

BOSNA I HERCEGOVINA
Ministarstvo komunikacija i prometa
Direkcija za civilno zrakoplovstvo

A

C

D

H

B

**PRAVILNIK O INSTRUMENTIMA I
OPREMI ZRAKOPLOVA**



Datum: 9. februara 2005.
Referentni broj: 02-292.5-124/05
Jezik: bosanski

Na osnovu člana 61. Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", broj 32/02), a u vezi člana 6. i člana 7. stav 1. Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", broj 2/04), generalni direktor Direkcije za civilno zrakoplovstvo BiH, donosi

PRAVILNIK

O INSTRUMENTIMA I OPREMI ZRAKOPLOVA

1. Opće

Član 1.

Primjenjivost

1.1. BiH propis o zrakoplovstvu dio 7 "Pravilnik o instrumentima i opremi zrakoplova" propisuje minimum zahtjeva za instrumente i opremu za sve zrakoplove u svim operacijama.

1.2. Zahtjevi u dijelu 7 "Pravilnik o instrumentima i opremi zrakoplova" koriste slijedeće ključeve za označavanje:

1) (**AAC**): svi zrakoplovi, uključujući komercijalni zrakoplovni promet i imaoce AOC-a (Potvrde zrakoplovnog operatora - u daljnjem tekstu AOC) koji odgovaraju predmetu propisa; npr. propis za sve zrakoplove može se odnositi samo na hidroavione, ali će uključivati CAT i AOC hidroavione;

2) (**CAT**): komercijalni zrakoplovni promet (uključuje imaoce AOC-a) koji odgovaraju predmetu propisa, npr. CAT propis se može odnositi samo na hidroavione, ali će uključivati hidroavione unesene u AOC; i

3) (**AOC**): imaoce AOC-a. Tamo gdje su AOC zahtjevi redundantni u odnosu na zahtjeve AAC ili CAT, ili su detaljniji, postupat će se po zahtjevima AOC-a. Zahtjevi JAR OPS-a podpoglavlja K i L će se primjenjivati, na osnovu člana 6. stava 3. Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine, tamo gdje oni premašuju zahtjeve iz ovih tačaka ovog dijela Pravilnika o instrumentima i opremi zrakoplova kada se odnose na AOC.

Član 2.

Definicije

2.1. U ovom Pravilniku primjenjivaće se slijedeće definicije:

Produžena operacija nad vodom. U slučaju da se radi o jedno-motornim avionima za slijetanje na kopno, produžena operacija nad vodom znači razdaljinu od više od 185 km (100 nm) od kopna koje je pogodno za prinudno slijetanje. U slučaju da se radi o više-motornim avionima za slijetanje na kopno, to znači više od 370 km (200 nm) od kopna koje je pogodno za prinudno slijetanje, sa sposobnošću da se let nastavi sa jednim motorom koji ne radi;

"JAA" znači Zajednička uprava za civilno zrakoplovstvo kao pridruženo tijelo ECAC-a (Evropska konferencija za civilno zrakoplovstvo);

"JAR" znači Zajednički zahtjev o zrakoplovstvu Zajedničke uprave zrakoplovstva (JAA) koji nosi onaj broj ili slova, a referenca na numerisani ili slovima označeni JAR je referenca na takav zahtjev u obliku u kojem je on prihvaćen od strane Zajedničke uprave zrakoplovstva. U svrhu ovog Pravilnika svi materijali koji se na to odnose su uključeni u ovu definiciju.

Član 3.

Akronimi

3.1. U ovom Pravilniku koriste se slijedeći akronimi:

ADF - Automatski uređaj za određivanje pravca
AOC - Potvrda zrakoplovnog operatora
AMO - Odobrena organizacija za održavanje
DH - Visina donošenja odluke (o slijetanju ili produžavanju)
DME - Oprema za mjerenje udaljenosti
ELT - Predajnik lokatora mjesta udesa zrakoplova
ILS - Sistem slijetanja po instrumentima
IFR - Režim letenja po instrumentima
IMC - Meteorološki uslovi za instrumentalno letenje
LRNS - Sistemi dugolinijske navigacije
MEL - Lista minimalne opreme
Mhz - Megaherc
MLS - Mikrotalasni sistem za slijetanje
MNPS - Specifikacije za minimalnu performansu navigacione opreme
NDB - Neusmjereni radio far
PBE - Oprema za disanje pod pritiskom
RVSM - Smanjeni minimum razdvajanja zrakoplova po visini (redukovani vertikalni separacioni minimum)
SSR - Radar za sekundarni nadzor
VFR - Vizuelna pravila leta
VMC - Vizuelni meteorološki uslovi
VOR - VHF svesmjerni radio-far
VSM - Minimum razdvajanja zrakoplova po visini (Vertikalni separacioni minimum)

Član 4.

Opći zahtjevi za instrumente i opremu

4.1. (AAC) Osim minimuma opreme koja je potrebna za izdavanje uvjerenja o plovidbenosti, instrumenti, oprema i dokumenti o letu koji su propisani u ovom Pravilniku bit će ugrađeni ili će se nositi, već prema tome šta je prikladno, u zrakoplovu u skladu sa zrakoplovom koji se koristi i sa okolnostima pod kojima se let treba voditi.

4.2. (AAC) Svi traženi instrumenti i oprema bit će odobreni i ugrađeni u skladu sa primjenljivim zahtjevima o plovidbenosti.

4.3. (AAC) Prije operacija u Bosni i Hercegovini bilo kojeg zrakoplova koji nije registrovan u Bosni i Hercegovini koji koristi program pregleda plovidbenosti koji je odobrila ili prihvatila Država registracije, vlasnik/korisnik će osigurati da instrumenti i oprema koje traži Bosna i Hercegovina ali

koji nisu ugrađeni u zrakoplov, budu pravilno ugrađeni i pregledani u skladu sa zahtjevima Države registracije.

4.4. (AOC) Imalac Potvrde zrakoplovnog operatora će osigurati da let ne otpočne ako tražena oprema:

- 1) ne ispunjava minimalni standard o performansi, te zahtjeve o radu i plovidbenosti;
- 2) nije ugrađena tako da zatajenje i jedne jedine jedinice koja je potrebna ili za komunikaciju ili za navigaciju, ili za oboje, neće rezultirati nemogućnošću komunikacije i/ili navigacije bezbjedno na liniji na kojoj leti; i
- 3) nije u radnom stanju za vrstu operacije koja se vodi, osim kako je to predviđeno u MEL (Listi minimalne opreme).

4.5. (AAC) Ako će opremu koristiti samo jedan član posade na svom položaju tokom leta, ona će biti ugrađena tako da bude spremna za rad iz njegovog ili njenog položaja.

4.6. (AAC) Kada se traži da jednom stavkom opreme rukuje više od jednog člana posade, ona će biti ugrađena tako da oprema bude spremna za rad sa bilo kojeg položaja sa kojeg je potrebno rukovati opremom.

2. Instrumenti za let i navigaciju

Član 5.

Opći zahtjevi

5.1. (AAC) Svi zrakoplovi će biti opremljeni instrumentima za let i navigaciju koji će posadi leta omogućiti da:

- 1) Kontrolišu putanju leta zrakoplova;
- 2) Vršiti potrebne proceduralne manevre; i
- 3) Poštuje radna ograničenja zrakoplova u očekivanim radnim uslovima.

5.2. (AAC) Kada postoji sredstvo za prenos instrumenta iz njegovog primarnog operativnog sistema u alternativni sistem, to sredstvo će uključivati kontrolu pozitivnog pozicioniranja i bit će označen da jasno pokazuje koji se sistem koristi.

5.3. (AAC) Oni instrumenti koje koristi bilo koji član posade leta također će biti tako raspoređeni da omoguće članu posade leta da odmah vidi očitavanja iz svog položaja, sa minimalnim izvodivim odstupanjem od pozicije i linije gledanja koji on normalno zauzima kada gleda naprijed duž putanje leta.

Član 6.

Minimum instrumenata za let i navigaciju

6.1. (AAC) Ni jedno lice ne smije staviti u pogon zrakoplov ako on nije opremljen slijedećim instrumentima za let i navigaciju:

- 1) sistem za pokazivanje brzine kroz zrak koji je baždaren u čvorovima;
- 2) osjetljivi barometarski visinomjer baždaren u stopama sa postavljenjem pod-skale baždarene u hektopaskalima/milibarima, a podesiv je za svaki barometarski pritisak koji će se vjerovatno postavljati tokom leta;

-
- 3) precizni vremenski sklop koji pokazuje vrijeme u satima, minutama i sekundama (odobrenje nije potrebno); i
 - 4) magnetni kompas.

Član 7.

Instrumenti za operacije za koje su potrebna dva pilota

7.1. (AAC) Uvijek kad su potrebna dva pilota, svaki pilotski položaj će imati posebne instrumente za let kako slijedi:

- 1) pokazivač (indikator) brzine kroz zrak koji je baždaren u čvorovima;
- 2) osjetljivi barometarski visinomjer baždaren u stopama sa postavljenjem pod-skale baždarene u hektopaskalima/milibarima, a podesiv je za svaki barometarski pritisak koji će se vjerovatno postavljati tokom leta;
- 3) variometar;
- 4) pokazivač (indikator) zaokreta i klizanja, ili koordinator zaokreta u koji je ugrađen pokazivač klizanja;
- 5) indikator položaja; i
- 6) stabilizovani pokazivač kursa.

Član 8.

IFR Instrumenti

8.1. (AAC) Svi zrakoplovi kada rade na režimu letenja po instrumentima (IFR) ili kada se zrakoplov ne može držati u željenom položaju bez upućivanja na jedan ili više instrumenata za letenje, bit će opremljeni slijedećim:

- 1) sistemom za pokazivanje brzine kroz zrak sa sredstvom koje sprječava kvar bilo zbog kondenzacije ili zaleđivanja;
- 2) pokazivačem okreta i klizanja;
- 3) pokazivačem položaja (vještački horizont);
- 4) pokazivačem kursa (žiroskop pravca);
- 5) sredstvom za pokazivanje da li je dovod energije do žiroskopskih instrumenata adekvatan;
- 6) sredstvom za pokazivanje vanjske temperature zraka u odjeljku za posadu leta;
- 7) pokazivačem brzine penjanja i poniranja; i
- 8) takvim dodatnim instrumentima ili opremom koje može propisati nadležni organ.

8.2. (AOC) Ni jedno lice ne smije staviti u pogon zrakoplov na režim letenja po instrumentima, ili VFR (vizuelna pravila leta) na kursu kojem se ne može vršiti navigacija upućivanjem na vizuelne orijentire, ako zrakoplov nije opremljen navigacionom opremom u skladu sa zahtjevima službi zrakoplovnog saobraćaja u zoni(ama) rada, i to ne manje od:

- 1) jednog VOR sistema za prijem, jednog ADF sistema, jednog DME i jednog sistema za prijem markera;

-
- 2) jednog ILS ili MLS gdje se ILS ili MLS traži za navigacionu svrhu prilaženja;
 - 3) sistema navigacije u zoni kada je navigacija u zoni potrebna za kurs na kojem se leti;
 - 4) dodatnog VOR sistema za prijem na bilo kojem kursu, ili njegovom dijelu, gdje se navigacija zasniva samo na VOR signalima; i
 - 5) dodatnog ADF sistema na bilo kojem kursu, ili njegovom dijelu, gdje se navigacija zasniva samo na NDB signalima.

8.3. (AAC) Svi zrakoplovi namijenjeni za slijetanje u IMC (meteorološkim uslovima po instrumentima) ili noću bit će opskrbljeni radio navigacionom opremom koja je sposobna da primi signale koje daju navođenje za:

- 1) tačku sa koje se može izvršiti vizuelno slijetanje; ili
- 2) svaki aerodrom na koji treba da sleti u IMC (meteorološkim uslovima po instrumentima); i
- 3) sve označene alternativne aerodrome.

