

**Анекс 2 на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство
(заклучно со Амандман 43)
МЕЃУНАРОДНИ СТАНДАРДИ**

ГЛАВА 1. ДЕФИНИЦИИ

Забелешка 1. – Во овој документ изразот "услуги" се користи како апстрактна именка со цела да се означат функциите или дадените услуги; а изразот "единица" се користи со цел да се означи колективното тело кое ги дава услугите.

Забелешка 2. – Назнаката (RR) во овие дефиниции укажува на дефиниција која е извадена во Правилникот на Меѓународната унија за телекомуникации (ITU) за радио (види Прирачник за Условите за радио фреквенцискиот спектар за цивилното воздухопловство, вклучувајќи ја и изјавата за одобрената политика на ICAO (Док 9718)).

Кога наведените изрази се користат во меѓународните стандарди за правила за летање, тие го имаат следното значење:

Акробатски летови (Acrobatic flight). Тоа се маневри кои воздухопловот намерно ги изведува, вклучувајќи нагла измена на неговата позиција, на висината, невообичаена положба или невообичаена промена на брзината на летот.

ADS-C спогодба (ADS-C agreement). План за известување/пријавување кој ги утврдува условите за ADS-C пријавување на податоци (т.е., податоци кои и се потребни на единицата за давање на услуги на контролата на воздушниот сообраќај (ATS) и на фреквенцијата за ADS-C извештаите што треба да се договори пред да се користи ADS-C во давањето на услугите во воздушниот сообраќај).

Забелешка. – Условите на спогодбата ќе се разменуваат помеѓу системот на земја и воздухопловот по основ на договор, или серија на договори.

Советодавен воздушен простор (Advisory airspace). Воздушен простор со определени димензии, или определена рута, во рамките на кои консултативните услуги за воздушниот сообраќај се достапни.

Советодавна рута (Advisory route). Определена рута долж која на располагање стојат консултативните услуги за воздушниот сообраќај.

Аеродром (Aerodrome). Определена копнена или водена површина (вклучувајќи ги сите објекти, инсталации и опрема) кои се планира да се користат било целосно или делумно при пристигнување, заминување на воздухоплови и при нивно движење по површината.

Услуга на аеродромската контрола (Aerodrome control service). Услуга на контролата на летање за сообраќајот на аеродромот.

Аеродромска контролна кула (Aerodrome control tower). Единица воспоставена за давање на услуги на контролата на летање за сообраќајот на аеродромот.

Сообраќај на аеродром (Aerodrome traffic). Свкупниот сообраќај на маневарските површини на еден аеродром и сите воздухоплови кои летаат во близина на аеродромот.

Забелешка. – Воздухоплов е во близина на аеродром кога тој влегува во или излегува од аеродромски школски круг.

Аеродромска зона на сообраќај (Aerodrome traffic zone). Воздушен простор со определени димензии утврден околу еден аеродром заради заштита на сообраќајот на тој аеродром.

Зборник на воздухопловни информации (AIP) (Aeronautical Information Publication (AIP)). Објавена публикација издадена од страна на или кај надлежниот орган на една земја и која содржи воздухопловни информации од траен ларактер кои се битни за воздухопловната навигација.

Воздухопловна станица (RR S1.81) (Aeronautical station (RR S1.81)). Станица на земја во воздухопловните мобилни услуги. Во определени случаи, воздухопловната станица може да биде поставена, на пример, на брод или на платформа на море.

Авион (Aeroplane). Воздухоплов потежок од воздухот, кој се движи на моторен погон и се издига во лет пред се заради аеродинамичката реакција на површините кои во определени услови од летот остануваат неподвижни.

Авионски систем за избегнување на судири (ACAS) (Airborne collision avoidance system (ACAS)). Авионски систем кој работи врз основа на сигналите од транспондерот на секундарниот надзорен радар (SSR), и не зависи од опремата на земја, со цел да му обезбедат на пилотот информации за можни конфликтни ситуации на воздухопловот кој е опремен со SSR транспондери.

Воздухоплов (Aircraft). Секоја направа која се одржува во атмосферата заради реакцијата на воздухот, освен реакциите на воздухот во однос на површината на земјата.

Воздух-земја радио станица за контрола (Air-ground control radio station). Воздухопловна телекомуникациска станица со основно задолжение

за управување/водење на комуникациите кои се однесуваат на летањето и контролата на воздухоплов во дадена област.

Воздушно таксирање (Air-taxiing). Движење на хеликоптер/VTOL над површината на аеродром, вообичаено под влијание од близината на земјата и со брзина во однос на земјата обично помала од 37 km/h (20 kt).

Забелешка. – Актуелната висина може да се разликува, некои хеликоптери може да бараат воздушно таксирање над 8 m (25 ft) AGL за да се намали ефектот на турбуленцијата од близината на земјата или да се даде одобрение за спуштање на товар со јаже.

Воздушен сообраќај (Air traffic). Сите воздухоплови кои летаат или се движат по маневарските површини на еден аеродром.

Советодавни услуги за воздушниот сообраќај (Air traffic advisory service). Услуга дадена во рамките на советодавниот воздушен простор за да се обезбеди одвојување, колку што е можно, помеѓу воздухопловите кои летаат согласно планови на летање во IFR.

Одобрение од контролата на летање (Air traffic control clearance). Одобрение на воздухоплов да продолжи да лета согласно условите наведени од страна на единицата на контролата на летање.

Забелешка 1. – Од практични причини изразот "одобрение од контролата на летање", кога се користи во соодветен контекст често се скратува само со "одобрение".

Забелешка 2. – Заради олеснување, пред изразот "одобрение" може да стои префиксот "возење", "полетување", "заминување", "на рута", "приод" или "слетување" за да се означи конкретниот дел од летот на кој се однесува одобрението од контролата на летање.

Услуги на контролата на летање (Air traffic control service). Услуги кои се даваат:

- a) за да се спречи судир:
 - 1) помеѓу воздухоплови, и
 - 2) помеѓу воздухоплов и препреки на маневарските површини, и
- b) за да се забрза и одржи редовен и уреден проток на воздушниот сообраќај.

Единица на контролата на летање (Air traffic control unit). Општ израз со кој се означува центарот за обласна контрола, единицата за контрола на приод и аеродромската контролна кула.

Услуги на ATS (Air traffic service). Општ израз со кој се означуваат услугите за давање на информации за лет, услугите за тревожење, советодавните услуги за воздушниот сообраќај, услугите на контролата на летање (услугите на обласната контрола, услугите на контролата за приод или услугите на аеродромската контрола).

Советодавни услуги на контролата на летање за воздушните простори (Air traffic services airspace). Воздушни простори со определени димензии, означени по азбучен ред, во рамките на кои може да се вршат посебни видови на летови и за кои се наведени услугите за ATS и правилата на летање.

Забелешка. – Воздушните простори на ATS се класифицирани како Класа А до G.

Пријавно биро за ATS (Air traffic services reporting office). Единица основана со цел да прима извештаи во врска со ATS и плановите на летови доставени пред заминувањето.

Забелешка. – Пријавно биро за ATS може да се основа како посебна единица или во состав на постојна единица, како друга единица за услуги на контролата во воздушниот сообраќај, или како единица за услуги за воздухопловни информации.

Единица за ATS (Air traffic services unit). Општ израз со кој се означува единицата на контролата на летање, центарот за податоци во лет или пријавното биро за ATS.

Воздушен пат (Airway). Контролирана област или дел од истата определена како коридор.

Услуги за тревожење (Alerting service) Услуга која се дава со цел да се известат соодветните организации во врска со воздухоплов за кој е потребна помош за потрага и спасување, и со цел да им се помогне на тие организации, ако е потребно.

Алтернативен аеродром (Alternate aerodrome). Аеродром кон кој воздухоплов може да продолжи, ако стане невозможно или неприепорачливо да продолжи кон или да слета на аеродромот кој бил планиран за слетување. Алтернативниот аеродром го опфаќа следното:

Алтернативно полетување (Take-off alternate). Алтернативен аеродром на кој воздухоплов може да слета, ако е неопходно набргу после полетувањето, и кога не е можно да го користи аеродромот на заминување.

Алтернативна рута (En-route alternate). Аеродром на кој воздухоплов би можел да слета по доживување на невообичаени ситуации или состојби на опасност додека е на рута/во воздух.

ETOPS алтернативна рута (ETOPS en-route alternate). Соодветен и прифатлив алтернативен аеродром на кој авион може да слета по престанок на работата на моторот или доживување на друга невообичаена или ситуација на опасност додека е на рута/во лет на ETOPS операција.

Алтернативно одредиште (Destination alternate). Алтернативен аеродром кон кој воздухоплов може да продолжи, ако стане невозможно или не е препорачливо да слета на аеродромот кој бил планиран за слетување.

Забелешка. – Аеродромот од кој започнува лет може исто така да претставува рута или аеродром на алтернативно одредиште за тој лет.

Висина (Altitude). Вертикалното растојание на едно ниво, точка или предмет кои се сметаат како точка, мерено од средното морско ниво.

Услуги на контрола за приод/приодната контрола (Approach control service). Услуги на контролата на летање за контролирани летови при пристигнување или заминување.

Единица на приодната контрола (Approach control unit). Единица основа да дава услуги на контролата на летање и тоа на контролирани летови кои пристигнуваат на, или заминуваат од, еден или повеќе аеродроми.

Надлежен орган за ATS (Appropriate ATS authority). Компетентен надлежен орган што го определува земјата одговорна за давање на услуги на контролата на летање во односниот воздушен простор.

Надлежен орган (Appropriate authority).

а) *Што се однесува на летови преку отворено море:* Надлежниот орган на земјата на регистрација.

б) *Што се однесува на летови, кои не се вршат преку отворено море:* Надлежниот орган на земјата која има суверенитет врз територијата која се прелетува.

Платформа (Apron). Определена/дефинирана површина, на аеродром на земја, на која се прифаќа воздухоплов заради натоварување и растоварување на патници, пошта или товар, за полнење со гориво, паркирање или одржување.

Центар на обласната контрола (Area control centre). Единица основана за давање на услуги на контролата на летање на контролирани летови во

контролирани области кои се под нејзина надлежност.

Услуги на обласната контрола (Area control service). Услуги на контролата на летање за контролирани летови во контролирани области.

Просторна навигација (RNAV) (Area navigation (RNAV)). Начин на навигација со која му се овозможува на воздухопловот да лета на секоја посакувана патека на лет во рамките на покриеност со навигациски средства на земја или во воздух или во рамките на ограничувањата на можностите на средствата кои тој ги поседува или комбинација на овие.

Забелешка. – Просторната навигација опфаќа performance-based навигација, како и други операции кои не ја исполнуваат одредбата за performance-based навигација.

ATS рута (ATS route). Утврдена рута определена за канализирање на протокот на сообраќајот кога е потребно заради давање на ATS.

Забелешка 1. – Изразот "ATS рута" се користи за означување на: воздушен пат, советодавната рута, контролирана или неконтролирана рута, рута на пристигнување/заминување и др.

Забелешка 2. – Една ATS рута се дефинира со спецификациите на рутата кои го опфаќаат планерот на ATS рутата, патеката/трасата до/од важните точки (одредените точки на патот), растојанието помеѓу важните точки, условите за пријавување/известување и, како што е утврдено од страна на надлежниот орган за ATS, најниската сигурна висина.

Автоматски зависен надзор – емитување на податоци (ADS-B) (Automatic dependent surveillance – broadcast (ADS-B)). Средство со кое воздухопловот, аеродромските возила и другите објекти можат автоматски да пренесуваат и/примаат податоци како што е регистарските ознаки, позицијата и дополнителни податоци, ако е соодветно, по пат на емитување преку канал за пренесување на податоци.

Автоматски зависен надзор – (ADS-C) договор (Automatic dependent surveillance – contract (ADS-C)). Средство со кое ќе се разменуваат условите на еден ADS-C договор помеѓу системот на земја и оној во воздухопловот, преку канал за пренесување на податоци, наведувајќи под кои услови ќе се иницираат ADS-C извештаи, и кои податоци би требало да ги има во извештаите.

Забелешка. – Кратенката "ADS-C договор" вообичаено се користи да сезначи договор за ADS настан, договор за ADS барање, ADS периодичен договор или режим на опасна ситуација.

Плафон (височина на долната база на облакот) (Ceiling). Висина над земјата или водата од базата на

најнискиот слој на облак под 6 000 метри (20 000 стапки) покрива повеќе од половина од небото.

Точка од која се преминува на следно навигациско средство (во лет) (Changeover point). Точката од која воздухоплов кој лета на дел од ATS рута, дефинирана со референца на сенасочен радио фар со висока фреквенција се очекува да ја префрли својата примарна навигациска референца од средството позади воздухопловот на следното средство пред воздухопловот.

Забелешка. – Точките од кои се преминува на следно навигациско средство (во лет) се утврдени со цел да се обезбеди оптимален баланс во однос на јачината на сигналот и квалитетот помеѓу средствата на сите нивоа кои треба да се користат како и да се обезбеди заеднички извор на водење по азимут за сите воздухоплови кои летаат долж истиот дел од сегментот/делот на рутата.

Ограничување на одобрение (Clearance limit). Точката до која на воздухоплов му е дадено одобрение од страна на контролата на летање.

Контролирана област (Control area). Контролиран воздушен простор кој се протега нагоре од утврдена граница од земјата.

Канал за врски за команда и контрола (C2) (Command and control link (C2)). Канал за врски за пренос на податоци помеѓу воздухопловот на далечинско управување и станицата на пилотот кој управува со воздухопловот на далечинско управување заради управување на летот.

Контролиран аеродром (Controlled aerodrome). Аеродром каде на сообраќајот на аеродромот му се даваат услуги на контролата на летање.

Забелешка. – Изразот "контролиран аеродром" значи дека услугата на контролата на летање се дава на сообраќајот на аеродромот, но не мора да значи дека постои контролирана област.

Контролиран воздушен простор (Controlled airspace). Воздушен простор со определени димензии во рамките на кои се даваат услуги на контролата на летање согласно класификацијата на воздушниот простор.

Забелешка. – Контролиран воздушен простор претставува опит поим кој го опфаќа воздушниот простор на ATS од класите A, B, C, D и E, како што е опишано во Анекс 11, 2.6.

Контролиран лет (Controlled flight). Секој лет кој подлежи на одобрение од контролата на летање.

Комуникација контролор – пилот со пренос на податоци, линк (CPDLC) (Controller–pilot data link communications (CPDLC)). Средство за комуникација помеѓу контролор и пилот, користејќи канал за пренос на податоци.

Контролирана зона (Control zone). Контролиран воздушен простор кој се протега нагоре од површината на земјата до утврдена горна граница.

Качување на режим на крстарење (Cruise climb). Техника за крстарење на авион која резултира со чисто зголемување на висината како што се намалува масата на авионот.

Ниво на крстарење (Cruising level). Ниво кое се одржува за време на поголемиот дел од летот.

Актуелен план на летот (Current flight plan). Планот на летот, вклучувајќи ги измените, ако има такви, кои се резултат на последователни одобренија.

Опасна зона (Danger area). Дел од воздушниот простор со определени димензии, во кој во определено време може да се одвиваат активности опасни по летот или воздухопловот

Комуникации преку канал за пренос на податоци (Data link communications). Начин на комуникација наменет за размена на пораки преку канал за пренос на податоци.

Откриј и избегни (Detect and avoid). Способност да се забележи, почувствува или открие спорен сообраќај или други опасности и преземање на соодветни дејствија.

Предвидено време на придвижување/стартување на моторите (Estimated off–block time). Предвиденото време кога воздухопловот ќе започне да се движи заради заминување.

Предвидено време на пристигнување (Estimated time of arrival). За IFR летови, тоа е времето во кое се предвидува воздухопловот да пристигне над определена точка, дефинирана со референца на навигациските средства, од која се планира да започне процедурата за приод по инструменти, или, ако нема навигациски средства кои се однесуваат на аеродромот, времето кога воздухопловот ќе пристигне на аеродромот. За VFR летови, тоа е времето во кое се предвидува воздухопловот да пристигне на аеродромот.

Очекувано време на приод (Expected approach time). Времето до кое АТС очекува дека воздухоплов во пристигнување, после доцнење, ќе ја напушти точката на чекање за слетување со цел да го заврши приодот за слетување.

Забелешка. – Вистинското време на напуштање на точката на чекање за слетување ќе зависи од одобрението за приод.

Доставен план на лет (Filed flight plan). Планот на лет како што е доставен до единицата за АТС од

страна на пилотот или определениот претставник, без никакви дополнителни измени.

Член на екипаж за летање (Flight crew member). Член на екипаж кој има дозвола да управува со воздухопловот за време на летањето.

Центар за информирање во лет (Flight information centre). Единица основана за давање на услуги за информации за лет и за тревожење.

Воздухопловно информативен регион (Flight information region). Дел од воздушниот простор со определени димензии, во рамките на кој се даваат услуги за информации за лет и за тревожење.

Информирање во лет (Flight information service). Услуги кои се даваат со цел да дадат совети и податоци кои се корисни за безбедно и ефикасно одвивање на летовите.

Ниво на лет (Flight level). Површина со постојан атмосферски притисок што се определува во однос на специфичната вредност на притисокот од 1 013.2 хектопаскали (hPa) и е одвоена од други вакви површина со определени интервали на притисокот.

Забелешка 1. – Тип на барометарски висиномер кој се калибрира согласно стандардната атмосфера:

- a) кога е поставен на QNH, ќе означува висина;
- b) кога е поставен на QFE, ќе означува релативна висина над референтната точка за QFE;
- c) кога е поставен на притисок од 1 013.2 hPa, може да се користи за означување на нивоата на летот.

Забелешка 2. – Изразите "релативна висина" и "апсолутна висина", кои се користат во Забелешка 1, означуваат висиномер, а не геометриски релативни и апсолутни висини.

План на лет (Flight plan). Определени податоци кои се доставуваат до единиците за ATS, а кои се однесуваат на планиран лет или дел од лет на воздухоплов.

Видливост на лет (Flight visibility). Видливоста од пилотската кабина во насока/правец на движењето на воздухоплов во лет.

Видливост на земја (Ground visibility). Видливоста на аеродром пријавена од страна на овластен обзервер или преку автоматски системи.

Курс (Heading). Правецот во кој надолжната оска на еден воздухоплов е изразен во степени во однос на магнетниот север.

Релативна висина (Height). Вертикалното растојание од ниво, точка или објект што се смета за точка, мерено од утврдена појдовна точка.

IFR. Ознака која се користи за означување на правилата за летање по инструменти.

IFR лет (IFR flight). Лет кој се врши согласно правилата за летање по инструменти.

IMC. Ознака која се користи за означување на метеоролошките услови за летање по инструменти.

Процедура за приод со помош на инструменти (Instrument approach procedure). Серија на однапред утврдени маневри со помош на инструменти за летање/навигација со определена заштита од препреки од првичната положба за приод, или ако е соодветно, од почетокот на дефинираната рута за приод до точката од која може да се заврши слетувањето, односно ако не се заврши слетувањето, до позиција во која се применуваат критериумите за надвисување на препреки при чекањето за слетување или на рута. Процедурите за приод по инструменти се класифицираат како што следи:

Процедура за непрецизен приод (NPA) (Non – precision approach (NPA) procedure). Процедура за приод по инструменти која користи странично водење, но не користи не вертикално водење.

Процедура за приод со вертикално водење (APV) (Approach procedure with vertical guidance (APV)). Процедура за приод по инструменти која користи странично и вертикално водење, но не ги исполнува условите утврдени за прецизен приод и за операциите за слетување.

Процедура за прецизен приод (Precision approach (PA) procedure). Процедура за приод по инструменти со користење на странично и вертикално водење со минимуми како што е утврдено со категоријата на операцијата.

Забелешка. – Страничното и вертикално водење се однесува на водењето кое се обезбедува/дава или преку:

- a) навигациско средство на земја; или преку
- b) навигациски податоци генерирани на компјутер.

Метеоролошки услови за летање по инструменти (Instrument meteorological conditions). Метеоролошки услови изразени во поглед на видливоста, растојанието од облаци, и плафонот, помали од минимумите утврдени за метеоролошки услови за визуелно летање.

Забелешка – Утврдените минимуми за метеоролошки услови за визуелно летање се дадени во Поглавје 4.

Површина за слетување (Landing area). Оној дел од површината за движење којшто е планиран за слетување и полетување на воздухоплови.

Ниво (Level). Општ поим кој се однесува на вертикалната позиција на воздухоплов во лет, а ја означува релативната висина, апсолутната висина или нивото на лет.

Маневарска површина (Manoeuvring area). Оној дел од аеродром кој треба да се користи за полетување, слетување и возење по земја, со исклучок на платформите.

Површина за движење (Movement area). Оној дел од аеродром кој треба да се користи за полетување, слетување и возење по земја, кој се состои од маневарската површина и платформата(-ите).

Оператор (Operator). Лице, организација или претпријатие кое се бави или нуди да се бави со летање на воздухоплови.

Забелешка – Во смисла на воздухоплови на далечинско управување, летањето на воздухоплов опфаќа и систем за управување на воздухоплови со далечинско управување.

Водач на воздухоплов (Pilot-in-command). Пилотот кого операторот, или во случај на генералната авијација, сопственикот, го назначува да управува со воздухопловот и кој е одговорен за безбедно одвивање на летот.

Барометарска висина (Pressure-altitude). Атмосферски притисок изразен во врска со апсолутната висина кој кореспондира со притисокот на Стандардната атмосфера.*

Проблематично користење на супстанции (Problematic use of substances). Користењето од страна на воздухопловниот персонал на една или повеќе психоактивна супстанца на начин кој:

- претставува директна опасност за корисникот или ги загрозува животите, здравјето и доброто на другите; и/или
- предизвикува или влошува професионален, социјален, ментален или физички проблем или нарушување.

Забранета зона (Prohibited area). Воздушен простор со дефинирани димензии, над зејјата или територијалните води на една земја, во чии граници се забранува летање на воздухоплови.

Психоактивни супстанции (Psychoactive substances). Алкохолот, аналгетиците, канабис/марихуаната,

седативите и хипнотичките средства, кокаинот и други психостимулативи, халуциногени средства и испарливи растворувачи, со исклучок на кафето и тутунот.

Радиотелефонија (Radiotelephony). Начин на комуникација која пред се е наменета за размена на податоци во говорна форма.

Пилот кој управува со воздухоплов на далечинско управување (Remote pilot). Лице кое е задолжено од страна на операторот со должности кои се неопходни за летањето на воздухоплов на далечинско управување и кое ракува со командите на летот, спрема потребите, за времетраење на летот.

Станица на пилот кој управува со воздухоплов на далечинско управување (Remote pilot station). Составен дел од системот за воздухоплови на далечинско управување кој содржи опрема која се користи за управување на воздухопловите на далечинско управување.

Воздухоплови на далечинско управување (RPA) (Remotely piloted aircraft (RPA)). Безпилотен воздухоплов со кој се управува од станица на пилот кој управува со воздухоплов на далечинско управување.

Систем за управување со воздухоплови на далечинско управување (RPAS) (Remotely piloted aircraft system (RPAS)).

RPA набљудувач (RPA observer). Обучено и стручно лице определено од страна на операторот кој, со визуелен преглед на воздухопловот на далечинско управување, му помага на пилотот кој управува со воздухоплов на далечинско управување за безбедно извршување на летот.

Повторлив план на лет (за повеќе летови во еднакви услови) (Repetitive flight plan (RPL)). План на лет кој се однесува на серија чести периодични/повторливи, редовни индивидуални летови со идентични основни карактеристики, кој го поднесува операторот заради чување и повторно користење од страна на единиците за ATS.

Точка на пријавување (Reporting point). Утврдена географска локација во која може да се пријави позицијата на еден воздухоплов.

Условно забранета зона (Restricted area). Воздушен простор со утврдени димензии, над зејјата или територијалните води на една земја, во чии граници летањето на воздухоплови е ограничено согласно определени утврдени услови.

