



СЛУЖБЕН ЛИСТ

НА СОЦИЈАЛИСТИЧКА ФЕДЕРАТИВНА РЕПУБЛИКА ЈУГОСЛАВИЈА

1880
Sluzbeni vesnik BR
Makedonija

91001 Skopje
rah 5'

„СЛУЖБЕН ЛИСТ НА СФРЈ“ излегува во издавање на српскохрватски, односно хрватскохрватски, словенечки, македонски, албански и унгарски јазик. – Огласи според тарифата – Жиро сметка кај Службата на општественото книговодство 60802-603-21943

Петок, 9 ноември 1984

БЕЛГРАД

БРОЈ 59

ГОД. XL

Цена на овој број е 51 динар. – Претплата за 1984 година изнесува 1.852 динара. Цена за рекламација 15 дина. – Редакција: Улица Јована Ристича број 1. Пошт. факс 226. – Телефони: Централна 650-155; Уредништво 651-825; Служба за претплата 651-732; Телекс 11756

630.

Врз основа на член 94 став 2 од Законот за Службата на општественото книговодство („Службен лист на СФРЈ“, бр. 70/83), сојузниот секретар за финансии издава

НАРЕДБА

ЗА ДОПОЛНЕНИЕ НА НАРЕДБАТА ЗА УТВРДУВАЊЕ НА БЛАГАЈНИЧКИОТ МАКСИМУМ И ЗА ПЛАЌАЊЕ СО ГОТОВИ ПАРИ

1. Во Наредбата за утврдување на благајничкиот максимум и за плаќање со готови пари („Службен лист на СФРЈ“, бр. 42/84), во точка 3 по одредбата под 2 се додава нова одредба под 2а, која гласи:

„2а) секундарни суровини откупени односно преземени од граѓани“.

2. Во точка 8 став 1 по зборовите: „Југословенската лотарија“ се додаваат записка и зборовите: „односно другиот корисник на општествени средства кој, во согласност со прописите, може да се занимава со организирање на игри на среќа (во натамошниот текст: Југословенската лотарија)“.

3. Оваа наредба влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен лист на СФРЈ“.

Бр. 1.10108/1

18 октомври 1984 година
Белград

Сојузен секретар
за финансии,
Владо Клеменич, с. р.

631.

Врз основа на член 59 став 1 во врска со член 13 од Законот за внесувањето и растурањето на странски средства за масовно комуницирање и за странската информативна дејност во Југославија („Службен лист на СФРЈ“, бр. 39/74), сојузниот секретар за внатрешни работи донесува

РЕШЕНИЕ

ЗА ЗАБРАНА НА ВНЕСУВАЊЕТО И РАСТУРАЊЕТО НА ВЕСНИКОТ „FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG“

Се забранува внесувањето и растурањето во Југославија на весникот „Frankfurter Allgemeine Zeitung“, број 216 од 26 септември 1984 година, кој излегува на германски јазик во Франкфурт, Сојузна Република Германија.

Бр. 650-1-22/974

23 октомври 1984 година
Белград

Сојузен секретар за
внатрешни работи,
Доброслав Кулафич, с. р.

632.

Врз основа на член 331 од Законот за воздушната пловидба („Службен лист на СФРЈ“, бр. 23/78 и 20/79), претседателот на Сојузниот комитет за сообраќај и врски пропишува

ПРАВИЛНИК

ЗА УРЕДИТЕ И ОПРЕМАТА ШТО МОРААТ ДА БИДАТ ВГРАДЕНИ ВО ВОЗДУХОПЛОВОТ, ЗАВИСНО ОД КАТЕГОРИЈАТА И НАМЕНАТА НА ВОЗДУХОПЛОВОТ

1. ОПШТИ ОДРЕДБИ

Член 1

Со овој правилник се пропишуваат видот, основните технички особини и основните услови за вградување на уреди и опрема што мораат да се вградат во воздухоплов, како и нивниот број, зависно од категоријата и намената на воздухопловот.

Како воздухоплов, во смисла на овој правилник, не се сметаат змаевите.

Член 2

Одделни изрази употребени во овој правилник го имаат следното значење:

- 1) правила на летањето при надворешна видливост (VFR);
- 2) правила на инструменталното летање (IFR);
- 3) систем за инструментално слетување (ILS);
- 4) сенасочувачки радиофар со мошне висока зачестеност (VOR);
- 5) мошне висока зачестеност (VHF);
- 6) контролирано летање при надворешна видливост (CVFR);
- 7) индицирана воздушна брзина (IAS);
- 8) авионски примопредавател на секундарниот радар (ATC TRANSPONDER);
- 9) брзина на загубата на узгонот (STALLING SPEED);
- 10) максимална оперативна воздушна брзина (V_{mo});
- 11) максимален оперативен махов број (M_{mo});
- 12) систем за мерење на растојание (DME);
- 13) радиокомпас (ADF);
- 14) систем за водење на воздухоплов по идеална рамнина на понирање во приод (GLIDE SLOPE);
- 15) идеална рамнина на понирањето (GLIDE PATH);
- 16) систем за водење на воздухоплов во приод по продолжена оска на полетно-слетната патека (LOCALIZER);
- 17) висока зачестеност (HF);
- 18) инерцијален навигационен систем (INS);
- 19) глобален радионавигационен систем-омега (OMEGA);
- 20) навигационен систем врз принципот на доплеровиот ефект (DOPPLER);
- 21) систем за оптимално управување со летот (FLIGHT DIRECTOR).

Член 3

Уредите и опремата се уредуваат во согласност со пропишаните технички и физички услови во воздухопловот кои мораат да им одговараат на техничките особини на уредите.

Покрај уредите и опремата од став 1 на овој член, во воздухопловот можат да се користат и преносни електронски уреди.

Преносни електронски уреди можат да се внесуваат во воздухоплов од сообраќајна категорија и во воздухоплов од општа категорија чија намена е превоз на лица, предмети и пошта во јавниот превоз во воздушниот сообраќај со кои се лета според правилата за инструментално летање (IFR) по претходно прибавено одобрение од Југословенскиот регистар на воздухопловите.

Член 4

Уредите и опремата мораат да се вградат во воздухопловот во согласност со намената, зависно од типот на воздухопловот и физичките услови во воздухопловот.

При вградувањето на уредите и опремата во воздухопловот мора да се спроведува стандардизација, типизација и унификација.

Член 5

Работата или дефектот на кој и да е уред или опрема не смее да влијае врз работата на другите делови на воздухопловот или на другите уреди и опрема.

По исклучок од став 1 на овој член, работата на кој и да е уред може да влијае врз работата на оние уреди што непосредно зависат од нивната работа.

Член 6

На уредите и опремата се ставаат ознаки заради полесно препознавање.

Член 7

Уредите и опремата, како и нивните компоненти, мораат да бидат вградени така што:

1) да работат исправно во сите предвидени услови;
2) можноста за дефект или за престанување на исправната работа на уредот што влијае врз безбедното продолжување на летот или врз безбедното слетување да биде сведена на најмала мера;

3) да постои мала можност да настане дефект кој влијае врз безбедноста на летот и истовремено му оневозможува на екипажот на воздухопловот ефикасно да реагира во новонастанатата ситуација;

4) системот за предупредување, во случај ако уредот не функционира исправно, да го предупредува екипажот на воздухопловот, со што на екипажот му се овозможува, при најмала можност на грешка на пилотот, да ги преземе пропишаните постапки.

Член 8

Знакот за предупредување за престанување на исправната работа на уредот односно на неговите компоненти може да биде звучен, светлосен или звучен и светлосен.

Звучниот знак за предупредување мора да биде доволно гласен и мора јасно да се разликува од другите звучни сигнали.

Светлосниот знак за предупредување може да биде во црвена, жолта, зелена или бела боја, и тоа:

1) во црвена боја – за предупредување на дефект или за престанување на исправната работа на уредот односно на неговите компоненти кога екипажот на воздухопловот мора непосредно и итно да постапи;

2) во жолта боја – за предупредување на настанат дефект или на престанување на исправната работа на уредот односно на неговите компоненти, кога екипажот на воздухопловот не мора итно да постапува;

3) во зелена или бела боја – кога определен дел од авионот, системот или уредот работи исправно во определен вид или фаза на работа.

Боите на другите светлосни знаци мораат јасно да се разликуваат од боите на светлосните знаци за предупредување од став 3 на овој член.

Член 9

Покрај пропишаните уреди и опрема, во воздухопловот можат да се вградат и други уреди ако ги исполнуваат условите пропишани со одредбите на чл. 3 до 5 од овој правилник.

II. ИНСТРУМЕНТИ И РАДИОУРЕДИ

Член 10

Летачките навигациони и основните моторски инструменти мораат да бидат поставени во видното поле на пилотот во правецот на летот и мораат да бидат јасно видливи при минимална промена на положбата на телото.

Член 11

Инструментите – покажувачки на барометарската височина, на индицираната брзина (IAS), на вертикалната брзина (вариометар), на жироскопскиот показател на свртувањето, лизгањето, положбата на воздухопловот околу напречната и надолжната оска, како и на курсот на воздухопловот (магнетски или прав), ако се пропишани со овој правилник мораат да бидат поставени на инструменталната табла за секој од пропишаниот број на пилоти односно за пропишаниот број на членови на летачкиот дел на екипажот.

Инструментите од став 1 на овој член се поставуваат во вертикална рамнина на видното поле на пилотот во правецот на летот, и тоа така што:

1) инструментот за покажување на положбата на воздухопловот во однос на напречната или надолжната оска, во централната положба од вертикалната рамнина на видното поле на пилотот да е однапред;

2) инструментот за покажување на индицираната брзина (IAS) да е поставен лево од инструментот од став 2 точка 1 на овој член;

3) инструментот за покажување на барометарската височина да е поставен десно од инструментот од став 2 точка 1 на овој член;

4) инструментот за покажување на курсот на летот да е поставен под инструментот од став 2 точка 1 на овој член.