8.4. (AOC) Ni jedno lice ne smije izvoditi IFR operacije sa jednim pilotom ako zrakoplov nije opremljen automatskim pilotom koji ima bar održavanje visine i režim držanja pravca.

Član 9.

Rezervni pokazivač položaja (stand-by attitude indicator)

9.1. (AAC) Ni jedno lice ne smije staviti u pogon zrakoplov sa maksimalnom dozvoljenom masom pri uzlijetanju koja prelazi 5.700 kg i zrakoplov koji ima maksimalnu odobrenu konfiguraciju putničkih sjedišta od više od 9 sjedišta ako nije opremljen jednim rezervnim pokazivačem položaja (vještački horizont) a koji:

- 1) radi neovisno od bilo kojeg drugog sistema za pokazivanje položaja;
- 2) se napaja kontinuirano tokom normalnog rada; i
- 3) nakon totalnog zatajenja normalnog sistema za stvaranje električne energije, se automatski napaja najmanje 30 minuta iz izvora koji je neovisan od sistema za stvaranje električne energije.

9.2. (AAC) Tamo gdje rezervni pokazivač položaja radi napajajući se energijom za slučaj nužde, to će biti jasno pokazano posadi leta.

9.3. (AAC) Tamo gdje rezervni pokazivač položaja ima svoj vlastiti izvor napajanja, postojat će i indikacija s tim u vezi, bilo na instrumentu ili na instrument tabli kada se koristi ovaj izvor napajanja.

9.4. (AAC) Ako sistem rezervnog instrumenta za položaj nije ugrađen i upotrebljiv na položajima leta od 3600 propinjanja i nagiba, pokazivači zaokreta i klizanja mogu se zamijeniti pokazivačima klizanja.

Član 10.

Instrumenti i oprema za operacije iz Kategorije II

10.1. Instrumenti i oprema koji su navedeni u ovom članu Pravilnika bit će ugrađeni u svaki zrakoplov koji radi u operacijama iz Kategorije II:

- 1) Grupa I
 - a) dva sistema predajnika snopa pravca (lokalajzera) i prijemnika ravni poniranja.

Svaki sistem će imati osnovni ILS displej i svaka strana instrument table mora imati osnovni ILS displej. Međutim, može se koristiti antena jednog predajnika snopa pravca (lokalajzera) i antena prijemnika ravni poniranja;

- b) sistem za komunikacije koji ne utiče na rad barem jednog od ILS sistema;
- c) prijemnik radio-fara (markera) koji daje distinktivnu slušnu i vizuelnu indikaciju vanjskih i srednjih markera;
- d) dva žiroskopska sistema za pokazivanje propinjanja i nagiba;
- e) dva žiroskopska sistema za pokazivanje pravca;
- f) dva pokazivača brzine kroz zrak;
- g) dva osjetljiva visinomjera podesiva na barometarski pritisak koji imaju oznake na intervalima od 20 stopa (6 metara) i od kojih svaki ima maksimalnu dozvoljenu korekciju za grešku na skali visinomjera i za visinu točkova zrakoplova;
- h) dva variometra;
- i) sistem za vođenje za kontrolu leta koji se sastoji ili od automatskog uređaja za vezu za prilaz ili komandnog navigacionog sistema.

Komandni navigacioni sistem mora pokazivati kompjuterski obrađenu informaciju kao što je komanda upravljanja u odnosu na ILS lokalajzer i, na istom instrumentu, ili kompjuterski obrađenu informaciju kao što je komanda propinjanja u odnosu na ILS ravan poniranja ili osnovnu informaciju o ILS ravni poniranja. Automatski uređaj za vezu za prilaz mora pružiti bar automatsko upravljanje u odnosu na ILS lokalajzer. Sistemom za vođenje za kontrolu leta može se upravljati iz jednog od sistema za prijem koji se traže u članu 10.1., 1), a);

j) za operacije kategorije II sa visinama donošenja odluke ispod 150 stopa (45 metara), ili prijemnik radio-fara (markera) koji daje slušne ili vizuelne indikacije unutrašnjeg markera ili radio visinomjer.

2) Grupa II

- k) sistemi za upozorenje za pilotovu trenutnu detekciju grešaka u sistemu u st. 10.1.,1), a); 10.1., 1), d) i 10.1., 1), i), Grupe I i, ako su ugrađeni za upotrebu u operacijama Kategorije II, radio visinomjer i auto-prigušni sistem;
- l) dualne kontrole;
- m) spoljno ventiliran sistem statičkog pritiska sa alternativnim izvorom statičkog pritiska;
- n) brisač vjetrobrana ili ekvivalentno sredstvo koje obezbjeđuje adekvatnu vidljivost iz pilotske kabine da bi svaki pilot mogao bezbijeđno preći na slijetanje ili rulanje zrakoplova;
- o) izvor toplote za svaku pito cijev sistema za brzinu kroz zrak koja je ugrađena ili ekvivalentno sredstvo koje sprječava kvar zbog zaleđivanja pito sistema.

10.2. Članom 10. ovog Pravilnika ne zahtijeva se dupliciranje instrumenata i opreme koja se traži članom 6. ili nekim drugim odredbama iz ovog Pravilnika

10.3. Standard za provedbu: IS: 7.2.člana 10. za Kategoriju II Odobrenje za instrumente i opremu i zahtjevi za održavanje, koji je štampan uz ovaj Pravilnik i čini njegov sastavni dio (Dodatak I. Standarda za provedbu IS 7.2 člana 10 za ovaj Pravilnik)

Član 11.

Navigaciona oprema za operacije u MNPS zračnom prostoru

11.1. (AOC) Ni jedan imalac AOC-a ne smije staviti u pogon zrakoplov u MNPS zračnom prostoru ako on nije opremljen navigacionom opremom koja:

- 1) kontinuirano pokazuje posadi leta držanje na ili odmicanje od kursa do potrebnog stepena preciznosti na svakoj tački tog kursa; i
- 2) je odobrena od strane Države registracije za MNPS operacije koje su u pitanju.

Oprema će biti u skladu sa specifikacijama o minimalnoj navigacionoj performansi koje su propisane u ICAO Doc. 7030 u formi Regionalnih dopunskih postupaka.

11.2. (AOC) Navigaciona oprema koja se zahtjeva za operacije u MNPS zračnom prostoru će biti vidljiva i upotrebljiva svakom pilotu koji je smješten na svom položaju za dužnost.

11.3. (AOC) Za operacije bez ograničenja u MNPS zračnom prostoru zrakoplov će biti opremljen sa dva nezavisna daleko-dometna navigaciona sistema (LRNS).

11.4. (AOC) Za operaciju u MNPS zračnom prostoru zajedno sa naznačenim specijalnim rutama, zrakoplov će biti opremljen jednim LRNS (daleko-dometnim navigacionim sistemom) ako drugačije nije specificirano.

3. Oprema za komunikaciju

Član 12.

Radio oprema

12.1. (AAC) Ni jedno lice ne smije staviti u pogon zrakoplov ako on nije opremljen radio opremom koja je potrebna za vrstu operacije koja se vodi.

12.2. (AAC) Svi zrakoplovi koji rade u VFR kao kontrolisani let ili u IFR bit će opremljeni opremom za radio komunikaciju koja je sposobna da obavlja dvosmjernu komunikaciju sa onim zrakoplovnim stanicama i na onim frekvencijama koje propisuje Nadležni organ, uključujući i zrakoplovnu frekvenciju za nuždu 121.5 Mhz.

12.3. Ovaj zahtjev se smatra ispunjenim ako je sposobnost da se obavi komunikacija koja je specificirana, uspostavljena tokom uslova radio širenja koji su normalni za taj kurs.

12.4. (AOC) Ni jedno lice ne smije staviti u pogon zrakoplov u IFR, ili u VFR na kursovima koji se ne mogu navigacijski voditi upućivanjem na vizuelne orijentire, ako zrakoplov nije opremljen opremom za komunikaciju i navigaciju u skladu sa zahtjevima službi zrakoplovnog saobraćaja u zoni(ama) operacije, ali najmanje:

- 1) sa dva nezavisna sistema za radio komunikaciju koji su potrebni u normalnim radnim uslovima da bi se komuniciralo sa odgovarajućom stanicom na zemlji iz bilo koje tačke kursa uključujući i promjene rute.

Svaki sistem će imati nezavisnu antensku instalaciju osim što se zahtijeva samo jedna antena tamo gdje se koristi kruto držana nežična antena ili druge antenske instalacije ekvivalentne pouzdanosti;

- 2) sa sekundarnom osmatračkom radarskom opremom za impulsnu primopredaju kako se to zahtijeva za rutu na kojoj se leti.

12.5. (AOC) Kada se zahtijeva više od jedne jedinice opreme za komunikaciju, svaka će biti nezavisna od druge ili drugih do te mjere da zatajenje bilo koje od njih neće rezultirati zatajenjem bilo koje druge.

12.6. (AAC) Ni jedno lice ne smije staviti u pogon zrakoplov u IFR ako on nije opremljen audio selektorskom tablom kojoj može prići svaki potrebni član posade.

12.7. (AOC) Ni jedno lice ne smije voditi operacije u IFR (režim letenja po instrumentima) ili noćne operacije sa jednim pilotom ako zrakoplov nije opremljen slušalicama sa udarnim mikrofonom ili ekvivalentnom opremom i dugmetom za prenos na upravljaču.

Član 13.

Interfonski sistem za članove posade

13.1. (AOC) Ni jedan imalac AOC ne smije staviti u pogon zrakoplov na kojem je potrebna posada leta od više od jednog člana ako on nije opremljen interfonskim sistemom za upotrebu svim članovima posade, uključujući slušalice i mikrofone, ali ne one koji se drže u ruci.

13.2. (AOC) Ni jedan imalac AOC-a ne smije staviti u pogon zrakoplov koji ima maksimalnu certificiranu (homologiranu) masu pri uzlijetanju od 15.000 kg ili koji ima maksimalnu odobrenu konfiguraciju putničkih sjedišta od više od 19 ako nije opremljen interfonskim sistemom za posadu koji:

- 1) radi nezavisno od sistema javnog obraćanja osim mikrotelefonskih kombinacija, slušalica, mikrofona, selektorskih prekidača i uređaja za signalizaciju;
- 2) obezbjeđuje dvosmjernu komunikaciju između odjeljka za posadu leta i svakog:
 - a) odjeljka za putnike;
 - b) bifea koji je lociran na drugom mjestu osim nivoa gdje su smješteni putnici; i
 - c) udaljenog odjeljka za posadu koji nije na nivou gdje su smješteni putnici i nije lako pristupačan iz odjeljka za putnike;
- 3) odmah pristupačan za upotrebu;
- d) iz svakog od potrebnih položaja posade leta u odjeljku za posadu leta; i
- e) na potrebnim položajima članova posade u kabini, svakom odvojenom ili paru izlaza za nuždu u nivou poda;
- 4) ima sistem za uzbunu u koji su ugrađeni slušni i vizuelni signali za upotrebu članovima posade leta da bi alarmirali posadu u kabini kao i za upotrebu članovima posade u kabini kako bi alarmirali posadu leta;
- 5) ima sredstvo za prijem poziva kako bi se utvrdilo da li je to normalan poziv ili poziv za slučaj nužde; i
- 6) obezbjeđuje na zemlji dvosmjernu komunikaciju između osoblja na zemlji i barem dva člana posade.

4. Svjetla zrakoplova i rasvjeta instrumenata

Član 14.

Svjetla zrakoplova i rasvjeta instrumenata

14.1. (AAC) Svi zrakoplovi koji rade noću bit će opremljeni slijedećim:

- 1) svjetlom za slijetanje;
- 2) rasvjetom za sve letačke instrumente i opremu koji su bitni za bezbjedan rad zrakoplova;
- 3) svjetlima u svim odjeljcima za putnike;
- 4) trepćuće svjetlo za položaj svakog člana posade (odobrenje nije potrebno); i
- 5) svjetlima za navigaciju/pozicionim svjetlima

14.2. (AOC) Ni jedan imalac AOC ne smije staviti u pogon zrakoplov ni po danu ni po noći ako on nije opremljen slijedećim:

- 1) dva svjetla za slijetanje;
- 2) svjetlosnim sistemom protiv sudara;
- 3) rasvjetom za letačke instrumente i opremu koji su bitni za bezbjedan rad zrakoplova;
- 4) svjetlima u svim odjeljcima za putnike;
- 5) trepćućim svjetlom za položaj svakog člana posade (odobrenje nije potrebno); i
- 6) svjetlima za navigaciju/pozicionim svjetlima.