* Како што е дефинирано во Анекс 8.

Полетно–слетна патека (Runway). Определена четириаголна површина на аеродром на земја, која е подготвена за слетување и полетување на воздухопловите.

Позиција за чекање пред полетно–слетна патека (Runway–holding position). Определена позиција планирана да ја штити полетно–слетната патека, ограничената површина на препреки, или ILS/MLS критичната/чувствителна зона на која воздухопловите кои таксираат и возилата запираат и чекаат, освен ако поинаку не е дозволено од страна на аеродромската контролна кула.

Забелешка – Во радиотелефонската фразеологија, изразот "точка на чекање" се користи за именување на позицијата за чекање пред полетно – слетната патека.

Високо ризичен персонал (Safety-sensitive personnel).

Лица кои може да ја доведат во опасност воздухопловната безбедност ако неправилно ги извршуваат своите должности и функции, вклучувајќи ги, но не ограничувајќи се на, членовите на екипажот, персоналот за одржување на воздухоплови и контролорите на летање.

Површина за сигнали (Signal area). Површината на аеродром која се користи за поставување/прикажување на знаците на земја.

Посебен VFR лет (Special VFR flight). VFR лет кој има одобрение од контролата на летање да лета во контролираната зона во метеоролошки услови под VMC.

Таксирање (возење по земја) (Taxiing). Движење на воздухоплов по површината на аеродромот со сопствена снага, со исклучок на полетувањето и слетувањето.

Патека за таксирање (возење по земја) (Taxiway). Дефинирана патека на аеродром на земја, одредена за таксирање по земја на воздухопловите со намера да обезбеди врска помеѓу еден дел со друг дел од аеродромот, вклучувајќи ја:

- Линијата на патеката за возење за запирање на воздухопловите (Aircraft stand taxilane).* Дел од платформа определен како патека за возење одредена да им обезбеди пристап на воздухопловите само до местата за паркирање.
- Патека за возење на платформа (Apron taxiway).* Дел од системот на патеката за возење лоциран на платформа одредена да обезбеди директна рута за возење по земја преку платформата.
- Патеката за возење за брз излез (Rapid exit taxiway).* Патека за возење поврзана со полетно–слетната патека под остар агол одредена да им

озвозможи на авионите кои слетуваат да свртат со поголеми брзини од оние кои се постигнуваат на друг излез од патека за возење, на кој начин се сведува на минимум времето на престој на полетно–слетната патека.

Зона на завршната/терминалната, аеродромска контрола на летање (Terminal control area). Контролна област која вообичаено се определува на вкрстосувањето на ATS рутите во близина на еден или повеќе главни/поголеми аеродроми.

Вкупно предвидено време на траење на летот (Total estimated elapsed time). За IFR летовите, тоа е предвиденото време потребно од полетувањето до пристигнувањето на определена точка, утврдена со помош на навигациските средства, од која се очекува воздухопловот да ја започне процедурата за приод по инструменти, или, ако нема такво навигациско средство во близина на аеродромот на одредиштето, тоа е времето до пристигнување на воздухопловот над аеродромот на одредиштето. За VFR летови, тоа е предвиденото време потребно од полетувањето до пристигнување на аеродромот на одредиштето.

Патека/навец на движење (Track). Вертикална проекција на патеката на летање на воздухоплов на површината на земјата, чија насока е во било која точка и вообичаено се изразува во степени во однос на магнетскиот север.

Известување за избегнување на судир во воздух (Traffic avoidance advice). Известување кое го дава единицата за ATS, со кое се наведуваат маневрите за да му се помогне на пилот да избегне судир.

Податоци за сообраќајот (Traffic information). Податоци кои ги дава единицата за ATS со цел да му се обрне внимание на пилот на друг познат или забележан сообраќај, кој може да биде во близина на позицијата или планираната рута на летот и да му се помогне на пилотот да избегне судир.

Преодна апсолутна висина (Transition altitude). Апсолутната висина на која или под која вертикалната положба на воздухоплов се одредува во однос на апсолутната висина.

Слободни балони без екипаж (Unmanned free balloon). Воздухоплов полесен од воздух, без екипаж и мотор, во слободен лет.

Забелешка. – Слободните балони без екипаж се класифицираат како тежки, средни и лесни согласно спецификациите наведени во Додаток 4.

VFR. Кратенка која се користи за означување на правилата за летање при надворешна видливост (за визуелно летање).

VFR лет (VFR flight). Лет кој се врши согласно правилата за визуелно летање.

Операција со визуелна оптичка линија (VLOS) (Visual line – of – sight (VLOS) operation). Операција во која пилотот кој управува со воздухоплов на далечинско управување или RPA набљудувачот одржува директен визуелен контакт, без помага, со воздухопловот на далечинско управување.

Видливост (Visibility). Видливоста во воздухопловни цели е поголема од:

- a) најголемото растојание од кое темен/црн објект со соодветни димензии, сместен близу до земјата, може да се види и препознае кога се набљудува спроти светла позадина;
- b) најголемото растојание од кое светлина од приближно 1 000 кандели може да се види и идентификува спроти неосветлена позадина.

Забелешка 1. – Двете растојанија имаат различни вредности во воздух на даден коефициент на исчезнување, а второто b) се менува со осветлувањето на позадината. Првото a) се претставува со метеоролошката оптичка, видлива далечина (MOR).

Забелешка 2. – Дефиницијата се однесува на набљудувањата на видливоста во локалните рутински и посебни извештаи, на набљудувањата на актуелната и минималната видливост наведена во METAR и SPECI и на набљудувањата на видливоста на земјата.

Метеоролошки услови за визуелно летање (Visual meteorological conditions). Метеоролошките услови видливост, растојание од облак и плафон (височина на долната база на облак) еднакви или подобри/поголеми од утврдените минимуми.

Забелешка – Утврдените минимуми се наведени во Поглавје 4.

VMC. Кратенка која се користи за означување на метеоролошките услови за визуелно летање.

ГЛАВА 2. ПРИМЕНЛИВОСТ НА ПРАВИЛАТА ЗА ЛЕТАЊЕ

2.1 Територијална применливост на правилата за летање

2.1.1 Правилата за летање се применуваат на воздухоплови со национална ознака и регистарски ознаки на договорна земја, секогаш кога е можно, до степен до кој тие не се во спротивност со правилата објавени од страна на земјата под чија надлежност е територијата што се прелетува.

Забелешка. – Советот на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство одлучи, при усвојувањето на Анекс 2, во април 1948 година, и измената и дополнувањето/амандманот 1 на истиот Анекс, во ноември 1951 година, Анексот да содржи правила за летање и маневри на воздухопловите во рамките на значењето на членот 12 од Конвенцијата. Поради тоа, правилата за преку отворени води/мориња се применуваат без исклучок.

2.1.2 Ако, и се додека, една договорна земја не ја извести Меѓународната организација за цивилно воздухопловство за спротивното, се смета, што се однесува на воздухоплов и неговата регистарски ознаки, дека е согласна за следното:

За целите на лет преку оние делови на отворени води, кога договорна земја ја прифатила, согласно спогодба за регионална воздухопловна навигација, одговорноста за давање на услуги на воздухопловната навигација, "надлежниот орган за ATS" наведен во овој Анекс претставува надлежен орган определен од страна на земјата одговорна за давање на овие услуги.

Забелешка. – Изразот "регионална спогодба за воздухопловна навигација" се однесува на спогодба одобрена од страна на Советот на ИКАО, обично по предлог од состанок на регионалната воздухопловна навигација.

2.2 Придржување кон правилата за летање

Операциите на воздухоплов било во лет или при движење на маневарската површина на аеродромот се одвиваат според општите правила и, покрај ова, кога е во лет, или според:

- a) правилата за летање при надворешна видливост; или
- b) правилата за летање по инструменти.

Забелешка 1. – Информациите кои се важни за услугите кои се даваат на воздухоплов кој лета и согласно правилата

за визуелно летање и правилата за летање по инструменти, во седумте класи на воздушни простори на ATS се наведени во 2.6.1 и 2.6.3 на Анекс 11.

Забелешка 2. – Пилотот може да избере да лета согласно правилата за летање по инструменти во визуелни метеоролошки услови или соодветниот надлежен орган за ATS може да побара од него да го прави ова.

2.3 Одговорност за придржување кон правилата за летање

2.3.1 Одговорноста на водачот на воздухоплов

Водачот на воздухоплов, било да управува со командите или не, е одговорен за летањето на воздухопловот согласно правилата за летање, освен кога водачот на воздухопловот може да отстапи од овие правила во услови кога извршувањето на ова отстапување е апсолутно потребно во интерес на безбедноста.

2.3.2 Постапка пред лет

Пред започнување со лет, водачот на воздухопловот мора да се запознае со сите расположливи податоци кои се соодветни за планираниот лет. Постапката пред лет што се однесува на летови кои се вон близината на аеродром, и на сите IFR летови, опфаќа внимателно проучување на расположливите извештаи и прогнози за временските услови, земајќи ги предвид условите за гориво и алтернативниот курс за дејствување ако летот не може да се заврши како што е планирано.

2.4 Овластувања на водачот на воздухоплов

Водачот на воздухоплов има апсолутно овластување да располага со воздухопловот се додека е водач на истиот.

2.5 Проблематично користење на психоактивни супстанции

Ниедно лице чија должност е важна по безбедноста на воздушната пловидба (високо ризичен персонал) не смее да ја преземе таа должност додека е под дејство на која било психоактивна супстанција, од причина дека се намалени човечките способности. Ниедно вакво лице не смее да се впушта во никаков вид на проблематично користење на супстанции.

ГЛАВА 3. ОПШТИ ПРАВИЛА

3.1 Заштита на лица и имот

3.1.1. Несовесно или невнимателно управување со воздухоплов

Воздухоплов не смее да се управува на несовесен или невнимателен начин со што се доведува во опасност животот или имотот на другите.

3.1.2 Минимални релативни висини

Освен кога е неопходно заради полетување или слетување, или само со дозвола од надлежниот орган, со воздухоплов не смее да се лета над густо населени области на метрополи, градови или населби или над собир на луѓе на отворено, освен на висина што би овозможила во случај на опасна ситуација, да се изврши слетување без непотребен ризик по лицата или имотот на површината.

Забелешка. – Види 4.6 за минимални релативни висини за VFR летови и 5.1.2 за минимални нивоа за IFR летови.

3.1.3 Нивоа на крстарење

Нивоата на крстарење на кои лет или дел од лет треба да се изврши се изразени во:

- a) нивоа на лет, за летови до или над најниското ниво за лет што може да се користи или, каде е можно, над предната апсолутна висина;
- b) апсолутни висини, за летови под најниското ниво за лет што може да се користи или, каде е можно, до или под предната апсолутна висина

Забелешка. – Системот на нивоа на лет е пропишан во Процедурите за услуги на воздухопловната навигација – експлоатација на воздухоплови (Док. 8168).

3.1.4 Исфрлање/Испуштање или прскање

Ништо не смее да се испушта или со ништо не смее да се прска од воздухоплов во лет, освен во услови пропишани од страна на надлежниот орган и како што тоа го наведуваат односни податоци, соопштенија и/или дозволи од соодветната единица за ATS.

3.1.5 Влечење

Воздухоплов не смее да влече друг воздухоплов или објект, освен согласно условите пропишани од страна

на надлежниот орган и како што тоа го наведуваат односни, соопштенија и/или дозволи од соодветната единица за ATS.

3.1.6 Скокови со падобран

Не смее да се изведуваат скокови со падобран, кои не се скокови заради опасни ситуации, освен во услови пропишани од страна на надлежниот орган и како што на тоа упатуваат односни податоци, соопштенија и/или дозволи од соодветната единица за ATS.

3.1.7 Акробатски летови

Ниеден воздухоплов не смее да изведува акробатско летање, освен во услови пропишани од страна на надлежниот орган и како што на тоа упатуваат битни податоци, соопштенија и/или дозволи од соодветната единица за ATS.

3.1.8 Летање во формација/група /групно летање/

Воздухоплови не смеат да летаат во формација/група, освен со согласност од сите водачи на воздухопловите кои учествуваат во летот а, за летање во формација/група во контролиран воздушен простор, истото се врши согласно условите пропишани од страна на надлежниот орган за ATS. Овие услови го опфаќаат следното:

- a) формацијата/групата лета како еден воздухоплов што се однесува на навигацијата и известувањето за позиција;
- b) за одвојување помеѓу воздухопловите во лет одговорен е водачот на летот и водачите на останатите воздухоплови во групното летање и ги опфаќаат периодите на преоди кога воздухопловите маневрираат за да ја одржат нивната одвоеност во рамките на формацијата/групата и за време на формирањето и разделувањето на групата; и
- b) секој воздухоплов мора да одржува хоризонтално растојание од најмногу 1 км (0.5 NM) и вертикално растојание од 30 м (100 ft) од воздухопловот на водачот на групното летање.

3.1.9 Воздухоплови со далечинско управување

Со воздухопловите на далечинско управување се управува на начин со кој на минимум се сведуваат

опасностите по луѓето, имотот или други воздухоплови, а согласно условите наведени во Прилог 4.

3.1.10 Слободни балони без екипаж

Слободните балони без екипаж летаат на начин со кој се сведени на минимум опасностите по луѓето, имотот или други воздухоплови и согласно условите наведени во Прилог 5.

3.1.11 Забранети и условно забранети зони

Воздухопловите не смеат да летаат во забранета зона, ниту во условно забранета зона, за кои зони подробностите се уредно објавени, освен согласно условите за ограничување или со дозвола на земјата на чија територија се определени зоните.

3.2 Избегнување на судири

Ништо од овие правила не го ослободува водачот на воздухопловот од одговорноста за преземање на такви активности, вклучувајќи ги и маневрите за избегнување на судири засновани врз резолуциски информации кои ги дава опремата за ACAS.

Забелешка 1. – Многу е важно во воздухопловот да се практикува будност/внимание заради откривање на можни судири, без разлика на видот на летот или класата на воздушниот простор во кој воздухопловот лета, и додека изведува операции на маневарската површина на аеродром.

Забелешка 2. – Оперативните процедури за користење на ACAS опремата ги наведуваат во детали одговорностите на водачот на воздухопловот, а се содржат во PANS – OPS (Док 8168), Том I, Дел VIII, Поглавје 3.

Забелешка 3. – Условите за носење на опрема за ACAS може да се најдат во Анекс 6, Дел I, Поглавје 6 и Дел II, Поглавје 6.

3.2.1 Близина

Воздухоплов не смее да лета во таква близина на друг воздухоплов со што предизвикува опасност за судир.

3.2.2 Право на предимство

Воздухоплов кој има право на предимство да оди прв мора да го задржи својот курс и брзина.

3.2.2.1 Воздухоплов кој е обврзан со овие правила да се држи настрана од патот на друг воздухоплов, избегнува да помине над, под или пред другиот воздухоплов, освен ако не го помине на безбедно растојание и не го има предвид влијанието од

турбуленцијата што ја предизвикува воздухопловот кој се претекнува со неговото движење во воздухот.

3.2.2.2 *Челен приод.* Кога два воздухоплова приоѓаат со чело еден кон или приближно така и кога постои опасност од судир, секој го менува својот курс со свртување на десно.

3.2.2.3 *Конвергирање.* Кога два воздухоплова конвергираат/меѓусебно се приближуваат на приближно исто ниво, воздухопловот на чија десна страна се наоѓа другиот воздухоплов му дава предимство на тој воздухоплов, освен како што следи:

- a) воздухоплов на моторен погон и потешок од воздух дава предимство на цепелини, едрилици и балони;
- b) цепелините даваат предимство на едрилици и балони;
- c) воздухоплов на моторен погон дава предимство на воздухоплов кој по се изгледа дека влече друг воздухоплов или предмети.

3.2.2.4 *Претекнување.* Воздухоплов кој претекнува е оној воздухоплов кој му се приближува на друг воздухоплов од позади на линија која образува агол помал од 70 степени со рамнината на симетријата на вториот, т.е. тој е во таква позиција во однос на другиот воздухоплов така што во ноќни услови не е можно да се видат навигационите светла било од лево на воздухопловот (port) или од десно (десна страна – starboard). Воздухопловот кој се претекнува има предимство, а воздухопловот кој претекнува, било во качување, спуштање или во хоризонтален лет, се држи настрана од патот на другиот воздухоплов со менување на својот курс на десно, и ниедна последователна измена во релативните положби на двата воздухоплова не смее да го ослободи воздухопловот кој претекнува од неговата обврска да одржува безбедно растојание се додека целосно не го претекне другиот воздухоплов.

3.2.2.5 Слетување

3.2.2.5.1 Воздухоплов во лет, или при операции на земја или вода, дава предност на воздухоплов кој слетува или е во завршните фази за приод за слетување.

3.2.2.5.2 Кога два или повеќе потешки од воздух воздухоплови приоѓаат на аеродром со цел да слетаат, воздухопловот кој е на повисоко ниво му дава предност на воздухопловот на пониско ниво, но вториот не смее да го користи ова правило и да му го пресече патот на другиот воздухоплов кој е во завршните фази на приод за слетување, ниту да го претекнува тој воздухоплов. Меѓутоа, воздухопловите кои се потешки од воздух и се на моторен погон им даваат предимство на едрилиците.

3.2.2.5.3 *Принудно слетување.* Воздухоплов кој е свесен дека друг воздухоплов е принуден да слета му дава предимство на тој воздухоплов.

3.2.2.6 *Полетување.* Воздухоплов кој таксира на маневарската површина му дава предимство на воздухоплов кој полетува или се подготвува да полета.

3.2.2.7 Движење на воздухоплов по земја

3.2.2.7.1 Во случај на опасност од судир помеѓу два воздухоплова кои таксираат на маневарската површина на еден аеродром се применува следното:

- a) кога два воздухоплова приоѓаат директно еден кон друг, или приближно е така, секој мора да застане или, ако е можно, да го смени својот курс на десно на безбедно растојание;
- b) кога два воздухоплова, чии насоки на движење се прекрстуваат, оној воздухоплов на чија десна страна се наоѓа другиот воздухоплов, му дава предимство на другиот;
- c) кога воздухоплов е претекнуван од друг воздухоплов има право на предимство, а воздухопловот кој врши претекнување држи безбедно растојание од другиот воздухоплов.

Забелешка. — За описот на воздухоплов кој претекнува види 3.2.2.4.

3.2.2.7.2 Воздухоплов кој вози по земја на маневарската површина застанува и стои на сите линии за подготовка за полетување пред полетно-слетната патека, освен ако аеродромската контролна кула не дала поинаква дозвола.

Забелешка. — За ознаките на линиите за подготовка за полетување пред полетно-слетната патека и за односните знаци види Анекс 14, Том I, 5.2.10 и 5.4.2.

3.2.2.7.4 Воздухоплов кој таксира на маневарската површина застанува и стои кај сите осветлени прегради за застанување и може да продолжи понатака откако ќе се исклучат светлата.

3.2.3 Светла кои воздухоплов треба да ги покажува

Забелешка 1. — Карактеристиките на светлата со кои се планира да се исполнат условите наведени во 3.2.3 за авиони се утврдени во Анекс 8. Спецификациите на навигационите светла за авиони се содржат во Додатоците на Деловите I и II од Анекс 6. Детални технички спецификации за светла за авиони се дадени во Том II, Дел А, Поглавје 4 од Прирачникот за пловидбеност (Док 9760), а за хеликоптери во Дел А, Поглавје 5 од истиот документ.

Забелешка 2. — Во смисла на наведеното во 3.2.3.2 c) и 3.2.3.4 a) за воздухоплов се подразбира дека врши операции

кога таксира или е влечен или привремено запрел/застанал во текот на таксирањето или додека го влече.

Забелешка 3. — За воздухоплови на вода види 3.2.6.2.

3.2.3.1 Освен како што е предвидено во 3.2.3.5, од зајдисонце до изгрејсонце или во текот на кој било друг период кој надлежниот орган може да го пропише сите воздухоплови во лет мора да ги покажуваат:

- a) светлата за против судар наменети да се привлече внимание на воздухопловите; и
- b) навигациските светла наменети да му укажат на обзерверот која е релативната патека на воздухопловот, а другите светла не смее да се покажуваат ако постои веројатност тие да се заменат со наведените светла.

Забелешка. — Светлата кои се поставени за други цели, како што се светлата за слетување и рефлекторите на структурата на авионот може да се користат покрај светлата за спречување на судир наведени во Прирачникот за пловидбеност, Том II (Док 9760) за да се зголеми/подобри забележливоста на воздухоплов.

3.2.3.2 Освен како што е предвидено во 3.2.3.5, од зајдисонце до изгрејсонце или во текот на кој било друг период кој надлежниот орган го пропишува:

- a) сите воздухоплови кои се движат на маневарската површина на еден аеродром ги покажуваат навигациските светла наменети да му укажат на обзерверот која е релативната патека на воздухопловот, а другите светла не смее да се покажуваат ако постои веројатност тие да се заменат со наведените светла;
- b) освен ако не се неподвижни или на поинаков начин не се соодветно осветлени, сите воздухоплови на маневарска површина на еден аеродром ги покажуваат светлата наменети за означување на крајните точки на нивната структура;
- c) сите воздухоплови кои се движат на маневарската површина на еден аеродром ги покажуваат светлата наменети за да го привлечат вниманието на воздухоплов;
- d) сите воздухоплови кои се движат на маневарската површина на еден аеродром чии мотори работат ги покажуваат светлата кои укажуваат на тој факт.;

Забелешка. — Ако се соодветна местоположба на воздухопловот, навигациските средства спомнати во 3.2.3.1 b) можат исто така да ги исполнат условите наведени во 3.2.3.2 b). Црвените светла за спречување на удар поставени за да ги исполнат условите од 3.2.3.1 a) можат исто така да ги исполнат условите од 3.2.3.2 c) и 3.2.3.2 d) под услов

дека тие не ги изложуваат обсерверите на збунувачки/штетен заслепувачки сјај.

3.2.3.3 Освен како што е предвидено во 3.2.3.5, сите воздухоплови во лет и опремени со светла за спречување на судир со цел да се исполни условот наведен во 3.2.3.1 а) ги покажуваат овие светла и вон периодот наведен во 3.2.3.1.

3.2.3.4 Освен како што е предвидено во 3.2.3.5, сите воздухоплови:

- а) кои изведуваат операции на маневарската површина на еден аеродром, а кои се опремени со светла за спречување на судир со цел да се исполни условот наведен во 3.2.3.2 с); или
- б) на маневарската површина на еден аеродром, а се опремени со светла со цел да се исполни условот наведен во 3.2.3.2 d);

ги покажуваат овие светла и вон периодот утврден во 3.2.3.2.

3.2.3.5 Дозволено му е на пилот да ги исклучи или да го намали интензитетот на кои било сигнални/трепкави светла поставени за исполнување на условите од 3.2.3.1, 3.2.3.2, 3.2.3.3 и 3.2.3.4 ако тие имаат или најверојатно ќе имаат:

- а) неповолно влијание врз задоволителното извршување на должностите; или
- б) го изложуваат надворешниот обсервер на збунувачки/штетен заслепувачки сјај.

3.2.4 Симулирани летови по инструменти

Воздухоплов не смее да лета во услови на симулиран лет по инструменти освен:

- а) ако во воздухопловот не се инсталирани дупли команди за управување; и
- б) ако на местото за управување не седи обучен пилот кој делува во својство на пилот за безбедност за лицето кое лета во симулирани услови за лет по инструменти. Пилотот за безбедност мора да има соодветен поглед напред и на секоја страна од воздухопловот, или стручен обсервер кој е во комуникација со пилотот за безбедност кој зазема место во воздухопловот од кое видното поле на обсерверот задоволително го надополнува она на пилотот за безбедност.

