

Na temelju članka 146. i 149. stavak 2. Zakona o zračnom prometu (»Narodne novine«, broj 69/09, 84/11, 54/13 i 127/13 i 92/14), ministar mora, prometa i infrastrukture uz suglasnost ministra obrane donosi

PRAVILNIK

O LETENJU ZRAKOPLOVA

DIO PRVI OPĆE ODREDBE

Područje primjene i usklađenost s pravnim aktima Europske unije

Članak 1.

(1) Ovim Pravilnikom utvrđuju se uvjeti, način, pravila i postupci letenja zrakoplova radi sigurnog odvijanja zračnog prometa.

(2) Drugi dio ovoga Pravilnika utvrđuje okvir za provedbu Provedbene uredbe Europske Komisije br. 923/2012 od 26. rujna 2012. o utvrđivanju zajedničkih pravila zračnog prometa i operativnih odredaba u vezi s uslugama i postupcima u zračnoj plovidbi, kako je zadnje izmijenjena i dopunjena (SL L 281, 13. 10. 2012.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 923/2012).

(3) Treći dio ovoga Pravilnika utvrđuje uvjete, način, pravila i postupke letenja zrakoplova radi sigurnog odvijanja zračnog prometa u slučajevima koji nisu uređeni Uredbom (EU) 923/2012.

(4) Odredbe ovoga Pravilnika na odgovarajući način se primjenjuju na hrvatske i inozemne državne zrakoplove kada izvode letačke operacije po postupcima i pravilima za opći zračni promet (GAT) unutar zračnog prostora Republike Hrvatske i zračnog prostora koji je međunarodnim ugovorom dodijeljen u nadležnost Republici Hrvatskoj (Područje letnih informacija Zagreb).

(5) Letačke operacije vojnih zrakoplova kada lete po postupcima i pravilima za operativni zračni promet (OAT) uređuju se posebnim propisom.

(6) Odredbe ovoga Pravilnika primjenjuje jedinica nadležna za pružanje operativnih usluga u zračnom prometu kada u granicama svojih prava, dužnosti i odgovornosti, obavlja svoje poslove u zračnom prostoru Republike Hrvatske i u zračnom prostoru iznad Jadranskoga mora, izvan teritorijalnog mora Republike Hrvatske, u skladu sa međunarodnim ugovorima koji obvezuju Republiku Hrvatsku.

(7) Uvjete, načine, pravila i postupke letenja zrakoplova, utvrđene odredbama ovoga Pravilnika, pružatelj usluga u zračnoj plovidbi objavljuje na način uobičajen u zračnom prometu.

Pojmovi i kratice

Članak 2.

Pojmovi korišteni u ovom Pravilniku imaju sljedeće značenje:

1. aerodrom (*aerodrome*): određeno područje (uključujući sve objekte, uređaje i opremu) na zemlji ili vodi ili na nepomičnom obalnom ili plutajućem objektu namijenjenom u potpunosti ili djelomično za slijetanje, uzlijetanje i kretanje zrakoplova po površini

2. aerodromska kontrola (*aerodrome control service*): usluga kontrole zračnog prometa koja se obavlja za potrebe aerodromskog prometa

3. aerodromski kontrolni toranj (*aerodrome control tower*): nadležna jedinica kontrole zračnog prometa koja je uspostavljena u svrhu obavljanja aerodromske kontrole

4. aerodromski promet (*aerodrome traffic*): ukupni promet na manevarskim površinama aerodroma i svi zrakoplovi u letu u blizini aerodroma. Zrakoplov koji leti u blizini aerodroma uključuje zrakoplove koji ulaze, izlaze ili se nalaze u aerodromskom prometnom krugu

5. aerodromski prometni krug (*aerodrome traffic circuit*): utvrđena letna putanja kojom zrakoplov mora letjeti u blizini aerodroma

6. akrobatski let (*aerobatic flight*): namjerno izveden manevar zrakoplova u letu koji uključuje naglu promjenu njegovog položaja, neuobičajeni položaj ili neuobičajenu promjenu brzine leta, koji nije potreban za uobičajeni let ili osposobljavanje za dozvole ili ocjene koje nisu akrobatske ocjene

7. alternativni aerodrom (*alternate aerodrome*): aerodrom prema kojem zrakoplov može nastaviti letjeti kada nije moguće ili nije preporučljivo letjeti prema ili sletjeti na predviđeni aerodrom. Alternativni aerodromi uključuju sljedeće:

a) alternativni aerodrom za uzlijetanje: alternativni aerodrom na koji zrakoplov može sletjeti, u slučaju da je to potrebno nedugo nakon uzlijetanja, a nije moguće koristiti aerodrom uzlijetanja

b) alternativni aerodrom na ruti: odgovarajući aerodrom duž rute na koji bi zrakoplov mogao sletjeti u slučaju neuobičajenih i izvanrednih uvjeta na ruti

c) alternativno odredište: alternativni aerodrom prema kojem zrakoplov može nastaviti let ako nije moguće ili nije preporučljivo sletjeti na predviđeni aerodrom

8. apsolutna visina (*altitude*): vertikalna udaljenost razine, točke ili objekta koji se smatra točkom, izmjerena od srednje razine mora (MSL)

9. automatsko emitiranje informacija za slijetanje i uzlijetanje (*automatic terminal information service*: ATIS): automatsko prosljeđivanje tekućih i redovitih informacija zrakoplovima u dolasku i odlasku 24 sata na dan ili u određenom dijelu dana:

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

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

10. avion (*aircraft*): svaki zrakoplov teži od zraka, na motorni pogon, koji uzgon u letu dobiva uglavnom zbog aerodinamičkih reakcija na površinama koje u određenim uvjetima leta ostaju nepokretne

11. baza oblaka (*ceiling*): visina donje granice najnižeg sloja oblaka iznad zemlje ili vode ispod 6000 m (20 000 stopa) koji pokriva više od polovine neba

12. član letačke posade (*flight crew member*): član posade zrakoplova koji posjeduje odgovarajuću dozvolu, zadužen za poslove nužne za upravljanje zrakoplovom tijekom trajanja letačke dužnosti

13. dječji balon (*toy balloon*): obojani balon od lateksa ili folije punjen helijem, uobičajene visine od 25-30 centimetara, koji se obično koristi kao dječja igračka ili dekoracija

14. granica valjanosti odobrenja (*clearance limit*): točka do koje je zrakoplovu izdano odobrenje kontrole zračnog prometa

15. helikopter (*helicopter*): zrakoplov teži od zraka koji se u zraku održava uglavnom zbog reakcija zraka na jedan ili više rotora na motorni pogon na približno vertikalnim osima

16. IFR (*instrument flight rules*): oznaka koja se upotrebljava za označivanje pravila instrumentalnog letenja

17. IFR let (*IFR flight*): let koji se obavlja u skladu s pravilima instrumentalnog letenja

18. IMC (*instrument meteorological conditions*): oznaka koja se upotrebljava za označivanje instrumentalnih meteoroloških uvjeta

19. instrumentalni meteorološki uvjeti (IMC): meteorološki uvjeti izraženi u smislu vidljivosti, udaljenosti od oblaka i baze oblaka, manji od minimuma utvrđenih za vizualne meteorološke uvjete

20. jedinica kontrole zračnog prometa (*air traffic control unit*; ATC unit): opći pojam koji ima više značenja: centar oblasne kontrole, jedinica prilazne kontrole ili aerodromski kontrolni toranj

21. jedinica za operativne usluge zračnog prometa (*air traffic services unit*; ATS unit): opći pojam koji označava: jedinicu kontrole zračnog prometa, centar letnih informacija, jedinicu za pružanje usluga aerodromskih letnih informacija ili prijavni ured za usluge u zračnom prometu

22. jedrilica (*sailplane*): zrakoplov teži od zraka koji uzgon u letu dobiva zbog aerodinamičkih reakcija na nepokretnim podiznim površinama, a čiji slobodan let ne ovisi o motoru, uključujući i ovjesne jedrilice, parajedrilice i ostale slične letjelice

23. kod (SSR): broj dodijeljen određenom višestrukom impulsnom odzivnom signalu koji odašilje transponder u modu A ili modu C

24. komunikacija zrak-zemlja (*air-ground communication*): dvosmjerna komunikacija između postaja zrakoplova i postaja ili lokacija na zemljinoj površini

25. kontrolirana zona (*control zone*; CTR): kontrolirani zračni prostor koji se prostire od zemljine površine do određene gornje granice
26. kontrolirani aerodrom (*controlled aerodrome*): aerodrom na kojem se za aerodromski promet pružaju usluge kontrole zračnog prometa bez obzira na to postoji li kontrolirana zona
27. kontrolirani let (*controlled flight*): svaki let za koji se izdaje odobrenje kontrole zračnog prometa
28. kontrolirani zračni prostor (*controlled airspace*): zračni prostor određenih dimenzija unutar kojega se usluga kontrole zračnog prometa provodi u skladu sa klasifikacijom zračnog prostora
29. leteći lampion (*sky lantern*): mali balon punjen vrućim zrakom, uobičajene visine 100 centimetara i uobičajenog promjera od 60 centimetara, koji se koristi prilikom raznih svečanosti. Napravljen je od papira i sadrži otvoreni plamen pričvršćen uz otvor na dnu balona
30. manevarska površina (*manoeuvring area*): dio aerodroma određen za uzlijetanje, slijetanje i vožnju zrakoplova, ne uključujući stajanku
31. mod (SSR): uobičajena identifikacija za određene funkcije interogacijskih signala koji se odašilju interogatorom SSR. U Prilogu 10. ICAO navedena su četiri moda: A, C, S i kombinirani; moguće ili nije preporučljivo sletjeti na predviđeni aerodrom
32. motorna jedrilica (*touring motor glider*; TMG): specifična klasa jedrilice s ugrađenim motorom i elisom koji se ne mogu uvući. TMG mora biti sposobna poletjeti i penjati se vlastitim pogonom, a u skladu s priručnikom letenja
33. nadzorni radar (*surveillance radar*): radarska oprema koja se upotrebljava za određivanje položaja zrakoplova u pogledu udaljenosti i azimuta
34. nepoznati zrakoplov (*unidentified aircraft*): zrakoplov koji je uočen ili za koji je prijavljeno da leti u određenom području, ali čiji identitet nije utvrđen
35. noć (*night*): vremensko razdoblje od završetka večernjeg građanskog sumraka do početka jutarnjeg građanskog sumraka. Građanski sumrak uvečer završava kada je središte Sunca 6 stupnjeva ispod horizonta, a ujutro počinje kada je središte Sunca 6 stupnjeva ispod horizonta
36. očekivano vrijeme prilaženja (*expected approach time*; EAT): vrijeme u kojem ATC očekuje da će zrakoplov koji kasni u dolasku napustiti preletište čekanja (*holding fix*) radi završetka prilaženja za slijetanje. Stvarno vrijeme napuštanja petlje čekanja ovisit će o odobrenju za prilaz (*approach clearance*)
37. odobrenje kontrole zračnog prometa (*air traffic control clearance*): dopuštenje zrakoplovu da nastavi let pod određenim uvjetima koje utvrdi jedinica kontrole zračnog prometa
38. operativna površina (*movement area*): dio aerodroma predviđen za uzlijetanje, slijetanje i vožnju zrakoplova, a sastoji se od manevarske površine i stajanke (stajanki)
39. plan leta (*flight plan*): skup određenih informacija koje se dostavljaju jedinicama za pružanje usluga zračnog prometa o planiranom letu ili dijelu leta zrakoplova

40. područje letnih informacija (*flight information region*): zračni prostor određenih dimenzija u kojemu se pružaju usluge letnih informacija i usluge uzbunjivanja

41. područje obvezne uporabe radioopreme (*radio mandatory zone*; RMZ): zračni prostor određenih dimenzija u kojemu je obvezna opremljenost radiouređajima i uporaba tih uređaja

42. područje obvezne uporabe transpondera (*transponder mandatory zone*; TMZ): zračni prostor određenih dimenzija u kojemu je obvezna opremljenost transponderima za javljanje barometarske visine i uporaba tih transpondera

43. ponavljajući plan leta (*repetitive flight plan*; RPL): plan leta koji se odnosi na seriju redovitih individualnih letova koji se često ponavljaju i imaju jednake osnovne značajke, a koji operator predaje jedinicama ATS radi spremanja i višekratnog korištenja

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

a) postupak nepreciznog prilaženja (*non – precision approach*; NPA): postupak instrumentalnog prilaženja namijenjen za operacije 2D instrumentalnog prilaženja vrste A

b) postupak prilaženja s vertikalnim vođenjem (*approach procedure with vertical guidance*; APV): postupak instrumentalnog prilaženja s navigacijom temeljenom na performansama (PBN) namijenjen za operacije 3D instrumentalnog prilaženja vrste A

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

45. pozicija za čekanje (*runway holding position*): označena pozicija namijenjena za zaštitu uzletno-sletne staze, površine s ograničenjem prepreka ili kritične/osjetljive zone ILS/MLS, na kojoj se zrakoplovi u vožnji po tlu i vozila moraju zaustaviti i čekati, osim ako im aerodromski kontrolni toranj ne izda drukčije odobrenje

46. predani plan leta (*filed flight plan*; FPL): plan leta koji je pilot ili njegov ovlašteni predstavnik ispunio i predao jedinici ATS bez naknadnih izmjena

47. predviđeno trajanje leta (*estimated elapsed time*; EET): predviđeno vrijeme potrebno za let između dvije značajne točke

48. predviđeno vrijeme dolaska (*estimated time of arrival*; ETA): za IFR letove to je predviđeno vrijeme dolaska zrakoplova na poziciju iznad odgovarajuće točke, utvrđene pomoću navigacijskog sredstva, s koje zrakoplov namjerava započeti postupak instrumentalnog prilaženja ili, ako takvo navigacijsko sredstvo ne postoji u neposrednoj blizini aerodroma, vrijeme dolaska zrakoplova na poziciju iznad aerodroma. Za VFR letove, to je predviđeno vrijeme dolaska na poziciju iznad aerodroma

49. prepreka (*obstacle*): svi nepokretni (privremeno ili trajno) i pokretni objekti ili njihovi dijelovi

a) postavljeni na površini namijenjenoj za kretanje zrakoplova

b) ispruženi iznad površine definirane sa svrhom da štiti zrakoplov u letu ili

c) postavljeni izvan definiranih površina, ali za koje je procijenjeno da predstavljaju opasnost za zrakoplovnu navigaciju

50. prijavni ured za usluge u zračnom prometu (*air traffic services reporting office*; ARO) znači jedinica osnovana radi primanja izvješća namijenjenih pružanju operativnih usluga u zračnom prometu i primanja planova leta prije uzlijetanja

51. prijelazna razina (*transition level*): prva najniža razina leta iznad prijelazne apsolutne visine koja se može koristiti

52. prometne informacije (*traffic information*): informacije koje izdaje jedinica za usluge zračnog prometa da upozori pilota na drugi poznati ili uočeni zračni promet, koji može biti u blizini pozicije ili predviđene rute leta, te da mu pomogne izbjeći sudar

53. proračunato vrijeme polijetanja (*Calculated Take off Time*; CTOT): vrijeme polijetanja zrakoplova koje je dodijeljeno od Upravitelja mreže (Network Manager-a)

54. putanja (*track*): projekcija putanje zrakoplova na zemljinu površinu, čiji je smjer u bilo kojoj točki obično izražen u stupnjevima u odnosu na sjever (pravi, magnetski ili na koordinatnoj mreži)

55. putna razina (*cruising level*): razina koju zrakoplov održava tijekom većeg dijela leta

56. radar: uređaj za detektiranje radiosignala koji pruža informacije o udaljenosti, azimutu i/ili visini objekta

57. radiotelefonija (*radiotelephony*): oblik radiokomunikacije namijenjen u prvom redu za razmjenu informacija u obliku govora

58. raketni model: letjelica izrađena od nemetalnih dijelova koja se kreće zrakom bez pomoći aerodinamičkih uzgonskih sila i pogonjena je modelarskim raketnim motorom industrijske izrade, a za sigurni povratak na zemlju koristi uređaj za sigurno prizemljenje – padobran, traku, krila ili elise što joj omogućuje ponovno korištenje

