.

Организовање прихвата хеликоптера на местима ванаеродромског слетања и полетања начелно обухвата:

- 1) обележавање места пристајања хеликоптера;

- 2) обезбеђење радио-комуникације;
- 3) обезбеђење сигналних средстава;
- 4) метеоролошко, санитетско и противпожарно обезбеђење, ако за то постоје услови.

Постављање старта за ванаеродромско слетање и полетање ноћу врши се у видно доба дана.

Екипе и средства за обезбеђење летења на местима ванаеродромског слетања и полетања превозе се, по правилу, земаљским транспортним средствима. Ако услови земљишта то не омогућавају, тада се превозе хеликоптерима о чему одлучује командант ескадриле или виши.

#### ***Лебдење хеликоптерима***

Члан 166.

Лебдење хеликоптерима ради обуке може да се врши на висини до 10 m. Лебдење без утицаја земље (воде), на висини 10–200 m, изводи се према ваздухопловно-техничком упутству за управљање типом хеликоптера само ако је крајње неопходно и то приликом ношења подвесног терета, приликом трагања и спасавања, у тактичким вежбама и током приказивања маневарских могућности хеликоптера, што одобрава командант ваздухопловне бригаде на предлог команданта ескадриле. Током ових залебдења оптерећење не сме бити веће од дозвољеног према ваздухопловно-техничком упутству за управљање типом хеликоптера.

#### **8. Летови посебне намене**

Члан 167.

Летови посебне намене дефинисани су према програму летачке обуке за сваку врсту авијације. У Правилнику су обрађени летови за потребе извиђања времена/метеоролошке ситуације, извршења пробних летова и вуче мета.

#### ***Летови за потребе извиђања времена/метеоролошке ситуације***

Члан 168.

Извиђање времена и прикупљање података о метеоролошкој ситуацији, може да се врши војним ваздухопловом из ваздуха и/или са земље помоћу радара. Према времену када се врши, оно може да буде претходно, непосредно и допунско.

Летови за потребе извиђања времена, по правилу, врше се на вишеседом војном ваздухоплову, а уколико то ситуација налаже и по одобрењу команданта ескадриле и вишег, може се вршити и на једноседом војном ваздухоплову.

Ограничења при извршавању летова за потребе извиђања времена регулисана су наређењима из Документа о безбедности летења.

При издавању задатака посадама за извиђање времена и пре поласка посада на извршавање задатка, обавезно је да се посаде упознају са тренутним стањем метеоролошких елемената и метеоролошким појавама, као и са метеоролошким прогнозом у рејону летења и на алтернативним аеродромима.

У току летења, поред извршења основног задатка, све посаде у обавези су да прате и извиђају време и да о наиласку опасних временских појава одмах извештавају надлежну јединицу контроле летења.

Посада која врши извиђање времена, истовремено проверава и рад телекомуникационих средстава и земаљских навигацијских средстава на свом аеродрому, а по потреби и на алтернативним аеродромима.

#### **Претходно извиђање времена**

Члан 169.

Претходно извиђање времена из ваздуха врши се неколико сати, а у изузетним случајевима и цео дан пре почетка летења, ради утврђивања општих метеоролошких услова за метеоролошко обезбеђење тактичких вежби, посада, посебних и специјалних летова и прелета, као и у другим сличним случајевима. Организује га старшина чија јединица извршава планиране летачке задатке.

#### **Непосредно извиђање времена**

Члан 170.

Непосредно извиђање времена из ваздуха врши се пре извршне припреме, начелно, 60–30 минута пре почетка летења, ради утврђивања стварног стања времена у предстојећем рејону летења или у рејону одакле се очекује промена времена. Организује се и изводи искључиво са искусним посадама оспособљеним за летење у IFR условима.

Непосредно извиђање времена са земље помоћу радара врши се 20–15 минута пре почетка непосредног извиђања времена из ваздуха, а са подацима тог извиђања упознаје се посада која врши извиђање времена из ваздуха.

Када ноћно летење почиње одмах после пада мрака, непосредно извијање времена из ваздуха врши се пре пада мрака.

Када се летење изводи континуирано по сменама, у случају нестабилне и променљиве метеоролошке ситуације, непосредно извијање времена за следећу смену врши се на крају претходне смене. Уколико је метеоролошка ситуација стабилна, непосредно извијање времена за следећу смену није обавезно.

### **Допунско извијање времена**

#### Члан 171.

Допунско извијање времена врши се у току летења, према одлуци руководиоца летења или старешине авијацијске јединице, ради правовременог откривања наиласка опасних временских појава.

Допунско извијање времена са земље помоћу радара врши пружалац услуга у ваздушној пловидби по захтеву руководиоца летења.

### **Пробни летови**

#### Члан 172.

Пробни летови војних ваздухоплова врше се ради провере техничке исправности војних ваздухоплова после извршења одређених прегледа/радова у процесу одржавања.

Пробни летови извршавају се у за то одређеном ваздушном простору ван ваздушних путева или привремено издвојеном делу ваздушног простора и у метеоролошким условима који обезбеђују визуелно летење.

По одобрењу надлежне јединице контроле летења, пробни летови могу да се извршавају и на делу ваздушног пута, односно у аеродромској зони, с тим да се у, погледу раздвајања ваздухоплова, изводе по правилима за инструментално летење.

Испитивање прототипова и нових ваздухоплова, мотора, наоружања и опреме врше произвођач и ЦЛИ/ТОЦ у одговарајућој зони испитивања.

Техничке пробе војних ваздухоплова у лету на којима је извршена општа оправка, замена виталних делова, конструкционе промене и други радови на одржавању из надлежности ваздухопловних фабрика и ваздухопловног завода, врше пробни пилоти из ЦЛИ/ТОЦ или ваздухопловних бригада, ако ЦЛИ/ТОЦ нема обучене пилоте/посаде за тај тип војног ваздухоплова.

Техничке пробе војних ваздухоплова у лету после извршеног повремених прегледа или других радова из надлежности другог нивоа одржавања у ваздухопловним бригадама, врше пробни пилоти који су у тренажи за летење, оспособљени и наређењем команданта РВиПВО одређени за извршавање пробних летова.

Пробни летови се изводе према прописаном програму пробног лета за сваки тип војног ваздухоплова и за сваку врсту радова на том војном ваздухоплову који је сачињен у складу са важећим правилима и упутствима и ваздухопловно-техничком упутству за управљање тим типом војног ваздухоплова.

Није дозвољено комбиновање пробних летова са другим летачким задацима.

### **Вуча мета**

#### Члан 173.

Вуча мета врши се ради обуке у гађању циљева у ваздуху из војних ваздухоплова или са земље.

Врста мете мора да одговара летним особинама и тактичко-техничким могућностима авиона који вуче мету и војног ваздухоплова који врши гађање, као и могућностима ватрених средстава која врше гађање са земље.

Одстојање између авиона – тегљача и мете мора да гарантује безбедан лет авиона који вуче мету и који гађа. Дужина ужета на коме се вуче мета, начин рада и поступци пилота који вуче мету и пилота који гађа, прописују се ваздухопловно-техничким упутством за управљање ангажованим типом војних ваздухоплова и методском разрадом вежби по програму летачке обуке.

### **Основне мере безбедности приликом вуче мета**

#### Члан 174.

Основне мере безбедности приликом вуче мета су:

- 1) није дозвољено полетање са леђним ветром;
- 2) одмотавање ужета мора да се врши на висини 200 m и већој;
- 3) одбацивање мете изнад аеродрома врши се на одређено место (зону) са висине 50–100 m, а у случају опасности може да се одбаци и ван те зоне, али изван насељеног места.

Када се врши гађање циљева у ваздуху из другог војног ваздухоплова, вођа војног ваздухоплова који вуче мету је руководилац гађања и његове дужности су да:

- 1) одобрава почетак и наређује прекид гађања;
- 2) не дозвољава гађање пилоту који нема обострану радио-комуникацију, који се не придржава прописаних мера безбедности или који је учинио грубу грешку у управљању војним ваздухопловом;
- 3) осматра ваздушни простор у зони гађања;
- 4) обавештава јединицу контроле летења о месту пада мете ако се откинула.

Када се врши гађање вучене мете са земље, руководилац гађања је старешина јединице која врши гађање.

Пилот који вуче мету у обавези је да има обезбеђену сталну радио-комуникацију са руководиоцем гађања и да га обавести о доласку на полигон, налетима и завршетку гађања.

Није дозвољено гађање вучене мете из ваздуха и са земље уколико не постоји поуздана обострана радио-комуникација између посада које врше гађање, руководиоца дејства и пилота који вуче мету.

Организација дејстава на полигону за гађање циљева у ваздуху, обезбеђење дејстава и мере безбедности прописане су Елаборатом полигона.

## V. СИСТЕМИ ЗА ОДРЖАВАЊЕ УСЛОВА ЖИВОТА У ВОЈНИМ ВАЗДУХОПЛОВИМА

### *Лична заштитна летачка опрема посаде и опрема на војном ваздухоплову за преживљавање посаде*

#### Члан 175.

У личну заштитну летачку опрему посаде и опрему на војном ваздухоплову за преживљавање посаде спадају:

- 1) падобрани (посебно или у саставу комплета пилотског седишта);
- 2) седишне везе, појасеви и сигурносне везе;
- 3) лична летачка опрема у складу са типом војног ваздухоплова (летачки комбинезон, подкомбинезон, летачки подвеш, летачке рукавице, летачке чизме/ципеле, летачка кацига/слушалице, анти „G“ одело, летачка јакна, ручни сат, радио-станица, нож, сигналне ракете, батеријска лампа и др.);
- 4) комплет опреме на војним ваздухопловима за преживљавање посаде (лична опрема за преживљавање, опрема за одржавање на води и др.);
- 5) одела под натпритиском.

Ношење и употребу личне заштитне летачке опреме и опреме за преживљавање посаде у складу са минималним захтевима дефинисаним одговарајућим ваздухопловно-техничким упутством за сваки тип војног ваздухоплова прописује Команда РВиПВО.

Обавезно је ношење прописаног комплета заштитне летачке опреме за сваки тип војног ваздухоплова током извршавања свих летова.

### *Опрема војног ваздухоплова*

#### Члан 176.

Војни ваздухоплов мора да буде опремљен одговарајућим инструментима и навигационом/комуникационом опремом која обезбеђује извршење летења у складу са Правилником и по правилима летења која важе за оперативни или општи ваздушни саобраћај.

Опрему војног ваздухоплова чине уређаји који обезбеђују безбедно и ефикасно вођење војних ваздухоплова, управљање војним ваздухопловом на земљи и у току лета, као и опрема и системи за одржавање услова живота посаде и путника у летењу.

У погледу опремљености за безбедно летење, сваки војни ваздухоплов мора као минимум да има:

- 1) падобран и опрему за спасавање на води прописану ваздухопловно-техничким упутством за управљање типом војног ваздухоплова;
- 2) кисеонички уређај за сваког члана посаде војног ваздухоплова ако се предвиђа летење на висинама изнад 3.000 m;
- 3) уређај за одржавање притиска у кабини пилота ако се предвиђа летење на висини изнад 8.000 m, а у путничким кабинама без кисеоничких маски изнад 3.000 m;
- 4) уређај за одржавање температуре у кабини пилота и путника ако се предвиђа летење изнад 3.000 m;

5) уређај за избацивање седишта на школским и борбеним војним ваздухопловима који у хоризонталном лету постижу брзину преко 400 km/h.

#### ***Кисеоничка опрема***

##### **Члан 177.**

При летењу на висинама изнад 3.000 m, посада војног ваздухоплова мора да користи кисеонички уређај. Летење на висинама изнад 8.000 m дозвољава се само ако у војном ваздухоплову постоји кисеонички уређај за дисање под надпритиском и ако у склопу опреме за спасавање (пилотски падобран) постоји кисеонички уређај.

У случају појаве симптома хипоксије, посада је у обавези да одмах о томе обавести надлежну јединицу контроле летења, смањи висину лета испод 3.000 m и настоји слетети на локацију где је могуће пружити адекватну медицинску помоћ. Ободелој особи се не дозвољава наставак лета без лекарског одобрења.

#### ***Употреба кисеоничке опреме на војним ваздухопловима са кабином без натпритиска***

##### **Члан 178.**

За летење војним ваздухопловима који не користе надпритисак у кабини, примењују се следећа ограничења:

1) не дозвољава се летење на висинама изнад 3.000 m уколико посади и особама које се превозе војним ваздухопловом није обезбеђен кисеоник;

2) не дозвољава се летење на висинама изнад 8.000 m без обзира што је за посаду и особама које се превозе војним ваздухопловом обезбеђен кисеоник.

#### ***Употреба кисеоничке опреме на војним ваздухопловима са кабином под надпритиском***

##### **Члан 179.**

Пилоти који лете војне ваздухоплове са пресуризованом кабином која омогућава одржавање кабинског притиска који одговара висинама до 3.000 m, у обавези су да користе кисеоничку маску за време управљања војним ваздухопловом на висинама изнад 3.000 m, а ноћу од момента полетања, уколико захтеви дефинисани ваздухопловно-техничким упутством за управљање тим типом војног ваздухоплова нису рестриктивнији.

Вођа посаде у обавези је да провери у претполетном прегледу војног ваздухоплова да у његовој кисеоничкој инсталацији има довољно кисеоника за извршење планираног летачког задатка.

На висинама изнад 9.000 m, када се догоди декомпресија пилотског или путничког простора, долази до декомпресионе болести, а преко 19.000 m настаје и хладно врење течности у организму. Поступак у случају декомпресије на војном ваздухоплову прописан је ваздухопловно-техничким упутством за управљање типом војног ваздухоплова.

#### ***Систем за упозоравање и избегавање судара***

##### **Члан 180.**

Посаде војних ваздухоплова који су опремљени системом за упозоравање и избегавање судара (TCAS – Traffic alert and Collision Avoidance System), током лета ће уређај поставити у режим рада TA/RA (Traffic Advisory / Resolution Advisory) уколико другачије не захтевају услови извршења задатка или контрола летења.

Када су упутства TCAS у режиму рада RA у супротности са инструкцијом контроле летења, правом првенства или другим VFR/IFR правилима летења, посада поступа по упутству TCAS.

Када посада одступа од устаљеног лета и одобрења контроле летења, због поступања по упутству TCAS ради избегавања судара, у обавези је да о томе обавести надлежну јединицу контроле летења и по завршетку TCAS RA без одлагања се врати на претходно одобрени ниво лета.

#### ***Наочаре за дневно или ноћно летење***

##### **Члан 181.**

Чланови посаде војног ваздухоплова могу да користе само наочаре које су званично одобрене од стране надлежне војно-здравствене установе.

Пре извршења првих летова уз употребу наочара за ноћно летење, чланови посаде у обавези су да имају завршену земаљску обуку и припрему за летење уз употребу наочара за ноћно летење.

**Припрема путника за коришћење система за одржавање услова живота**

## Члан 182.

Сваки путник који се превози војним ваздухопловом мора бити упознат са општим и посебним упутствима о процедурама и поступцима у случају опасности/нужде и о правилној употреби опреме за спасавање.

Вођа посаде или лице које он одреди организоваће припрему свих путника пре лета.

Припрема мора да обухвати податке о:

- 1) начину и мерама безбедности приликом уласка и изласка из војног ваздухоплова;
- 2) позицији и начину употребе изласка у случају опасности;
- 3) позицији и начину употребе падобрана и друге опреме за преживљавање (уколико је то могуће);
- 4) начину узбуђивања и значењу сигнала за опасност и евакуацију путника;
- 5) начину употребе кисеоничког система и кисеоничке опреме у случају опасности/нужде.

## VI. ОГРАНИЧЕЊА ВРШЕЊА ЛЕТАЧКЕ ДУЖНОСТИ

**Основне информације**

## Члан 183.

Команданти летачких јединица и лица која учествују у планирању летења, ради спречавања угрожавања безбедности летења, морају процењивати утицај фактора који умањују пажњу и способности посаде у вршењу летачких активности.

Специфично разматрање утицаја на замор укључује утицај ефекта сложености временских услова (доба дана, метеоролошка ситуација и др.), извођење задатака у ноћним условима, употребу система за ноћно летење, неповољне услове за спавање и одмор, одлагање задатка и ограниченост личне опреме.

**Одмор посаде**

## Члан 184.

За посаде војних ваздухоплова, непосредно пре периода обављања летачке дужности, неопходно је обезбедити најмање 12 сати одмора у континуитету, укључујући и могућност за најмање осам сати неометаног спавања.

Период одмора посаде војног ваздухоплова је слободно време које укључује време за оброке, превоз и одмор.

Ако члан посаде војног ваздухоплова после летења остане да извршава службене дужности, период одмора почиње после завршетка тих дужности.

Било који службени посао захтеван од члана посаде војног ваздухоплова сматра се прекидом периода одмора посаде.

Члан посаде војног ваздухоплова лично је одговоран за придржавање режима одмора и неформалне прекиде тако да захтеви по питању режима одмора буду испуњени.

**Максимално дозвољени периодични налет**

## Члан 185.

Максимално дозвољени периодични налет по члану посаде за војне ваздухоплове у редовном летењу су:

- 1) у току седам узастопних дана максимално дозвољено 20 сати налета;
- 2) за период од 30 узастопних дана максимално дозвољено 50 сати налета;
- 3) за период од једне календарске године максимално дозвољено 350 сати налета за транспортне војне ваздухоплове и 200 сати налета за остале војне ваздухоплове.

Наведена ограничења могу бити увећана до 50% при ангажовању војних ваздухоплова током припрема и ангажовања у мултинационалним операцијама, међународним вежбама или ванредном и ратном стању.

Максимално дозвољени налет кадета – пилота и кандидата за кадете – пилоте дефинисан је одговарајућим методским упутствима.

***Напрезање посаде војног ваздухоплова***

## Члан 186.

Напрезање посаде војног ваздухоплова у току једног летачког дана изражено у броју летова или сати летења, одређује командант ескадриле, зависно од психофизичке кондиције летача, а на основу норми прописаних програмом летачке обуке и правилима појединих врста авијације.

За време вежби и извршавања посебних задатака, напрезање посаде војног ваздухоплова прописује старешина који организује вежбу, односно издаје посебан задатак.

У борбеним условима напрезање посаде војног ваздухоплова прописано је правилом за сваку врсту авијације.

***Временска ограничења у вршењу летачке дужности***

## Члан 187.

Летачка дужност у току једног дана (24 часа) може трајати највише 12 часова. Изузетно, приликом извршења задатака посебне намене, трајање летачке дужности може се продужити до 14 часова ако је то продужење унапред планирано или ако се започети задатак не може прекинути.

Свако продужење трајања летачке дужности преко 12 часова мора бити надокнађено додатним временом за одмор посаде у трајању двоструког износа продужења.

Уколико летачка дужност почиње у периоду најниже активности организма (од 02:00 до 06:00 часова) укупно време трајања летачке дужности смањује се за половину трајања летачке дужности у том периоду.

***Медицинска ограничења у обављању летачке дужности***

## Члан 188.

Пре јављања на летачку дужност, чланови посаде морају одговарајућим војно медицинским органима пријавити све медицинске/стоматолошке третмане добијене у медицинским установама или било које здравствене проблеме који утичу на способности за извршење летачких задатака.

Употреба медицинских или дијететских додатака мора бити одобрена од стране надлежног лекара ваздухопловне медицине.

Није дозвољено летење члану посаде:

1) у периоду од 24 часа од момента завршетка рођења или боравка у хипербаричној комори (услови надпритиска);

2) у периоду од 12 часова после завршетка боравка у хипобаричној (висинској) комори, у условима који су еквивалентни боравку на висини од 8.000 m. Особа може да лети као путник у војном ваздухоплову током овог периода ако се у току лета одржава кабинска висина до 3.000 m;

3) у периоду од 72 часа после давања/донације крви.

***Ограничење за људски организам и војни ваздухоплов***

## Члан 189.

Могућности људског организма и војног ваздухоплова у одређеним условима лета су ограничене. Прекорачење тих могућности може да има тешке последице по посаду и војни ваздухоплов.