3.2.5 Операции на аеродром и во близина на аеродром

Воздухоплов кој оперира на или во близина на аеродром, без разлика дали се наоѓа во зоната на сообраќај на аеродромот мора:

- а) да го следи останатиот сообраќај на аеродромот заради избегнување на судири;
- б) да се прилагоди на или да ги избегнува патеките на движење на сообраќајот којшто го креираат другите воздухоплови кои оперираат;
- с) сите свртувања да ги прави на лево, кога е во приод за слетување и после полетување, освен ако не добие поинакви инструкции;
- д) да слетува и полетува во ветер освен ако безбедноста, конфигурацијата на полетно-слетната патека или условите на воздушниот сообраќај не диктираат друга насока/правец

Забелешка 1. – Види 3.6.5.1.

Забелешка 2. – Во зоната на сообраќајот на аеродром може да се применуваат и дополнителни правила.

3.2.6 Операции на вода

Забелешка – Покрај одредбите наведени во 3.2.6.1 на овој Анекс, во одредени случаи, може да се применуваат правилата наведени во Меѓународните прописи за спречување на судири на море, изработени од страна на Меѓународната конференција за ревизија на Меѓународните прописи за спречување на судири на море/вода (во Лондон, 1972 година).

3.2.6.1 Кога два воздухоплова или воздухоплов и пловен објект/брод се приближуваат еден кон друг и постои опасност од судир, секој воздухоплов мора внимателно да ги земе предвид постојните околности и да делува согласно маневарските способности на односниот пловен објект.

3.2.6.1.1 *Конвергирање.* Воздухоплов на чија десна страна има друг воздухоплов или брод дава предимство, така што држи безбедно растојание.

3.2.6.1.2 *Челен приод.* Воздухоплов кој приоѓа со чело кон друг воздухоплов или брод, или приближно на тој начин, го менува својот курс на десно за да држи безбедно растојание.

3.2.6.1.3 *Претекнување.* Воздухопловот или бродот кој се претекнува има право на предимство, а оној кој претекнува го менува својот курс за да држи безбедно растојание.

3.2.6.1.4 *Слетување и полетување.* Воздухоплов на слетување или полетување од вода, колку што е можно, држи безбедно растојание со сите бродови/пловни објекти и избегнува да го попречува нивното движење.

3.2.6.1.5 Светла кои треба да ги покажуваат воздухоплов на вода. Помеѓу зајдисонце и изгрејсонце или друг период помеѓу зајдисонце и изгрејсонце како што може да е пропишано од страна на надлежниот орган, сите воздухоплови на вода мора да користат задолжителните светла како што се бара согласно Меѓународните прописи за спречување на судири на море/вода (ревидирани во 1972 година), освен ако не е за нив прикладно/практично да го прават тоа, во кој случај тие покажуваат светла кои се најслични на карактеристиките и положбата со оние кои се бараат согласно Меѓународните прописи.

Забелешка 1. – Спецификациите за задолжителните светла кои треба да ги покажуваат авионите на вода се дадени во Додатоците на Деловите I и II од Анекс 6.

Забелешка 2. – Со Меѓународните прописи за спречување на судири на вода/море се утврдува дека правилата кои се однесуваат на светла мора да се почитуваат од зајдисонце до изгрејсонце. Поради ова, секој помал период помеѓу зајдисонце и изгрејсонце определен согласно 3.2.6.2 не може да се применува во области каде се применуваат Меѓународните прописи за спречување на судири на море/вода, на пр., на отворено море.

3.3 План на лет

3.3.1 Доставување на план на лет

3.3.1.1 Податоците во врска со планиран лет или дел од лет кои треба да се достават до единиците за ATS мора да се во форма на план на лет.

3.3.1.2 План на лет се доставува пред да се изврши:

- а) кој било лет или дел од истиот за кој се даваат услуги на контролата на летање;
- б) кој било IFR лет во рамките на советодавниот воздушен простор;
- в) кој било лет во рамките на или во определените зони, или долж определените рути, кога тоа го бара надлежниот орган за ATS со цел да се олесни давањето на услуги за податоци за лет, тревожење и потрага и спасување;
- г) кој било лет во рамките на или во определените зони, или долж определените рути, кога тоа го бара надлежниот орган за ATS со цел да се олесни координацијата со надлежните воени единици или со единиците за ATS од соседните земји со цел да се избегне можната потреба за пресретнување заради идентификација;
- д) кој било лет преку меѓународни граници.

Забелешка. – Изразот "план на лет" се користи за означување на, целосни информации за сите поединости кои се состојат во описот на планот на летот, опфаќајќи ја целата рута на еден лет, или ограничени информации кои се потребни за добивање на одобрение за помал дел од еден лет како што е преминување на воздушен пат, за полетување од, или слетување на контролиран аеродром.

3.3.1.3 План на лет се доставува, пред заминување, до службата на ATS за известување или, за време на лет, се пренесува до надлежните единици ATS или до контролната радио станица воздух–земја, освен ако не е направен договор за доставување на повторливи планови за лет.

3.3.1.4 Освен ако не е поинаку пропишано од страна на надлежниот орган за ATS, план на лет за кој се потребни услуги на контролата на летање или советодавни услуги, се доставува најмалку шеесет минути пред заминување, или, ако се доставува за време на лет, во време со кое се гарантира приемот од страна на надлежната единица за ATS најмалку десет минути пред предвиденото време воздухопловот да стигне до:

- а) планираната точка за влез во контролирана или советодавна зона; или
- б) точката на поминување на воздушен пат или на советодавна рута.

3.3.2 Содржина на план на лет

Планот на лет мора да ги содржи податоците што се однесува на следните точки за кои надлежниот орган за ATS смета дека се важни:

- Повикувачки знак на воздухопловот
- Правила за летање и вид на летот
- Број и тип(ови) на воздухоплов(и) и категорија на вртложна турбуленција
- Опрема
- Аеродром на заминување (види забелешка 1)
- Предвидено време на придвижување на воздухопловот (види забелешка 2)
- Брзина(-и) на крстарење
- Ниво(а) на крстарење
- Рута која треба да се следи
- Аеродром на дестинација и вкупно предвидено време на траење на летот

- Алтернативен аеродром(и)
- Издржливост со гориво
- Вкупен број на лица во воздухопловот
- Опрема за опасни ситуации и за преживување
- Други податоци

Забелешка 1. – За плановите на летови доставени за време на лет, податоците кои треба да се дадат во однос на оваа точка ќе претставуваат индикација за локацијата од која, ако е потребно, може да се добијат дополнителни податоци во врска со летот.

Забелешка 2. – За плановите на летови доставени за време на лет, податоците кои се даваат во однос на оваа точка ќе го претставуваат времето над првата точка од рутата на која се однесува планот на лета.

Забелешка 3. – Поимот "аеродром" кога се користи во планот на летот е со намера да ги опфати, исто така, местата, различни од аеродромите кои определени типови на воздухоплови можат да ги користат, на пр., хеликоптери или балони.

3.3.3 Пополнување на план на лет

3.3.3.1 Која и да е целта за која се поднесува план на лет, истиот мора да содржи податоци за важни поединости се до и вклучувајќи ги "алтернативен аеродром(и)" што се однесува на целата рута или на дел од истата за која се поднесува планот на летот.

3.3.3.2 Планот, покрај ова, мора да содржи и податоци за сите останати поединости кога е тоа пропишано од страна на надлежниот орган за ATS или кога тоа го смета за потребно лицето кое го доставува планот на летот.

3.3.4 Измени на планот за лет

Според одредбите од 3.6.2.2, сите измени на план за лет доставен за IFR лет, или VFR лет кои се вршат како контролирани летови, се пријавуваат, ако е изводливо, до надлежната единица за ATS. За други VFR летови, значајните измени на план на летот се пријавуваат, ако е изводливо, до надлежната единица за ATS.

Забелешка 1. – Информациите доставени пред заминување кои се однесуваат на издржливоста со гориво или вкупниот број на лица во воздухопловот, ако не се точни во времето на заминување, претставуваат важна измена на планот на летот и како таква мора да се пријави.

Забелешка 2. – Процедурите за доставување на измени на повторливи планови на летови се дадени во PANS-ATM Док 4444).

3.3.5 Затварање на план на лет

3.3.5.1 Освен ако надлежниот орган за ATS не пропише поинаку, известувањето за пристигнување се прави лично, преку радиотелефонија или преку линија за пренесување на податоци, веднаш по слетувањето, до надлежната единица за ATS на аеродромот на пристигнување, за секој лет за кој е доставен план за лет опфаќајќи го целиот лет или преостанатиот дел од летот до аеродромот на одредиштето.

3.3.5.2 Кога се доставува план на лет само за дел од лет, а не за преостанатиот дел од лет до одредиштето, планот, кога е потребно, се затвара со соодветно известие до односната единица за ATS.

3.3.5.3 Ако на аеродромот на пристигнување нема единица за ATS, известувањето за пристигнување се изготвува што е можно побрзо после слетувањето и преку најбрзите расположливи средства се доставува до најблиската единица за ATS.

3.3.5.4 Кога се знае дека средствата за комуникација на аеродромот на пристигнување не се соодветни и дека на земја нема на располагање алтернативни аранжмани за постапување со пријавите за пристигнување, се презема следната активност. Веднаш пред слетување воздухопловот, ако е изводливо, пренесува до надлежната единица за ATS порака што е еднакво на пријава за пристигнување, онаму каде се бара ваков извештај. Вообичаено, овој пренос се врши до воздухопловната станица која и служи на единицата за ATS, која е надлежна за **воздухопловно информативниот регион** во кој воздухопловот лета.

3.3.5.5 Пријавите за пристигнување кои ги прават воздухопловите мора да ги содржат следните елементи и податоци:

- a) повикувачки знак на воздухопловот;
- b) аеродромот на заминување;
- c) аеродромот на слетување (само во случај на алтернативно слетување);
- d) аеродромот на дестинација;
- e) времето на пристигнување.

Забелешка. – Секогаш кога се бара пријава за пристигнување, неисполнувањето на овие одредби може да предизвика сериозно нарушување/прекин на воздушниот сообраќај и изложување на големи трошоци во спроведување на непотребни активности за потрага и спасување.

3.4 Сигнали

3.4.1 По забележување или прием на кој било од сигналите наведени во Прилог 1, воздухопловот мора да ја презема онаа активност која се бара со толкување на сигналот наведен во тој Прилог.

3.4.2 Кога се користат сигналите од Прилог 1, тие го имаат значењето кое е наведено во прилогот. Тие се користат само за наведената цел и не смее да се користи ни еден сигнал за кој постои веројатност дека може да се побрка со друг.

3.4.3 Сигналистот е одговорен да му ги даде на воздухопловот стандардните сигнали, и тоа на еден јасен и точен начин, користејќи ги сигналите наведени во Прилог 1.

3.4.4 Ниедно лице не смее да води воздухоплов освен ако не е обучено, стручно и со одобрение од надлежниот орган за вршење на должностите на сигналист.

3.4.5 Сигналистот мора да носи карактеристичен флуоресцентен елек заради распознавање, со што екипажот за летање препознава дека тој или таа е лицето одговорно за постапката за сигнализирање.

3.4.6 Флуоресцентни палки за дневно светло, рекети за пинг-понг или ракавици се користат за севкупното сигнализирање од страна на целиот персонал на земја кој учествува во активностите за време на дневно светло. Ноќе или за време на слаба видливост се користат осветлени палки.

3.5 Време

3.5.1 Се користи усогласеното универзално време (UTC), кое се изразува во часови и минути и, кога е потребно, секунди од еден 24-часовен ден кој започнува на полноќ.

3.5.2 Пред да се изврши контролиран лет се прави проверка на времето и повеќепати за време на летот кога тоа е потребно.

Забелешка. – Оваа проверка на времето вообичаено се добива од единицата за ATS, освен ако не постојат други договори склучени од страна на операторот или на надлежниот орган за ATS.

3.5.3 Секогаш кога се користи време во примената на комуникациската линија за пренесување на податоци, тоа мора да е со точност во рамките на 1 секунда од UTC

3.6 Услуги на контролата на летање

3.6.1 Одобренија од контролата на летање

3.6.1.1 Одобрение од контролата на летање се добива пред извршување на контролиран лет, или на дел од лет како контролиран лет. Ова одобрение се бара преку доставување на планот на летот до единица на контролата на летање.

Забелешка 1. – Еден план на лет може да опфаќа само дел од лет, ако е потребно, за да ги опише тој дел од летот или оние маневри кои се предмет на контролата на летање. Одобрението може да опфаќа само дел од актуелен план на лет, како што е наведено во ограничувањето на одобрението или со наведување на посебните маневри како што е возењето по земја, слетување или полетување..

Забелешка 2. – Ако водачот на воздухоплов не е задоволен со одобрението на контролата на летање, тој може да побара и, ако е можно, ќе добие изменето одобрение..

3.6.1.2 Секогаш кога воздухоплов бара одобрение со право на приоритет/предност, се доставува извештај со кој се објаснува потребата за приоритет, ако тоа го бара единицата на контролата на летање.

3.6.1.3 *Можно повторно издавање на одобрение во лет.* Ако пред заминување се очекува дека во зависност од расположивото гориво и во зависност од повторното одобрение во лет, може да се донесе одлука да се продолжи до ревидираниот аеродром на дестинација, надлежните единици на контролата на летање се известуваат за ова со тоа што во планот за лет се внесува информацијата што се однесува на ревидираната рута (кога е позната) и ревидираната дестинација.

Забелешка. – Намерата на оваа одредба е да се олеени повторно издавање на одобрение до ревидираната дестинација, вообичаено вон пријавениот аеродром на дестинација.

3.6.1.4 Воздухоплов кој изведува операции на контролиран аеродром не смее да вози по земја по маневарската површина без одобрение од аеродромската контролна кула и мора да се придржува кон секоја инструкција/упатство дадена од страна на таа единица.

3.6.2 Придржување кон план на лет

3.6.2.1 Освен како што е предвидено во 3.6.2.2 и 3.6.2.4, воздухопловот мора да се придржува кон актуелниот план на лет или важечкиот дел од актуелениот план на лет доставен за контролиран лет, освен ако не е побарана измена и нема одобрение добиено од надлежната единица на контролата на летање, или освен ако не се појави опасна ситуација за

која е потребна моментална/итна постапка од страна на воздухопловот, во кој случај, венаш штом околностите дозволуваат, после таа опасна ситуација, за преземената постапка се известува надлежната единица за ATS, и за тоа дека постапката е преземена поради настанатата ситуација на опасност.

3.6.2.1.1 Освен ако надлежниот орган за ATS не дозволи/одобри поинаку или ако надлежната единица на контролата на летање не даде поинаква инструкција не е дозволено од страна на, или не е поинаку насочено од страна на, контролираните летови, колку што е можно:

- a) кога се на утврдена ATS рута, се вршат долж дефинираната оска на таа рута; или
- b) кога се на било која друга рута, се вршат помеѓу навигациските средства и/или точките со кои се дефинира таа рута.

3.6.2.1.2 Според условот за претекнување од 3.6.2.1.1, воздухоплов кој лета долж сегмент на ATS рута дефинирана во опсегот на сенасочниот VHF радиофар, мора да го промени своето примарно навигациско водење од уредот зад воздухопловот на оној напред на воздухопловот, или онолку колку што е оперативно изводливо на точката на промена, ако е утврдена.

3.6.2.1.3 За отстапување од условите од 3.6.2.1.1 се известува надлежната единица за ATS.

3.6.2.2 *Случајни измени.* Во случај на контролиран лет кој случајно/ненамерно отстапува од актуелниот план на лет, се презема следната постапка:

- a) *Отстапување од патека:* ако воздухопловот е вон патеката/трасата, веднаш се презема постапка за подесување на курсот на воздухопловот со цел да се врати на патеката/трасата што е можно поскоро.
- b) *Промена на вистинската брзина на летање:* ако просечната вистинска брзина на летање на ниво на крстарење помеѓу точките за пријавување се разликува или се очекува да се разликува со плус или минус 5 проценти од вистинската брзина на летање, од онаа наведена во планот на летот, за ова се известува надлежната единица за ATS.
- c) *Промена на проценката на времето:* ако во пресметката/проценката на времето за следната важечка точка за пријавување, граница на воздухопловно информативниот регион или аеродромот на дестинација, во зависност што е прво, има грешка за повеќе од 2 минути од она за кое е известена ATS, или друг период на време како што пропишал надлежниот орган за ATS или врз основа на регионални спогодби за

воздухопловна навигација, надлежната единица за ATS веднаш се известува за ревидираното предвидено време.

3.6.2.2.1 Покрај ова, кога постои договор за ADS, за ова автоматски се известува надлежната единица за ATS (ATSU), и тоа преку линија за пренесување на податоци, секогаш кога доаѓа до измени вон границата на прагот на вредности утврдени со ADS договор.

3.6.2.3 *Планирани измени.* Барањата за измени на план на лет ги содржат долунаведените податоци:

a) *Измена на нивото на крстарење:* идентификација на воздухопловот; бараното ново ниво на крстарење и брзината на крстарење на ова ниво, ревидирани предвидени времиња (ако е можно) на границите на следниот **воздухопловно информативниот регион.**

b) *Измена на рута:*

- 1) *Неизменета дестинација:* идентификација на воздухопловот; правилата на летање; опис на новата рута на летот, вклучувајќи ги и податоците за односниот план на лет започнувајќи со позицијата од која започнува бараната промена на рутата; ревидираните предвидени времиња и кои било други важни податоци.
- 2) *Измена на дестинација:* идентификација на воздухопловот; опис на новата рута на лет до аеродромот на ревидираната *дестинација*, вклучувајќи ги и податоците за односниот план на лет започнувајќи со позицијата од која започнува бараната промена на рутата; ревидираните предвидени времиња; алтернативниот аеродром(и); кои било други важни податоци.

3.6.2.4 *Влошување на временските услови под VMC.* Кога станува очигледно дека лет во VMC согласно актуелниот план на летот не е изводлив, VFR лет кој се извршува како контролиран лет мора:

- a) да побара изменето одобрение кое ќе му овозможи на воздухопловот да продолжи во VMC до *дестинацијата* или до алтернативниот аеродром, или да го напушти воздушниот простор во кој се бара одобрение од ATC; или
- b) ако одобрение согласно а) не може да се добие, да продолжи да лета во VMC и да ја извести надлежната единица на ATC за постапката која се презема, било да се напушта односниот воздушниот простор или да се слетува на најблискиот соодветен аеродром; или

- с) ако се извршува во контролирана област, да побара дозвола за специјален/посебен VFR лет; или
- д) да побара одобрение за летање согласно правилата за летање по инструменти.

3.6.3 Пријавување на позиција

3.6.3.1 Освен ако не е ослободен од страна на надлежниот орган за ATS или надлежната единица за ATS согласно условите кои тој надлежен орган ги утврдил, контролиран лет мора да ги пријави кај надлежната единица за ATS, што е можно поскоро, времето и нивото на поминување на секоја утврдена задолжителна точка за пријавување, заедно со кои било други барани податоци. Пријавувањето на позицијата на ист начин се прави и за дополнителните точки кога тоа го бара надлежната единица за ATS. Во недостаток на определени/утврдени точки за пријавување, пријавувањето на позицијата се прави во временски интервали пропишани од страна на надлежниот орган за ATS или утврдени од страна на надлежната единица за ATS.

3.6.3.1.1 Контролираните летови кои на надлежната единица за ATS и даваат податоци за нивната позиција преку линија за пренос на податоци, даваат само усмени/гласовни известувања за позицијата кога се бара.

Забелешка. – Условите и околностите во кои преку ADS-B или SSR режим C се врши преносот за барометарската висина го задоволува условот за известување за нивото во пријавите за позиција се наведени во PANS-ATM (Док 4444).

3.6.4 Престанок на контролата

Контролиран лет, освен кога слетува на контролиран аеродром, веднаш ја известува надлежната единица на контролата на летање кога престанува да биде предмет на службите на контролата на летање.

3.6.5 Комуникација

3.6.5.1 Воздухоплов кој лета како контролиран лет мора да одржува постојано мониторирање на воздух-земја гласовна комуникација на соодветниот канал за комуникација, и да воспостави двонасочна комуникација ако е потребно, со надлежната единица на контролата на летање, единствен исклучок што може да го пропише надлежниот орган за ATS е во врска со воздухоплов кој претставува дел од сообраќајот во зоната на аеродром на еден контролиран аеродром.

Забелешка 1. – SELCAL или слични уреди за автоматско сигнализирање го исполнуваат условот за одржување на воздух-земја гласовна/говорна комуникација за набљудување.

Забелешка 2 – Условот воздухоплов да одржува воздух-земја гласовна/говорна комуникација за набљудување останува во сила по воспоставување на CPDLC.

3.6.5.2 *Прекин на комуникација.* Ако заради прекин на комуникацијата не е можно придржување кон наведеното во 3.6.5.1, воздухопловот се придржува кон процедурите во случај на прекин на говорната комуникација наведени во Анекс 10, Том II, и кон соодветните дополнителни процедури. Воздухопловот мора да се обиде да воспостави комуникација со надлежната единица на контролата на летање користејќи ги сите други расположливи средства. Покрај ова, воздухопловот, кога претставува дел од сообраќајот во зоната на аеродромот на контролиран аеродром ги очекува оние инструкции кои може да се дадат со визуелните сигнали/знаци.

3.6.5.2.1 Ако воздухоплов лета во вузелни метеоролошки услови, тој:

- а) продолжува да лета во визуелни метеоролошки услови; слетува на најблискиот соодветен аеродром; и го пријавува своето пристигање преку најбрзите средства до надлежната единица на контролата на летање.

- б) ако смета дека е препорачливо, извршува IFR лет согласно наведеното во 3.6.5.2.2.

3.6.5.2.2 Ако воздухопловот лета во метеоролошки услови за летање по инструменти или кога пилотот на IFR лет смета дека не е препорачливо летот да се врши согласно наведеното во 3.6.5.2.1 а), воздухопловот:

- а) освен ако не е поинаку пропишано врз основа на спогодба за регионална воздухопловна навигација, во воздушниот простор каде не се користи радар за обезбедување на контролата на летање, ги задржува последната доделена брзина и ниво, или минимална висина на лет ако е повисока, во период од 20 минути по неуспешниот обид на воздухопловот да ја пријави својата позиција на задолжителната точка за пријавување, а потоа ги подесува нивото и брзината согласно пополнетиот план на лет;
- б) во воздушен простор каде се користи радар за обезбедување на контролата на летање, ги задржува последната доделена брзина и ниво, или минималната висина на лет ако е повисока, во период од 7 минути по:

- 1) времето на достигнување на последното доделено ниво или минималната висина на лет; или

- 2) времето кога транспондерот е поставен на код 7600; или
- 3) неуспехот на воздухопловот да ја пријави својата позиција на задолжителната точка за пријавување; или

што и да е подоцнежнo, а потоа ги прилагодува нивото и брзината согласно пополнетиот план на лет;

- c) кога се води со радар или АТС го насочува да продолжи да лета на RNAV рутата без утврдена граница, да се врати по најкраткиот можен пат на рутата од актуелниот план на летот не подоцна од следната важна точка, земајќи ја предвид применливата/важечката минимална висина на лет;
- d) продолжува да лета на рутата согласно актуелниот план на летот до утврдената точка/навигациско средство прелетиште на почетниот приод за аеродромот на одредиштето и, кога е потребно за да се обезбеди придржување кон наведеното во e) подолу, да чека над точка/навигациско средство на почетниот приод се додека не започне да се спушта;
- e) започнува да се спушта од точка/навигациско средство за почетниот приод наведено во d) во време, или колку што е можно приближно на последното примено и очекувано време за приод; или, ако очекувано време не е пријавено и примено, во време, или колку што е можно приближно до предвиденото време на пристигнување согласно актуелниот план на летот;
- f) ја извршува вообичаената процедура за приод по инструменти како што е утврдено за точка/навигациско средство за почетниот приод; и
- g) слетува, ако е можно, во рок од 30 минути по предвиденото време на пристигнување наведено во e) или во рок од 30 минути по последното потврдено очекувано време за приод, во зависност што е подоцна.

