

Na osnovu člana 6 stav 1 tačka 9 Zakona o vazдушnom saobraćaju ("Službeni list CG", broj 30/12), uz prethodnu saglasnost Ministarstva saobraćaja i pomorstva, Agencija za civilno vazduhoplovstvo donijela je

## **PRAVILNIK O IZMJENAMA I DOPUNAMA PRAVILNIKA O TEHNIČKIM ZAHTEJVIMA I PROCEDURAMA ZA OBAVLJANJE VAZDUŠNIH OPERACIJA**

### **Član 1**

U Pravilniku o tehničkim zahtjevima i procedurama za obavljanje vazdušnih operacija („Službeni list CG“, br. 31/13, 24/14, 47/14, 56/15, 27/16 i 6/17) u članu 2 stav 1, poslije riječi „Uredba Komisije (EU) br. 2015/2338 od 11. decembra 2015. godine“ veznik „i“ zamjenjuje se zapetom, a poslije riječi „Uredba Komisije (EU) br. 2016/1199 od 22. jula 2016. godine“ dodaju se riječi „i Uredba Komisije (EU) 2017/363 od 1. marta 2017. godine“.

Poslije stava 9 dodaje se novi stav koji glasi:

„Uredba Komisije (EU) 2017/363 od 1. marta 2017. godine, data je u Prilogu 9, koji je sastavni dio ovog pravilnika“.

### **Član 2**

U članu 4 riječi „Priloga 1, Priloga 1 A, Priloga 2, Priloga 3, Priloga 4, Priloga 5, Priloga 6, Priloga 7 i Priloga 8“ zamjenjuju se riječima „Priloga 1, 1A-9“, a poslije riječi „Uredbe Komisije (EU) br. 2015/2338“ stavlja se zapeta, a riječi „i Uredbe Komisije (EU) br. 2016/1199“ zamjenjuju se riječima „Uredbe Komisije (EU) br. 2016/1199 i Uredbe Komisije (EU) 2017/363“.

### **Član 3**

Poslije Priloga 8 dodaje se Prilog 9.

### **Član 4**

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore“.

Broj: 01/2-546/3-17

Podgorica, 07.04.2017. godine

Direktor,  
**Dragan Đurović, s.r.**

**UREDBA KOMISIJE (EU) 2017/363**

**od 1. marta 2017. godine**

**kojom se mijenja i dopunjava Uredba (EU) br. 965/2012 u odnosu na posebno odobrenje za operacije jednomotornim turbinskim avionima noću ili u instrumentalnim meteorološkim uslovima i zahtjeve za odobrenje za obuku o opasnim materijama koji se odnose na komercijalne specijalizovane operacije, nekomercijalne operacije složenih vazduhoplova na motorni pogon i nekomercijalne specijalizovane operacije složenih vazduhoplova na motorni pogon**

*Član 1*

Uredba (EU) br. 965/2012 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(1) Član 6(3) mijenja se i glasi:

„3. Bez obzira na član 5 i ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 216/2008 i Uredbu Komisije (EU) br. 748/2012(\*) u odnosu na dozvolu za let, letovi koji se odnose na uvođenje ili modifikaciju tipova vazduhoplova koje obavljaju projektna ili proizvodna organizacija u okviru svojih prava, kao i letovi na kojima se ne prevoze putnici ili teret pri čemu se vazduhoplovi vode na obnavljanje, opravku, preglede održavanja, inspekcije, isporuku, izvoz ili u slične svrhe obavljaju se u skladu sa uslovima istaknutim u nacionalnom zakonu država članica.

---

(\*) Uredba Komisije (EU) br. 748/2012 od 3. avgusta 2012. godine o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji vazduhoplova i vazduhoplovnih proizvoda, djelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija (SL 224,21.8.2012, str. 1).“;

(2) Član 6(5) mijenja se i glasi:

„5. Do 2. septembra 2017. godine, izuzeća data prije 22. marta 2017. godine u skladu sa članom 8(2) Uredbe (EEZ) br. 3922/91, kako je predviđeno članom 6(5) Uredbe (EU) br. 965/2012 s obzirom da su primjenljiva prije 22. marta 2017. godine, smatraju se da predstavljaju odobrenja iz tačke (a) tačke CAT.POL.IDE.A.300 Aneksa IV (Dio-CAT). Nakon 2. septembra 2017. godine, ova izuzeća neće više važiti za operacije jednomotornim avionima.