Отпорност људског организма у лету зависи од општег здравственог стања и психофизичке кондиције, оспособљености и увежбаности, начина исхране и одмора пилота, као и од правилне употребе летачке опреме и одговарајућих уређаја војног ваздухоплова.

Издржљивост људског организма на центрифугална убрзања (преоптерећење) зависи од смера, величине и трајања убрзања (преоптерећења).

Позитивно убрзање 4–5 g после 3 секунде, начелно код пилота који не користи заштитну летачку опрему, изазива сужење и замрачење вида, а могућ је и губитак свести. При негативним убрзањима, издржљивост људског организма је упола мања.

При линеарном убрзању, када су седишне везе правилно намештене, људски организам може тренутно да издржи убрзање до 25 g.

Лет на великим и врло великим висинама изазива помањкање кисеоника у људском организму и доводи до губитка свести: на висини од 8.000 m за 3 минута, на висини 9.000 m за 80 секунди, а на висинама 15.000 m за 15 секунди.

Дужност свих учесника у планирању, организовању и извођењу летења је да се обавезно придржавају свих прописаних ограничења за људски организам и војни ваздухоплов.

Пилоти и посаде војних ваздухоплова током обављања летачких задатака у обавези су да носе комплетно прописану летачку опрему за тип војног ваздухоплова на употреби и користе неопходне уређаје и опрему на војном ваздухоплову која им омогућава да лакше поднесу одређена ограничења и стварају предуслове за успешан и безбедан лет.

Ограничења за војни ваздухоплов и мотор прописана су ваздухопловно-техничким упутством за управљање типом војног ваздухоплова.

## VII. УГРОЖАВАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ ЛЕТЕЊА

### *Појам угрожавања безбедности летења*

#### Члан 190.

Под угрожавањем безбедности летења подразумева се непредвиђен, неочекиван, непожељан и неконтролисан догађај или низ догађаја при извршењу летачког задатка, који су имали или су могли имати за последицу угрожавање интегритета људи у виду повреда различитог интензитета или штету различитог степена на материјалним добрима.

### *Опште одредбе*

#### Члан 191.

Поступци посаде у случају угрожавања безбедности летења зависе од врсте насталог догађаја, типа војног ваздухоплова, услова лета и расположивог времена. Вођа војног ваздухоплова и остали чланови посаде у обавези су да познају поступке које је неопходно применити у случају угрожавања безбедности летења и да систематским вежбањем на земљи и у ваздуху одржавају и подижу ниво способности у примени тих поступака.

Дужност посаде војног ваздухоплова у свим случајевима угрожавања безбедности летења је првенствено да сачува животе људи у војном ваздухоплову и на земљи, а затим да спасава војни ваздухоплов и води рачуна о могућим оштећењима на земљи.

Руководилац летења, помоћник руководиоца летења, дежурни летења и руководилац дејства на полигону у обавези су да у потпуности познају поступке пилота у случају угрожавања безбедности летења и да благовременим, стручним и јасним упутствима путем радио-комуникације и у складу са прописаним поступцима за тип војног ваздухоплова који се употребљава, пруже помоћ посади војног ваздухоплова. Контролор летења у надлежној јединици контроле летења у обавези је да обезбеди приоритет и сву неопходну помоћ војном ваздухоплову у нужди.

При угрожавању безбедности летења у лету, ако би даље продужење лета могло да има тешке последице по безбедност путника и посаде, вођа војног ваздухоплова, зависно од врсте угрожавања безбедности летења, услова лета и других околности, у обавези је да изврши принудно слетање или да нареди принудно напуштање војног ваздухоплова.

У свим случајевима, када год за то има могућности, дужност посаде војног ваздухоплова је да о насталом угрожавању безбедности летења и примени ванредних поступака обавести орган са којим одржава радио-комуникацију (надлежну јединицу контроле летења, јединицу ВОЈИН, оператора радара GCA (Ground-Controlled Approach), руководиоца дејства, ваздухопловног органа за садејство и др.).

Мере за спречавање угрожавања безбедности летења, поступке приликом и након угрожавања безбедности летења, класификација угрожавања безбедности летења, начин извештавања, обавештавања и испитивања угрожавања безбедности летења прописују се упутством које регулише спречавање и испитивање угрожавања безбедности летења.

### *Класификација угрожавања безбедности летења*

#### Члан 192.

Класификација угрожавања безбедности летења врши се према месту где се угрожавање безбедности летења догодило, узроку који је довео до угрожавања безбедности летења и последицама које је угрожавање безбедности летења изазвало.



***Угрожавање безбедности летења према месту где се угрожавање безбедности летења догодило***

## Члан 193.

Угрожавање безбедности летења према месту где се угрожавање безбедности летења догодило може бити:

- 1) на земљи, када је до угрожавања безбедности летења дошло за време стајања војног ваздухоплова док је посада присутна у војном ваздухоплову или током вожења војног ваздухоплова по маневарским површинама;
- 2) за време лета војног ваздухоплова, односно од почетка залета током полетања до завршетка протрчавања након слетања. При вертикалним полетањима и слетањима почетак полетања рачуна се од момента одлепљења, а завршетак лета је моменат потпуног приземљења.

***Угрожавање безбедности летења према узроцима***

## Члан 194.

Узроци угрожавања безбедности летења могу бити:

- 1) људски фактор;
- 2) технолошко-технички фактор;
- 3) организацијски фактор;
- 4) остали узроци;
- 5) неутврђен узрок (необјашњен, непознат).

***Угрожавање безбедности летења према последицама***

## Члан 195.

С обзиром на степен оштећења материјалних добара, војног ваздухоплова, опреме и мотора, као и последица по људске животе, разликују се следеће врсте угрожавања безбедности летења:

- 1) незгода војног ваздухоплова;
- 2) озбиљна незгода војног ваздухоплова;
- 3) удес војног ваздухоплова.

***Незгода војног ваздухоплова***

## Члан 196.

Незгода војног ваздухоплова је догађај повезан са коришћењем војног ваздухоплова који није удес, а који означава оперативни прекид, квар, грешку или друго неправилно стање које утиче или је могло да утиче на безбедност лета, али који није довео до удеса или озбиљне незгоде. Обухвата околности које указују на одређене проблеме у вези са летењем војних ваздухоплова али без последица по посаду, војни ваздухоплов или треће лице.

***Озбиљна незгода војног ваздухоплова***

## Члан 197.

Озбиљна незгода војног ваздухоплова је догађај који обухвата околности у којима је постојала велика вероватноћа да ће доћи до удеса, а повезан је са коришћењем војног ваздухоплова који се у случају војног ваздухоплова са посадом догодио од тренутка када се неко лице укрца у војни ваздухоплов са намером да обави лет до тренутка када се сва лица искрцају из војног ваздухоплова или у случају војног ваздухоплова без посаде који се догодио од тренутка када се војни ваздухоплов спрема за покрет ради лета до тренутка када се војни ваздухоплов потпуно заустави на крају лета и када се угаси погонска група.

***Удес војног ваздухоплова***

## Члан 198.

Удес војног ваздухоплова је догађај у вези са коришћењем војног ваздухоплова када је у питању војни ваздухоплов са посадом који се догодио од тренутка када се неко лице укрца у војни ваздухоплов са намером да обави лет до тренутка када се сва лица искрцају из војног ваздухоплова или у случају војног ваздухоплова без

посаде који се догодио од тренутка када се војни ваздухоплов спрема за покрет ради лета до тренутка када се војни ваздухоплов потпуно заустави на крају лета и када се угаси погонска група, при чему је настала било која од следећих последица:

1) смрт или тешка телесна повреда лица услед боравка у војном ваздухоплову, директног контакта са делом војног ваздухоплова, укључујући и делове који су се одвојили од војног ваздухоплова или услед директне изложености издувном млазу млазног мотора, изузев када су смрт или тешка телесна повреда наступили као последица природних узрока, самоповређивања, када су их проузроковала лица ван састава посаде или када су задесили „слепе путнике“ који су се скривали изван делова који су на располагању путницима и посади;

2) оштећења војног ваздухоплова која захтева већу поправку или замену оштећене компоненте, оштећење или уништење подвесне опреме или наоружања војног ваздухоплова и наношење штете имовини трећих лица, изузев отказа или оштећења мотора (када је оштећење ограничено на мотор, капотаже или агрегате) или оштећења елиса, крајева крила, антена, гума, кочница, оплате, малих удубљења или пробоја у оплати војног ваздухоплова;

3) уништење или оштећење војног ваздухоплова за које нема могућности поправке, тј. отказ његове структуре који негативно делује на јачину структуре или карактеристике лета војног ваздухоплова;

4) војни ваздухоплов је нестао или му није могуће прићи.

### ***Угрожавање безбедности летења војних даљински пилотираних ваздухоплова***

#### **Члан 199.**

Под угрожавањем безбедности летења војних даљински пилотираних ваздухоплова подразумева се скуп околности настале као последица неправилног рада војног даљински пилотираног ваздухоплова, грешке пилота-оператера или оператера приликом управљања војним даљински пилотираним ваздухопловом или других непредвиђених околности, а који изазива повреде људи, смртне случајеве, оштећења или уништења војног даљински пилотираног ваздухоплова или имовине трећих лица.

Поступак приликом испитивања угрожавања безбедности летења војних даљински пилотираних ваздухоплова је исти као и приликом угрожавања безбедности летења војних ваздухоплова, изузев што се у састав комисије одређују стручњаци за тип војног даљински пилотираног ваздухоплова на којем се десило угрожавање безбедности летења.

Састав комисије за испитивање угрожавања безбедности летења војног даљински пилотираног ваздухоплова одређује команда оперативног нивоа или организациона јединица Генералштаба Војске Србије из чијег састава је јединица у којој се десило угрожавање безбедности летења.

Уколико је дошло до угрожавања безбедности летења између војног даљински пилотираног ваздухоплова и војног ваздухоплова, то се дефинише као угрожавање безбедности летења војног ваздухоплова и класификује према подели која је дата Правилником.

### ***Испитивање угрожавања безбедности летења***

#### **Члан 200.**

Угрожавања безбедности летења подвргавају се анализирању или испитивању, извештавању и евидентирању и сваки детаљ мора да се испита и теоретски разјасни, утврде чињенице, узроци и формулишу предлози превентивних мера.

Испитивање угрожавања безбедности летења је поступак утврђивања околности под којима се угрожавање безбедности летења догодило, анализа и закључак о узроцима угрожавања безбедности летења, као и безбедносне препоруке у виду предлога мера за спречавање понављања догађаја из истих или сличних разлога.

Испитивање незгоде и озбиљне незгоде врши се у оквиру анализе летења, на нивоу јединице која је планирала и извршавала летење.

За потребе испитивања незгода и озбиљних незгода које није могуће у потпуности истражити и разјаснити у току анализе летења, надлежни командант који је планирао летење (ниво команданта ескадриле или виши) може наредити индивидуално (појединачно) испитивање или формирати комисију за испитивање наведене незгоде или озбиљне незгоде.

Евиденцију угрожавања безбедности летења воде летачке јединице и Команда РВиПВО. Књигу удеса воде ваздухопловна бригада и Команда РВиПВО.

**Комисија за испитивање удеса војног ваздухоплова**

## Члан 201.

Испитивање удеса војног ваздухоплова увек се врши комисијски по следећем:

- 1) удес војног ваздухоплова са смртним последицама, као и удес у којима су учествовали команданти ваздухопловних бригада испитује комисија коју образује командант РВиПВО;
- 2) удес војног ваздухоплова без смртних последица испитује комисија коју образује командант ваздухопловне бригаде у чијем саставу се догодио удес, односно директор ТОЦ уколико се удес војног ваздухоплова десио у ЦЛИ.

Поступак комисијског испитивања удеса војног ваздухоплова реализује се основним испитивањем удеса. Након завршетка основног испитивања удеса, претпостављени старешина може организовати комисијско допунско испитивање удеса.

Комисија која испитује удес војног ваздухоплова независна је у свом раду, а одговорна је команданту који је образовао комисију.

У случају удеса војног ваздухоплова Републике Србије на територији стране државе, могу се одредити стручна лица из састава Министарства одбране која ће учествовати, односно присуствовати раду иностране комисије за испитивање удеса, на основу закона и потврђених међународних уговора.

**Мере за спречавање угрожавања безбедности летења**

## Члан 202.

Команде, јединице, установе, органи и лица која учествују у планирању, припреми, организовању, извођењу и обезбеђењу летења, у обавези су да предузимају све опште и посебне мере за спречавање угрожавања безбедности летења војних ваздухоплова.

Опште мере су превентивне и обухватају скуп поступака којима се постиже потребан ниво теоријско-стручне и практичне обучености за безбедно и дисциплиновано извршавање летачких задатака, техничко одржавање и руковођење летењем и нису везане за конкретно угрожавање безбедности летења.

Посебне мере за спречавање угрожавања безбедности летења обухватају све поступке који се предузимају после анализе и испитивања сваког угрожавања безбедности летења ради отклањања узрока и спречавања понављања истих или сличних догађаја. Уопштавањем и генерализацијом посебних мера стално се проширују опште превентивне мере за спречавање угрожавања безбедности летења.

## VIII. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

## Члан 203.

Ступањем на снагу Правилника, Команда РВиПВО извршиће дораду и усклађивање правила, инструкција и упутстава која ближе дефинишу поступке и одговорност учесника у процесу планирања, припреме, организовања, обезбеђења и извођења летења војних ваздухоплова са одредбама Правилника.

## Члан 204.

Ступањем на снагу Правилника, Генералштаб Војске Србије ће у року од 9 (девет) месеци израдити стручно упутство којим ће у складу са одредбама Правилника регулисати употребу војних даљински пилотираних ваздухоплова.

## Члан 205.

Даном ступања на снагу Правилника, престају да важе Правило летења оружаних снага (Савезни секретаријат за народну одбрану – КРВ и ПВО, из 1979. године) и Правилник о коришћењу војних ваздухоплова („Службени војни лист“, број 17/96).

## Члан 206.

Правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном војном листу“.

Број 14310-1

У Београду, 19. априла 2018. године

Министар одбране  
**Александар Вулин, с. р.**

**П Р И Л О З И:**

1. Пресретање ваздухоплова;
  - 1.1. Фразе и изговори при пресретању;
  - 1.2. Маневри пресретања;
  - 1.3. Сигнали које упућује пресретач и одговори које даје пресретнути ваздухоплов;
  - 1.4. Сигнали које упућује пресретнути ваздухоплов и одговори које даје пресретач;
  - 1.5. Пресретање ваздухоплова коме је отказала радио-комуникација;
2. Сигнали (Marshaling) ваздухопловима на маневарским површинама аеродрома;
  - 2.1. Општи сигнали (Marshaling) ваздухопловима на маневарским површинама аеродрома;
  - 2.2. Додатни сигнали (Marshaling) за ваздухоплове са могућностима вертикалног полетања и слетања на маневарским површинама аеродрома;
3. Табела нивоа лета;
4. Преглед категорија војних ваздухоплова;
5. Преглед категорија војних даљински пилотираних ваздухоплова;
6. Значење сигнала руком између пилота (само у смакнутом поретку);
7. Значење сигнала еволуцијама авиона (само у размакнутом поретку);
8. Мерне јединице;
9. Скраћенице и значење скраћеница које се користе у ваздухопловству;
10. Норме раздвајања које се примењују на војне ваздухоплове.

*ICAO Annex 2 Rules of the Air*  
*APPENDIX 2 . Interception of civil aircraft*

## ПРЕСРЕТАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА

**Међународно право:** Под тачком 9. Конвенције о међународној цивилној авијацији, свака држава потписница задржава право, зарад војних разлога или јавне безбедности, да забрани или ограничи прелет ваздухоплова друге државе изнад одређених области на својој територији. Државни закони могу прописати потребу за испитивањем идентитета ваздухоплова. Из тог разлога пресретање се врши:

- 1) у циљу идентификације ваздухоплова;
- 2) ако је потребно да се ваздухоплов врати на планирану путању лета;
- 3) ако је потребно да се ваздухоплов усмери ван граница ваздушног простора Републике Србије;
- 4) ако је потребно да се ваздухоплов удаљи од забрањене, условно забрањене или опасне зоне или густо насељене области;
- 5) ако се ваздухоплов води ради слетања на додељени аеродром.

Пресретање и праћење ваздухоплова може да се врши и на захтев посаде ваздухоплова у опасности. Вежба пресретања ваздухоплова може да се предузме само ако је претходно договорена са вођом ваздухоплова који се пресреће и ако је о пресретању обавештена надлежна јединица контроле летења. Инструкције за наставак лета и друге одговарајуће информације предају се пресретнутом ваздухоплову ако се успостави радио-комуникација. Ако се захтева да пресретнути ваздухоплов слети на територију Републике Србије, аеродром одређен за слетање мора да буде погодан за безбедно слетање тог типа ваздухоплова.

**Процедуре:** Уколико је идентитет ваздухоплова под сумњом, потребно је извршити све могуће напоре како би се идентификација извршила путем одговарајуће јединице контроле летења. С обзиром на то да је пресретање цивилних ваздухоплова, у већини случајева, потенцијално опасно, процедура пресретања би требала да буде коришћена само у крајњој нужди. Реч „пресретање“ не подразумева задатак пресретања и праћења ваздухоплова у нужди у складу са SAR (*Search And Rescue*) процедурама.

Вођа пресретнутог ваздухоплова у обавези је да:

- 1) одмах поступи по упутству ваздухоплова пресретача, при чему тумачи примљене визуелне сигнале и одговара на њих у складу са значењима сигнала датим у прилозима 1.3 и 1.4 Правилника;
- 2) обавести надлежну ATS (*Airport Terminal Service*) јединицу, ако је то могуће;
- 3) покуша да успостави радио-комуникацију са ваздухопловом пресретачем или са јединицом која наводи ваздухоплов пресретач, упућујући општи позив на фреквенцији за случај нужде (121,5 MHz) и саопштавајући идентитет пресретнутог ваздухоплова и врсту лета. Ако не успостави радио-комуникацију, вођа ваздухоплова у обавези је да понови позив на фреквенцији 243 MHz, ако је то изводљиво;
- 4) постави мод А, код 7700, ако је пресретнути ваздухоплов опремљен SSR (*Secondary Surveillance Radar*) транспондером, осим ако не добије другачије упутство од надлежне ATS јединице;
- 5) изабере одговарајућу функцију за случај нужде, ако пресретнути ваздухоплов поседује ADS-B (*Automatic Dependent Surveillance-Broadcast*) или ADS-C (*Automatic Dependent Surveillance-Contract*) опрему, осим ако добије другачије упутство од надлежне ATS јединице.

**Успостављање контакта са пресретачем:** Уколико радио-комуникација са пресретачем није успостављена на енглеском или на међусобно разумљивом језику, треба покушати са преносом основних информација и потврђивањем инструкција употребом фраза и начином изговора описаним у Прилогу 1.1 Правилника. Уколико се примљене инструкције од другог извора не слажу са инструкцијама датим од пресретача, пресретнути ваздухоплов мора захтевати тренутно разјашњење неспоразума док истовремено наставља да извршава инструкције дате од пресретача.

## ФРАЗЕ И ИЗГОВОРИ ПРИ ПРЕСРЕТАЊУ

Табела 1.

ПРЕСРЕТАЧ			ПРЕСРЕТНУТИ ВАЗДУХОПЛОВ		
<b>Фраза:</b>	<b>Изговор<sup>1</sup>:</b>	<b>Значење:</b>	<b>Фраза:</b>	<b>Изговор:</b>	<b>Значење:</b>
Call Sign	<u>KOL</u> SA-IN	Који је ваш позивни знак?	CALL SIGN (Call Sign) <sup>2</sup>	<u>KOL</u> SA-IN	Мој позивни знак је (позивни знак)!
Follow	<u>FOL</u> -LO	Пратите ме!	WILCO	<u>VILL</u> -KO	Разумео и извршићу!
Descend	DEE-SEND	Снижавајте ради слетања!	CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Не могу да извршим!
Yuo Land	<u>YOU</u> -LAAND	Слетите на овај аеродром!	REPEAT	REE- <u>PEET</u>	Поновите инструкцију!
Proceed	PRO- <u>SEED</u>	Можете да наставите!	AM LOST	<u>AM</u> LOSST	Непозната позиција!
			MAYDAY	<u>MAYDAY</u>	Ја сам у опасности!
			HIJACK <sup>3</sup>	<u>HI</u> -JACK	Ја сам отет!
			LAND	LAAND	Захтевам да слетим на (име аеродрома)
			DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Захтевам спуштање!