Забелешка 1. – Давањето на услуги на контролата на летање на други летови кои се вршат во односниот воздушен простор ќе се базира врз претпоставката дека воздухоплов кој претрпува прекин во комуникацијата ќе се придржува кон правилата од 3.6.5.2.2.

Забелешка 2. – Исто така види 5.1.2.

3.7 Незаконско попречување

3.7.1 Воздухоплов кој е предмет на незаконско **попречување** настојува да ја извести надлежната единица на АТС за овој факт, за сите битни состојби/прилики поврзани со тој факт и за кое било отстапување од актуелниот план на летот наложено со состојбите/приликите, со цел да и се овозможи на единицата за АТС да му даде предимство на воздухопловот и да го сведе на минимум сударот со други воздухоплови.

Забелешка 1. – Одговорноста на единицата на АТС во ситуации на незаконско работење е наведена во Анекс 11.

Забелешка 2. – Упатство кое треба да се користи во случај на незаконско работење, а воздухопловот не е во состојба да ја извести единицата за АТС за овој факт е дадено во Додаток В на овој Анекс.

Забелешка 3. – Постапката која треба да ја преземе воздухоплов опремен со SSR-, ADS-B- и ADS-C- и кој е предмет на незаконско работење е дадена во Анекс 11, PANS-ATM (Док 4444) и PANS-OPS (Док 8168).

Забелешка 4. – Постапката која треба да ја преземе воздухоплов опремен со SSR-, ADS-B- и ADS-C- и кој е предмет на незаконско работење е дадена во Анекс 11, PANS-ATM (Док 4444), а упатство за ова е дадено во Прирачникот за контролата на летање за примена на линијата за пренесување на податоци (Док 9694).

3.7.2 Ако воздухоплов е предмет на незаконско работење, водачот на воздухопловот се обидува да слета веднаш штом е тоа изводливо на најблискиот соодветен аеродром или на специјално наменет аеродром определен од страна на надлежниот орган, освен ако размислувањата на екипажот во воздухопловот не наложуваат поинаку.

Забелешка 1. – Условите на надлежните органи на земја што се однесува на воздухоплов на земја кој е предмет на незаконско работење се дадени во Анекс 17, Поглавје 5, 5.2.4.

Забелешка 2. – Види 2.4 во врска со правата на водачот на воздухоплов.

3.8 Пресретнување

Забелешка. – Зборот "пресретнување" во овој контекст не опфаќа дадени услуги за пресретнување и пратење, на барање, на воздухоплов во опасност согласно Том II и III од Прирачната потрага и спасување во воздух и вода (IAMSAR) (Док 9731).

3.8.1 Пресретнувањето на цивилен воздухоплов се регулира со соодветни законски прописи и административни директиви кои ги издала договорна земја согласно Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, а особено член 3(d) согласно кој договорните земји преземаат обврска, кога објавуваат законски прописи за своите државни воздухоплови, да обрнат должно внимание за безбедноста на навигацијата на цивилните воздухоплови. Според тоа,

во нацртот на соодветните законски прописи и административни директиви се обрнува должно внимание на одредбите од Прилог 1, Дел 2 и Прилог 2, Дел 1.

Забелешка. – Прифаќајќи дека е битно за безбедноста на летот дека кои било визуелни сигнали кои се користат во случај на пресретнување, што треба да се преземе само како последно средство правилно да се користат и разбираат од страна на цивилните и воените воздухоплови низ целиот свет, Советот на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство, при усвојување на визуелните сигнали/знаци наведени во Прилог 1 на овој Анекс, бара од договорните земји да обезбедат дека нивните државни воздухоплови стриктно ќе се придржуваат кон истите. Бидејќи пресретнувањето на цивилни воздухоплови, во сите случаи, претставува потенцијална опасност, Советот подготви посебни препораки според кои од договорните земји се бара

да ги применуваат на еден униформен начин. Овие посебни препораки се дадени во Прилог А.

3.8.2 Водачот на цивилен воздухоплов, кога се пресретнува мора да се придржува кон стандардите од Прилог 2, Дел 2 и 3, толкувајќи и одговарајќи на визуелните сигнали како што е наведено во Прилог 1, Дел 2.

Забелешка. – Исто така види 2.1.1 и 3.4.

3.9 VMC видливост и минимално растојание од облаци

VMC видливоста и минималното растојание од облаци се дадени во табела 3–1.

Табела 3–1*
(види 4.1)

Сектор на висина	Класа на воздушен простор	Видливост на лет	Растојание од облаци
На и над 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A***B C D E F G	8 km	1 500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
Под 3 050 m (10 000 ft) AMSL и над 900 m (3 000 ft) AMSL, или над 300 m (1 000 ft) над терен, во зависност што е повисоко	A***B C D E F G	5 km	1 500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
На и под 900 m (3 000 ft) AMSL, или 300 m (1 000 ft) над терен, во зависност што е повисоко	A***B C D E	5 km	1 500 m хоризонтално 300 m (1 000 ft) вертикално
	F G	5 km**	Без облаци и со површина на видик

* Кога релативната висина на апсолутната висина на преод е помала од 3 050 m (10 000 ft) AMSL, FL 100 треба да се користи наместо 10 000 ft.

** Кога е пропишано од страна на надлежниот орган за ATS:

a) за извршување на летови може да се дозволи видливост на лет намалена до не помалку од 1 500 m:

- 1) со брзини кои, во актуелната видливост, ќе понудат прифатлива можност за навремено забележување на останатиот сообраќај или кои било препреки за да се избегне судир; или
- 2) во околности во кои веројатноста за средби со останатиот сообраќај би била мала, на пр., во области со мал обем на сообраќај и за стопанска авијација на мали нивоа.

b) На ХЕЛИКОПТЕРИТЕ може да им се дозволи да летаат на помалку од 1 500 m видливост за лет, ако изведуваат маневри со брзина која ќе понуди прифатлива можност за навремено забележување на останатиот сообраќај или кои било препреки за да се избегне судир.

*** VMC минимумите за воздушен простор од Класа А се опфатени во упатството за пилоти и не подразбираат прифаќање на VFR летови во воздушен простор од Класа А.

ГЛАВА 4. ПРАВИЛА ЗА ЛЕТАЊЕ ПРИ НАДВОРЕШНА ВИДЛИВОСТ (VFR)

4.1 Освен ако се извршува како посебен VFR лет, VFR летовите се извршуваат така што воздухопловот лета во услови на видливост и растојание од облаци еднакви на или поголеми од оние наведени во Табела 3-1.

4.2 Освен ако се добие одобрение од единицата на контролата на летање, летовите по VFR не смеат да полетуваат или слетуваат на аеродром во границите на контролирана зона, ниту да влезат во сообраќајот во зоната на аеродромот или школски круг:

- a) кога плафонот е помал од 450 m (1 500 ft); или
- b) кога видливоста на земја е помала од 5 km.

4.3 VFR летови помеѓу зајдисонце и изгрејсонце, или кој било друг период кој може да го пропише надлежниот орган за ATS, се извршуваат согласно условите кои овој орган ги пропишал.

4.4 Освен ако надлежниот орган за ATS не одобри, VFR летови не смее да се извршуваат:

- a) над FL 200;
- b) при брзина на звук или надзвучна брзина;

4.5 Одобрение за VFR летовите да летаат над FL 290 не смее да се даде во области каде над FL 290 се применува минимум за вертикално раздвојување од 300 m (1 000 ft).

4.6 Освен ако е потребно заради полетување или слетување, или само со дозвола од надлежниот орган, лет по VFR не смее да се извршува:

- a) над густо населени области, велеградови, градови или населби или над збир на луѓе на отворено на висина помала од 300 m (1 000 ft) над највисоката препрека, во радиус од 600 m од воздухопловот;
- b) никаде сем наведеното во 4.6 а), на висина помала од 150 m (500 ft) над земја или вода.

Забелешка. – Исто така види 3.1.2.

4.7 Освен ако поинаку не е наведено во одобренијата на контролата на летње или утврдено од страна на надлежниот орган за ATS, VFR летови на ниво на крстарење кога летаат над 900 m (3 000 ft) од земјата или вода, или поголем податок/репер утврден од страна на надлежниот орган за ATS, се извршуваат на ниво на крстарење соодветно на патеката како што е наведено во табелите за нивоа на крстарење во Прилог 3.

4.8 Летовите по VFR мора да се придржуваат кон одредбата од 3.6:

- a) кога се извршуваат во рамките на воздушните простори од Класа B, C и D;
- b) кога претставуваат дел од сообраќајот на аеродром на контролирани аеродроми; или
- c) кога се извршуваат како посебни/специјални VFR летови.

4.9 Лет по VFR кој се извршува во рамките на или во области, или долж рути, определени од страна на надлежниот орган за ATS согласно 3.3.1.2 c) или d) мора постојано да одржува говорна комуникација за набљудување на соодветниот комуникациски канал на, и да ја пријави својата позиција ако е потребно на, единицата за ATS која дава услуги информирање во лет.

Забелешка. – Види ги забелешките после 3.6.5.1.

4.10 Воздухоплов кој лета согласно правилата за летање при надворешна видливост, а кој сака да премине на правила за летање по инструменти мора:

- a) ако е доставен план на летот, да ги проследи потребните измени кои треба да се спроведат во неговиот тековен план на лет; или
- b) кога тоа се бара согласно 3.3.1.2, да достави план на летот до надлежната единица за ATS и да добие одобрение пред да го продолжи летот по IFR кога се наоѓа во контролиран воздушен простор.

ГЛАВА 5. ПРАВИЛА ЗА ЛЕТАЊЕ ПО ИНСТРУМЕНТИ (IFR)

5.1 Правила кои се применуваат за сите летови по IFR

предвидено и планирано дека ќе продолжи да лета, во еден разумен временски период, во постојани/непрекинати визуелни метеоролошки услови.

5.1.1 Опрема на воздухопловот

Воздухопловите мора да бидат опремени со соодветни инструменти и опрема за навигација соодветна на рутата по која треба да летаат.

5.1.2 Минимални нивоа

Само кога е потребно заради полетување и слетување, или кога е посебно одобрено од страна на надлежниот орган, лет по IFR се врши на ниво кое не е под минималната висина за лет утврдена од страна на земјата чија територија се прелетува или, онаму каде не е утврдена ваква минимална висина на лет:

- a) преку високи терени или планински области, на ниво кое изнесува најмалку 600 m (2 000 ft) над највисоката препрека лоцирана во рамките на 8 km од предвидената позиција на воздухопловот;
- b) сегде освен како што е наведено во a), на ниво кое изнесува најмалку 300 m (1 000 ft) над највисоката препрека лоцирана во рамките на 8 km од предвидената позиција на воздухопловот.

Забелешка 1. – Предвидената позиција на воздухопловот ќе ја има предвид навигациската точност која може да се постигне на релевантниот сегмент на рутата, имајќи ги предвид расположливите навигациски средства на земјата и на авионот.

Забелешка 2. – Исто така види 3.1.2.

5.1.3 Промена од лет по IFR во лет по VFR

5.1.3.1 Ако пилотот на воздухоплов кој има намера да го промени управувањето на летот од придржување кон правилата за летање по инструменти на придржување кон правилата за летање по надворешна видливост, и ако е доставен план на летот, мора експлицитно да ја извести надлежната единица за ATS дека го прекинува летањето по IFR и ги проследува до истата измените кои треба да се направат во неговиот актуелен план на лет.

5.1.3.2 Кога воздухоплов лета согласно правилата за летање по инструменти или се соочува со метеоролошки услови на надворешна видливост, тој не смее да прекине да лета по IFR, освен ако не е

5.2 Важечки правила за летови по IFR во рамките на контролиран воздушен простор

5.2.1 Летовите по IFR мора да ги исполнуваат одредбите наведени во 3.6 кога се вршат во контролиран воздушен простор.

5.2.2 Летот по IFR кој се изведува во лет на крстарење во контролиран воздушен простор, мора да се врши на ниво на крстарење, или, ако има одобрение да користи техники за качување на режим на крстарење, помеѓу две нивоа или над ниво избрано од:

- a) табелата за нивоа на крстарење од Прилогот 3; или
- b) изменетата табела за нивоа на крстарење, кога е така пропишано согласно Прилог 3 за летање над FL 410;

освен ако корелацијата на нивоата за следење на патеката пропишана во истите не се применува никогаш кога е поинаку наведено во одобренијата од контролата на летање или поинаку утврдено од страна на надлежниот орган за ATS во Зборникот за воздухопловни информации.

5.3 Важечки правила за летови по IFR во рамките на неконтролиран воздушен простор

5.3.1 Нивоа на крстарење

Лет по IFR кој се одвива на ниво на крстарење во неконтролиран воздушен простор се врши на ниво на крстарење соодветно на неговата патека како што е утврдено во:

- a) табелите за нивоа на крстарење во Прилог 3, освен ако не е поинаку наведено од страна на надлежниот орган за ATS за лет на или под 900 m (3 000ft) над средно морско ниво; или
- b) изменетата табела за нивоа на крстарење, кога е така пропишано согласно Прилог 3 за ниво на лет над FL 410.

Забелешка. – Оваа одредба не го исклучува користењето на техниките за качување на режим на крстарење од страна на воздухоплов на надзвучен лет.

5.3.2 Комуникација

Лет по IFR кој се одвива вон контролиран воздушен простор, но во рамките или во области, или долж рутите, определени од страна на надлежниот орган за ATS согласно 3.3.1.2 с) или d) мора да одржува воздух–земја говорна комуникација на соодветниот комуникациски канал и да воспостави двонасочна комуникација, ако е потребно, со единицата за ATS која обезбедува податоци за лет.

Забелешка. – Види ги забелешките после 3.6.5.1.

5.3.3 Пријавување на позиција

Лет по IFR кој се одвива вон контролиран воздушен простор и за кој надлежниот орган за ATS бара:

- доставување на план на лет,
- одржување на воздух–земја говорна комуникација на соодветен канал за комуникација и воспоставување на дво-насочна комуникација, ако е потребно, со единицата за ATS која дава податоци за лет,

ја да ја пријави позицијата како што е наведено во 3.6.3 за контролирани летови.

Забелешка. – Од воздухопловите кои избараат да користи сообраќајни информативни услуги за време на летање по IFR во рамките на утврден воздушен простор во кои се даваат информативни услуги се очекува да се придржуваат кон одредбите од 3.6, освен кога планот за лет и измените на истиот не подлежат на одобренција и кога дво-насочна комуникација се одржува со единицата на ATS која дава информативни услуги.

ПРИЛОГ 1. СИГНАЛИ/ЗНАЦИ

(Забелешка. – Види Поглавје 3, 3.4 од Анексот)

1. СИГНАЛИ ЗА ОПАСНОСТ И ИТНОСТ

Забелешка 1. – Ниедна одредба од овиј дел не смее да спречи кој било воздухоплов во опасност да користи кои било средства кои му стојат на располагање за да привлече внимание, да укаже на својата позиција и да добие помош.

Забелешка 2. – За сите детали на процедурите за телекомуникацискиот пренос на сигналите за опасност и итност види Анекс 10, Том II, Поглавје 5.

Забелешка 3. – За деталите во врска со сигналите за потрага и спасување види Анекс 12.

1.1 Сигнали за опасност

Следните сигнали, било да се користат заедно или посебно, значат дека се заканува сериозна и неизбежна опасност и дека е потребна итна помош:

- a) сигнал креиран со радиотелеграфија или друг начин за сигнализирање кој се состои од SOS групата (... – – – ... со Морзеова азбука);
- b) радиотелефонски сигнал за опасност кој се состои од изговорениот збор MAYDAY;
- c) порака за опасност испратена преку линија за пренос на податоци со која се пренесува значењето/намената на зборот MAYDAY;
- d) црвени светлечки ракети или петарди испукани поединечно и во кратки интервали.
- e) светлечки падобран со црвени светла.

Забелешка. – Членот 41 од Радио регулативите на ИТУ (Nos. 3368, 3270 и 3271) дава податоци за сигналите за тревога за автоматско вклучување на системите за тревога на радиотелеграфот и радиотелефонот:

3268 Радиографскиот сигнал за тревога се состои од серија на дванаесет цртички испратени во една минута, а времетраењето на секоја цртичка изнесува четири секунди, а времетраењето на интервалот помеѓу секоја следна цртичка е една секунда. Сигналот може да се пренесе рачно, но препорачливо е да се пренесува преку автоматски инструмент.

3270 Радиотелефонскиот сигнал за тревога се состои од два во основа синусоидални аудио/звучни фреквентни тонови кои се пренесуваат наизменично. Едниот тон е со фреквенција од 2 200 Hz, а другиот со фреквенција од 1 300 Hz, и времетраењето на секој тон изнесува 250 милисекунди.

3271 Радиотелефонскиот сигнал за тревога, кога се генерира со автоматски средства, се испраќа непрекинато во период од најмалку триесет секунди, но не повеќе од една минута; кога се генерира со други средства, сигналот се пренесува/испраќа непрекинато колку што е можно изводливо во период од приближно една минута.

1.2 Сигнали за итност

1.2.1 Следните сигнали, било да се користат заедно или посебно, значат дека воздухоплов сака да извести за проблемите кои го присилуваат да слета без да бара итна помош:

- a) постојано вклучување и исклучување на светлата за слетување; или
- b) постојано вклучување и исклучување на навигациските светла на начин кој се разликува од навигациските трепкави светла.

1.2.2 Следните сигнали, било да се користат заедно или посебно, значат дека воздухопловот има многу итна порака која сака да ја испрати, а која се однесува на безбедноста на брод, воздухоплов или друго превозно средство, или на лице во авионот, односно во неговото видно поле:

- a) сигнал генериран со радиотелеграф или на друг начин за сигнализирање кој се состои од групата XXX;
- b) радиотелефонски сигнал за итност кој се состои од изговорени зборови PAN, PAN;
- c) итна порака испратена преку канал за пренос на податоци кој го пренесува значењето на зборовите PAN, PAN.

2. СИГНАЛИ КОИ СЕ КОРИСТАТ ВО СЛУЧАЈ НА ПРЕСРЕТНУВАЊЕ

2.1 Сигнали кои ги дава воздухопловот - пресретнувач и одговори на пресретнатиот воздухоплов

Сер.	Сигнали на воздухопловот ПРЕСРЕТНУВАЧ	Значење	Сигнали на ПРЕСРЕТНАТИОТ воздухоплов	Значење
1	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Нишање на воздухоплов и палење и гасење на навигациските светла во неправилни интервали (и на светлата за слетување во случај на хеликоптер) од позиција незначително над и пред, и вообичаено лево од пресретнатиот воздухоплов (или на десно ако воздухопловот кој се пресретнува е хеликоптер) а, после потврден одговор за прием, се изведува лесен/мал засврт на лево (или на десно во случај на хеликоптер) кон саканиот курс/правец на летот. <i>Забелешка 1. – Метеоролошките услови или теренот може да бараат од воздухопловот - пресретнувач да ги промени позициите и правецот на вртење дадени погоре во Серија 1.</i> <i>Забелешка 2. – Ако пресретнатиот воздухоплов не е во состојба да држи чекор со воздухопловот - пресретнувач, пресретнувачот треба да изведе серија на свртувања (racetrack patterns) и да го заниша воздухопловот секој пат кога го поминува пресретнатиот воздухоплов.</i>	Вие сте пресретнат. Следете ме.	ДЕН или НОЌ – Мавтање со крилата, палење и гасење на навигациските светла во правилни временски интервали и следење. <i>Забелешка 1. – Дополнителните постапки кои се бара да ги преземе пресретнатиот воздухоплов се пропишани во Поглавје 3, 3.8.</i>	Разбрано, ќе извршам.
2	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Брз маневар од пресретнатиот воздухоплов кој се состои од засврт во качување под агол од 90 степени или поголем без пресекување на линијата на летот на воздухопловот-пресретнувач.	Можете да продолжите	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Мавтање со крилата	Разбрано, ќе извршам.
3	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Извлекување на стојниот трап (ако има), и палење на светлата/рефлекторот за слетување и прелетување на ПСП која се користи или, ако пресретнатиот воздухоплов е хеликоптер, се прелетува просторот за слетување на хеликоптерот. Во случај на хеликоптери, хеликоптерот-пресретнувач изведува приод за слетување, доаѓајќи до лебдење блиску до просторот за слетување.	Слетајте на овој аеродром	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Извлекување на стојниот трап (ако има), палење на светлата/рефлекторот за слетување и следење на воздухопловот -пресретнувач и ако, после прелетувањето на ПСП која се користи или просторот за слетување на хеликоптерот, се смета дека слетувањето е сигурно, се продолжува со слетување.	Разбрано, ќе извршам

2.2 Сигнали кои ги дава пресретнатиот воздухоплов и одговори на воздухопловот - пресретнувач

Сер.	Сигнали на ПРЕСРЕТНАТИОТ воздухоплов	Значење	Сигнали на воздухопловот ПРЕСРЕТНУВАЧ	Значење
4	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Вовлекување на стојниот трап (ако има), палење и гасење на светлата/рефлекторот за слетување додека поминува преку ПСП која се користи или, просторот за слетување на хеликоптер на висина поголема од 300 m (1 000 ft), но не над 600 m (2 000 ft) (во случај на хеликоптер, на висина поголема од 50 m (170 ft), но не над 100 m (330 ft) над нивото на аеродромот, и продолжувајќи да кружи над ПСП која се користи или просторот за слетување на хеликоптер. Ако не е во состојба да ги пали – гаси светлата за слетување, тоа се прави со кои било други расположливи светла.	Аеродромот кој сте го определите е несоодветен	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Ако е пожелно пресретнатиот воздухоплов да го следи воздухопловот-пресретнувач до алтернативен аеродром, воздухопловот - пресретнувач го вовлекува стојниот трап (ако има) и ги користи сигналите од Серија 1, пропишани за воздухоплов пресретнувач. Ако се донесе одлука да се остави пресретнатиот воздухоплов, воздухопловот – пресретнувач ги користи сигналите од Серија 2, пропишани за воздухоплов – пресретнувач.	Разбрано, прати ме. Разбрано, можете да продолжите
5	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Постојано палење и гасење на сите расположливи светла, но на начин кој се разликува од трепкавите светла.	Не можам да споведам	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Ги користи сигналите од Серија 2, пропишани за воздухоплов – пресретнувач.	Разбрано
6	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Не редовно палење и гасење на сите расположливи светла.	Во опасност сум	ДЕЊЕ или НОЌЕ – Ги користи сигналите од Серија 2, пропишани за воздухоплов – пресретнувач.	Разбрано

3 ВИЗУЕЛНИ ЗНАЦИ КОИ СЕ КОРИСТАТ ДА ПРЕДУПРЕДАТ ВОЗДУХОПЛОВ КОЈ БЕЗ ДОЗВОЛА ЛЕТА ВО, ИЛИ САМО ШТО НЕ ВЛЕГОЛ ВО УСЛОВНО ЗАБРАНЕТА, ЗАБРАНЕТА ИЛИ ОПАСНА ЗОНА

Дење и ноќе, со серија на ракети испалени од земја во временски интервали од 10 секунди, кои при распрскувањето даваат црвена и зелена светлост или свездучки, предупредувајќи го пилотот на воздухопловот дека лета во или само што не влегол во условно

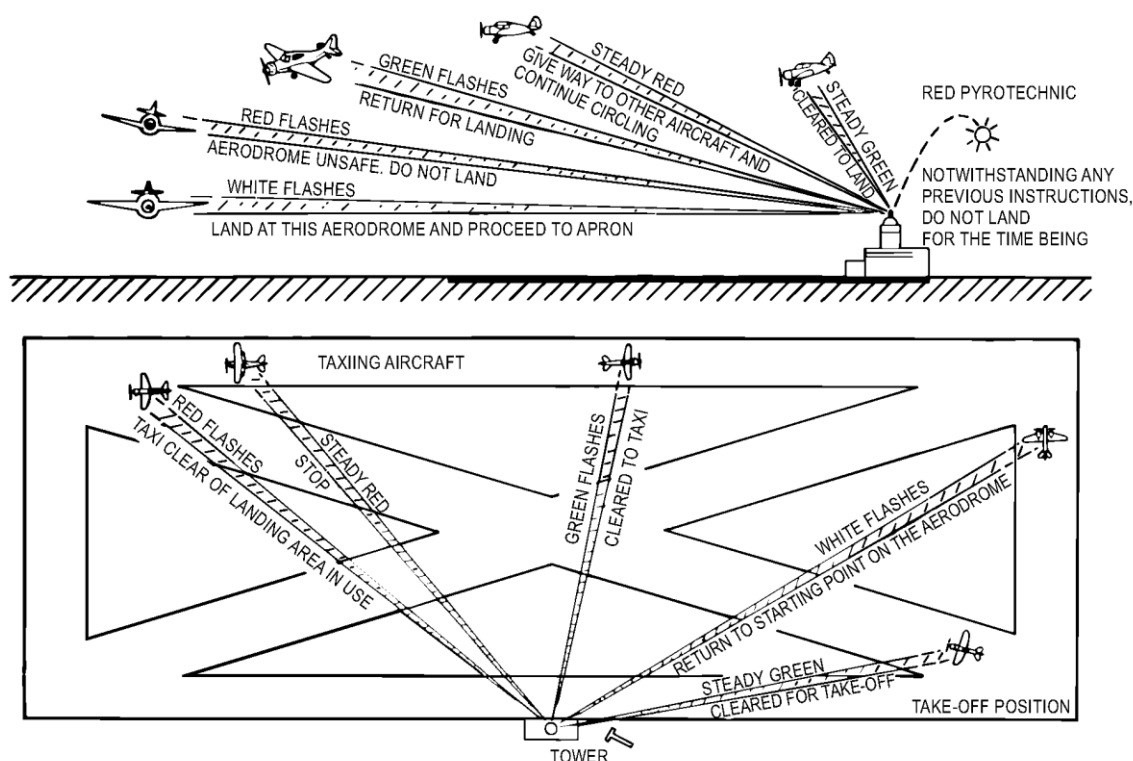
забранета, забранета или опасна зона и дека треба да ги преземе оние неопходни мерки кои може да се потребни.