14.3. (AOC) Ni jedan imalac AOC ne smije staviti u pogon zrakoplov noću ako, osim opreme koja je specificirana u stavu 1 ovog člana, nije opremljen slijedećim:

- 1) dva svjetla za slijetanje ili jedno svjetlo koje ima dvije niti koje se posebno napajaju; i
- 2) svjetla kako bi se postupalo u skladu sa međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru ako je zrakoplov hidroavion ili amfibijski zrakoplov.

5. Instrumenti motora

Član 15.

Instrumenti motora

15.1. (CAT) Ako nadležni organ ne dozvoljava ili ne zahtijeva drugačiji instrumentarij za zrakoplov sa turbinskim motorom kako bi se obezbijedila ekvivalentna bezbjednost, ni jedno lice ne smije voditi operacije komercijalnog zrakoplovnog prometa u bilo kojem zrakoplovu bez slijedećih instrumenata za motor:

- 1) pokazivač pritiska goriva za svaki motor;
- 2) mjerač protoka goriva;
- 3) sredstvo za pokazivanje količine goriva u svakom rezervoaru za gorivo koji se koristi;
- 4) pokazivač pritiska ulja za svaki motor;
- 5) pokazivač količine ulja za svaki rezervoar za ulje kada se koristi transforni ili odvojeni rezervni dovod za ulje;

-
- 6) pokazivač temperature ulaznog ulja za svaki motor;
 - 7) tahometar za svaki motor; i
 - 8) nezavisni uređaj za upozorenje za pritisak goriva za svaki motor ili glavni uređaj za upozorenje za sve motore sa sredstvom za izolaciju pojedinačnih kola za upozorenje od glavnog uređaja za upozorenje.

15.2. (AOC) Osim zahtjeva za opremu koji su navedeni u stavu 1. ovog člana, zrakoplov sa klipnim motorom će imati slijedeće:

- 1) pokazivač temperature zraka u karburatoru za svaki motor;
- 2) pokazivač temperature glave cilindra za svaki motor sa vazдушnim hlađenjem;
- 3) pokazivač pritiska sabirnog voda za svaki motor; i
- 4) uređaj za svaku elisu sa promjenjivim korakom koji pilotu pokazuje kada je elisa u negativnom koraku, a koji je u skladu sa slijedećim:
 - a) uređaj se može aktivirati u bilo kojoj tački u negativni okret između normalnog zaustavnog položaja malog koraka i punog negativnog koraka, ali može da ne pokaže očitavanje na ili iznad normalnog zaustavnog položaja malog koraka; i
 - b) izvor pokazivanja (indikacije) aktivirat će se uglom kraka elise ili će direktno na njega reagovati.

6. Instrumenti i sistemi za upozorenje

Član 16.

Pokazivač Mahovog broja

16.1. (AAC) Svi zrakoplovi sa ograničenjima brzine koji se izražavaju Mahovim brojem bit će opremljeni pokazivačem Mahovog broja.

Član 17.

Pokazivač gubitka pritiska

17.1. (AAC) Svi zrakoplovi pod pritiskom koji su namijenjeni da rade na visinama leta na kojima je atmosferski pritisak manji od 376 hPa bit će opremljeni uređajem koji obezbjeđuje sigurno upozorenje posadi leta o svakom opasnom gubitku pritiska.

Član 18.

Stajni trap, uređaj za slušno upozorenje

18.1. (AOC) Svaki zrakoplov sa izvlačećim stajnim trapom će imati uređaj za slušno upozorenje za stajni trap, a koji radi kontinuirano pod slijedećim uslovima:

- 1) za zrakoplove sa postavljenim prilaznim položajem zakrilaca, uvijek kad su zakrilca izvučena izvan maksimalno certificirane (homologirane) prilazne konfiguracijske pozicije penjanja u Priručniku za let zrakoplova, a stajni trap nije potpuno izvučen i blokiran;
- 2) za zrakoplove bez postavljenog prilaznog položaja zakrilaca, uvijek kad su zakrilca izvučena izvan pozicije u kojoj se izvlačenje stajnog trapa normalno vrši, a stajni trap nije u potpunosti izvučen i blokiran.

18.2. (AOC) Sistem za upozorenje koji se traži stavom 1. ovog člana:

-
- 1) ne smije imati ručnu kontrolu zaustavljanja;
 - 2) bit će, uz uređaj za aktiviranje leptirom za gas, ugrađen u skladu sa zahtjevima o plovidbenosti za dobijanje uvjerenja o saglasnosti (homologaciji); i
 - 3) može koristiti bilo koji dio sistema za aktiviranje leptirom za gas uključujući i uređaj za slušno upozorenje.

18.3. (AOC) Jedinica za smjer položaja zakrilaca može se ugraditi na bilo koje pogodno mjesto u zrakoplovu.

Član 19.

Sistem za opomenu na visinu

19.1. (AOC) Ni jedan imalac AOC-a ne smije staviti u pogon turboelisni zrakoplov sa maksimalnom dozvoljenom (homologiranom) masom pri uzlijetanju koja prelazi 5.700 kg ili ima maksimalnu odobrenu konfiguraciju sjedišta za putnike od više od 9 sjedišta, ili turbo-mlazni zrakoplov, ako on nije opremljen sistemom za upozorenje na visinu koji je sposoban da:

- 1) upozori posadu leta o približavanju prethodno odabrane visine bilo pri uspinjanju ili poniranju; i
- 2) upozori posadu leta barem slušnim signalom, kada se odstupa iznad ili ispod prethodno odabrane visine.

19.2. (AAC) Za operacije u definisanim dijelovima zračnog prostora gdje se, na osnovu Regionalnog sporazuma o zrakoplovnoj navigaciji, VSM od 300 m (1000 stopa), primjenjuje iznad FL 290, zrakoplov će imati opremu koja je sposobna da pruži upozorenje posadi leta kada dođe do odstupanja od odabranog nivoa leta. Prag za upozorenje ne smije prelaziti +/- 90 m (300 stopa).

Član 20.

Sistem za upozorenje na blizinu zemlje

20.1. (CAT) Ni jedan imalac AOC-a ne smije staviti u pogon zrakoplov sa turbinskim motorom ako on nije opremljen sistemom za upozorenje na blizinu zemlje.

20.2. (AOC) Svaki sistem za upozorenje na blizinu zemlje će automatski i blagovremeno, slušnim signalima koji mogu biti dopunjeni vizuelnim signalima, davati osobeno upozorenje posadi leta o brzini propadanja, blizini zemlje, gubitku visine nakon polijetanja ili kruženja, netačnoj konfiguraciji slijetanja i odstupanju ravni poniranja prema dolje.

20.3. (AOC) Na dan ili poslije 1. januara 1999 sistem za upozorenje na blizinu zemlje će, kao minimum, davati upozorenja o slijedećim okolnostima:

- 1) pretjeranoj brzini poniranja;
- 2) pretjeranoj brzini približavanja zemlji;
- 3) pretjeranom gubitku visine nakon polijetanja ili kruženja;
- 4) nebezbjednoj ravni prelijetanja dok nije u konfiguraciji za slijetanje; i
- 5) pretjeranom poniranju ispod ravni poniranja po instrumentima.

Član 21.

Radar za vrijeme (meteorološke uslove)

21.1. (AOC) Ni jedno lice ne smije staviti u pogon zrakoplov u komercijalnom zrakoplovnom prometu gdje se mogu očekivati potencijalno opasni vremenski uslovi, ako on nije opremljen radarom za vrijeme (meteorološke uslove).

7. Uređaji za snimanje leta i glasova u pilotskoj kabini

Član 22.

Uređaji za snimanje glasova u pilotskoj kabini

22.1. (AOC) Ni jedan imalac AOC-a ne smije u pogon staviti veliki višemotorski turbinskizrakoplov sa odobrenim brojem sjedišta za putnike od 10 i više ako na njemu nije ugrađen odobreni sistem za snimanje glasova u pilotskoj kabini.

22.2. (AOC) Da bi se olakšalo lociranje i identifikacija u slučaju nesreće, uređaj za snimanje glasova u pilotskoj kabini će:

- 1) biti ili svijetlo narandžaste ili svijetlo žute boje;
- 2) imati reflektirajuću traku nalijepljenu na vanjsku površinu kako bi se olakšalo njeno pronalaženje pod vodom; i
- 3) imati odobren uređaj za pronalaženje pod vodom na ili neposredno uz uređaj za snimanje, koji je osiguran na takav način da nije vjerovatno da će se odvojiti tokom udara.

Član 23.

Uređaji za snimanje leta

23.1. (AOC) Ni jedno lice ne smije staviti u pogon veliki zrakoplov u komercijalnom zrakoplovnom prometu koji je certificiran (homologiran) za operacije iznad 25.000 stopa (7600 metara) visine ili je sa turbinskim motorskim pogonom, ako on nije opremljen jednim ili više odobrenih sistema za snimanje podataka o letu.

23.2. (AOC) Uređaji za snimanje leta će:

- 1) biti konstruisani, smješteni i ugrađeni tako da pružaju maksimalnu praktičnu zaštitu za snimke tako da snimljena informacija može biti sačuvana, opet primljena i transkribovana;
- 2) biti baždareni kako to zahtijeva Nadležni organ; i
- 3) imati odobren uređaj koji pomaže pri pronalaženju tog uređaja za snimanje, pod vodom.

23.3. Standard za provedbu IS: 7.7.člana 23. za specifične podatke koji se snimaju uređajima za snimanje leta, koji je štampan uz ovaj Pravilnik i čini njegov sastavni dio (Dodatak I Standarda za provedbu IS 7.7 člana 23 za ovaj Pravilnik)

8. Oprema za nuždu, spašavanje i preživljavanje

Član 24.

Oprema za nuždu, svi zrakoplovi

24.1. Svaka stavka flotacione opreme i opreme za nuždu će biti:

-
- 1) direktno dostupna posadi i, što se tiče opreme koja je smještena u odjeljku za putnike, putnicima, bez znatnog roka za pripremnu proceduru;
 - 2) jasno identifikovana i jasno označena da bi pokazala svoj metod funkcionisanja;
 - 3) označena datumom zadnjeg pregleda; i
 - 4) označena sadržajem kada se nosi u odjeljku ili spremniku (kontejneru).

Član 25.

Oprema za izlaz u slučaju nužde

25.1. (AOC) Svaki izlaz za nuždu u zrakoplovu za prevoz putnika sa stajnim trapom za slijetanje na tlo (osim onog "preko-krila") koji je više od 6 stopa od zemlje kada je zrakoplov na tlu, a stajni trap je izvučen, imat će odobreno sredstvo koje pomaže ukrcanima da siđu na tlo.

25.2. (AOC) Svaki izlaz za slučaj nužde u zrakoplovu za prevoz putnika, njegovo sredstvo za pristup, kao i njegovo sredstvo otvaranja bit će vidljivo označeni znakom koji je vidljiv ukrcanima koji prilaze duž glavnog putničkog prolaza između sjedišta.

25.3. (AOC) Svaki zrakoplov za prevoz putnika će imati sistem rasvjete za nuždu, koji je neovisan od glavnog sistema rasvjete, a koji:

- 1) osvjetljava svaku oznaku izlaza za putnike i znak koji obilježava lokaciju;
- 2) obezbjeđuje dovoljno glavnog osvjetljenja u kabini za putnike; i
- 3) uključuje označavanje blizine podne staze za napuštanje zrakoplova u slučaju nužde.