59. razina leta (*flight level*; FL): površina stalnog atmosferskog tlaka, određena u odnosu na specifičnu vrijednost tlaka od 1 013,2 hektopaskala (hPa), koja je od drugih takvih površina razdvojena određenim intervalima tlaka

60. razina (*level*): opći pojam koji se odnosi na vertikalnu poziciju zrakoplova u letu, a označuje visinu, apsolutnu visinu ili razinu leta

61. ruta ATS (*ATS route*): utvrđena ruta namijenjena za usmjeravanje protoka prometa prema potrebi radi obavljanja operativnih usluga u zračnom prometu

62. segment rute (*route segment*): ruta ili dio rute koji se obično prelijeće bez usputnog zaustavljanja

63. sekundarni nadzorni radar (*secondary surveillance radar*; SSR): nadzorni radarski sustav koji koristi primopredajnike (interogatore) i transpondere

64. SERA (*Standardised European Rules of the Air*): standardizirana europska pravila letenja

65. slobodni balon bez posade (*unmanned free balloon*): zrakoplov lakši od zraka, bez motornog pogona, bez posade, u slobodnom letu

66. smjer leta (*heading*): usmjerenje uzdužne osi zrakoplova, obično izraženo u stupnjevima u odnosu na sjever (pravi, magnetski, kompasni ili na koordinatnoj mreži)

67. specijalni VFR let (*special VFR flight*): VFR let unutar kontrolirane zone u meteorološkim uvjetima koji su ispod vizualnih meteoroloških uvjeta (VMC), odobren od kontrole zračnog prometa

68. stajanka (*apron*): određena površina namijenjena za smještaj zrakoplova radi ukrcavanja ili iskrcavanja putnika, pošte ili tereta, opskrbe gorivom, parkiranja ili održavanja zrakoplova

69. staza za vožnju (*taxiway*): određena staza na kopnenom aerodromu namijenjena za vožnju zrakoplova i povezivanje jednog dijela aerodroma s drugim, uključujući:

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

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

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

70. sustav za izbjegavanje sudara u zraku (*airborne collision avoidance system*; ACAS): sustav zrakoplova koji na temelju signala transpondera sekundarnog nadzornog radara (SSR), koji radi nezavisno od zemaljske opreme, savjetuje pilota o zrakoplovima koji ga potencijalno ugrožavaju, a koji su opremljeni SSR transponderima

71. tekući plan leta (*current flight plan*; CPL): plan leta, uključujući promjene, ako postoje, nastale tijekom leta zbog izdavanja naknadnih odobrenja

72. točka javljanja (*reporting point*): određena geografska lokacija u odnosu na koju se može javiti pozicija zrakoplova

73. točnost (*accuracy*): stupanj usklađenosti između procijenjene ili izmjerene vrijednosti i stvarne vrijednosti

74. uputa kontrole zračnog prometa (*air traffic control instruction*): upute koje izdaje kontrola zračnog prometa, kojom se od pilota zahtijeva poduzimanje određenih mjera

75. usluga kontrole zračnog prometa (*air traffic control service*): usluga koja se pruža u svrhu:

a) sprečavanja sudara:

i. između zrakoplova i

ii. između zrakoplova i prepreka na manevarskim površinama

b) osiguranja i održavanja redovitog protoka zračnog prometa

76. usluga letnih informacija (*flight information service*): usluga uspostavljena u svrhu pružanja savjeta i informacija potrebnih za sigurno i učinkovito obavljanje letova

77. usluga prilazne kontrole (*approach control service*): usluga kontrole zračnog prometa za kontrolirane letove u dolasku ili odlasku

78. operativna usluga u zračnom prometu (*air traffic service*; ATS): opći pojam koji ima više značenja: usluga letnih informacija, usluga uzbunjivanja, savjetodavna usluga u zračnom prometu, usluga kontrole zračnog prometa (usluga oblasne kontrole, usluga prilazne kontrole ili usluga aerodromske kontrole)

79. uvjetno zabranjeno područje (*restricted area*): dio zračnog prostora utvrđenih dimenzija iznad zemlje i teritorijalnih voda države u kojemu je letenje zrakoplova ograničeno u skladu s određenim uvjetima

80. uzletno-sletna staza (*runway*): utvrđena pravokutna površina na kopnenom aerodromu namijenjena za slijetanje i uzlijetanje zrakoplova

81. VFR (*visual flight rules*): oznaka koja se upotrebljava za označivanje pravila vizualnog letenja

82. VFR let (*VFR flight*): let koji se obavlja u skladu s pravilima vizualnog letenja

83. vidljivost pri tlu (*ground visibility*): vidljivost na aerodromu koju bilježi ovlašteni motritelj ili automatski sustav

84. vidljivost u letu (*flight visibility*): vidljivost iz pilotske kabine u smjeru kretanja zrakoplova u letu

85. vidljivost (*visibility*): vidljivost u zrakoplovstvu, koja je veća od:

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

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

86. visina (*height*): vertikalna udaljenost razine, točke ili objekta koji se smatra točkom, izmjerena od određene referentne vrijednosti
87. vizualni meteorološki uvjeti (VMC): meteorološki uvjeti izraženi u smislu vidljivosti, udaljenosti od oblaka i baze oblaka, jednaki utvrđenim minimumima ili veći od njih
88. VMC (*visual meteorological conditions*): oznaka koja se upotrebljava za označivanje vizualnih meteoroloških uvjeta
89. vožnja zrakoplova (*taxiing*): kretanje zrakoplova po površini aerodroma ili operativnom mjestu vlastitom snagom, isključujući uzlijetanje i slijetanje
90. zabranjeno područje (*prohibited area*): dio zračnog prostora utvrđenih dimenzija iznad zemlje i teritorijalnih voda države u kojemu je letenje zrakoplova zabranjeno
91. zapovjednik zrakoplova (*pilot-in-command*): pilot kojeg operator, ili u slučaju generalne avijacije, vlasnik, odredi za zapovjednika zrakoplova, koji je odgovoran za sigurno izvođenje leta
92. zmaj: igračka vezana dugom vrpcom koja se sastoji od lakog okvira obloženog tankim materijalom i koristi za letenje po vjetrovitom vremenu
93. značajna točka (*significant point*): određena geografska lokacija koja se upotrebljava za određivanje rute ATS ili letne putanje zrakoplova te za druge navigacijske i ATS svrhe
94. značajne meteorološke informacije (SIGMET): znači informacije koje izdaje služba meteorološkog bdjenja u vezi s nastankom ili predviđenim nastankom određenih vremenskih pojava na putu, koje bi mogle utjecati na sigurnost operacija zrakoplova
95. zona aerodromskog prometa (*aerodrome traffic zone*; ATZ): zračni prostor određenih dimenzija utvrđen oko aerodroma radi zaštite aerodromskog prometa
96. zračni promet (*air traffic*): letenje zrakoplova i kretanje zrakoplova po manevarskim površinama aerodroma
97. zračni prostori usluga u zračnom prometu (*air traffic services airspace*): zračni prostori određenih dimenzija, označeni abecedno, u kojima se mogu obavljati određene vrste letova, za koje su navedene usluge zračnog prometa i pravila rada
98. zrakoplov (*aircraft*): svaka naprava koja se održava u atmosferi zbog reakcije zraka koja nije reakcija zraka u odnosu na zemljinu površinu
99. zrakoplovna pokretna komunikacija (*aeronautical mobile service*): pokretna usluga između zrakoplovnih postaja i postaja na zrakoplovima, ili između postaja na zrakoplovima, u kojoj mogu sudjelovati postaje na plovilima za spašavanje; radiofarovi za označivanje položaja u nuždi na radijskim frekvencijama naznačenima za opasnost i nuždu
100. zrakoplovna postaja (*aeronautical station*): kopnena postaja u zrakoplovnoj pokretnoj komunikaciji. U određenim slučajevima, zrakoplovna postaja može biti smještena, na primjer, na plovilu ili na platformi na moru

101. zulu plan leta (*zulu flight plan*): plan leta u kojem je u rubrici 8 plana leta naznačeno slovom „Z“, da se namjerava u početnom dijelu leta upravljati zrakoplovom po VFR pravilima, a zatim jednom ili više puta promijeniti pravila letenja na IFR.

DIO DRUGI
ODREDBE KOJIMA SE UTVRĐUJE PROVEDBENI OKVIR ZA UREDBU (EU)
923/2012

Nadležna tijela

Članak 3.

(1) U smislu provedbe članka 4. Uredbe (EU) 923/2012, postupak izuzeća za posebne operacije provodi Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo (u daljnjem tekstu: Agencija).

(2) U smislu provedbe članka 5. Uredbe (EU) 923/2012, nadležno je ministarstvo nadležno za civilni zračni promet (u daljnjem tekstu: Ministarstvo)

(3) U smislu provedbe članka 9. Uredbe (EU) 923/2012, nadležna je Agencija.

Izbacivanje ili raspršivanje

Članak 4.

U smislu provedbe odredbe SERA.3115:

(1) Operatori na koje se ne primjenjuje EU propis izbacivanje ili raspršivanje iz zrakoplova tijekom leta mogu obavljati samo uz odobrenje Agencije. Agencija može izdati odobrenje operatoru koji posjeduje certifikat ili drugi dokument izdan od strane zrakoplovnih vlasti države operatora kojim dokazuje sposobnost obavljanja radova iz zraka.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, iz zrakoplova u letu se smiju izbacivati balasti u obliku neškodljive tekućine ili finog pijeska, gorivo, užad za vuču, reklame te slični predmeti, ako je to u interesu sigurnosti zrakoplova ili zaštite života i zdravlja osoba u zrakoplovu, te ako se izbacuju ili raspršuju na mjestima gdje ne prijeti opasnost po osobe ili stvari na tlu.

(3) Izbacivanje goriva iz zrakoplova u letu ne smije se obavljati na razinama manjim od 5000 stopa u slučaju izbacivanja kerozina, odnosno 2000 stopa u slučaju izbacivanja benzina.

(4) Izbacivanje predmeta ne smije se obavljati iznad gusto naseljenih područja gradova i naselja ili iznad skupina ljudi.

(5) Raspršivanje tvari za potrebe suzbijanja komaraca i sličnih štetnika smije se obavljati iznad gusto naseljenih područja gradova i naselja ili iznad skupina ljudi u skladu s odredbama ovog Pravilnika te ostalim primjenjivim propisima.

(6) Izbacivanje ili raspršivanje iz zrakoplova tijekom leta obavlja se na unaprijed određenim površinama te prema utvrđenome planu. Zrakoplov mora biti opremljen u skladu s propisima kojima se uređuje oprema za izbacivanje ili raspršivanje iz zrakoplova tijekom leta.

(7) Prilikom obavljanja letova iz ovoga članka pilot zrakoplova mora poduzeti sve mjere potrebne za isključenje šteta koje bi mogle biti prouzročene trećim osobama i stvarima.

Vuča (Aerozaprega)

Članak 5.

U smislu provedbe odredbe SERA.3120:

(1) Zrakoplov može vući drugi zrakoplov ili drugi predmet ako je zrakoplov certificiran za vuču, te ukoliko su zadovoljeni uvjeti za grupne letove kako je propisano Uredbom (EU) 923/2012.

(2) Letovi u svrhu vuče smiju se obavljati ako pilot zrakoplova posjeduje propisano ovlaštenje za vuču. Pilot zrakoplova koji obavlja vuču mora obaviti odgovarajuće pripreme prije uzlijetanja u i utvrditi postupke i signale za sve faze leta, od uzlijetanja do otkvačenja jedrilice, a posebice postupke za promjenu brzine leta i za slučaj opasnosti.

(3) Letovi u svrhu vuče smiju se obavljati na visinama od najmanje 1000 stopa iznad najviše prepreke u polumjeru od 600 m. Iznad gradova, drugih gusto naseljenih područja i skupova ljudi, letovi u svrhu vuče smiju se obavljati na visini od najmanje 2000 stopa iznad najviše prepreke u polumjeru od 600 m.

(4) Letovi u svrhu vuče moraju se izvoditi u skladu sa standardnim operativnim postupcima koje operator mora prethodno dostaviti Agenciji.

Akrobatski letovi

Članak 6.

U smislu provedbe odredbe SERA.3130:

(1) Akrobatski letovi smiju se obavljati samo u vizualnim meteorološkim uvjetima uz izričitu suglasnost svih osoba u zrakoplovu.

(2) Akrobatski letovi iznad gradova i drugih gusto naseljenih područja, te iznad skupova ljudi i aerodroma na kojima se odvija javni zračni promet su zabranjeni.

(3) Iznimno od odredbe stavka 2. ovoga članka, nadležna kontrola zračnog prometa može odobriti akrobatske letove iznad aerodroma na kojima se odvija javni zračni promet, ako time neće biti ugrožena sigurnost zračnog prometa.

Grupni let

Članak 7.

U smislu provedbe odredbe SERA.3135:

(1) Prije započinjanja grupnog leta svi piloti su dužni usuglasiti sve postupke i radnje potrebne za sigurno obavljanje leta.

(2) Prilikom izdavanja odobrenja kontrole zračnog prometa i primjene razdvajanja, nadležna kontrola zračnog prometa smatrat će zrakoplove koji sudjeluju u grupnim letovima jednim zrakoplovom. Vođa grupe i piloti koji sudjeluju u grupnim letovima odgovorni su za održavanje potrebnog sigurnog međusobnog razmaka unutar grupe, te tijekom manevriranja u svrhu stvaranja i razdvajanja grupe.

(3) Prilikom obavljanja grupnih letova u kontroliranom zračnom prostoru, piloti svih zrakoplova u grupi moraju održavati horizontalni razmak do najviše 0,5 NM i vertikalni razmak do najviše 100 stopa od zrakoplova vođe grupe. Ako se namjerava letjeti na većim razmacima, mora se od nadležne kontrole zračnog prometa zatražiti odobrenje za razdvajanje grupe i primjenu pojedinačnog razdvajanja.

(4) Zone aerodromskog prometa i kontrolirane zone moraju se tijekom obavljanja grupnih letova izbjegavati ako se unutar njih ne namjerava sletjeti.

(5) Svi zrakoplovi u grupi moraju biti opremljeni propisanom komunikacijskom i navigacijskom opremom. Tijekom grupnog letenja radiotelefonsku komunikaciju s nadležnom kontrolom zračnog prometa obavlja vođa grupe, a ostali zrakoplovi u grupi moraju biti na slušanju (stalnom prijemu) na istoj frekvenciji. Samo vođa grupe postavlja SSR transponder na odgovarajući dodijeljeni ili propisani kod.

(6) Ako tijekom grupnog leta vođa grupe izgubi orijentaciju, postupa se u skladu s odredbama članka 52. ovoga Pravilnika.

Slobodni baloni bez posade

Članak 8.

U smislu provedbe odredbe SERA.3140, te točke 2.1., 2.2 i 2.3 Dodatka 2 Uredbe (EU) 923/2012, odobrenje za puštanje slobodnih balona bez posade izdaje Agencija.

Područja sa ograničenjem letenja

Članak 9.