4. ЗНАЦИ ЗА СООБРАЌАЈОТ НА АЕРОДРОМ

4.1 Светлосни и пиротехнички знаци

4.1.1 Упатства

Светло		Од аеродромската контрола до:	
		Воздухоплов во лет	Воздухоплов на земја
Упатено до односниот воздухоплов (види слика A1-1)	Стално зелено светло	Одобрено слетување	Одобрено полетување
	Стално црвено светло	Продолжи на друг круг. Предност има другиот воздухоплов	Застани и чекај
	Серија од трепкаво зелено светло	Продолжи и врати се за слетување*	Одобрено возење по земја
	Серија од трепкаво црвено светло	Не слетувај, несигурен аеродром	Напушти ги површините за слетување кои се користат
	Серија од трепкаво бело светло	Слетај на овој аеродром и вози до платформата*	Врати се на почетната точка на аеродромот
Црвени пиротехнички ракети		Не слетувај без разлика на сите претходни упатства	
* Потребните одобрениј за слетување и возење по земја ќе бидат навремено дадени			



Слика A1 – 1 (види 4.1.1)

Превод на текстот од слика A1 - 1

Red pyrotechnic	Црвени светлечки ракети
Notwithstanding any previous instructions, do not land for the time being	Без разлика на сите претходни упатства, сега не слетувај
Steady green	Постојано зелено светло
Cleared to land	Одобрено слетување
Steady red	Постојано црвено светло
Give way to other aircraft and continue circling	Друг воздухоплов има предност, продолжи со кружење
Green flashes	Зелено трепкаво светло
Return for landing	Врати се за слетување
Red flashes	Црвено трепкаво светло
Aerodrome unsafe, do not land	Небезбеден аеродром, не слетувај
White flashes	Бело трепкаво светло
Land at this aerodrome and proceed to apron	Слетај на овиј аеродром и вози до платформата
Taxiing aircraft	Воздухоплов кој таксира (вози по земја)
Steady green	Зелено постојано светло
Cleared for take-offs	Одобрени полетувања
White flashes	Бело трепкаво светло
Return to starting point on the aerodrome	Врати се на почетната точка на аеродромот
Green flashes	Зелено трепкаво светло
Cleared to taxi	Одобрено таксирање (возење по земја)
Steady red	Постојано црвено светло
Stop	Запри и чекај
Red flashes	Црвено трепкаво светло
Taxi clear of landing area in use	Напушти ги површините за слетување кои се во употреба
Tower	Кула
Take-off position	Позиција за полетување

4.1.2 Потврдување на прием од страна на воздухоплов

а) Кога лета:

1) дење:

- со нишање/мавтање на крилата на воздухопловот;

Забелешка. – Овој сигнал не треба да се очекува кога воздухопловот се наоѓа во во трет засврт и финален приод.

2) ноќе:

- два пати ги уклучува и исклучува светлата/рефлекторот за слетување или, ако нема, два пати ги уклучува и исклучува навигациските светла.

б) Кога е на земја:

– дење:

- со придвижување на крилцата и крмата/кормилото за правец;

– ноќе:

- два пати го уклучува и исклучува рефлекторот за слетување или, ако нема, два пати ги уклучува и исклучува навигациските светла.

4.2 Визуелни знаци на земја

Забелешка. – За детали за визуелните знаци на земја види Анекс 14.

4.2.1 Забрана за слетување

Квадратна, црвена хоризонтална табла со две жолти дијагонални пруги (слика А1–2), кога се прикажува во сигналната зона означува дека се забранети слетувања и дека забраната може да се продолжи.



Слика А1–2

4.2.2 Потреба од посебна претпазливост за време на приод или слетување

Квадратна, црвена хоризонтална табла, само со една жолта дијагонална пруга (слика А1–3), кога се прикажува во сигналната зона означува дека поради лоша состојба на маневарската површина, или поради некои други причини мора да се биде посебно внимателен при приодот за слетување или при слетувањето.



Слика А1–3

4.2.3 Користење на ПСП-и и патеките за возење

4.2.3.1 Хоризонтална бела табла во облик на два круга поврзани со пречка (слика А1–4), кога се прикажува во сигналната зона означува дека од воздухопловите се бара да слетуваат, полетуваат и возат само по ПСП-и и патеките за возење.



Слика А1–4

4.2.3.2 Истата хоризонтална бела табла во облик на два круга поврзани со пречка како во 4.2.3.1, но со црни попречни линии и во двата круга (слика А1–5), кога се прикажува во сигналната зона означува дека од воздухопловите се бара да слетуваат и полетуваат само од ПСП-и, а дека другите маневри не се ограничени да се вршат на ПСП-и и патеките за возење.



Слика А1–5

4.2.4 Затворени ПСП-и и патеки за возење

Крстови нацртани со контрасна боја, жолта или бела (слика А1–6), хоризонтално поставени на ПСП-и и

патеките за возење или на делови од истите, означуваат несоодветна површина за движење на воздухопловите.

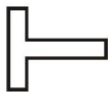


Слика А1-6

4.2.5 Упатства за слетување и полетување

4.2.5.1 Хоризонтално поставен знак во облик на буквата "Т", во бела или портокалова боја (слика А1-7), го означува правецот кој воздухопловите треба да го користат за слетување и полетување, што мора да е во правецот кој е паралелен со подолгата вертикална страна од буквата "Т"

Забелешка. – За слетување и полетување ноќе, се поставуваат бели светилки во облик на буквата "Т".



Слика А1-7

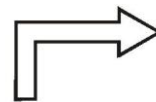
4.2.5.2 Група од два броја (слика А1-8) поставени вертикално на аеродромската контролна кула или во нејзина близина, со кои на воздухопловите кои се на маневарската површина им се означува правецот за полетување, изразен во единици од по 10 степени на магнетскиот правец, заокружен на поблиската десетка.



Слика А1-8

4.2.6 Вртење/движење на десно

Кога се прикажува во сигналниот простор, или хоризонтално на крајот од ПСП или траката/лентата која се користи, стрелка на десно во воочлива боја (слика А1-9) означува дека треба да се сврти на десно пред слетување и после полетување.



Слика А1-9

4.2.7 Биро на ATS/аеродромската контрола на летање за прием на извештаи

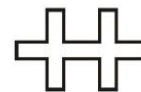
Буквата "С" во црна боја поставена вертикално на жолта основа/плоча (слика А1-10) ја покажува локацијата каде се предаваат извештаите за лет, а кои се однесуваат на воздушната пловидба.



Слика А1-10

4.2.8 Летаат едрилици

Двократен/дупли бел крст поставен хоризонтално (слика А1-11) на сигналниот простор означува дека аеродромот се користи за летање на едрилици и дека летањето е во тек.



Слика А1-11

5. Знаци за паркирање на воздухоплов

5.1 Од сигналистот до воздухоплов

Забелешка 1. – Овие знаци се наменети за да ги користи сигналистот, со раце и осветлени палки, во зависност што е потребно, со цел да му го олесни на пилотот набљудувањето, а сигналистот е свртен со лице према воздухопловот:

а) за воздухоплови со фиксни крила, тој стои пред левото крило во видното поле на воздухопловот, од каде пилотот најдобро го гледа; и

б) за хеликоптери, стои пред хеликоптерот на место каде пилотот најдобро го гледа.

Забелешка 2. Значењето на односните знаци останува исто и ако се држат палки, осветлени палки или батерии.

Забелешка 3. — Моторите на воздухопловите се означуваат со бројки, од десно на лево во однос на сигналистот свртен со лице кон воздухоплов (т.е. мотор бр. 1 е мотор на лево).

Забелешка 4. — Знаците обележени со ѕвездичка (*) се наменети за користење на хеликоптери кои лебдат.

Забелешка 5. — Референците за палките, може да се референци и за палките за пинг понг или нараквици (само преку ден).

Забелешка 6. — Референците за сигналистот, може да се референци и за паркерот.

5.1.1 Пред да се користат следните знаци, сигналистот проверува дека областа во која треба да го води воздухопловот е чиста од предмети кои воздухопловот постапувајќи согласно 3.4.1 може да ги удри.

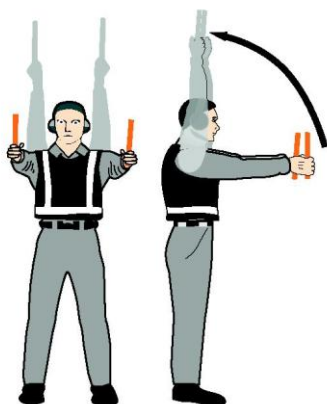
Забелешка. — Конструкцијата на многу воздухоплови е таква што патеката на врвовите на крилјата, моторите и другите крајни делови не можат секогаш да се посматраат визуелно од пилотската кабина додека воздухопловот изведува маневри на земја.



1. Постапувај по упатствата од сигналистот

Десна рака испружена вертикално над главата на сигналистот со палката насочена нагоре; а палката во левата рака ја придвижува покажувајќи надолу кон телото.

Забелешка. – Со овој знак сигналистот кој се наоѓа кај врвот на крилото на воздухопловот му дава знак на пилотот/паркерот/операторот за туркање назад дека нема пречки воздухопловот да се движи до/од местото за паркирање.



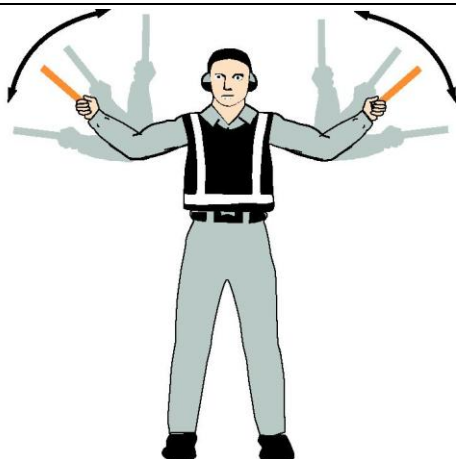
2. Постави се пред мене

Двете раце се испружени напред со палките насочени нагоре и се помрднуваат над главата на сигналистот.



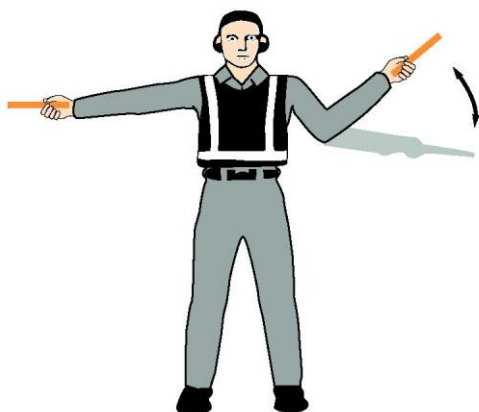
3. Продолжи до следниот сигналист или по упатството од кулата/контролата на земја

Двете раце испружени и кренати нагоре; се придвижуваат покажувајќи со палките во правецот на следниот сигналист или површината за возење.



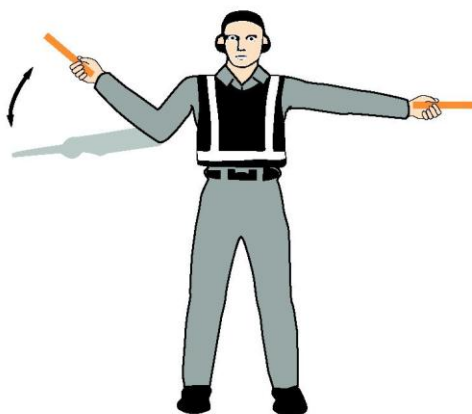
4. Вози право напред

Свиткани раце во лактите, лесно раширени а палките се движат горе – доле од висина на градите до главата.



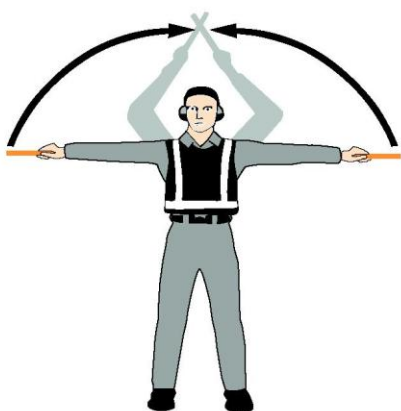
5 а). Сврти лево (од гледна точка на пилотот)

Десната рака и палката се испружени на страна под агол од 90 степени во однос на телото, а со левата рака се прави знакот "вози напред". Брзината на движењето со левата рака го означува степенот/брзината на свртување.



5 б). Сврти десно (од гледна точка на пилотот)

Левата рака и палката се испружени на страна под агол од 90 степени во однос на телото, а со десната рака се изведува знакот "вози напред". Брзината на движењето со десната рака го означува степенот/брзината на свртување.



6а). ЗАСТАНИ

Рацете и палките се испружени на страна под агол од 90 степени во однос на телото, и пополека се придвижуваат кон горе додека палките не се прекрстат над главата.



6б). ЗАСТАНИ ВЕДНАШ

Нагло движење на испружените раце и палките нагоре додека палките не се прекрстат над главата.



7а). КОЧИ!

Рака свиткана во лактот и подигната малку над висината на рамениците, со отворена дланка, а кога сигналистот е сигурен дека е воспоставен визуелен контакт со екипажот, тој ја стиска дланката во тупаница и **не го менува** движењето се додека не добие потврда од екипажот, со испружени палеци, дека знакот е примен.



7b). ОТПУШТИ ГИ СОПИРАЧКИТЕ

Рака свиткана во лактот и подигната малку над висината на рамениците со стисната тупаница. Кога ќе се оствари визуелен контакт со екипажот на летање, се отвора тупаницата и **не се менува положбата** се додека не се добие потврда за прием од страна на екипажот на летање со испружени палци нагоре.



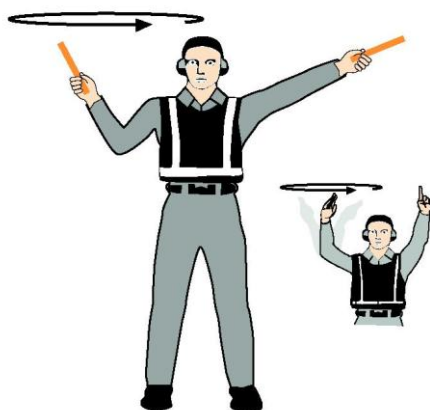
8a). ПОДМЕТНУВАЧИТЕ СЕ ПОСТАВЕНИ!

Рацете се испружени над главата, а палките се придвижуваат една кон друга се додека не се допрат. Сигналистот мора да добие од екипажот потврден знак за прием на сигналот.



8b). ПОДМЕТНУВАЧИТЕ СЕ ТРГНАТИ!

Рацете се испружени над главата, а палките се помрдуваат една од друга (се оддалечуваат) на страна. Подметнувачите **не смее** да се тргнат се додека не се добие одобрение од екипажот.



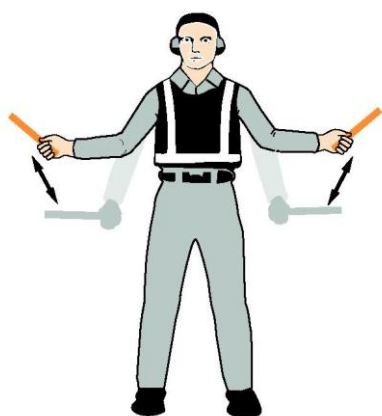
9. ПРИДВИЖИ ГИ МОТОРИТЕ!

Со десната рака свиткана во лактот во висина на главата и со палката кон нагоре се прават кружни движења, а истовремено со прст од левата рака подигната над висина на главата се означува кој мотор да се придвижи.



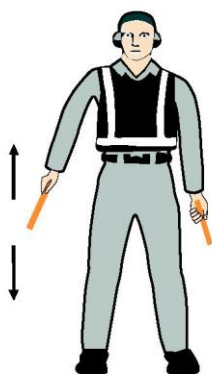
10. ЗАПРИ ЈА РАБОТАТА НА МОТОРИТЕ

Испружената рака кон напред, во висина на рамениците, се придвижува до врвот на левото раме, а со палката се поминува преку вратот до врвот на десното раме со движење слично на сечење.



11. НАМАЛИ ГО ГАСОТ НА МОТОРИТЕ

Двете раце со палките се движат горе – доле слично на плескање/тапкање, и тоа од висина на половината кон колениците.



12. НАМАЛИ ГО ГАСОТ НА МОТОРОТ(ИТЕ) НА НАЗНАЧЕНАТА СТРАНА

Двете раце скоро спуштени, со дланките свртени накај земјата; *левата* или *десната* рака се движат горе – доле, во зависност од тоа на која страна треба да се намали гасот на моторите.



13. ВОЗИ ПРАВО НАНАЗАД!

Со двете раце поставени пред телото во висина на половината се прават кругови према напред. За прекинување на возењето наназад се користат знаците од 6a и 6b.



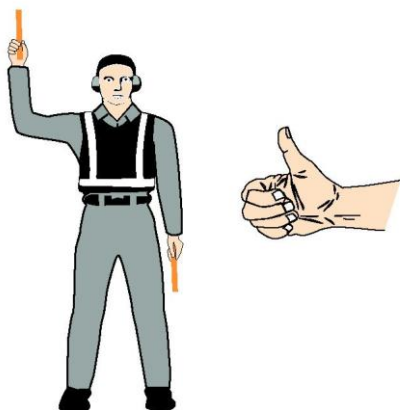
14a). ВОЗИ НАНАЗАД СО ОПАШКАТА НАДЕСНО

Левата рака е испружена кон земјата, а десната рака се спушта и дига со повторување на движењата, од вертикална положба над главата до хоризонтална положба нанапред.



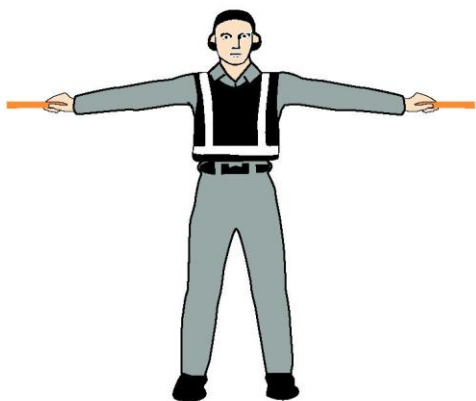
14b). ВОЗИ НАНАЗАД СО ОПАШКАТА НАЛЕВО

Десната рака е испружена кон земјата, а левата рака се спушта и дига со повторување на движењата, од вертикална положба над главата до хоризонтална положба нанапред.



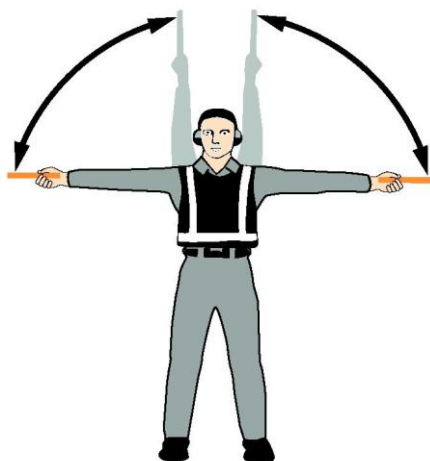
15. ПОТВРДУВАМ/СЕ Е В РЕД, ПРОДОЛЖИ!

Десната рака е подигната во висина на главата, свиткана во лактот, со палецот или палката испружени нагоре; левата рака е спуштена до телото.



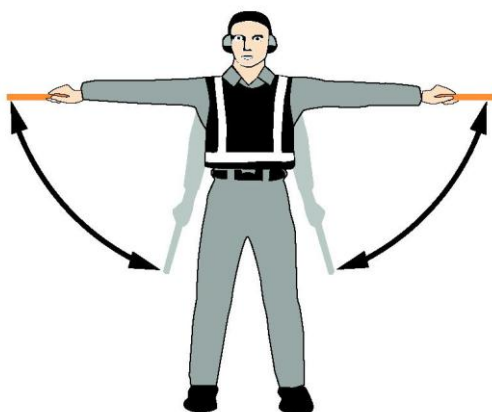
*16. ЛЕБДИ ВО МЕСТО!

Двете раце и палките се испружени хоризонтално на страна под агол од 90 степени во однос на телото.



***17. КАЧУВАЈ СЕ!**

Двете раце и палките се испружени хоризонтално на страна, под агол од 90 степени во однос на телото, а дланките се свртени према горе и се придвижуваат нагоре. Брзината на движењето на рацете ја означува бараната брзина/стапка на качување.



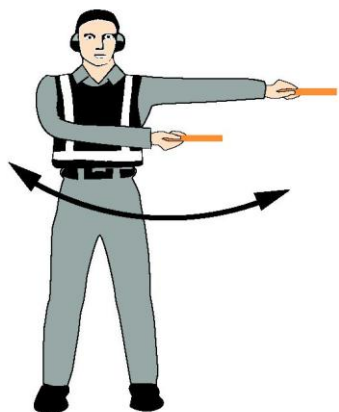
***18. СПУШТАЈ СЕ!**

Двете раце се испружени хоризонтално на страна под агол од 90 степени во однос на телото, а дланките се свртени кон земја, и рацете се движат надолу. Брзината на движењето на рацете надолу ја означува бараната брзина/стапка на спуштање.



***19а). ВОЗИ ХОРИЗОНТАЛНО НАЛЕВО
(од гледна точка на пилотот)**

Десната рака е испружена хоризонтално на страна под агол од 90 степени во однос на десната страна на телото. Со левата рука се прават движења во правец на десната, со движења слични на метење.