25.4. (AOC) Svaki izlaz za slučaj nužde za putnike i sredstvo otvaranja tog izlaza sa vanjske strane bit će označen na vanjskoj strani zrakoplova.

25.5. (AOC) Svaki zrakoplov za prevoz putnika će biti opremljen putem za evakuaciju koji je otporan na klizanje i koji ispunjava zahtjeve pod kojima je taj zrakoplov dobio uvjerenje o saglasnosti (homologaciji) tipa.

25.6. Standard za provedbu V idi IS: 7.8.člana 25. radi detalja o zahtjevima za opremu za izlaz u slučaju nužde, koji je štampan uz ovaj Pravilnik i čini njegov sastavni dio (Dodatak I Standarda za provedbu IS 7.8.člana 25. za ovaj Pravilnik)

Član 26.

Uređaji za vizuelnu signalizaciju

26.1. (AAC) Ni jedno lice ne smije staviti u pogon zrakoplov iznad vode ili preko kopnenih zona koje je Bosna i Hercegovina označila kao zone u kojima bi potraga i spašavanje bili posebno otežani, ako on nije opremljen takvim uređajima za signalizaciju koji su prikladni za zonu nad kojom se leti, a koji uključuju:

- 1) vizuelne signale za korištenje presretanjem ili avionom presretačem; i
- 2) bar jedan pirotehnički uređaj za signalizaciju za svaki pneumatski splav za spašavanje koji se zahtijeva za operacije iznad vode.

Član 27.

Pribor za preživljavanje

27.1. (AAC) Ni jedno lice ne smije staviti u pogon zrakoplov preko kopnenih zona koje je Bosna i Hercegovina označila kao zone u kojima bi potraga i spašavanje bili posebno teški, ako on nije opremljen dovoljnom količinom pribora za preživljavanje za onaj broj ukrcanih osoba u zrakoplovu i koji je na odgovarajući način opremljen za rutu kojom se leti.

Član 28.

Predajnik lokatora mjesta udesa zrakoplova

28.1. (AAC) Svi zrakoplovi na svim letovima će biti opremljeni sa ELT (predajnikom lokatora mjesta udesa zrakoplova) sa automatskim aktiviranjem.

28.2. (AOC) Ni jedno lice ne smije staviti u pogon zrakoplov u produženim operacijama iznad vode ako na zrakoplovu nema ELT tipa za preživljavanje koji vrši simultani prenos na 121.5 Mhz i 243 Mhz, te ispunjava tehničke standarde koje određuje nadležni organ.

28.3. (AOC) Bar jedan ELT tipa za preživljavanje bit će smješten sa svakim pneumatskim splavom za spašavanje koji se nosi (vidi član 40. iz ovog Pravilnika).

28.4. (AAC) Baterije koje se koriste u ELT će biti zamijenjene (ili napunjene ako se radi o baterijama koje se mogu puniti) kada:

- 1) je predajnik bio u upotrebi više od jednog ukupnog sata; ili
- 2) je isteklo 50% njihovog korisnog vijeka trajanja (ili za baterije koje se mogu puniti, 50% njihovog korisnog vijeka trajanja punjenja).

28.5. (AAC) Rok za zamjenu ili za punjene ELT baterije bit će čitko označen na vanjskoj strani predajnika.

28.6. Zahtjevi za korisni vijek baterije (ili korisni vijek punjenja) se ne primjenjuju na baterije (kao što su baterije koje se aktiviraju vodom) na koje bitno ne utiču intervali eventualnog skladištenja.

Član 29.

Prenosivi aparati za gašenje požara

29.1. (AOC) Ni jedno lice ne smije staviti u pogon zrakoplov ako on nije opremljen prenosivim aparatima za gašenje požara koji su dostupni za korištenje posadi, putnicima i u odjeljcima sa teretom kako slijedi:

- 1) tip i količina agensa za gašenje će biti odgovarajući za sve vrste požara koji se mogu eventualno javiti u odjeljku gdje se namjerava koristiti aparat za gašenje.

Za odjeljak gdje su putnici, aparat za gašenje će biti označen kako bi se na minimum svela opasnost od koncentracije toksičnog gasa;

- 2) bar jedan prenosivi aparat za gašenje požara bit će obezbjeđen i uobičajeno lociran za upotrebu u svakoj klasi E odjeljka za teret kojem pristup imaju članovi posade tokom leta, i bar jedan će biti lociran u svakom donjem i gornjem bifeu (lobe galley);

- 3) bar jedan prenosivi aparat za gašenje bit će uobičajeno smješten na letačkoj palubi za upotrebu posadi leta;

4) bar jedan prenosivi aparat za gašenje bit će uobičajeno smješten u odjeljku za putnike koji ima kapacitet od 30 ili manje sjedišta; i

5) za svaki zrakoplov koji ima kapacitet sjedišta za putnike od više od 30, bit će najmanje slijedeći broj prenosivih aparata za gašenje požara koji su uobičajeno smješteni i ravnomjerno raspoređeni u odjeljku:

Minimalni broj ručnih aparata za gašenje požara	
Kapacitet sjedišta za putnike	
30 do 60	2
61 do 200	3
201 do 300	4
301 do 400	5
401 do 500	6
501 do 600	7
601 i više	8

Član 30.

Aparat za gašenje u toaletu

30.1. (AOC) Ni jedno lice ne smije staviti u pogon zrakoplov iz kategorije za prevoz putnika ako svaki toalet u zrakoplovu nije opremljen ugrađenim aparatom za gašenje požara za bilo koji raspored utikačkih gnijezda za peškir, papir ili otpatke koji su smješteni u toaletu.

30.2. (AOC) Ugrađeni aparati za gašenje požara u toaletu će biti označeni da automatski vrše ispuštanje u svako raspoloživo utikačko gnijezdo po pojavi požara u tom utikačkom gnijezdu.

Član 31.

Detektor dima u toaletu

31.1. (AOC) Ni jedno lice ne smije staviti u pogon zrakoplov iz kategorije za prevoz putnika ako svaki toalet u zrakoplovu nije opremljen sistemom za detekciju dima ili ekvivalentnim sistemom koji obezbjeđuje:

- 1) upozoravajuće svjetlo u pilotskoj kabini; ili
- 2) upozoravajuće svjetlo ili zvučno upozorenje u putničkoj kabini koji odmah može otkriti poslužitelj, uzimajući u obzir položaj poslužitelja na letu kroz odjeljak za putnike u toku različitih faza leta.

Član 32.

Sjekirica za lomljenje

32.1. (AOC) Ni jedan imalac AOC neće staviti u pogon veliki zrakoplov ako on nije opremljen sjekiricom za lomljenje koja odgovara efikasnoj upotrebi u tom tipu zrakoplova, a koja je smještena na mjestu koje nije vidljivo putnicima u zrakoplovu.

Član 33.

Označavanje tačaka upada

33.1. (AAC) Ako su zone trupa pogodne za upad posade za spašavanje u slučaju nužde označene na zrakoplovu, takve će zone biti označene kako je pokazano u daljem tekstu, a boja oznaka će biti crvena ili žuta, i, ako je potrebno, one će biti uokvirene bijelom bojom da bi bile u kontrastu sa podlogom.



33.2. Ako su ugaone oznake više od 2 m odvojene, među-linije 9 cm x 3 cm bit će ubačene tako da ne bude više od 2 m između susjednih oznaka.

Član 34.

Pribor za prvu pomoć i hitnu medicinsku pomoć

34.1. (AOC) Ni jedno lice ne smije staviti u pogon zrakoplov ako on nije opremljen pristupačnim priborom za prvu pomoć i, na putničkim letovima, odobrenim priborom za hitnu medicinsku pomoć za obradu povreda ili hitne medicinske slučajeve koji se mogu javiti tokom leta ili u manjim udesima.

34.2. (AOC) Broj pribora za prvu pomoć koje treba nositi bit će prema slijedećoj skali:

Broj ugrađenih putničkih sjedišta	Broj potrebnih pribora za prvu pomoć
0 do 99	1
100 do 199	2
200 do 299	3
300 i više	4

Član 35.

Aparat za skladištenje i puštanje kiseonika

35.1. (AAC) Svi zrakoplovi koji su namijenjeni da rade na visinama na kojima je potrebno koristiti dodatni kiseonik bit će opremljeni adekvatnim aparatom za skladištenje i puštanje kiseonika.

35.2. (AAC) Aparat za kiseonik, sa minimalnom brzinom protoka kiseonika, i dovodom kiseonika ispunjavat će primjenljive standarde o plovidbenosti za homologaciju (certifikaciju) tipa u prometnoj kategoriji koju određuje nadležni organ.

35.3. (AOC) Ni jedan imalac AOC-a ne smije staviti u pogon zrakoplov na visinama iznad 10.000 stopa (3000 metara) ako on nije opremljen maskama za kiseonik koje su tako smještene da budu neposredno na dohvat članovima posade leta dok se nalaze na svojim utvrđenim položajima za obavljanje dužnosti.

35.4. (AOC) Ni jedan imalac AOC-a ne smije staviti u pogon zrakoplov pod pritiskom na visinama iznad 25.000 stopa (7600 metara) ako:

- 1) maske za kiseonik za članove posade leta nisu takvog tipa za brzo stavljanje (quick-donning type);
- 2) dovoljno rezervnih izlaza i maski i/ili dovoljno prenosivih jedinica za kiseonik nije raspoređeno ravnomjerno u cijeloj kabini kako bi se osigurala trenutna pristupačnost kiseonika svakom članu posade u kabini bez obzira na njegovu lokaciju u vrijeme kada dođe do pada pritiska u kabini; i
- 3) jedinica za puštanje kiseonika koja je spojena sa terminalima za dovod kiseonika nije ugrađena tako da bude odmah dostupna svakom ukrčanom licu, ma gdje da sjedi. Ukupan broj jedinica za puštanje kiseonika i izlaza će prelaziti broj sjedišta za bar 10%. Višak jedinica treba da bude ravnomjerno raspoređen u cijeloj kabini.

35.5. (AOC) Količina dodatnog kiseonika za održavanje života koja se zahtijeva za određenu operaciju bit će utvrđena na bazi visina leta i trajanja leta, dosljedno radnim procedurama koje se utvrđuju za svaku operaciju u Priručniku za rad i sa rutama koje se trebaju letjeti, i sa procedurama za slučaj nužde koje su specificirane u Priručniku za rad.

35.6. Standard za provedbu V idi IS: 7.8. člana 35. da bi se utvrdila količina dodatnog kiseonika koji je potreban za zrakoplove koji nisu i koji jesu pod pritiskom, koji je štampan uz ovaj Pravilnik i čini njegov sastavni dio (Dodatak I Standarda za provedbu IS 7.8 člana 35. za ovaj Pravilnik).

Član 36.

Zaštitna oprema za disanje

36.1. (AOC) Ni jedan imalac AOC-a ne smije staviti u pogon nazduhoplov čija maksimalna dozvoljena masa pri polijetanju prelazi 5700 kg ili koji ima maksimalnu odobrenu konfiguraciju sjedišta od više od 19 sjedišta, ako:

- 1) on nema PBE (opremu za disanje pod pritiskom) za zaštitu očiju, nosa i usta za svakog člana posade leta dok su na dužnosti na letu i za obezbjeđenje kiseonika za period od ne manje od 15 minuta; i
- 2) on nema dovoljno prenosive PBE (opreme za disanje pod pritiskom) za zaštitu očiju, nosa i usta za sve članove posade u kabini i za obezbjeđenje gasa za disanje za period od ne manje od 15 minuta.

36.2. (AOC) Dovod kiseonika za PBE može se obezbijediti pomoću dopunskog sistema za kiseonik.

36.3. (AOC) PBE koja je namijenjena za upotrebu članovima posade bit će uobičajeno postavljena na letačkoj palubi i bit će lako dostupna za trenutnu upotrebu svakom članu posade kojem je potrebna, a koji se nalazi na položaju svog rasporeda na dužnosti.