<sup>1</sup> Слогови које треба нагласити су подвучени!

<sup>2</sup> Очекивани позивни знак је онај који пресретнути ваздухоплов користи у радио-комуникацији са службом КЛ и у складу са идентификацијом ваздухоплова датом у плану лета.

<sup>3</sup> Околности понекад не дозвољавају или није пожељно употребити фразу „HIJACK“ („Ја сам отет“)!

*ICAO Annex 2 Rules of the Air.*

*ATTACHMENT A. Interception of civil aircraft / 3. Interception maneuvers*

## МАНЕВРИ ПРЕСРЕТАЊА

### 1. Опште о маневрима пресретања ваздухоплова

1.1. Треба бити установљена стандардна метода маневра ваздухоплова пресретаца цивилног ваздухоплова да би се избегла опасност по пресретнути ваздухоплов. Такав метод би требао да узме у обзир ограничења перформанси цивилног ваздухоплова, потребу избегавања летења у таквој близини пресретнутог ваздухоплова која би могла проузроковати опасност од судара и потреба избегавања пресецања путање лета ваздухоплова или извођење неког другог маневра на такав начин да турбулентни траг пресретаца представља опасност, посебно ако је пресретнути ваздухоплов лаки ваздухоплов.

#### 1.2. Маневар визуелне идентификације.

Следећа метода је препоручена за маневар пресретања у сврху визуелне идентификације ваздухоплова:

##### **Фаза 1.**

Пресретац би требало да прилази пресретнутом ваздухоплову од позади (из задње полусфере). Вођа групе или појединачни пресретац требао би да заузме позицију са леве стране, благо изнад и испред пресретнутог ваздухоплова, унутар видног поља пилота пресретнутог ваздухоплова и почетно не ближе ваздухоплову од 300 m. Сваки други ваздухоплов учесник треба остати на довољном одстојању од пресретнутог ваздухоплова, најбоље изнад и иза. Након успостављања брзине и позиције ваздухоплов пресретац треба, ако је потребно, да пређе на фазу 2. процедуре.

##### **Фаза 2.**

Вођа групе или појединачни пресретац, требало би да отпочне лагано прилажење пресретнутом ваздухоплову на истој висини (нивоу) и на растојању које омогућава прикупљање потребних информација. Вођа групе или појединачни пресретац, треба бити опрезан да би се избегло изненађење посаде и путника пресретнутог ваздухоплова, имајући стално на уму чињеницу да маневар сматран као нормални за пресретаца, може бити сматран опасним за путнике и посаду цивилног ваздухоплова. Сваки други ваздухоплов учесник треба остати на довољном одстојању од пресретнутог ваздухоплова. Након извршене идентификације, пресретац се треба повући из близине пресретнутог ваздухоплова како је то назначено у фази 3. процедуре.

##### **Фаза 3.**

Вођа групе или појединачни пресретац, треба се лагано раздвојити од пресретнутог ваздухоплова и лагано снижавати. Сваки други ваздухоплов учесник треба остати на довољном одстојању од пресретнутог ваздухоплова и поново се придружити/прићи вођи.

#### 1.3. Маневар за пружање навигацијске помоћи.

– ако се након маневара идентификације у фази 1. и фази 2. сматра потребним интервенција у навигацији пресретнутом ваздухоплову, вођа групе или појединачни пресретац треба да заузме позицију са леве стране благо изнад и испред пресретнутог ваздухоплова, како би омогућио вођи пресретнутог ваздухоплова да види визуелне сигнале дате у Прилогу 1.3 Правилника;

– неопходно је да вођа ваздухоплова пресретаца буде сигуран да је вођа пресретнутог ваздухоплова свестан пресретања и потврђује добијене сигнале. Ако поновни покушаји привлачења пажње вође пресретнутог ваздухоплова употребом сигнала нису успешни, друге методе сигнализације могу бити употребљене у ову сврху, укључујући оне које не доводе у опасност пресретнути ваздухоплов.\*

1.4. Познато је да метеоролошки услови или услови терена могу понекад да принуде вођу групе или појединачног пресретаца да заузме позицију са десне стране, благо изнад и испред пресретнутог ваздухоплова. У том случају, вођа ваздухоплова пресретаца мора предузети посебне мере опреза као што је да пресретнути ваздухоплов буде све време јасно видљив вођи пресретнутог ваздухоплова.

### 2. Навођење/вођење пресретнутог ваздухоплова

2.1. Навигацијско вођење и информације везане за навигацијску помоћ требају бити дате пресретнутом ваздухоплову радио-телефонијом кад год је могуће успостављањем радио-контакта.

2.2. Када је навигацијско вођење дато пресретнутом ваздухоплову, мора се водити рачуна да се ваздухоплов не води у услове где видљивост може бити смањена испод захтеване за извршење лета у визуелним метеоролошким условима и да маневри захтевани од пресретнутог ваздухоплова неће повећати већ постојеће опасности у случају да је оперативна ефикасност ваздухоплова умањена.

2.3. У изузетном случају када се захтева од пресретнутог цивилног ваздухоплова да слети на територију коју надлеже, треба се такође обратити пажња:

- да је одређени аеродром подесан за безбедно слетање пресретнутог ваздухоплова, посебно ако аеродром није у уобичајеној употреби за цивилни саобраћај/сврхе;
- да је околни терен подесан за кружење, прилаз и маневар неуспелог прилаза;
- да пресретнути ваздухоплов има довољно преосталог горива до одређеног аеродрома;
- да одређени аеродром има писту дужине најмање 2500 m на средњем морском нивоу и довољну носивост за дотични ваздухоплов, ако је пресретнути ваздухоплов цивилни транспортни авион;
- кад год је то могуће, да је одређени аеродром детаљно описан у аеронаутичким информативним публикацијама.

2.4. Када се захтева од цивилног ваздухоплова слетање на непознати аеродром, неопходно је да буде обезбеђено довољно времена за припрему за слетање. Имати на уму да само вођа (PIC – Pilot In Control) цивилног ваздухоплова може пресудити о безбедности операције слетања у односу на дужину писте и тренутну тежину авиона.

2.5. Посебно је важно да потребне информације за извршење безбедног прилаза и слетања пресретнутом ваздухоплову буду дате преко радио-комуникација.

### 3. Поступци пресретнутог ваздухоплова

3.1. Ваздухоплов који је пресретнут од стране другог ваздухоплова одмах ће:

- поступити по добијеним инструкцијама од пресретача, тумачити и одговорати на визуелне сигнале у складу са Прилогом 1.4 Правилника;
- извести, ако је могуће, одговарајућу јединицу контроле летења;
- покушати да успостави радио-комуникацију са пресретачем или одговарајућом јединицом контроле пресретања (ICU – Intercept Control Unit), општим позивом на фреквенцији за случај нужде 121.500 MHz, давањем идентитета пресретнутог ваздухоплова и природу лета, а ако није успостављена радио-комуникација и ако је изводљиво, поновиће овај позив на фреквенцији за случај нужде 243.000 MHz;
- подесити мод А, код 7700, ако је опремљен са SSR транспондером, осим ако другачије није наређено од стране одговарајуће јединице контроле летења.

3.2. Ако је било која инструкција добијена радио-комуникацијом од било којег извора у супротности са добијеним визуелним сигнаlima од пресретача, пресретнути ваздухоплов одмах ће захтевати разјашњење док наставља да са повинује визуелним инструкцијама пресретача.

3.3. Ако је било која инструкција добијена радио-комуникацијом од било којег извора у супротности са добијеним од пресретача преко радио-комуникације, пресретнути ваздухоплов одмах ће захтевати разјашњење док наставља да са повинује радио инструкцијама пресретача.

### 4. Радио-комуникација између јединице контроле пресретања или ваздухоплова пресретача и пресретнутог ваздухоплова

4.1. Када је пресретање извршено, јединица контроле пресретања и ваздухоплов пресретач треба да:

- прво покушају да успоставе двосмерну радио-комуникацију са пресретнутим ваздухопловом на обичном говорном језику на фреквенцији за случај нужде 121.500 MHz употребом позивних знакова „INTERCEPT CONTROL”, „INTERCEPTOR (call sign)” и „INTERCEPTED AIRCRAFT” за сваког посебно;
- ако се у овоме не успе, покушају да успоставе двосмерну радио-комуникацију са пресретнутим ваздухопловом на некој другој фреквенцији или фреквенцијама које могу бити прописане и наложене од стране одговарајуће АТС власти или успоставити контакт преко одговарајуће јединице АТС. Ако је радио-контакт успостављен током пресретања, али комуникација није могућа уобичајеним говорним језиком, саопштавања инструкција, потврде инструкција и битних информација морају бити покушани употребом фразе и њихових изговора, преносом сваке фразе два пута у складу са Прилогом 1.1 Правилника.

\* У појединим случајевима (зависно од опремљености ваздухоплова) уместо упозоравајућих рафала из авионског топа од стране авиона пресретача, могуће је да се користи упозоравајуће избацивање ИЦ мамаца.



## Прилог 1.3

СИГНАЛИ КОЈЕ УПУЋУЈЕ ПРЕСРЕТАЧ И ОДГОВОРИ КОЈЕ ДАЈЕ ПРЕСРЕТНУТИ  
ВАЗДУХОПЛОВ

Редни број	Сигнали пресретача	Значење	Одговори пресретнутог ваздухоплова	Значење
1	<p><b>ДАЊУ</b> – махање крилима са позиције незнатно изнад и испред пресретнутог ваздухоплова. Након потврде, благи хоризонтални заокрет, најчешће у леву страну ка жељеном курсу.</p> <p><b>НОЋУ</b> – исти поступак уз укључење навигационих светала неправилним интервалима.</p> <p><b>1. Напомена:</b> Метеоролошки услови или терен могу захтевати од пресретача да приђе пресретнутом ваздухоплову са десне стране нешто изнад и испред њега, као и да почетни хоризонтални заокрет изведе у десну страну.</p> <p><b>2. Напомена:</b> Уколико пресретнути ваздухоплов није у могућности да прати пресретача, од пресретача се очекује да изведе серију пролазака са оне стране са које му прилази изводећи неку врсту HOLDING, при чему при сваком проласку изводи махање са крила на крило.</p>	<b>Пресретнути сте, пратите ме!</b>	<p><b>АВИОНИ:</b> <b>ДАЊУ</b> – махање крилима и праћење у заокрет.</p> <p><b>НОЋУ</b> – исти поступак, а као додаток укључење навигационих светала неправилним интервалима.</p> <p><b>ХЕЛИКОПТЕРИ:</b> <b>ДАЊУ и НОЋУ</b> – њихање ваздухоплова, укључење навигационих светала неправилним интервалима.</p>	Разумео, поступићу по упутству.
2	<b>ДАЊУ и НОЋУ</b> – енергичан маневар разлаза пресретача који се састоји из пењућег заокрета за 90° или више при чему се не пресеца путања пресретнутог ваздухоплова.	<b>Можете наставити!</b>	<p><b>АВИОНИ:</b> <b>ДАЊУ или НОЋУ</b> – махање крилима.</p> <p><b>ХЕЛИКОПТЕРИ:</b> <b>ДАЊУ или НОЋУ</b> – њихање ваздухопловом.</p>	Разумео, поступићу по упутству.
3	<p><b>ДАЊУ</b> – кружење око аеродрома, извлачење стајног трапа и надлетање полетно-слетне стазе у смеру слетања или уколико је пресретнути ваздухоплов хеликоптер, надлетање терена за слетање хеликоптера.</p> <p><b>НОЋУ</b> – исти поступак као и дању уз укључивање слетних фарова.</p>	<b>Слетите на овај аеродром!</b>	<p><b>АВИОНИ:</b> <b>ДАЊУ</b> – извлачење стајног трапа, праћење пресретнутог ваздухоплова и уколико се након надлетања полетно-слетне стазе, слетање чини безбедним, слетање.</p> <p><b>НОЋУ</b> – исто као и дању уз укључивање слетних фарова уколико постоје.</p> <p><b>ХЕЛИКОПТЕРИ:</b> <b>ДАЊУ и НОЋУ</b> – праћење пресретача и наставак ка слетању, укључивање слетног фара уколико постоји.</p>	Разумео, поступићу по упутству.
4	<p><b>ДАЊУ:</b> Са растојања већег од 100 m, на висини пресретнутог ваздухоплова у правцу лета испаливање два кратка рафала.</p> <p><b>НОЋУ:</b> Исто као и дању, уз паљење и гашење навигацијских светала, односно рефлектора за слетање.</p>	<b>Следите ме – ово је задња опомена. Не гарантујем за вашу безбедност</b>	<p><b>ДАЊУ:</b> Махање са крила на крило.</p> <p><b>НОЋУ:</b> Паљење и гашење навигацијских светала, односно рефлектора за слетање.</p>	Разумео, поступићу по упутству.

**НАПОМЕНА:** Поступак под редним бројем 4. није прописан документом „ICAO Annex 2 Rules of the Air“.

## Прилог 1.4

## СИГНАЛИ КОЈЕ УПУЋУЈЕ ПРЕСРЕТНУТИ ВАЗДУХОПЛОВ И ОДГОВОРИ КОЈЕ ДАЈЕ ПРЕСРЕТАЧ

Редни број	Сигнали пресретача	Значење	Одговори пресретнутог ваздухоплова	Значење
5	<p><b>АВИОНИ:</b>  <b>ДАЊУ</b> – Увлачење стајног трапа док се прелеће полетно-слетна стаза на стварној висини између 300 и 600 m (1000-2000 ft) и наставак кружења око аеродрома.</p> <p><b>НОЋУ</b> – Укључивање и искључивање слетних фарова док се истовремено прелеће слетна полетно-слетна стаза на стварној висини 300-600 m (1000-2000 ft) и наставак кружења око аеродрома. Уколико није у могућности да укључује и искључује фарове, за ту сврху може да користи било која расположива светла.</p>	<p><b>Аеродром који сте одредили је неодговарајући!</b></p>	<p><b>ДАЊУ или НОЋУ</b> – уколико је одлучено да пресретнути ваздухоплов прати пресретача ка алтернативном аеродрому, пресретач увлачи стајни трап и користи сигнале из тачке 1.</p>	<p>Разумео, Прати ме!</p>
			<p>Уколико је одлучено да се пресретнути ваздухоплов отпусти, пресретач користи сигнале из тачке 2.</p>	<p>Разумео, можеш да наставиш!</p>
6	<p><b>АВИОНИ:</b>  <b>ДАЊУ или НОЋУ</b> – правилно укључивање и искључивање свих светала, али на начин да се разликује од уобичајеног рада спољног трепћућег светла.</p>	<p><b>Нисам у могућности да извршим!</b></p>	<p><b>ДАЊУ или НОЋУ</b> – употреба сигнала из тачке 2.</p>	<p>Разумео!</p>
7	<p><b>АВИОНИ:</b>  <b>ДАЊУ или НОЋУ</b> – неправилно укључивање и искључивање свих расположивих спољних светала.</p> <p><b>ХЕЛИКОПТЕРИ:</b>  <b>ДАЊУ или НОЋУ</b> - неправилно укључивање и искључивање свих расположивих спољних светала.</p>	<p><b>Летелица у опасности!</b></p>	<p><b>ДАЊУ или НОЋУ</b> – употреба сигнала из тачке 2.</p>	<p>Разумео!</p>

(STANAG 3379)

### ПРЕСРЕТАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА КОМЕ ЈЕ ОТКАЗАЛА РАДИО-КОМУНИКАЦИЈА

1. Уколико се пресеће ваздухоплов за који се претпоставља да нема радио-комуникацију, пилот-пресретач у обавези је да у координацији са надлежном контролом летења или официром за навођење покуша успоставити радио-контакт на фреквенцији за случај нужде (фреквенција 121.500 или 243.000 MHz). Уколико на фреквенцији за случај нужде није остварен радио-контакт, приступа се примени визуелних сигнала у лету ради успостављања комуникације са пресретнутим ваздухопловом.

2. Пилот ваздухоплова који нема радио-комуникацију треба покушати махањем са крила на крило авиона, трептањем фаровима за слетање или вожење (никако навигацијским светлима) или на било који други безбедан начин привуче пажњу пресретача са намером да укаже на постојање проблема.

3. Пресретач се после извршеног пресретања и приближавања пресретнутом ваздухоплову поставља у позицију незнатно испред и на приближно истој висини са леве стране ваздухоплова (растојање око 100 m). Ради избегавања заслепљивања и дезоријентације пилота пресретнутог ваздухоплова, сва ротирајућа светла и светла против судара морају се искључити. Навигацијска светла могу остати укључена.

4. По доласку на прописану позицију, пилот – пресретач извршава авионом махање са крила на крило и трептање навигацијских светала у неправилним интервалима што значи да је спреман за примену визуелних сигнала и да пресретнути ваздухоплов може да га прати у формацији јер је пресретач преузео вођство у групи. Пресретнути ваздухоплов као знак разумевања поступка пресретача може одговорити махањем са крила на крило и трептањем навигацијских светала у неправилним интервалима и праћењем пресретача.

5. Приликом примене визуелних знакова у лету дању са добром видљивошћу, потврда о разумевању или извршењу задане радње изводи се климањем главе у смеру горе – доле, док се нераздевање или немогућност извршења радње показује одмахивањем главе у смеру лево – десно. Пилот који прима ове сигнале не понавља их.

6. Приликом примене визуелних знакова у лету у условима лоше видљивости и ноћу, потврда о разумевању или извршењу задане радње изводи се једнократним блицањем светлима, док се нераздевање или немогућност извршења радње исказује двократним блицањем светлима. За блицање не користити навигацијска светла ваздухоплова. Пилот који прима ове сигнале не понавља их.

7. У случају пружања помоћи ваздухоплову у нужди за довођење на слетање или привођења одметнутог ваздухоплова на слетање, ради обезбеђивања стабилног лета у формацији и услова за потпуну примену и разумевање визуелних сигнала, користе се два опсега брзина лета: опсег малих брзина 60-160 KIAS (за хеликоптере и лаку авијацију) и опсег великих брзина 130-230 KIAS (1 knot = 1,852 km/h). Пилот пресретнутог ваздухоплова визуелним знацима показује пресретачу захтевану брзину лета, а пилот – пресретач у обавези је да зна опсег брзина који одговара пресретнутом ваздухоплову.

8. У условима смањене видљивости или ноћу, када пресретач дође на позицију напред и са леве стране пресретнутог ваздухоплова, пилот пресретнутог ваздухоплова може извршити серију трептања фаровима што значи да жели најкраћим путем на слетање, да прихвата вођство пресретача у формацији и да пресретач може приступити снижавању без одлагања. После кратке паузе од почетног блицања, пилот пресретнутог ваздухоплова може приступити саопштавању жељене брзине пресретачу путем паљења фарова. За сваких 10 KIAS више од 60 KIAS (за хеликоптере и лаку авијацију) или више од 130 KIAS за остале авионе, врши се посебно паљење фарова у трајању од 5 секунди.

9. Промени конфигурације ваздухоплова у условима лоше видљивости и ноћу (рад са ваздушним кочницама, флапсовима, стајним трапом) претходи паљење и гашење навигацијских светала. Сигнал за почетак промене конфигурације је када навигацијска светла остану упаљена. Ако ситуација захтева, пресретнути ваздухоплов може приступити промени конфигурације без претходно добијених сигнала од пресретача.

