

Na osnovu člana 6 stav 1 tačka 9, člana 89 stav 6, člana 90 stav 6, člana 91 stav 7, 94 stav 11, člana 98 stav 3 i člana 106 stav 7 Zakona o vazdušnom 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 POSADI VAZDUHOPLOVA**

### **Član 1**

U Pravilniku o posadi vazduhoplova ("Službeni list CG", broj 08/13, 23/14 i 27/15) u članu 2, u stavu 1 poslije tačke 2c, dodaje se nova tačka 2d, koja glasi:

"2d) Uredba komisije (EU) broj 2016/539 od 6. aprila 2016. godine kojom se mijenja i dopunjava Uredba (EU) br. 1178/2011 po pitanju obuke, ispitivanja i periodične provjere pilota za navigaciju na bazi performansi, a koja je u Prilogu 6 ovog pravilnika."

U stavu 2 riječi "Priloga 1-5" zamjenjuju se riječima "Priloga 1-6".

### **Član 2**

U članu 4 riječi "Priloga 1-5" zamjenjuju se riječima "Priloga 1-6".

### **Član 3**

Poslije Priloga 5, dodaje se novi Prilog 6, koji je prilog ovog pravilnika.

### **Član 4**

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

Broj: 01/2-339/3-17  
Podgorica, 06.03.2017. godine

Direktor,  
**Dragan Đurović, s.r.**

**UREDBA KOMISIJE (EU) 2016/539**

**od 6. aprila 2016. godine**

**kojom se mijenja i dopunjava Uredba (EU) br. 1178/2011 po pitanju obuke, ispitivanja i periodične provjere pilota za navigaciju na bazi performansi**

*Član 1*

Uredba Komisije (EU) br. 1178/2011 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(1) dodaje se novi član 4a koji glasi:

„*Član 4a*

**Prava iz ovlašćenja za instrumentalno letenje koja se odnose na navigaciju na bazi performansi**

1. Piloti mogu da lete samo u skladu sa procedurama navigacije na bazi performansi („PBN“) nakon što PBN prava budu upisana u njihovo ovlašćenje za instrumentalno letenje („IR“).

2. Pilotu se dodjeljuju PBN prava ukoliko on ili ona ispunjava sve sljedeće zahtjeve:

(a) pilot je uspješno završio kurs teorijskog znanja uključujući PBN, u skladu sa FCL.615 Aneksa I (Dio-FCL);

(b) pilot je uspješno završio letačku obuku uključujući PBN, u skladu sa FCL.615 Aneksa I (Dio-FCL);

(c) pilot je uspješno obavio ili praktični ispit u skladu sa Dodatkom 7 Aneksa I (Dio-FCL) ili praktični ispit ili provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9 Aneksa I (Dio-FCL).

3. Zahtjevi iz stava 2(a) i (b) smatraju se ispunjenim kada nadležne vlasti smatraju da kompetencija stečena, ili putem obuke ili putem poznavanja PBN operacija, je ekvivalentna kompetenciji stečenoj putem kurseva iz stava 2(a) i (b) i pilot demonstrira takvu kompetenciju na zadovoljavajući način ispitivaču prilikom provjere stručnosti ili praktičnog ispita iz stava 2(c).

4. Evidencija o uspješnoj demonstraciji kompetencije u PBN-u, nakon završetka praktičnog ispita ili provjere stručnosti iz stava 2(c), unosi se u pilotsku knjižicu ili ekvivalentnu evidenciju i potpisuje od strane ispitivača koji je obavio ispit ili provjeru.

5. IR piloti bez PBN prava mogu jedino da lete na rutama i prilazima koji ne zahtijevaju PBN prava a PBN stavke se neće zahtijevati za obnovu njihovih IR, do 25. avgusta 2020. godine; poslije tog datuma, PBN prava moraju da se zahtijevaju za svako IR.“;

(2) u članu 10a, dodaje se novi stav 5 koji glasi:

„5. Organizacije za obuku pilota dužne su da obezbijede da kurs obuke za IR koji nude uključuje obuku za PBN prava usaglašenu sa zahtjevima Aneksa I (Dio-FCL) najkasnije do 25. avgusta 2020. godine.“;

(3) stav 4 člana 12 mijenja se i glasi:

„4. Ne dovodeći u pitanje stav 1, države članice mogu da odluče da ne primjenjuju odredbe ove Uredbe do 8. aprila 2017. godine na pilote koji imaju dozvolu i odgovarajuće ljekarsko uvjerenje izdato od strane treće države uključene u nekomercijalne operacije vazduhoplova kako je navedeno u članu 4(1)(b) ili (c) Uredbe (EZ) br. 216/2008. Države članice dužne su da te odluke učine javno dostupnim.“;

(4) Aneksi I i VII izmijenjeni su i dopunjeni u skladu sa Aneksom ove Uredbe.