36.4. (AOC) PBE koja je namijenjena za upotrebu članovima posade u kabini bit će ugrađena neposredno uz položaj za dužnost svakog člana posade u kabini.

36.5. (AOC) Lako pristupačna prenosiva PBE će biti dostupna i locirana na ili uz ručne aparate za gašenje požara osim što, tamo gdje su aparati za gašenje požara locirani unutar odjeljka za teret, PBE će biti postavljena izvan ali neposredno uz ulaz u taj odjeljak.

36.6. (AOC) PBE dok je u upotrebi neće sprječavati potrebnu komunikaciju.

Član 37.

Jedinice za prvu pomoć za puštanje kiseonika

37.1. (AOC) Ni jedan imalac AOC-a ne smije obavljati operacije prevoza putnika u zrakoplovu pod pritiskom na visinama iznad 25.000 stopa (7600 metara), ako nije opremljen slijedećim:

- 1) nerazblaženim kiseonikom za prvu pomoć za putnike kojima, iz fizioloških razloga, može trebati kiseonik nakon gubitka pritiska u kabini; i
- 2) dovoljnim brojem jedinica za puštanje (raspršivanje), ali ne manje od dvije, sa sredstvom za korištenje dovoda za posadu kabine.

37.2. (AOC) Količina kiseonika za prvu pomoć koja se traži u stavu 1. ovog člana za određenu operaciju i rutu bit će utvrđena na osnovu:

- 1) trajanja leta nakon gubitka pritiska u kabini na visinama kabine od više od 8.000 stopa (2400 metara);
- 2) prosječne brzine protoka od najmanje 3 litra - suv/minuta/osoba sa pritiskom pri standardnoj temperaturi; i
- 3) najmanje 2% putnika koji se prevoze, ali ni u kojem slučaju manje od jedne osobe.

Član 38.

Megafoni

38.1. (AOC) Svaka osoba koja upravlja zrakoplovom za prevoz putnika će imati prenosivi megafon ili megafone koji se napajaju baterijom i koji su odmah dostupni članovima posade koji imaju zadatak da vode hitnu evakuaciju.

38.2. (AOC) Broj i lokacija megafona koji se traže u stavu 1. ovog člana će biti utvrđeni kako slijedi:

- 1) na zrakoplovima sa kapacitetom sjedišta od više od 60 a manje od 100 putnika, jedan megafon će biti lociran na najzadnjoj lokaciji u putničkoj kabini gdje je odmah dostupan normalnom sjedištu poslužitelja na letu; i
- 2) na zrakoplovima sa kapacitetom sjedišta od više od 99 putnika, dva megafona u putničkoj kabini na svakom zrakoplovu, i to da je jedan ugrađen na prednjem kraju a drugi na najzadnjoj lokaciji gdje je odmah dostupan normalnom sjedištu poslužitelja na letu.

38.3. Nadležni organ može odobriti odstupanje od zahtjeva iz stava 2. ovog člana ako nadležni organ smatra da bi drugačija lokacija bila korisnija za evakuaciju osoba u slučaju nužde.

Član 39.

Pojedinačni flotacioni uređaji

39.1. (AOC) Svi zrakoplovi koji rade na letovima iznad vode na razdaljini od više od 93 km (50 NM) od kopna koje je pogodno za slijetanje u slučaju nužde, bit će opremljeni jednim pojasom za spašavanje ili ekvivalentnim pojedinačnim flotacionim uređajem za svaku osobu na zrakoplovu.

39.2. (AOC) Svi pojasevi za spašavanje ili ekvivalentni pojedinačni flotacioni uređaji bit će postavljeni u poziciju koja je lako dostupna sa sjedišta ili mjesta osobe za koju je njegova upotreba predviđena.

39.3. (AOC) Za produžene operacije iznad vode, svaki pojedinačni flotacioni uređaj će biti opremljen odobrenim svjetlom za lociranje preživjelih.

39.4. (AOC) Po prijavi zrakoplovne kompanije, Nadležni organ može odobriti operacije zrakoplova iznad vode bez pojedinačnih flotacionih uređaja, ako zrakoplovna kompanija pokaže da voda iznad koje će zrakoplov letjeti nije takve veličine i dubine da bi pojedinačni flotacioni uređaji bili potrebni za preživljavanje ukrcanih u slučaju da se let okonča u toj vodi.

Član 40.

Pneumatski čamac za spašavanje

40.1. (AOC) Ni jedno lice ne smije staviti u pogon zrakoplov u komercijalnom zrakoplovnom prometu u produženim operacijama iznad vode a da taj zrakoplov nema dovoljno pneumatskih čamaca za spašavanje sa normiranim kapacitetom i nosivošću za smještaj osoba ukrcanih na zrakoplov.

Ako nema viška pneumatskih čamaca za spašavanje sa dovoljnim kapacitetom, kapacitet sjedišta i nosivosti pneumatskih čamaca za spašavanje će smjestiti sve osobe ukrcane na zrakoplov u slučaju gubitka jednog čamca najvećeg normiranog kapaciteta.

40.2. (AOC) Pneumatski čamci za spašavanje će biti smješteni tako da olakšaju njihovu spremnost za upotrebu u slučaju nužde.

40.3. (AOC) Pneumatski čamci za spašavanje će biti opremljeni slijedećim:

- 1) svjetlom lokatora za preživjele;
- 2) priborom za preživljavanje;
- 3) pirotehničkim uređajem za signalizaciju; i
- 4) ELT -Lokatorskim transmitemom za nuždu.

Vidi član 28. iz ovog Pravilnika.

40.4. (AOC) Pneumatski čamci za spašavanje koji koji se ne mogu otvoriti daljinskom kontrolom i koji imaju masu veću od 40 kg bit će opremljeni sredstvom za mehaničko otvaranje.

Član 41.

Flotacioni uređaj za prinudno slijetanje helikoptera na vodu

41.1. (AAC) Svi helikopteri koji lete iznad vode na razdaljini od kopna koja odgovara više od 10 minuta pri normalnoj brzini letenja u slučaju da se radi o performansi helikoptera iz Klase 1 ili 2, ili lete iznad vode izvan autorotacione ili bezbjedne udaljenosti od kopna za prinudno slijetanje u slučaju da se radi o helikopterima sa performansom iz Klase 3, bit će opremljeni stalnim i brzo-otvarajućim flotacionim sredstvima tako da osiguraju bezbjedno prinudno slijetanje helikoptera na vodu.

9. Raznovrsni sistemi i oprema

Član 42.

Sjedišta, sigurnosni pojasevi i rameni uprtači

42.1. (AOC) Svaki zrakoplov koji se koristi u operacijama sa putnicima će biti opremljen slijedećim sjedištima, sigurnosnim pojasevima i ramenim uprtačima koji ispunjavaju zahtjeve o plovidbenosti za homologaciju (certifikaciju) tipa tog zrakoplova:

1) sjedište ili mjesto sa sigurnosnim pojasevom za svaku osobu na palubi starosne dobi iznad 2 godine.

Mjesto koje je konstruisano za smještaj dvije osobe, kao što su sofa ili sećija sa više mjesta za sjedenje, bit će opremljeno odobrenim sigurnosnim pojasevom koji koriste dvije osobe samo tokom leta na ruti;

2) letačka palubna stanica sa kombinovanim sigurnosnim pojasevom i ramenim uprtačima; i

3) sjedište u odjeljku za putnike za svakog poslužitelja na letu.

Član 43.

Vrata odjeljaka za putnike i pilota

43.1. (AOC) Ni jedno lice ne smije voditi bilo koju operaciju kojom se prevoze putnici ako nema:

1) vrata između odjeljaka za pilota i putnike sa sredstvom za zaključavanje kako bi se spriječilo da ih putnici otvaraju bez dopuštenja pilota;

2) ključ za svaka vrata koja razdvajaju odjeljak za putnike od nekog drugog odjeljka koji ima odredbe za izlaz u slučaju nužde.

Ključ će biti lako dostupan svakom članu posade;

3) sredstvo za posadu, u slučaju nužde, da otključa svaka vrata koja vode u odjeljak koji je normalno dostupan putnicima a koje mogu eventualno zaključati putnici; i

4) natpisne pločice na svakim vratima koja se koriste za pristup izlazu za putnike u slučaju nužde, a na kojima je naznačeno da će ta vrata biti otvorena tokom polijetanja i slijetanja.

Član 44.

Sistem za javno obraćanje

44.1. (AOC) Ni jedan imalac AOC-a ne smije u pogon staviti zrakoplov za prevoz putnika sa maksimalnom odobrenom konfiguracijom sjedišta od više od 19 ako nije ugrađen sistem za javno obraćanje koji:

1) radi nezavisno od interfonskog sistema osim mikrotelefonske kombinacije, slušalica, mikrofona, selektorskih prekidača i signalnih uređaja;

2) za svaki potrebn izlaz za slučaj nužde za putnike u nivou poda a koji je odmah uz sjedište za posadu kabine, ima mikروفon koji je odmah dostupan članu posade u kabini na njegovom sjedištu, osim što jedan mikروفon može služiti za više od jednog izlaza, pod uslovom da blizina izlaza dozvoljava verbalnu komunikaciju između članova posade u kabini koji su na svojim sjedištima;

3) član posade u kabini može aktivirati u roku od 10 sekundi na svakom od tih mjesta u odjeljku iz kojeg je njegovo korištenje dostupno; i

4) može se čuti i razumjeti na svim putničkim sjedištima, u toaletu i na sjedištima članova posade i radnim položajima.

Član 45.

Materijali za unutrašnjost kabine

45.1. (AOC) Po prvom većem remontu zrakoplovne kabine ili obnavljanja unutrašnjosti kabine, svi materijali u svakom odjeljku koji koriste posada ili putnici, a koji ne ispunjavaju važeće zahtjeve o plovidbenosti koji se odnose na materijale koji se koriste u unutrašnjosti kabine za homologaciju (certifikaciju) tipa u prometnoj kategoriji, kako je to naveo nadležni organ, bit će zamijenjeni materijalima koji ispunjavaju zahtjeve koje je specificirao Nadležni organ.

45.2. (AOC) Presvlake na sjedištima, osim onih sjedišta za članove posade leta, u svakom odjeljku u kojem se nalaze posada ili putnici ispunjavat će zahtjeve koji se odnose na zaštitu od požara kako je to specificirao nadležni organ.

Član 46.

Materijali za odjeljke za teret i prtljag

46.1. (AOC) Svaka Klasa C ili D odjeljka za teret koja je zapreminom veća od 200 kubnih stopa u kategoriji prometnog zrakoplova za koji je uvjerenje o saglasnosti (homologaciji) tipa izdato poslije 1. januara 1958 će imati stropne i zidne obložne ploče koje su napravljene od:

- 1) smole ojačane staklenim vlaknima;
- 2) materijala obložnih ploča u odjeljku za teret koji ispunjavaju zahtjeve testa otpornosti na plamen kako je to propisano u uvjerenju o saglasnosti (homologaciji) tipa; ili
- 3) aluminijuma, u slučaju da se radi o instalacijama koje su odobrene prije 21. marta 1989.

Član 47.

Sistemi za napajanje energijom, distribuciju i indikaciju

47.1. (AOC) Ni jedan imalac AOC-a ne smije u pogon staviti zrakoplov ako on nije opremljen sljedećim:

- 1) sistemom za dovod energije i distribuciju koji ispunjava zahtjeve o plovidbenosti za certifikaciju zrakoplova u prometnoj kategoriji, kako je to specificirao nadležni organ; ili
- 2) sistemom za dovod energije i distribuciju koji je u stanju da proizvodi i vrši distribuciju opterećenja za potrebne instrumente i opremu, uz korištenje vanjskog izvora napajanja ako i jedan izvor energije ili komponenta sistema za distribuciju energije zataji.

Korištenje običnih elemenata u energetsom sistemu može biti odobreno ako Nadležni organ ustanovi da su oni konstruisani tako da bi bili razumno zaštićeni od kvara; i

- 3) sredstvom za pokazivanje adekvatnosti energije koja se dovodi do potrebnih letačkih instrumenata.