***19b). ВОЗИ ХОРИЗОНТАЛНО НАДЕСНО
(од гледна точка на пилотот)**

Левата рака е испружена хоризонтално на страна под агол од 90 степени во однос на левата страна на телото. Со десната рака се прават движења, слични на метење, во правец на левата рака.



***20. СЛЕТАЈ**

Рацете се испружени и прекрстени пред телото, со палките насочени кон доле.



21. ЗАДРЖИ ЈА ПОЗИЦИЈАТА/ЧЕКАЈ

Рацете со палките се наполно испружени надолу под агол од 45 степени во однос на телото. Сигналистот останува во оваа положба се додека не е сигурно да се упати воздухопловот на следниот маневар.



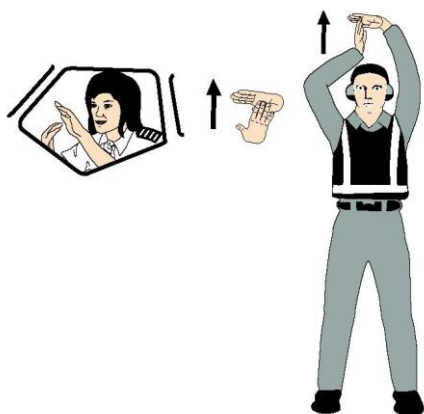
22. СЛОБОДНИ СТЕ!

Сигналистот салутира со десната рака и/или палката за да го испрати воздухопловот. Одржува визуелен контакт со екипажот за летање, се додека воздухоплов не започне со возење.



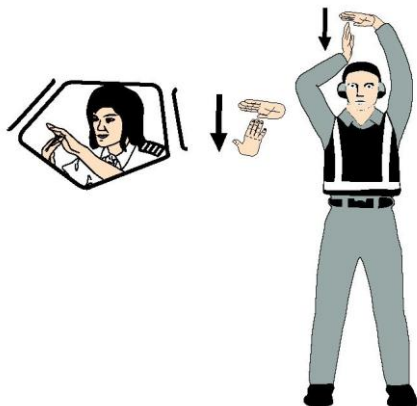
23. НЕ ГИ ДОПИРАЈТЕ КОМАНДИТЕ ЗА УПРАВУВАЊЕ (технички и знаци за комуникација за опслужување)

Десната рака е наполно испружена над главата со затворена тупаница или држи палка во хоризонтална положба; левата рака останува покрај телото.



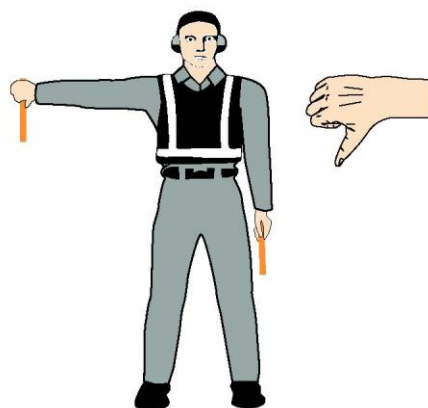
24. ВКЛУЧЕТЕ ГО НАПОЈУВАЊЕТО (технички и знаци за комуникација за опслужување)

Рацете се испружени над главата; левата рака е отворена хоризонтално, а врвовите на прстите од десната рака се движат кон и ја допираат отворената дланка на левата рака (правејќи ја буквата "T"). Во ноќни услови, може да се користат светлосни палки за да се формира буквата "T" над главата.



25. ИСКЛУЧЕТЕ ГО НАПОЈУВАЊЕТО (технички и знаци за комуникација за опслужување)

Рацете се наполно испружени над главата; левата рака е отворена хоризонтално, а врвовите на прстите од десната рака ја допираат отворената дланка на левата рака (правејќи ја буквата "Т"); потоа десната рака се оддалечува од левата. **Не го исклучувајте** напојувањето се додека не се добие одобрение од екипажот. Во ноќни услови, може да се користат светлосни палки за да се формира буквата "Т" над главата.



26. НЕГАТИВЕН ОДГОВОР (технички и знаци за комуникација за опслужување)

Десната рака е испружена настрана во висина на рамениците под агол од 90 степени во однос на телото, со палката или палецот насочени во правец кон земјата, а левата рака останува спуштена до телото.



27. ВОСПОСТАВЕТЕ КОМУНИКАЦИЈА ПРЕКУ ИНТЕРФОН (технички и знаци за комуникација за опслужување)

Двете раце се испружени под агол од 90 степени во однос на телото, и се движат кон главата се додека со дланките не се покријат и двете уши.



28. ОТВОРЕТЕ/ЗАТВОРЕТЕ ГИ СКАЛИТЕ (технички и знаци за комуникација за опслужување)

Левата рака е испружена над главата под агол од 45 степени, а десната рака од положба покрај телото со движење слично на метење се придвижува кон врвот на левото рамо.

5.2 Знаци од пилот до сигналист

Забелешка 1. — Овие знаци ги користи пилотот во пилотската кабина, обично со раце, а кои сигналистот ги гледа, а по потреба може да се осветлени со цела да се олесни гледањето на сигналистот.

Забелешка 2. — Моторите на воздухопловите се нумерирани во однос на сигналистот кој е свретен со лице кон воздухопловот, и тоа од десно кон лево (т.е. мотор бр. 1 е моторот на лево).

5.2.1 Сопирачки

Забелешка. — Моментот кога тупаницата е стисната или прстите се испружени го означува, секое посебно, моментот на користење или отпуштање сопирачките.

- Користење на сопирачки:* Стискање во тупаница од испружена дланка покажува користење на сопирачки.
- Сопирачки отпуштени:* Исправање на дланката од стисната тупаница покажува отпуштање на сопирачките.

5.2.2 Подметнувачи/клинови

- Поставување на подметнувачи/клинови:* Рацете испружени на страна, со дланките свртени нанадвор, се вкрстуваат пред лицето.
- Отстранивање на подметнувачи/клинови:* рацете вкрстени пред лицето, со дланките свртени нанадвор, се рашируваат нанадвор.

5.2.3 Подготвен за придвижување на моторите

Подигањето на соодветен број на прсти од едната рака го означува бројот на моторот кој треба да се придвижи.

5.3 Технички и знаци за комуникација за опслужување

5.3.1 Знаците со раце се користат само кога не е можно да се воспостави говорна комуникација, што се однесува на техничките и знаците за комуникација за опслужување.

5.3.2 Сигналистот обезбедува дека е добиена потврда за прием од страна на екипажот за летање, што се однесува на техничките и знаците за комуникација за опслужување.

Забелешка. — Техничките и знаците за комуникација за опслужување се опфатени во Прилог 1, со цел да се стандардизира/усогласи користењето на знаците кои се даваат со раце, а кои се користат за комуникација со екипажот за летање за време на процесот на движење на воздухопловите што се однесува на должностите за сервисирање или опслужување.

6. Стандардни знаци за опасни ситуации, кои се даваат со користење на раце

Следните знаци кои се даваат со раце се утврдени како минимум знаци кои се потребни заради комуникација за време на опасни ситуации помеѓу воздухопловот за спасување и (ARFF) командирот на инцидент/ARFF

пожарникари и кабината на пилотите и/или кабинскиот персонал на воздухопловот кој е во неволја. ARFF знаците за опасни ситуации кои се даваат со раце, за екипажот за летање, би требало да се даваат од левата предна страна на воздухопловот.

Забелешка. – Заради поефикасна комуникација со кабинскиот персонал, знаците за опасни ситуации кои се даваат со раце може да ги даваат и ARFF пожарникарите од други позиции.



1. Се препорачува евакуација

Се препорачува евакуација врз основа на проценката на ARFF командирот за надворешна ситуација

Раката е испружена од телото и се држи хоризонтално со подигната шака во висина на очите. Со раката се мавта под агол и тоа наназад. Раката со која не се мавта се држи покрај телото.

Ноќе – ист знак, само со осветлени палки.



2. Препорачано запирање

Препорачаната евакуација која е во тек се прекинува/запира. Се запира/прекинува движење на воздухопловот или друга активност која е во тек.

Рацете се пред главата, вкрстени во зглобовите.

Ноќе – ист знак, само со осветлени палки

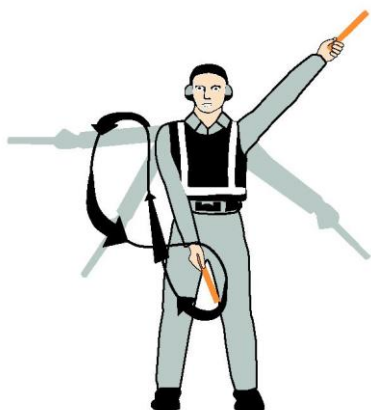


3. Опасната ситуација е под контрола

Нема надворешен/дополнителен доказ за опасни услови или "се е чисто".

Рацете се испружени нанадвор и надолу под агол од 45 степени во однос на телото. Рацете се придвижуваат навнатре под линија на половината се додека рачните зглобови не се вкрстат, а потоа се испружуваат нанадвор до почетната положба (знак "безбедно/сигурно" на проценителот).

Ноќе – ист знак, само со осветлени палки



21. ПОЖАР!

Десната рака се движи во различни правци, (со движења на вентилатор), од висина на рамениците кон колената, а левата рака го покажува местото каде избил пожарот.

Ноќе – ист знак, само со осветлени палки

ПРИЛОГ 2. ПРЕСРЕТНУВАЊЕ НА ЦИВИЛНИ ВОЗДУХОПЛОВИ

(Забелешка. – Види Поглавје 3, 3.8 од Анексот)

1. Правила кои кои земјите треба да се придржуваат

1.1 За да се постигне усогласеност на законските прописи што е неопходно заради безбедноста на навигацијата на цивилните воздухоплови, договорните земји обврнуваат должно внимание на следните правила при изготвувањето на законски прописи и административни директиви:

- a) пресретнување на цивилен воздухоплов се врши само како последна опција;
- b) ако се врши, пресретнувањето ќе биде ограничено до утврдување на идентитетот на воздухопловот, освен ако не е потребно да се врати воздухопловот на неговата планирана патека, по што тој се упатува вон границите на националниот воздушен простор, се води настрана од забранетата, условно забранетата или опасната зона или му се дава инструкција да слета на аеродромот на одредиштето;
- c) вежбање на пресретнување на цивилни воздухоплови нема да се врши;
- d) на пресретнатиот воздухоплов му се даваат навигациони упатства и сродни податоци преку радиотелефонија, секогаш кога може да се воспостави радио врска; и
- e) во случај кога од пресретнатиот воздухоплов се бара да слета на прелетана територија, одредениот аеродром за слетување треба да е соодветен за безбедно слетување за типот на односниот воздухоплов.

Забелешка. – Со едногласното усвојување на 25^{-то} Заседание (вонредно) на Советот на ИКАО, на 10 мај 1984 година, на членот 3 bis од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, договорните земји прифатија дека "секоја земја мора да се воздржи од користење на оружје против цивилни воздухоплови во лет".

1.2 Договорните земји објавуваат стандарден начин за маневрите на воздухопловот–пресретнувач кој пресретнува цивилен воздухоплов. Концепцијата на овој начин е таква што се избегнува каков било ризик по пресретнатиот воздухоплов.

Забелешка. – Во Додаток А, Дел 3 дадени се Посебните препораки во врска со начинот за маневрирање.

1.3 Договорните земји гарантираат дека постои одредба за користење на секундарниот надзорен радар

или ADS-B, кога е можно, заради идентификација на цивилните воздухоплови во зони во кои тие може да бидат предмет на пресретнување.

2 Постапки кои ги презема пресретнатиот воздухоплов

2.1 Воздухоплов кој е пресретнат од друг воздухоплов мора веднаш:

- a) да ги следи инструкциите кои му ги дава воздухопловот пресретнувач, толкувајќи ги и одговарајќи на визуелните знаци согласно спецификациите од Прилог 1;
- b) да ја извести, ако е можно, надлежната единица за ATS;
- c) да се обиде да воспостави радиокомуникација со воздухопловот–пресретнувач или со надлежната единица на контролата на пресретнување за наведување на воздухоплови, емитурајќи општ повик на фреквенцијата за опасни ситуации (121.5 MHz), наведувајќи го својот знак за идентификација и природата на летот; а, ако не се воспостави врска и ако е изводливо, го повторува овој повик на фреквенцијата за опасни ситуации 243 MHz;
- d) ако е опремен со SSR транспондер, да го избира Модел А, код 7700, освен ако од надлежната единица за ATS не добил поинакви инструкции;
- e) ако е опремен со ADS-B или ADS-C, да ја избира соодветната изводливост за опасни ситуации, ако е можно, освен ако од надлежната единица за ATS не добил поинакви инструкции.

2.2 Ако која било инструкција која е приемена преку радиокомуникација е во спротивност со оние кои ги дава воздухопловот пресретнувач со визуелни знаци, пресретнатиот воздухоплов веднаш бара појаснување, за кое време продолжува да се придржува кон визуелните инструкции кои му ги дава воздухопловот пресретнувач.

2.3 Ако која било инструкција која е приемена преку радиокомуникација е во спротивност со оние кои ги дава воздухопловот пресретнувач преку радио врска, пресретнатиот воздухоплов веднаш бара појаснување, за кое време продолжува да се придржува кон радио инструкциите кои му ги дава воздухопловот пресретнувач.

3. Радиокомуникација за време на пресретнување

Ако за време на пресретнувањето се воспостави радио врска, но не е можна комуникација на ист јазик, мора да се направат обиди со цел за размена на битни информации, да се потврди приемот на упатствата користејќи ги изразите и изговорот дадени во табелата A2–1 и истите мора два пати да се емитираат:

Табела A2–1

Фрази кои ги користи воздухопловот ПРЕСПРЕТНУВАЧ			Фрази кои ги користи ПРЕСПРЕТНАТИОТ воздухоплов		
Фраза	Изговор ¹	Значење	Фраза	Изговор ¹	Значење
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-JN	Кој е вашиот повикувачки знак	CALL SIGN (call sign) ²	KOL SA-IN (call sign)	Мојот повикувачки знак е (повикувачкиот знак)
FOLLOW	<u>FOL</u> -OU	Следи ме	WILCO постапувам по упатството	<u>VIL</u> -KO	Разбрав
DESCEND	DI- <u>SEND</u>	Спуштај се за слетување	CAN NOT	KEN-NOT	Не можам да ги постапувам по упатствата
YOU LAND	JU- <u>LEND</u>	Слетај на овој аеродром	REPEAT	RI- <u>PIT</u>	Повторете го вашето упатство
PROCEED	PRO- <u>SID</u>	Можете да продолжите	AM LOST	<u>EM LOST</u>	Позиција непозната
			MAYDAY HIJACK ³ LAND (име на аеродромот) DESCEND	MEJDEJ <u>HAI-DŽEK</u> LEND (име на аеродромот) DI- <u>SEND</u>	Во опасност сум Киднапиран сум Барам слетување на (име на аеродромот) Барам спуштање

- Во втората колона, слогот кој треба да се нагласи е подвлечен.
- Повикувачкиот знак кој се бара да се даде е оној кој се користи во радиотелефонската комуникација со единиците за ATS и одговара на регистарските ознаки на воздухопловот наведена во планот на летот.
- Имајќи ги предвид околностите може да не е препорачливо да се користи фразата "HIJACK".

ПРИЛОГ 3. ТАБЕЛИ НА НИВОА НА КРСТАРЕЊЕ

Нивоата на крстарење кои треба да се следат кога тоа се бара согласно овој Анекс се следните:

RVSM - СТАПКИ

- а) во области каде се користат стапки за висина и каде, согласно спогодбите за регионална воздухопловна навигација, се применува минимум на вертикално раздвојување (VMS) од 1 000 ft помеѓу FL 290 и FL 410 вклучително:*

Магнетна патека**											
Од 000 степени до 179 степени ***						Од 180 степени до 359 степени ***					
IFR летови			VFR летови			IFR летови			VFR летови		
Ниво			Ниво			Ниво			Ниво		
FL	Стапки	Метри	FL	Стапки	Метри	FL	Стапки	Метри	FL	Стапки	Метри
010	1000	300	–	–	–	020	2000	600	–	–	–
030	3000	900	035	3500	1050	040	4000	1200	045	4500	1350
050	5000	1500	055	5500	1700	060	6000	1850	065	6500	2000
070	7000	2150	075	7500	2300	080	8000	2450	085	8500	2600
090	9000	2750	095	9500	2900	100	10000	3050	105	10500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100	205	20500	6250
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	6850
230	23000	7000	235	23500	7150	240	24000	7300	245	24500	7450
250	25000	7600	255	25500	7750	260	26000	7900	265	26500	8100
270	27000	8250	275	27500	8400	280	28000	8550	285	28500	8700
290	29000	8850				300	30000	9150			
310	31000	9450				320	32000	9750			
330	33000	10050				340	34000	10350			
350	35000	10650				360	36000	10950			
370	37000	11300				380	38000	11600			
390	39000	11900				400	40000	12200			
410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45000	13700				470	47000	14350			
490	49000	14950				510	51000	15550			
ИТН	ИТН	ИТН				ИТН	ИТН	ИТН			

* Освен кога, врз основа на спогодбите за регионална воздухопловна навигација, е пропишано користење на изменета табела на нивоа на крстарење базирани врз номинален минимум на вертикално раздвојување од 1 000 ft (300 m), во определени услови, од страна на воздухоплов кој лета над FL 410 во границите на определени делови на воздушниот простор.

** Магнетните патеки, или во поларните области на географски широчини поголеми од 70 степени и во рамките на таква распространетост/протегања на оние области коишто надлежните органи за ATS може да ги пропишат, grid tracks (насоката на патеките во однос на gridnorth) определени со мрежа на линии паралелни со Гринич меридијанот, ставени едно врз друго, на поларана стереографска мапа на која правецот кон северниот пол е искористен како Grid North.

*** Освен онаму каде, врз основа на спогодбите за регионална воздухопловна навигација, од 090 до 269 степени и од 270 до 089 степени се пропишани за давање на услуги на главните насоки на сообраќајот, а соодветните процедури за преод кои се поврзани со истиот се утврдени.

Забелешка. – Материјалот со упатства кои се однесуваат на вертикално раздвојување е опфатен во Прирачникот за спроведување на минимум на вертикално раздвојување од 1 000 ft (300 m) помеѓу FL 290 и FL 410, вклучително (Док 9574).

RVSM - СТАПКИ

- б) во области каде се користат метри за висина и каде, согласно спогодбите за регионална воздухопловна навигација, се применува минимум на вертикално раздвојување (VMS) од 300 m помеѓу 8 900 m и 12 500 m, вклучително:*

Патека**											
Од 000 степени до 179 степени***						Од 180 степени до 359 степени***					
IFR летови			VFR летови			IFR летови			VFR летови		
Ниво			Ниво			Ниво			Ниво		
Стд. m.	Метри	Стапки	Стд. m.	Метри	Стапки	Стд. m.	Метри	Стапки	Стд. m.	Метри	Стапки
0030	300	1000	—	—	—	0060	600	2000	—	—	—
0090	900	3000	0105	1050	3500	0120	1200	3900	0135	1350	4400
0150	1500	4900	0165	1650	5400	0180	1800	5900	0195	1950	6400
0210	2100	6900	0225	2250	7400	0240	2400	7900	0255	2550	8400
0270	2700	8900	0285	2850	9400	0300	3000	9800	0315	3150	10300
0330	3300	10800	0345	3450	11300	0360	3600	11800	0375	3750	12300
0390	3900	12800	0405	4050	13300	0420	4200	13800	0435	4350	14300
0450	4500	14800	0465	4650	15300	0480	4800	15700	0495	4950	16200
0510	5100	16700	0525	5250	17200	0540	5400	17700	0555	5550	18200
0570	5700	18700	0585	5850	19200	0600	6000	19700	0615	6150	20200
0630	6300	20700	0645	6450	21200	0660	6600	21700	0675	6750	22100
0690	6900	22600	0705	7050	23100	0720	7200	23600	0735	7350	24100
0750	7500	24600	0765	7650	25100	0780	7800	25600	0795	7950	26100
0810	8100	26600	0825	8250	27100	0840	8400	27600	0855	8550	28100
0890	8900	29100				0920	9200	30100			
0950	9500	31100				0980	9800	32100			
1010	10100	33100				1040	10400	34100			
1070	10700	35100				1100	11000	36100			
1130	11300	37100				1160	11600	38100			
1190	11900	39100				1220	12200	40100			
1250	12500	41100				1310	13100	43000			
1370	13700	44900				1430	14300	46900			
1490	14900	48900				1550	15500	50900			
ИТН	ИТН	ИТН				ИТН	ИТН	ИТН			

* Освен кога, врз основа на спогодбите за регионална воздухопловна навигација, е пропишано користење на изменета табела на нивоа на крстарење базирани врз номинален минимум на вертикално раздвојување од 1 000 ft (300 m), во определени услови, од страна на воздухоплов кој лета над FL 410 во границите на определени делови на воздушниот простор.

** Магнетните патеки, или во поларните области на географски широчини поголеми од 70 степени и во рамките на таква распространетост/протегања на оние области коишто надлежните органи за ATS може да ги пропишат, grid tracks (насоката на патеките во однос на gridnorth) определени со мрежа на линии паралелни со Гринич меридијанот, ставени едно врз друго, на поларана стереографска мапа на која правецот кон северниот пол е искористен како Grid North.

*** Освен онаму каде, врз основа на спогодбите за регионална воздухопловна навигација, од 090 до 269 степени и од 270 до 089 степени се пропишани за давање на услуги на главните насоки на сообраќајот, а соодветните процедури за преод кои се поврзани со истиот се утврдени.

Забелешка. – Материјалот со упатства кои се однесуваат на вертикално раздвојување е опфатен во Прирачникот за спроведување на минимум на вертикално раздвојување од 1 000 ft (300 m) помеѓу FL 290 и FL 410, вклучително (Док 9574).

Non-RVSM - СТАПКИ

с) во други области каде што стапките се примарна единица за мерење на висина:

Патека*											
Од 000 степени до 179 степени **						Од 180 степени до 359 степени **					
IFR летови			VFR летови			IFR летови			VFR летови		
Ниво			Ниво			Ниво			Ниво		
FL	Стапки	Метри	FL	Стапки	Метри	FL	Стапки	Метри	FL	Стапки	Метри
010	1000	300	—	—	—	020	2000	600	—	—	—
030	3000	900	035	3500	1050	040	4000	1200	045	4500	1350
050	5000	1500	055	5500	1700	060	6000	1850	065	6500	2000
070	7000	2150	075	7500	2300	080	8000	2450	085	8500	2600
090	9000	2750	095	9500	2900	100	10000	3050	105	10500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100	205	20500	6250
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	6850
230	23000	7000	235	23500	7150	240	24000	7300	245	24500	7450
250	25000	7600	255	25500	7750	260	26000	7900	265	26500	8100
270	27000	8250	275	27500	8400	280	28000	8550	285	28500	8700
290	29000	8850	300	30000	9150	310	31000	9450	320	32000	9750
330	33000	10050	340	34000	10350	350	34000	10350	360	36000	10950
370	37000	11300	380	38000	11600	390	38000	11600	400	40000	12200
410	41000	12500	420	42000	12800	430	43000	13100	440	44000	13400
450	45000	13700	460	46000	14000	470	47000	14350	480	48000	14650
490	49000	14950	500	50000	15250	510	51000	15550	520	52000	15850
итд	итд	итд	итд	итд	итд	итд	итд	итд	итд	итд	итд

* Магнетните патеки, или во поларните области на географски широчини поголеми од 70 степени и во рамките на таква распространетост/протегања на оние области коишто надлежните органи за ATS може да ги пропишат, grid tracks (насоката на патеките во однос на gridnorth) определени со мрежа на линии паралелни со Гринич меридијанот, ставени едно врз друго, на поларана стереографска мапа на која правецот кон северниот пол е искористен како Grid North.

** Освен онаму каде, врз основа на спогодбите за регионална воздухопловна навигација, од 090 до 269 степени и од 270 до 089 степени се пропишани за давање на услуги на главните насоки на сообраќајот, и се утврдени соодветните процедури за преод кои се поврзани со истиот.