## *Član 2*

Ova Uredba stupa na snagu danom objavljivanja u Službenom listu Evropske unije.

Primjenjuje se od 8. aprila 2016. godine.

Ipak, tačke 1, 2 i 4 člana 1 primjenjuju se od 25. avgusta 2018. godine, uz izuzetak tačke 1(g) Aneksa, koja se primjenjuje od 8. aprila 2016. godine.

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

Sačinjeno u Briselu, 6. aprila 2016. godine.

*Za Komisiju*

*Predsjednik*

Žan-Klod Junker

---

## ANEKS

Aneksi I i VII Uredbe (EU) br. 1178/2011 mijenjaju se i dopunjavaju na sljedeći način:

(1) Aneks I mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) dodaju se nova značenja izraza u FCL.010 koja glase:

„Ugaona operacija“ je operacija instrumentalnog prilaza u kojoj je maksimalna tolerisana greška/odstupanje od planirane putanje izražena otklonom pokazivača na indikatoru odstupanja od kursa (CDI) ili ekvivalentnom displeju u pilotskoj kabini.

„Linearna operacija“ je operacija instrumentalnog prilaza u kojoj je maksimalna tolerisana greška/odstupanje od planirane putanje izražena u jedinicama dužine, na primjer u nautičkim miljama, za *cross-track* lateralno odstupanje.

„LNAV“ je lateralna navigacija.

„LPV“ su performanse lokalajzera sa vertikalnim navođenjem.

„Navigacija na bazi performansi (PBN)“ je navigacija u oblasti zasnovana na zahtjevima performansi za vazduhoplove koji lete duž ATS rute, po procedurama instrumentalnog prilaza ili u određenom vazdušnom prostoru.

„RNP APCH“ je PBN specifikacija koja se koristi za operacije instrumentalnog prilaza.

„RNP APCH operacija do LNAV minimuma“ je operacija 2D instrumentalnog prilaza za koju je lateralno navođenje zasnovano na GNSS pozicioniranju.

„RNP APCH operacija do minimuma LNAV/VNAV“ je operacija 3D instrumentalnog prilaza za koju je lateralno navođenje zasnovano na GNSS pozicioniranju a vertikalno navođenje se obezbjeđuje ili pomoću BaroVNAV funkcije ili GNSS pozicioniranjem uključujući SBAS.

„RNP APCH operacija do LPV minimuma“ je operacija 3D instrumentalnog prilaza za koju su oba navođenja lateralno i vertikalno zasnovani na GNSS pozicioniranju uključujući SBAS.“

„RNP AR APCH“ je specifikacija navigacije korišćena za operacije instrumentalnog prilaza za koje se zahtijeva posebno odobrenje.

„Operacija trodimenzionalnog (3D) instrumentalnog prilaza“ je operacija instrumentalnog prilaza u kojoj se koriste oba navođenja lateralno i vertikalno.

„Operacija dvodimenzionalnog (2D) instrumentalnog prilaza“ je operacija instrumentalnog prilaza u kojoj se koristi samo lateralno navođenje.

„VNAV“ je vertikalna navigacija.“;

(b) FCL.600.IR mijenja se i glasi:

„Osim kako je propisano u FCL.825, operacije po IFR-u u avionu, helikopteru, vazdušnom brodu ili vazduhoplovu sa uzgonom dobijenim snagom mogu samo da vrše imaoci:

(a) PPL, CPL, MPL, i ATPL, i

(b) IR sa pravima koja odgovaraju primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora i kategoriji vazduhoplova, osim prilikom praktičnog ispita, provjere stručnosti, ili obuke sa instruktorom.“;

(c) tačka (a) FCL.605.IR mijenja se i glasi:

„(a)Prava imaoca IR su da leti vazduhoplovom po IFR-u, uključujući PBN operacije, sa najnižom visinom odluke od najmanje 200 stopa (60 m)“;

(d) tačka (a) FCL.700 mijenja se i glasi:

„(a) Imaoci dozvole za pilota ne smiju da djeluju u bilo kom svojstvu pilota vazduhoplova osim ako nemaju važeće i odgovarajuće ovlašćenje za letenje na klasi ili tipu, osim u bilo kojem od sljedećih slučajeva:

(i) za LAPL, SPL i BPL;

(ii) prilikom polaganja praktičnih ispita, ili provjera stručnosti za obnovu ovlašćenja za letenje na klasi ili tipu;

(iii) kada primaju obuku u letu;

(iv) kada imaju ovlašćenje za provjeru u letu izdato u skladu sa FCL.820.“;

(e) tačka (c) FCL.700 se briše;

(f) u tački (c) FCL.820, tačka (3) mijenja se i glasi:

„(3)obavljaju letove bez ovlašćenja za let na tipu ili klasi kako je definisano u Odjeljku H, osim ukoliko se ovlašćenje ne koristi u operacijama komercijalnog vazdušnog prevoza.“;

(g) tačka 2 Dodatka 5 mijenja se i glasi:

„2. Odobrenje za MPL kurs obuke, može da se izda samo ATO-u koji je dio operatora komercijalnog vazdušnog prevoza sertifikovanom u skladu sa Dijelom-ORO ili koji ima poseban sporazum sa takvim operatorom.“;

(h) Dodatak 7 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(i) tačka 1 mijenja se i glasi:

„1. Podnosilac zahtjeva za IR, mora da prođe osposobljavanje na istom tipu ili klasi vazduhoplova koji se koristi za ispit i koji mora da ima odgovarajuću opremu namijenjenu za obuku i ispitivanje.“;

(ii) tačka 11 mijenja se i glasi:

„11.Moraju da se primjenjuju sljedeća ograničenja, korigovana kako bi se dozvolila odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvaliteta upravljanja i performansi aviona koji se koristi:

#### Visina

Normalan let	± 100 stopa
Početak produžavanja na relativnoj/opštoj visini odluke	+ 50 stopa/- 0 stopa
Minimalna relativna visina/MAP/apsolutna visina snižavanja	+ 50 stopa/- 0 stopa

#### Praćenje

Po radio sredstvima	± 5°
Za ugaona odstupanja	pola otklona skale po azimutu i uglu poniranja (npr. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) i 3D (LNAV/VNAV) „linearna“ lateralna odstupanja	<i>cross-track</i> greška/odstupanje obično treba da bude ograničena na ± ½ RNP

vrijednosti koja se odnosi na proceduru. Manja odstupanja od ovog standarda do najviše 1 RNP su dozvoljena.

3D linearna vertikalna odstupanja (npr. RNP APCH (LNAV/VNAV) korišćenjem BaroVNAV)

ne više od - 75 stopa ispod vertikalnog profila u bilo koje vrijeme, i ne više od + 75 stopa iznad vertikalnog profila na ili ispod 1000 stopa iznad nivoa aerodroma.

#### Smjer

Sa svim motorima u radu  $\pm 5^\circ$   
Sa simuliranim otkazom motora  $\pm 10^\circ$

#### Brzina

Sa svim motorima u radu  $\pm 5$  čvorova  
Sa simuliranim otkazom motora  $+ 10$  čvorova /  $- 5$  čvorova

### SADRŽAJ ISPITA

#### Avioni

##### SEKCIJA 1 – PRIPREME ZA LET I ODLAZAK

Korišćenje ček liste, dobrog vazduhoplovnog ponašanja, procedura protiv zaleđivanja i odleđivanja, itd. primjenjuje se u svim sekcijama

a	Korišćenje letačkog priručnika (ili ekvivalentnog dokumenta) posebno za izračunavanje performansi, masu i centražu vazduhoplova
b	Korišćenje dokumenata kontrole letenja, meteoroloških dokumenata
c	Priprema ATC plana leta, IFR plana leta/log
d	Identifikacija potrebnih navigacionih sredstava za procedure odlaska, dolaska i prilaza
e	Pretpoletni pregled
f	Meteorološki minimum
g	Taksiranje
h	PBN odlazak (ukoliko je primjenljivo): – provjeriti da su pravilne procedure unesene u navigacioni sistem; i – izvršiti unakrsnu provjeru između displeja navigacionog sistema i odlazne karte.
i	Pretpoletni briefing. Polijetanje
j (°)	Prelaz na instrumentalni let
k (°)	Procedure instrumentalnog odlaska, uključujući PBN odlaske, i podešavanje visinomjera
l (°)	Saradnja sa kontrolom letenja, procedure radio-telefonije