(1) U smislu provedbe odredbe SERA.3145, područja s ograničenjem letenja su:

- a) Zabranjeno područje (*Prohibited Area – P*)
 - prolazak kroz zabranjeno područje nije dozvoljen
- b) Uvjetno zabranjeno područje (*Restricted Area – R*)
 - za prolazak kroz uvjetno zabranjeno područje koje se nalazi u kontroliranom zračnom prostoru potrebno je odobrenje nadležne kontrole zračnog prometa
 - prolazak kroz uvjetno zabranjeno područje koje se nalazi u nekontroliranom zračnom prostoru nije dozvoljeno u vrijeme kada je isto aktivno (informacija o stvarnoj aktivnosti područja dostupna je putem nadležne kontrole zračnog prometa i/ili jedinica koje pružaju letne informacije)
- c) Opasno područje (*Danger Area – D*)
 - prolazak kroz opasno područje nije dozvoljen IFR letovima,
 - VFR letenje kroz opasna područja (*Danger Area*) piloti zrakoplova trebaju izbjegavati, a ulazak u opasno područje obavljaju na osobnu odgovornost uz prethodno

obavješćivanje nadležne kontrole zračnog prometa o namjeri prolaska kroz aktivno opasno područje

d) Privremeno izdvojeno područje (*Temporary Segregated Area – TSA*)

- prolazak kroz privremeno izdvojeno područje nije dozvoljen

e) Privremeno rezervirano područje (*Temporary Reserved Area - TRA*)

- za prolazak kroz privremeno rezervirano područje koje se nalazi u kontroliranom zračnom prostoru potrebno je prethodno pribaviti odobrenje nadležne kontrole zračnog prometa
- prolazak kroz privremeno rezervirano područje koje se nalazi u nekontroliranom zračnom prostoru nije dozvoljeno u vrijeme kada je isto aktivno (informacija o stvarnoj aktivnosti područja dostupna je putem nadležne kontrole zračnog prometa i/ili jedinica koje pružaju letne informacije).

(2) Iznimno od navedenih pravila za ograničenja iz stavka 1. ovog članka, nadležna kontrola zračnog prometa može izdati odobrenje za prolazak kroz bilo koje od područja iz stavka 1. ovog članka ukoliko je zaprimila potvrdu od strane tijela koje je odgovorno za djelovanje u tom području o prestanku aktivnosti koje utječu na sigurnost letenja u tom području.

(3) Odredbe iz stavka 2. ovoga članka provode se samo u slučajevima kada postoji opravdan razlog za zaustavljanje aktivnosti u području sa ograničenjem letenja (EMERGENCY, MEDICAL, SAR, STATE i sl.).

Operacije na vodi

Članak 10.

U smislu provedbe odredbe SERA.3230 b), operator zrakoplova na vodi je dužan koristiti svjetla na zrakoplovu u skladu s primjenjivim propisima o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru.

Sadržaj plana leta

Članak 11.

(1) U smislu provedbe odredbe SERA.4005, plan leta mora sadržavati informacije kako je propisano navedenom odredbom, a objavljuje se na način uobičajen u zračnom prometu.

(2) Iznimno od stavka 1. ovoga članka, skraćeni plan leta (*abbreviated flight plan*) može se predati koristeći radiokomunikaciju u svrhu pribavljanja odobrenja nadležne kontrole zračnog prometa s ciljem:

- kraćeg prolaska kroz kontrolirani zračni prostor
- polijetanja s kontroliranog aerodroma, letenja u kontroliranoj zoni i/ili nastavka leta u nekontroliranom zračnom prostoru i
- slijetanja na kontrolirani aerodrom.

(3) Skraćeni plan leta iz stavka 2. ovoga članka mora sadržavati najmanje sljedeće podatke:

- pozivni znak zrakoplova
- tip zrakoplova
- točka ulaska u kontrolirani zračni prostor (ako je primjenjivo)

- točka izlaska u nekontrolirani zračni prostor (ako je primjenjivo)
- razina (ako je primjenjivo),i
- namjera planiranog leta.

(4) Radiokomunikacija s nadležnom kontrolom zračnog prometa mora se uspostaviti u skladu s odredbama članka 38. stavka 2. ovoga Pravilnika

Zaključivanje (zatvaranje) plana leta

Članak 12.

(1) U smislu provedbe odredbe SERA.4020(a) pod drugim sredstvima zaključivanja (zatvaranja) plana leta smatra se najbrže raspoloživo sredstvo komuniciranja (npr. mobilni telefon).

(2) Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi utvrđuje postupak zatvaranja plana leta i isto objavljuje na način uobičajen u zračnom prometu.

Vidljivost VMC i udaljenost od minimuma oblaka

Članak 13.

U smislu provedbe odredbe SERA.5001: u zračnom prostoru klase G za VFR letove dozvoljena je vidljivost u letu:

a) za avione: najmanje 1 500 m pri brzinama od najviše 140 čvorova indicirane brzine (IAS), kako bi se omogućilo pravodobno uočavanje ostalog prometa ili mogućih prepreka radi izbjegavanja sudara, ili u okolnostima kada bi obično postojala mala vjerojatnost susretanja s drugim prometom sredstvom, npr. u područjima s manjim opsegom prometa i u područjima obavljanja radova iz zraka na niskim razinama;

(b) za helikoptere: pri vidljivosti manjoj od 1 500 m ali ne manjoj od 800 m, ako manevriraju brzinom koja će omogućiti pravodobno uočavanje ostalog prometa ili mogućih prepreka radi izbjegavanja sudara. Manja vidljivost u letu od 800 m dozvoljena je za helikoptere koji obavljaju letove u posebnim slučajevima kao što su letovi koji se obavljaju u svrhu potrage i spašavanja, pružanja hitne medicinske pomoći ili gašenja požara.

Pravila vizualnog letenja

Članak 14.

U smislu provedbe odredbe SERA.5005(c) noćni VFR letovi moraju se izvoditi pod uvjetima kako je propisano navedenom odredbom.

Zahtjevi za komunikacije i SSR transponder

Članak 15.

U smislu provedbe odredbe SERA.6005:

(1) Područja obvezne uporabe radioopreme (RMZ) utvrđuje Nacionalno povjerenstvo za upravljanje zračnim prostorom (u daljnjem tekstu: Povjerenstvo) na prijedlog nadležnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, uključujući i pružatelja usluga aerodromskih letnih informacija (AFIS).

(2) Utvrđuju se sljedeća područja obvezne uporabe transpondera (TMZ):

1. Zračni prostor klase C

2. Zračni prostor klase D

3. Područja obvezne uporabe transpondera u zračnom prostoru klase E, F, G utvrđuje Povjerenstvo na prijedlog nadležnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.

(3) Iznimno od odredbi stavka 1. i 2. ovoga članka, u kontroliranoj zoni (CTR) nadležna kontrola zračnog prometa dužna je propisati način, uvjete i postupke za obavljanje letova zrakoplova bez transpondera i radio opreme.

(4) Iznimno od odredbe stavka 2. ovoga članka, nadležna kontrola zračnog prometa dužna je za područja izvan kontroliranih zona (CTR) propisati način, uvjete i postupke za obavljanje letova zrakoplova bez transpondera.

Minimalne visine

Članak 16.

(1) U smislu provedbe odredbe SERA.3105 VFR minimalne visine iznad naseljenih mjesta moraju biti u skladu sa SERA.5005(f) ili u skladu sa visinama koje će omogućiti da zrakoplov u slučaju otkaza motora u planiranju dosegne površinu za sigurno slijetanje, ovisno koja je visina veća.

(2) U smislu provedbe odredbe SERA.5015(b) minimalne visine na prijedlog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi donosi Nacionalno povjerenstvo za upravljanje zračnim prostorom, postupkom odobravanja rutne mreže.

Usluge kontrole zračnog prometa

Članak 17.

(1) U smislu provedbe odredbe SERA.8005(b) nadležna kontrola zračnog prometa može izdati odobrenje za održavanje vlastitog razdvajanja između dvaju zrakoplova, samo na zahtjev pilota zrakoplova, uz suglasnost pilota drugog zrakoplova, pod sljedećim uvjetima:

a) postupak je primjenjiv samo danju u vizualnim meteorološkim uvjetima

b) postupak je primjenjiv samo ispod 3050m (10000 ft), u zračnim prostorima klase D i E tijekom penjanja ili snižavanja i

c) informacija o bitnom prometu i turbulenciji je proslijeđena pilotima odnosnih zrakoplova.

(2) Ukoliko piloti koji se međusobno razdvajaju uoče da se meteorološki uvjeti pogoršavaju i smatraju da uskoro neće biti moguće nastaviti let u vizualnim meteorološkim uvjetima, moraju prije nastupanja instrumentalnih meteoroloških uvjeta o tome obavijestiti nadležnu kontrolu zračnog prometa i postupiti prema alternativnoj uputi nadležne kontrole zračnog prometa.

(3) Nastavno na odredbe SERA.8005(b) izdavanjem odobrenja (*ATC Clearance*) nadležna kontrola zračnog prometa mora osigurati razdvajanje i između sljedećih letova:

- a) IFR letova i noćnih VFR letova u kontroliranom zračnom prostoru
- b) IFR letova i VFR letova koji mijenjaju pravila letenja u smanjenim minimalnim meteorološkim uvjetima
- c) VFR letova koji su u navigacijskim poteškoćama i nalaze se u oblacima, te drugih letova za koje je obvezna primjena postupaka razdvajanja
- d) letova koji podliježu razdvajanju i područja s ograničenjem letenja, kada je to primjenjivo i
- e) letova koji podliježu razdvajanju i granica područja nadležnosti ATC-a i
- f) letova koji podliježu razdvajanju i nekontroliranog zračnog prostora.

DIO TREĆI

PRAVILA LETENJA KOJA NE ULAZE U DJELOKRUG UREDBE (EU) 923/2012

Letovi i aktivnosti za koja su potrebna odobrenja

Članak 18.

(1) Sljedeći letovi i aktivnosti smiju se izvoditi samo uz odobrenje Agencije:

1. izvanaerodromsko slijetanje i uzlijetanje zrakoplova u skladu s odredbama članka 19. Zakona o zračnom prometu i propisima donesenim na temelju tog Zakona
2. letovi ispod minimalne sigurne visine ako je to potrebno radi obavljanja poslova i zadaća i ako se pritom ne ugrožavaju osobe i stvari na tlu
3. letovi ispod mostova i sličnih građevina, te dalekovoda i antena u skladu s odredbom članka 19. ovoga Pravilnika
4. izbacivanje ili raspršivanje predmeta ili drugih tvari u skladu s odredbama članka 4. ovoga Pravilnika
5. letenje bespilotnih zrakoplova u skladu s odredbama Pravilnika o sustavima bespilotnih zrakoplova
6. letenje neupravljivih letećih objekata s vlastitim pogonom, (raketni modeli i ispaljivanje pirotehničkih objekata)
7. zrakoplovne priredbe u skladu s odredbama članka 21. Zakona o zračnom prometu i propisima donesenim na temelju tog Zakona
8. korištenje vezanih balona bez posade

9. puštanje slobodnih balona bez posade u skladu s odredbom članka 8. ovoga Pravilnika.

(2) Odobrenje iz stavka 1. točka 6. ovoga članka nije potrebno za ispaljivanje pirotehničkih objekata kod kojih goriva masa (pogonsko i efektivno punjenje) iznosi 20 g ili manje, ako pritom sigurnost zračnog prometa nije očito ugrožena.

(3) Odobrenje iz stavka 1. ovoga članka izdaje se na zahtjev operatoru koji dokaže da se takvim letom ne ugrožava sigurnost zračnoga prometa te sigurnost osoba u zrakoplovu i na tlu. Odobrenje se može izdati u pojedinom slučaju ili kao opće odobrenje.

(4) Opće odobrenje iz stavka 2. ovoga članka izdaje se ako se zrakoplov namjerava upotrebljavati u djelatnostima i prilikom obavljanja poslova i zadaća koje uključuju potrebu obavljanja letova, djelovanja ili postupaka iz stavka 1. ovoga članka te ako:

a) se mjesto obavljanja letova ili djelovanja ne može unaprijed odrediti ili predvidjeti

b) ako bi pribavljanje odobrenja u pojedinom slučaju, nakon određivanja mjesta obavljanja letova ili djelovanja, uzrokovalo neočekivana ili nepotrebna kašnjenja u izvršenju poslova i zadaća odnosno, ako bi takav postupak na drugi način mogao otežati ili ugroziti njihovo izvršenje ili

c) ako se mjesto obavljanja letova ili djelovanja često mijenja te bi pribavljanje posebnog odobrenja u pojedinom slučaju za svako pojedino mjesto uzrokovalo neprimjerene troškove.

(5) Odobrenje iz stavaka 1. i 2. ovog članka može se dodijeliti fizičkim i pravnim osobama sukladno uvjetima koje utvrđuje Agencija.

(6) Odobrenje iz stavaka 1. i 2. ovog članka mora sadržavati propisana ograničenja, uvjete, potrebne upute, prostorni opseg valjanosti odobrenja, a u slučaju odobrenja za izbacivanje ili raspršivanje predmeta ili drugih tvari, po potrebi i podatke o predmetima i tvarima koji se smiju raspršivati ili izbacivati iz zrakoplova.

Letovi ispod mostova i sličnih građevina, dalekovoda i antena te letenje sa/na helidrome na objektu (zgradi)

Članak 19.

(1) Odobrenje za letenje ispod mostova i sličnih građevina te dalekovoda i antena izdat će se samo u svrhu raspršivanja kemijskih sredstava za uništavanje štetočina i sličnih poslova u poljoprivredi i šumarstvu te za obavljanje ostalih poslova sličnog odgovarajućeg značenja čije izvršenje zahtijeva obavljanje niskih letova.

(2) Letove iz stavka 1. ovoga članka smiju obavljati piloti zrakoplova koji imaju odgovarajuću dozvolu profesionalnog pilota i najmanje 400 sati naleta na odgovarajućoj vrsti zrakoplova.

(3) Letovi iz stavka 1. ovoga članka smiju se obavljati samo ako je pilot zrakoplova u stanju održavati razmak koje u potpunosti isključuje mogućnost oštećenja zrakoplova odnosno objekta ispod kojega se leti uzimajući pritom u obzir, u svakom pojedinom slučaju, sve postojeće utjecaje u danom trenutku.

(4) Letenje sa/na helidrome na objektu (zgradi) smije obavljati pilot helikoptera koji ima odgovarajuću dozvolu i najmanje 400 sati naleta i to samo višemotornim helikopterima, koji su nakon otkaza jednog motora sposobni nastaviti let (helikopteri kategorije A i odgovarajuće performanse klase).

Korištenje zmajeva, vučenih padobrana i vezanih balona, reflektora i signalnih uređaja, puštanje letećih lampiona, dječjih balona i ispaljivanje raketa i pirotehničkih objekata

Članak 20.

(1) Sljedeće aktivnosti su zabranjene u zračnom prostoru na udaljenosti manjoj od 5 km od referentne točke aerodroma tijekom radnog vremena aerodroma:

- a) puštanje letećih lampiona ili dječjih balona
- b) korištenje zmajeva i vučenih padobrana
- c) letenje neupravljivih letećih objekata s vlastitim pogonom (ispaljivanje raketa i pirotehničkih objekata)
- d) korištenje reflektora i signalnih uređaja (laseri) i
- e) puštanje vezanih balona.

(2) Sljedeće aktivnosti u kontroliranom zračnom prostoru predmet su odobravanja nadležne kontrole zračnog prometa:

- a) puštanje zmajeva i vučenih padobrana sa užetom dužim od 100 m
- b) letenje neupravljivih letećih objekata s vlastitim pogonom (ispaljivanje raketa i pirotehničkih objekata) ako objekti dosežu visinu veću od 50 m iznad razine terena
- c) korištenje vezanih balona sa užetom dužim od 30 m i
- d) grupno i masovno puštanje dječjih balona i letećih lampiona.

(3) Uže vezanih balona i zmajeva, za čije je korištenje potrebno odobrenje, mora biti uočljivo označeno na razmacima od po 100 m crveno-bijelim zastavicama danju, a crvenim i bijelim svjetlima noću, tako da je drugim zrakoplovima vidljivo iz svih smjerova.

(4) Svjetleći predmeti (lampioni) i dječji baloni ne smiju biti međusobno ni na bilo koji drugi način vezani.

(5) Grupnim i masovnim puštanjem se ne smatra puštanje do 100 dječjih balona istovremeno i puštanje do 20 letećih lampiona istovremeno.

(6) Uvjete za izdavanje odobrenja iz stavka 2. utvrđuje pružatelj usluga u zračnoj plovidbi i objavljuje na način uobičajen u zračnom prometu.

Odgovornost za obavljanje leta

Članak 21.