Член 12

Ако во воздухопловот е вграден само еден часовник, еден индикатор на температурата на надворешниот воздух односно еден индикатор на температурата што може да се пресмета во температурата на надворешниот воздух, како и еден магнетен компас, тие инструменти мораат да бидат поставени така што да му се видливи на секој пилот при минимална промена на положбата на телото.

Член 13

Индикацијата за дефект, односно на престанување на исправната работа на инструментите мора да биде видлива во сите предвидени услови за видливост во пилотската кабина.

Член 14

Инструментите можат да бидат индикатори или системи на повеќе меѓусебно поврзани компоненти со покажување на еден или повеќе индикатори, за чија работа е потребно напојување со енергија.

Инструментите од став 1 на овој член мораат:

1) да бидат вградени така што дефектот на еден инструмент да не влијае врз напојувањето на другите инструменти и другите потрошувачи на енергија од ист извор;

2) да имаат индикатор на својот дефект односно на престанувањето на исправната работа на инструментите во самиот инструмент кој покажува дека напојувањето со енергија не е соодветно за нормална работа односно дека постои загуба во напојувањето со енергија;

3) да имаат уред за мерење на напојувањето на инструментите со енергија на местото на кое енергијата се доведува во инструментот, а кај инструментите на електричен погон, енергијата на напојувањето се мери со мерење на напонот;

4) да имаат можност во случај на откажување на изворот на напојувањето со енергија кај повеќемоторните воздухопловни автоматски или со рачно командување да добиваат напојување од друг извор;

5) да го индицираат дефектот односно престанувањето на исправната работа на уредот од кој примаат податоци односно престанувањето на приемот на податоците.

Член 15

Инструментите што ја покажуваат индицираната брзина (IAS), барометарската височина, вертикалната брзина, свртувањето, положбата на воздухопловот околу надолжната и напречната оска, како и курсот на воздухопловот, во воздухопловот од сообраќајна категорија и во воздухопловот од општа категорија чија намена е превоз на лица, предмети и пошта во јавниот превоз во воздушниот сообраќај, мораат да бидат независни од инструментите на вториот пилот, и мораат да се наоѓаат на инструменталната табла на водачот на воздухопловот.

Индикаторите што ја покажуваат положбата на воздухопловот околу надолжната и напречната оска и индикаторите на курсот на воздухопловот мораат да бидат така вградени што да можат да се приклучат на инструментите на вториот пилот ако дојде до дефект односно до престанување на исправната работа на овие инструменти на инструменталната табла на водачот на воздухопловот.

Инструментите од став 1 на овој член мораат да бидат така вградени во воздухопловот што да ја продолжуваат работата и без дејствување на пилотот ако настапи дефект или комбинации на дефекти, освен дефекти што не можат да се предвидат.

Член 16

Ако во воздухопловот се вградени по еден радиоуред или радарски уред од ист вид пропишани со овој правилник, командната кутија мора да му биде достапна на секој од пропишаниот број пилоти.

Член 17

Ако во воздухопловот што лета според правилата за инструментално летање (IFR) се вградени по еден сенасочувачки радиофар со висока зачестеност (VOR) и еден систем за инструментално слетување (ILS), пред секој пилот мора да се наоѓа инструмент за покажување на отстапувањата од избраниот радиокурс на насочениот радиофар со висока зачестеност (VOR) односно инструмент кој ги покажува отстапувањата од продолжената оска на полетно-слетната патека (localizer), како и инструмент кој ги покажува отстапувањата од идеалната рамнина на понирането (glide path).

Член 18

Комуникационен примопредавател VHF (VKT) кој има 720 канали, со можност за работа во фреквентен опсег 118-136 MHz мора да биде вграден во воздухопловот.

Можноста на предавањето на примопредавателот од став 1 на овој член зависи од намената на воздухопловот, како и од брзината и максималната височина на летот на воздухопловот, но не смее да биде помала од 4 W.

По исклучок од став 1 на овој член два VHF (VKT) комуникациони примопредаватели мораат да бидат вградени во воздухопловот од сообраќајна категорија и во воздухопловот од општа категорија чија намена е превоз на лица, предмети и пошта и кои летаат според правилата за инструментално летање (IFR).

По исклучок од ст. 1 и 2 на овој член, воздухопловот, ако лета само во зоната на аеродромот односно леталиштето, мора да има VHF (VKT) примопредавател со предавателна моќност најмалку 1 W кој може да работи на фреквенциите на надлежната служба за контрола на летањето.

Член 19

Часовник со штоперка кој аналогно или дигитално ги покажува часовите, минутите и секундите мора да биде вграден во воздухоплов кој лета според правилата за инструментално летање (IFR) или за контролирано летање при надворешна видливост (CVFR).

Член 20

Во воздухопловот мора да биде вграден магнетен компас кај кого влијанието на вибрациите на воздухопловот и влијанието на магнетното поле на електричните кола и на на магнетизираните делови во воздухопловот се сведени на најмала можна мера и мора да биде поставена табела која ги покажува отстапувањата на магнетниот компас од правото покажување на секои 30 степени.

Магнетниот компас не смее да има грешка поголема од 10 степени во хоризонтален лет на воздухоплов во кој и да е курс.

По исклучок од одредбата на став 2 од овој член, во хоризонтален лет на воздухопловот, магнетниот компас вграден во воздухоплов од општа категорија, освен во воздухоплов чија намена е превоз на лица, предмети и пошта, може да има грешка поголема од 10 степени ако грешката настанала поради влијание на електромагнетното поле од електричните кола во воздухопловот.

Во случајот од став 3 на овој член, во воздухопловот мора да биде вграден и еден жироиндикационал.

Член 21

Во воздухоплов што лета на височини над 15.000 m мора да биде вграден индикатор на космичко зрачење.

Член 22

Авионски примопредавател на секундарниот радар (во натамошниот текст: ATC transponder) мора да биде вграден во воздухоплов што лета според правилата за инструментално летање (IFR) или според правилата за контролирано летање при надворешна видливост (CVFR).

Во воздухопловот што лета според правилата за инструментално летање (IFRA), ATC transponder мора да дава податоци за својата барометарска височина, со најголема дозволена грешка од 37,5 m при регулиран стандарден притисок од 1013,25 mb.

Врвната моќност на предавањето на ATC transponder мора да биде поголема од 21 dBW, а помала од 27 dBW.

По исклучок од став 3 на овој член, на воздухопловот што лета пониско од 4500 m врвната моќност на предавањето на ATC transponder мора да биде поголема од 18,5 dBW, а помала од 27 dBW.

Член 23

Индикаторот на маховиот број (макметар) мора да биде вграден во авион со млазен мотор од сообраќајна категорија ако не е предвидено индикаторот на индицираната воздушна брзина (IAS) да ја покажува промената на максималната оперативна брзина изразена во маховиот број (Mmi), со промена на височината.

Член 24

Системот за предупредување за доближување кон избраната и регулирана барометарска височина и за нејзино топуштање мора да биде вграден во авион со млазни мотори.

Системот за предупредување за доближување кон избраната и регулирана барометарска височина и за нејзино топуштање мора:

1) да има опсег на работа од нивото на морето до максималната височина на летот на авионот;

2) да има можност за избирање на височина, со тоа што избраната височина не смее да се прикажува во поделоци поголеми од 30 m;

3) да дава звучни и светлосни сигнали, видливи и чујни за секој пилот согласно со пропишаниот број пилоти, кога авионот ќе ја промени избраната и регулирана височина најмногу до 150 m во качување или понирање.

Системот од став 1 на овој член мора да биде вграден така што пилотот да може да го провери пред летот.

Член 25

Индикаторот на температурата на надворешниот воздух или индикаторот на температурата која може да се пресмета во температурата на надворешниот воздух мора да биде вграден во воздухопловот што лета според правилата за инструментално летање (IFR) и во воздухопловот со турбински мотор.

Член 26

Предупредување за приближување кон критичната брзина на загубата на узгонот (stalling speed) мора да има секој воздухоплов. Предупредувањето мора да биде покажано јасно, а се изразува или со специфично однесување на воздухопловот или со помош на уред кој дава определена индикација во сите услови на летот и кој не бара посебно внимание од пилотот.

Уредот за предупредување мора да работи при сите положби на закрилцата и на стојниот трап во праволиниски лет и во свртување на воздухопловот.

Брзината на која се јавува предупредување за загуба на узгонот мора да биде поголема најмалку за 10 km/h, а најмногу за 19 km/h односно мора да биде за 15% поголема од брзината на загубата на узгонот на авионите од општа категорија.

Брзината на која се јавува предупредување за загуба на узгонот мора да биде поголема за 7% од брзината на загубата на узгонот во авионите од сообраќајна категорија.

По исклучок од одредбата на став 4 од овој член, предупредување за загуба на узгон може да се јави и на помали брзини ако аеродинамичките особини на авионот овозможуваат доволно долго предупредување и стабилен лет, што му овозможуваат на пилотот да изврши соодветни корекции во летот.

Член 27

Уредот за звучно предупредување за пречекорување на максималната дозволена брзина мора да биде вграден во авион со турбински мотор, како и во авион кој има утврдена максимална оперативна брзина изразена како брзина или како махов број (V_{mo}/M_{mo}) поголема од 80% од вредноста на максималната брзина во понирање пресметана или добиена во експерименталниот лет изразена како брзина или како махов број (V_d/M_d).

Предупредувањето од став 1 на овој член мора да се јави на брзина поголема од максималната оперативна индицирана воздушна брзина (V_{mo}) + 11 km/h или од максималната оперативна брзина изразена во махов број (M_{mo}) + 0,01 M.

На брзини поголеми од брзината од став 2 на овој член, вклучувајќи ја производствената толеранција што ја предвидел производителот, не смее да се јави предупредување за пречекорување на максимално дозволена брзина.