##### SEKCIJA 2 – OPŠTE UPRAVLJANJE (°)

a	Upravljanje avionom koristeći isključivo instrumente, uključujući: horizontalni let pri različitim brzinama, trimovanje
b	Standardi penjući i spuštajući zaokreti sa održavanjem nagiba 1
c	Vađenja iz nepravilnih položaja, uključujući i ustaljene zaokrete nagiba 45° i oštre spuštajuće zaokrete
d (*)	Vađenje iz početne faze prevučenog leta iz uslova horizontalnog leta, penjućih/spuštajućih zaokreta i konfiguracije za slijetanje – primjenjivo samo za avione
e	Ograničeni instrument panel: stabilizovani penjući ili snižavajući, horizontalni zaokreti sa izlaskom na zadati smjer, vađenje iz nepravilnih položaja – primjenjivo samo za avione

### SEKCIJA 3 – IFR PROCEDURE NA RUTI(°)

a	Praćenje, uključujući izlazak na zadatu liniju puta npr. po NDB, VOR, ili putanju između dvije tačke
b	Upotreba navigacionog sistema i radio sredstava
c	Horizontalan let, održavanje smjera, visine i brzine, podešavanje snage, tehnika trimovanja
d	Podešavanje visinomjera
e	Mjerenje vremena i revizija ETA (čekanje na ruti – ako je potrebno)
f	Praćenje odvijanja leta, bilježenje podataka sa leta, potrošnja goriva, upravljanje sistemima
g	Procedure zaštite od leda, simulirano ako je potrebno
h	Saradnja sa kontrolom letenja, procedure radio-telefonije

### SEKCIJA 3a – PROCEDURE DOLASKA

a	Postavljanje i provjera navigacionih sredstava, ukoliko je primjenljivo
b	Procedure dolaska, provjere visinomjera
c	Ograničenja visine i brzine, ukoliko je primjenljivo
d	PBN dolazak (ukoliko je primjenljivo): <ul style="list-style-type: none"> <li>– provjeriti da su pravilne procedure unesene u navigacioni sistem; i</li> <li>– izvršiti unakrsnu provjeru između displeja navigacionog sistema i dolazne karte.</li> </ul>

### SEKCIJA 4(°) – 3D OPERACIJE (++)

a	Podešavanje i provjera navigacionih sredstava Provjeriti ugao vertikalne putanje Za RNP APCH: <ul style="list-style-type: none"> <li>– provjeriti da su pravilne procedure unesene u navigacioni sistem; i</li> <li>– izvršiti unakrsnu provjeru između displeja navigacionog sistema i prilazne karte.</li> </ul>
b	Brifing o prilazu i slijetanju, uključujući provjere

	snižavanja/prilaza/slijetanja, uključujući identifikaciju objekata
c (+)	Procedure čekanja (holdinga)
d	Usaglašenost sa objavljenim procedurama prilaza
e	Mjerenje vremena u toku prilaza
f	Kontrola visine, brzine smjera (stabilizovan prilaz)
g (+)	Postupak produžavanja
h (+)	Procedura neuspjelog prilaza/slijetanje
i	Saradnja sa kontrolom letenja, procedure radio-telefonije

#### SEKCIJA 5 (°) – 2D OPERACIJE (++)

a	Postavljanje i provjera navigacionih sredstava Za RNP APCH: – provjeriti da su pravilne procedure unesene u navigacioni sistem; i – izvršiti unakrsnu provjeru između displeja navigacionog sistema i prilazne karte.
b	Brifing o prilazu i slijetanju, uključujući provjere snižavanja/prilaza/slijetanja, uključujući identifikaciju objekata
c (+)	Procedure čekanja (holdinga)
d	Usaglašenost sa objavljenim procedurama prilaza
e	Mjerenje vremena u toku prilaza
f	Visina/udaljenost do MAPT-a, brzina, kontrola smjera (stabilizovani prilaz), postavke za slijetanje ( <i>Stop Down Fixes</i> ) ( <i>SDFs</i> ), ukoliko je primjenljivo
g (+)	Postupak produžavanja
h (+)	Procedura neuspjelog prilaza/slijetanje
i	Saradnja sa kontrolom letenja, procedure radio-telefonije