(1) Pilot zrakoplova, rukovatelj bespilotnog zrakoplova ili rukovatelj letećeg objekta kojemu je izdano odobrenje iz članka 18. ovoga Pravilnika odgovoran je za obavljanje leta u skladu s odredbama ovoga Pravilnika i Uredbe (EU) 923/2012.

(2) Operator zrakoplova i nadležna ovlaštena osoba koja sudjeluje u obavljanju letova ili djelovanja odgovorna je za štetne posljedice koje mogu nastati uslijed izdavanja naloga pilotu zrakoplova da obavi određene poslove ili zadaće.

Obveze pilota i operatora zrakoplova

Članak 22.

(1) Pilot zrakoplova ne smije započeti let u zračnom prostoru gdje je propisana obaveza korištenja komunikacijske i navigacijske opreme ako u zrakoplovu ne postoji propisana komunikacijska i navigacijska oprema, odnosno ako ista nije u uporabnom stanju.

(2) Ako se prije početka leta utvrdi da komunikacijska i navigacijska oprema nije u uporabnom stanju, nadležna kontrola zračnog prometa može u pojedinom slučaju odobriti obavljanje takvog leta, ako se pritom ne ugrožava sigurnost zračnog prometa. Ako dijelovi opreme iz stavka 1. ovoga članka koji su nužni za sigurnu provedbu leta i pridržavanje i postupanje prema postupcima kontrole zračnog prometa otkazu tijekom leta, pilot zrakoplova mora o tome neodložno izvijestiti nadležnu kontrolu zračnog prometa.

Zapovjednik zrakoplova

Članak 23.

(1) Za upravljanje zrakoplovom tijekom leta i na tlu odgovoran je zapovjednik zrakoplova kojega odredi operator ili vlasnik zrakoplova.

(2) Ako u skladu s odredbama stavka 1. ovoga članka operator zrakoplova ne odredi zapovjednika zrakoplova, tada se zapovjednikom zrakoplova smatra pilot koji upravlja zrakoplovom sa sjedala zapovjednika zrakoplova. Ako sjedalo zapovjednika zrakoplova nije posebno određeno u letačkom priručniku zrakoplova ili u uputi za uporabu zrakoplova, sjedalom zapovjednika zrakoplova smatra se:

a) kod aviona, motornih jedrilica i jedrilica ako su sjedala smještena jedno pored drugoga – lijevo sjedalo

b) kod aviona, motornih jedrilica i jedrilica ako su sjedala smještena jedno iza drugoga – sjedalo u kojemu se tijekom samostalnog leta mora nalaziti pilot

c) kod rotokoptera – desno sjedalo.

(3) Instruktor letenja smatra se zapovjednikom zrakoplova prilikom obavljanja vježbovnih i ispitnih letova pod njegovim nadzorom ako nije određen drugi zapovjednik zrakoplova.

(4) Odredbe ovoga Pravilnika o pravima, dužnostima i odgovornostima pilota zrakoplova odnose se i na zapovjednika zrakoplova ako odredbama ovoga Pravilnika nije drukčije propisano, bez obzira da li zrakoplovom upravlja zapovjednik zrakoplova ili neka druga osoba.

Radiotelefonska komunikacija

Članak 24.

(1) Radi obavljanja jednoobrazne, brze i nedvosmislene radiotelefonske komunikacije tijekom letenja po pravilima vizualnog letenja, pilot zrakoplova, nadležni kontrolor zračnog prometa i rukovatelj zrakoplovne stanice na zemlji moraju upotrebljavati propisane normirane međunarodne izraze i kratice na engleskom ili njihove propisane inačice na hrvatskom jeziku.

(2) Tijekom letenja po pravilima instrumentalnog letenja moraju se upotrebljavati propisani normirani međunarodni izrazi i kratice na engleskom jeziku.

(3) U slučajevima kada se zrakoplov nalazi u nuždi, pilot zrakoplova bez obzira na pravila letenja može upotrebljavati engleski ili hrvatski jezik.

(4) Pilot zrakoplova mora u slučajevima utvrđenim u Dodatku 4. Uredbe (EU) 923/2012 biti na stalnom prijemu na radiofrekvenciji nadležne kontrole zračnog prometa te u slučaju potrebe uspostaviti radiotelefonsku komunikaciju s nadležnom kontrolom zračnog prometa.

Načini obavljanja radiokomunikacije

Članak 25.

(1) Radiokomunikacija putem zrakoplovne pokretne komunikacije obavlja se kao radiotelefonska komunikacija.

(2) U zrakoplovnoj pokretnoj komunikaciji mogu se upotrebljavati i radiopostaje za slučaj nužde (*survival craft station*), te radiofarovi za lociranje pozicije u slučaju nužde (*emergency position indicating beacon*), na utvrđenim radiofrekvencijama:

a) frekvenciji 406,025 MHz koja je obavezna i primarna frekvencija međunarodnog sustava za potragu i spašavanje (*Cospas-Sarsat System*)

b) frekvencijama 121,5 MHz i 243,0 MHz koje se pored primarne frekvencije dodatno mogu koristiti.

(3) Lažne poruke nevolje mogu biti emitirane uslijed akrobatskih manevara, neprimjerenog rukovanja, nepažnje pilota, pretvrdog slijetanja, premještanja zrakoplova tijekom prihvata i otpreme te radova na održavanju zrakoplova. Piloti zrakoplova opremljenih odašiljačem za lociranje pozicije u slučaju nužde (*emergency location transmitter – ELT*) odnosno druge ovlaštene osobe dužni su poradi izbjegavanja lažnih poruka nevolje slušati frekvencije 121,5 MHz i/ili 243,0 MHz u sljedećim slučajevima:

a) tijekom leta ako je moguće

b) nakon leta prije gašenja motora

- c) tijekom ugradnje ili održavanja ELT-a
- d) tijekom radova na održavanju u blizini ELT-a i
- e) tijekom premještanja zrakoplova na zemlji.

Ukoliko tijekom slušanja čuju ELT signal te isključivanjem uređaja utvrde da signal potječe iz njihovog zrakoplova dužni su o lažnoj poruci nevolje obavijestiti nadležnu kontrolu zračnog prometa te ako je potrebno servisirati uređaj.

Uspostava radiotelefonske komunikacije

Članak 26.

(1) Radiotelefonska komunikacija mora se uspostaviti uporabom početnog poziva i odgovora na početni poziv na sljedeći način:

1. Početni poziv:

- a) pozivni znak radiopostaje s kojom se uspostavlja komunikacija
- b) pozivni znak radiopostaje koja poziva.

2. Odgovor na početni poziv:

- a) pozivni znak radiopostaje s kojom se uspostavlja komunikacija
- b) pozivni znak radiopostaje koja odgovara.

(2) Ako se opravdano pretpostavlja da radiopostaja koju se poziva prima poziv, poruka se može proslijediti neposredno nakon početnog poziva, osim ako se radi o letovima koji se obavljaju prema pravilima vizualnog letenja (VFR).

(3) Radiopostaja u zrakoplovnoj pokretnoj komunikaciji može istodobno pozvati više radiopostaja (višestruki poziv; *multiple call*), pri čemu pozvane radiopostaje moraju potvrditi prijam poruke istim redoslijedom.

(4) Radiopostaja u zrakoplovnoj pokretnoj komunikaciji može, istodobno pozvati sve radiopostaje koje su na slušanju na istoj frekvenciji (opći poziv; *general call*). Opći poziv počinje frazom SVIM POSTAJAMA (ALL STATIONS), a nastavlja se pozivnim znakom radiopostaje koja poziva pri čemu se prijam općeg poziva ne potvrđuje.

(5) Ako se pozivni znak radiopostaje koja poziva nije razumio, mora se upotrijebiti fraza PONOVIDE SVOJ POZIVNI ZNAK (SAY AGAIN YOUR CALL SIGN).

(6) Na poziv upućen nekoj radiopostaji ne smije se odgovarati, ako postoji sumnja u ispravnost upućivanja tog poziva, već se mora pričekati sljedeći jasniji poziv.

Opći postupci za obavljanje radiotelefonske komunikacije

Članak 27.

- (1) Za svako obavljanje radiotelefonske komunikacije između radiopostaja u zrakoplovu potrebno je zatražiti dozvolu zemaljske radiopostaje, osim ako se radi o kratkoj razmjeni poruka.
- (2) Zemaljska radiopostaja ne smije emitirati i prosljeđivati poruke radiopostajama u zrakoplovu tijekom uzlijetanja, posljednjeg dijela završnog prilaženja i zaustavljanja nakon slijetanja.
- (3) Svaka emisija mora biti jasna, nedvojbeni i jednoznačna, uz uporabu propisane normirane frazeologije. Govor mora biti jasan, normalne jačine i jednolike brzine (do sto riječi u minuti). Nebitne i neprikladne izjave su zabranjene.
- (4) Uporaba kratica u radiotelefonskoj komunikaciji je zabranjena, osim ako se ne radi o kraticama koje se uobičajeno upotrebljavaju u zračnom prometu kao što su npr. ATC, FIR, IFR, VFR, VMC, VOR, NDB, IMC, ACAS, kao i kratice iz Q-skupine QNH, QFE, QNE, QDM, QDR i QTE itd.
- (5) Nakon uspostave radiokomunikacije, pozivni znak zemaljske radiopostaje i pojedine fraze kao što je npr. PRIMIO (ROGER) mogu se ispustiti, ako ne postoji mogućnost zabune.
- (6) Radiopostaja zrakoplova mora potvrditi prijam poruke emitiranjem vlastitog pozivnog znaka i fraze PRIMIO (ROGER).
- (7) Iznimno od odredbe stavka 6. ovoga članka, radiopostaja zrakoplova, doslovno ponavljajući odgovarajuću poruku, mora potvrditi prijam svih odobrenja, kao i uputa koje se odnose na kretanje zrakoplova (npr. ulazak, slijetanje, uzlijetanje, prelazak i povratnu vožnju po stazi, razina, brzina leta), uključenje moda i koda sekundarnog radara, vrijednosti tlaka zraka u svrhu postavljanja visinomjera, frekvencije u slučajevima promjene frekvencije, oznaku vrste prilaženja i stazu u uporabi. Prijam drugih uputa radiopostaja zrakoplova može potvrditi uporabom fraze WILCO.
- (8) Zemaljska radiopostaja potvrđuje prijam poruke radiopostaje zrakoplova, emitiranjem vlastitog pozivnog znaka i fraze PRIMIO (ROGER) ili emitiranjem pozivnog znaka radiopostaje u zrakoplovu i fraze PRIMIO (ROGER).
- (9) Pilot zrakoplova smije napustiti frekvenciju nadležne kontrole zračnoga prometa samo uz njezino odobrenje, odnosno nakon što stigne na parkirališnu poziciju.

Aerodromski prometni krug i operativne površine

Članak 28.

Pozicije na operativnim površinama i aerodromskom prometnom krugu predstavljaju točke na kojima piloti traže i ovisno o prometnoj situaciji dobivaju odobrenja i upute:

1. parkirna pozicija; pilot zrakoplova upućuje inicijalni poziv nadležnom aerodromskom kontrolnom tornju, traži odobrenje za pokretanje motora, ako je zahtijevano, te po potrebi traži informacije za odlazak i upute za vožnju u svrhu odlaska

2. pozicija za čekanje; pilot zrakoplova javlja da je spreman za odlazak, ako je potrebno. Zrakoplovi u odlasku zadržavaju se na toj poziciji do trenutka kad kontrolor zračnog prometa ovisno o prometnoj situaciji izda uputu za izlazak na uzletno-sletnu stazu ili odobrenje za uzlijetanje

3. pozicija za uzlijetanje; na toj se poziciji dodjeljuje odobrenje za uzlijetanje, ako to nije učinjeno ili nije bilo moguće učiniti na poziciji br. 2

4. krak niz vjetar (*downwind*); pilot zrakoplova javlja poziciju niz vjetar, ako nije dobio drukčiju uputu nadležne kontrole zračnog prometa. Odobrenje za slijetanje može se izdati na toj poziciji

5. osnovni krak (*base leg*); pilot zrakoplova javlja osnovni krak, ako to od njega zatraži kontrolor zračnog prometa. Odobrenje za slijetanje može se izdati na toj poziciji ako to nije učinjeno ili nije bilo moguće učiniti na poziciji br. 4

6. završni krak (*final leg*); pilot zrakoplova javlja završni krak, ako to od njega zatraži kontrolor zračnog prometa. Odobrenje za slijetanje mora se izdati na toj poziciji ako to nije učinjeno ili nije bilo moguće učiniti na poziciji br. 4 ili 5

7. izlazak sa uzletno-sletne staze; na toj poziciji izdaje se uputa za vožnju do stajanke ili uputa da zrakoplov uspostavi komunikaciju sa zemaljskom kontrolom odnosno kontrolom stajanke.

Posebna ograničenja prilikom letenja jedrilicama

Članak 29.

(1) Osobe u jedrilici moraju biti opremljene padobranom za spašavanje i upoznate s načinom rukovanja padobranom.

(2) Ako dvije ili više jedrilica lete u istom zračnom stupu, smjer zaokreta se određuje prema smjeru zaokreta koji je odabrao pilot prve jedrilice koja je započela kruženje.

(3) Prilikom leta dvije ili više jedrilica iznad iste padine, prednost ima jedrilica kojoj vjetar puše u lijevi bok, a ako vjetar puše u lijevi bok više jedrilica, prednost ima jedrilica koja je bliža padini.

(4) Mimoilaženje i pretjecanje jedrilica iznad padine obavlja se tako da jedrilica koja se nalazi na većoj udaljenosti od padine u odnosu na drugu jedrilicu, skreće u smjeru suprotnom od padine.

Priprema leta

Članak 30.

(1) Tijekom pripreme leta zapovjednik zrakoplova mora se upoznati sa svom dokumentacijom i informacijama značajnim za sigurnu provedbu planiranog leta, te provjeriti sposobnost i pripremljenost zrakoplova i posade zrakoplova, provjeriti da se teret kojega prevozi nalazi u sigurnom stanju, da se najveće dopuštene mase zrakoplova neće prekoračiti, da centar težišta zrakoplova nije izvan dopuštenih vrijednosti, da se u zrakoplovu nalaze propisane isprave i

knjige, kao i da su potrebni podaci o letu uneseni u dnevnik zrakoplova (*Journey Log Book*), ako je njegovo vođenje propisano.

(2) Ako planirani VFR let namjerava obavljati izvan okolice aerodroma odlaska te prije svakog leta prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR), zapovjednik zrakoplova mora se upoznati s raspoloživim zrakoplovno-meteorološkim izvještajima i prognozama. Prije leta, zapovjednik zrakoplova dužan je pribaviti preduzetne informacije (*pre-flight information*).

Pokretanje i proba motora zrakoplova

Članak 31.

(1) Pokretanje i probu motora zrakoplova smije obavljati samo ovlaštena osoba.

(2) Za vrijeme rada motora podvozje parkiranog zrakoplova mora biti osigurano.

(3) Proba motora i vožnja iz hangara mora se obavljati na način da objekti, drugi zrakoplovi ili vozila ne budu izloženi jačoj struji zraka i da osobe ne mogu biti ozlijeđene.

(4) Zadržavanje ispred zrakoplova s pokrenutim motorom ili na nedostatno sigurnoj udaljenosti nije dozvoljeno.

Kretanje zrakoplova po manevarskim površinama

Članak 32.

(1) Kretanje zrakoplova vlastitim pogonom po tlu smije se obavljati na manevarskim površinama aerodroma pod uvjetom da zrakoplovom upravlja osoba ovlaštena za vožnju zrakoplova.

(2) Ovlaštena osoba za vožnju zrakoplova smije započeti kretanje zrakoplova na manevarskim površinama aerodroma nakon što ishodi odobrenje nadležne kontrole zračnog prometa.

Letenje na aerodromu i u njegovoj okolini

Članak 33.