Член 28

Висиномер мора да биде вграден во воздухопловот пред секој од пропишаниот број пилоти.

Висиномер со дотерување на притисокот на барометарски притисок мора да биде вграден во воздухоплов со кој се лета според правилата за инструментално летање (IFR) и кој се користи за ноќно летање.

Два висиномера со дотерување на притисокот сведен на средна надморска височина (QNH) мораат да бидат вградени во воздухоплов со кој се лета според правилата за инструментално летање или кој се користи за ноќно летање, а чија намена е превоз на лица, предмети и пошта во јавниот превоз во воздушниот сообраќај.

Ако висиномерот на воздухопловот од сообраќајна категорија на инструменталната табла пред водачот на воздухопловот ја покажува височината во стапки, мора да биде вграден и висиномер кој ја покажува височината во метри.

Ако во воздухоплов што се користи за школување на пилоти се наоѓа еден висиномер, тој мора да биде, без паралакса, видлив и за ученикот и за инструкторот.

Член 29

Индикаторот на индицираната брзина (IAS индикатор) мора да биде вграден во воздухопловот пред секој од пропишаниот број пилоти.

IAS индикаторот мора да има и покажувач на промената на максимално дозволена индицирана брзина со промената на височината на летот ако е вграден во воздухоплов од сообраќајна категорија и во воздухоплов од општа категорија што се користи за превоз на лица, предмети и пошта во јавниот превоз во воздушниот сообраќај, чија максимална дозволена индицирана брзина (IAS) се менува со височината.

Ако во воздухоплов што се користи за основна обука на пилоти се наоѓа еден IAS индикатор, тој мора да биде вграден така што без паралакса да биде видлив и за ученикот и за инструкторот.

Техничките особини на IAS индикаторот се утврдуваат зависно од категоријата, видот, намената и особините на воздухопловот.

Член 30

Уред за регистрирање на говор во пилотската кабина мора да биде вграден во воздухоплов од сообраќајна категорија.

Уредот за регистрирање на говор во пилотската кабина мора:

1) да ги снима јасно и одвоено сите чујни сигнали што ги испраќаат членовите на екипажот преку комуникационите радиопредаватели, сите чујни сигнали што ги примаат членовите на екипажот преку комуникационите и навигационите радиоприемници, разговорот на членовите на екипажот во пилотската кабина, разговорот на членовите на екипажот во пилотската кабина кога се користи пилотскиот интерфон, а во воздухопловите без авиомеханичари-техничари-летачи - и известувањата за патниците од пилотската кабина;

2) да биде вграден така што снимката на лентата да не може намерно да се брише ако воздухопловот во несреќа при слетувањето не останал на стојниот трап;

3) да има електрично напојување од изворот на електрична енергија кој има најголема сигурност во работата, не сметајќи ги главните батерии на воздухопловот, како и прв да почнува да работи по стартувањето на моторот односно последен да престанува да работи при запирањето на работата на моторот;

4) да има средство за автоматски исклучување 10 минути по несреќа ако електрично напојување не добива од моторските генератори на воздухопловот;

5) да ги регистрира звучните сигнали во најмалку последните 30 минути на летот;

б) да биде поставен во задниот дел на воздухопловот, во кој е минимална можноста за кршење и уништување од удир на моторот во случај на несреќа во воздухопловот.

Уредот за регистрирање на говор од став 1 на овој член мора да биде така вграден во воздухопловот што пилотот до може да го тестира пред летот.

Кутијата на уредот за регистрирање на говор во пилотската кабина мора да биде бојосана со светлопортокалова или светложолта боја, која се рефлектира под вода. На кутијата на уредот за регистрирање на говор во пилотската кабина мора да биде прицврстен радиопредавател (локатор) кој не може да се одвои од магнетофонот при удир.

Член 31

Уред за регистрирање на податоците за летот (во натамошниот текст: регистратор на податоците за летот) мора да биде вграден во воздухоплов од сообраќајна категорија.

Регистраторот на податоците за летот мора да ги снима податоците за височината на летот, за индицираната брзина (IAS), за вертикалното забрзување, за магнетниот курс и моментите на вклучувањето на предавањето преку секој комуникационен радиоуред, како и времето и идентификацијата на летот.

Регистраторот на податоците за летот мора да има електрично напојување од изворот на електрична енергија кој има најголема сигурност во работата, не сметајќи ги акумулаторските батерии на воздухопловот и мора да се наоѓа во делот на воздухопловот во кој е минимална можноста за кршење и оштетување од удири на моторот во случај на несреќа.

Регистраторот на податоците за летот мора да биде произведен и вграден така што да работи непрекинато од полетувањето до слетувањето, како и да има систем за автоматско исклучување 10 минути по несреќа на воздухопловот ако електричното напојување не го добива од моторските генератори на воздухопловот.

По исклучок од ст. 2 и 3 на овој член, во воздухопловот чиј тип е хомологиран или му е призната хомологација по влегувањето во сила на овој правилник, регистраторот на податоците за летот мора да се наоѓа во делот на воздухопловот што е под притисок и мора, покрај податоците од став 2 на овој член, да ги регистрира и податоците за положбата на воздухопловот околу напречната оска, за положбата на воздухопловот околу надолжната оска, бочното забрзување, положбата на тримерот според височината, положбата на командната палка според височината или на кормилата за височина, бочната положба на командната палка или на крилцата, положбата на педалите од кормилата за правец или на кормилата за правец, потисокот на секој мотор, положбата на риверсот на моторот и положбата на преткрилцата и задкрилцата односно на нивните командни рачки.

Регистраторот на податоците за летот во авионот од став 5 на овој член мора да биде бојосан со светложолта или светлопортокалова боја што се рефлектира под вода и на него мора да биде прицврстен радиопредавател (локатор), кој во случај на несреќа не може да отпадне.

Регистраторот на податоците за летот мора да биде вграден во воздухопловот така што пилотот да може да го тестира пред летот.

Член 32

Систем за известување на патниците мора да биде вграден во воздухоплов чија намена е превоз на патници, а кој има повеќе од 19 вградени патнички седишта.

Системот за известување на патниците мора да биде вграден така што да можат да го користат екипажот во пилотската кабина и домаќинот односно домаќинката на воздухопловот во патничката кабина, но мора да се вклучува така што известувањата за патниците од пилотската кабина да имаат предност пред известувањата од патничката кабина.

Член 33

Помошен вештачки жirosкопски хоризонт мора да биде вграден во авион од сообраќајна категорија, во авион со млазен мотор чија намена е превоз на лица, како и во хеликоптер од сообраќајна категорија кој нема жirosкопски покажувач за свртување.

Помошниот вештачки жirosкопски хоризонт од став 1 на овој член мора:

- 1) да се напојува од електричен извор независен од примарниот генераторски систем;
- 2) без дејствување на пилотот да продолжи исправно да работи 30 минути по престанувањето на работата на генераторскиот електросистем;
- 3) да работи независно од кој и да е друг систем за индикација на положбата на авионот;
- 4) да има во текот на работата свое осветление;
- 5) да има индикација кога не се напојува од генераторскиот електросистем;
- 6) да биде така поставен што да го види секој од пилотите согласно со Правилникот.

Член 34

Радар за метеоролошко набљудување мора да биде вграден во авион од сообраќајна категорија, во авион од општа категорија чија намена е превоз на лица, предмети и пошта во јавниот превоз во воздушниот сообраќај, а има повеќе од 10 вградени патнички седишта, во авион со млазен мотор чија намена е превоз на лица, како и во авион за превоз на лица чија кабина е под притисок, а во авион од сообраќајна категорија радарот за метеоролошко набљудување мора да има уште и стабилизирана антена.

Потребниот досег на радарот зависи од брзината на летот и од долетот на авионот.

Член 35

Систем за предупредување за опасно доближување до земјата мора да биде вграден во авион со турбински мотор чија максимална дозволена маса при полетувањето изнесува најмалку 15.000 kg и во авион со повеќе од 30 патнички седишта.

Системот од став 1 на овој член мора автоматски, навремено и јасно да дава предупредување ако авионот опасно се доближува до земјата.

Системот од став 1 на овој член мора:

- 1) да работи врз основа на податоците од радиовисономерот, вертикалната брзина, барометарската височина и приемникот на идеалната рамнина на понирањето (glide slope);
- 2) да има пет видови автоматски предупредувања (во натамошниот текст: (mod), и тоа:

- mod 1 доближување до земјата со голема вертикална брзина на мала фактична височина (височина на воздухопловот над теренот што се надлетува),
- mod 2 голем степен на намалување на фактичната височина на мали фактични височини,
- mod 3 намалување на барометарската височина по полетувањето, независно од положбата на задкрилцата и стојниот трап, на мали фактични височини,
- mod 4 голема вертикална брзина на мали фактични височини кога авионот не е во конфигурација за слетување, со различно предупредување во случај стојниот трап да не е извлечен и задкрилцата да не се поставени во пропишаната положба за слетување,
- mod 5 големо отстапување од идеалната линија на понирањето на мали, фактични височини кога авионот е во конфигурација за слетување, т.е. кога е извлечен стојниот трап и кога задкрилцата се поставени во положбата за слетување;

3) да има јасно распознавачко звучно или звучно и визуелно предупредување кај секој пропишан број на пилоти за мод 1, 2, 3 и 4, а различно звучно предупредување за мод 5, така што кога ќе се стекнат услови за истовремено јавување на предупредувањето на мод 5 и на некое од другите мод-ови, тогаш ќе се јави предупредувањето на тој друг мод;

4) звучното предупредување се повторува додека постои опасност, а пилотот да не може да влијае врз јачината на звукот;

5) да биде вграден така што пилотот да може да го исклучува само мод 5, кој автоматски се вклучува во следниот лет.