Забелешка. – Материјалот со упатства кои се однесуваат на вертикално раздвојување е опфатен во Прирачникот за спроведување на минимум на вертикално раздвојување од 300 m (1000 ft) помеѓу FL 290 и FL 410, вклучително (Док 9574).

Non-RVSM - СТАПКИ

d) во други области каде што метрите се примарна единица за мерење на висина:

Патека**											
Од 000 степени до 179 степени**						Од 180 степени до 359 степени**					
IFR летови			VFR летови			IFR летови			VFR летови		
Ниво			Ниво			Ниво			Ниво		
Стд. м.	Метри	Стапки	Стд. м.	Метри	Стапки	Стд. м.	Метри	Стапки	Стд. м.	Метри	Стапки
0030	300	1000	—	—	—	0060	600	2000	—	—	—
0090	900	3000	0105	1050	3500	0120	1200	3900	0135	1350	4400
0150	1500	4900	0165	1650	5400	0180	1800	5900	0195	1950	6400
0210	2100	6900	0225	2250	7400	0240	2400	7900	0255	2550	8400
0270	2700	8900	0285	2850	9400	0300	3000	9800	0315	3150	10300
0330	3300	10800	0345	3450	11300	0360	3600	11800	0375	3750	12300
0390	3900	12800	0405	4050	13300	0420	4200	13800	0435	4350	14300
0450	4500	14800	0465	4650	15300	0480	4800	15700	0495	4950	16200
0510	5100	16700	0525	5250	17200	0540	5400	17700	0555	5550	18200
0570	5700	18700	0585	5850	19200	0600	6000	19700	0615	6150	20200
0630	6300	20700	0645	6450	21200	0660	6600	21700	0675	6750	22100
0690	6900	22600	0705	7050	23100	0720	7200	23600	0735	7350	24100
0750	7500	24600	0765	7650	25100	0780	7800	25600	0795	7950	26100
0810	8100	26600	0825	8250	27100	0840	8400	27600	0855	8550	28100
0890	8900	29100	0920	9200	30100	0950	9500	31100	0980	9800	32100
1010	10100	33100	1040	10400	34100	1070	10700	35100	1100	11000	36100
1130	11300	37100	1160	11600	38100	1190	11900	39100	1220	12200	40100
1250	12500	41100	1280	12800	42100	1310	13100	43000	1370	13400	44000
1370	13700	44900	1400	14000	46100	1430	14300	46900	1460	14600	47900
1490	14900	48900	1520	15200	49900	1550	15500	50900	1580	15800	51900
ИТН	ИТН	ИТН	ИТН	ИТН	ИТН	ИТН	ИТН	ИТН	ИТН	ИТН	ИТН

* Магнетните патеки, или во поларните области на географски широчини поголеми од 70 степени и во рамките на таква распространетост/протегања на оние области коишто надлежните органи за ATS може да ги пропишат, grid tracks (насоката на патеките во однос на gridnorth) определени со мрежа на линии паралелни со Гринич меридијанот, ставени едно врз друго, на поларана стереографска мапа на која правецот кон северниот пол е искористен како Grid North.

** Освен онаму каде, врз основа на спогодбите за регионална воздухопловна навигација, од 090 до 269 степени и од 270 до 089 степени се пропишани за давање на услуги на главните насоки на сообраќајот, а соодветните процедури за преод кои се поврзани со истиот се утврдени.

Забелешка. – Материјалот со упатства кои се однесуваат на вертикално раздвојување е опфатен во Прирачникот за спроведување на минимум на вертикално раздвојување од 1 000 ft (300 m) помеѓу FL 290 и FL 410, вклучително (Док 9574).

ПРИЛОГ 4. СИСТЕМИ ЗА ВОЗДУХОПЛОВИ СО ДАЛЕЧИНСКО УПРАВУВАЊЕ

(Забелешка. – Види Поглавје 3, 3.1.9 од Анексот)

Забелешка. – Circ 328, Системи за воздухоплови без екипаж (Unmanned Aircraft Systems (UAS)) содржи податоци за појаснување што се однесува на системите за воздухопловите со далечинско управување.

1. Општи оперативни правила

1.1 Системите за воздухоплови на далечинско управување (RPAS) Слободен балон без екипаж не смее да лета без соодветна дозвола од земјата од која се врши полетувањето на воздухопловите со далечинско управување (RPA).

1.2 Со RPA не смее да се управува на територија на друга земја во која треба са изврши летот. Оваа дозвола може да биде во форма на спогодби склучени помеѓу односните земји.

1.3 Со RPA не смее да се управува преку мориња без претходна координација со соодветниот надлежен орган на ATS.

1.4 Дозволата и координацијата наведени во 1.2 и 1.3 се добиваат пред полетување ако постои оправдано очекување, при планирање на летот, дека воздухопловот може да влезе во односниот воздушен простор.

1.5 Со RPA се управува согласно условите наведени од страна на земјата на регистрација, земјата на операторот ако е различна и земјата (-ите) во која(кои) треба да се изврши летот.

1.6 Плановите за летовите се доставуваат согласно Поглавје 3 на овој Анекс или ако е поинаку задолжително од страна на земјата (-ите) во која (кои) треба да се изврши летот.

1.7 RPAS ги исполнуваа условите за карактеристики и превоз на опрема за посебниот воздушен простор во кој треба да се изврши летот.

2. Уверенија и издавање на дозволи

Забелешка 1. – Со Резолуцијата A37-15 Додаток G на собранието е решено дека до влегување во сила на меѓународните стандарди во врска со одредени категории, класи или типови на воздухоплови, уверенија кои ги издавала или признала за важечки согласно националните прописи договорната земја во која е регистриран воздухопловот други договорни земји ги признаваат за целите на летање во нивните територии, вклучувајќи ги слетувањата и полетувањата.

Забелешка 2. – Стандардите за издавање на уверенија и дозволи се уште не се подготвени. Според тоа, во меѓувреме, кое било издавање на уверение и дозвола не треба автоматски да се смета дека ги исполнуваат SARPs на односните Анекси, вклучувајќи ги и Анексите 1, 6 и 8, се до изработката на односните RPAS SARPs.

Забелешка 3. – И покрај Резолуцијата A37-15, член 8 на Чикашката конвенција со кој на секоја договорна земја и се осигурува целосен суверенитет дозволата за летање на RPA во нејзината територија.

2.1 RPAS се одобрува земајќи ги предвид меѓу зависностите на составните делови согласно националните прописи и на начин кој е во склад со одредбите на односните Анекси. Покрај ова:

- a) RPA треба да има уверение за пловидбеност издадено согласно националните прописи и на начин кој е во склад со одредбите на Анекс 8;
- b) за придружните составни делови на RPAS наведени во проектот за типот се издава уверение и се одржуваат согласно националните прописи и на начин кој е во склад со одредбите на односните Анекси.

2.2 Операторот поседува уверение за оператор на RPAS кое е издадено согласно националните прописи и на начин кој е во склад со одредбите на Анекс 6.

2.3 На пилотите кои управуваат со воздухопловите на далечинско управување им се издаваат дозволи или нивните дозволи се сметаат за важечки согласно националните прописи и на начин кој е во склад со одредбите на Анекс 1.

3. Барање за дозвола

3.1 Барањето за дозвола наведено во 1.2 се доставува до компетентните надлежни тела на земјата (-ите) во кои RPA ќе лета, но не помалку од седум дена од денот на планираниот лет, освен ако земјата не утврдила поинаку.

3.2 Освен ако не е поинаку утврдено од страна на земјата (-ите), барањето за дозвола го опфаќа следното:

- a) име и податоци за контакт на операторот;
- b) карактеристики на RPA (тип на воздухопловот, максимална одобрена маса на полетување, број на мотори, распон на крилја);

- c) примерок од уверението за регистрација;
- d) ознака на воздухопловот која се користи во радиотелефонија, ако е соодветно;
- e) примерок од уверението за пловидбеност;
- f) примерок од уверението за RPAS на авиопревозникот;
- g) примерок од дозволата на пилот (-и) кои управуваат со воздухопловите на далечинско управување ;
- h) примерок од дозволата за радиостаницата на воздухопловот, ако е соодветно;
- i) опис на планираната операција (да се внесе типот на летот или намената на истиот), правилата на летање, операција на линија на визуелна видливост (VLOS) ако е соодветно, датумот на планираниот лет (-ови), местото на поаѓање, одредиштето, брзината (-ите) на крстарење, нивото (-ата) на крстарење, рутата по која треба да се лета, времетраење/зачестеност на летот;
- j) услови за полетување и слетување;
- k) карактеристики на изведбата на RPA, вклучувајќи и:
 - 1) брзина (-и) на крстарење;
 - 2) типични и максимални брзини/стапки на качување;
 - 3) типични и максимални брзини/стапки на спуштање;
 - 4) типични и максимални брзини/стапки на свртување;
 - 5) останати битни податоци на изведбата (на пр., ограничувања во однос на ветер, замрзнување, врнежи); и
 - 6) максимална издржливост на воздухопловот;
- l) комуникациски, навигациски и надзорни можности;
 - 1) воздухопловни безбедносни комуникациски фреквенции и опрема, вклучувајќи:
 - ii) канали за врска на командата и контролата (C2), вклучувајќи ги и параметрите на изведбата и определената оперативна област на покривање;
 - iii) комуникација помеѓу пилотот кој управува со воздухопловите на далечинско управување и обзерверот на RPA, ако е соодветно;
 - 2) опрема за навигација; и
 - 3) опрема за надзор (на пр., SSR транспондер и ADS-B излез;
- m) можности за откривање и избегнување;
- n) процедури за опасни ситуации, вклучувајќи:
 - 1) прекин на врската со АТС;
 - 2) прекин на C2; и
 - 3) прекин на врската помеѓу пилотот кој управува со воздухопловите на далечинско управување и обзерверот на RPA, ако е соодветно;
- o) број и локација на станиците на пилотите кои управуваат со воздухопловите на далечинско управување, како и процедури за примопредавање помеѓу станиците на пилотите кои управуваат со воздухопловите на далечинско управување, ако е соодветно;
- p) документ со кој се потврдува уверението за бучава кое е во согласност со одредбите од Анекс 16, Том 1, ако е применливо;
- q) потврда за придржувањето кон националните стандарди за обезбедување на начин кој е во согласност со одредбите од Анекс 17, да се опфатат безбедносни мерки битни за RPAS лет, ако е применливо;
- г) информации/опис на корисната носивост; и
- s) доказ за соодветно осигурување/осигурително покритие;

3.3 Кога уверенијата и останатите документи наведени во 3.2 се издаваат на јазик кој не англиски , се вклучува и превод на англиски јазик.

3.4 По добивање на овластување од соодветната земја (-и), известувањата и координацијата на службите на контролата на летањето се вршат согласно условите на таа земја (-и).

Забелешка. – Барањето за овластување не го задоволува условот за пополнување на план за лет кај единиците на службите на контролата на летање.

3.5 Измените на овластувањето се доставуваат до соодветната земја (-и) на разгледување. Ако се одобрат измените, авиопревозникот ги известува сите засегнати надлежни органи.

3.6 Во случај на откажување на лет, операторот или пилотот кој управува со воздухопловите на далечинско управување ги известуваат сите компетентни надлежни органи, што е можно поскоро.

ПРИЛОГ 5. СЛОБОДНИ БАЛОНИ БЕЗ ЕКИПАЖ

(Забелешка. – Види Поглавије 3, 3.1.10 од Анексот)

1. Класификација на слободни балони без екипаж

Слободните балони без екипаж се класифицираат како:

- a) *лесни*: тоа се слободни балони без екипаж кои носат товар/пратка од еден или повеќе пакети со комбинирана маса помала од 4 кг, освен ако не се определени како тешки балони согласно с) 2), 3) или 4); или
- b) *средни*: тоа се слободни балони без екипаж кои носат товар/пратка од два или повеќе пакети со комбинирана маса од 4 кг или повеќе, но помала од 6 кг, освен ако не се определени како тешки балони согласно с) 2), 3) или 4); или
- c) *тешки*: тоа се слободни балони без екипаж кои носат товар/пратка кој:
 - 1) е со комбинирана маса од 6 кг или повеќе; или
 - 2) опфаќа пакет од 3 кг или повеќе; или
 - 3) опфаќа пакет од 2 кг или повеќе со површинска густина поголема од 13 г по квадратен сантиметар; или
 - 3) користи јаже или друг уред за бeseње на товарот што бара ударна сила од 230 N или повеќе за да го одвои обесениот товар од балонот.

Забелешка 1. – Површинската густина наведена во с) 3) се определува со делење на вкупната маса во грамови од пакетот на товарот со површината во квадратни сантиметри на неговата најмала површина.

Забелешка 2. – Види слика A4–1.

2. Општи оперативни правила

2.1 Слободен балон без екипаж не смее да лета без соодветна дозвола од земјата каде се испушта балонот.

2.2 Слободен балон без екипаж, кој не е лесен балон, а исклучиво се користи во метеоролошки цели и лета на начин препишан од страна на надлежниот орган, не смее да лета преку територијата на друга земја без соодветна дозвола издадена од односната земја.

2.3 Дозволата наведена во 2.2. се добива пред пуштањето на балонот, кога реално се очекува при планирањето на летот дека балонот може да одлета во воздушниот простор над територијата на друга земја. Овластувањето може да се добие за серија на летови со балони или за посебен вид на повторливи летови, на пр., летови со балон заради испитување на атмосферата.

2.4 Слободен балон без екипаж лета согласно условите кои ги утврдила земјата на регистрација и земјата(земјите) која се прелетува.

2.5 Слободен балон без екипаж не смее да лета на начин со кој балонот, или кој било дел од истиот, вклучувајќи го и товарот, удира во површината на земјата, на начин со кој се доведуваат во опасност лицата или имотот кои не се поврзани со летањето.

2.6 Тежок слободен балон без екипаж не смее да лета преку отворени мориња без претходна координација со надлежниот орган за ATS.

3. Оперативни ограничувања и услови за опрема

3.1 Тежок слободен балон без екипаж не смее да лета без дозвола од надлежниот орган за ATS на или низ кое било ниво под 18 000 m (60 000 ft) на барометарска висина, на кое:

- a) има облаци или феномен на затемнување со покриеност поголема од четири осмини; или
- b) хоризонталната видливост е помала од 8 км.

3.2 Тежок или средно лесен слободен балон без екипаж не смее да се пушти на начин на кој тој ќе лета пониско од 300 m (1 000 ft) над густо населени области на велеградови, градови населби или над собир на луѓу на отворено кои не се поврзани со летањето.

3.3 Тежок слободен балон без екипаж не смее да лета освен:

- a) ако не е опремен со најмалку два уреда или системи за прекинување на летот, било да се автоматски или со нив се управува од далечина, кои работат независно еден од друг;

КАРАКТЕРИСТИКИ		НОСИВОСТ (килограми)					
		1	2	3	4	5	6 или повеќе
БЕСЕЊЕ со ЈАЖЕ или со ДРУГО S 230 Њутни или ПОВЕЌЕ		ТЕЖОК					
НОСИВОСТ ПО ПАКЕТ	ПОВРШИНСКА ГУСТИНА поголема од 13g/cm ²						
ПРЕСМЕТКА НА ПОВРШИНСКА ГУСТИНА МАСА (g) <i>Површина со најмала плоштина (cm²)</i>	ПОВРШИНСКА ГУСТИНА помала од 13g/cm ²	ЛЕСЕН					
КОМБИНИРАНА МАСА (ако Бесењето ИЛИ Површинската густина ИЛИ Масата по пакет не се фактори)							
						СРЕДЕН	

Слика А4 – 1. Класификација на слободни балони без екипаж

- b) за полиетиленски балони со нула притиско, за прекинување на летот се користат најмалку две методи, системи, уреди или комбинации од овие, кои функционираат независно една од друга;

Забелешка – На superpressure балоните не им се потребни овие уреди, бидејќи тие брзо се подигнуваат после празнење на товарот и се распрснуваат без потреба од уред или систем наменети за пробивање на обвивката на балонот. Во овој контекст балон со superpressure претставува едноставно нерастеглива обвивка која може да поднесе/издржи разлика на притисокот, кој е повисок однатре одколку однадвор. Тој е надуен така што понискиот ноќен притисок на гасот сепак наполно ја растега обвивката. Овој балон всушност ќе одржува постојано ниво се додека преголема количина на гас не се распрсне/прошири надвор од балонот.

c) обвивката на балонот е опремена со радарско рефлективен уред(и) или радарско рефлективен материјал кои ќе создадат ехо на површинскиот радар кој работи во опсег на фреквенција од 200 MHz до 2.700 MHz, и/или балонот е опремен со други уреди кои ќе овозможат постојано следење од страна на операторот вон опсегот на радарот на земја.

3.4 Тежок слободен балон без екипаж не смее да лета во следните услови:

- a) во област каде се користи SSR опрема на земја, освен ако таа не е опремена со секундарен надзорен радар транспондер, со можност за известување на барометарската висина, кој постојано работи на доделен код, или кој може да биде вклучен во станицата за следење; или
- b) во област каде се користи ADS-B опрема на земја, освен ако таа не е опремена со ADS-B трансмитер/предавател, со можност за известување на барометарската висина, кој постојано работи на доделена код, или кој може да биде вклучен во станицата за следење;

3.5 Слободен балон без екипаж кој е опремен со антена за следење, кој бара сила поголема од 230 N за да ја прекине во која било точка не смее да лета, освен ако на антената нема обоени знаменца за сигнализирање или ленти кои се прикачени на растојание не поголемо од 15 м.

3.6 Тежок слободен балон без екипаж не смее да лета под 18 000 м (60 000 ft) барометарска висина, помеѓу зајдисонце и изгрејсонце или кој било друг ваков период помеѓу зајдисонце и изгрејсонце (исправено со висината на операцијата) како што надлежниот орган за ATS може да пропише, освен ако балонот и неговите додатоци и товарот, без разлика дали тие се одвојуваат за време на летањето, не се осветлени.

3.7 Тежок слободен балон без екипаж кој е опремен со уред за бесење (кој не е многу јасно обоен отворен падобран) подолг од 15 м, не смее да лета помеѓу зајдисонце и изгрејсонце под 18 000 м (60 000 ft) барометарска висина, освен ако уредот за бесење не е означен со многу јасни бои или ако нема закачени обоени знаменца.

4. Прекинување

Операторот на тежок слободен балон без екипаж ги активира/вклучува соодветните уреди за прекинување што се бара согласно 3.3 а) и б):

- a) кога се знае дека временските услови се понеповолни од оние пропишани за операцијата/летањето;
- b) ако заради дефект или која било друга причина понатамошното летање претставува опасност за воздушниот сообраќај или за лицата или имотот на земја; или
- c) пред неовластен влез во воздушниот простор на територијата на друга земја.

5. Известување за лет

5.1 Известување пред лет

5.1.1 Навремено известување за планиран лет на слободен балон без екипаж од средна или тешка категорија се доставува до надлежната единица за ATS, најмалку седум дена пред датумот на планираниот лет.

5.1.2 Известувањето за планираниот лет ги опфаќа оние информации од долунаведените податоци кои може да ги побара надлежната единица за ATS:

- a) регистарска ознака на летот на балонот или име/код на проектот;
- b) класификација и опис на балонот;
- c) код на SSR, адреса на воздухопловот или NDB фреквенцијата, ако е применливо;
- d) име на операторот и негов телефонски број;
- e) место на пуштање на балонот;
- f) предвиденото време на пуштање (или времето на започнување и завршување на повеќекратни пуштања);

- g) број на балоните кои треба да се пуштат и предвидениот интервал помеѓу пуштањата (ако станува збор за повеќекратни пуштања);
- h) очекуваниот правец на искачување;
- i) ниво(нивоа) на крстарење (барометарска висина);
- j) предвиденото поминато време за да се поминат 18 000 м (60 000 ft) барометарска висина или за да го достигне нивото на крстарење ако е на или под 18 000 м (60 000 ft), заедно со предвидената локација;

Забелешка. – Ако операцијата се состои од континуирани пуштања, времето кое треба да се внесе е предвиденото време кога првото и последното пуштање во серијата ќе го достигнат соодветното ниво (на пр. 122136Z–130330Z).

- k) предвидениот датум и време на прекинување на летот и планираната локација/место на ударот/просторот за обновување. Во случај на балони кои извршуваат долготрајни летови, зарди кои датумот и времето на прекинување на летот и местот на ударот не можат точно да се предвидат, се користи поимот "долготраен лет".

Забелешка – Ако треба да има повеќе од едно место/локација на удар/опоравување, секоја локација/место треба да се наведе заедно со соодветното предвидено време на ударот. Ако треба да има серија на континуирани удари, времето кое треба да се внесе е она предвидено за првиот и последниот удар во серијата (на пр., 070330Z–072300Z).

5.1.3 Секоја измена во известувањето пред пуштање на балонот согласно 5.1.2 се доставува до надлежната единица за ATS, најмалку 6 часа пред предвиденото време за пуштање, или во случај на испитувања на соларно или космичко нарушување кои опфаќаат елементи на критично време, не помалку од 30 минути пред предвиденото време на започнување на операцијата.

5.2 Известување за пуштање на балон

Веднаш по пуштањето на среден или тежок слободен балон без екипаж, операторот ја известува надлежната единица за ATS за следното:

- a) регистарската ознака на летот на балонот;
- b) местото каде се пушта;
- c) актуелното време на пуштање;
- d) предвиденото време кога ќе се помине 18 000 м (60 000 ft) барометарска висина, или

предвиденото време во кое ќе се достигне нивото на крстарење ако е на или под 18 000 м (60 000 ft), и предвиденото место/локација; и

- e) секоја измена на податоците претходно доставени согласно 5.1.2 g).

5.3 Известување за откажување

Операторот ја известува надлежната единица за ATS, веднаш кога знае дека планираниот лет на среден или тежок слободен балон без екипаж, кој претходно е најавен согласно 5.1, е откажан.

6. Регистрирање на позиција и пријавување

6.1 Операторот на тежок тежок слободен балон без екипаж кој лета на или под 18 000 м (60 000 ft) барометарска висина мора да ја следи патеката на летот на балонот и да достави извештај за позицијата на балонот на барање на контролата на летање. Освена ако контролата на летање не бара извештаи за позицијата на балонот на почести временски интервали, операторот ја пријавува позицијата на секои 2 часа.

6.2 Операторот на тежок тежок слободен балон без екипаж кој лета на или под 18 000 м (60 000 ft) барометарска висина мора да го следи напредокот на летот на балонот и да доставува извештај за позицијата на балонот на барање на контролата на летање. Освен ако контролата на летање не бара извештаи за позицијата на балонот на почести временски интервали, операторот ја пријавува позицијата на секои 24 часа.

6.3 Ако не може да се пријави позиција согласно 6.1 и 6.2, операторот веднаш ја известува надлежната единица за ATS. Ова известување ја содржи последната пријавена позиција. Надлежната единица за ATS веднаш се известува за тоа кога повторно ќе се воспостави следењето.

6.4 Еден час пред почетокот на планирано спуштање на тежок слободен балон без екипаж, операторот до надлежната единица за ATS ги доставува следните податоци во врска со балонот:

- a) тековната географска позиција;
- b) тековното ниво (барометарска висина);
- c) предвиденото време и место на ударот со земја.

6.5 Операторот на тежок слободен балон без екипаж ја известува надлежната единица за ATS за завршување на операцијата.

ДОДАТОК А. ПРЕСРЕТНУВАЊЕ НА ЦИВИЛНИ ВОЗДУХОПЛОВИ

(Забелешка. – Види Поглавје 3, 3.8 од Анексот и односната Забелешка)

Забелешка. – Во интерес на ефикасноста, содржината наведена во одредбите од Прилог 2 на Анексот е вметната во овој Додаток.