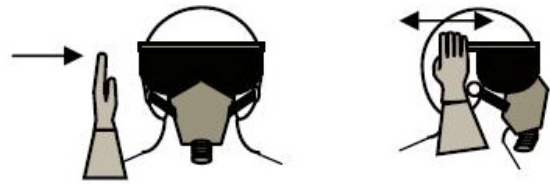
10. Сигнал за промену вођства у условима лоше видљивости и ноћу може бити укључена светла фарова за слетање или вожење усмерена хоризонтално према напред у правцу лета.

11. Довођење пресретнутог ваздухоплова на слетање из праве се препоручује, посебно у сложеним метеоролошким условима и ноћу. Док пресретнути ваздухоплов врши слетање, пресретач извршава продужавање и примењује процедуру за поновни прилаз на слетање.

**Визуелни знаци у лету**

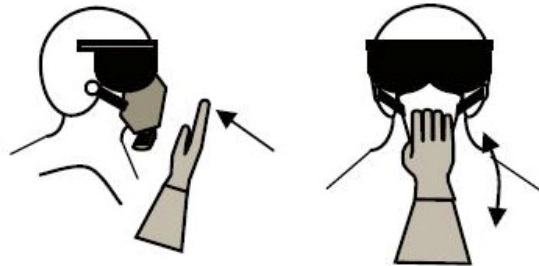
**1. Проблеми у радио-пријему**

Додирнути отвореном шаком слушалице и затим шаку померати напред – назад у пределу ушију.



**2. Проблем у радио-предаји**

Додирнути отвореном шаком микрофон и затим шаку померати горе – доле испред лица.

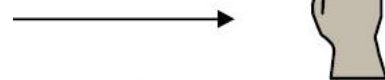


**3. Системски проблем**

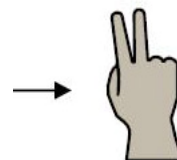
Сигнализирајући природу проблема, држати затворену шаку у висини очију и затим указати одговарајућим бројем испружених прстију на врсту проблема.



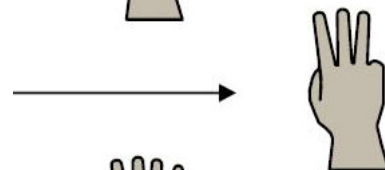
Н – хидраулични систем 1 прст



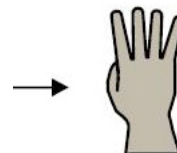
Е – електрични систем 2 прста



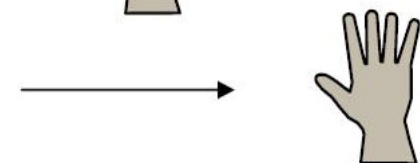
Г – горивни систем 3 прста



О – кисеонички систем 4 прста

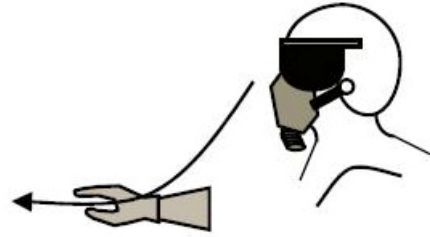


Е – мотор 5 прстију



#### 4. Хитно слетање

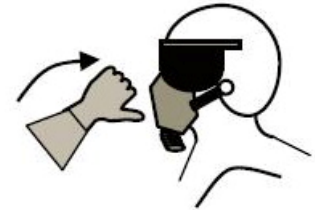
Држати испружену отворену шаку хоризонтално изнад рамена и затим је померити напред и на доле у висини рамена симулирајући путању авиона на слетању.



#### 5. Преостала количина горива за лет

Сигнализирајући намеру за приказ преостале количине горива за лет или упућивања питања о преосталој количини горива, држати затворену шаку испред лица са избаченим палцем који додирује маску и затим померати руку у смеру напред – назад симулирајући покрет испијања из чаше.

После знака за остатак горива за мање од 10 минута лета, даје се знак за хитно слетање. За сигнализирање преостале количине горива за лет држати затворену шаку у висини очију и затим одговарајућим бројем испружених прстију показати преосталу количину горива за лет.

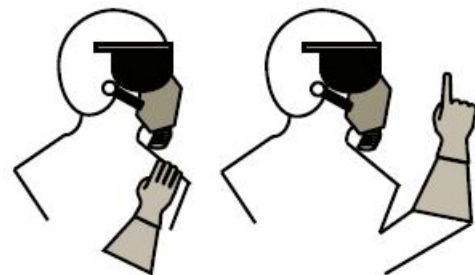


10 – 19 минута	1 прст
20 – 29 минута	2 прста
30 – 39 минута	3 прста .....
40 – 49 минута	4 прста
50 минута и више	5 прстију (отворена шака)

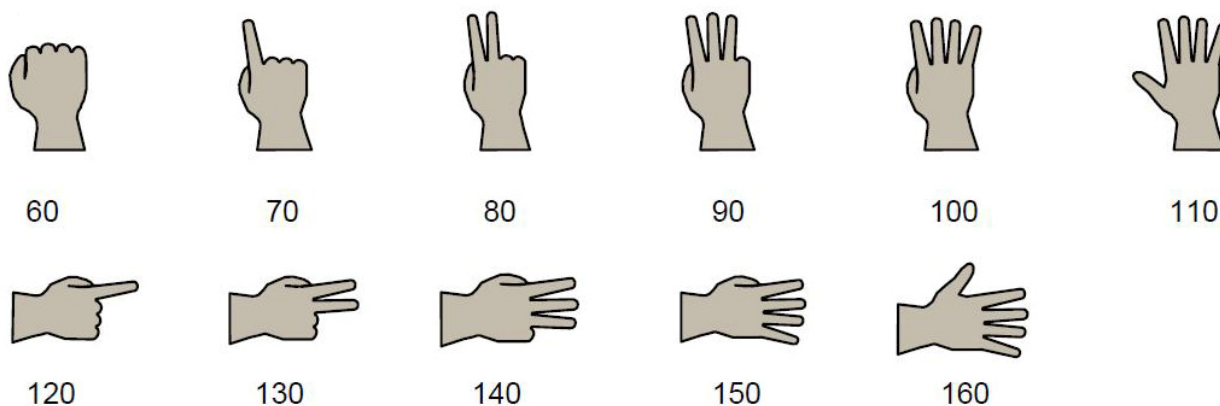


#### 6. Захтевана брзина прилажења

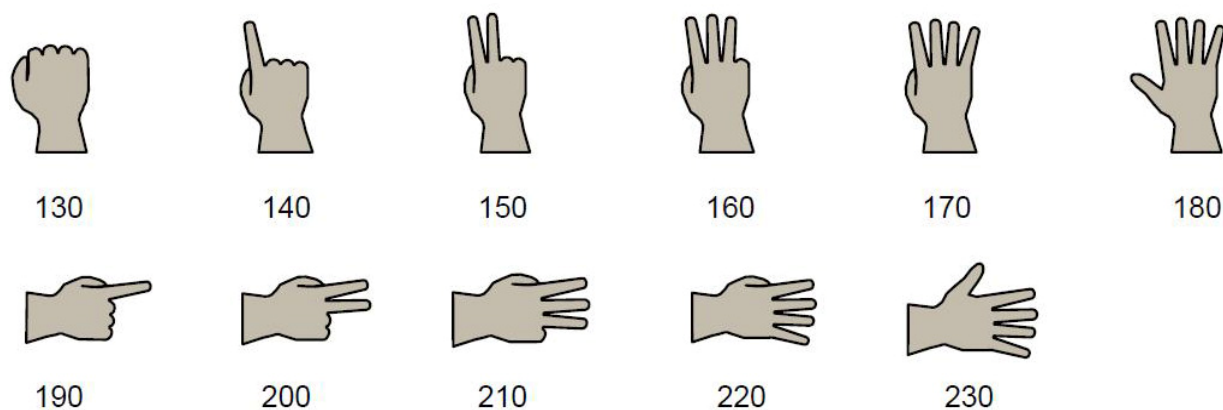
Ради остваривања могућности примене визуелних знакова за све врсте ваздухоплова, од хеликоптера до млазних авиона, постојећа два опсега брзина лета приказују се истим знацима руке. Вођа групе је одговоран да познаје који опсег брзина је намењен за пратећи ваздухоплов. Разлика од 70 KIAS између опсега треба да отклони могућност забуне у разумевању знакова. За показивање жељене брзине отворену шаку ставити на раме и затим затвореном шаком у висини очију са вертикално испруженим по једним прстом за сваких 10 KIAS више од 60/130 KIAS или хоризонтално испруженим по једним прстом за сваких 10 KIAS више од 110/180 KIAS.



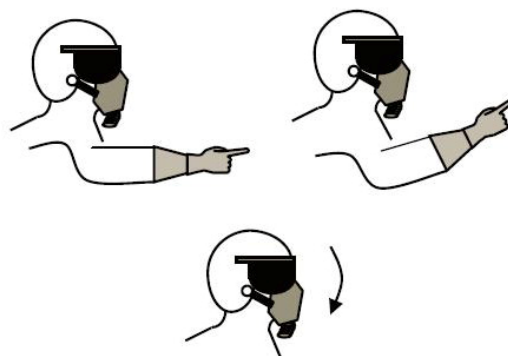
## Опсег малих брзина



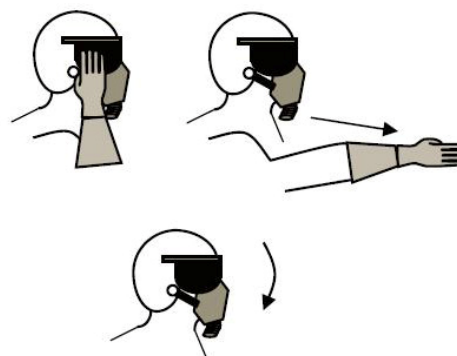
## Опсег великих брзина

**7. Промена позиције**

Сигнализирајући намеру за промену позиције, упрети кажипрстом у пилота који треба променити позицију и затим показати на нову позицију коју треба заузети. Пилот који мења позицију, потврђује да је разумео климањем главе и затим маневрише ваздухопловом на задану позицију.

**8. Промена вођства у групи**

Сигнализирајући намеру о промени вођства, упрети кажипрстом у пилота који треба преузети вођство и затим вертикално отворену шаку у висини очију испружити напред до потпуно испружене руке. Пилот који преузима вођство, потврђује да је разумео климањем главе и затим маневрише ваздухопловом за преузимање вођства у групи.

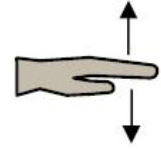


### 9. Промена конфигурације ваздухоплова

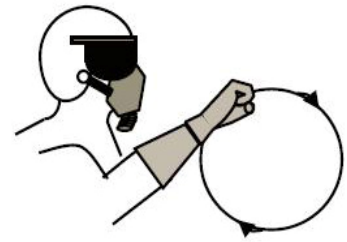
Сигнализирајући намеру за извлачење или увлачење ваздушних кочница, држати отворену шаку хоризонтално са раздвојеним прстима и палцем у висини очију и затим померити прсте и палац симулирајући нагли покрет.



Сигнализирајући намеру за извлачење или увлачење флапсова, држати отворену шаку хоризонтално са исправљеним прстима у висини очију и затим шаку у пределу зглоба покретати на доле.



Сигнализирајући намеру за извлачење или увлачење стајног трапа, држати затворену шаку испред главе и затим изводити кружне покрете у вертикалној равни.



Извршна команда за промену конфигурације после давања припремне команде је велики наклон главом напред.



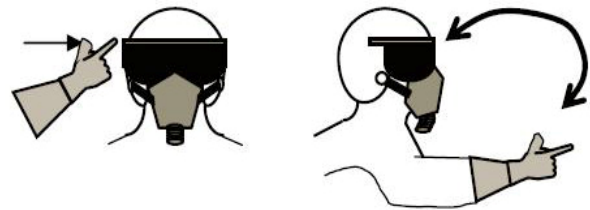
### 10. Катапултирање

Сигнализирајући намеру за катапултирање, држати затворену шаку изнад главе и затим је повући преко лица симулирајући повлачење ручице за катапултирање.



### 11. Терористички напад

Сигнализирајући терористички напад, држати уперен кажипрст у главу са савијеним палцем симулирајући уперен пиштољ у главу.



### 12. Потврдно / извршићу

Покретање главе напред – назад.



### 13. Негативно / нећу извршити

Покретање главе лево – десно.



**Сигнали (Marshaling) ваздухопловима на  
маневарским површинама аеродрома**

GENERAL

1. The signals to an aircraft on the movement areas are designed for use by the marshallers facing the aircraft in the following position:
  - A. For fixed wing aircraft, forward of the left wing tip within view of the pilot.
  - B. For helicopters where he can best be seen by the pilot.
2. For night operations the wands will be used in pairs of the same colour and should not be too bright. During surface taxiing and parking the pilot will stop immediately when one or both of the marshaller's wands fail.
3. The signals described in Annexes A and B may be used by the pilot, as appropriate, in a similar way to that indicated.

ОПШТЕ

1. Сигнали ваздухопловима на маневарским површинама аеродрома, намењени су за употребу од стране сигнализате (маршалера), који се налази на следећим позицијама:
  - а) за авионе, испред врха левог крила у видокругу пилота;
  - б) за хеликоптере, где може да буде најбоље осмотрен од стране пилота.
2. За ноћне летове користитиће се штапни маркери (светлосни показивачи) у пару исте боје умереног интензитета светлости. Током вожења и паркирања пилот ће се зауставити одмах уколико један или оба показивача откажу или се угасе.
3. Сигнале како је описано у прилозима 2.1 и 2.2. Правилника може по потреби користити и пилот, на сличан начин као што је назначено.



**ОПШТИ СИГНАЛИ (MARSHALING) ВАЗДУХОПЛОВИМА НА МАНЕВАРСКИМ ПОВРШИНАМА АЕРОДРОМА**

**A-1****AFFIRMATIVE (I WILL COMPLY OR I UNDERSTAND)****DAY:** Hand raised, thumb up.**NIGHT:** Same as day signal with wand held as extension of the arm.**AIRCREW:** One Flash.**CONFORMS TO ICAO SIGNAL - "ALL CLEAR"****ПОТВРДНО** (поштоваћу то или РАЗУМЕМ)**ДАН:** Рука подигнута, палац горе.**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићем који се држи као продужетак руке.

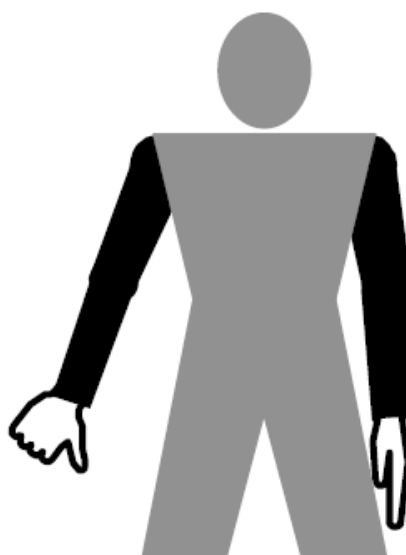
Посада: Једанпут кратко сигнално светло.

У У складу са ИСАО СИГНАЛОМ – „ЈАСНО“

**A-2****NEGATIVE (NOT CLEAR OR I WILL NOT COMPLY)****DAY:** Arm held out, hand below waist level, hand turned downward.**NIGHT:** Same as day signal with wand held vertically.**AIRCREW:** Steady light.**NO ICAO SIGNAL****ОДРИЧНО** (није јасно или НЕЋУ поступити)**ДАН:** Рука испружена, шака испод нивоа струка, рука окренута на доле.**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићем који се држи вертикално.

Посада: Дужи светлосни сигнал (један).

НЕМА ИСАО СИГНАЛА



**A-3****THIS WAY**

**DAY:** Arms above head in vertical position with palms facing inward.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held vertically and held as extension of the arms.

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**ОВУДА**

**ДАН:** руке изнад главе у вертикалном положају са длановима кренутим ка унутра.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држе вертикално као продужетак руке.  
У складу са ИСАО СИГНАЛОМ

**A-4****PROCEED TO NEXT MARSHALLER**

**DAY:** Right or left arm down, other arm moved across the body and extended to indicate direction to next marshaller.

**NIGHT:** Same as day signal with wand held as an extension of the arms.

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**НАСТАВИ ПРЕМА СЛЕДЕЋЕМ МАРШАЛЕРУ**

**ДАН:** десна или лева рука доле, друга рука преко тела и усмерена да укаже на правац ка следећем маршалеру.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићем који се држи у продужетку руке.  
У складу са ИСАО СИГНАЛОМ



**A-5****SLOW DOWN**

**DAY:** Arms down with palms toward ground, then moved up and down several times.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held horizontally.

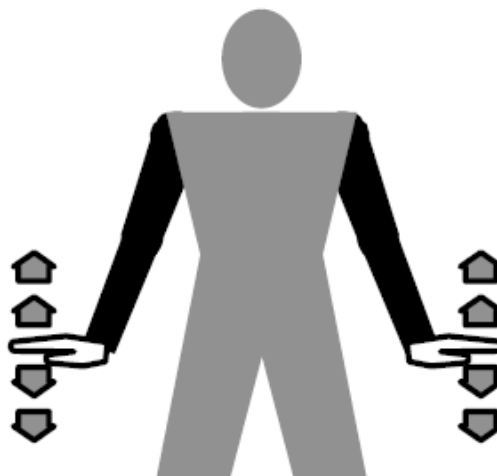
**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**УСПОРИ**

**ДАН:** Руке на доле, са длановима окренутим ка земљи, који се померају горе-доле неколико пута.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штаповима који се држе хоризонтално.

У складу са ICAO СИГНАЛОМ

**A-6****TURN TO LEFT**

**DAY:** Point right arm downward, left arm repeatedly moved upward and backward. Speed of arm movement indicating rate of turn.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of the arms.

**\*NOTE:** Signals A-6 & A-7 are used for spot turns for hovering aircraft.

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**СКРЕНИ ЛЕВО**

**ДАН:** десна рука усмерена на доле, лева рука се брзо помера на горе и назад. Брзина померања руке указује на брзину скретања.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан, штаповима који се држе у продужетку руке.

**\* Напомена:** Сигнали А-6 и А-7 се користе за окретање у месту ваздухоплова који лебде.

У складу са ICAO СИГНАЛОМ



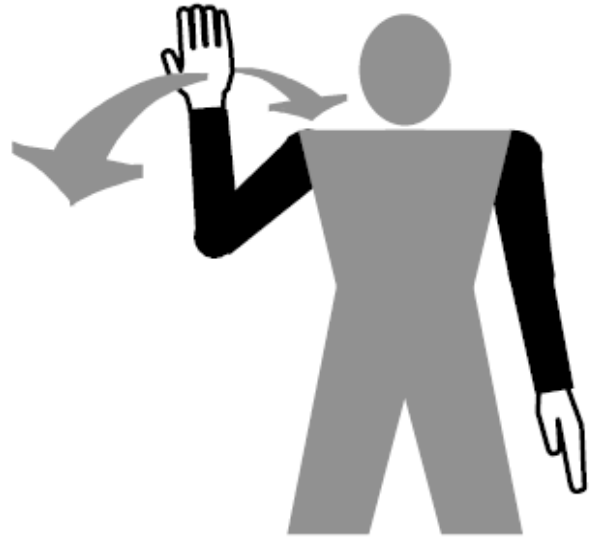
**A-7****TURN TO RIGHT**

**DAY:** Point left arm downward, right hand repeatedly moved upward and backward. Speed of arm movement indicating rate of turn.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**\*NOTE: Signals A-6 & A-7 are used for spot turns for hovering aircraft.**

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**СКРЕНИ ДЕСНО**

**ДАН:** лева рука усмерена на доле, Десна рука се брзо помера на горе и назад. Брзина померања руке указује на брзину скретања.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан, штаповима који се држе у продужетку руке.

**\* Напомена:** Сигнали А-6 и А-7 се користе за окретање у месту ваздухоплова који лебде. У складу са ICAO СИГНАЛОМ

**A-8****MOVE AHEAD**

**DAY:** Arms a little apart, palms facing backwards and repeatedly moved upward-backward from shoulder height.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**КРЕНИ НАПРЕД**

**ДАН:** Руке мало размакнуте, дланови окренути према назад и више пута померати уназад у висини рамена.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штаповима који се држе као продужетак руке.