Ukoliko je bilo kakva promjena operacija ovih aviona koja utiče na uslove istaknute u ovim izuzećima predviđena između 22. marta 2017. godine i 2. septembra 2017. godine, Komisija i Agencija moraju da bude obaviještene o toj predviđenoj promjeni prije njene implementacije. Komisija i Agencija procjenjuju predviđenu promjenu u skladu sa članom 14(5) Uredbe (EK) br. 216/2008.“;

(3) Aneksi II, III, IV i V mijenjaju se i dopunjavaju u skladu sa Aneksom ove Uredbe.

*Član 2*

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objavljivanja u Službenom listu Evropske unije.

Ova Uredba obavezujuća je u cjelini i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sačinjano u Briselu, 1. marta 2017. godine.

Za Komisiju

Predsjednik

Žan-Klod JUNKER

ANEKS

Aneksi II, III, IV i V Uredbe (EU) br. 965/2012 mijenjaju se i dopunjavaju na sljedeći način:

(1) u Aneksu II (Dio-ARO), Dodatak II mijenja se i glasi:

„Dodatak II

<b>OPERATIVNE SPECIFIKACIJE</b> <b>(podliježe odobrenim uslovima u operativnom priručniku)</b>				
Kontakt detalji nadležnih vlasti koje izdaju dokument Telefon <sup>(1)</sup> : _____; Faks: _____; E-mail: _____				
AOC <sup>(2)</sup> :		Naziv operatora <sup>(3)</sup> :		Potpis:
Datum <sup>(4)</sup> :				
Poslovni naziv:				
Operativne specifikacije #:				
Model vazduhoplova <sup>(5)</sup> :				
Registracijska oznaka <sup>(6)</sup> :				
Vrsta operacija: komercijalni vazdušni prevoz: <input type="checkbox"/> Putnici <input type="checkbox"/> Teret <input type="checkbox"/> Ostalo <sup>(7)</sup>				
Područje operacija <sup>(8)</sup>				
Posebna ograničenja <sup>(9)</sup>				
Posebna odobrenja:	Da	Ne	Specifikacija <sup>(10)</sup>	Napomene
Opasne materije	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacije pri smanjenoj vidljivosti			CAT <sup>(11)</sup>	
Polijetanje			RVR <sup>(12)</sup> : m	
Prilaz i slijetanje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DA/H: ft RVR: m	
RVSM <sup>(13)</sup> <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS <sup>(14)</sup> <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksimalno vrijeme preusmjeravanja <sup>(15)</sup> : min.	
Složene navigacijske specifikacije za PBN operacije <sup>(16)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<sup>(17)</sup>
Specifikacija minimalnih navigacijskih performansi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacije jednomotornim turbinskim avionom noću ili u IMC-u (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(18)</sup>	
Operacije helikopterom sa sistemom na noćno posmatranje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopterske operacije sa vitlom	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopterske operacije hitne medicinske službe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Operacije helikopterima na moru	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Obuka kabinske posade <sup>(19)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Izdavanje CC potvrde <sup>(20)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Kontinuirana plovidbenost	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(21)</sup>	
Ostalo <sup>(22)</sup>				