(1) Pilot koji upravlja zrakoplovom na aerodromu ili u njegovoj okolini dužan je:

a) pridržavati se važećih propisa o letenju zrakoplova na aerodromu ili u njegovoj okolini te načina, postupaka i drugih uvjeta za sigurno uzlijetanje i slijetanje zrakoplova

b) pet minuta prije ulaska u zonu aerodromskog prometa na utvrđenoj frekvenciji najaviti svoj dolazak pružatelju usluga aerodromskih letnih informacija (AFIS), ako se takva usluga pruža na navedenom aerodromu, te se pridržavati njegovih savjeta i informacija, kao uputa operatora aerodroma

c) promatrati aerodromski promet zbog izbjegavanja sudara

d) uklopiti se u prometni tok ili se iz njega vidljivo izdvojiti

e) prilikom prilaženja za slijetanje i nakon uzlijetanja, u aerodromskom prometnom krugu obavljati promjene smjera lijevim zaokretima, ako nije drugačije određeno

f) slijetati i uzlijetati uz vjetar ako to ne isključuju razlozi koji se odnose na sigurnost zračnog prometa, smjer glavnih staza ili drugi mjesni razlozi

g) postupati u skladu s odobrenjima i uputama izdanim putem radiotelefonske komunikacije, odobrenjima i uputama izdanim svjetlosnim i zemaljskim signalima, kao i u skladu sa znakovima i oznakama

h) tijekom vožnje presjeći uzletno-sletnu stazu što je moguće više pod pravim kutom, i to samo onda ako se u prilaženju za slijetanje ili na uzlijetanju ne nalazi drugi zrakoplov

i) napustiti što je brže moguće uzletno-sletnu stazu nakon slijetanja

j) sletjeti desno od sletnog znaka (»T«), ako nije drugačije određeno

k) nakon uzlijetanja, penjati sa što većim kutom penjanja, uzimajući u obzir operativno-tehničku sposobnost zrakoplova i sigurnost zračnog prometa

l) nakon neuspjelog prilaženja postupati u skladu s odredbom točke k) ovoga članka

m) izbjegavati zonu aerodromskog prometa (*aerodrome traffic zone*; ATZ) i kontroliranu zonu (*controlled zone*; CTR), ako unutar nje ne namjerava sletjeti.

(2) Pilot zrakoplova, operator zrakoplova ili nadležna osoba za obavljanje letova dužna je o početku obavljanja letova u polumjeru od 4 km od nekontroliranog aerodroma tijekom radnog vremena obavijestiti o planiranim aktivnostima pružatelja usluga aerodromskih letnih informacija (AFIS) ako se takva usluga pruža na navedenom aerodromu.

(3) Ako je hitno potrebno iz razloga sigurnosti zračnog prometa ili drugih važnih razloga, pilot može u pojedinom slučaju odstupiti od odredaba stavka 1. ovoga članka ako se pritom ne ugrožava sigurnost ostalog zračnog prometa, o čemu mora izvijestiti nadležnu kontrolu zračnog prometa odnosno pružatelja usluga aerodromskih letnih informacija (AFIS), ako se takva usluga pruža na navedenom aerodromu.

Letenje na nekontroliranim aerodromima na kojima nije predviđeno pružanje usluga aerodromskih letnih informacija, i u njihovoj okolini

Članak 34.

(1) Pilot koji upravlja zrakoplovom na nekontroliranom aerodromu na kojem se ne pružaju usluge aerodromskih letnih informacija (AFIS), i u njegovoj okolini, dužan je:

a) pet minuta prije ulaska u zonu aerodromskog prometa, na utvrđenoj frekvenciji emitirati u slijepo poruku sljedećeg sadržaja:

i. ime aerodroma na kojeg se poruka odnosi

ii. registracijsku oznaku i tip zrakoplova

- iii. trenutnu poziciju i visinu i
 - iv. svoju namjeru.
- b) tijekom leta u zoni aerodromskog prometa stalno biti na prijemu na utvrđenoj frekvenciji
- c) ako namjerava sletjeti, uključiti se u određeni aerodromski prometni krug na utvrđenoj visini:
- i. u poziciji niz vjetar za stazu koja je u uporabi
 - ii. na bilo kojoj poziciji ako nema drugog prometa ili
 - iii. na nekoj poziciji koju sami sudionici u prometu dogovore.
- d) obvezno na slijepo prosljeđivati izvještaj o poziciji koji se odnosi na poziciju niz vjetar i završni krak, a koji mora sadržavati pojedinosti iz članka 44. stavak 2. ovoga Pravilnika
- e) na stajanci prije uzlijetanja na utvrđenoj frekvenciji emitirati u slijepo poruku sljedećeg sadržaja:
- i. ime aerodroma na kojeg se poruka odnosi
 - ii. registracijsku oznaku i tip zrakoplova
 - iii. naznaku vožnje
 - iv. planiranu uzletnu stazu i
 - v. namjeru odnosno odredište.

(2) Promet u aerodromskom prometnom krugu ima prednost pred prometom koji se u njega uključuje. Promet u završnom kraku uvijek ima prednost pred drugim prometom, osim u slučajevima nužde.

(3) Ako u aerodromskom prometnom krugu promet već postoji, smjer slijetanja i uzlijetanja određuje se prema tom prometu i obvezan je za sve zrakoplove koji se u njega uključuju ili namjeravaju uzletjeti. Sudionici u prometu mogu se drukčije dogovoriti.

(4) Pilot zrakoplova koji nije opremljen radiopostajom, dužan je pridržavati se odredaba ovoga članka, osim onih odredaba koje se odnose na uporabu radiopostaja.

Letenje na kontroliranom aerodromu

Članak 35.

(1) Pilot koji upravlja zrakoplovom na kontroliranom aerodromu ili njegovoj okolini, dužan je:

a) biti stalno na prijemu na predviđenoj radiofrekvenciji nadležne aerodromske kontrole zračnog prometa, ako nije u nadležnosti neke druge kontrole zračnog prometa; ako obavljanje radiotelefonske komunikacije nije moguće, pilot zrakoplova mora postupati u skladu s

odobrenjima, uputama i informacijama prosljeđenima svjetlosnim i zemaljskim signalima, te znakovima

b) putem radiotelefonske komunikacije ili pomoću znakova, pribaviti prethodno odobrenje za sva kretanja koja su uvod u vožnju, uzlijetanje i slijetanje ili za kretanja u svezi s tim djelovanjima

c) slijediti signale i znakove operatora aerodroma za kretanja na stajanci i aerodromskim površinama za parkiranje zrakoplova.

(2) Na kontroliranom aerodromu za odobravanje odstupanja od utvrđenih postupaka za obavljanje aerodromskog prometa nadležan je aerodromski kontrolni toranj.

(3) Promet pješaka i vozila na manevarskim površinama kontroliranog aerodroma smije se obavljati samo uz odobrenje nadležne aerodromske kontrole zračnog prometa. Odobrenja i/ili upute koje se odnose na sigurnost prometa na aerodromu, koje izdaje kontrola zračnog prometa moraju se provoditi bilo da su izdane pismeno, usmeno, putem radija, svjetlosnim signalima ili znakovima.

(4) VFR letovi u kontroliranim zonama smiju se obavljati samo uz odobrenje nadležne kontrole zračnog prometa.

VFR letovi iznad slojeva oblaka

Članak 36.

Obavljanje VFR letova iznad slojeva oblaka odnosno njihovo prelijetanje smije se provoditi:

a) ako visina leta iznosi najmanje 1000 stopa iznad zemlje ili vode i ako se održava vidljivost u letu i razmak od oblaka prema vrijednostima propisanim za odnosnu klasu zračnog prostora, u skladu s odredbama Uredbe (EU) 923/2012

b) ako pilot zrakoplova može održavati namjeravanu letnu putanju

c) ako je zajamčeno prilaženje na aerodrom odredišta i slijetanje u vizualnim meteorološkim uvjetima i

d) ako je pilot zrakoplova osposobljen za obavljanje radiotelefonske komunikacije.

Letovi jedrilica u oblacima

Članak 37.

(1) Let jedrilice u oblacima smije se obavljati samo uz odobrenje nadležne kontrole zračnog prometa. Navedeno odobrenje izdaje se ako se utvrdi da sigurnost zračnog prometa obavljanjem takvog leta nije ugrožena, što može biti uvjetovano posjedovanjem odgovarajuće komunikacijske i navigacijske opreme kako je određeno primjenjivim propisima, prometnom situacijom te drugim razlozima.

(2) Dvije ili više jedrilica mogu letjeti u istom oblaku, ako između njih postoji stalna radiokomunikacija i ako vertikalni razmak između dvije jedrilice iznosi najmanje 500 stopa (150 m). Vertikalni razmak se osigurava stalnim uzajamnim obavještanjem i dogovorom pilota jedrilica putem radiokomunikacije.

(3) Uvjete za izdavanje odobrenja iz stavka 1. ovoga članka utvrđuje pružatelj usluga u zračnoj plovidbi.

VFR letovi u kontroliranom zračnom prostoru

Članak 38.

(1) Odobrenje za obavljanje VFR letova u kontroliranom zračnom prostoru izdat će se ako prometna situacija i kapacitet kontrole zračnog prometa to dozvoljavaju. Odobrenje za ulazak u kontrolirani zračni prostor za lokalne letove (npr. letove jedrilica, balona itd.) s nekontroliranih aerodroma koji se nalaze ispod kontroliranog zračnog prostora mora se dodijeliti u skladu s operativnim uputama nadležne kontrole zračnog prometa. VFR letovi od javnog interesa (npr. letovi u svrhu kalibraže, snimanja iz zraka i oralno cijepljenje lisica protiv bjesnoće) te probni, ispitni i slični letovi moraju se unaprijed najaviti i usuglasiti s nadležnom kontrolom zračnog prometa.

(2) Radiokomunikacija s nadležnom kontrolom zračnog prometa mora se uspostaviti kako slijedi:

a) najkasnije 5 minuta prije ulaska u kontrolirani zračni prostor, ako je predan plan leta ili

b) najkasnije 10 min prije ulaska u kontrolirani zračni prostor ako za odnosni VFR let nije predan plan leta u skladu s odredbom SERA.4001(d), a informacije će se proslijediti u skladu s čl.11. ovoga Pravilnika

c) kod odlaska s nekontroliranog aerodroma koji se nalazi ispod kontroliranog zračnog prostora, što je prije moguće nakon uzlijetanja, a prije ulaska u kontrolirani zračni prostor.

(3) Ukoliko se pilot zrakoplova uslijed meteoroloških ili drugih razloga ne može pridržavati odobrenja kontrole zračnog prometa, mora pravodobno pribaviti izmijenjeno odobrenje.

(4) U interesu nesmetanog obavljanja zračnog prometa, nadležna kontrola zračnog prometa može odobriti rutu odnosno razinu koja je različita od zatražene. Zatražena, dodijeljena odnosno javljena promijenjena razina može odstupati od polukružnog sustava putnih razina.

(5) Za VFR letove iz stavka 2.c) ovoga članka za koji je predan "Z" - plan leta sa IFR komponentom, pilot zrakoplova se prije polijetanja mora uvjeriti da taj let nije zahvaćen nekom od ATFM restrikcija, odnosno da li je istome dodijeljen slot (CTOT) po kojemu je tada dužan postupiti, odnosno poletjeti.

(6) Uvjete za izdavanje odobrenja iz stavka 1. ovoga članka, kao i postupke za VFR letove iz stavka 5. ovog članka, utvrđuje pružatelj usluga u zračnoj plovidbi.

Zabrana VFR letova

Članak 39.

(1) Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi može u prostorno i vremensko ograničenom opsegu, u potpunosti ili djelomično, zabraniti obavljanje VFR letova u kontroliranom zračnom prostoru kada to zahtijeva prometna situacija i intenzitet letova koji podliježu kontroli zračnog prometa.

(2) Ako to zahtijeva sigurnost zračnog prometa, pojedinačno ili ukupno VFR letenje u kontroliranom zračnom prostoru mogu privremeno zabraniti:

a) nadležni kontrolor zračnog prometa

b) pružatelj usluga u zračnoj plovidbi.

Postavljanje visinomjera

Članak 40.

(1) Kod obavljanja letova ispod prijelazne apsolutne visine/razine pilot zrakoplova mora postaviti visinomjer na dostupnu QNH vrijednost kontroliranog aerodroma najbližeg ruti leta.

(2) Kod obavljanja letova iznad prijelazne apsolutne visine/razine pilot zrakoplova mora postaviti visinomjer na 1013,2 hPa (standardno postavljanje visinomjera – QNE).

(3) Razine iz stavaka 1. i 2. ovoga članka utvrđuje pružatelj usluga u zračnoj plovidbi.

(4) U kontroliranom zračnom prostoru VFR letovi se moraju pridržavati razina koje je dodijelila nadležna kontrola zračnog prometa.

Zrakoplovni navigacijski postupci (procedure)

Članak 41.

Pilot zrakoplova mora se pridržavati propisanih zrakoplovnih navigacijskih postupaka (procedura) objavljenih za svaki pojedinačni aerodrom osim u slučaju kada nadležna kontrola zračnog prometa dozvoli odstupanja od objavljenih postupaka letenja kada to prometna situacija i uvjeti dopuštaju i ako se takvim postupkom ne ugrožava sigurnost zračnog prometa.

Postupanje prema odobrenju kontrole zračnog prometa

Članak 42.

Pilot zrakoplova mora postupati prema posljednjem izdanom i potvrđenom odobrenju kontrole zračnog prometa, sve dok mu se ne izda novo odobrenje, osim ako se radi o situacijama kada se zrakoplov nalazi u opasnosti i koje zahtijevaju trenutnu odluku pilota zrakoplova, pri čemu pilot mora neodložno o tome obavijestiti nadležnu kontrolu zračnog prometa i pribaviti novo odobrenje.

Izveštaj o poziciji

Članak 43.

(1) U zračnom prostoru u kojem se ne provodi radarska usluga, pilot zrakoplova mora javiti svoju poziciju prosljeđivanjem izvještaja o poziciji, koji sadrži sljedeće podatke:

- a) pozivni znak zrakoplova
- b) pozicija
- c) vrijeme preleta
- d) razina i
- e) predviđeno vrijeme sljedeće pozicije samo kod VFR letova.

Vrijeme preleta može se izostaviti ako se točka javljanja prelijeće u trenutku javljanja.

(2) U zračnom prostoru u kojem se provodi radarska usluga pilot zrakoplova prilikom prve uspostave radiokomunikacije i kasnije, ako tako nadležna kontrola zračnog prometa zahtijeva, javlja svoju poziciju prosljeđivanjem izvještaja o poziciji, koji sadrži sljedeće podatke:

- a) pozivni znak zrakoplova
- b) razina.

(3) Pilot zrakoplova mora u izvještajima o poziciji dodati i podatak o brzini i/ili smjeru ako mu ih je dodijelila nadležna kontrola zračnog prometa.

(4) Iznimno od odredbi stavka 1., 2. i 3. ovoga članka, kod promjene na frekvenciju aerodromskog kontrolnog tornja pilot zrakoplova javlja svoju poziciju prosljeđivanjem izvještaja o poziciji koji sadrži sljedeće podatke:

- a) pozivni znak zrakoplova
- b) pozicija.

(5) Nadležna kontrola zračnog prometa može od pilota zrakoplova zatražiti dodavanje određenih podataka ili izostavljanje propisanih podataka iz izvještaja o poziciji, osim pozivnog znaka zrakoplova, kad god to prometna situacija, radno opterećenje kontrolora zračnog prometa ili zauzeće radne frekvencije opravdavaju, a sigurnost zračnog prometa neće biti ugrožena.

Izvještaj o poziciji zrakoplova u aerodromskom prometnom krugu

Članak 44.

(1) Pilot zrakoplova u aerodromskom prometnom krugu na kontroliranom aerodromu mora na zahtjev nadležne kontrole zračnog prometa javiti svoju poziciju prosljeđivanjem izvještaja o poziciji, koji sadrži sljedeće podatke navedenim redoslijedom:

- a) pozivni znak zrakoplova
- b) pozicija.