Системот од став 1 на овој член мора да биде вграден во авионот така што пилотот да може да го тестира пред летот.

Член 36

Систем за мерење на растојание (DME) мора да биде вграден во воздухоплов од сообраќајна категорија, во воздухоплов од општа категорија чија намена е превоз на лица во јавниот превоз во воздушниот сообраќај и кој лета според правилата за инструментално летање (IFR), во авион од општа категорија чија намена е превоз на лица за сопствени потреби, а чиј практичен плафон на летот е над 3.800 m и кој лета според правилата за инструментално летање (IFR) и во авион од општа категорија што се користи за обука на летачкиот персонал според правилата за инструментално летање (IFR).

Примопредавателот на системот за мерење на растојание (DME) мора да работи во фреквентен опсег 960-1215 MHz со можност на работа на 126 X канал и на 126 Y канал со толеранција на носечката фреквенција ± 100 kHz.

Предавателот на системот за мерење на растојание (DME) од став 1 на овој член мора да има таква врвна моќност на предавање на импулсите што на помали височини да дава во голем број случаи поле од $150 \mu\text{V}/\text{m}$ ($-103 \text{ dBW}/\text{m}^2$) на растојание од 70 морски милји (130 km) а на височини над 7500 m на растојание од 140 морски милји (260 km) под услов да е обезбедена линија на видливост.

Приемникот на системот за мерење на растојание (DME) од став 1 на овој член мора да има таква осетливост што полето на антената на воздухопловот со јачина од $1,4 \text{ mV}/\text{m}$ ($-83 \text{ dBW}/\text{m}^2$) да овозможува чист прием во голем број случаи.

Системот за мерење на растојание (DME) мора да биде таков што да покажува коса оддалеченост со грешка од 3% ако косата оддалеченост е поголема од 17 морски милји (31,5 km), односно 0,5 морски милји (1 km) на коса оддалеченост помала од 17 морски милји (31,5 km).

Член 37

Индикатор на вертикалната брзина мора да биде вграден во воздухоплов од општа категорија кој лета според правилата за инструментално летање (IFR), во едрилица и во воздухоплов за основно школување на пилоти.

По еден индикатор на вертикалната брзина мора да биде вграден во воздухоплов од сообраќајна категорија и во воздухоплов од општа категорија чија намена е превоз на лица во јавниот превоз во воздушниот сообраќај кај секој од пропишаниот број пилоти.

Ако во воздухопловот за школување од став 1 на овој член е вграден еден индикатор на вертикалната брзина, тој мора да биде без паралакса видлив и за ученикот и за инструкторот.

Член 38

Радиоприемник за индикација на отстапување од продолжената оска на полетно-слетната патека (localizer) и радиоприемник за индикација на отстапување од идеалната рамнина на понирање (glide slope) мора да бидат вградени во воздухоплов кој слетува според правилата за инструментално летање (IFR).

По исклучок од став 1 на овој член во авион од сообраќајна категорија, во авион од општа категорија за школување на летачки персонал за летање според правилата за инструментално летање (IFR), како и во воздухоплов од општа категорија чија намена е превоз на лица во јавниот превоз во воздушниот сообраќај мораат да бидат вградени два радиоприемника за индикација на отстапување од продолжената оска на полетно-слетната патека (localizer) и два приемника за индикација на отстапување од идеалната рамнина на понирање (glide slope).

Член 39

Маркер-приемник мора да биде вграден во воздухоплов кој слетува според правилата за инструментално летање (IFR).

Ако за воздухопловот од став 1 на овој член со пропис е утврдено двајца пилоти, маркер-приемникот мора да дава визуелна и звучна индикација кај двајцата пилоти, препознавачка за секој вид маркер-приемник.

Член 40

Инсталација за кратkobранови комуникациони приемници (HF) мора да биде вградена во авион од сообраќајна категорија.

Два кратkobранови комуникациони примопредаватели (HF) со фреквентен опсег 2-30 MHz мораат да бидат вградени во авион од сообраќајна категорија кој лета на долги линии.

Кратkobранов комуникационен примопредавател мора да биде вграден во авион од општа категорија кој лета на долги линии.

Член 41

Интерфонски систем за екипажот мора да биде вграден во воздухоплов од сообраќајна категорија, во авион кој има повеќе од еден член на летачкиот дел на екипажот, а лета на височина од преку 3.800 m, како и во воздухоплов во чија пилотска кабина нивото на бучавата е такво што оневозможува разговор меѓу членовите на екипажот или меѓу инструкторот и ученикот.

Интерфонскиот систем за екипажот мора да овозможува врска меѓу членовите на екипажот и кога се употребуваат маски за кислород, а притоа секој член на екипажот да може да го употребува и комуникациониот радиопримопредавател.

Член 42

Микрофон и слушалка за секој од пропишаниот број на членови на летачкиот дел на екипажот мора да се наоѓаат во воздухопловот.

По исклучок од одредбата на став 1 од овој член, во воздухопловот од општа категорија чија намена не е превоз на лица во јавниот превоз во воздушниот сообраќај, може да се наоѓа само еден микрофон кој мора да му биде достапен на секој од членовите на летачкиот дел на екипажот.

Член 43

Звучник за емитирање прием на звучни сигнали од комуникационите и навигационите радиоприемници и од интерфонскиот систем за екипажот мора да се наоѓа во воздухоплов од сообраќајна категорија или во авион од општа категорија чија намена е превоз на лица, предмети и пошта.

Член 44

Систем за динамички притисок и систем за статички притисок на надворешниот воздух, како и еден помошен систем за статички притисок на надворешниот воздух мораат да бидат вградени за секој од пропишаниот број пилоти во воздухопловот од сообраќајна категорија и во воздухопловот од општа категорија чија намена е превоз на лица во јавниот превоз во воздушниот сообраќај кој лета според правилата за инструментално летање (IFR).

Помошниот систем за статичкиот притисок на надворешниот воздух мора да биде вграден така што секој од пропишаниот број пилоти да може да го користи овој систем со приклучување на својот висиномер и на другите инструменти за чија работа е потребен статички притисок, при што мора да се блокира системот за статички притисок на надворешниот воздух кај пилотот кој го приклучил својот уред.

Во пилотската кабина мора да постои визуелна индикација за приклучување кон помошниот систем за статички притисок на надворешниот воздух, видлива во сите услови на осветленост на пилотската кабина.

Ако висиномерот приклучен кон помошниот систем за статички притисок на надворешниот воздух покажува разлика во височината за повеќе од 15 m во однос на височината што ја покажува кога е приклучен кон системот за статички притисок на надворешниот воздух, покрај таквиот висиномер мора, на видно место, пред пилотот, да биде поставена корекциона табличка која покажува отстапувања во покажувањето на височината кога висиномерот е приклучен кон помошниот систем за статички притисок на надворешниот воздух.

Член 45

Систем за греење на пито-цевките и систем за греење на статичките отвори, ако статичките отвори се на такво место што може да дојде до нивно заледување, мора да бидат вградени во воздухоплов од сообраќајна категорија, во воздухоплов од општа категорија кој лета според правилата за инструментално летање (IFR), како и во воздухоплов кој лета во услови на заледување.

Систем за индикација на дефект, односно за престанок на исправна работа, односно за исклучување на системот за греење на пито-цевките мора да биде вграден во воздухоплов од сообраќајна категорија.

Член 46

Радиоприемник на сѐнасочувачки радиофар со мошне висока зачестеност (VOR) мора да биде вграден во авион и во хеликоптер од општа категорија за основно школување на летачки персонал во кои не е вграден радиокомпас, во авион и во хеликоптер од општа категорија чија намена е превоз на лица и предмети за сопствени потреби кој лета според правилата за инструментално летање (IFR), како и во авион и во хеликоптер чија намена е превоз на лица, предмети и пошта во јавниот превоз во воздушниот сообраќај кој лета според правилата за летање при надворешна видливост (VER).

Два радиоприемника на сѐнасочувачки радиофар со мошне висока зачестеност (VOR) со индикатори чија работа не е меѓусебно зависна мораат да бидат вградени во авион и хеликоптер од сообраќајна категорија, во авион од општа категорија чија намена е превоз на лица и предмети во јавниот превоз во воздушниот сообраќај кој лета според правилата за инструментално летање (IFR) и во воздухоплов од општа категорија за школување на пилоти за летање според правилата за инструментално летање (IFR).

Радиоприемникот на сѐнасочувачки радиофар со мошне висока зачестеност (VOR) од ст. 1 и 2 на овој член мора:

- 1) да има фреквентен опсег на работа од 108-117,95 MHz со растојание на каналите од 50 kHz;
- 2) да има таква осетливост што во голем број случаи во полето на антената на воздухопловот од 90 V/m (107 dBW/m²) сигурно да го покажува правецот;
- 3) да биде фреквентно стабилизиран со дозволена толеранција од $\pm 5 \cdot 10^{-5}$;
- 4) да биде направен и вграден во воздухоплов така што грешката за покажување на правецот што ја предизвикуваат приемникот и индикаторот да не биде поголема од $\pm 2,7^\circ$.

Член 47

Приемникот на радиокомпас (ADF) мора да биде вграден во авион и хеликоптер од општа категорија чија намена е превоз на лица и предмети за сопствени потреби кои летаат според правилата за инструментално летање (IFR) во авион и хеликоптер од општа категорија за школување за летање според правилата за инструментално летање (IFR), во хеликоптер од сообраќајна категорија за летање според правилата за инструментално летање (IFR), како и во авион од општа категорија за основно школување на летачки персонал и во воздухоплов што се користи за ноќно летање во кој не е вграден радиоприемник на сѐнасочувачки радиофар со мошне висока зачестеност (VOR).

Два радиоприемника на радиокомпас (ADF), со индикатори чија работа не е меѓусебно зависна мораат да бидат вградени во авион од сообраќајна категорија и во авион од општа категорија чија намена е превоз на лица и предмети во јавниот превоз во воздушниот сообраќај кој лета според правилата за инструментално летање (IFR).