47.2. (AOC) Izvori energije sa pogonom na motor, kada se takvi koriste, bit će na zasebnim motorima.

Član 48.

Zaštitni osigurači kola

48.1. (AOC) Ni jedan imalac AOC-a ne smije staviti u pogon zrakoplov u kojem su ugrađeni zaštitni osigurači kola ako nema rezervnih osigurača koji su na raspolaganju za upotrebu u toku leta u količini jednakoj 10% broja osigurača svake klase ili tri svake klase, koji broj je veći.

Član 49.

Oprema za zaštitu od zaleđivanja

49.1. (AAC) Ako zrakoplov nije homologiran prema zahtjevima o plovidbenosti za prometnu kategoriju, a koji se odnose na zaštitu od zaleđivanja, ni jedno lice ne smije staviti u pogon zrakoplov u uslovima zaleđivanja ako on nije opremljen za sprječavanje ili uklanjanje leda sa vjetrobrana, krila, repne površine, elisa i ostalih dijelova zrakoplova gdje će stvaranje leda štetno utjecati na bezbjednost zrakoplova.

49.2. (AOC) Ni jedan imalac AOC-a ne smije staviti u pogon zrakoplov u očekivanim ili stvarnim uslovima zaleđivanja noću ako on nije opremljen sredstvom za osvjetljenje ili otkrivanje formacija leda.

Svako osvjetljenje koje se koristi bit će onog tipa koji neće uzrokovati blještanje ili odsjaj koji bi onemogućio članove posade u obavljanju njihove dužnosti.

Član 50.

Sistemi za pokazivanje toplote pito cijevi

50.1. (AOC) Ni jedan imalac AOC-a ne smije staviti u pogon zrakoplov prometne kategorije koji je opremljen sistemom za zagrijavanje pito cijevi letaćkih instrumenata ako taj zrakoplov nije, također, opremljen operativnim sistemom za pokazivanje toplote pito cijevi koji je u skladu sa slijedećim zahtjevima:

- 1) indikacija će da uključuje svjetlo boje ćilibara koje je jasno u vidokrugu ćlanu posade leta; i
- 2) indikacija će biti tako konstruisana da upozori posadu leta da li je sistem za grijanje pito cijevi "iskljućen" ili je sistem za grijanje pito cijevi "ukljućen" i da li bilo koji element grijanja pito cijevi ne radi.

Član 51.

Sistem statičkog pritiska

51.1. (AOC) Ni jedno lice ne smije staviti u pogon zrakoplov ako on nema dva nezavisna sistema za statički pritisak, koji imaju ispus u vanjski atmosferski pritisak tako da će oni najmanje biti pogođeni varijacijama u protoku zraka ili vlagom ili drugim stranim materijama, i bit će ugrađeni tako da budu nepropusni za zrak osim za ispus.

Član 52.

Brisači vjetrobrana

52.1. (AOC) Ni jedan imalac AOC-a ne smije staviti u pogon zrakoplov sa maksimalnom dozvoljenom masom pri polijetanju od više od 5.700 kg ako on, na svakom pilotskom mjestu, nije opremljen brisačem vjetrobrana ili ekvivalentnim sredstvom koje održava taj dio vjetrobrana jasnim za vrijeme padavina.

52.2.

Član 53.

Držač karte

53.1. (AOC) Ni jedan imalac AOC-a ne smije staviti u pogon zrakoplov ako nije ugrađen držač karte na mjestu koje je lako čitljivo i koje može biti osvijetljeno za rad noću.

Član 54.

Oprema za otkrivanje kosmičke radijacije

54.1. (AOC) Imalac AOC će osigurati da zrakoplovi koji su namijenjeni da lete iznad 15000 m (49 000 stopa) budu opremljeni instrumentom za kontinuirano mjerenje i pokazivanje doze ukupnog kosmičkog zračenja koje se prima (t.j. ukupne jonizirajuće i neutronske radijacije galaktičkog ili solarnog porijekla) kao i kumulativne doze na svakom letu.

Član 55.

Mornarički uređaj za zvučnu signalizaciju

55.1. (AAC) Svi hidroavioni za sve letove će biti opremljeni opremom za davanje zvučnih signala kako je to propisano u međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, i tamo gdje se to primjenjuje.

Član 56.

Kotve

56.1. (AAC) Svi hidroavioni za sve letove će biti opremljeni jednom kotvom i jednom morskom kotvom (padobranom za kočenje), kada je to potrebno za pomoć pri manevrisanju (odobrenje za kotve nije potrebno)

56.2. Hidroavioni uključuju amfibije koje rade kao hidroavioni.

Član 57.

Završna odredba

57.1. Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH".

57.2. Pravilnik objaviti u "Službenom glasniku BiH" i službenim glasilima entiteta.

Broj 02-292.5-124/05
9. februara 2005. godine
Sarajevo

Generalni direktor
Đorđe Ratkovića, s. r.

DODATAK I

IS: 7.2.ČLANA 10. KATEGORIJA II: ODOBRENJE I ZAHTJEVI ZA ODRŽAVANJE ZA INSTRUMENTE I OPREMU

Opće. Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju prema članu 10. će biti odobreni kako je to predviđeno u ovom Standardu za provedbu prije nego što se počnu koristiti u operacijama Kategorije II. Prije nego što se zrakoplov prezentira za izdavanje odobrenja za instrumente i opremu, mora se pokazati da je od početka 12. kalendarskog mjeseca prije datuma podnošenja zahtjeva:

- 1) lokalajzer (predajnik snopa pravca) ILS-a (sistema za slijetanje po instrumentima) i oprema za ravan poniranja provjerena na probnom stolu u skladu sa uputstvima proizvođača te je ustanovljeno da ispunjava one standarde koji su specificirani u RTCA Dokumentu 23-63/DO-117 od 14. marta 1963, "Kriteriji standardnog podešavanja za zrakoplovni lokalajzer (predajnik snopa pravca) i prijemnike ravni poniranja".
- 2) visinomjeri i sistemi statičkog pritiska su testirani i pregledani; i
- 3) svi ostali instrumenti i stavke opreme koji su specificirani u članu 10. Pravilnika o instrumentima i opremi koji su navedeni u predloženom programu održavanja su provjereni na probnom stolu i ustanovljeno je da ispunjavaju specifikacije proizvođača.

Sistem vođenja za kontrolu leta. Sve komponente sistema vođenja za kontrolu leta će biti odobrene i ugrađene po programu procjene (evaluacije) koji je specificiran u tački 5. ovog IS ako nisu odobrene za operacije iz Kategorije III prema primjenljivim procedurama za izdavanje uvjerenja o saglasnosti (homologaciji) ili dopunskog uvjerenja o homologaciji. Osim toga, naknadne izmjene u izradi, modelu ili dizajnu komponenti moraju biti odobrene po ovom paragrafu. Sistemi i uređaji koji se na to odnose, kao što su automatski leptir za gas i kompjuterski sistem za prilazno vođenje, će biti odobreni na isti način kao i da se koriste za operacije iz Kategorije II.

Radio visinomjer. Radio visinomjer mora ispunjavati kriterije za performansu iz ovog paragrafa za izdavanje početnog odobrenja, kao i nakon svake naknadne izmjene:

- 1) on će posadi leta jasno i sigurno pokazivati visinu točka glavnog stajnog trapa iznad terena;
- 2) on će pokazivati visinu točka iznad terena do preciznosti od +/- 5 stopa (1,5 metara) odnosno 5%, šta je veće, pod slijedećim uslovima:
 - a) uglovi propinjanja od nula do +/-50 oko srednje prilazne visine;
 - b) uglovi nagiba od nula do 200 u svakom smjeru;
 - c) prednje brzine od minimalne prilazne brzine do 200 čvorova;
 - d) brzine tonjenja od nula do 15 stopa u sekundi pri visinama od 100 stopa (30 metara) do 200 stopa (60 metara).
- 3) iznad nivoa zemlje, on mora pratiti stvarnu visinu zrakoplova bez značajnijeg zaostajanja ili oscilacija;
- 4) kod zrakoplova na visini od 200 stopa (60 metara) ili manje, svaka nagla promjena terena koja predstavlja ne više od 10% visine zrakoplova ne smije uzrokovati da se visinomjer otključa (deblokira), a reagovanje pokazivača na takve promjene ne smije prelaziti 0,1 sekundu, i, osim toga, ako se sistem otključa (deblokira) za veće promjene, on mora ponovo dobiti signal za manje od 1 sekunde;
- 5) sistemi koji sadrže karakteristiku "proba pritiskanjem" (push to test) moraju testirati cjelokupan sistem (sa ili bez antene) pri simuliranoj visini od manje od 500 stopa;

6) sistem mora posadi leta pružiti siguran prikaz upozorenja o zatajenju u svako doba kada postoji gubitak snage ili odsustvo povratnih signala sa zemlje u okviru projektovanog opsega radnih visina.

Ostali instrumenti i oprema. Svi ostali instrumenti i stavke opreme koji se traže po članu 10. će biti sposobne da izvrše, po potrebi, operacije iz Kategorije II. Također se zahtijeva odobrenje nakon svake naknadne izmjene ovih instrumenata i stavki opreme.

Program procjene (evaluacije)

1) Primjena. Odobrenje po procjeni se zahtijeva kao dio prijave za izdavanje odobrenja za priručnik o Kategoriji II.

2) Demonstracije. Ako nadležni organ nije izdao drugačije ovlaštenje, program procjene za svaki zrakoplov zahtijeva demonstraciju koja je specificirana u ovom paragrafu. Najmanje 50 ILS prilaza (prilaza po sistemu slijetanja po instrumentima) će biti obavljeno sa najmanje pet prilaza na svakom od tri različita ILS sredstva, a ne više od pola ukupnih prilaza bilo kojeg od tri ILS sredstva. Svi prilazi će se letjeti pod simuliranim uslovima po instrumentima do 100 stopa (30 metara) visine donošenja odluke i 90% ukupnih prilaza koji se naprave će biti uspješno. Uspješan prilaz je onaj kod kojeg:

a) na 100 stopa (30 metara) visine donošenja odluke, pokazana brzina kroz zrak i pravac leta su zadovoljavajući za normalno izravnjanje i slijetanje (brzina mora biti +/- 5 čvorova programirane brzine kroz zrak, ali ne smije biti manja od programirane brzine praga ako se koriste automatski leptiri za gas);

b) zrakoplov na 100 stopa (30 metara) visine donošenja odluke, je postavljen tako da je pilotska kabina u opsegu unutra, a praćenje je tako da ostane u opsegu unutra, a bočni rubovi poletno-sletne staze (piste) su ispruženi;

c) odstupanje od ravni poniranja nakon napuštanja vanjskog markera ne prelazi 50% pune skale otklona kako to pokazuje ILS indikator;

d) nikakva neuobičajena neujednačenost ili pretjerane promjene visine se ne javljaju nakon napuštanja srednjeg markera; i

e) u slučaju da se radi o zrakoplovu koji je opremljen uređajem za vezu autopilota sa sistemom za prilaženje, zrakoplov je dovoljno stabiliziran kada se uređaj za vezu autopilota sa sistemom za prilaženje prekine na visini donošenja odluke kako bi se omogućio nastavak normalnog prilaženja i slijetanja.