(2) Pilot zrakoplova u aerodromskom prometnom krugu na nekontroliranom aerodromu mora javiti svoju poziciju prosljeđivanjem izvještaja o poziciji, koji sadrži sljedeće podatke navedenim redoslijedom:

- a) naziv aerodroma
- b) pozivni znak zrakoplova
- c) poziciju za smjer slijetanja
- d) planiranu uzletno-sletnu stazu.

(3) Smatra se da se let obavlja izvan okolice aerodroma kada pilot zrakoplova više ne vidi odnosno ne može uočiti letenje drugih zrakoplova u aerodromskom prometnom krugu.

Predavanje pojedinih vrsta planova leta

Članak 45.

(1) Pojedinačni plan leta (*individual flight plan-FPL*) mora se predati za svaki pojedini let za koji je predavanje plana leta propisano. Pojedinin letom u smislu ovoga Pravilnika smatra se i grupni let više zrakoplova, kao i svaki dio leta kad se radi o letu koji uključuje međuslijetanja.

(2) Ponavljajući plan leta (*repetitive flight plan-RPL*) može se predati za najmanje 10 IFR letova koje planira isti operator zrakoplova, ako su ti letovi planirani kao redoviti, istovrsni i najmanje jednom tjedno, odnosno svakodnevno tijekom najmanje deset dana u slijedu.

Predavanje plana leta i odgovornost

Članak 46.

(1) Operator zrakoplova, zapovjednik zrakoplova ili druga ovlaštena osoba mora predati plan leta u skladu s uvjetima koje utvrđuje pružatelj usluga u zračnoj plovidbi.

(2) Predavatelj plana leta odgovoran je za:

- a) potpunost i točnost podataka
- b) pribavljanje preduzetnih informacija i po potrebi odobrenja kontrole zračnog prometa
- c) provjeru provedivosti leta, između ostalog i na temelju pribavljenih prijeletnih informacija, te
- d) potpuno adresiranje i prosljeđivanje.

Postupci kod neuspjele uspostave radiokomunikacije

Članak 47.

(1) Ako pilot zrakoplova ne uspije uspostaviti radiokomunikaciju s nadležnom kontrolom zračnoga prometa na propisanoj radiofrekvenciji, mora pokušati uspostaviti radiokomunikaciju na drugim radiofrekvencijama utvrđenim za tu rutu leta, ili na frekvenciji za slučaj nužde 121.5 MHz.

(2) Ako pokušaji iz stavka 1. ovoga članka ostanu bez uspjeha, pilot zrakoplova mora pokušati uspostaviti radiokomunikaciju s drugim zemaljskim radiopostajama ili radiopostajama zrakoplova. Ako se i nakon toga radiokomunikacija s nadležnom kontrolom zračnoga prometa ne uspije uspostaviti, pilot zrakoplova mora započeti s primjenom postupka, propisanog za slučaj otkaza radiokomunikacije.

(3) Ako je pilot zrakoplova bez uspjeha pokušavao uspostaviti radiokomunikaciju s nadležnom kontrolom zračnoga prometa, a nema jasnih naznaka da je njegova emisija primljena, mora uz primjenu postupka iz stavka 2. ovoga članka za slučaj otkaza radiokomunikacije, emitirati važne poruke na slijepo. Pilot zrakoplova mora započeti poruku frazom EMITIRAM U SLIJEPO (TRANSMITTING BLIND), te ju nakon toga u cijelosti ponavljati, navesti vrijeme početka sljedeće emisije, a ako namjerava promijeniti frekvenciju, mora navesti i tu frekvenciju, kao i naziv zemaljske postaje koju namjerava zvati.

Postupak kod otkaza radiokomunikacije u vizualnim meteorološkim uvjetima

Članak 48.

(1) Ukoliko prilikom obavljanja VFR leta za koji je propisana stalna dvosmjerna RTF komunikacija dođe do otkaza radiokomunikacije, pilot zrakoplova mora:

a) ukoliko je zrakoplov opremljen transponderom, transponder postaviti na mod A kôd 7600

b) nastaviti let u vizualnim meteorološkim uvjetima

c) sletjeti na najbliži prikladni aerodrom i

d) najprikladnijim sredstvom (telefon, faksimil, mobitel) neodložno javiti vrijeme dolaska nadležnoj kontroli zračnoga prometa.

(2) Ukoliko do otkaza radiokomunikacije dođe u vizualnim meteorološkim uvjetima prilikom obavljanja IFR leta, pilot zrakoplova postupa u skladu s odredbama članka 49. ovoga Pravilnika.

(3) Zrakoplov koji leti prema pravilima vizualnog letenja (VFR), smije ući u kontroliranu zonu aerodroma samo ako je pilot zrakoplova prije toga dobio odgovarajuće odobrenje ili, ako je slijetanje na aerodrom unutar kontrolirane zone neizbježno iz letačko-operativnih razloga.

(4) Ako zrakoplovu koji leti prema pravilima vizualnog letenja (VFR) radiokomunikacija otkaze prije ulaska u kontrolirani zračni prostor, pilot zrakoplova ne smije ući u taj prostor, bez obzira na dobiveno odobrenje za ulazak. Ako otkaz radiokomunikacije nastupi nakon ulaska u kontrolirani zračni prostor, pilot zrakoplova mora nastaviti let prema primljenom i potvrđenom

odobrenju ili, ako to nije moguće, najkraćim putem napustiti taj zračni prostor, uz pridržavanje uvjeta propisanih za vizualno letenje.

Postupak kod otkaza radiokomunikacije u instrumentalnim meteorološkim uvjetima

Članak 49.

(1) Ukoliko do otkaza radiokomunikacije dođe prilikom obavljanja IFR leta, pilot zrakoplova mora:

a) postaviti transponder kôd 7600,

b) održavati posljednje dodijeljenu brzinu, te letjeti na posljednje dodijeljenoj razini, ako je veća od minimalne IFR putne razine, tijekom razdoblja od 7 minuta. Ako je posljednja dodijeljena razina manja od minimalne IFR putne razine, pilot mora penjati na minimalnu IFR putnu razinu. Period od 7 minuta započinje od trenutka:

i. postizanja posljednje dodijeljene razine ili minimalne IFR putne razine

ii. postavljanja transpondera kôd 7600

iii. prethodno javljenog predviđenog vremena preleta obvezne točke javljanja ili

iv. neprosljeđivanja izvještaja o poziciji iznad obvezne točke javljanja, ovisno što je kasnije

c) nakon toga prilagoditi brzinu leta i putnu razinu prema predanom planu leta

d) ako je zrakoplov radarski vektoriran ili leti na RNAV smaknutoj (*offset*) ruti bez granice valjanosti odobrenja, vratiti se najkraćim mogućim putem na rutu iz tekućeg plana leta ne kasnije od slijedeće značajne točke, uzimajući u obzir važeću minimalnu sigurnu razinu utvrđenu za IFR letove

e) letjeti na ruti prema tekućem planu leta (*current flight plan*), do utvrđenog preletišta početnog prilaženja (IAF) za aerodrom odredišta i, ako je potrebno u skladu s točkom f) ovoga stavka, čekati iznad preletišta početnog prilaženja do početka snižavanja

f) započeti snižavanje od preletišta početnog prilaženja utvrđenog u točki e) ovoga stavka u vrijeme ili što je moguće bliže posljednjem primljenom i potvrđenom očekivanom vremenu prilaženja (EAT) ili, ako očekivano vrijeme prilaženja nije primljeno i potvrđeno, u vrijeme ili što je moguće bliže predviđenom vremenu dolaska (ETA) prema tekućem planu leta

g) slijediti objavljeni postupak instrumentalnog prilaženja za preletišta početnog prilaženja utvrđeno u točki e) ovoga stavka

h) sletjeti, ako je moguće, unutar 30 min nakon predviđenog vremena dolaska iz točke f) ovoga stavka ili unutar 30 min nakon zadnjeg potvrđenog očekivanog vremena prilaženja, ovisno što je kasnije

i) ako slijetanje nije provedivo, letjeti prema alternativnom aerodromu.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. točke d) ovoga članka, ako pilot zrakoplova, radi sigurnosnih ili hitnih letačko-operativnih razloga smatra da nastavak leta prema izvornom aerodromu odredišta nije preporučljiv, može preusmjeriti let na drugi aerodrom kojega smatra prikladnim. U tom slučaju mora letjeti objavljenim rutama do preletišta početnog prilaženja, utvrđenog za taj aerodrom i postupati prema odredbama stavka 1. točke a) do d) i točke f) do i) ovoga članka.

(3) Ako pilot zrakoplova, koji namjerava mijenjati pravila instrumentalnog (IFR) u pravila vizualnog (VFR) letenja, dostigne granicu valjanosti odobrenja, a nije u stanju nastaviti let uz pridržavanje utvrđenih meteoroloških minimuma za vizualno letenje, mora postupiti prema odredbama ovoga članka.

Dodatni postupci kod otkaza radiokomunikacije

Članak 50.

U slučaju otkaza radiokomunikacije, dijelovi rute, predviđeni za vježbanje prilaženja ili postupaka čekanja naznačeni u planu leta nisu više sastavni dijelovi tekućeg plana leta, osim ako je za obavljanje takvog vježbanja kontrola zračnoga prometa već izdala posebno odobrenje.

Letenje u nepovoljnim meteorološkim uvjetima

Članak 51.

(1) Ako se zbog naglog pogoršanja meteoroloških uvjeta nađe u zračnom prostoru nepovoljnom za letenje, pilot zrakoplova je obavezan odgovarajućim postupkom nastojati izvesti zrakoplov iz tog prostora. Ako to nije moguće, pilot zrakoplova je obavezan vratiti se na aerodrom odlaska ili nastojati sletjeti na aerodrom najprikladniji za sigurno slijetanje.

(2) Letenjem u zračnom prostoru nepovoljnom za letenje, u smislu odredaba stavka 1. ovoga članka, smatra se:

a) ulazak zrakoplova u zračni prostor u kojemu prevladavaju instrumentalni meteorološki uvjeti, a zrakoplov nije opremljen ili posada zrakoplova nije osposobljena za takvo letenje

b) nailazak na zračni prostor s olujnom aktivnosti kumulonimbusnih oblaka

c) letenje zrakoplova u zračnom prostoru u kojemu dolazi do zaleđivanja vanjskih površina zrakoplova, koje se ne može spriječiti, odnosno ukloniti.

Gubitak orijentacije

Članak 52.

(1) Ako tijekom leta pilot zrakoplova nije u stanju utvrditi poziciju zrakoplova u odnosu na zemlju ili prostor (gubitak orijentacije), mora zatražiti pomoć od nadležne kontrole zračnoga prometa i utvrditi preostalu količinu goriva. Ako i pored pomoći nadležne kontrole zračnoga prometa i provjerama navigacijskih pojedinosti pomoću instrumenata nije utvrđena pozicija zrakoplova, pilot zrakoplova mora utvrditi pravila letenja prema kojima može letjeti, obzirom

na okolnosti i predviđeno trajanje leta te pristupiti uspostavi orijentacije pomoću značajnih orijentira na zemlji ili letenjem prema nekom radionavigacijskom sredstvu.

(2) Ako prilikom grupnog leta vođa grupe izgubi orijentaciju, vođenje grupom preuzima pilot drugoga zrakoplova, određen prije početka leta, koji nije izgubio orijentaciju. Vođa grupe može ponovno preuzeti vodstvo samo ako je u potpunosti utvrdio poziciju zrakoplova. Ako cijela grupa zrakoplova izgubi orijentaciju, vođa grupe ne smije napustiti vodstvo već mora poduzeti mjere za uspostavu orijentacije u skladu s odredbama stavka 1. ovoga članka.

(3) Ako i pored svih poduzetih mjera orijentacija ne bude uspostavljena, a pričuva goriva se nalazi na izmaku, mora se pristupiti postupku za prisilno slijetanje.

Pravila prednosti

Članak 53.

(1) Kontrola zračnog prometa obavlja se prema načelu »tko prvi dođe, prvi će biti uslužen«, osim u slučaju kad je načelo prednosti potrebno izmijeniti zbog omogućavanja većeg protoka zračnog prometa u što manjem vremenskom razdoblju i što sigurnijeg, redovitijeg i nesmetanijeg odvijanja zračnog prometa, obzirom na ukupnu prometnu situaciju i operativne potrebe pojedinih zrakoplova, a poglavito obzirom na operativne potrebe vojnih mlaznih zrakoplova.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, prednost u svakom slučaju uživaju sljedeći letovi navedenim redoslijedom:

a) letovi kod kojih je pilot objavio stanje nužde ili je stanje nužde očigledno, uključujući letove koji su predmetom nezakonitog ometanja ili im nezakonito ometanje neposredno prijeti (STS/EMER)

b) letovi hrvatskih vojnih zrakoplova u svrhu zaštite suvereniteta Republike Hrvatske (STS/PROTECTED)

c) letovi kojima se prevoze oboljele ili ozlijeđene osobe kojima je potrebna hitna medicinska pomoć, uključujući letove u svrhu pružanja hitne medicinske pomoći oboljelim ili ozlijeđenim osobama, kao i letovi kojima se prevoze transplantati, krv i lijekovi uključujući letove koji se obavljaju kako bi se u mjestu odredišta zrakoplova ukrkali pacijenti, lijekovi, transplantati ili krv (STS/HOSP)

d) letovi u svrhu potrage i spašavanja, te u humanitarne svrhe (STS/SAR/HUM)

e) letovi kojima se prevoze poglavari država (STS/HEAD) i letovi kojima se prevoze predsjednici vlada i drugi državni dužnosnici koji imaju utvrđen takav povlašteni status (STS/STATE)

f) promatrački letovi temeljem međunarodnih sporazuma koji obvezuju Republiku Hrvatsku

g) letovi koji podliježu mjerama za upravljanje protokom zračnog prometa.

(3) Vježbovni letovi hrvatskih vojnih zrakoplova u svrhu presretanja uživaju prednost kao i letovi iz stavka 2. točke e) ovoga članka.

(4) Letovi mlaznih zrakoplova hrvatske vojske imaju prednost pred ostalim letovima zrakoplova hrvatske vojske.

Očekivano vrijeme prilaženja

Članak 54.

(1) Ako nadležna kontrola zračnog prometa predviđa da će IFR let čekati 20 minuta ili više iznad navigacijskog sredstva koje služi kao granica valjanosti odobrenja, pilotu zrakoplova mora se proslijediti očekivano vrijeme prilaženja, odnosno vrijeme napuštanja mjesta čekanja u svrhu završetka prilaženja za slijetanje.

(2) Ako predviđeno vrijeme čekanja iznosi manje od 20 minuta, nadležna kontrola zračnog prometa prosljeđuje očekivano vrijeme prilaženja, kad to prometna situacija dozvoljava. Nadležna kontrola zračnoga prometa, mora pilotu zrakoplova proslijediti izmijenjeno očekivano vrijeme prilaženja ako se ono razlikuje za ± 5 minuta ili više od proslijeđenog.

(3) Ako nadležna kontrola zračnoga prometa nije izdala odobrenje za nastavak leta nakon prolaska navigacijskog sredstva koje služi kao granica valjanosti odobrenja, pilot zrakoplova mora započeti postupak čekanja, zadržati posljednju dodijeljenu razinu i čekati na daljnja odobrenja.

Staza u uporabi

Članak 55.

(1) Za stazu u uporabi određuje se uzletno-sletna staza čiji je smjer najbliži smjeru vjetra.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, za stazu u uporabi može se odrediti i druga staza ako je to potrebno zbog smještaja aerodromskog prometnog kruga, dužine uzletno-sletne staze, kapaciteta uzletno-sletne staze, smještaja navigacijskih sredstava koji služe za izvršenje prilaženja, nesmetanijeg slijetanja ili odlaska zrakoplova, blizine drugih aerodroma, prometne situacije, postupaka za smanjenje buke ili utjecaja trenutne meteorološke situacije pod uvjetom da prosječna leđna komponenta vjetra na toj stazi u pravilu ne iznosi više od 5 čvorova, osim ako je pružatelj usluga u zračnoj plovidbi odobrio veću leđnu komponentu vjetra za tu stazu ili ako sigurnosni razlozi zahtijevaju trenutnu uporabu druge uzletno-sletne staze.