Во поглед на техничките особини, приемникот на радиокомпасот (ADF) мора:

- 1) да работи во фреквентен опсег од 200 до 490 kHz;
- 2) да има покажувач на правецот и звучна индикација на работата на предавателот на земја.

Член 48

Индикатор на положбата на авионот околу надолжната и напречната оска (во натамошниот текст: вештачки хоризонт) кај секој од пропишаниот број пилоти мора да биде вграден во воздухоплов од сообраќајна категорија, во авион и хеликоптер од општа категорија чија намена е превоз на лица и предмети во јавниот превоз во воздушниот сообраќај, како и во авион и хеликоптер од општа категорија кои летаат според правилата за инструментално летање (IFR) и кои се користат за ноќно летање.

Еден вештачки хоризонт мора да биде вграден во авион и хеликоптер од општа категорија за летање според правилата за летање при надворешна видливост (VER) чија намена е превоз на лица и предмети.

Два вештачки хоризонта мораат да бидат вградени во авион и хеликоптер за школување на летачки персонал според правилата за инструментално летање (IFR).

Само еден вештачки хоризонт може да биде вграден во авион и хеликоптер за основно школување на летачки персонал, кој мора да биде поставен така што да може без паралакса да им биде видлив и на ученикот и на инструкторот.

Член 49

Жиромагнетен компас со индикација кај водачот на воздухопловот, односно кај ученикот во воздухопловот за школување на пилоти мора да биде вграден во авион од сообраќајна категорија кој при полетувањето е полесен од 15.000 kg, во хеликоптер од сообраќајна категорија кој лета според правилата за инструментално летање (IFR) ако кај вториот пилот е вграден жироиндикационал, во авион и хеликоптер од општа категорија кој лета според правилата за инструментално летање (IFR) чија намена е превоз на лица и предмети во јавниот превоз во воздушниот сообраќај; во авион и хеликоптер од општа категорија за обука на пилоти според правилата за инструментално летање (IFR) во кои не е вграден жироиндикационал кај вториот пилот, а кој кај едномоторни авиони се напојува од различни извори на енергија.

Во воздухоплов од сообраќајна категорија со максимална маса при полетувањето поголема од 15.000 kg мораат да бидат вградени два независни жиромагнетни компаси од системот со одвоени индикации, така што дефектот односно престанокот на работата на едниот жиромагнетен компасен систем да не влијае врз работата на вториот.

Жиромагнетниот компасен систем од ст. 1 и 2 на овој член мора да има индикација на големината и на насоката на отстапувањето од точниот курс.

Член 50

Жиродирекционал за секој од пропишаниот број пилоти мора да биде вграден во авион и хеликоптер од општа категорија кој лета според правилата за инструментално летање (IFR) кој се користи за ноќно летање.

Вештачкиот хоризонт и жиродирекционалот во едномоторен авион и во хеликоптер од став 1 на овој член мораат да имаат различни извори на напојување со енергија.

Жиродирекционал кај секој од пропишаниот број пилоти мора да биде вграден во авион и во хеликоптер од општа категорија што летаат според правилата при надворешна видливост (VFR) чија намена е превоз на лица, предмети и пошта во јавниот превоз во воздушниот сообраќај.

Жиродирекционалот во авион и во хеликоптер за основно школување на воздухопловниот персонал мора да биде поставен така што без паралакса да им биде видлив и на ученикот и на инструкторот.

Член 51

Жироскопски индикатор на скршнувањето мора да биде вграден кај водачот на воздухопловот во авион и хеликоптер од општа категорија за летање според правилата за инструментално летање (IFR) што се користи за ноќно летање.

Жироскопски индикатор на скршнувањето мора да биде вграден за секој од пропишаниот број пилоти во авион од сообраќајна категорија и во авион од општа категорија чија намена е превоз на лица, предмети и пошта во јавниот превоз во воздушниот сообраќај, ако во таков воздухоплов не е вграден трет вештачки хоризонт кој ја покажува положбата на авионот околу надолжната и напречната оска со опсег од 360°.

Покажувачот на свртување кај едномоторните авиони од став 2 на овој член не смее да се напојува со енергија од истиот извор како и вештачкиот хоризонт.

Жироскопскиот индикатор на скршнувањето мора да биде вграден во хеликоптер од сообраќајна категорија за секој од пропишаниот број пилоти, ако во таков воздухоплов не е вграден трет помошен вештачки хоризонт кој ја покажува положбата на хеликоптерот $\pm 80^\circ$ околу напречната оска и $\pm 120^\circ$ околу надолжната оска.

Жироскопски индикатор на скршнувањето мора да биде вграден во едрилица чија намена е летање низ облаци, освен во едрилица во која е вграден вештачки хоризонт.

Жироскопски индикатор на скршнувањето мора да биде вграден во авион, хеликоптер и едрилица за основно школување и во воздухоплов за школување на пилоти за летање според правилата за инструментално летање (IFR). Жироскопскиот индикатор на скршнувањето мора да биде поставен така што без паралакса да им биде видлив и на ученикот и на инструкторот.

Член 52

Вештачкиот хоризонт, жиродирекционалот, жироманетниот компасен систем и жироскопскиот индикатор на скршнувањето од чл. 47, 48, 49 и 51 од овој правилник можат да бидат посебни инструменти и посебни системи, или составен дел на еден систем ако е произведен и вграден така што да не може да дојде до истовремен дефект односно до престанок на исправно покажување кај ист пилот, како и дефектот кај еден индикатор да не може да предизвика дефект кај другите индикатори.

Член 53

Индикатор на лизгање мора да биде вграден во авион и хеликоптер што летаат според правилата за инструментално летање (IFR) и што се користат за ноќно летање.

По еден индикатор на лизгање мора да биде вграден за секој од пропишаниот број пилоти во воздухоплов од сообраќајна категорија и во воздухоплов од општа категорија чија намена е превоз на лица, предмети и пошта во јавниот превоз во воздушниот сообраќај.

рија чија намена е превоз на лица, предмети и пошта во јавниот превоз во воздушниот сообраќај.

Член 54

Индикатор на вертикално забрзување мора да биде вграден во акробатски авион и во едрилица.

Член 55

Два инерцијални навигациони системи или два омега системи, или два доплер системи, или еден инерцијален навигационен систем и еден омега систем, или еден омега систем и еден доплер систем, или еден инерцијален навигационен систем и еден доплер систем мораат да бидат вградени во авион кој лета преку северниот дел на Атлантскиот океан според правилата за инструментално летање (IFR) на нивоа на летот од 275 до 400 надвор од подрачјето меѓу северниот дел на Велика Британија, односно Ирска и Северна Канада, а преку Исланд и Гренланд.

Уредите од став 1 на овој член не смеат во покажувањето:

1) да отстапуваат повеќе од 6,3 морски милји (11,7 km) од бочниот курс;

2) да отстапуваат повеќе од 30 морски милји од програмираниот курс во однос на земјата во траење подолго од $5,3 \cdot 10^{-4}$ од вкупното време на летање односно да отстапуваат помалку од еден час на 2000 часови летање;

3) да отстапуваат повеќе од 50 до 70 морски милји (92 до 155,5 km) од програмираниот курс во однос на земјата во траење подолго од $13 \cdot 10^{-5}$ од вкупното време на летање, односно мора да отстапуваат помалку од 1 час на 8000 часови летање;

4) да отстапуваат од пресметката на растојание повеќе од 2 морски милји (3,7 km) по час на работа.

Член 56

Доплер со сметач или инерцијален навигационен систем или омега систем мора да биде вграден во авион кој лета меѓу северниот дел на Велика Британија, односно Ирска и Северна Канада, преку Исланд и Гренланд, според правилата за инструментално летање (IFR) на нивоа на летот од 275 до 400.

Системите од став 1 на овој член мораат да ги исполнуваат условите од член 55 на овој правилник.

Член 57

Инерцијален навигационен систем или омега-систем или доплер-систем со сметач мора да биде вграден во авион кој лета преку поголеми подрачја во кои не постои можност за непрекинато користење на сенасочувачки радиофар со мошне висока зачестеност (VOR), на примопредавател од системот за мерење на растојание (DME) или на радионавигациони фарови (NDB).

Системите од став 1 на овој член мораат да ги исполнуваат условите од член 55 на овој правилник.

Член 58

Автопилот мора да биде вграден во авион за интерконтинентално летање.

Автопилот од став 1 на овој член мора да ги има следните технички карактеристики:

1) рачната команда да му биде пристапна на секој од пропишаниот број пилоти;

2) да има индикатор кој ја покажува состојбата на синхронизираност на серводвигателот на автопилотот, со соодветни командни површини, освен кога синхронизацијата е автоматска;

3) командните површини да се задвижуваат во иста насока и на ист начин како и кога пилотот командува рачно, а тоа да се сигнализира со задвижување на командната палка или со некоја друга едноставна индикација чијшто индикатор се наоѓа близу командната палка;

4) да биде така проектиран, произведен и приспособен што со својата работа да не доведе до преоптоварување на авионот, ниту до опасен маневар во условите на нормално летање, како ни во случај на дефект, под услов пилотот корективната постапка да ја започне во предвидениот период;

5) за добивање на податоци од другите уреди да има систем на меѓуврски и редослед на вклучување кои ја спречуваат неговата неправилна работа;

6) да има уред за известување на пилотот за текуштиот вид на работа и за начинот на работа на автопилотот ако добива податоци од други навигациони уреди.

Селекторот на видот на работа на автопилотот не може да се користи како уред за известување на пилотот за текуштиот вид на работа и за начинот на работа на автопилотот.