1. Согласно член 3 d) од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, договорните земји на ИКАО "се обврзуваат, при издавање на законски прописи за нивните државни воздухоплови, дека ќе обрнат должно внимание на безбедноста на навигацијата на цивилните воздухоплови". Имајќи предвид дека пресретнувањата на цивилните воздухоплови, во сите случаи, претставуваат потенцијална опасност, Советот на ИКАО ги изготви следните посебни препораки кои од договорните земји се бара да ги спроведат преку соодветни регулаторни и административни активности. Униформната примена од страна на сите заинтересирани се смета за битна во интерес на безбедноста на цивилните воздухоплови и патниците во истите. Заради оваа причина, Советот на ИКАО бара од договорните земји да го известат ИКАО за секоја разлика која може да се појави помеѓу нивните национални законски прописи или практики и посебните препораки наведени во овој Додаток.

2. Општо

2.1 Пресретнување на цивилни воздухоплови треба да се избегнува, а треба да се преземе само како последна средство/можност. Ако се преземе, пресретнувањето треба да се ограничи на утврдување на идентитетот на воздухопловот, освен ако не е потребно да се врати воздухопловот на неговата планирана патека, да се насочи вон границите на националниот воздушен простор, да се тргне од забранета, условно забранета или опасна зона или да му се дадат упатства да изврши слетување на определен аеродром. Не треба да се вршат вежби на пресретнување **на цивилни воздухоплови**.

2.2 Со цел да се отстрани или намали потребата за пресретнување на цивили воздухоплови, многу е важно дека:

- a) единиците за контрола на пресретнувањето ги прават сите напори за да обезбеди идентификација на секој воздухоплов кој може да биде цивилен воздухоплов, и на воздухопловот ќе му ги даде сите потребни упатства или препораки преку единиците за ATS. За таа цел, многу е важно да се воспостави брза и сигурна комуникација помеѓу единиците за контрола на пресретнување и единиците за ATS и да постојат договори за размена на податоци

помеѓу овие единици, а во врска со движењата на цивилните воздухоплови согласно одредбите од Анекс 11;

- b) зоните кои се забранети за сите цивилни летови и зоните во кои не е забранет цивилен лет без посебна дозвола, земјата ги објавуваат јавно во Зборникот за воздухопловни информации (AIP) согласно одредбите од Анекс 15, заедно со ризикот, ако има, од пресретнување во случај на влегување во овие зони. При дефинирањето на овие зони кои се многу блиску до објавените ATS рути, или други често користени патеки, земјите треба да ја имаат предвид расположливоста со и точноста на сите системи од навигациските системи кои цивилните воздухоплови треба да ги користат како и нивната способност да останат настрана од дефинираните зони;
- c) треба да се земе предвид воведување на дополнителни навигациски средства, каде е потребно, за да се обезбеди дека цивилните воздухоплови се во состојба безбедно да ги заобиколат забранетите или, ако треба, условно забранетите зони.

2.3 Со цел да се исклучат или намалат опасностите својствени за пресретнувања кои се вршат како последно средство, треба да се вложат сите можни напори за да се обезбедат координативни активности од страна на пилотите и односните единици на земја. За таа цел, многу е важно договорните земји да преземаат чекори со цел да обезбедат дека:

- a) сите пилоти на цивилни воздухоплови се на полно свесни за постапките кои треба да ги преземат и за визуелните знаци кои треба да се користат, како што е наведено во Поглавје 3 и Прилог 1 на овој Анекс;
- b) операторите или водачите на цивилни воздухоплови ги применуваат одредбите од Анекс 6, Делови I, II и III што се однесува на можноста воздухопловот да комуницира/држува врска на 121.5 MHz и на расположливоста со процедури за пресретнување и визуелните знаци на воздухопловот;
- c) севкупниот персонал на ATS е на полно свесен за постапките кои треба да ги преземе согласно одредбите од Анекс 11, Поглавје 2, и PANS-ATM (Док. 4444);

- d) сите водачи на воздухопловите–пресретнувачи се свесни за општите ограничувања на перформансите на цивилните воздухоплови и за можноста дека пресретнатиот цивилен воздухоплов може да биде во состојба на опасност заради технички потешкотии или незаконско постапување;
- e) јасни и недвосмислени упатства се издаваат до единиците за контрола на пресретнување и до водачите на потенцијалните воздухоплови–пресретнувачи, кои упатства ги опфаќаат маневрите за пресретнување, водењето на пресретнатиот воздухоплов, постапките од страна на пресретнатиот воздухоплов, воздух-воздух визуелните знаци, радиокомуникацијата со пресретнатиот воздухоплов и потребата за воздржување од користење на оружје;

Забелешка. – Види ги ставовите од 3 до 8.

- f) единиците за контрола на пресретнување и воздухопловот–пресретнувач се обезбедени со радиотелефонска опрема која е компатибилна со техничките спецификации од Анекс 10, Том I, се со цел да се овозможи комуникација со пресретнатиот воздухоплов на фреквенцијата за опасност 121.5 MHz;
- g) секундарниот надзорен радар и/или ADS-B средствата стојат на располагање до степен до кој им се овозможува на единиците за контрола на пресретнувањето да ги идентификуваат цивилните воздухоплови во зоните во кои тие би можеле да бидат пресретнати. Овие средства треба да даваат можност за препознавање на идентитетот на воздухопловите и моментално препознавање на кои било услови за опасни состојби или итност.

3. Маневри за пресретнување

3.1 Треба да се воспостави стандарден начин за маневрите на воздухопловот кој пресретнува цивилен воздухоплов со цел да се избегне каква било опасност по пресретнатиот воздухоплов. Овој начин треба да ги име предвид ограничувањата на перформансите на цивилниот воздухоплов, потребата да се избегне летање во близина на пресретнатиот воздухоплов за да се избегне судар и потребата да се избегне пресекување на патеката на летот на воздухопловот или за извршување на кој било друг маневар на начин на кој слабата турбуленција би била опасна, особено ако пресретнатиот воздухоплов е лесен воздухоплов.

3.2 Воздухоплов опремен со систем за избегнување на судир во воздух (ACAS), кој се пресретнува, може да го восприеми пресретнувачот како закана за судир, така што започнува маневар за избегнување како одговор на ACAS совет за

избегнување судир. Пресретнувачот може грешно да го протолкува овој маневар како знак за непријателски намери. Заради тоа е важно пилотите на воздухопловите–пресретнувачи кои се опремени со секундарен надзорен радар (SSR) транспондер да го исклучат преносот на податоците за барометарската висина (одговори во Модел С или во полето АС од одговорите во Модел S) во опсег од најмалку 37 км (20 NM) од пресретнатиот воздухоплов. Со ова се спречува ACAS-от во пресретнатиот воздухоплов да даде совет за избегнување судир во поглед на пресретнувачот, додека истиот ќе биде на располагање само како информација за сообраќајот.

3.3 Маневри за визуелна идентификација

Следниов начин се препорачува за маневрите на воздухопловот–пресретнувач заради визуелна идентификација на цивилен воздухоплов.

Фаза I

Воздухопловот–пресретнувач треба да му пријде на пресретнатиот воздухоплов одзади. Основниот елемент, или единствениот воздухоплов–пресретнувач, вообичаено треба да заземе позиција на лева страна (port), малку над и пред пресретнатиот воздухоплов, во рамките на видното поле на пилотот на пресретнатиот воздухоплов, и првично не поблиску од 300 м до воздухопловот. Секој друг воздухоплов–учесник треба јасно да се гледа и да е настрана од пресретнатиот воздухоплов, пожелно е да биде над и позади. Откако ќе се воспостави брзината и позицијата, воздухопловот треба, ако е потребно, да продолжи во Фаза II од процедурата.

Фаза II

Основниот елемент, или единствениот воздухоплов–пресретнувач треба да започне со благо приближување до пресретнатиот воздухоплов, на исто ниво, се додека не е доволно блиску за да ги добие потребните податоци. Основниот елемент, или единствениот воздухоплов–пресретнувач треба да биде претпазлив со цел да не се преплаши екипажот за летање или патниците на пресретнатиот воздухоплов, постојано имајќи го на ум фактот дека маневрите кои воздухопловот–пресретнувач ги смета за нормални, патниците и екипажот на цивилен воздухоплов може да ги сметаат за опасни. Секој друг воздухоплов–учесник треба да јасно да се гледа и да е настрана од пресретнатиот воздухоплов. После завршување со идентификацијата, воздухопловот–пресретнувач треба да се повлече од близината на пресретнатиот воздухоплов како што е наведено во Фаза III.

Фаза III

Водачот на екипата, или единствениот воздухоплов–пресретнувач треба пополека да се одвои од

пресретнатиот воздухоплов со **плитко понирање**. Останатите воздухоплови учесници во пресретнувањето се одвојуваат и се приклучуваат кон водачот.

3.4 Маневар за навигациско водење

3.4.1 Ако, после, маневрите за идентификација наведени во Фаза I и Фаза II, се смета дека е неопходно да се интервенира во навигациската на пресретнатиот воздухоплов, основниот елемент, или единствениот воздухоплов–пресретнувач обично треба да заземат позиција на левата (port) страна, малку над и понапред од пресретнатиот воздухоплов, за да му се овозможи на водачот на воздухопловот на пресретнатиот воздухоплов да ги види дадените визуелни знаци.

3.4.2 Потребно е водачот на воздухопловот–пресретнувач да биде убеден дека водачот на пресретнатиот воздухоплов е свесен за пресретнувањето и дека го потврдува приемот на дадените знаци. Ако повторните обиди за привлекување на вниманието на водачот на пресретнатиот воздухоплов со користење на знаците од Серија 1 од Прилог 1, Дел 2 не се успешни, за оваа цел може да се користат други начини за сигнализирање, вклучувајќи го како последна можност визуелниот ефект од моторот (**afterburner**), под услов дека нема опасност по пресретнатиот воздухоплов.

3.5 Понекогаш метеоролошките услови или теренот бараат од основниот елемент, или единствениот воздухоплов–пресретнувач да заземат позиција на десната (starboard) страна, малку над и пред пресретнатиот воздухоплов. Во ваков случај, водачот на воздухопловот–пресретнувач мора да води сметка за тоа дека водачот на пресретнатиот воздухоплов за цело време јасно го гледа воздухопловот–пресретнувач.

4. Водење на пресретнат воздухоплов

4.1 Навигациско водење и односните информации треба да се даваат на пресретнат воздухоплов со помош на радиотелефонија, секогаш кога може да се воспостави радио врска.

4.2 Кога се дава навигациско водење на пресретнат воздухоплов, мора да се води сметка дека воздухопловот не се води во услови во кои може да се намали видливоста под онаа која е потребна за да се задржи летот во визуелни метеоролошки услови и дека маневрите кои се бараат од пресретнатиот воздухоплов не ги зголемуваат веќе постојните опасности во случај кога е намалена оперативната ефикасност на воздухопловот.

4.3 Во исклучителни случаи кога од пресретнатиот воздухоплов се бара да слета на прелетаната

територија, исто така мора да се води сметка за тоа дека:

- определениот аеродром е погоден за безбедно слетување на односниот тип на воздухоплов, посебно ако аеродромот вообичаено се користи за операции на цивилниот воздушен сообраќај;
- околниот терен е погоден за изведување на маневри за кружење, приод и неуспешен приод;
- пресретнатиот воздухоплов има доволно гориво за да стигне до аеродромот;
- ако пресретнатиот воздухоплов е цивилен воздухоплов, определениот аеродром има полетно–слетна патека со должина еднаква барем на 2 500 м на средна надморска висина и носивост доволна да го издржи воздухопловот;
- секогаш кога е можно, определениот аеродром е оној кој е опишан во детали во односниот Зборник на воздухопловни информации.

4.4 Кога се бара од цивилен воздухоплов да слета на непознат аеродром, битно е да му се даде доволно време да се подготви за слетување, имајќи предвид дека само водачот на цивилниот воздухоплов може да ја процени безбедноста на операцијата за слетување што се однесува на должината на полетно–слетната патека и масата на воздухопловот во тоа време.

4.5 Особено е важно тоа дека сите информации кои се потребни за одлучување на сигурен приод и слетување му се предаваат на пресретнатиот воздухоплов преку радиотелефонија.

5. Активности кои пресретнатиот воздухоплов ги презема

Со Стандардите од Прилог 2, Дел 2, се утврдува следното:

"2.1 Воздухоплов кој е пресретнат од друг воздухоплов мора веднаш:

- да ги следи инструкциите кои му ги дава воздухопловот пресретнувач, толкувајќи ги и одговарајќи на визуелните знаци согласно спецификациите од Прилог 1;
- да ја извести, ако е можно, надлежната единица за ATS;
- да се обиде да воспостави радиокомуникација со воздухопловот–пресретнувач или со надлежната единица за наведување на воздухоплови, емитувајќи општ повик на фреквенцијата за опасни ситуации (121.5 MHz), наведувајќи ги своите регистарски ознаки и природата на летот;

ако не се воспостави врска и ако е изводливо, го повторува овој повик на фреквенцијата за опасни ситуации 243 MHz;

- d) ако е опремен со SSR транспондер, го избира Мод А, код 7700, освен ако од надлежната единица за ATS не добил поинакви инструкции;
- e) ако е опремен со ADS-B или ADS-C, ја избира соодветната изводливост за опасни ситуации, ако е можно, освен ако од надлежната единица ATS не добил поинакви инструкции.

"2.2 Ако која било инструкција која е приемена преку радиокомуникација е во спротивност со оние кои ги дава воздухопловот-пресретнувач со визуелни знаци, пресретнатиот воздухоплов веднаш бара појаснување, за кое време продолжува да се придржува кон визуелните инструкции кои му ги дава воздухопловот-пресретнувач.

"2.3 Ако која било инструкција која е приемена преку радиокомуникација е во спротивност со оние кои ги дава воздухопловот-пресретнувач преку радио врска, пресретнатиот воздухоплов веднаш бара појаснување, за кое време продолжува да се придржува кон радио инструкциите кои му ги дава воздухопловот-пресретнувач."

6. Визуелни знаци воздух-воздух

Визуелните знаци/сигнали кои треба да ги користат воздухопловот-пресретнувач и пресретнатиот воздухоплов се оние наведени во Прилог 1 на овој Анекс. Многу е важно воздухопловот-пресретнувач и пресретнатиот воздухоплов стриктно да се придржуваат кон овие сигнали и точно да ги толкуваат знаците кои ги дава другиот воздухоплов, и дека воздухопловот-пресретнувач обрнува посебно внимание на секој знак којшто го дава пресретнатиот воздухоплов за да укаже дека е во состојба на опасност или итност.

7. Радио комуникација помеѓу единицата за контрола на пресретнување или помеѓу воздухопловот-пресретнувач и пресретнатиот воздухоплов

7.1 Кога се врши пресретнување, единицата за контрола на пресретнувањето и воздухопловот-пресретнувач треба:

- a) прво да се обидат да воспостават двонасочна комуникација со пресретнатиот воздухоплов на заеднички јазик и на фреквенцијата за опасни ситуации 121.5 MHz, користејќи ги знаците за повикување "КОНТРОЛА ЗА ПРЕСРЕТНУВАЊЕ", "ПРЕСРЕТНУВАЧ (знак

за повикување)" и "ПРЕСРЕТНАТ ВОЗДУХОПЛОВ"; и

- b) ако ова не успее, треба да се обидат да воспостават двонасочна комуникација со пресретнатиот воздухоплов на друга фреквенција или фреквенции кои може да ги пропише надлежниот орган за ATS, или да воспостават контакт преку надлежната единица(и) за ATS.

7.2 Ако за време на пресретнувањето се воспостави радио врска, но не е можна комуникација на еден заеднички јазик, мора да се направат обиди да се пренесат на инструкциите, потврдата за прием на инструкциите и битните информации со користење на изрази и изговори наведени во Табела А-1 и секој израз мора да се пренесе два пати.

8. Воздржување од користење на оружје

Забелешка. – Со едногласното усвојување на 25^{та} Седница (вонредна) на Собранието на ИКАО, од 10 мај 1984 година, на членот 3 bis на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, договорните земји се согласија дека "секоја земја мора да се воздржи од користење на оружје вперено во цивилен воздухоплов во лет".

Користењето на светлечки куршуми со цел привлекување на внимание е опасно, и се очекува дека ќе се преземат мерки за да се избегне нивно користење, така што животите на луѓето во воздухопловот и безбедноста на воздухопловот нема да бидат доведени во опасност.

9. Координација помеѓу единиците за контрола на пресретнувањето и единиците на ATS

Многу е важно да се одржува тесна координација помеѓу единицата за контрола на пресретнувањето и надлежната единица за ATS, за време на сите фази на пресретнување на воздухоплов кој е, или може да биде, цивилен воздухоплов, со цел единицата на ATS постојано да се известува за развојот на настаните и постапката која се бара да ја преземе пресретнатиот воздухоплов.

Табела А-1

Изрази кои ги користи воздухоплов ПРЕСПЕТНУВАЧ			Изрази кои ги користи ПРЕСПЕТНАТИОТ воздухоплов		
Израз	Изговор ¹	Значење	Израз	Изговор ¹	Значење
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-JN	Кој е вашиот повикувачки знак	CALL SIGN (call sign) ²	KOL SA-IN (call sign)	Мојот повикувачки знак е (повикувачкиот знак)
FOLLOW	<u>FOL</u> -OU	Следи ме	WILCO постапувам по упатството	<u>VIL</u> -KO	Разбрав
DESCEND	DI- <u>SEND</u>	Спуштај се за слетување	CAN NOT	KEN-NOT	Не можам да ги постапувам по упатствата
YOU LAND	JU- <u>LEND</u>	Слетај на овој аеродром	REPEAT	RI- <u>PIT</u>	Повторете го вашето упатство
PROCEED	PRO- <u>SID</u>	Можеш да продолжиш	AM LOST	<u>EM</u> LOST	Позиција непозната
			MAYDAY HIJACK ³ LAND (име на аеродромот) DESCEND	MEJDEJ <u>HAI-DŽEK</u> LEND (име на аеродромот) DI- <u>SEND</u>	Во опасност сум Киднапиран сум Барам слетување на (име на аеродромот) Барам спуштање

1. Во втората колона, слогот кој треба да се нагласи е подвлечен.
2. Повикувачкиот знак кој се бара да се даде е оној кој се користи во радиотелефонската комуникација со единиците за ATS и е соодветен на регистарската ознака на воздухопловот наведена во планот на летот.
3. Имајќи ги предвид околностите може да не е препорачливо да се користи изразот "HIJACK".

ДОДАТОК В. НЕЗАКОНСКИ ДЕЈСТВИЈА

1. Општо

Следните процедури се наменети како упатство за користење од страна на воздухоплов во случај на незаконски дејствија, а кога истиот не е во состојба да ја извести единицата за ATS за тој податок.

2. Процедури

2.1 Ако водачот на воздухопловот не може да продолжи до аеродром согласно правилата наведени во Поглавје 3, 3.7.2, тој/таа треба да се обиде да продолжи да лета на определената патека и на определеното ниво на крстарење, барем додека не е во состојба да ја извести единицата за ATS или додека не во рамките на покриеност со радар или ADS-B.

2.2 Кога воздухоплов кој е предмет на дејство на незаконско работење мора да отстапи од својата определена патека или своето определено ниво на крстарење без да е во состојба да воспостави радиотелефонска врска со ATS, водачот на воздухопловот треба, секогаш кога е можно:

- а) да се обиде да испрати предупредувања на VHF каналот кој се користи или на VHF фреквенцијата за опасни состојби, и на други соодветни канали, освен ако фактите во воздухопловот не диктираат поинаку. Друга опрема како што се транспондерите во

воздухопловот и линијата за пренесување на податоци исто така треба да се користат кога е згодно да се стори тоа и условите дозволуваат; и

- б) да продолжи согласно важечките посебни процедури за непредвидени ситуации за време на лет, ако овие процедури се утврдени и објавени во *Регионалните дополнителни процедури* (Док 7030); или

- в) ако нема утврдени важечки регионални процедури, да продолжи на ниво кое се разликува од нивоата на крстарење кои вообичаено се користат за летови во IFR услови до:

- 1) 150 м (500 ft) во област каде се применува минимум за вертикално раздвојување од 300 м (1 000 ft); или
- 2) 300 м (1 000 ft) во област каде се применува минимум за вертикално раздвојување од 600 м (2 000 ft).

Забелешка. – Постапките кои треба да ги преземе воздухоплов кој се пресретнува, за време додека е предмет на дејство на незаконско работење, се опишани во 3.8 на овој Анекс.

– КРАЈ –

ТЕХНИЧКИ ПУБЛИКАЦИИ НА ICAO (ИКАО)

Следниот краток преглед го дава статусот и, исто така, генерално ја опишува содржината на различните серии на технички публикации издадени од страна на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство. Во овој преглед не се опфатени специјализираните публикации кои не припаѓаат на ниедна од сериите, како на пример Каталогот на воздухопловни карти или Метеоролошките табели за меѓународна воздухопловна навигација.

Меѓународните стандарди и препорачани практики се усвоени од Советот согласно членовите 54, 37 и 90 од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство а, од практични причини, се наречени како Анекси на Конвенцијата. Униформната примена, од страна на договорните земји, на критериумите/одредбите кои се содржат во меѓународните стандарди се потврдува како неопходна за безбедноста или регуларноста на меѓународната воздухопловна навигација, додека униформната примена на критериумите/одредбите наведени во препорачаните практики се смета како пожелна во интерес на безбедноста, редовноста и ефикасноста на меѓународната воздухопловна навигација. Известувањето за кои било разлики помеѓу националните прописи или практики на една земја и оние на еден меѓународен стандард е суштинско за безбедноста и/или регуларноста на меѓународната воздухопловна навигација. Во случај на непридржување кон меѓународен стандард, една земја всушност има обврска, согласно член 38 од Конвенцијата, да го извести Советот за која било разлика. Известувањето за каква било разлика од препорачаните практики може, исто така, да биде важно за безбедноста на воздухопловната навигација и, иако Конвенцијата не наметнува обврска во однос на истите, Советот бара од договорните земји да достават известување за овие разликите, покрај оние кои се однесуваат на меѓународните стандарди.

Процедурите за службите за воздухопловна навигација (PANS) се одобрени од страна на Советот за примена ширум светот. Тие, во најголем дел, содржат оперативни процедури/постапки за кои се смета дека се уште не достигнале степен да бидат усвоени како меѓународни стандарди и препорачани

практики, како и материјал од постојан карактер, но се смета дека е премногу детален за да биде вметнат во Анекс, или подложи на чести измени и дополнувања/амандмани, поради што процесите предвидени во Конвенцијата премногу би се усложниле/отежнале.

Дополнителните регионални процедури (SUPPS) имаат статус сличен на оние од PANS-от, со тоа што тие се одобрени од страна на Советот, но само за примена во поедини региони. Тие се изготвуваат во унифицирана форма, бидејќи некои од процедурите се применуваат во региони кои се преклопуваат или припаѓаат на два или повеќе региони.

Следните публикации се изготвуваат по налог на Генералниот секретар во согласност со принципите и методите одобрени од страна на Советот.

Техничките прирачници даваат детални упатства и податоци за меѓународните стандарди, препорачани практики и PANS, кои всушност се наменети да го олеснат спроведувањето на стандардите, препорачаните практики и PANS.

Плановите за воздухопловна навигација детално ги разработуваат условите за средствата и службите за меѓународната воздухопловна навигација во односните ICAO региони за воздухопловна навигација. Тие се подготвуваат по налог на Генералниот секретар, врз основа на препораките од регионалните воздухопловно навигациски средби и врз основа на активноста на Советот во однос на тие препораки. Периодично плановите се изменуваат и дополнуваат како одраз на промените на условите и статусот на применувањето на средства и служби.

ICAO циркуларите ги ставаат на располагање посебните податоци кои се од интерес за договорните земји. Тука се опфатени студии во врска со технички прашања.