(3) Ako staza u uporabi nije prikladna za neki tip zrakoplova, a na zahtjev pilota, nadležna kontrola zračnog prometa može odobriti uporabu druge staze, pod uvjetom da prometna situacija i postupci za smanjenje buke dopuštaju takvu izmjenu.

Informacije o bitnom lokalnom prometu

Članak 56.

(1) Bitnim lokalnim prometom smatra se svaki promet zrakoplova, vozila ili osoba na ili u blizini manevarskih površina, odnosno promet u okolici aerodroma koji bi mogao predstavljati opasnost za dotične zrakoplove.

(2) Nadležna kontrola zračnog prometa mora obavijestiti pilota zrakoplova o svakom bitnom lokalnom prometu na način koji omogućuje lako uočavanje i prepoznavanje tog prometa, a posebno o iznenadnoj pojavi opasnosti tijekom završnog prilaza kada se pilota zrakoplova mora obavijestiti bez odlaganja.

Bitne informacije o stanju aerodroma

Članak 57.

(1) Bitne informacije o stanju aerodroma su podaci koji se odnose na stanje operativnih površina i pripadajućih sredstava koja su potrebna za sigurno odvijanje zračnog prometa. Bitne informacije o stanju aerodroma izdaju se uvijek kada kontrolor zračnog prometa smatra da je to potrebno i u interesu sigurnosti zračnoga prometa ili na zahtjev pilota zrakoplova.

(2) Bitne informacije o stanju aerodroma proslijeđuju se sljedećim redoslijedom:

1. građevinski ili radovi u svrhu održavanja na ili u neposrednoj blizini operativnih površina
2. neravnine ili napuknuća površine uzletno-sletne staze, staze za vožnju ili stajanke
3. snijeg, led ili mraz na uzletno-sletnoj stazi, stazi za vožnju ili stajanci
4. voda na uzletno-sletnoj stazi, stazi za vožnju ili stajanci
5. nanosi ili zapusi snijega, uključujući visinu snježnog pokrivača u neposrednoj blizini uzletno-sletne staze, staze za vožnju ili stajanke, kao i informacije o čišćenju snijega i posipanju odnosno prskanju uzletno-sletne staze, staze za vožnju ili stajanke
6. ostale privremene opasnosti, uključujući parkirane zrakoplove i ptice na tlu ili u zraku
7. otkaz ili nepravilnosti u radu dijela ili ukupnog aerodromskog sustava osvjjetljenja i
8. ostale važne obavijesti.

Informacije zrakoplovima u odlasku i dolasku

Članak 58.

(1) Ako automatsko emitiranje informacija za slijetanje i uzlijetanje nije na raspolaganju:

- a) za zrakoplov u dolasku nakon uspostave prve komunikacije kontrolor zračnog prometa proslijeđuje informacije sljedećim redoslijedom:
 1. uzletno-sletnu stazu u uporabi,
 2. trenutni smjer i brzinu vjetra pri tlu, uključujući značajna odstupanja

3. trenutnu vidljivost ako je manja od 10 km i, ukoliko je primjenjivo, trenutnu vidljivost uzduž uzletno-sletne staze u uporabi (RVR)
4. trenutno vrijeme
5. informaciju o oblacima ispod 1 500 m (5000 ft) ili ispod najveće minimalne sektorske visine, izvještava se veća od dvije navedene, kumulonimbus oblaci i vertikalnu vidljivost ukoliko je nebo zakriveno i ukoliko podaci postoje
6. temperaturu zraka
7. temperaturu rosišta
8. postavke visinomjera
9. raspoložive informacije o značajnim meteorološkim pojavama u području prilaza
10. TREND prognozu, ukoliko je raspoloživa
11. Stanje površine staze u upotrebi prilikom pojave oborine ili drugih trenutnih hazarda
12. Promjene u operativnom statusu vizualnih i nevizualnih pomagala koji su važni za prilaz i slijetanje.

b) zrakoplovu na početku konačnog prilaza prosljeđuju se sljedeće informacije:

1. značajne promjene u srednjoj brzini i smjeru vjetra pri tlu
2. važeće informacije o smicanju vjetra i/ili turbulenciji u području konačnog prilaza ukoliko postoje
3. trenutnu vidljivost ako je manja od 10 km i, ukoliko je primjenjivo, trenutnu vidljivost uzduž uzletno-sletne staze u uporabi (RVR).

c) za vrijeme konačnog prilaza slijedeće informacije prosljeđuju se bez odgode:

1. Iznenadna pojava ugroze (primjerice neautorizirani promet na stazi)
2. Značajne varijacije vjetra pri tlu, izraženi kao minimalne i maksimalne vrijednosti
3. Značajne promjene u površinskim uvjetima staze.

d) prije taksiranja i polijetanja zrakoplovu se prosljeđuju slijedeće informacije s izuzetkom onih informacija za koje je poznato da su već prosljeđene:

1. staza koja će se koristiti
2. trenutni smjer i brzinu vjetra pri tlu, uključujući značajna odstupanja
3. QNH postavljanje visinomjera ili QFE na zahtjev
4. temperaturu zraka i točku rosišta za zrakoplove s turbinskim motorima
5. trenutnu vidljivost u smjeru uzlijetanja i početnog penjanja ako je manja od 10 km i, ukoliko je primjenjivo, trenutnu vidljivost uzduž uzletno-sletne staze u uporabi (RVR)
6. točno vrijeme.

e) prije polijetanja zrakoplov se obavještava o:

1. značajnim promjenama u trenutnom smjeru i brzini vjetra pri tlu, temperaturi zraka, vidljivosti ili RVR vrijednostima
2. značajnim meteorološkim uvjetima u području polijetanja i penjanja osim ukoliko je poznato da su navedene informacije prosljeđene zrakoplovu.

(2) Ako je potrebno, prije uzlijetanja kontrolor zračnog prometa obavještava pilota zrakoplova o:

1. promjenama bitnih informacija o stanju aerodroma
2. svim značajnim promjenama smjera i brzine vjetra pri tlu, temperature zraka, vidljivosti ili vidljivosti uzduž staze, te promjeni QNH vrijednosti tlaka zraka ako promjena iznosi 1 hPa (0,03 inča Hg) ili više
3. značajnim meteorološkim uvjetima (kumulonimbus ili oluja, umjerena ili jaka turbulencija, smicanje vjetra, tuča, umjereno ili jako zaleđivanje, jaka linija grmljavinskih oluja, oborina koja se ledi, jaki planinski valovi, pješčana oluja, prašinska oluja, snježna vijavica, tornado ili pijavica) u području uzlijetanja i penjanja, ako informacija već nije proslijeđena putem automatskog emitiranja informacija za slijetanje i uzlijetanje.

(3) Pilotu zrakoplova koji leti prema pravilima vizualnog letenja (VFR) odobrava se ulazak u kontroliranu zonu odnosno ulazak u aerodromski prometni krug ako meteorološki uvjeti i prometna situacija to dozvoljavaju. Odobrenje za ulazak uključuje i sljedeće podatke navedenim redoslijedom:

1. VFR rutu dolaska, uključujući smjer prometnog kruga ako se radi o odobrenju za ulazak u aerodromski prometni krug
2. uzletno-sletnu stazu u uporabi ili smjer slijetanja
3. trenutni smjer i brzinu vjetra
4. QNH vrijednost tlaka zraka

a ako je potrebno proslijeđuju se i sljedeći podaci:

5. apsolutna visina leta
6. bitni lokalni promet
7. bitne aerodromske informacije
8. posebne upute.

(4) Na zračnim lukama nadležna kontrola zračnog prometa proslijeđuje točno vrijeme samo na poseban zahtjev pilota.

Vrtložna turbulencija u tragu zrakoplova

Članak 59.

(1) Prema kategorijama vrtložne turbulencije zrakoplovi mogu biti:

1. super (jumbo - J) zrakoplovi A 380
2. teški (heavy-H); zrakoplovi najveće dopuštene uzletne mase (maximum certificated take-off mass – MTOM), od 136 tona ili više
3. srednji (medium-M); zrakoplovi najveće dopuštene uzletne mase manje od 136 tona, a veće od 7 tona
4. laki (light-L); zrakoplovi najveće dopuštene uzletne mase do uključujući 7 tona.

(2) Obzirom da se opasnost i postojanje vrtložne turbulencije ne može točno predvidjeti, nadležna kontrola zračnog prometa nije odgovorna za pružanje informacije o opasnosti i postojanju vrtložne turbulencije u svakom trenutku i ne može jamčiti za točnost takve informacije.

(3) Smatra se da nadležna kontrola zračnog prometa primjenjuje propisane minimume za razdvajanje zbog vrtložne turbulencije za zrakoplove u odlasku, ako uz odobrenje za uzlijetanje proslijedi pilotu zrakoplova sljedeće podatke:

1. tip zrakoplova koji je prethodno uzletio
2. proteklo vrijeme od uzlijetanja prethodnog zrakoplova ili udaljenost od zrakoplova koji je prethodno uzletio
3. smjer i brzinu vjetra pri tlu
4. upozorenje o mogućem postojanju vrtložne turbulencije korištenjem propisane fraze.

(4) Nakon prijama podataka iz stavka 3. ovoga članka, pilot zrakoplova je odgovoran za izbjegavanje vrtložne turbulencije, te se od njega ne zahtijeva pridržavanje propisanih minimuma razdvajanja zbog vrtložne turbulencije za zrakoplove u odlasku.

(5) Kad pilot zrakoplova ispred sebe vidi zrakoplov teže kategorije i u stanju je sam održavati sigurni razmak (npr. tako da tijekom prilaženja ostane iznad letne putanje prethodnog zrakoplova i sleti iza njegove točke dodira) ili pri pogodnom vjetru, povećani razmak nije potreban.

(6) U uvjetima vrtložne turbulencije primjenjuju se sljedeće povećane norme razdvajanja:

Prethodni zrakoplov	Slijedni zrakoplov	NM
Teški i Super	Teški i Super	4
Teški i Super	Srednji	5
Teški i Super	Laki	6
Srednji	Laki	5

Slijed za slijetanje

Članak 60.

Slijed za slijetanje mora se uspostaviti na način koji omogućuje dolazak najvećeg broja zrakoplova uz najmanje prosječno kašnjenje, dajući pritom prednost zrakoplovima na način utvrđen odredbama članka 53. ovoga Pravilnika.

Podešavanje brzine zrakoplova u dolasku i tijekom snižavanja

Članak 61.

(1) U slučaju predviđenog kašnjenja, zapovjednik zrakoplova u dolasku može dobiti uputu da održava određenu brzinu u svrhu zahtijevanog vremena dolaska na aerodrom.

(2) Kontrolor zračnog prometa treba izbjegavati izdavanje upute pilotu turbomlaznog zrakoplova kojom se zahtijeva smanjenje brzine na manje od 250 kt indicirane brzine (IAS) tijekom početnog snižavanja s razine krstarenja osim u slučaju kad za to ima suglasnost pilota.

(3) Zrakoplovu u dolasku treba biti omogućen let u čistoj konfiguraciji što je duže moguće. Ispod FL150 kontrolor zračnog prometa može izdati uputu kojom se od pilota turbomlaznog zrakoplova zahtijeva smanjenje brzine na minimalno 220 kt indicirane brzine (IAS).

(4) U svrhu uspostavljanja slijeda za prilaženje i smanjenja potrebnog broja vektora, nadležna kontrola zračnoga prometa može, prilikom radarskog vektoriranja tijekom međuprilaženja i završnog prilaženja, zahtijevati da zrakoplov pod radarskom kontrolom podesi brzinu za najviše ± 20 kt, na temelju indicirane brzine (IAS). Podešavanje brzine se ne smije zahtijevati ili primjenjivati nakon što je zrakoplov u završnom prilaženju preletio točku udaljenu 4 NM od praga uzletno-sletne staze.

Informacija o poziciji i udaljenosti

Članak 62.

(1) Radarski kontrolor zračnog prometa mora obavijestiti pilota zrakoplova, kojeg se radarski vektorira zbog instrumentalnog prilaženja, o poziciji zrakoplova najmanje jednom prije početka završnog prilaženja, tako da mu proslijedi udaljenost od točke ili navigacijskog sredstva na koje se informacija odnosi.

(2) Tijekom instrumentalnog prilaženja, nadležni kontrolor zračnog prometa mora izdati odobrenje za slijetanje ili alternativno odobrenje pilotu zrakoplova, najkasnije na udaljenosti od 2 NM od zone dodira.

Prilaženje s neprekinutim snižavanjem

Članak 63.

(1) Postupak prilaženja s neprekinutim snižavanjem (*continuous descent approach*; CDA) primjenjuje se tijekom segmenta prilaženja u cilju uštede goriva i smanjenja buke. CDA postupkom izbjegavaju se nepotrebni intervali horizontalnog leta ako to prometna situacija dopušta, a na zahtjev pilota ili prijedlog kontrolora zračnog prometa. CDA postupak se ne smije primjenjivati ako se njime ugrožava sigurnost leta zrakoplova.

(2) Ovisno o lokalnim uvjetima postupci prilaženja s neprekinutim snižavanjem (CDA) mogu biti sljedeći:

a) standardne dolazne rute (STARs) uključujući i tranzicijske rute, koje mogu biti oblikovane s vertikalnim profilima i informacijom o udaljenosti od točke dodira (*distance to go* – DTG)

b) postupci radarskog vektoriranja s informacijom o udaljenosti od točke dodira (DTG) i

c) kombinacija prethodna dva oblika. Pri tome se standardne dolazne rute koriste tijekom niske frekvencije prometa, a radarsko vektoriranje s informacijom o udaljenosti (DTG) tijekom veće frekvencije prometa.

(3) Prilikom primjene postupka iz stavka 1. ovoga članka, prilazna kontrola vodi zrakoplove primjenom postupaka radarskog vektoriranja i odobrava neprekinuto snižavanje do razine međuprilaženja, tako da se razina dostigne na smjeru usmjerivača na udaljenosti od oko 10 NM od točke dodira radi osiguranja prilaženja u stabilnoj konfiguraciji. Neprekinuto snižavanje do odobrene razine provodi se brzinom snižavanja od 300 stopa/NM (kut snižavanja oko 3°).

(4) Ako se tijekom snižavanja iz posebnih razloga (npr. razdvajanje, struktura zračnog prostora, prepreke) odobre početne razine koje su veće od razine međuprilaženja, nadležna kontrola

zračnog prometa treba pravodobno ukinuti to ograničenje, tako da bude osigurano neprekinuto snižavanje od 300 stopa/NM.

(5) Nakon postizanja visine međuprilaženja, zrakoplov se mora nalaziti u horizontalnom letu tijekom kratkog vremenskog perioda prije uključivanja u putanju poniranja. Taj segment međuprilaženja služi za smanjenje brzine. Tijekom radarskog vektoriranja informacije o udaljenosti od točke dodira (DTG) proslijeđuju se pilotu zrakoplova zajedno s odobrenjem za snižavanje u vremenskim intervalima koje odredi nadležna kontrola zračnog prometa.

(6) Ako prometna situacija ne dopušta primjenu CDA (npr. prilaženje zrakoplova s različitim letnim sposobnostima), nadležna kontrola zračnog prometa obavještava o tome pilota zrakoplova odgovarajućom propisanom frazom. U tom se slučaju prilaženje provodi prema objavljenim postupcima.

(7) Pilot zrakoplova tijekom CDA prilaženja mora koristiti tehniku prilaženja propisanu za smanjenje buke.

Vizualno prilaženje

Članak 64.