Автопилотот вграден во воздухоплов од сообраќајна категорија, покрај техничките карактеристики од став 2 на овој член, мора да има и систем со помош на кој двајцата пилоти можат брзо и сигурно да го исклучат автопилотот со притиснување на копчиња на спротивната страна на секоја командна палка од страната на која се наоѓаат командите на моторот.

Исклучувањето на автопилотот не смее неповолно да влијае врз системот на командите на летот.

Автопилотот вграден во авион од општа категорија, покрај техничките карактеристики од став 2 на овој член, мора да биде така изведен што пилотот да може да го совлада со помош на командната палка.

Член 59

Автопилотот или системот за оптимално управување со летот (flight director) мора да биде вграден во авион од сообраќајна категорија и во авион од општа категорија чија намена е превоз на лица, предмети и пошта во јавниот превоз во воздушниот сообраќај за слетување во метеоролошки услови за инструментално слетување (IMC услови).

Автопилотот од став 1 на овој член мора да ги исполнува условите од член 58 на овој правилник.

Системот за оптимално управување со летот мора да има уред за известување на пилотот за текуштиот вид и фаза на работа.

Селекторот на видот на работа на системот за оптимално управување со летот не може да се користи како уред за известување на пилотот за текуштиот вид и фаза на работа.

Член 60

Авионот кој слетува во услови на видливост од II категорија мора да има:

1) систем за оптимално управување со летот (flight director), со индикација кај двајцата пилоти, и автопилот или два система за оптимално управување со летот;

2) два жиромагнетни компасни системи;

3) два радиоприемници за индикација на отстапување од продолжената оска на полетно-слетната патека (localizer);

4) два радиоприемника за индикација на отстапување од идеалната рамнина на понирање (glide slope);

5) два жироскопски вештачки хоризонти;

6) радиовисиномер, со индикација кај двајцата пилоти;

7) два индикатора за изведувње на продолжување на летот по неуспешен обид на приоѓање кон полетно-слетната патека и тоа: жироскопски вештачки хоризонт, со калибриран агол околу напречната оска, или индикатор на бараниот агол околу напречната оска определен, односно пресметан од системот за оптимално управување со летот односно од системот за пресметка на оптималната брзина (speed command);

8) систем за автоматскиот гас на моторот, ако има млазни мотори, а нема вграден автопилот, односно ако има вграден автопилот кој овозможува летачкиот дел на

екипажот на воздухопловот доволно да се растовари во фазата на слетувањето;

9) систем за ефикасно отстранување на дожд од пилотските прозорци, како и хемиско средство за одбивање на дождовните капки за услови на видливост од II категорија поради дожд;

10) помошен систем за статичен притисок на воздухот;

11) индикатор за откажување на автопилотот, систем за оптимално управување со летот, localizer, glide-slope и вештачки хоризонт.

Член 61

Уред за проектирање во приоѓање и слетување на покажувањето на инструментите во ветробранското стакло на пилотот (head up display) со покажување кај водачот на воздухопловот или кај обата пилота може да биде вграден во авионот за слетување во услови на видливост од II категорија, наместо еден систем за оптимално управување со летот што е пропишан во член 60 став 1 точка 1 од овој правилник.

Член 62

За слетување во услови на видливост од III категорија, покрај опремата од член 60 на овој правилник, во авионот мораат да бидат вградени:

1) автопилот со автоматски гас, порамнување и слетување - во авионот за слетување во услови на видливост од III категорија со установена височина за донесување на одлука (DH) најниска до 15 m. Автопилотот треба да биде таков што неговото откажување при слетување не смее да го растрои натамошното продолжување на летањето (fail passive);

2) два автопилота со автоматски гас, порамнување, слетување и продолжување на летот (Go-around mode) или еден автопилот со автоматски гас, порамнување, слетување и продолжување на летот и еден уред за проектирање во приоѓање и слетување на покажувањето на инструментите во ветробранското стакло на пилотот (head up display) - во авионот за слетување во услови на видливост од III категорија со установена височина за донесување на одлука (DH) пониска од 15 m или без установена височина за донесување на одлука;

3) два автопилота со автоматски гас, порамнување, слетување, продолжување на летот и рулање или еден автопилот со автоматски гас, порамнување, слетување, продолжување на летот и рулање и еден уред за проектирање во приоѓање и слетување на покажувањето на инструментите во ветробранското стакло на пилотот (head up display) во авионот за слетување во услови од IIIБ категорија.

Двата автопилота или еден автопилот и еден уред за проектирање на покажувањето на инструментите во ветробранското стакло на пилотот (head up display) од став 1 точ. 2 и 3 на овој член мораат да добиваат електрично напојување и податоци потребни за својата работа од различни извори, така што во случај на откажување на еден автопилот или на уредот за проектирање на инструментите во ветробранското стакло на пилотот (head up display), вториот автопилот односно head up display да продолжува безбедно автоматско односно рачно слетување (fail operational).

Член 63

Системот на радиоприемникот за индикација на отстапување од продолжениот правец на оската на полетно-слетната патека (localizer) од член 60 на овој правилник мора, покрај општите услови, да ги исполнува следните услови:

1) на индикаторот на отстапување од продолжената оска на полетно-слетната патека да дава индикација за откажување во случаите:

- на губење на еден или на обата модулациони сигнали;

- на намалување на степенот на модулацијата на половина од нормалните 20%;

- кога стандардниот сигнал за отстапување (разлика на длабината на модулацијата $0,093 \pm 0,02$) дава отклон на индикаторот помалку од половина на нормалниот отклон за овој сигнал;

2) да има нулева грешка најмногу $5\mu A$ во 95% случаи при мерење со стандарден тест сигнал кога:

- нивото на RF сигнал се менува од 50 V до 1000 V (тоа претставува промена на RF сигнал за време на завршната фаза на инструменталното (ILS) слетување;

- да го менува електричното напојување на радио-приемникот - еднонасочно од 24V до 28V, а наизменично од 105V до 120V;

- да ја менува надворешната температура на радио-приемникот во опсег на температурата за која се претпоставува дека се менува во авионот.

Член 64

Системот за оптимално управување со летот од член 60 на овој правилник, покрај условите од член 59 на овој правилник, мора да ги исполнува следните услови:

1) коректно да управува со слетувањето на авионот во опсег на проектираните природни брзини за авионот во кој е вграден;

2) коректно да управува со слетувањето на авионот ако бочната компонента на ветерот е најмногу 15 јазли (28 km/h), компонентите на ветерот во насоката на слетувањето најмногу 10 јазли (18,5 km/h) и поместувањето на ветерот (wind shear) од 4 јазли (7,4 km/h) на секои 30 m височина на височина од 150 m над слетната патека, по должината на слетната патека или напречно на слетната патека;

3) во стабилизирани лет со влегување во правецот на слетната патека пред надворешниот маркер во нормален приод:

- од надворешниот маркер до височина од 90 m над слетната патека на идеална рамнина на понирањето да ја дава патеката на слетувањето без постојани осцилации, така што сигналот на индикаторот на отстапување од продолжената оска на слетната патека во 95% случаи да биде најмногу $\pm 35\mu A$;

- од височина 90 m до височина 30 m над слетната патека на идеална рамнина на понирањето да ја дава патеката на слетувањето без постојани осцилации, така што сигналот на индикаторот на отстапување од продолжената оска на слетната патека во 95% случаи да биде најмногу $\pm 25\mu A$;

4) во стабилизирани слетување од 210 m до 30 m над слетната патека на идеална рамнина на понирањето да ја дава патеката на понирањето без постојани осцилации, така што сигналот на индикаторот на отстапување од идеалната рамнина на понирањето да биде најмногу $\pm 35\mu A$ или авионот да отстапува најмногу 3,66 m од идеалната рамнина на понирањето, зависно од тоа што дава поголемо физичко отстапување од идеалната рамнина на понирањето.

Член 65

Системот на радиоприемникот за индикации на отстапување од идеалната рамнина на понирањето (glide slope) од член 60 на овој правилник, покрај општите услови, мора на индикаторот на отстапување од идеалната рамнина на понирањето да дава индикација на откажување во случаите:

- на губење на еден или на обата модулациони сигнали,

- на намалување на степенот на модулацијата на половина од нормалните 40%,

- кога стандардниот сигнал на отстапување дава отклон на индикаторот помал од половина од нормалниот отклон за овој сигнал, т.е. кога разликата на длабината на модулацијата е $0,091 \pm 0,002$.

Вертикалното растојание на антената на приемникот од став 1 на овој член и на главниот стоен трап мора да биде помало од растојанието што предизвикува нормална височина на стојниот трап над прагот на пистата поголема од 6,2 m (20ft) кога авионот лета по должината на идеалната рамнина на понирањето со дозволена тежина за слетување, така што авионот да има височина над прагот на пистата 15,25 (со толеранција од $+3,05 - 0,91$) m ($50ft + 10, - 3$).

Положбата на антената на приемникот од став 1 на овој член мора да биде таква што со своето влијание никогаш да не го доведе авионот во положба тркалата на стојниот трап да бидат на височина помала од 3,05 m (10 ft) над прагот на пистата, земајќи ги предвид сите комбинации на толеранција, метеоролошките влијанија и можните поместувања на ветерот (wind shear).

Член 66

Системот за автоматски гас на моторите од член 60 на овој правилник мора да работи така што да овозможува безбеден лет во сите услови што можат да се очекуваат во нормално слетување, вклучувајќи го поместувањето на ветерот, ударите на ветерот и бочното лизгање, и за таа цел мора:

1) автоматски да го регулира гасот на моторите така што да се одржува брзина на авионот ± 5 јазли (9,3 km/h) од стабилизираниот програмирана брзина (LAS) но не помалку од пресметаната најниска гранична брзина во сите услови за слетување (Пропишаните параметри како што се референтната брзина и нападниот агол можат да се поставуваат автоматски или рачно);

2) да врши промена на гасот на моторите според препораките на производителот на моторите и производителот на авионот;

3) да одржува стабилно летање на авионот во осцилации од кратки периоди и во фугоидни осцилации во сите ситуации во текот на летањето со помош на автопилотот или со помош на рачната команда.