#### SEKCIJA 6 – LET SA JEDNIM NEISPRAVNIM MOTOROM (samo za višemotorne avione) (°)

a	Simulirani otkaz motora nakon polijetanja ili tokom produžavanja
b	Prilaz, produžavanje i proceduralni neuspjeli prilaz sa jednim neispravnim motorom
c	Prilaz i slijetanje sa jednim neispravnim motorom
d	Saradnja sa kontrolom letenja, procedure radio-telefonije

(°) Mora da bude obavljeno samo koristeći instrumente.

(\*) Može da bude obavljeno u FFS, FTD 2/3 ili FNPT II.

(+) Može da bude obavljeno ili u Sekciji 5 ili Sekciji 6.

(++) Kako bi se uspostavila PBN prava jedan prilaz ili u Sekciji 4 ili Sekciji 5 mora da bude RNP APCH. Kada RNP APCH nije izvodljiv, mora da se obavi u FSTD-u sa odgovarajućom opremom.



## Helikopteri

### SEKCIJA 1 – ODLAZAK

Korišćenje ček liste, dobrog vazduhoplovnog ponašanja, procedura protiv zaleđivanja i odleđivanja, itd. primjenjuje se u svim sekcijama

a	Korišćenje letačkog priručnika (ili ekvivalentnog dokumenta) posebno za izračunavanje performansi, masu i centražu vazduhoplova
b	Korišćenje dokumenata kontrole letenja, meteoroloških dokumenata
c	Priprema ATC plana leta, IFR plana leta/log
d	Identifikacija potrebnih navigacionih sredstava za procedure odlaska, dolaska i prilaza
e	Prepoletni pregled
f	Meteorološki minimum
g	Taksiranje/vazdušno taksiranje u skladu sa instrukcijama kontrole letenja ili instruktora
h	PBN odlazak (ukoliko je primjenljivo): <ul style="list-style-type: none"><li>– provjeriti da su pravilne procedure unesene u navigacioni sistem; i</li><li>– izvršiti unakrsnu provjeru između displeja navigacionog sistema i odlazne karte.</li></ul>
i	Prepoletni briefing, procedure i provjere
j	Prelaz na instrumentalni let
k	Procedure instrumentalnog odlaska, uključujući PBN procedure

### SEKCIJA 2 – OPŠTE UPRAVLJANJE

a	Upravljanje helikopterom koristeći isključivo instrumente, uključujući:
b	Standardni penjući i spuštajući zaokreti sa održavanjem nagiba 1
c	Vađenja iz nepravilnih položaja, uključujući i ustaljene zaokrete nagiba 30° i oštre spuštajuće zaokrete

### SEKCIJA 3 – IFR PROCEDURE NA RUTI(°)

a	Praćenje, izlazak na zadatu liniju puta npr. po NDB, VOR, RNAV
b	Upotreba radio sredstava
c	Horizontalan let, kontrola smjera, visine i brzine, podešavanje snage
d	Podešavanje visinomjera
e	Mjerenje vremena i revizija ETA
f	Praćenje odvijanja leta, bilježenje podataka, potrošnja goriva, upravljanje sistemima
g	Procedure zaštite od leda, simulirano ako je potrebno i ukoliko je primjenljivo
h	Saradnja sa kontrolom letenja, procedure radio-telefonije