3) Zapisnici. Tokom programa procjene podnosilac prijave za zrakoplov će bilježiti slijedeće informacije za svako prilaženje i na zahtjev Nadležnog organa će ih staviti na raspolaganje:

a) svaku grešku na zrakoplovnim instrumentima i opremi koja je spriječila početak prilaženja;

b) razloge za prekid prilaženja, uključujući i visinu iznad poletno-sletne piste pri kojoj je došlo do prekida;

c) kontrolu brzine na 100 čvorova visine donošenja odluke ako se koriste automatski leptiri za gas;

d) stanje stabilizacije zrakoplova po isključenju automatskog uređaja za vezu autopilota sa sistemom za prilaženje u pogledu nastavljanja izravnjanja i slijetanja;

e) položaj zrakoplova kod srednjeg markera i na visini donošenja odluke koji se pokazuje i na dijagramu osnovnog ILS displeja i na dijagramu poletno-sletne piste koja je ispružena prema srednjem markeru. Procijenjena tačka dodira sa tlom pokazat će se na dijagramu poletno-sletne piste;

f) kompatibilnost letačkog komandnog uređaja sa automatskim uređajem za vezu autopilota sa sistemom za prilaženje, ako se primjenjuje;

g) kvalitet performanse cjelokupnog sistema.

4) Procjena. Konačna procjena sistema za vođenje za kontrolu leta se vrši nakon uspješnog okončanja ovih demonstracija. Ako se nisu pokazale hazardne tendencije ili na drugi način nije poznato da postoje, sistem se odobrava onako kako je ugrađen.

Svaki program održavanja za kategoriju II instrumentata i opreme sadržavat će slijedeće:

1) listu svakog instrumenta i stavke opreme koji su specificirani u članu 10. Pravilnika o opremi i instrumentima i koji su ugrađeni u zrakoplov za operacije iz Kategorije II, uključujući i izradu i model onih koji su specificirani u članu 10. stav 1. tačka 1) Pravilnika o opremi i instrumentima;

2) plan koji predviđa izvršenje pregleda po tački 5) ovog paragrafa u roku od 3 kalendarska mjeseca nakon datuma prethodnog pregleda. Pregled će izvršiti lice koje bude ovlašteno po BiH propisu o zrakoplovstvu dio 5 "Pravilnik o plovidbenosti", osim što svaki alternativni pregled može biti zamijenjen funkcionalnom letačkom provjerom. Ovu funkcionalnu letačku provjeru će obaviti pilot koji je nosilac pilotskog ovlaštenja za Kategoriju II za tip zrakoplova koji se provjerava;

3) plan koji obezbjeđuje izvršenje provjere na probnom stolu za svaki navedeni instrument i stavku opreme koji su specificirani u članu 10. stav 1. tačka 1) u roku od 12 kalendarskih mjeseci od datuma prethodne provjere na probnom stolu;

4) plan koji obezbjeđuje izvršenje testa i pregleda svakog sistema statičkog pritiska u okviru 12 kalendarskih mjeseci nakon datuma prethodnog testa i pregleda;

5) postupci za izvršenje periodičnih pregleda i funkcionalnih letačkih provjera u cilju utvrđivanja sposobnosti svakog navedenog instrumenta i stavke opreme koji su specificirani u članu 10. stav 1. tačka 1) da postignu performansu koja je odobrena za operacije iz kategorije II uključujući i postupke za zapisivanje funkcionalnih letačkih provjera;

6) postupak da se osigura da pilot bude obaviješten o svim kvarovima na navedenim instrumentima i stavkama opreme;

7) postupak da se osigura da stanje svakog navedenog instrumenta i stavke opreme na kojima se vrši održavanje bude barem jednako stanju iz odobrenja za Kategoriju II prije nego što se oni vrate u rad za operacije iz Kategorije II;

8) postupak za bilježenje u zapisnike o održavanju kojim se pokazuje datum, aerodrom i razlozi za svaki prekid operacije iz kategorije II zbog kvara navedenog instrumenta ili stavke opreme.

Provjera na probnom stolu. Provjera na probnom stolu koja se zahtijeva ovim odjeljkom bit će u skladu sa ovim paragrafom:

1) osim kako je to specificirano u paragrafu 7. tačka 2) ovog odjeljka, njega će izvršiti certificirana stanica za popravke koja nosi jedno od slijedećih ovlaštenja kako to odgovara opremi koja se provjerava:

a) ovlaštenje za instrumente;

b) ovlaštenje za zrakoplovnu elektroniku;

2) njega će obaviti certificirana zrakoplovna kompanija ili odobrena organizacija za održavanje na zrakoplovu koji je identifikovan u odobrenim posebnim radnim odredbama te kompanije uz odobreno ovlaštenje za vršenje održavanja i izdavanje odobrenja o vraćanju u rad svog vlastitog zrakoplova na kojem je održavanje izvršeno prema programu stalnog održavanja po sistemu koji je ekvivalentan onom koji je identifikovan u Pravilniku o uslovima i načinu izdavanja potvrde zračnog operatora (AOC);

3) sastojat će se od uklanjanja instrumenta ili stavke opreme i izvršenja slijedećeg:

-
- a) vizuelnog pregleda čistoće, skorog kvara i potrebe za podmazivanjem, popravkom ili zamjenom dijelova;
 - b) ispravke onih stavki koje su ustanovljene vizuelnim pregledom; i
 - c) baždarenja bar do specifikacija proizvođača ako drugačije nije specificirano u odobrenom priručniku za Kategoriju II za zrakoplov na kojem je instrument ili stavka opreme ugrađena.

Produženja. Nakon okončanja ciklusa održavanja od 12 kalendarskih mjeseci, zahtjev za produženje perioda provjere, testova i pregleda se odobrava ako se pokaže da performansa određene opreme opravdava traženo produženje.

IS: 7.7. ČLANA 23. UREĐAJI ZA SNIMANJE LETA

1. Sistem za snimanje podataka o letu će snimati podatke, u digitalnoj formi, iz kojih se mogu utvrditi slijedeće informacije u okviru dijapazona, preciznosti i intervala snimanja koje određuje nadležni organ:

- 1) Vrijeme;
- 2) Visina;
- 3) brzina kroz zrak;
- 4) vertikalno ubrzanje;
- 5) pravac leta (kurs);
- 6) vrijeme svakog radio prenosa bilo do ili od kontrole letenja;
- 7) uzdužni položaj;
- 8) položaj nagiba (roll attitude);
- 9) ugao bočnog klizanja lateralnog ubrzanja
- 10) uzdužni ravnotežni položaj (ravnotežni položaj propinjanja);
- 11) komandna palica ili komanda visine (položaj komandne površine propinjanja);
- 12) upravljač ili položaj bočne komandne površine;
- 13) pedala komande kormila pravca ili položaj komandne površine upravljanja po pravcu;
- 14) potisak svakog motora;
- 15) položaj svakog skretača mlaza;
- 16) zakrilca ili komandni položaj upravljanja zakrilcem iz pilotske kabine; i
- 17) predkrilce-kapak ili komandni položaj upravljanja zakrilcem iz pilotske kabine.

IS: 7.8. ČLANA 25. OPREMA ZA IZLAZ U SLUČAJU NUŽDE

1. Pomoćna sredstva za izlaz u slučaju nužde u nivou poda će ispunjavati zahtjeve pod kojima je zrakoplov homologiziran (certificiran).
2. Lokacija svakog izlaza za slučaj nužde za putnike će biti:
 - 1) prepoznatljiva sa udaljenosti koja je jednaka širini kabine; i

2) označen znakom koji je vidljiv svim ukrcanima koji prilaze glavnim prolazom za putnike između sjedišta.

3. Postojat će znak za izlaz u slučaju nužde:

1) iznad glavnog prolaza za putnike između sjedišta blizu svakog izlaza za putnike u slučaju nužde "preko krila", ili na nekoj drugoj stropnoj lokaciji ako je to praktičnije zbog niske unutrašnje visine kabine;

2) odmah do svakog izlaza za putnike u slučaju nužde u nivou poda, osim što jedan znak može služiti za dva takva izlaza ako se oba mogu odmah vidjeti prema tom znaku; i

3) na svakoj pregradi ili pregradnoj ploči koja sprečava pogled naprijed i nazad u kabini za putnike, da bi označio izlaze za slučaj nužde koji se nalaze iza ili su zaklonjeni njima, osim što, ako ovo nije moguće, znak može biti postavljen na nekoj drugoj prikladnoj lokaciji.

4. Svako označavanje izlaza za putnike u slučaju nužde i svaki locirajući znak bit će izrađen tako da ispunjava zahtjeve o označavanju unutrašnjih izlaza za slučaj nužde pod kojima je zrakoplov homologiran, osim ako nadležni organ ne navede drugačije zahtjeve kako bi se ispoštovao ovaj paragraf.

Ni jedan znak se ne smije nastaviti koristiti ako njegova luminiscencija (sjaj) padne ispod 250 mikrolamberta.

5. Izvori opće rasvjete u kabini mogu biti zajednički i za sisteme za slučaj nužde i za glavne rasvjetne sisteme ako je dovod energije za sistem rasvjete za slučaj nužde nezavisan od dovoda energije za napajanje glavnog sistema rasvjete.

6. Sistem rasvjete za slučaj nužde obezbijedit će dovoljno općeg osvjetljenja u putničkoj kabini tako da prosječno osvjetljenje, kada se mjeri u 40-inčnim intervalima u visini naslona za ruke na sjedištu, na centralnoj liniji glavnog prolaza za putnike, iznosi najmanje 0,05 stopa-svijetla.

7. Svako svjetlo za slučaj nužde će:

1) se moći staviti u funkciju ručno iz položaja za posadu leta i sa tačke u putničkom odjeljku koja je pristupačna sa normalnog sjedišta poslužitelja na letu;

2) imati sredstvo za sprečavanje nehotičnog pokretanja manuelnih kontrola; i

3) kada se pripremi ili upali sa bilo kojeg od položaja, ostat će upaljeno ili će se upaliti po prekidu normalne električne energije u zrakoplovu;

4) obezbijediti potrebni nivo rasvjete najmanje 10 minuta pod kritičnim ambijentalnim uslovima nakon slijetanja u slučaju nužde;

5) imati kontrolni uređaj u pilotskoj kabini koji ima položaj "uključeno", "isključeno", "spremno".

8. Lokacija svake ručice komande za izlaz za putnike u slučaju nužde i uputstva za otvaranje izlaza bit će pokazani u skladu sa zahtjevima pod kojima je zrakoplov homologiran, osim ako nadležni organ ne navede drugačije zahtjeve da bi se postupilo u skladu sa ovim paragrafom.

9. Ni jedna ručica komande ili poklopac ručice komande se ne smije nastaviti koristiti ako njena luminiscencija (sjaj) padnu ispod 100 mikrolamberta.

10. Pristup izlazima za slučaj nužde će biti obezbijeden na slijedeći način za svaki putnički zrakoplov:

1) svaki prolaz između pojedinačnih putničkih zona, ili onaj koji vodi do izlaza za slučaj nužde Tipa I ili Tipa II, bit će bez prepreka i bar 20 inča širok;

2) bit će dovoljno prostora odmah do svakog izlaza za slučaj nužde Tipa I i Tipa II kako bi se članu posade omogućilo da pomogne pri evakuaciji putnika a da ne umanjí šírínu prolaza bez prepreka ispod one koja se zahtijeva u paragrafu 10. tačka 1) ovog dijela;

3) postojat će prilaz sa glavnog prolaza za putnike između sjedišta do svakog izlaza Tipa I i Tipa II. Prilaz od glavnog prolaza između sjedišta u putničkoj kabini ovim izlazima neće biti prepriječen sjedištima, ležajevima ili drugim izbočinama na takav način da smanjuje efikasnost izlaza. Osim toga, prilaz će da ispunjava zahtjeve za pristupačnost izlaza za slučaj nužde pod kojima je zrakoplov homologiran, osim ako Nadležni organ ne navede drugačije zahtjeve da bi se postupilo u skladu sa ovim paragrafom;

4) ako je potrebno da se prolazi kroz prolaz između odjeljaka za putnike kako bi se došlo do bilo kojeg izlaza sa bilo kojeg sjedišta u putničkoj kabini, prolaz neće imati prepreke. Međutim, zavjese se mogu koristiti ako one dozvoljavaju slobodan ulaz kroz prolaz;

5) ne smiju se ugraditi nikakva vrata u bilo kojoj pregradi između odjeljaka za putnike;

6) ako je potrebno da se prolazi kroz vrata koja razdvajaju putničku kabinu od drugih zona da bi se došlo do bilo kojeg potrebnog izlaza za slučaj nužde sa bilo kojeg sjedišta, ta vrata će imati sredstvo da se kvakom drže u otvorenom položaju, i vrata će biti otvorena tokom svakog polijetanja i slijetanja. Kvaka će biti u stanju da izdrži na sebi opterećenja kada su vrata podvrgnuta krajnjim silama inercije u odnosu na okolnu strukturu, kako je to propisano u standardima o plovidbenosti za homologaciju tipa u prometnoj kategoriji kako to navodi Nadležni organ..