У складу са ICAO СИГНАЛОМ

**A-9****BRAKES**

**"ON" DAY:** Arms above head, open palms and fingers raised with palms toward aircraft, then fist closed.

**"ON" NIGHT:** Arms above head then wands crossed.

**"OFF" DAY:** Reverse of above.

**"OFF" NIGHT:** Cross wands, then uncrossed.

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**КОЧНИЦЕ**

**АКТИВИРАЈ ДАН:** руке изнад главе, отворених дланова и прстију, длановима према авиону, онда затворити песницу.

**АКТИВИРАЈ НОЋ:** руке изнад главе онда штапове прекрстити.

**ДЕАКТИВИРАЈ ДАН:** обрнуто него у претходном случају.

**ДЕАКТИВИРАЈ НОЋ:** Укрстити штапове, онда исправити. У складу са ICAO СИГНАЛОМ.

**A-10****STOP**

**DAY:** Arms crossed above the head, palms facing forward.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**ЗАУСТАВИ СЕ**

**ДАН:** Руке скрштене изнад главе, дланови окренути напред.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан штаповима у продужетку руке. У складу са ICAO СИГНАЛОМ

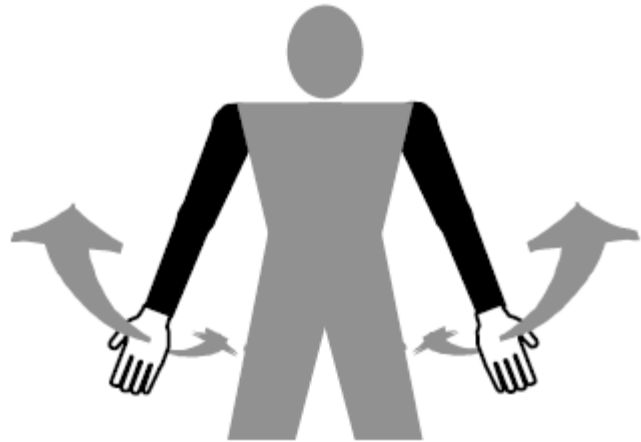


**A-11  
MOVE BACK-ICAO (ALSO  
USED TO PULL AIRCRAFT  
UTILIZING ARRESTING WIRE)**

**DAY:** Arms by sides, palms facing forward, swept forward and upward repeatedly to shoulder height.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of the arms.

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**



**ПОМЕРИ СЕ УНАЗАД – ICAO  
(Користити се такође да се привуче уже за  
хватање авиона)**

**ДАН:** Руке са стране, дланови према напред, махати напред и горе више пута до висине рамена.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штаповима у продужетку руке.  
У складу са ICAO СИГНАЛОМ.

**A-12  
TURNS WHILE BACKING  
TAIL TO LEFT**

**DAY:** Point right arm down and left arm brought from overhead vertical position to horizontal position, repeating left arm movement.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**ОКРЕТАЊЕ ПРИ ЧЕМУ СЕ РЕП ПОМЕРА У  
НАЗАД И У ЛЕВО**

**ДАН:** Усмерена десна рука на доле а лева рука доведена из положаја изнад главе вертикално у хоризонтални положај понављајући покрет леве руке.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штаповима у продужетку руке.  
У складу са ICAO СИГНАЛОМ.



**A-13****URNS WHILE BACKING  
TAIL TO RIGHT**

**DAY:** Point left arm down and right brought from overhead, vertical position to horizontal forward position, repeating right arm movement.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of the arms.

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**ОКРЕТАЊЕ ПРИ ЧЕМУ СЕ РЕП ПОМЕРА У НАЗАД  
И У ДЕСНО**

**ДАН:** Усмерена лева рука на доле а десна рука доведена из положаја изнад главе вертикално у хоризонтални положај понављајући покрета десне руке.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штаповима у продужетку руке.  
У складу са ICAO СИГНАЛОМ.

**A-14****REQUEST/CLEARANCE FOR  
PERSONNEL TO APPROACH  
AIRCRAFT**

**DAY:** A beckoning motion with either hand at eye level.

**NIGHT:** A continuously flashing light.

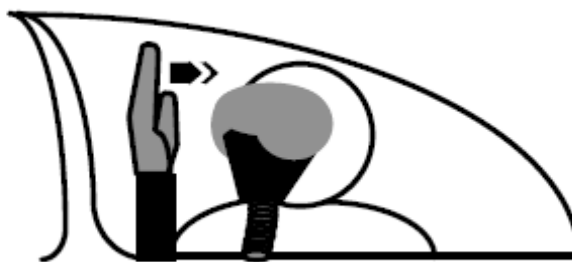
**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**ЗАХТЕВ / ОДОБРЕЊЕ за  
особље да приђе авиону.**

**ДАН:** дозивајући покрет са обе руке у висини очију.

**НОЋ:** континуирано трепћуће светло.

У складу са ICAO СИГНАЛОМ



**A-15  
REQUEST BY MARSHALLER  
TO MOVE PERSONNEL  
TOWARD AIRCRAFT**

**DAY:** Either hand raised vertically overhead, palm towards aircraft. The other hand held horizontally and indicating personnel wishing to approach the aircraft.

**NIGHT:** Same as day signal but with wands held as extensions of the arms.

**NO ICAO SIGNAL**



**ЗАХТЕВ МАРСХАЛЛЕРА  
ДА ОСОБЉЕ  
ПРИЂЕ АВИОНУ**

**ДАН:** Обе руке подигнуте вертикално изнад главе, длан према авиону.

Друга рука држи се хоризонтално и указује на особље које жели да се приближи авиону.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штаповима у продужетку руке.

**НЕМА ИСАО СИГНАЛА**

**A-16  
PERSONNEL APPROACH THE  
AIRCRAFT**

**DAY:** Either hand raised vertically overhead, palm towards aircraft. The other hand indicated to personnel concerned and gestures towards aircraft.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**ОСОБЉЕ ДА ПРИСТУПИ  
АВИОНУ**

**ДАН:** Обе руке подигуте вертикално изнад главе, длан према авиону.

Друга рука указује на особље на које се односи и показује ка авиону.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан штаповима у продужетку руке. У складу са ИСАО СИГНАЛОМ.



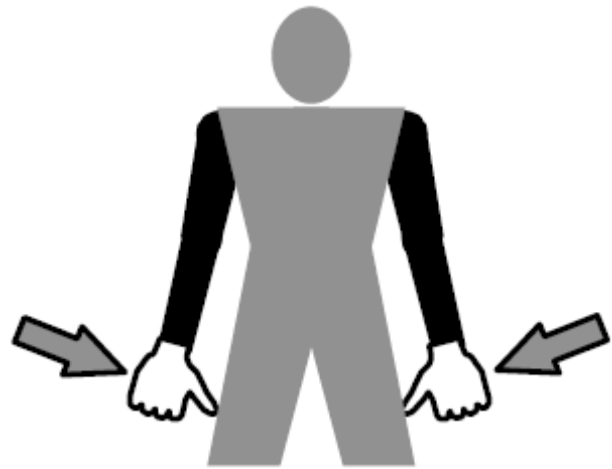


**A-17****INSERT CHOCKS**

**DAY:** Arms down, fists closed, thumbs extended inwards, swing arms from extended position inwards.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**СТАВИ ПОДМЕТАЧЕ**

**ДАН:** Руке према доле, песнице састављене, палчеви испружени према унутра, махати рукама од испруженог положаја ка унутра.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан штаповима у продужетку руке. У складу са ICAO СИГНАЛОМ.

**A-18****REMOVE CHOCKS**

**DAY:** Arms down, fists closed, thumbs extended outwards, swing arms outwards.

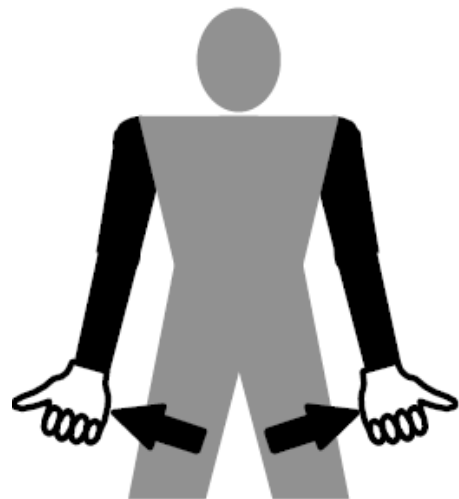
**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**УКЛОНИ ПОДМЕТАЧЕ**

**ДАН:** Руке према доле, песнице састављене, палчеви испружени према ван, махати рукама од испруженог положаја ка ван.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штаповима у продужетку руке. У складу са ICAO СИГНАЛОМ.



**A-19****DOWN LOCKS/  
UNDERCARRIAGE PINS  
INSTALL**

**DAY:** Left arm bent vertically in front with fist clenched, right arm bent horizontally in front with fist clenched and held motionless at left elbow.

**NIGHT:** Same as day signal with addition of wands.

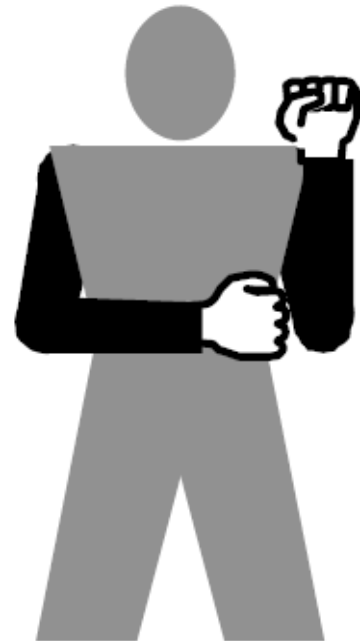
**NO ICAO SIGNAL**

**ПОСТАВЉАЊЕ БРАВЕ /  
ОСИГУРАЧА ТРАПА**

**ДАН:** Лева рука савијена вертикално у напред са стегнутом песницом, десна рука савијена хоризонтално испред са стегнутом песницом која се држи непокретна до левог лакта.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са додатком штапића.

**НЕМА ИСАО СИГНАЛА**

**A-20****DOWNLOCKS/  
UNDERCARRIAGE PINS  
REMOVE**

**DAY:** Left arm bent vertically in front with fist clenched, right arm bent horizontally in front with fist clenched and held motionless at left elbow. Right fist moves horizontally away from left elbow.

**NIGHT:** Same as day signal with addition of wands.

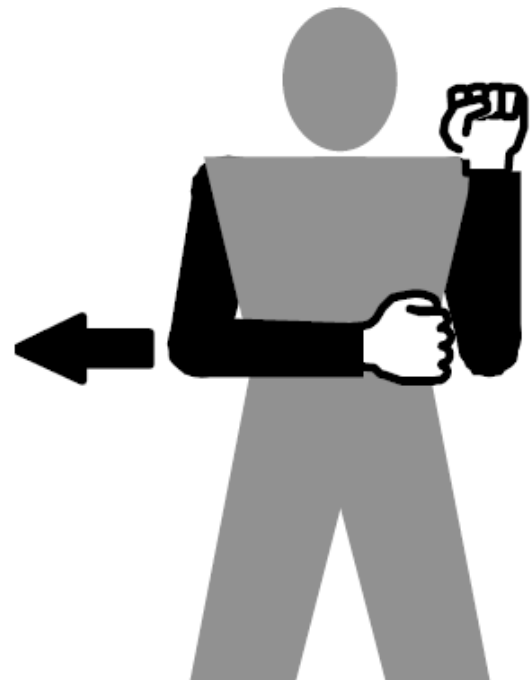
**NO ICAO SIGNAL**

**УКЛАЊАЊЕ БРАВЕ /  
ОСИГУРАЧА ТРАПА**

**ДАН:** Лева рука савијена вертикално у напред са стегнутом песницом, десна рука савијена у лакту испред трбуха са стегнутом песницом и креће се хоризонтално од левог лакта.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са додатком штапића.

**НЕМА ИСАО СИГНАЛА**



**A-21****GROUND-ELECTRICAL POWER  
SUPPLY INSERT**

**DAY:** Hands above head, left fist partially clenched, right hand moved in direction of left hand with first two fingers extended and inserted into circle made by fingers of the left hand.

**NIGHT:** Same as day signal with left wand held vertical and right wand held horizontal.

**NO ICAO SIGNAL**

**УКЉУЧЕЊЕ ЗЕМАЉСКОГ СПОЉЊЕГ ИЗВОРА  
ЕЛЕКТРИЧНОГ НАПАЈАЊА**

**ДАН:** Руке изнад главе, лева песница делимично стегнута, десну руку довести у правац леве руке са прва два прста испружена и убаци прсте у круг направљен прстима леве руке.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са левим штапићем у вертикалном и десним у хоризонталном положају.

**НЕМА ICAO СИГНАЛА**

**A-22****GROUND-ELECTRICAL POWER  
SUPPLY DISCONNECT**

**DAY:** Hands above head, left fist partially clenched, right hand moved away from left hand, withdrawing first two fingers from circle made by fingers of the left hand.

**NIGHT:** Same as day signal with left wand held vertical and right wand held horizontal.

**NO ICAO SIGNAL**

**ИСКЉУЧЕЊЕ ЗЕМАЉСКОГ СПОЉЊЕГ ИЗВОРА  
ЕЛЕКТРИЧНОГ НАПАЈАЊА**

**ДАН:** Руке изнад главе, лева песница делимично стегнута, десна рука се одмиче од леве, повлачењем два прста десне руке из круга направљеног од прстију леве руке.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са левим штапићем у вертикалном и десним у хоризонталном положају.

**НЕМА ICAO СИГНАЛА**



**A-23****EXTERNAL AIR SUPPLY  
CONNECT**

**DAY:** With hands above head, left hand cupped, right fist clenched and moved in direction of left hand and inserted into cup made by left hand.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held vertical.

**NO ICAO SIGNAL**

**ПРИКЉУЧЕЊЕ СПОЉЊЕГ НАПАЈАЊА ВАЗДУХОМ**

**ДАН:** Са рукама изнад главе, лева рука са шаком у облику „шоље“, десна песница стегнута и помера се у правцу леве руке и убацује у „шољу“ леве руке.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штаповима у вертикалном положају.  
**НЕМА ICAO СИГНАЛА**

**A-24****EXTERNAL AIR SUPPLY  
DISCONNECT**

**DAY:** Hands above head, left hand cupped, right fist moved away from left hand withdrawing fist from cup made by left hand.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**NO ICAO SIGNAL**

**ИСКЉУЧЕЊЕ СПОЉЊЕГ НАПАЈАЊА ВАЗДУХОМ**

**ДАН:** Руке изнад главе, лева рука са шаком у облику „шоље“, песница десне руке помера се даље од леве руке извлачењем песнице из „шоље“ леве руке.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штаповима у вертикалном положају.  
**НЕМА ICAO СИГНАЛА**



**A-25****START ENGINE(S)**

**DAY:** Left hand overhead with appropriate number of fingers extended to indicate the number of the engine to be started, and circular motion of right hand at head level.

**NIGHT:** Similar to the day signal except the wand in the left hand will be flashed to indicate the engine to be started.

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**ПОКРЕНИ МОТОР(е)**

**ДАН:** Лева рука изнад главе са одговарајућим бројем прстију испружена да покаже број мотора који треба да се покрене, и кружним покретима десне руке у висини главе сигнализирати покретање.

**НОЋ:** Слично сигналу за дан осим што ће штапић у левој руци бљескати одређен број пута да укаже на мотор који треба да се покрене. У складу са ICAO СИГНАЛОМ

**A-26****SLOW DOWN ENGINE(S) ON INDICATED SIDE**

**DAY:** Arms down, with either right or left arm moved up and down, palm facing down, indicating that left or right side engines respectively should be slowed down.

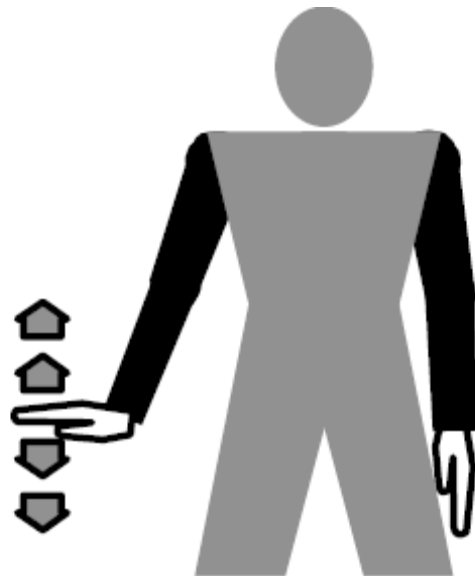
**NIGHT:** Same as day signal with one wand moved horizontal to ground.

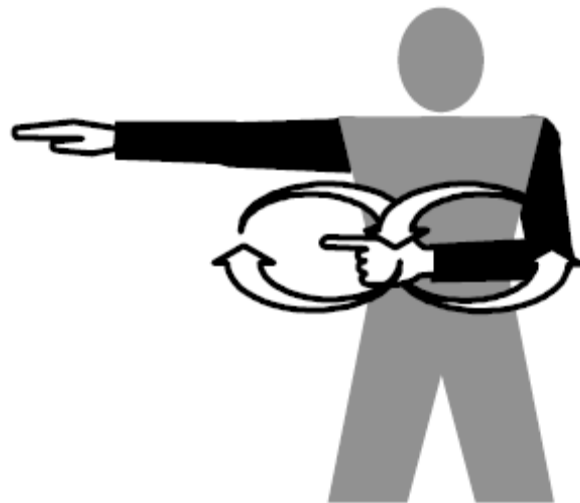
**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**УСПОРИ МОТОР СА НАЗНАЧЕНЕ СТРАНЕ**

**ДАН:** Руке на доле, десну или леву руку померати горе - - доле, дланом окренутим према доле, указује на то да мотор са леве или десне стране треба да буде успорен.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан с тим да се један штапић помера хоризонтално према земљи. У складу са ICAO СИГНАЛОМ.



**A-27****CUT ENGINES****DAY:** Either arm and hand level with shoulder, with hand moving across throat palm down.**NIGHT:** Same as the day signal with wands held as extension of arms.**CONFORMS TO ICAO SIGNAL****ИСКЉУЧИ МОТОРЕ****ДАН:** Руку поставити хоризонтално у нивоу рамена дланом надоле, и померати је преко грла.**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићем који се држи у продужетку руке. У складу са ICAO СИГНАЛОМ.**A-28****FIRE****DAY:** Make rapid horizontal figure-of-eight motion at waist level with either arm, pointing at source of fire with the other.**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.**CONFORMS TO ICAO SIGNAL****ПОЖАР****ДАН:** Правити брзе хоризонталне покрете руком у облику броја осам у висини струка, показујући другом руком на извор пожара.**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држи у продужетку руке. У складу са ICAO СИГНАЛОМ.

**A-29****TAILWHEEL LOCK**

**DAY:** Wrists together overhead, opened to form in a V, then closed suddenly.

**NIGHT:** Same as day signal with wands used as extension of hands.

**NO ICAO SIGNAL**

**БЛОКИРАЊЕ РЕПНОГ ТОЧКА**

**ДАН:** Руке изнад главе, зглобови шаке састављени, шаке отворити да се формира латинично слово В, онда изненада затворити.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држи у продужетку руку.

**НЕМА ИСАО СИГНАЛА**

**A-30****TAILWHEEL UNLOCK**

**DAY:** Hands overhead, palms together then hands opened from the wrists to form a V, wrists remaining together.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of hands.

**NO ICAO SIGNAL**

**ОДБЛОКИРАВАЊЕ РЕПНОГ ТОЧКА**

**ДАН:** Руке изнад главе, са спојеним длановима онда руке отворити, тако да зглобови остану скупљеви у облику латинично слова В.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држи у продужетку руку.