SEKCIJA 3a – PROCEDURE DOLASKA	
a	Podšavanje i provjera navigacionih sredstava, ukoliko je primjenljivo
b	Procedure dolaska, provjere visinomjera
c	Ograničenja visine i brzine, ukoliko je primjenljivo
d	PBN dolazak (ukoliko je primjenljivo): <ul style="list-style-type: none"> <li>– provjeriti da su pravilne procedure unesene u navigacioni sistem; i</li> <li>– izvršiti unakrsnu provjeru između displeja navigacionog sistema i dolazne karte.</li> </ul>
SEKCIJA 4 – 3D OPERACIJE (+)	
a	Postavljanje i provjera navigacionih sredstava Provjeriti ugao vertikalne putanje za RNP APCH: (a) provjeriti da su pravilne procedure unesene u navigacioni sistem; i (b) izvršiti unakrsnu provjeru između displeja navigacionog sistema i prilazne karte.
b	Brifing o prilazu i slijetanju, uključujući provjere snižavanja/prilaza/slijetanja
c (*)	Procedura čekanja (holdinga)
d	Usaglašenost sa objavljenom procedurom prilaza
e	Mjerenje vremena u toku prilaza
f	Kontrola visine, brzine, smjera (stabilizovan prilaz)
g (*)	Postupak produžavanja
h (*)	Procedura neuspjelog prilaza/slijetanje
i	Saradnja sa kontrolom letenja, procedure radio-telefonije
SEKCIJA 5 – 2D OPERACIJE (+)	
a	Podšavanje i provjera navigacionih sredstava Za RNP APCH: – provjeriti da su pravilne procedure unesene u navigacioni sistem; i – izvršiti unakrsnu provjeru između displeja navigacionog sistema i prilazne karte.
b	Brifing o prilazu i slijetanju, uključujući provjere snižavanja/prilaza/slijetanja i identifikaciju objekata
c (*)	Procedura čekanja (holdinga)
d	Usaglašenost sa objavljenom procedurom prilaza
e	Mjerenje vremena u toku prilaza
f	Kontrola visine, brzine, smjera (stabilizovan prilaz)
g (*)	Postupak produžavanja
h (*)	Procedura neuspjelog prilaza(*)/slijetanje
i	Saradnja sa kontrolom letenja, procedure radio-telefonije

**SEKCIJA 6 – VANREDNE PROCEDURE I PROCEDURE U SLUČAJU NUŽDE**

Ova sekcija može da se kombinuje sa sekcijama 1 do 5. Ispit se odnosi na kontrolu helikoptera, identifikaciju motora koji je otkazao, neposredne akcije (*touch drills*), naknadne (*follow-up*) akcije i provjere i preciznost u letu, u sljedećim situacijama:

a	Simulirani otkaz motora nakon polijetanja i na/tokom prilaza (**) na sigurnoj visini osim ako se ne obavlja u FFS ili FNTP II/III, FTD 2,3)
b	Otkaz uređaja za povećanje stabilnosti/hidrauličnog sistema (ukoliko je primjenljivo)
c	Ograničeni instrument panel
d	Autorotacija i vraćanje na prethodno podešenu visinu
e	3D operacije manuelno bez komandnog navigacionog uređaja (***) 3D operacije manuelno sa komandnim navigacionim uređajem (***)

(+) Kako bi se uspostavila ili održavala PBN prava jedan prilaz ili u Sekciji 4 ili u Sekciji 5 mora da bude RNP APCH. Kada RNP APCH nije izvodljiv, mora da se obavi u FSTD-u sa odgovarajućom opremom.

(\*) Treba da bude obavljeno ili u sekciji 4 ili sekciji 5.

(\*\*) Samo višemotorni helikopteri.

(\*\*\*) Samo se ispituje jedna stavka.“

(i) Dodatak 8 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(i) fusnota tabele u Sekciji A mijenja se i glasi:

„(\*)Ukoliko je tokom posljednjih 12 mjeseci podnosilac zahtjeva odletio barem tri IFR odlaska i prilaza koristeći PBN prava, uključujući jedan RNP APCH prilaz na SP klasi ili tipu aviona u operacijama sa jednim pilotom, ili, za višemotorne avione koji nisu složeni sa visokim performansama, podnosilac zahtjeva mora da položi Sekciju 6 praktičnog ispita za avion sa jednim pilotom koji nije složen i nema visoke performanse, leteći isključivo uz korišćenje instrumenata u operacijama sa jednim pilotom.“;

(ii) fusnota tabele u Sekciji B mijenja se i glasi :

„(\*)Ukoliko su tokom posljednjih 12 mjeseci najmanje 3 IFR odlaska i prilaza korišćenjem PBN prava, uključujući jedan RNP APCH prilaz (može da bude prilaz preko tačke u prostoru (*Point in Space*) (PinS), obavljena na SP tipu helikoptera u operacijama sa jednim pilotom.“;