Дефект на кој и да е дел од системот за автоматски гас на моторите од член 60 на овој правилник не смее да го спречи ниеден од пилотите безбедно да управува со авионот или со моторите, поради што мора:

1) командите за исклучување на системот да му бидат лесно пристапни на секој пилот;

2) задвижувачкиот механизам на системот да биде така направен што пилотот да може лесно да го совлада а притоа да не дојде до преголеми промени на гасот на моторите;

3) максималната брзина на задвижувачкиот механизам што може да се достигне да биде помала од вредноста на брзината која овозможува соодветни перформанси на авионот;

4) да има јасна индикација за вклученост односно исклученост на системот.

Член 67

Радиовисиномерот од член 60 на овој правилник мора:

1) да им овозможува на пилотите јасна индикација на фактичната височина на главниот стоен трап, а индикаторот на радиовисиномерот да биде поставен до индикаторот на барометарската височина според распоредот на индикаторите пропишан во член 11 на овој правилник;

2) да им овозможува на пилотите отчитување на фактичната височина со точност од ± 5 стапки ($\pm 1,5$ m) или $\pm 5\%$ од фактичната височина, зависно од тоа што е поголемо, под услов аголот на авионот околу напречната оска да отстапува најмногу $\pm 5^\circ$ од средната положба на авионот во приоѓање околу напречната оска, аголот на авионот околу надолжната оска да е до $+20^\circ$, брзината на авионот меѓу минималната брзина на авионот во приоѓање и 200 јазли (370 km/h) и вертикалната брзина на височини од 30m до 60 m да е од 0 m/s до 4,7 m/s;

3) над зарамнет терен да покажува промена на фактичната височина без видно задоцнување или осцилација;

4) на височини од 60 m и на пониски при нагли промени на теренот не поголеми од 10% од фактичната височина на авионот, да не ја исклучува работата на индикаторот, а промена на височината на индикаторот да изврши најдоцна за 0,1 s. (Ако се исклучи индикацијата, сигналот за повторно вклучување треба да трае помолку од 1s);

5) со самотестирање, ако го има, да го опфаќа целиот систем (со антена или без антена) при симулирана височина помала од 150 m;

6) да им дава на пилотите сигурна индикација за откажување кога ќе настане губење на електричното напојување или кога ќе исчезне сигналот што се рефлектира од земја внатре во опсегот на височината на кој работи радиовисиномерот.

Член 68

Автопилотот од член 60 на овој правилник, покрај техничките особини пропишани во член 58 на овој правилник, мора да ги исполнува и следните услови:

1) да работи правилно во целиот опсег на природните брзини на авионот;

2) да работи правилно кога компонентата на ветерот во правецот на слетувањето е 10 јазли (18,5 km/h) и кога поместувањето на ветерот по должината на слетната патека или напречно на правецот на слетната патека е 4 јазли (7,4 km/h) на секоји 30 m височина а на височина од 150 m над височината на слетната патека;

3) во приобањето со стабилизирани авион на продолжената оска на слетната патека пред надворешниот маркер:

– од надворешниот маркер до 90 m на фактични височини на идеална рамнина на понирањето автоматски да го води авионот без постојани осцилации по таква патека на летањето што сигналот на индикаторот на отстапување од продолжената оска на слетната патека во 95% случаи да биде најмногу $\pm 35\mu\text{A}$;

– од 90 m до 30 m на фактични височини на идеална рамнина на понирањето автоматски да го води авионот по таква патека на летањето што сигналот на индикаторот на отстапување од продолжената оска на слетната патека во 95% случаи да биде најмногу $\pm 25\mu\text{A}$;

4) во приобањето со стабилизирани авион на идеална рамнина на понирањето пред височина од 210 m над слетната патека а на фактични височини од 210 m до 30 m автоматски да го води авионот по идеалната рамнина на слетувањето така што сигналот на индикаторот на отстапување од идеалната рамнина на понирањето во 95% случаи да биде најмногу $\pm 35\mu\text{A}$ или авионот да отстапува од идеалната рамнина на понирањето $\pm 3,65\text{ m}$ во зависност од тоа што е поголемо.

III. МОТОРСКИ ИНСТРУМЕНТИ

Член 69

Авионите од сите категории, зависно од видот и конструктивните карактеристики на моторите, мораат да ги имаат следните моторски инструменти:

1) индикатор на количината на гориво за секој резервоар, кој во хоризонтален лет кога ќе остане количина на неупотребливо гориво покажува нула;

2) индикатор на притисокот на маслото за подмачкување на секој мотор;

3) индикатор на притисокот на маслото на секој турбокомпресор на моторот, ако системот за подмачкување на турбокомпресорот е независен;

4) индикатор на температурата на маслото за подмачкување на секој мотор;

5) индикатор на температурата на маслото за подмачкување на турбокомпресорот на моторот ако системот за подмачкување на турбокомпресорот е независен;

6) обртомер на секој клипен мотор;

7) обртомер на секое вратило на турбомоторот со покажување на граничната вредност;

8) индикатор на температурата на главата на цилиндарот на воздушно ладените клипни мотори, со капацити на оплатата на моторите;

9) индикатор на притисокот на гориво за секој мотор што се снабдува со гориво со помош на пумпа за гориво;

10) индикатор на притисокот на полнењето;

11) индикатор на количината на маслото за подмачкување на моторите за секој резервоар на масло;

12) индикатор на температурата на гасовите на секој турбински мотор;

13) индикатор на притисокот на гориво за секој турбински мотор и резервоар на гориво, ако е потребна постапка на пилотот за притисокот на горивото да се одржува во пропишаните граници;

14) индикатор на притисокот на секој турбински мотор односно на притисокот на гасови ако тој притисок е во корелација со притисокот, ако тоа го бараат конструктивните карактеристики на моторот. Индикаторот на надворешната температура на воздухот може да биде вклучен во овој инструмент, ако е тоа потребно;

15) индикатор на обртниот момент за секој турбоелисен мотор;

16) систем за предупредување на екипажот дека чекорот на елисата е помал од чекорот што овозможува создавање на потисок во летот. Давачот на положбата на чекорот на елисата мора директно да ја пренесува положбата на чекорот на елисата за секој турбоелисен мотор;

17) систем за предупредување дека риверсите на притисокот се во извлечена положба, за секој турбомлазен мотор што има риверси на притисок;

18) систем за предупредување на пречекорување на граничните вредности на температури на издувните гасови од моторите, за мотори со турбокомпресор за полнење, ако се утврдени граничните вредности на температурата;

19) систем за предупредување на низок притисок на маслото, за турбински мотори;

20) индикатор на температурата на влезниот воздух на сите мотори, со предгреачи кај кои е установена граничната вредност на температурата на предгреачниот воздух а која може да се пречекори;

21) индикатор на работата на системот за заштита од заледување на турбинските мотори;

22) индикатор на затинање на филтерот или на ситото за пречистување на горивото од сите турбински мотори. Индикацијата на затинање мора да отпочне кога настапува затинање кое сè уште овозможува доволен притисок на гориво;

23) индикатор на затинање на филтерот или на ситото на системот за масло на сите турбински мотори кој нема заобиколувачки вод. Индикацијата на затинање мора да почне кога ќе настани затинање кое сè уште овозможува доволно подмачкување на моторите;

24) индикатор на исправна работа на системот што служи за спречување на затинање кое настанува поради заледување на горивото, ако постои можност за затинање на доводот на гориво.

По исклучок, системот од точка 18 став 1 на овој правилник не мора да биде вграден ако е докажано дека температурата на издувните гасови од моторите никогаш не ги преминува границите на вредноста, во сите режими на работа на моторите, при нормална експлоатација.

Член 70

Моторски индикатори и моторски системи за предупредување мораат да бидат вградени во авион од сообраќајна категорија и во авион од општа категорија со повеќе од девет вградени патнички седишта, зависно од видот и конструктивните карактеристики на моторите, и тоа:

1) за сите авиони:

– систем за предупредување на низок притисок на гориво односно на масло за подмачкување на моторите, кој

може да биде поединечен за секој мотор или заеднички за сите мотори, така што да биде можно да се утврди кај кој мотор настанало паѓање на притисокот на гориво во доводниот вод односно паѓање на притисокот на масло за подмачкување,

- систем за индикација на количината на течност на системот за зголемување на моќноста на моторите кое се врши со вбригување на други течности покрај гориво за моторите што го имаат овој систем;

2) за авиони со клипни мотори:

- индикатор на температурата на воздухот во карбураторот за секој мотор,

- индикатор на температурата на критичната глава на цилиндарот кај сите мотори со воздушно ладење,

- индикатор на притисокот на полнење на моторите,

- индикатор на притисокот на доводот на гориво за секој мотор,

- индикатор на притисокот на гориво или на мешаница на гориво за секој мотор кај кој не постои автоматска регулација на смешата зависно од височината на летот,

- систем за предупредување на екипажот за настанување на промена на моќноста на моторот кај сите мотори со автоматско дотерување на чекорот на елисата кое се врши врз основа на мерење на излезната моќност на моторот или кај сите мотори чија вкупна зафатнина е 29 литри или поголема,

- систем за предупредување на положба на негативен чекор на елисата кај сите елиси со таа можност;

3) за авиони со турбински мотори:

- индикатор на притисокот на гориво, за секој мотор,

- индикатор на непрестајна работа на стартерот, ако стартерот со својата непрестајна работа може да ја загрози работата на моторот;

4) за млазни авиони:

- систем за предупредување на промена на притисокот на моторот или на промена на притисокот на гасот поради настанати растројства во моторот, ако притисокот на гасот е во корелација со потисокот,

- индикатор на вибрацијата на моторот што се изразува со вибрација на командите на моторот или со помош на посебни индикатори;

5) за турбоелисни авиони:

- систем за предупредување дека елисата е во негативен чекор, ако елисата ја има таа можност,

- индикатор дека системот за зголемување на моќноста на моторот работи исправно со вбригување на друга течност во моторот покрај горивото за авиони.