- (1) Telefon i faks nadležnih vlasti, uključujući i pozivni broj države. Ukoliko postoji, dodati i E-mail.
- (2) Unošenje broja certifikata vazdušnog operatora (AOC).
- (3) Unošenje registracijskog naziva operatora, kao i operatorovog poslovnog naziva ukoliko se razlikuju. Ubaciti "Dba" ispred poslovnog naziva (za "Obavlja poslovnu djelatnost kao").
- (4) Datum izdavanja operativne specifikacije (dd-mm-gggg) i potpis predstavnika nadležnih vlasti.
- (5) Unošenje ICAO oznake proizvođača vazduhoplova, modela i serije, odnosno glavne serije, ukoliko su serije označene (na primjer: Boeing-737-3K2, ili Boeing-777-232).
- (6) Registracijske oznake su prikazane u operativnoj specifikaciji ili u operativnom priručniku. U drugom slučaju, za određene operativne specifikacije mora se pozvati na određenu stranicu iz operativnog priručnika. U slučaju da se ne odnose sva posebna odobrenja na model vazduhoplova, registracijske oznake vazduhoplova mogu se unijeti u kolonu sa napomenama za određeno posebno odobrenje.
- (7) Treba navesti drugu vrstu prevoza (npr. hitna medicinska pomoć).
- (8) Spisak ovlašćenih geografskih područja za operacije (geografske koordinate ili posebne rute, oblast informisanja u letu ili državne, odnosno regionalne granice).
- (9) Spisak primjenljivih posebnih ograničenja (na primjer samo VFR, samo Dnevni, itd.).
- (10) U ovoj koloni prikazati najblaži kriterijum za svako odobrenje ili vrstu odobrenja (shodno kriterijumu).
- (11) Unošenje primjenljive kategorije preciznog prilaza: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ili CAT IIIC. Unošenje najmanje vidljivosti duž poletno-sletne staze (RVR) u metrima i visine odluke (DH) u stopama. Jedna linija se koristi za prikazanu kategoriju prilaza.
- (12) Unošenje odobrene najmanje RVR za polijetanja u metrima. Jedna linija po odobrenju se može koristiti ukoliko se radi o različitim odobrenjima.
- (13) Rubrika za nije primjenljivo (N/A) može biti čekirana jedino ukoliko je plafon leta ispod FL290.
- (14) Operacije sa produženim doletom (ETOPS) se trenutno primjenjuju samo na dvomotorne vazduhoplove. Zbog toga, rubrika nije primjenljivo (N/A) može biti čekirana ukoliko model vazduhoplova ima više ili manje od dva motora.
- (15) Dužina od praga može takođe biti prikazana (u NM), kao i tip motora.
- (16) Navigacija na bazi performansi (PBN): jedna linija se koristi za svako složeno PBN odobrenje (na primjer RNP AR APCH), sa određenim ograničenjima ili uslovima datim u kolonama za „Specifikacije” i/ili „Napomene”. Individualna odobrenja posebnih RNP AR APCH procedura mogu da se navedu u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U drugom slučaju, za određene operativne specifikacije mora se pozvati na određenu stranicu iz operativnog priručnika.
- (17) Navesti da li je posebno odobrenje ograničeno na određene krajeve poletno-sletne staze i/ili aerodrome.
- (18) Unos određene kombinacije zmaja/motora.
- (19) Odobrenje za sprovođenje kursa obuke i ispita koji moraju biti završeni od strane kandidata za potvrdu kabinskog osoblja, kako je navedeno u Aneksu V (Dijelu-CC) Uredbe Komisije (EU) br. 1178/2011.
- (20) Odobrenje za izdavanje potvrde o kabinskoj posadi, kako je navedeno u Aneksu V (Dijelu-CC) Uredbe Komisije (EU) br. 1178/2011.
- (21) Ime lica/organizacije odgovorne za obezbjeđivanje održavanja kontinuirane plovidbenosti vazduhoplova i pozivanje na uredbu u skladu sa kojom se to obavlja, tj. Aneks I (Dio-M) Uredbe Komisije (EU) br. 1321/2014.
- (22) Ostala odobrenja ili podaci ovdje mogu biti unešeni, korišćenjem jedne linije (ili jednog bloka sa više linija) po odobrenju (na primjer, operacije kratkog slijetanja, operacije srtmog prilaza, operacije helikoptera ka/od mjesta od javnog interesa, operacije helikoptera iznad neprijateljskog okruženja lociranog izvan naseljenog područja, operacije helikoptera bez mogućnosti sigurnog prinudnog slijetanja, operacije sa povećanim nagibom, maksimalna udaljenost od adekvatnog aerodroma za dvomotorne vazduhoplove bez ETOPS odobrenja, vazduhoplov koji se koristi za nekomercijalne operacije).

EASA Obrazac 139 Izdanje 3“;

(2) Aneks III (Dio-ORO) mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) u tački ORO.GEN.110, tačke (j) i (k) mijenjaju se i glase:

„(j) Operator uspostavlja i održava programe obuke za opasne materije za osoblje u skladu sa tehničkim uputstvima. Ti programi obuke su srazmjerni odgovornostima osoblja. Programi obuke operatora koji obavljaju CAT, bilo da prevoze opasne materije ili ne, kao i operatora koji obavljaju operacije koje nisu CAT iz tački (b), (c) i (d) tačke ORO.GEN.005 koji prevoze opasne materije podliježu pregledu i odobravanju od strane nadležnih vlasti.