(1) Na zahtjev zapovjednika zrakoplova, IFR letu se može odobriti vizualno prilaženje uz uvjet da pilot zrakoplova može održavati stalnu vidljivost zemljine površine te uz jedan od sljedećih uvjeta:

a) ako je javljena baza oblaka na ili iznad odobrene razine početnog prilaženja, ili ako se zrakoplov već nalazi ispod baze oblaka ili

b) ako pilot tijekom postupka instrumentalnog prilaženja javi da će meteorološki uvjeti dozvoliti vizualno prilaženje i da postoji velika vjerojatnost da će se vizualno prilaženje i slijetanje moći završiti, ili ako nadležna kontrola zračnoga prometa predloži vizualno prilaženje i pilot ga prihvati, uz pridržavanje navedenih uvjeta ili

c) ako je zrakoplov kojemu se odobrava vizualno prilaženje prvi zrakoplov u slijedu prilaženja, ili ako pilot javi da vidi prethodni zrakoplov i primi uputu da ga slijedi. Ako pilot tijekom postupka instrumentalnog prilaženja javi da će vidljivost dozvoliti vizualno prilaženje, ali da ne vidi prethodni zrakoplov, mora se održavati radarsko razdvajanje sve do uspostave vizualnog razdvajanja.

(2) Vizualno prilaženje može se provoditi i u instrumentalnim meteorološkim uvjetima, ako se pilot zrakoplova može pridržavati nekog od uvjeta iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Izdavanje odobrenja za vizualno prilaženje ovisi o prometnoj situaciji i može bitnim postupcima za smanjenje ili izbjegavanje buke.

(4) Ako pilot zahtijeva ili prihvati predloženi postupak vizualnog prilaženja, odgovoran je za pridržavanje uvjeta iz stavka 1. ovoga članka. U tom slučaju, nadležna kontrola zračnog prometa smatra da pilot može neodložno započeti postupak vizualnog prilaženja.

(5) U cilju bržeg odvijanja zračnog prometa, nadležna kontrola zračnog prometa može pilotu zrakoplova predložiti vizualno prilaženje, ako je javljena baza oblaka na ili iznad odobrene razine početnog prilaženja, ili ako se zrakoplov već nalazi ispod baze oblaka.

(6) Odgovornost za održavanje razdvajanja između zrakoplova kojemu je odobreno vizualno prilaženje i ostalih zrakoplova snosi nadležna kontrola zračnoga prometa, dok se danju ta odgovornost može prenijeti na pilota zrakoplova.

Vizualni odlasci IFR letova u VMC uvjetima

Članak 65.

(1) U slučajevima uzlijetanja određenih tipova zrakoplova, nadležna kontrola zračnog prometa može, na vlastiti prijedlog ili na zahtjev pilota zrakoplova, izdati odobrenje za provedbu modificiranoga objavljenog IFR postupka u vizualnim meteorološkim uvjetima (*visual climb-outs in VMC*), ako je udovoljeno svim sljedećim zahtjevima:

1. baza oblaka se nalazi iznad minimalne apsolutne visine za radarsko vektoriranje
2. vidljivost pri tlu iznosi 5 km ili više
3. postupak se primjenjuje samo danju
4. neće se povrijediti nekontrolirani zračni prostor
5. postupak je ograničen samo do prolaska određene visine (npr. min. IFR putne razine)
6. neće doći do neprimjerenog ugrožavanja stanovništva bukom.

(2) Odobrenje za vizualni odlazak u vizualnim meteorološkim uvjetima izdaje se IFR letu zajedno s rutnim odobrenjem, a samo izuzetno neposredno nakon uzlijetanja.

(3) Kad zatraži ili potvrdi primitak odobrenja za vizualni odlazak u vizualnim meteorološkim uvjetima, pilot zrakoplova preuzima odgovornost za nadvisivanje prepreka sve do prelaska visine određene u skladu s odredbom stavka 1. točke 5. ovoga članka.

(4) Nadležna kontrola zračnog prometa razdvaja zrakoplov kojem je odobren vizualni odlazak u vizualnim meteorološkim uvjetima od drugih zrakoplova u odlasku i dolasku.

Razdvajanje zrakoplova uporabom Machovog broja i promjena brzine

Članak 66.

(1) Propisane norme razdvajanja između mlaznih zrakoplova koji lete istom putanjom i na istoj putnoj razini iznad FL 245, nadležna kontrola zračnog prometa može uspostaviti i održavati, tako da od pilota zrakoplova zahtjeva da lete stvarnim brzinama, izraženima u obliku Machovog broja, koje osiguravaju održavanje ili povećanje razmaka između tih zrakoplova.

(2) Kontrola brzine uporabom Machovog broja zahtijeva da:

1. se piloti zrakoplova pridržavaju posljednje dodijeljenog Machovog broja
2. da piloti zrakoplova prije svake promjene brzine obavijeste nadležnu kontrolu zračnog prometa kad je potrebno odstupiti od trenutne brzine za $\pm 0,01$ Macha
3. da piloti zrakoplova, na zahtjev nadležne kontrole zračnog prometa, uključe trenutni stvarni Machov broj u redovne izvještaje o poziciji.

(3) Ako pilot zrakoplova namjerava tijekom leta mijenjati putnu brzinu, navedenu u planu leta, mora pribaviti odobrenje nadležne kontrole zračnoga prometa, ako vrijednost izmjene iznosi 5 % ili više od navedene brzine.

(4) U donjem zračnom prostoru, ispod FL 245, putne brzine izražavaju se u čvorovima na temelju indicirane brzine (IAS).

(5) Ukoliko pilot zrakoplova tijekom leta zahtijeva promjenu visine leta ili je ista zahtijevana od nadležne kontrole zračnog prometa, a zrakoplov nije u stanju održavati vertikalnu brzinu penjanja odnosno poniranja od 500 stopa u minuti ili više, pilot zrakoplova je dužan o tome izvijestiti nadležnu kontrolu zračnog prometa.

Informacija o bitnom prometu

Članak 67.

(1) Bitni promet (*essential traffic*) je onaj kontrolirani let na koji se primjenjuju propisani postupci razdvajanja, a nije od drugog zrakoplova razdvojen propisanim normama razdvajanja.

(2) Nadležna kontrola zračnoga prometa mora proslijediti informaciju o bitnom prometu odnosnim kontroliranim letovima u svim slučajevima kad jedan drugome predstavljaju bitan promet. Informacija o bitnom prometu mora sadržavati sljedeće podatke:

- a) smjer leta odnosno zrakoplova
- b) tip odnosno zrakoplova i kategoriju vrtložne turbulencije (ako je relevantna u skladu s odredbom stavka 3. ovoga članka)
- c) putnu razinu odnosno zrakoplova i:
 - i. predviđeno vrijeme iznad točke javljanja najbliže mjestu prolaska razine
 - ii. relativan smjer (*bearing*) odnosno zrakoplova izražen prema smjeru kazaljki na satu kao i udaljenost od zrakoplova kome je informacija o bitnom prometu upućena ili
 - iii. stvarnu ili predviđenu poziciju odnosno zrakoplova.

(3) Podatak o kategoriji vrtložne turbulencije odnosno zrakoplova je relevantan samo u slučaju kad je odnosni zrakoplov teže kategorije od zrakoplova kome je informacija o bitnom prometu upućena.

Svrha uporabe radara

Članak 68.

Tijekom obavljanja poslova kontrole zračnoga prometa radar se može upotrebljavati najmanje za:

1. razdvajanje letova u kontroliranom zračnom prostoru

2. motrenje (nadzor) i vektoriranje zrakoplova

3. ubrzanje protoka zračnoga prometa i

4. pružanje pomoći pilotima zrakoplova u svrhu izbjegavanja područja u kojima prevladavaju nepovoljni meteorološki uvjeti, navigacijske pomoći pilotima, u posebnim okolnostima, te za pružanje selektivnih informacija o prometu.

Uporaba radara pri provedbi usluge pružanja letnih informacija

Članak 69.

(1) Informacija s radarskog pokazivača može se koristiti za pružanje podataka identificiranom zrakoplovu:

a) o bilo kojem zrakoplovu, uočenom na konfliktnoj putanji s radarski identificiranim zrakoplovom i prosljeđivanje preporuke ili savjeta za primjenu postupka izbjegavanja

b) o poziciji područja nepovoljnih meteoroloških uvjeta i, ako je moguće, prosljeđivanje savjeta za najlakše obilaženje takvih područja i

c) prosljeđivanje informacija, koje pilotu zrakoplova pomažu u navigaciji (navigacijska pomoć).

(2) Uporaba radara u provedbi usluge pružanja letnih informacija ne oslobađa pilota zrakoplova njegovih odgovornosti uključujući i konačnu odluku u svezi bilo koje savjetovane promjene elemenata iz plana leta.

Informacija o opasnosti od sudara

Članak 70.

(1) Kad se identificirani kontrolirani let uoči na konfliktnoj letnoj putanji s nepoznatim zrakoplovom, a smatra se da postoji opasnost od sudara, kontrolirani let mora se obavijestiti kad god je moguće:

a) o nepoznatom zrakoplovu, te preporučiti postupak izbjegavanja ako pilot kontroliranog zrakoplova to zatraži, ili ako po mišljenju nadležne kontrole zračnoga prometa situacija to nalaže i

b) da konflikt više ne postoji.

(2) Kad god je to moguće, informaciju o prometu na konfliktnoj letnoj putanji treba proslijediti kao:

a) relativni smjer konfliktnog prometa u odnosu na kazaljke sata

b) udaljenost konfliktnog prometa u NM

c) smjer u kojem se konfliktni promet kreće

d) razina i tip zrakoplova ili, ako su nepoznati, relativna brzina konfliktnog prometa (npr. spor ili brz).

(3) Uporaba radara pri provedbi usluge pružanja letnih informacija ne oslobađa zapovjednika zrakoplova od odgovornosti koju ima za konačnu odluku, u odnosu na preporučenu izmjenу plana leta.

Dodjela radiotelefonskih oznaka

Članak 71.

Operatori zrakoplova kojima je izdana svjedodžba zračnog prijevoznika (*air operator certificate*; AOC) od strane Agencije mogu podnijeti zahtjev za dodjelu radiotelefonske oznake radiopostaje zrakoplova za uporabu u međunarodnoj zrakoplovnoj telekomunikacijskoj vezi. Navedeni zahtjev podnosi se Agenciji koja isti prosljeđuje Organizaciji međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO), koja dodjeljuje radiotelefonsku oznaku.

Postupci zemaljske radiopostaje kod neuspjele uspostave radiokomunikacije

Članak 72.

(1) Ako zemaljska radiopostaja nije u stanju uspostaviti radiokomunikaciju sa zrakoplovom ni na jednoj frekvenciji na kojoj bi zrakoplov mogao biti na slušanju, zemaljska radiopostaja mora zatražiti pomoć od druge zemaljske radiopostaje, radi pozivanja ili prosljeđivanja poruka zrakoplovu i/ili zatražiti od zrakoplova u blizini da uspostave radiokomunikaciju i prosljeđuju poruke.

(2) Ako pokušaji iz stavka 1. ovoga članka ne uspiju, zemaljska radiopostaja treba na slijepo emitirati poruke zrakoplovu, osim odobrenja kontrole zračnoga prometa, na frekvencijama na kojima bi zrakoplov mogao biti na slušanju, npr. na frekvenciji za slučaj nužde 121.5 MHz.

(3) Emitiranje naslijepo odobrenja kontrole zračnoga prometa iz stavka 2. ovoga članka, preko drugog zrakoplova, smije biti prosljeđeno samo na poseban zahtjev nadležne kontrole zračnoga prometa.

Prijetnja eksplozivnim sredstvom ili napravom

Članak 73.

(1) Ako pilot zrakoplova primi obavijest da je zrakoplov ugrožen prijetnjom o postavljenom eksplozivnom sredstvu ili napravi, dužan je postaviti odgovarajući kod transpondera za nezakonito ometanje te poduzeti mjere propisane za takve slučajeve, kako bi se izbjegla ili umanjila opasnost za zrakoplov i osobe u njemu. Ako obavijest primi od nadležne kontrole zračnoga prometa, pilot zrakoplova mora zatražiti potvrdu poruke i dalje surađivati s tom kontrolom, u cilju poduzimanja propisanih mjera.

(2) Pilot zrakoplova mora prije slijetanja na aerodrom obavijestiti nadležnu kontrolu zračnoga prometa o namjeravanom slijetanju i zatražiti pomoć predviđenu za slučaj ugroze.

(3) Nakon slijetanja na aerodrom, posada zrakoplova mora poduzeti sve mjere potrebne za brzu evakuaciju osoba u zrakoplovu i dalje postupati prema uputama nadležnog tijela.

Otmica zrakoplova

Članak 74.

(1) Ako tijekom leta dođe do pokušaja ili izvršenja kaznenog djela otmice zrakoplova, posada zrakoplova je dužna, ovisno o danim okolnostima, poduzeti mjere potrebne za sigurnost zrakoplova i osoba u njemu.

(2) Pilot zrakoplova treba obavijestiti, ako je moguće, nadležnu kontrolu zračnoga prometa o otmici zrakoplova, te mora pokušati postaviti SSR transponder na mod A kôd 7500, osim ako okolnosti ne uvjetuju postavljanje kôda 7700, te proslijediti pozivni znak zrakoplova i trenutnu poziciju, okolnosti i prirodu opasnosti i svoje daljnje namjere.

(3) Ako pilot otetog zrakoplova mora odstupiti od odobrene putanje ili putne razine, a da pri tom nije u mogućnosti postupiti prema odredbama stavka 2. ovoga članka, treba:

1. pokušati emitirati upozorenja na frekvenciji za slučaj nužde ili na drugim odgovarajućim frekvencijama, odnosno na drugi način pokušati upozoriti na otmicu zrakoplova, osim ako situacija u zrakoplovu ne uvjetuje drukčije postupanje;

2. nastaviti let na način da leti 1000 stopa iznad ili ispod utvrđene razine leta ako leti iznad razine leta 410, odnosno da leti 500 stopa iznad ili ispod utvrđene razine leta ako leti do i uključujući razinu leta 410.

(4) Nadležna kontrola zračnoga prometa mora, neodložno, putem radiokomunikacije provjeriti je li uključivanje SSR transpondera u skladu s postupkom iz stavka 2. ovoga članka bilo namjerno ili slučajno, te zrakoplovu pružiti svu moguću pomoć.

Dužnosti pilota zrakoplova u pogledu pružanja pomoći zrakoplovu ili plovilu u nevolji

Članak 75.

(1) Ako pilot zrakoplova u letu opazi da se neki zrakoplov ili plovilo nalazi u nevolji, dužan je o tome neodložno izvijestiti nadležnu kontrolu zračnoga prometa i nastojati uspostaviti radiokomunikaciju s posadom zrakoplova, odnosno posadom plovila u nevolji.

(2) Ako se radiokomunikacija sa zrakoplovom u nevolji nije mogla uspostaviti pilot zrakoplova iz stavka 1. ovoga članka dužan je usmjeriti zrakoplov prema mjestu na kojemu se nalazi zrakoplov u nevolji ako to naredi nadležna kontrola zračnoga prometa i priopćiti joj podatke o poziciji i tipu zrakoplova, vrsti nevolje, odnosno nesreći zrakoplova i druge podatke do kojih dođe.

(3) Pilot zrakoplova iz stavka 1. ovoga članka dužan je nadležnoj kontroli zračnoga prometa priopćiti sljedeće podatke:

1. vrstu zrakoplova ili plovila u nevolji, registracijsku oznaku te njegovo stanje

2. poziciju zrakoplova odnosno plovila izraženu zemljopisnim koordinatama, ili udaljenost i magnetski kurs od neke poznate točke na zemlji ili u odnosu na neko radionavigacijsko sredstvo

3. točno vrijeme prema UTC-u, izraženo u satima i minutama i

4. broj uočenih osoba i njihovo procijenjeno fizičko stanje.

(4) Pilot zrakoplova u letu dužan je signale primljene od zrakoplova ili plovila u nevolji neodložno proslijediti nadležnoj kontroli zračnoga prometa.

DIO ČETVRTI

STUPANJE NA SNAGU

Članak 76.

(1) Danom stupanja na snagu ovoga Pravilnika prestaje važiti Pravilnik o letenju zrakoplova (»Narodne novine«, broj 128/14).

(2) Ovaj Pravilnik stupa na snagu 12. travnja 2018. godine.

KLASA:

URBROJ:

Zagreb,

Ministar mora, prometa i infrastrukture

Oleg Butković