(j) Dodatak 9 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(i) tačka 4 Sekcije B mijenja se i glasi:

„4. Moraju da se primjenjuju sljedeća ograničenja, korigovana kako bi se dozvolila odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvaliteta upravljanja i performansi aviona koji se koristi:

Visina

Normalan let  $\pm 100$  stopa

Početak produžavanja na relativnoj visini odluke + 50 stopa/- 0 stopa

Minimalna relativna/apsolutna visina snižavanja + 50 stopa/- 0 stopa

#### Praćenje

Po radio sredstvima za „ugaona“ odstupanja ± 5°  
pola otklona skale po azimutu i uglu poniranja (npr. LPV, ILS, MLS, GLS)

2D (LNAV) i 3D (LNAV/VNAV) „linearna“ odstupanja *Cross-track* greška/odstupanje obično treba da bude ograničena na ± ½ RNP vrijednosti koja se odnosi na proceduru. Manja odstupanja od ovog standarda do najviše 1 RNP su dozvoljena.

3D linearna vertikalna odstupanja (npr. RNP APCH (LNAV/VNAV) korišćenjem BaroVNAV) Ne više od - 75 stopa ispod vertikalnog profila u bilo koje vrijeme, i ne više od + 75 stopa iznad vertikalnog profila na ili ispod 1000 stopa iznad nivoa aerodroma.

#### Smjer

Sa svim motorima u radu ± 5°  
Sa simuliranim otkazom motora ± 10°

#### Brzina

Sa svim motorima u radu ± 5 čvorova  
Sa simuliranim otkazom motora + 10 čvorova / - 5 čvorova“,

(ii) dodaje se nova tačka (h) u tački 5 Sekcije B:

„(h)Kako bi se uspostavila ili održavala PBN prava jedan prilaz mora da bude RNP APCH. Kada RNP APCH nije izvodljiv, mora da se obavi u FSTD-u sa odgovarajućom opremom.“;

(iii) redovi 3B.4 i 3B.5 tabele u tački 5 Sekcije B mijenjaju se i glase:

„3B.4* 3D operacije do DH/A od 200 ft (60 m) ili do većeg minimuma ukoliko se tako zahtijeva u skladu sa procedurom prilaza (autopilot može da se koristi za izlazak na završni segment prilaza vertikalne putanje)		P—>	—>		M	
3B.5* 2D operacije do MDH/A		P—>	—>		M	

(iv) dodaje se nova tačka (j) u tački 6 Sekcije B:

„(j) Kako bi se uspostavila ili održavala PBN prava jedan prilaz mora da bude RNP APCH. Kada RNP APCH nije izvodljiv, mora da se obavi u FSTD-u sa odgovarajućom opremom.“;

(v) red 3.9.3 tabele u tački 6 Sekcije B mijenja se i glasi:

„3.9.3* 3D operacije do DH/A od 200 ft (60 m) ili do većeg minimuma ukoliko se tako zahtijeva u skladu sa procedurom prilaza							
--	--	--	--	--	--	--	--

Napomena: U skladu sa AFM, RNP APCH procedure mogu da zahijevaju korišćenje autopilota ili komandnog navigacionog uređaja. Procedure koje se lete manuelno biraju se uzimajući u obzir takva ograničenja (na primjer, birati ILS za 3.9.3.1 u slučaju takvih AFM ograničenja).“

(vi) redovi 3.9.3.4 i 3.9.4 tabele u tački 6 Sekcije B mijenjaju se i glase:

„3.9.3.4* manuelno, simulacijom jednog neispravnog motora; otkaz motora mora da se simulira za vrijeme završnog prilaza prije prelaska 1000 stopa iznad nivoa aerodroma do slijetanja ili tokom cijelog prekinutog prilaza.  U avionima koji nijesu certifikovani kao transportna kategorija aviona (JAR/FAR 25) ili kao kategorija regionalnog vazduhoplova (SFAR 23), prilaz sa simuliranim otkazom motora i proisteklo produžavanje se mora započeti u vezi sa nepreciznim prilazom opisanim u 3.9.4. Produžavanje se mora započeti prilikom dolaska na objavljenu visinu nadvišavanja prepreka (OCH/A), ali ne kasnije od dolaska na minimalnu relativnu/apsolutnu visinu snižavanja (MDH/A) od 500 stopa iznad nadmorske visine praga poletno-sletne staze. U avionima koji imaju iste performanse kao transportna kategorija aviona u odnosu na masu na polijetanju i visinu po gustini, instruktor može da simulira otkaz motora u skladu sa 3.9.3.4.			P—>	—>		M	
3.9.4* 2D operacije do MDH/A			P*—>	—>		M“	