(k) Bez obzira na tačku (j), operatori koji obavljaju komercijalne operacije sljedećim vazduhoplovima dužni su da obezbijede da je letačka posada primila odgovarajuću obuku ili uputstva o opasnim materijama, koji im omogućavaju da prepoznaju neprijavljene opasne materije koje putnici unose u vazduhoplov ili koje se unose kao teret:

- (1) jedrilicama;
- (2) balonima;
- (3) jednomotornim avionima sa elisom koji imaju maksimalnu certifikovanu masu na polijetanju 5700 kg ili manje i MOPSC 5 ili manje i kojim se obavljaju operacije polijetanja i slijetanja na istom aerodromu ili operativnom mjestu; ili
- (4) nesloženim helikopterima na motorni pogon, sa jednim motorom, koji imaju MOPSC 5 ili manje i kojim se obavljaju operacije polijetanja i slijetanja na istom aerodromu ili operativnom mjestu, u skladu sa VFR-om danju.“;

(b) u tački ORO.FC.A.250, tačka (a) mijenja se i glasi:

„(a) Imalac CPL(A) (u slučaju aviona) može da bude zapovjednik u komercijalnom vazdušnom prevozu na avionu sa jednim pilotom, samo u slučaju:

- (1) kada prevozi putnike u skladu sa VFR-om izvan radijusa od 50 NM (90 km) od aerodroma odlaska, on/ona ima najmanje 500 sati naleta na avionima, ili posjeduje važeće ovlaštenje za letenje po instrumentima, ili
- (2) kada upravlja višemotornim tipom u skladu sa IFR-om, on/ona ima najmanje 700 sati naleta na avionima, uključujući 400 sati kao vođa vazduhoplova. Ovi sati moraju da obuhvate 100 sati u skladu sa IFR-om i 40 sati u operacijama višemotornim avionom. 400 sati kao vođa vazduhoplova može da bude zamijenjeno satima letenja kao kopilot u okviru uspostavljenog sistema višečlane pilotske posade propisanog u operativnom priručniku, na osnovi od dva sata leta kao kopilot za jedan sat leta kao vođa vazduhoplova;
- (3) kada upravlja jednomotornim avionom u skladu sa IFR-om, on/ona ima najmanje 700 sati naleta na avionima, uključujući 400 sati kao vođa vazduhoplova. Ovi sati moraju da obuhvate 100 sati u skladu sa IFR-om. 400 sati kao vođa vazduhoplova može da bude zamijenjeno satima letenja kao kopilot u okviru uspostavljenog sistema višečlane pilotske posade propisanog u operativnom priručniku, na osnovi od dva sata leta kao kopilot za jedan sat leta kao vođa vazduhoplova.“;

(3) Aneks IV (Dio-CAT) mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) tačka CAT.OP.MPA.136 mijenja se i glasi:

**„CAT.OP.MPA.136 Rute i područja operacija – jednomotorni avioni**

Osim ako nije odobreno od strane nadležnih vlasti u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA), Odjeljak L – OPERACIJE JEDNOMOTORNIM TURBINSKIM AVIONIMA NOĆU ILI U SKLADU SA IMC-om (SET-IMC), operator je dužan da obezbijedi da se operacije jednomotornim avionima obavljaju samo na rutama, ili u oblastima, gdje su površine koje dozvoljavaju obavljanje sigurnog prinudnog slijetanja raspoložive.“;

(b) u tački CAT.OP.MPA.180, tačka (a) mijenja se i glasi:

„(a) Ako nije moguće koristiti aerodrom odlaska kao alternativni aerodrom za polijetanje zbog meteoroloških razloga ili razloga koji se odnose na performanse, operator mora da izabere drugi odgovarajući alternativni aerodrom za polijetanje koji od odlaznog aerodroma nije dalje od:

(1) za dvomotorne avione:

- (i) jedan sat letenja na OEI brzini krstarenja u skladu sa AFM-om pri standardnim uslovima mirnog vazduha na osnovu stvarne mase pri polijetanju; ili
- (ii) ETOPS odobrenog vremena skretanja u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA), Odjeljkom F, koje podliježe bilo kojem MEL ograničenju, do maksimalno dva sata, na OEI brzini krstarenja u skladu sa AFM-om pri standardnim uslovima mirnog vazduha na osnovu stvarne mase pri polijetanju;

(2) za tromotorne i četvoromotorne avione, dva sata letenja na OEI brzini krstarenja u skladu sa AFM-om pri standardnim uslovima mirnog vazduha na osnovu stvarne mase na polijetanju;

(3) za operacije odobrene u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA), Odjeljak L – OPERACIJE JEDNOMOTORNIM TURBINSKIM AVIONIMA NOĆU ILI U SKLADU SA IMC-om (SET-IMC), 30 minuta letenja na uobičajenoj brzini krstarenja pri standardnim uslovima mirnog vazduha na osnovu stvarne mase na polijetanju.

U slučaju višemotornih aviona, ukoliko AFM ne sadrži OEI brzinu krstarenja, brzina koja se koristi za proračun mora da bude ona koja je postignuta sa preostalim motorom(-ima) podešenim na najveću kontinuiranu stalnu snagu.“;

(c) U tački CAT.POL.A.300, tačka (a) mijenja se i glasi:

„(a) Osim ako nije odobreno od strane nadležnih vlasti u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA), Odjeljak L – OPERACIJE JEDNOMOTORNIM TURBINSKIM AVIONIMA NOĆU ILI U SKLADU SA IMC-om (SET-IMC), operator ne smije da obavlja operacije jednomotornim avionima:

(1) noću; ili

(2) u skladu sa IMC-om, izuzev u skladu sa posebnim VFR-om.“;

(d) tačka CAT.POL.A.320 mijenja se i glasi:

**„CAT.POL.A.320 Na ruti – jednomotorni avioni**

(a) U meteorološkim uslovima očekivanim za let i u slučaju otkaza motora, avion mora da bude u stanju da stigne do mjesta na kome se može obaviti sigurno prinudno slijetanje, izuzev ako operator nema odobrenje od strane nadležnih vlasti u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA), Odjeljak L – OPERACIJE JEDNOMOTORNIM TURBINSKIM AVIONIMA NOĆU ILI U SKLADU SA IMC-om (SET-IMC) i koristi period rizika.

(b) Za potrebe tačke (a), pretpostavlja se da, u trenutku otkaza motora:

- (1) avion ne leti na visini koja prelazi onu na kojoj je brzina penjanja jednaka 300 ft u minuti, sa motorom koji radi u okviru uslova maksimalne kontinuirane snage i
- (2) gradijent na ruti je bruto gradijent spuštanja povećan za 0,5%.“;

(4) u Aneksu V (Dio-SPA), dodaje se novi Odjeljak L koji glasi:

#### „ODJELJAK L

### **OPERACIJE JEDNOMOTORNIM TURBINSKIM AVIONIMA NOĆU ILI U SKLADU SA IMC-om (SET-IMC)**

#### **SPA.SET-IMC.100 SET-IMC Operacije**

U operacijama komercijalnog vazdušnog prevoza (CAT), jednomotornim turbinskim avionima se samo leti noću ili u skladu sa IMC-om ukoliko je operatoru izdato SET-IMC odobrenje od strane nadležnih vlasti.

#### **SPA.SET-IMC.105 Odobrenje za SET-IMC operacije**

Da bi se od strane nadležnih vlasti dobilo odobrenje za SET-IMC, operator je dužan da obezbijedi dokaz o ispunjenju sljedećih uslova:

- (a) postignut je prihvatljivi nivo pouzdanosti turbinskog motora koji je u upotrebi širom svijeta za posebnu kombinaciju zmaj/motor;
- (b) posebna uputstva i procedure za održavanje u cilju obezbjeđivanja namjeravanih nivoa kontinuirane plovidbenosti i pouzdanosti aviona i njegovog sistema propulzije su uspostavljeni i uključeni u operatorov program održavanja vazduhoplova u skladu sa Aneksom I Uredbe (EU) br. 1321/2014 (Dio-M), uključujući sve sljedeće:
  - (1) program monitoringa trenda motora, izuzev u slučaju aviona kojima je prvi put izdato individualno uvjerenje o plovidbenosti nakon 31. decembra 2004. godine koji moraju da imaju automatski sistem monitoringa trenda;
  - (2) program pouzdanosti propulzije i povezanih sistema;
- (c) uspostavljeni su sastav letačke posade i program obuke/provjere za članove posade koji su uključeni u ove operacije;
- (d) uspostavljene su operativne procedure u kojima se ističe sljedeće:
  - (1) oprema koja treba da se nosi, uključujući njena operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL;
  - (2) planiranje leta;
  - (3) uobičajene procedure;
  - (4) procedure za nepredviđene situacije, uključujući procedure u slučaju otkaza sistema propulzije, kao i procedure za prinudno slijetanje u svim meteorološkim uslovima;



(5) praćenje i prijavljivanje nezgoda.

(e) obavljena je procjena sigurnosnog rizika, uključujući određivanje prihvatljivog perioda rizika ukoliko operator namjerava da ga iskoristi.

### **SPA.SET-IMC.110 Zahtjevi koji se odnose na opremu za SET-IMC operacije**

Avioni koji se koriste za SET-IMC operacije moraju da imaju svu sljedeću opremu:

- (a) dva nezavisna sistema za generisanje električne energije, od kojih je svaki dovoljan za napajanje svih osnovnih letačkih instrumenata, navigacionih sistema i avionskih sistema potrebnih za nastavak leta do aerodroma odredišta ili alternativnog aerodroma;
- (b) dva indikatora visine, koji se napajaju iz nezavisnih izvora;
- (c) za operacije sa putnicima, rameni pojas ili sigurnosni pojas sa dijagonalnom ramenom trakom za svako putničko sjedište;
- (d) opremu za detektovanje meteoroloških uslova u vazduhoplovu;
- (e) u avionu sa kabinom pod pritiskom dovoljno dodatnog kiseonika za sva lica u vazduhoplovu da omogući spuštanje, nakon otkaza motora, na maksimalnoj certifikovanoj visini krstarenja, pri brzini koja obezbjeđuje najveći dolet jedrenjem i najboljoj konfiguraciji za jedrenje, pretpostavljajući maksimalnu brzinu curenja vazduha iz kabine, do dostizanja održive visine kabine ispod 13000 ft;
- (f) sistem za prostornu navigaciju u koji mogu da se programiraju mjesta za slijetanje i koji omogućava lateralno navođenje letačkoj posadi do tih mjesta;
- (g) radio visinomjer;
- (h) svijetlo za slijetanje, koje može da osvijetli tačku dodira udaljenu 200 ft na putanji poniranja bez snage;
- (i) sistem električnog napajanja za slučaj nužde koji ima dovoljan kapacitet i trajanje da može obezbijediti dodatnu energiju, u slučaju gubitka cjelokupne stvorene struje, potrebnu za sve od sljedećeg:
  - (1) osnovne letačke instrumente i instrumente za prostornu navigaciju tokom spuštanja sa najveće operativne visine nakon otkaza motora;
  - (2) sredstva za jedan pokušaj restartovanja motora;
  - (3) ukoliko je odgovarajuće, proširenje stajnog trapa i zakrilaca;
  - (4) korišćenje radio visinomjera tokom prilaza za slijetanje;
  - (5) svijetla za slijetanje;
  - (6) jedan grijač pitot cijevi;
  - (7) ukoliko su ugrađena, elektronska sredstva koja pilotu obezbjeđuju dovoljnu zaštitu vidljivosti za slijetanje;
- (j) sistem paljenja koji se aktivira automatski, ili se njime može rukovati manuelno, za polijetanje, slijetanje ili tokom leta, u uslovima vidljive vlage;

- (k) sredstvima za kontinuirano praćenje sistema podmazivanja pogonskog sklopa radi otkrivanja prisutnosti odlomaka koji prethode neposrednom otkazu komponente pogonskog sklopa, uključujući pokazivač upozorenja u pilotskoj kabini;
  - (l) uređaj za kontrolu snage motora u slučaju nužde koji omogućava nastavak rada motora u dovoljnom rasponu snage za sigurno okončanje leta u slučaju svakog razumno mogućeg otkaza jedinice za kontrolu goriva.“.
-