**НЕМА ИСАО СИГНАЛА**



**A-31****LOWER WING FLAPS**

**DAY:** Hands in front, palms together horizontally then opened from the wrist crocodile-mouth fashion.

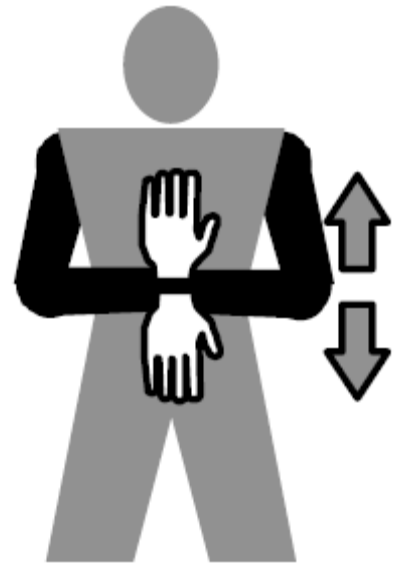
**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of hands.

**NO ICAO SIGNAL**

**СПУСТИ ФЛАПСОВЕ**

**ДАН:** Руке испред тела, са длановима спојеним хоризонтално, а онда отворити дланове у стилу крокодилских уста.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држи у продужетку руку.  
НЕМА ИСАО СИГНАЛА

**A-32****RAISE WING FLAPS**

**DAY:** Hands in front, horizontally, with palms open from the wrists, then suddenly closed.

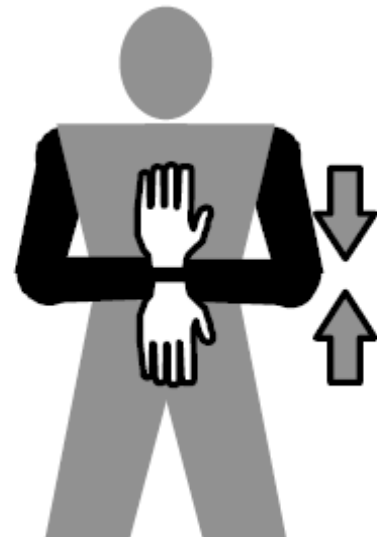
**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of hands.

**NO ICAO SIGNAL**

**ПОДИГНИ ФЛАПСОВЕ**

**ДАН:** Руке испред тела, са длановима у хоризонталном положају, отвореним у зглобовима, онда их нагло затворити.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држи у продужетку руку.  
НЕМА ИСАО СИГНАЛА.





**A-33****OPEN AIR/SPEED BRAKES**

**DAY:** Hands in front, palms together vertically, then opened from the wrists.

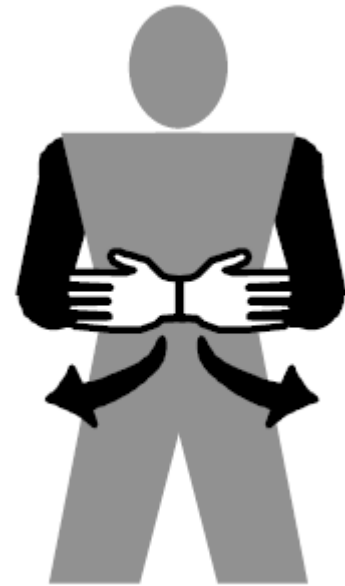
**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of hands.

**NO ICAO SIGNAL**

**ОТВОРИ ВАЗДУШНЕ КОЧНИЦЕ**

**ДАН:** Руке испред тела, са длановима спојеним вертикално, а онда отворити дланове у зглобу.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држи у продужетку руку.  
**НЕМА ИСАО СИГНАЛА**

**A-34****CLOSE AIR/SPEED BRAKES**

**DAY:** Hands in front, vertically with palms open from the wrists, then suddenly closed.

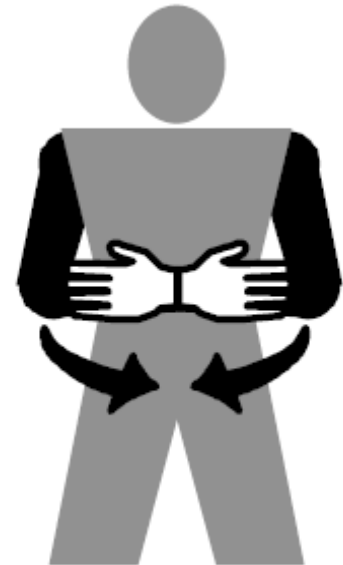
**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of hands.

**NO ICAO SIGNAL**

**ЗАТВОРИ ВАЗДУШНЕ КОЧНИЦЕ**

**ДАН:** Руке испред тела, са длановима у вертикалном положају, отвореним у зглобовима, онда их нагло затворити.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држи у продужетку руку.  
**НЕМА ИСАО СИГНАЛА.**



**A-35****TAILHOOK UP**

**DAY:** Right fist, thumb extended upward, raised suddenly to meet horizontal palm of left hand at chest level.

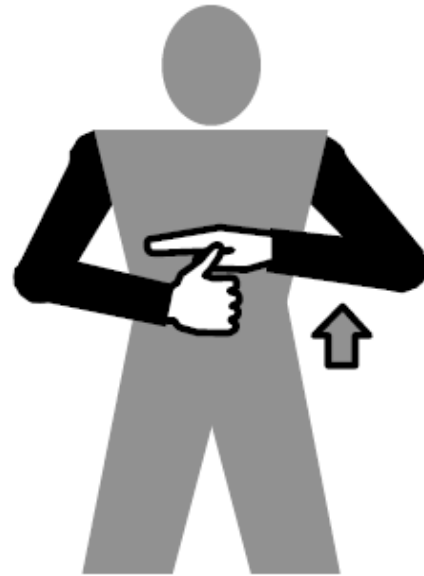
**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of hands.

**NO ICAO SIGNAL**

**РЕПНУ КУКУ ПОДИГНИ**

**ДАН:** Палац десне песнице, испружен на горе, подигнути га нагло да додирне длан леве руке, који је у хоризонталном положају у висини груди.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држи у продужетку руку.  
НЕМА ICAO СИГНАЛА

**A-36****TAILHOOK DOWN**

**DAY:** Right fist, thumb extended downward, lowered suddenly to meet horizontal palm of left hand at waist level.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of hands.

**NO ICAO SIGNAL**

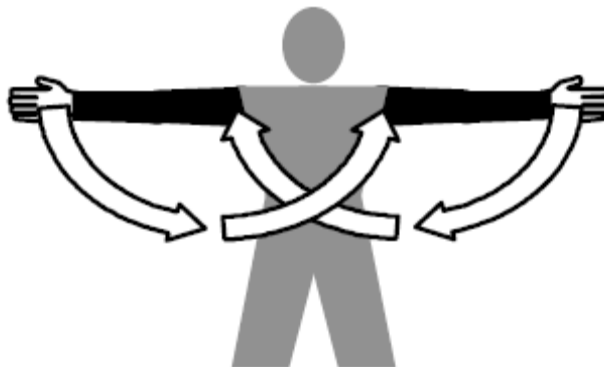
**РЕПНУ КУКУ СПУСТИ**

**ДАН:** Палац десне песнице, испружен на доле, спустити га нагло да додирне длан леве руке, који је у хоризонталном положају у висини струка.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држи у продужетку руку.  
НЕМА ICAO СИГНАЛА



A-37

**FOLD WINGS/HELICOPTER  
BLADES****DAY:** Arms straight out at sides, then swept forward and hugged around shoulders.**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.**NO ICAO SIGNAL****СКЛОПИ КРИЛА / КРАКОВЕ ХЕЛИКОПТЕРА****ДАН:** Руке испружити равно са стране, а онда је махнути у напред и обухватити рукама рамена.**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држи у продужетку руку.**НЕМА ИСАО СИГНАЛА**

A-38

**SPREAD WINGS/HELICOPTER  
BLADES****DAY:** Arms hugged around shoulders then swept straight out to the sides. Hold signal until wings/blades are locked, then give affirmative signal.**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.**NO ICAO SIGNAL****РАШИРИ КРИЛА / КРАКОВЕ  
ХЕЛИКОПТЕРА****ДАН:** Руке држати обухваћене око рамена онда замахнути и потпуно раширити руке на страну. Држати сигнал док се крила / кракови не забраве, а онда дати потврђујући сигнал.**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држи у продужетку руку.**НЕМА ИСАО СИГНАЛА**

**A-39****OPEN WEAPON BAY(S)****DOOR(S)**

**DAY:** Body bent forward at the waist, hands held with fingertips touching in front of the body and elbows bent at approximately 45 degrees, then arms swing downwards and outwards.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of hands.

**NO ICAO SIGNAL****ОТВОРИ ВРАТА ОРУЖНОГ ПРОСТОРА**

**ДАН:** Тело савијено напред у струку, руке држати прстима спојеним испред тела и лактовима савијеним за око 45 степени, онда рукама махнути надоле и напоље.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држи у продужетку руку.

**НЕМА ICAO СИГНАЛА****A-40****CLOSE WEAPON BAY(S)****DOOR(S)**

**DAY:** Body bent forward at the waist and arms extended horizontally, then arms swing down and in until finger tips touch in front of the body with elbows bent at approximately 45 degrees.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of hands.

**NO ICAO SIGNAL****ЗАТВОРИ ВРАТА ОРУЖНОГ ПРОСТОРА**

**ДАН:** Тело савијено напред у струку, затим рукама махнути доле и унутра док се врхови прстију не додирну лактовима савијеним приближно под углом од 45°.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држи у продужетку руку.

**НЕМА ICAO СИГНАЛА**

**A-41****TAKE-OFF (FIXED WING AIRCRAFT ONLY)**

**DAY:** Director conceals left hand and makes circular motion of right hand in horizontal plane ending in a throwing motion of arm towards direction of take-off.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arm.

**NO ICAO SIGNAL**

**ПОЛЕТАЊЕ (САМО АВИОНИ)**

**ДАН:** Прикривена лева рука, десном руком начинити кружни покрет у хоризонталној равни који се завршава покретом у виду бацања у правцу полетања.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићем који се држи у продужетку руку.

**НЕМА ИСАО СИГНАЛА**

**A-42****TILLER BAR/STEERING ARM IN PLACE**

**DAY:** Hold nose with left hand, right hand moving horizontally at waist level.

a. The affirmative signal immediately following signals means: **SOMEONE IS TENDING BAR.**

b. A negative signal immediately following signals means: **NO ONE IS TENDING BAR.**

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of hands.

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**ШИПКА ЗА ВУЧУ НА МЕСТУ**

**ДАН:** Држите нос левом руком, десна рука се креће хоризонтално у висини струка.

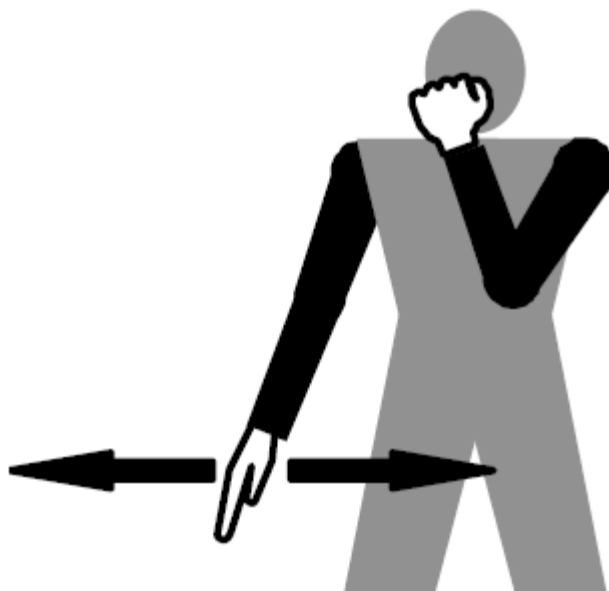
А. Потврдни сигнал одмах након овог сигнала значи: **НЕКО управља шипком**

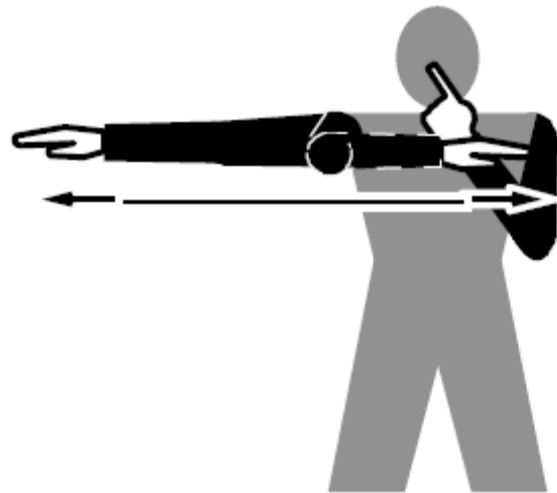
Б. Негативан сигнал одмах после сигнала значи:

**НИКО** не управља шипком.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићем који се држи у продужетку руку.

У складу са ИСАО СИГНАЛОМ



**A-43****ENGAGE NOSEWHEEL STEERING****DAY:** Point to nose with index finger while indicating direction of turn with other index finger.**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of hands.**NO ICAO SIGNAL****УКЉУЧИ УПРАВЉАЊЕ НОСНИМ ТОЧКОМ****ДАН:** Поставите кажипрст на нос, док другим кажипрстом показује правац заокретања.**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићем који се држи у продужетку руку.**НЕМА ICAO СИГНАЛА****A-44****DISENGAGE NOSEWHEEL STEERING****DAY:** Point to nose with index finger, lateral wave with open palm of other hand at shoulder height.**NIGHT:** Same as day signal with wand held as extension of arm.**NO ICAO SIGNAL****ИСКЉУЧИ УПРАВЉАЊЕ НОСНОГ ТОЧКА****ДАН:** Поставите кажипрст на нос, махнути у страну другом руком са отвореним дланом у висини рамана.**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићем који се држи у продужетку руку.**НЕМА ICAO СИГНАЛА**

**A-45****ABANDON AIRCRAFT**

**DAY:** Simulate unfastening seat belt and shoulder straps and throwing them up and off.

**NIGHT:** Same as day signal with wand held as extension of arm.

**NO ICAO SIGNAL**

**НАПУСТИ АВИОН**

**ДАН:** Симулација ослобађања седишњих и рамених веза и њихово бацање на горе.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држи у продужетку руку.

**НЕМА ИСАО СИГНАЛА**

**A-46****HOT BRAKES**

**DAY:** Arms extended with forearms perpendicular to the ground. Palms facing inward.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

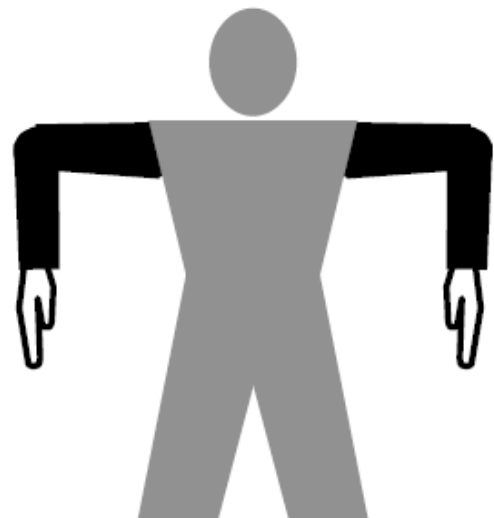
**NO ICAO SIGNAL**

**ВРЕЛЕ КОЧНИЦЕ**

**ДАН:** Руке раширене са подлактицама нормално на земљу. Дланови окренути ка унутра.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држи у продужетку руку.

**НЕМА ИСАО СИГНАЛА**



**A-47****VENTILATION**

**DAY:** Circular motions or right hand in horizontal plane, fist clenched, index finger stretched down, right arm extended, with forearm perpendicular to the ground.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**NO ICAO SIGNAL**

**ВЕНТИЛАЦИЈА**

**ДАН:** Кружним покретима или десном руком у хоризонталној равни, стиснутом песницом, кажипрст испружен на доле, десна рука испружена, подлактицом нормалном на земљу.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држи у продужетку руку.

**НЕМА ИСАО СИГНАЛА.**

**A-48****TELEBRIEF**

**DAY:** Make a “T” signal with hands at head level.

**NIGHT:** Same as day signal with wands making “T”.

**NO ICAO SIGNAL**

**ТЕЛЕБРИЕФ**

**ДАН:** Направите „Т“ сигнал рукама у нивоу главе.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан штаповима који чине слово „Т“.

**НЕМА ИСАО СИГНАЛА**





**A-49****LASHINGS ON/OFF**

**DAY:** With arms horizontal, hands make a circular motion in front of body.

**NIGHT:** Same as day with wands held as an extension of the arms.

**NO ICAO SIGNAL**

**ПРИВЕЗИВАЊЕ – ОДВЕЗИВАЊЕ**

**ДАН:** Рукама у хоризонталном положају правити кружне покрете испред тела.

**НОЋ:** Исто као сигнал за дан са штапићима који се држи у продужетку руку.

**НЕМА ICAO СИГНАЛА.**



**ДОДАТНИ СИГНАЛИ (MARSHALING) ЗА ВАЗДУХОПЛОВЕ СА МОГУЋНОСТИМА  
ВЕРТИКАЛНОГ ПОЛЕТАЊА И СЛЕТАЊА НА МАНЕВАРСКИМ ПОВРШИНАМА АЕРОДРОМА**

**Б-1****TAKE OFF**

**DAY:** Arms extended horizontally sideways beckoning upwards.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

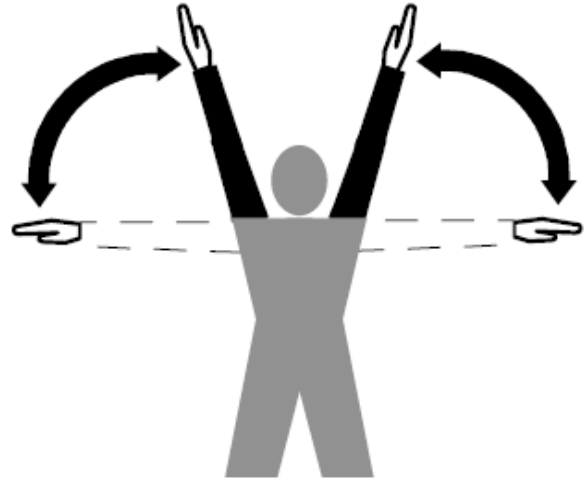
**NOT APPLICABLE TO VSTOL  
NO ICAO SIGNAL**

**ПОЛЕТАЊЕ**

**ДАН:** Руке опружене хоризонтално у страну подизати у вис.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.

**НИЈЕ ПРИМЕНЉИВО ЗА „VSTOL“  
ВАЗДУХОПЛОВЕ  
НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ**

**Б-2****HOVER**

**DAY:** Arms extended horizontally sideways, palms downwards.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**NOT APPLICABLE TO VSTOL  
CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**ЛЕБДЕЊЕ**

**ДАН:** Руке опружене хоризонтално у страну са длановима окренутим на доле.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.

**НИЈЕ ПРИМЕНЉИВО ЗА „VSTOL“  
ВАЗДУХОПЛОВЕ  
ОДГОВАРА „ИКАО“ СИГНАЛИМА**



**Б-3****VERTICAL MOVEMENT****MOVE UPWARDS**

**DAY:** Arms extended horizontally sideways beckoning upwards, with palms turned up. Speed of movement indicates rate of ascent.

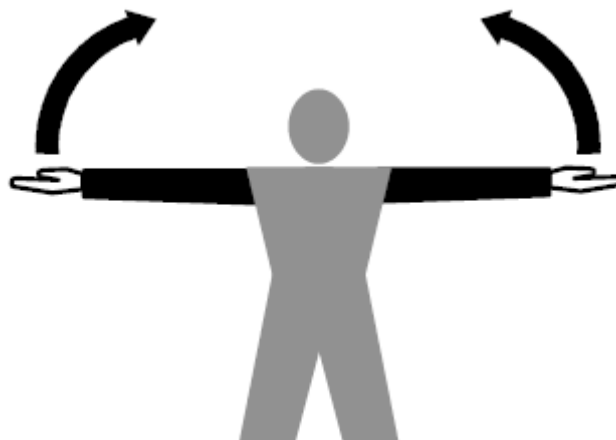
**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**NOT APPLICABLE TO VSTOL**  
**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**ВЕРТИКАЛНО КРЕТАЊЕ****КРЕЋИ СЕ НА ГОРЕ**

**ДАН:** Руке опружене хоризонтално у страну подизати на горе, длановима окренутим на горе. Брзина померања руку одређује брзину уздицања.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
**НИЈЕ ПРИМЕНЉИВО ЗА „VSTOL“**  
**ВАЗДУХОПЛОВЕ**  
**ОДГОВАРА „ИКАО“ СИГНАЛИМА**

**Б-4****MOVE TO LEFT**

**DAY:** Right arm extended horizontally sideways in direction of movement and other arm swung over the head in same direction in a repeating movement.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arm.