11. Svaki izlaz za putnike za slučaj nužde i sredstvo za otvaranje tog izlaza sa vanjske strane će biti označen na vanjskoj strani zrakoplova trakom u boji od 2 inča (5 cm), ističući izlaz na strani trupa.

12. Svako označavanje izlaza za putnike za slučaj nužde, uključujući i traku, bit će odmah prepoznatljivo u odnosu na okolnu zonu trupa kontrastom u boji te će biti u skladu sa slijedećim:

1) ako refleksioni faktor tamnije boje iznosi 15 posto ili manje, refleksioni faktor svjetlije boje treba biti najmanje 45 posto.

2) ako je refleksioni faktor tamnije boje veći od 15 posto, mora se obezbijediti najmanje 30 posto razlike između njenog refleksionog faktora i refleksionog faktora svjetlije boje.

"Refleksioni faktor" je omjer svjetlosnog fluksa koji isijava tijelo i svjetlosnog fluksa koji ono prima.

3) Izlazi koji nisu na strani trupa, imat će vanjska sredstva za otvaranje i primjenljive instrukcije koje su jasno označene crvenom bojom, ili, ako crvena boja nije jasna u odnosu na boju podloge, onda svijetlom hrom-žutom bojom, a kada je sredstvo za otvaranje za takav izlaz smješteno samo na jednoj strani trupa, jasna oznaka će za tu svrhu biti stavljena na drugoj strani.

13. Svaki putnički zrakoplov će biti opremljen vanjskim osvjetljenjem koje ispunjava zahtjeve pod kojima je taj tip zrakoplova homologiran, osim ako Nadležni organ ne navede drugačije zahtjeve kako bi se postupilo u skladu sa ovim paragrafom.

14. Svaki putnički zrakoplov će biti opremljen izlaznom trasom koja je otporna na klizanje i koja ispunjava zahtjeve pod kojima je taj zrakoplov homologiran, osim ako Nadležni organ ne navede drugačije zahtjeve kako bi se postupilo u skladu sa ovim paragrafom.

15. Svaka vrata ili izlaz u nivou poda na strani trupa (osim onih koji vode u odjeljak za teret ili prtljag koji nije pristupačan iz putničke kabine) a koji je visok 44 inča (110 cm) ili više, a širok 20 (50 cm) inča ili više, ali nije širi od 46 inča (117 cm), svaki izlaz za putnike ispod trupa i svaki izlaz na repnom konusu će ispunjavati zahtjeve iz ovog dijela Pravilnika a koji se tiču izlaza u slučaju nužde koji su u nivou poda.

Nadležni organ može odobriti odstupanje od ovog paragrafa ukoliko smatra da okolnosti čine da potpuno postupanje sa zahtjevima bude neizvodljivo te da je postignut prihvatljiv nivo bezbjednosti.

16. Odobreni izlazi za slučaj nužde u odjeljcima za putnike koji prelaze minimalni broj potrebnih izlaza za slučaj nužde će ispunjavati sve primjenljive odredbe ovog dijela Pravilnika i bit će pristupačni.

17. Na svakom velikom putničkom turbo-mlaznom zrakoplovu svaki izlaz ispod trupa i izlaz na repnom konusu će biti-

- 1) projektovan i konstruisan tako da se ne može otvoriti tokom leta;
- 2) označen natpisnom pločicom koja se može pročitati sa udaljenosti od 30 inča (76 cm) i koja je ugrađena na vidljivoj lokaciji blizu sredstva za otvaranje izlaza, navodeći da je izlaz projektovan i konstruisan tako da se ne može otvarati tokom leta.

IS: 7.8. ČLANA 35. SKLADIŠTENJE KISEONIKA I APARAT ZA PUŠTANJE KISEONIKA

1. Zahtjevi za dovod dodatnog kiseonika za zrakoplove koji nisu pod pritiskom su slijedeći:

- 1) članovi letačke posade. Svaki član letačke posade na dužnosti na letačkoj palubi će imati dodatni kiseonik u skladu sa Tabelom 1. Ako svi ukrcani na sjedištima letačke palube imaju dovod kiseonika iz izvora letačke posade, onda će se oni smatrati članovima letačke posade na dužnosti na letačkoj palubi u svrhu opskrbe kiseonikom.
- 2) članovi posade u kabini, dodatni članovi posade i putnici. Članovi posade u kabini i putnici će se opskrbljivati kiseonikom u skladu sa Tabelom 1. Članovi posade u kabini koji se prevoze osim potrebnog minimalnog broja članova posade u kabini, kao i dodatni članovi posade smatrat će se putnicima u svrhu opskrbe kiseonikom.

Tabela 1 - Dodatni kiseonik za zrakoplove koji nisu pod pritiskom

OPSKRBA ZA:	TRAJANJE I VISINA PRITISKA:
1. Svi ukrcani na sjedištima letačke palube na dužnosti na letačkoj palubi	Cjelokupno vrijeme leta pri visinama pritiska iznad 10000 stopa (3000 metara)
2. Svi potrebni članovi posade u kabini	Cjelokupno vrijeme leta pri visinama pritiska iznad 13000 stopa (4000 metara) i za svaki period koji prelazi 30 minuta pri visinama pritiska iznad 10000 stopa (3000 metara) ali koje ne prelaze 13000 stopa (4000 metara)
3. 100% putnika	Cjelokupno vrijeme leta nakon 30 minuta pri visinama pritiska većim od 10000 stopa (3000 metara) ali koje ne prelaze 13000 stopa

(4000 metara)

2. Zahtjevi za opskrbu dodatnim kiseonikom za zrakoplove pod pritiskom su slijedeći:

1) potrebna količina dodatnog kiseonika će biti utvrđena na osnovu visine pritiska kabine, trajanja leta i pretpostavke da će doći do zatajenja pritiska u kabini na visini ili u tački leta koja je najkritičnija sa stanovišta potrebe za kiseonikom, i da će se, nakon zatajenja, zrakoplov spuštati u skladu sa postupcima za slučaj nužde koji su specificirani u priručniku za let do bezbjedne visine za rutu na kojoj se leti i koja će omogućiti kontinuiran bezbjedan let i slijetanje;

2) nakon zatajenja pritiska u kabini, visina pritiska u kabini smatrat će se istom kao što je i visina zrakoplova, osim ako se Nadležnom organu ne predoči da nikakvo eventualno zatajenje pritiska u kabini ili sistema za pritisak neće rezultirati visinom pritiska u kabini koja je jednaka visini zrakoplova. Pod ovakvim okolnostima, ova niža visina pritiska u kabini može se koristiti kao osnova za utvrđivanje opskrbe kiseonikom;

3) članovi letачke posade.

Svaki član letачke posade na dužnosti na letачkoj palubi će biti opskrbljen dodatnim kiseonikom u skladu sa Tabelom 2. Ako se svi ukrcani na sjedištima letачke palube opskrbljuju iz izvora kiseonika letачke posade, onda će se oni smatrati članovima letачke posade na dužnosti na letачkoj palubi u svrhu opskrbe kiseonikom. Ukrcani na sjedištima letачke palube koji se ne opskrbljuju iz izvora letачke posade treba da se smatraju putnicima u svrhu opskrbe kiseonikom;

4) članovi posade u kabini, dodatni članovi posade i putnici:

a) članovi posade u kabini i putnici će se opskrbljivati dodatnim kiseonikom u skladu sa Tabelom 2. Članovi posade u kabini koji se prevoze osim minimalnog potrebnog broja članova posade u kabini, kao i dodatni članovi posade smatrat će se putnicima u svrhu opskrbe kiseonikom;

b) zahtjevi za opskrbu kiseonikom, kako je to specificirano u Tabeli 2, za zrakoplove koji nisu homologirani da lete na visinama iznad 25000 stopa (7600 metara) mogu se smanjiti na cjelokupno vrijeme leta između 10000 stopa (3000 metara) i 14.000 stopa (4300 metara) visine pritiska u kabini za sve potrebne članove posade u kabini i za najmanje 10% putnika ako je, na svim tačkama tokom rute na kojoj se leti, zrakoplov u stanju da se spusti bezbjedno u roku od 4 minute prema visini pritiska u kabini od 14000 stopa (4300 metara).

Tabela 2 - Zahtjevi za dodatni kiseonik - Zrakoplov pod pritiskom u toku i nakon spuštanja u slučaju nužde

(Napomena 1)

OPSKRBA ZA	TRAJANJE I VISINA PRITISKA U KABINI
1. Svi ukrcani na sjedištima letачke palube na dužnosti na letачkoj palubi	Cjelokupno vrijeme leta kada visina pritiska u kabini prelazi 13.000 (4000 metara) i cjelokupno vrijeme leta kada visina pritiska u kabini prelazi 10.000 stopa (3000 metara) ali ne prelazi 13.000 stopa (4000 metara) nakon prvih 30 minuta na tim visinama, ali ni u kojem

	<p>slučaju manje od:</p> <p>(i) 30 minuta za zrakoplove koji su homologirani da lete na visinama koje ne prelaze 25.000 stopa (7600 metara), (Napomena 2).</p> <p>(ii) 2 sata za zrakoplove koji su homologirani da lete na visinama višim od 25.000 stopa (7600 metara), (Napomena 3).</p>
2. Svi potrebni članovi posade u kabini	Cjelokupno vrijeme leta kada visina pritiska u kabini prelazi 13.000 stopa (4000 metara) ali ne manje od 30 minuta (Napomena 2), i cjelokupno vrijeme leta kada visina pritiska u kabini iznosi više od 10.000 stopa (3000 metara) ali ne prelazi 13.000 stopa (4000 metara) nakon prvih 30 minuta na tim visinama.
3. 100% putnika	10 minuta ili cjelokupno vrijeme leta kada visina pritiska u kabini prelazi 15.000 stopa (4600 metara) šta god da je veće (Napomena 4)
4. 30% putnika	Cjelokupno vrijeme leta kada visina pritiska u kabini prelazi 14.000 stopa (4300 metara) ali ne prelazi 15.000 stopa (4600 metara).
5. 10% putnika	Cjelokupno vrijeme leta kada visina pritiska u kabini prelazi 10.000 stopa (3000 metara) ali ne prelazi 14.000 stopa (4300 metara) nakon prvih 30 minuta na tim visinama.

Napomena 1: Obezbjedena opskrba će uzeti u obzir visinu pritiska u kabini i profil spuštanja za rute koje su u pitanju.

Napomena 2: Potrebna minimalna opskrba je ona količina kiseonika koja je potrebna za konstantnu brzinu spuštanja sa maksimalne homologirane radne visine zrakoplova do 10.000 stopa (3000 metara) za 10 minuta a zatim 20 minuta na 10.000 stopa (3000 metara).

Napomena 3: Potrebna minimalna opskrba je ona količina koja je potrebna za konstantnu brzinu spuštanja sa maksimalne homologirane radne visine zrakoplova na 10.000 stopa (3000 metara) za 10 minuta a zatim 110 minuta na 10.000 stopa (3000 metara). Kiseonik koji je potreban da bi se ispunile odredbe o Opremi za zaštitu disanja posade iz ovog Pravilnika može se uključiti kod utvrđivanja potrebne opskrbe.

Napomena 4: Potrebna minimalna opskrba je ona količina kiseonika koja je potrebna za konstantnu brzinu spuštanja sa maksimalne homologirane radne visine zrakoplova na 15.000 stopa (4600 metara).