(vii) red 4.1 tabele u tački 6 Sekcije B mijenja se i glasi:

„4.1 Produžavanje sa svim motorima u radu* tokom 3D operacije uz			P*—>	—>			
--	--	--	------	----	--	--	--

dostizanje relativne visine odluke							
------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

(viii) red 5.1 tabele u tački 6 Sekcije B mijenja se i glasi:

„5.1	Normalna slijetanja* sa vizuelnom referencom uspostavljenom nakon postizanja DA/H nakon operacije sa instrumentalnim prilazom			P”			
------	---	--	--	----	--	--	--

(ix) u redu 6.2 tabele u tački 6 Sekcije B riječ „ILS“ mijenja se i glasi: „CAT II/III“,

(x) tačka 4(a) Sekcije C mijenja se i glasi:

„(a)IFR ograničenja u letu.

#### Visina

Normalan let	± 100 stopa
Početak produžavanja na relativnoj/apsolutnoj visini odluke	+ 50 stopa/- 0 stopa
minimalna relativna/apsolutna visina snižavanja	+ 50 stopa/- 0 stopa

#### Praćenje

Po radio sredstvima	± 5°
3D „ugaona“ odstupanja	pola otklona skale po azimutu i uglu poniranja (npr. LPV, ILS, MLS, GLS).
2D (LNAV) i 3D (LNAV/VNAV) „linearno“ odstupanje:	<i>cross-track</i> greška/odstupanje obično treba da bude ograničena na ± ½ RNP vrijednosti koja se odnosi na proceduru. Manja odstupanja od ovog standarda do najviše 1 RNP su dozvoljena.
3D linearna vertikalna odstupanja (npr. RNP APCH (LNAV/VNAV) korišćenjem BaroVNAV):	ne više od - 75 stopa ispod vertikalnog profila u bilo koje vrijeme, i ne više od + 75 stopa iznad vertikalnog profila na ili ispod 1000 stopa iznad nivoa aerodroma.

#### Smjer

Uobičajene operacije	± 5°
Vanredne operacije/slučajevi nužde	± 10°

#### Brzina

Sa svim motorima u radu	± 5 čvorova
Sa simuliranim otkazom motora	+ 10 čvorova / - 5 čvorova“,

(xi) redovi 5.4, 5.4.1 i 5.4.2 tabele u tački 12 Sekcije C mijenjaju se i glase:

„5.4	3D operacije do DH/A od 200 ft (60 m) ili do većeg minimuma ukoliko se tako zahtijeva u skladu sa procedurom prilaza	P*	—>*	—>*			
5.4.1	Manuelno, bez komandnog navigacionog uređaja  Napomena: U skladu sa AFM, RNP APCH procedure mogu da zahtijevaju korišćenje autopilota ili komandnog navigacionog uređaja. Procedura koja se leti manuelno bira se uzimajući u obzir takva ograničenja (na primjer, birati ILS za 5.4.1 u slučaju takvih AFM ograničenja).	P*	—>*	—>*		M*	
5.4.2	Manuelno sa komandnim navigacionim uređajem	P*	—>*	—>*		M*	

(xii) redovi 5.4.4 i 5.5 tabele u tački 12 Sekcije C mijenjaju se glase:

„5.4.4	Manuelno, simulacijom jednog neispravnog motora; otkaz motora mora da se simulira za vrijeme završnog prilaza prije prelaska 1000 stopa iznad nivoa aerodroma do dodira tla ili završetka procedure neuspjelog prilaza	P*	—>*	—>*		M*	
5.5	2D operacije do minimalne visine snižavanja MDH/A	P*	—>*	—>*		M*	

(2) U Aneksu VII, tačka (a) ORA.ATO.135 mijenja se i glasi:

„(a)ATO mora da koristi adekvatnu flotu vazduhoplova za obuku ili FSTD-e sa odgovarajućom opremom za kurse obuke koje pruža.“.

\_\_\_\_\_