**NOT APPLICABLE TO VSTOL**  
**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**КРЕЋИ СЕ У ЛЕВО**

**ДАН:** Десна рука опружена хоризонтално у страну кретања а другу руку померати изнад главе у десно, покрет понављати више пута.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
**НИЈЕ ПРИМЕНЉИВО ЗА „VSTOL“**  
**ВАЗДУХОПЛОВЕ**  
**ОДГОВАРА „ИКАО“ СИГНАЛИМА**



**Б-5****MOVE TO RIGHT**

**DAY:** Left arm extended horizontally sideways in direction of movement and other arm swung over the head in same direction, in a repeating movement.

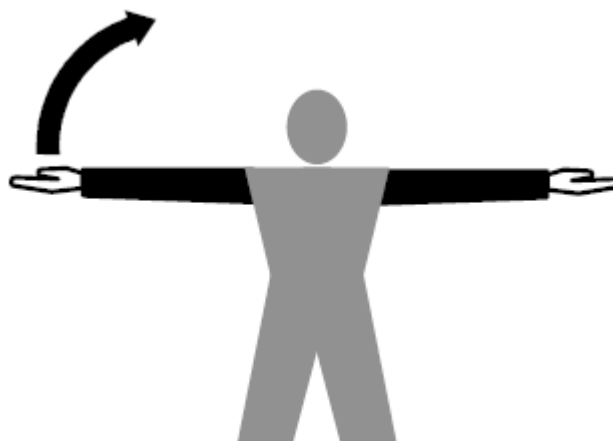
**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arm.

**NOT APPLICABLE TO VSTOL  
CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**КРЕЋИ СЕ У ДЕСНО**

**ДАН:** Лева рука опружена хоризонтално у страну кретања а другу руку померати изнад главе у лево, покрет понављати више пута.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
**НИЈЕ ПРИМЕНЉИВО ЗА „VSTOL“  
ВАЗДУХОПЛОВЕ  
ОДГОВАРА „ИКАО“ СИГНАЛИМА**

**Б-6****CLEAR**

**DAY:** Both arms extended on same side above shoulder level in direction clear to fly off.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**NOT APPLICABLE TO VSTOL  
NO ICAO SIGNAL**

**СЛОБОДНО**

**ДАН:** Обе руке су опружене у исту страну изнад нивоа рамена у страну где је слободно померање.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
**НИЈЕ ПРИМЕНЉИВО ЗА „VSTOL“  
ВАЗДУХОПЛОВЕ  
НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ**



**Б-7****LOWER WHEELS**

**DAY:** When aircraft approaches with landing gear retracted, marshaller gives signal by side view of a cranking circular motion of the hands.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.  
**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**ИЗВУЦИ СТАЈНИ ТРАП**

**ДАН:** Када ваздухоплов прилази без стајног трапа, механичар даје сигнал кружним покретима руку, бочно постављен у односу на правац слетања.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
**ОДГОВАРА „ИКАО“ СИГНАЛИМА**

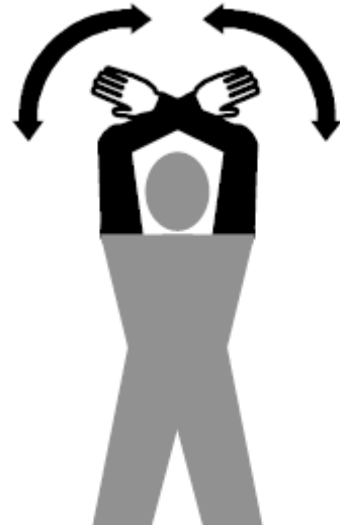
**Б-8****WAVE OFF**

**DAY:** Waving of arms over the head.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.  
**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**ПРЕКИНИ СЛетаЊЕ (ПРОДУЖИ)**

**ДАН:** Махати рукама изнад главе.  
**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
**ОДГОВАРА „ИКАО“ СИГНАЛИМА**

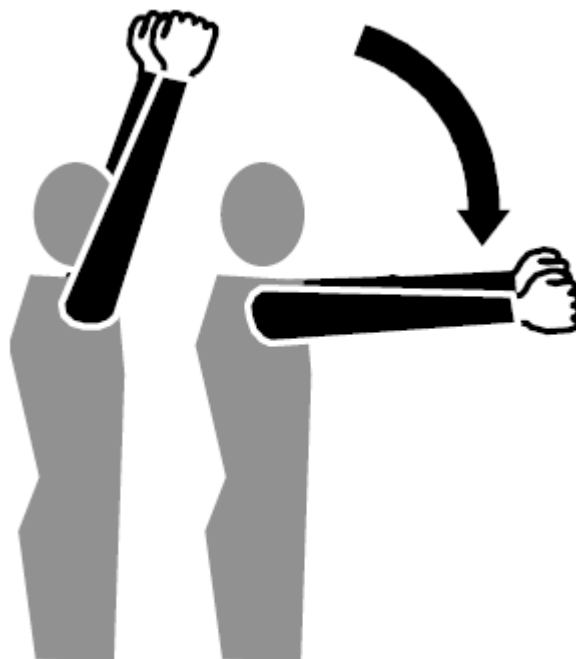


**Б-9****LANDING DIRECTION**

**DAY:** Marshaller stands with arms raised vertically above head and facing towards the point where the aircraft is to land. The arms are lowered repeatedly from a vertical to a horizontal position, stopping finally in the horizontal position.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of hands.

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**ПРАВАЦ СЛЕТАЊА**

**ДАН:** Механичар стоји окренут према месту слетања ваздухоплова подигнутим рукама вертикално изнад главе. Више пута спушта руке у хоризонтални положај, а задњи положај је хоризонтални.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
ОДГОВАРА „ИКАО“ СИГНАЛИМА

**Б-10****MOVE DOWNWARDS**

**DAY:** Arms extended horizontally sideways beckoning downwards with palms turned down. Speed of movement indicates rate of descent.

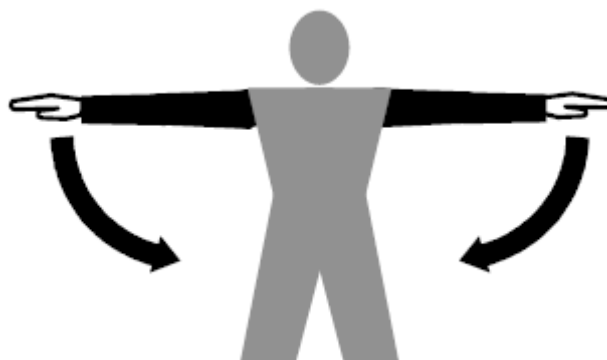
**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**CONFORM TO ICAO SIGNAL**

**ПОЧНИ СА СПУШТАЊЕМ**

**ДАН:** Руке опружене хоризонтално у страну спуштати на доле, длановима окренутим на доле. Брзина померања руку одређује брзину спуштања.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
ОДГОВАРА „ИКАО“ СИГНАЛИМА



**Б-11****LAND**

**DAY:** Arms crossed and extended downwards in front of the body.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**СЛЕТИ**

**ДАН:** Руке су прекрштене и испружене на доле испред тела.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.

ОДГОВАРА „ИКАО“ СИГНАЛИМА

**Б-12****DROOP STOPS OUT**

**DAY:** When rotor starts to "run down", marshaller stands with both hands raised above head, fists closed, thumbs pointing out.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of hands.

**NO ICAO SIGNAL**

**ИЗВУЧЕНИ ДРЖАЧИ ЛОПАТИЦА**

**ДАН:** Када ротор почне да успорава, механичар даје знак тако што стоји подигнутим песницама вертикално изнад главе, а палчевима испруженим у спољашњу страну.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.

НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ



**Б-13****DROOP STOPS IN**

**DAY:** When droop stops go in, marshaller turns thumbs inwards.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of hands.

**NO ICAO SIGNAL**

**УВУЧЕНИ ДРЖАЧИ ЛОПАТИЦА**

**ДАН:** Када држачи лопатица иду унутра, механичар окреће палчеве унутра.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ

**Б-14****REMOVE BLADE TIE-DOWNS**

**DAY:** Left hand above head, right hand pointing to individual boots for removal.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**CONFORMS TO ICAO SIGNAL**

**УКЛАЊАЊЕ ПОДМЕТАЧА**

**ДАН:** Лева рука је изнад главе, десна рука показује појединачно који подметачи се извлаче.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ





**Б-15****ENGAGE ROTOR(S)**

**DAY:** Circular motion in horizontal plane with right hand above head.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**NO ICAO SIGNAL**

**ПОКРЕНИ РОТОР(Е)**

**ДАН:** Кружни покрети десном руком у хоризонталној равни изнад главе.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ

**Б-16****HOOK UP LOAD**

**DAY:** Rope climbing motion with hands.

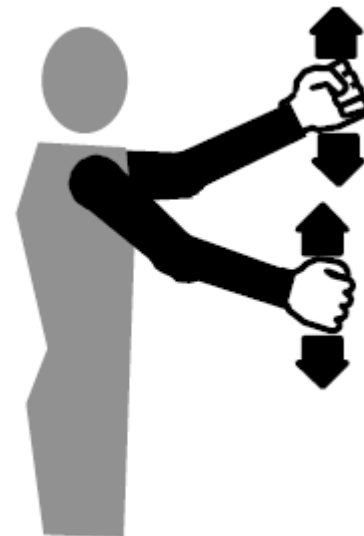
**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of hands.

**NO ICAO SIGNAL**

**ЗАКАЧИ ТЕРЕТ**

**ДАН:** Имитира покрете пењања уз конопац.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ



**Б-17****RELEASE LOAD**

**DAY:** Left arm extended forward horizontally, fist clenched, right hand making vertical pendulous movement with first clenched.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of hands.

**NO ICAO SIGNAL**

**ОСЛОБОДИ ТЕРЕТ**

**ДАН:** Лева рука стиснутом песницом испружена је хоризонтално напред, десном руком стиснутом песницом имитирати клатно испред себе, лево-десно.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ

**Б-18****TROUBLE WITH LOAD (UNSPECIFIED)**

**DAY:** Bend left arm horizontally across chest with fist clenched, palm downwards; open right hand pointed up vertically to center of left fist.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of hands.

**NO ICAO SIGNAL**

**ПРОБЛЕМИ СА ТЕРЕТОМ (УОПШТЕНО)**

**ДАН:** Леву подлактицу стиснутом песницом ставити преко груди, длан на доле, испруженим прстима десне руке упирати у центар леве песнице.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ



**Б-19****WINCH UP**

**DAY:** Left arm horizontal stretched in front of body at shoulder height, fist clenched. Right arm, with palm turned upwards, making upward motion.

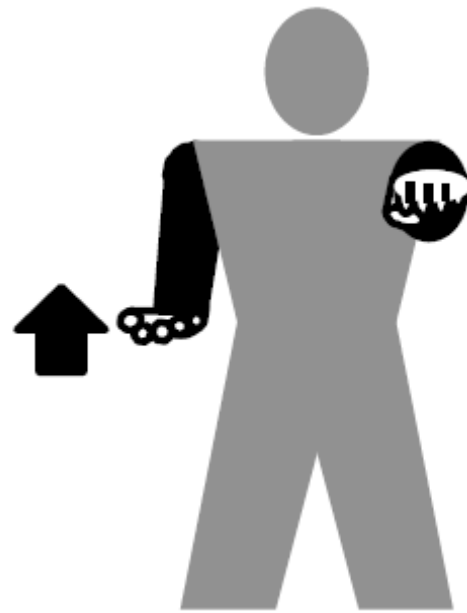
**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extensions of hands.

**NO ICAO SIGNAL**

**ВИТЛО НА ГОРЕ**

**ДАН:** Леву руку стиснутом песницом испружити испред тела у висини рамена. Десну руку, длан окренут на горе лагано подизати.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ

**Б-20****WINCH DOWN**

**DAY:** Left arm horizontal, stretched in front of body, fist clenched. Right arm, with palm turned downwards making downward motion.

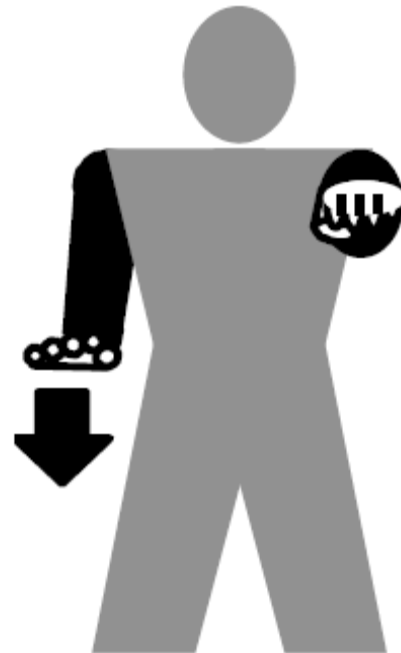
**NIGHT:** Same as day signal with wands held horizontally, perpendicular to aircraft.

**NO ICAO SIGNAL**

**ВИТЛО НА ДОЛЕ**

**ДАН:** Леву руку стиснутом песницом испружити испред тела у висини рамена. Десну руку, длан окренут на доле лагано спуштати.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ



**Б-21****CUT CABLE**

**DAY:** Right arm extended forward horizontally, fist clenched, left arm making horizontal slicing movements below the right fist, palm downward.

**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**NO ICAO SIGNAL**

**ПРЕСЕЦИ САЈЛУ (УЖЕ, КАБАЛ)**

**ДАН:** Десну руку стиснутом песницом испружити испред тела у висини рамена. Леву руку, длан окренут на доле померати хоризонтално, имитирати сечење.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ

**Б-22****SPREAD PYLON**

**DAY:** Bend elbow across chest, palm downward. Extend arm outward to horizontal position, keeping palm open and facing down.

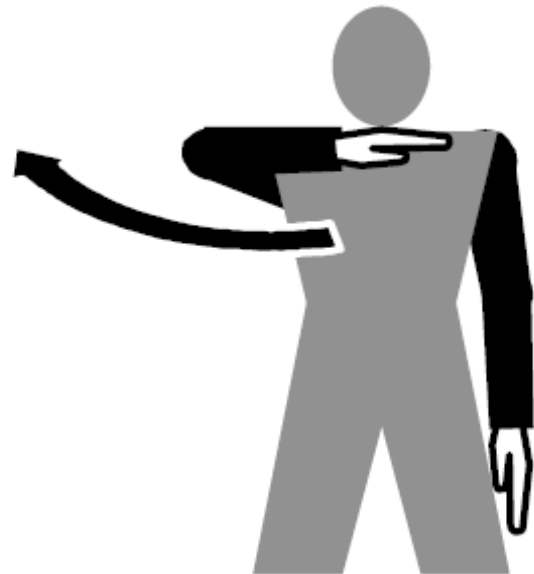
**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**NO ICAO SIGNAL**

**РАШИРИ ПАЈЛОНЕ**

**ДАН:** Савити руку у лакту у висини груди, длан на доле. Испружити руку у страну до хоризонталног положаја, држати длан отворен и окренут на доле.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ



**Б-23****FOLD PYLON**

**DAY:** Extend right arm horizontally, palm downward. Bend arm across chest, keeping palm down.

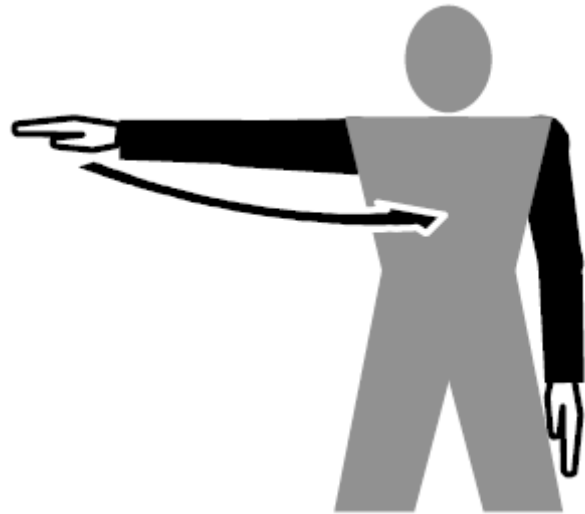
**NIGHT:** Same as day signal with wands held as extension of arms.

**NO ICAO SIGNAL**

**УВУЦИ ПАЈЛОН**

**ДАЊ:** Испружити десну руку хоризонтално, длан на доле. Савити руку у лакту преко груди, држати длан отворен и окренут на доле.

**НОЋ:** Исто као и дању светлосним показивачима као продужетак руку.  
НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ



**HELICOPTER IN-FLIGHT REFUELLING SIGNALS**  
**СИГНАЛИ ПРИ ПУЊЕЊУ ХЕЛИКОПТЕРА ГОРИВОМ У ЛЕТУ**

**Б-24****I DESIRE HIFR**

**DAY:** Helo crewmember brings thumb to mouth as if drinking from a glass

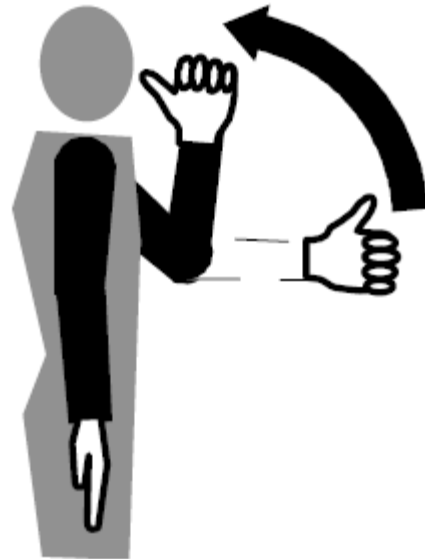
**NIGHT:** Same as day signal except use flashlight in hand.

**NO ICAO SIGNAL**

**ТРАЖИМ „HIFR“ (ПУЊЕЊЕ ХЕЛИКОПТЕРА У ВАЗДУХУ)**

**ДАЊ:** Члан хеликоптерске посаде приноси палац устима као да пије из чаше.

**НОЋ:** Исто као и дању осим што се користи батеријска лампа.  
НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ



**Б-25****COMMENCE FUELLING/  
CLEAR TO COMMENCE  
FUELING/PRESSURE ON**

**DAY:** Helo crewmember makes circular motion with right hand.

**NIGHT:** Helo crewmember makes circular motion with flashlight, groundcrew member uses wand.

**NO ICAO SIGNAL**

**ПОЧЕТАК ПУЊЕЊА/  
СПРЕМНОСТ ЗА ПОЧЕТАК ПУЊЕЊА/  
ПУНИ**

**ДАН:** Члан хеликоптерске посаде прави кружне покрете десном руком.

**НОЋ:** Члан хеликоптерске посаде прави кружне покрете батеријском лампом, земаљска посада користи показивач.

**НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ**

**Б-26****FUELLING COMPLETE/ READY  
TO DISCONNECT AND RETURN**

**HOSE** (When made by helicopter crewmember) and

**RETURN HOSE** (when made by groundcrew)

**DAY:** Helo crewmember/ groundcrew member makes vertical motion of hand.

**NIGHT:** Helo crewmember/ groundcrew member makes vertical motion of flashlight.

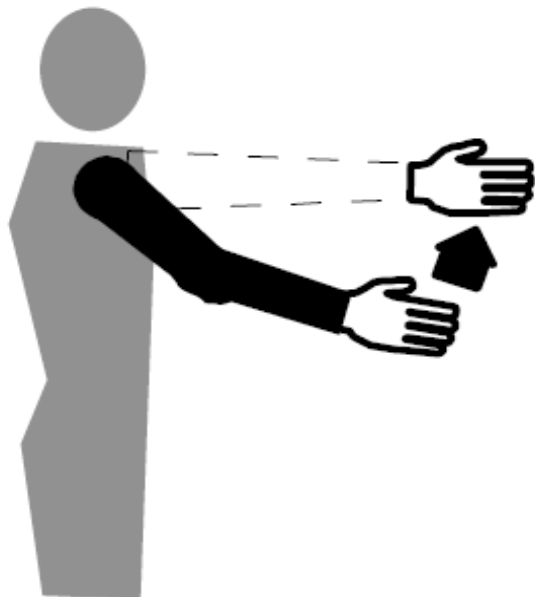
**NO ICAO SIGNAL**

**ПУЊЕЊЕ ЈЕ ЗАВРШЕНО/СПРЕМАН ЗА  
ПРЕКИД И ВРАЋАЊЕ ЦРЕВА** (када је пуњење извршено од стране чланова посаде) и  
**СКЛАЊАЊЕ ЦРЕВА** (када је пуњење извршено од стране земаљске посаде)

**ДАН:** Члан хеликоптерске посаде/земаљске посаде врши вертикалне покрете испруженом руком.

**НОЋ:** Члан хеликоптерске посаде/земаљске посаде врши вертикалне покрете испруженом руком батеријском лампом.

**НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ**



**Б-27****CEASE FUELLING**

**DAY:** Helo crewmember/  
groundcrew member makes  
horizontal motion with palm of  
right hand across body at  
shoulder height.

**NIGHT:** Same arm motion except  
with flashlight/wand.

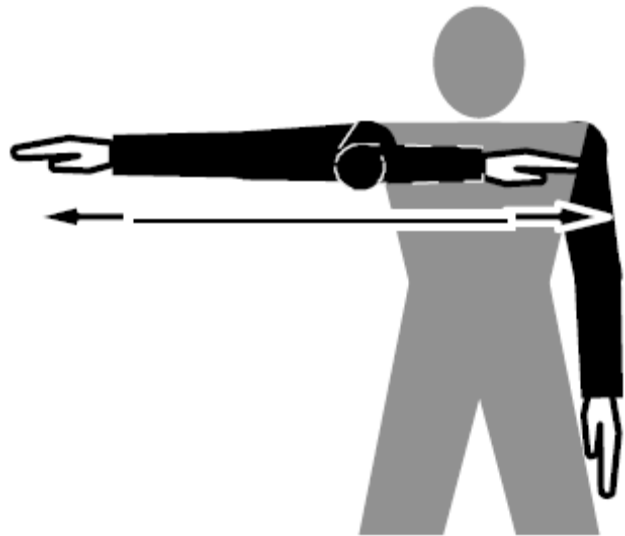
**NO ICAO SIGNAL**

**ПРЕКИД ПУЊЕЊА**

**ДАН:** Члан хеликоптерске посаде/земаљске посаде  
врши хоризонталне покрете дланом десне руке у  
висини рамена преко груди.

**НОЋ:** Исто као и дању осим што се користи  
батеријска лампа/светлосни показивач.

**НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ**

**Б-28****HARPOON UP**

**DAY:** Right hand moving up and  
across the body from left thigh (as  
if drawing a sword).

**NIGHT:** Same as day signal with  
wand as extension of arm.

**NO ICAO SIGNAL**

**ПОДИГНИ КУКУ ЗА ОСИГУРАЊЕ****ДАН:**

Десну руку подизати горе од левог бедра преко тела  
(као да извлачимо мач)

**НОЋ:**

Као дању, с тим да се користи светлосни показивач  
као продужетак руке.

**НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ**



**Б-29****HARPOON DOWN**

**DAY:** Right hand moving down towards left thigh (as if sheathing a sword).

**NIGHT:** Same as day signal with wand as extension of arm.

**NO ICAO SIGNAL**

**СПУСТИ КУКУ ЗА ОСИГУРАЊЕ****ДАН:**

Десну руку спуштати доле преко тела до левог бедра (као да враћамо мач).

**НОЋ:**

Као дању, с тим да се користи светлосни показивач као продужетак руке.

НИЈЕ „ИКАО“ СИГНАЛ







## Прилог 4.

## ПРЕГЛЕД КАТЕГОРИЈА ВОЈНИХ ВАЗДУХОПЛОВА

Карактеристике ваздухоплова имају директан утицај на простор потребан за извођење различитих маневара који су део поступка инструменталног прилажења за слетање. Најзначајнији фактор овог простора је брзина ваздухоплова, па је у складу с тим одређено пет категорија ваздухоплова. Категорије ваздухоплова одређене су на основу брзине столинга у конфигурацији за слетање, увећаном за 30% како би се добила заједничка основа за одређивање способности ваздухоплова за безбедно маневрисање при извођењу одређених поступака инструменталног прилажења на слетање.

Табела категорија војних ваздухоплова

Категорија	Брзина лета
A	мања од 91 kt (169 km/h) IAS
B	од 91 kt до 121 kt (169 – 223 km/h) IAS
C	од 121 kt до 141 kt (224 – 260 km/h) IAS
D	од 141 kt до 166 kt (261 – 306 km/h) IAS
E	од 166 kt до 211 kt (307 – 390 km/h) IAS

## Прилог 5.

## ПРЕГЛЕД КАТЕГОРИЈА ВОЈНИХ ДАЉИНСКИ ПИЛОТИРАНИХ ВАЗДУХОПЛОВА

Према оперативној маси и максималној брзини лета војни даљински пилотирани ваздухоплови разврставају се у следеће категорије:

Категорија	Оперативна маса	Брзина лета
1	мања од 0,5 kg	до 30 m/s
2	од 0,5 kg до 5 kg	до 30 m/s
3	од 5 kg до 20 kg	до 55 m/s
4	од 20 kg до 150 kg	без ограничења максималне брзине лета
5	већа од 150 kg	без ограничења максималне брзине лета

**ЗНАЧЕЊЕ СИГНАЛА РУКОМ ИЗМЕЂУ ПИЛОТА  
(САМО У СМАКНУТОМ ПОРЕТКУ)**

Значење	Сигнал	Напомена
„Спреман“ (за покретање мотора, почетак вожења, полетање или другу уговорену радњу)	Затворена шака десне руке дигнута у висини лица с палцем испруженим увис.	Пратиоци одговарају истим сигналом о својој спремности.
„Дај гас“ (за вожење, полетање, у лету)	Стиснута песница у висини лица, затим испружена рука с стиснутом песницом хоризонтално право напред.	Ако је група већа од пара, пратиоци преносе сигнале.
„Одузми гас“ (у вожењу и лету)	Обрнути сигнал од „дај гас“, тј. стиснуту песницу са испруженом руком принети лицу савијајући руку.	
„Извучи (увучи) стајне органе“	Стиснуту дигнуту песницу спустити до висине браде за извлачење стајних органа (за увлачење стајних органа, подићи стиснуту песницу).	
„Извучи (увучи) закрилица“	Са дланом окренутим надоле покрет наниже (за увлачење покрет навише дланом окренутим нагоре).	
„Извучи (увучи) ваздушне кочнице“	Дланом окренутим напред са усправном подлактицом покрет напред (за увлачење длан окренут уназад и покрет ка себи).	
„Заокрет налево (надесно)“	Усправном подлактицом десне (леве) руке, отвореном шаком и дланом улево (десно) покрет улево (десно) до хоризонталног положаја.	
„Право“ (за вађење из заокрета)	Држати подлактицу усправно са отвореном шаком и сечимице испружити руку напред до хоризонталног положаја.	
„Заузмите леви (десни) степен“	Положеном подлактицом у висини лица показати кажипрстом у леву (десну) страну.	
„Заузмите колону“	Стиснутом песницом додирнути потиљак.	
„Заузмите размакнути поредак“	Усправном подлактицом, отвореном шаком напред и раширеним прстима махати улево и удесно.	
„Приђи ближе“	Усправном подлактицом, затвореном шаком и повијеним кажипрстом махати ка себи.	
„Одмакни се“	Са усправном подлактицом, отвореном шаком с прстима окренутим наниже правити покрете одбијања (само шаком и прстима).	Ако је група већа од пара, пратиоци преносе сигнале.
„Не ради ми пријемник (предајник)“	Ударати прстима по слушалици (устима, маски) и одречно махати кажипрстом.	
Прелаз на унапред договорен канал радио-везе А (Б, Ц, Д, Ф, Г, Х)	Ударати песницом по слушалици и подигнути усправно прст (2,3,4,5,5+1,5+2 или 5+3 прста).	

**Напомена:**

- Извршавање команде почиње када пратиоци пренесу сигнал.
- У пару почиње један секунд после датог сигнала.
- Пратилац који не преноси сигнал, потврдним климањем главе даје знак „разумео“.

## Прилог 7.

**ЗНАЧЕЊЕ СИГНАЛА ЕВОЛУЦИЈАМА АВИОНА  
(САМО У РАЗМАКНУТОМ ПОРЕТКУ)**

Значење	Сигнал	Напомена
„Пажња“	2-3 љуљања са 15° нагиба с крила на крило.	Даје се као упозорење пре сваког другог сигнала.
„Заокрет налево (надесно) за 90°“	Кратко и дубоко нагињање до 45° на лево (десно) крило.	Пратиоци преносе сигнал ако је група већа од пара.
„Заокрет налево (надесно) за 180°“	Два кратка, дубока нагињања до 45° на лево (десно) крило.	
„Заузмите фронт (из степена или колоне)“	2–3 оштра клизања без нагињања у хоризонталном лету.	
„Заузмите колону (из фронта или степена)“	По два блага пропињања под углом 15 – 20°.	
„Заузмите степен (из фронта или колоне)“	Нагиб од 30° у жељену страну трајања око три секунде, без промене правца и висине лета.	Заменик даје знак „пажња“.
„Заменик нека преузме команду“	Пропињање са оштрим понирањем и скретањем у страну.	
„Збор – заузмите смакнути поредак“	4-5 дубоких љуљања до 45° с крила на крило.	Пратиоци преносе сигнал ако је група већа од пара.

**Напомена:**

- Извршавање команде почиње када пратиоци пренесу сигнал.
- У пару почиње један секунд после датог сигнала.

## Прилог 8.

**МЕРНЕ ЈЕДИНИЦЕ**

## а) Стандардне мерне јединице

Предмет мерења	Мерне јединице
Атмосферски (барометарски) притисак	Милиметар живиног стуба (mmHg) милибар (mb), инч живиног стуба (inča Hg)
Хоризонтална брзина	Километар на час (km/h)
Вертикална брзина	Метар у секунди (m/s)
Правац ветра при слетању — полетању	Магнетски степени
Видљивост, укључујући и видљивост на полетно-слетној стази	Километар или метри (km или m)
Брзина ветра на висини	Километар на час (km/h)
Брзина ветра при земљи	Метар у секунди (m/s)
Подешавање висиномера	Милиметар (mm), милибар (mb), инчи (in)
Температура	Степен Целзијуса (°C)
Време	Часови и минути (h и min.)
Висина препреке	Метар (m)
Удаљеност	Километар (km)
Запремина	Кубни метар (m <sup>3</sup> ), литар (l)
Висина	Метар (m)
Тежина	Метричка тона или килограм (t или kg)

## б) Нестандардне мерне јединице

Раздаљине, дужине	Стопа (ft), 1 ft = 0,3048 m Статутна миља (STM), 1 STM = 1609 m
Хоризонтална брзина	Миља на час (mph)
Дебљина снега и лапавице на полетно-слетној стази	Сантиметар (cm) инч (in), 1 инч = 2,54 cm
Дебљина леда на полетно-слетној стази	Милиметар (mm)

## СКРАЋЕНИЦЕ И ЗНАЧЕЊЕ СКРАЋЕНИЦА КОЈЕ СЕ КОРИСТЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ

## Скраћенице на српском језику

а/п	Авио полетање
АКЛ	Аеродромска контрола летења
ВЛКЛ	Војнолекарска комисија за летаче
ВМИ	Ваздухопловно медицински институт
ВМУ	Визуелни метеоролошки услови
ВОЈИН	Ваздушно осматрање, јављање и навођење
ДЛ	Дежурни летења
ИМУ	Инструментални метеоролошки услови
ИП	Извршна припрема за летење
КС	Критична ситуација
ОЦ	Оперативни центар
ПГУ	Преносни GPS уређаји
ПКЛ	Покретна контрола летења
ПМУ	Повољни метеоролошки услови
ПРД	Помоћник руководиоца дејстава
ПРЛ	Помоћник руководиоца летења
РВиПВО	Ратно ваздухопловство и противваздухопловна одбрана
РД	Руководилац дејстава
РЛ	Руководилац летења
РОЛ	Руководилац организације летења
СМУ	Сложени метеоролошки услови
ТКЛ	Терминална контрола летења
УБЛ	Угрожавање безбедности летења
х/п	Хеликоптерско полетање
ЦКЛ	Центар контроле летења
ЦЛИ/ТОЦ	Центар за летна испитивања/Технички опитни центар

Скраћенице на енглеском језику  
(Abbreviations in English)

AIP	Aeronautical information publication Зборник ваздухопловних информација
ATS	Airport Terminal Service Услуге у ваздушном саобраћају
ATZ	Aerodrome traffic zone Аеродромска саобраћајна зона
CTR	Control Tower Region (Control zone) Подручје надлежности аеродромске (торањске) контроле летења (Контролисана зона)
D	Danger area Опасна зона
FDP	Flight Duty Periods Време проведено у лету
FIR	Flight Information Region Област информисања ваздухоплова у лету
FL	Flight Level Ниво лета
GAT	General Air Traffic Општи ваздушни саобраћај

<b>GPS</b>	Global Positioning System Систем глобалног позиционирања (одређивања позиције)
<b>ICAO</b>	International Civil Aviation Organisation Међународна организација цивилног ваздухопловства
<b>IFR</b>	Instrument Flight Rules Правила инструменталног летења
<b>IMC</b>	Instrument Meteorological Conditions Инструментални метеоролошки услови
<b>IR</b>	Infra red Инфрацрвени
<b>IMC</b>	Instrument Meteorological Conditions Инструментални метеоролошки услови
<b>MIL AIP</b>	Military aeronautical information publication Зборник ваздухопловних информација за војно ваздухопловство
<b>MSL</b>	Mean sea level Средњи ниво мора
<b>NM</b>	Nautical miles Наутичке миље
<b>NOTAM</b>	Notice to Airman Значајне информације за ваздухопловно особље
<b>NVG</b>	Night vision goggles Наочаре за ноћно осматрање
<b>OAT</b>	Operational Air Traffic Оперативни ваздушни саобраћај
<b>P</b>	Prohibited Area Забрањена зона
<b>QFE</b>	Atmospheric pressure at aerodrome elevation Атмосферски притисак на нивоу аеродрома
<b>QNE</b>	Altimeter subscale set to 1013,2 hectopascals Стандардни атмосферски притисак
<b>QNH</b>	Atmospheric pressure at nautical height Атмосферски притисак на нивоу мора
<b>R</b>	Restricted Area Условно забрањена зона
<b>RVSM</b>	Reduced vertical separation minimum (300 m (1000ft)) between FL 290 and FL 410 Смањени минимум за вертикално раздвајање (300 m (1000ft)) између FL 290 и FL 410
<b>SID</b>	Standard Instrument Departure Процедура инструменталног одласка у полетању
<b>SSR Code</b>	Secondary surveillance radar code Код секундарног осматрачког радара
<b>STAR</b>	Standard Instrument Arrival Процедура инструменталног прилажења за слетање
<b>TA/RA</b>	Traffic advisory / resolution advisory Упозорење о саобраћају / упозорење за избегавање
<b>TCAS</b>	Traffic alert and collision avoidance system Систем за упозоравање и избегавање судара
<b>TMA</b>	Terminal controlled airspace Завршна контролирана област
<b>TRA</b>	Temporary reserved Airspace Привремено резервисани простор
<b>TSA</b>	Temporary Segregated Area Привремено издвојени простор
<b>UTC</b>	Coordinated Universal Time Универзално (јединствено) координирано време
<b>VFR</b>	Visual Flight Rules Правила визуелног летења
<b>VMC</b>	Visual Meteorological Conditions Визуелни метеоролошки услови

**НОРМЕ РАЗДВАЈАЊА КОЈЕ СЕ ПРИМЕЊУЈУ НА ВОЈНЕ ВАЗДУХОПЛОВЕ***Примена норми раздвајања ваздухоплова*

Норме раздвајања примењују се за раздвајање појединачних ваздухоплова. За раздвајање ваздухоплова у групи примењују се чл. 117, 124. и 125. Правилника.

*Раздвајање ваздухоплова у полетању*

- 1) за ваздухоплове школске авијације и хеликоптера у полетању 1 минут, по висини 100 m;
- 2) за остале војне ваздухоплове, у полетању 2 минута по висини 200 m;
- 3) између војних ваздухоплова који припадају различитим групама, за које су напред наведене различите норме раздвајања, 2 минута у полетању и 200 m по висини;
- 4) између војних ваздухоплова истог типа који лете по истој маршрути и на истој висини, примењује се дужинско раздвајање од 5 минута;
- 5) за све ваздухоплове у полетању 1 минут, ако не лете истом рутом, а бочно раздвајање обезбеђује се одмах након полетања (разлика курсева од најмање 45 степени);
- 6) 2 минута после полетања претходног ваздухоплова, ако ваздухоплов који је први полетео има брзину већу најмање за 72 km/h (40 чворова) од ваздухоплова који полеће за њим.

*Вертикално раздвајање (по висини)*

Минималне норме вертикалног раздвајања су:

- 1) 300 m (1000 ft) до нивоа лета 280, укључујући и ниво лета 280;
- 2) 600 m (2000 ft) изнад нивоа лета 290 (укључујући ниво лета 290), а у складу са захтевима опремљености за лет у RVSM ваздушном простору;
- 3) 600 m (2000 ft) до нивоа лета 290 и изнад нивоа лета 290, између ваздухоплова надзвучне млазне авијације (НМА) и свих осталих ваздухоплова, а у складу са захтевима опремљености за лет у RVSM (**R**educed **v**ertical **s**eparation **m**inimum) ваздушном простору (изнад нивоа лета 290).

*Хоризонтално раздвајање*

Хоризонтално раздвајање обезбеђује се одређивањем одстојања или временског интервала, као и растојања или угаоних величина између правца лета ваздухоплова базирано на извештају о позицији, и то:

- 1) раздвајањем по дужини:
  - (1) дужинско раздвајање од 5 минута, између војних ваздухоплова истог типа који лете по истој маршрути и на истој висини;
  - (2) за конвергентне путање 5 минута ако је први ваздухоплов бржи 36 km/h (20 чворова) или више;
  - (3) за конвергентне путање 3 минута ако је први ваздухоплов бржи 72 km/h (40 чворова);
- 2) раздвајањем по ширини (бочно раздвајање), одржавањем ваздухоплова на различитим рутама или у различитим географским областима.

Поред наведеног, за раздвајање ваздухоплова који лете по правилима инструменталног летења, користе се норме раздвајања ваздухоплова у складу са Поступцима за пружање услуга у ваздушној пловидби – Управљање ваздушним саобраћајем, Међународне организације цивилног ваздухопловства (ICAO PANS-ATM 4444), уколико је применљиво.

*Радарско раздвајање*

Минимално хоризонтално радарско раздвајање је 9,2 km (5 NM).

**С А Д Р Ж А Ј**

	Страна
164. <b>Правилник</b> о летењу војних ваздухоплова Републике Србије .....	209

---

МИНИСТАРСТВО ОДБРАНЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

„Службени војни лист“, 11000 Београд, Бирчанинова 5

Главни и одговорни уредник Татјана Оровић, проф.

Телефон: 011/3203–133 (32–133)

Телефон/факс: 011/3000–200

Штампа: Војна штампарија „Београд“, Београд, Ресавска 40б

---