Член 71

Во хеликоптер од сообраќајна и општа категорија, зависно од видот на моторите, мораат да се наоѓаат:

1) индикатор на температурата на воздухот на карбураторот за секој мотор кој има предгрејач и кој може да оствари пораст на температурата преку 33°C;

2) индикатор на температурата на главата на критичниот цилиндар за секој мотор што се лади со воздухот, за секој мотор со капаци што можат да се дотераат за ладење и за секој мотор кај кој може да дојде до прегревавање во најтешки услови на работа на моторот во поглед на ладењето;

3) индикатор на притисокот на горивото кај мотори што добиваат гориво со помош на пумпа;

4) индикатор на количината на горивото, за секој резервоар кој во хоризонтален лет мора да покажува нула кога во резервоарот ќе остане количина на неупотребливо гориво;

5) индикатор на притисокот на полнењето, за сите клипни мотори;

6) систем за предупредување на прегревавање на маслото во главниот редуктор на роторот и во другите редуктори битни за управување со роторот, ако посебниот систем за масло на редукторот е независен од системот за масло на моторот;

7) систем за предупредување за низок притисок на масло во главниот редуктор на роторот и во другите редуктори битни за управување со роторот кај ротор чие подмачкување се врши со масло под притисок и чиј ситем за масло е независен од системот за масло на моторот;

8) индикатор на притисок на масло за секој мотор;

9) индикатор на температурата на маслото за секој мотор;

10) индикатор на бројот на обртите на секој мотор;

11) индикатор на бројот на обртите на главен редуктор на роторот. Ако постојат два редуктора чии броеви на обртите значително се разликуваат, може да биде вграден еден индикатор;

12) уред за предупредување на пилотот за работата на пумпата во случај на нужда;

13) индикатор на температурата на гасот на турбинските мотори;

14) систем за определување на обртниот момент на турбинскиот мотор, ако е предвидена гранична вредност на обртниот мотор;

15) уред за индикација на работата на системот за разледување на секој турбински мотор;

16) уред за индикација на затинање на филтерот или на ситото за пречистување на горивото на сите турбински мотори. Индикацијата на затнување мора да почне кога ќе настани затнување кое се уште овозможува доволен проток на горивото;

17) уред за индикација на затинање на филтерот или ситото на системот за масло на сите турбински мотори што немаат заобиколувачки вод на филтерот или ситото. Индикацијата мора да почне кога ќе настани затинање кое се уште овозможува доволно подмачкување на моторот;

18) уредот за индикација на исправна работа на системот за греење на горивото што служи за спречување на затинање што настанува поради заледување на компонентите на горивото.

Во хеликоптер што може да се снабдува со гориво од повеќе резервоари, покрај индикаторите и системите од став 1 на овој член, мора да се наоѓа и систем за предупредување дека за секој резервоар останало употребливо гориво за пет минути лет во најлоши услови за црпење на гориво без оглед на должината на траењето на тие услови.

Член 72

Моторски индикатори и системи за предупредување, освен уредите од член 71 на овој правилник, мораат да бидат вградени во хеликоптер од сообраќајна категорија зависно од видот на вградените мотори, и тоа:

1) индикатор на температурата на воздухот во карбураторот, за секој клипен мотор;

2) индикатор на температурата на течноста за ладење за секој клипен мотор што се лади со помош на течност;

3) индикатор на количината на масло, за секој резервоар на масло и за секој редуктор на трансмисија, ако во него самиот се наоѓа масло за подмачкување;

4) индикатор на бројот на обртите на гас-генераторот на турбинските мотори;

5) индикатор на бројот на обртите за време на авиоротација со индикација на бројот на обртите на роторот;

6) индикатор на бројот на обртите на турбината со моќност на турбинските мотори и на главниот ротор;

7) систем за индикација на моќноста на турбинскиот мотор;

8) систем за предупредување за паѓање на притисокот на горивото посебно за секој мотор на хеликоптерот или заеднички за сите мотори, со можност за изолација на одделни мотори зависно од условите определени со хомологацијата;

9) систем за предупредување за паѓање на притисокот на маслото, посебен за секој мотор или заеднички за сите мотори, со можност за изолација на одделни мотори, зависно од условите утврдени во постапката за хомологација.

Член 73

Ако во воздухоплов е вграден систем за мерење на протокот на гориво, мора да постои можност за заобиколување на компонентите на системот за мерење на протокот на горивото ако дефектот на тие компоненти може да предизвика значително намалување на протокот на гориво.

Член 74

Моторските индикатори пропишани со овој правилник мораат да бидат групирани на инструменталната табла.

Индикаторите за покажување на иста големина за повеќемоторни воздухоплови мораат да бидат идентични и на инструменталната табла поставени така што екипажот на воздухопловите да не го доведат во недоумица во поглед на меѓусебната припадност на инструментите и моторите.

Моторските индикатори мораат да бидат јасно видливи а предупредувањата уочливи за сите членови на екипажот на воздухопловите на кои таа индикација им е потребна за вршење на должноста.

IV. СНАБДУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ СО ЕЛЕКТРИЧНА ЕНЕРГИЈА

Член 75

Системот за снабдување на воздухопловите со електрична енергија се состои од генераторски и дистрибутивен дел.

Член 76

Генераторскиот дел на системот за снабдување на воздухопловите со електрична енергија се состои од:

1) примарни извори на електрична енергија (генератор со еднонасочен или наизменичен напон кој се задвижува со помош на погонските мотори на воздухопловот или помошниот мотор);

2) секундарни извори на електрична енергија (претворувачи, исправувачи и трансформатори);

3) извори во случај на опасност (главни акумулаторски батерии и претворувачи врзани на акумулаторски батерии и генератор што се задвижуваат со помош на ветерница или турбина);

4) систем за регулација на напонот на фреквенцијата и за прераспределба на оптоварувањата меѓу повеќе извори на енергија;

5) систем за заштита на изворите на електрична енергија.

Дистрибутивниот дел за снабдување на воздухопловот со електрична енергија се состои од преносни кабли, прекинувачи, конектори, управувачки кола и кола за заштита.

Член 77

Потрошувачите на електрична енергија се распоредуваат во три категории, и тоа:

1) потрошувачи од категоријата I, од чија работа зависи продолжувањето на безбеден лет и безбедно слетување;

2) потрошувачи од категоријата II, чија работа влијае врз безбедноста на летот;

3) потрошувачи од категоријата III, чија работа не влијае директно врз безбедноста на летот.

Член 78

Во случај на откажување на сите генератори, мора да постои можност опремата и уредите што спаѓаат во потрошувачите на електрична енергија од категоријата I, да се напојуваат со акумулаторски батерии или со генератор што се задвижува со помош на ветерница или турбина.

Капацитетот на акумулаторската батерија и генераторот од став I на овој член мора да биде доволен да ги напојува сите потрошувачи од категоријата I најмалку 5 минути ако воздухопловот лета на највисоката дозволена височина на лет.

Потрошувачи од категоријата I се:

1) примопредавател за комуникација со мошне висока зачестеност (VHF примопредавател);

2) приемник на сенасочувачкиот радиофар со мошне висока зачестеност (VOR);

3) приемник за прием на податоци за положбата на воздухопловот во однос на замислената продолжена оска на полетнослетната патека (localizer);

4) приемник на сигнали на рамнината на понирањето (glide slope);

5) индикатор на курсот;

6) индикатор на положбата на воздухопловот околу напречната и надолжната оска;

7) трет помошен индикатор на положбата на авионот околу напречната и надолжната оска, ако работи на електричен погон;

8) индикатор на маховиот број;

9) индикатор на индицираната брзина (IAS);

10) индикатор на барометарската височина;

11) индикатор на вертикалната брзина;

12) индикатор на скршнувањето;

13) систем за индикација на пожар на погонските и помошните мотори;

14) систем за гаснење пожар на погонските и помошните мотори;

15) индикатор на полнењето на батериите на светлата во случај на опасност;

16) пилотски интерфон;

17) систем за известување на патниците;

18) светла за минимално осветлување на летачките инструменти;

19) индикатор на исклучување на автопилотот и на системот на автоматскиот гас на моторот за авиони опремени за слетување во услови на видливост од категориите II и III;

20) други уреди и опрема според техничките услови за пловидбеност на воздухоплови што се утврдени во стапката за хомологација.

Уредите од став I точ. 5, 6, 8, 9, 10, 11 и 12 на овој член мораат да се наоѓаат пред водачот на воздухопловот.

Член 79

Електричните потрошувачи од категориите I и II мораат да бидат снабдени со електрична енергија во случај на:

1) откажување на кој и да е примарен извор на електрична енергија;

2) откажување на еден мотор кај двомоторните воздухоплови;

3) откажување на два мотора кај три или повеќемоторни воздухоплови;

4) откажување на кој и да е генераторски или дистрибуционен систем кај воздухопловите што имаат повеќе системи за снабдување со електрична енергија во одвоена или паралелна работа.

Член 80

Генераторскиот и дистрибутивниот дел на електро-системот во секој свој дел мора да ја задоволува пресметката на билансот на моќноста.

Кај едномоторните воздухоплови, еден генератор или повеќе генератори врзани за моторот мораат да имаат капацитет за напојување со електрична енергија на сите уреди пропишани со овој правилник, како и за полнење на главната акумулаторска батерија.

Кај повеќемоторните воздухоплови, освен кај повеќемоторните хеликоптери кај кои два генератора можат да бидат врзани за иста трансмисија на главниот ротор, најмалку два генератора мораат да бидат врзани за два мото-

ра, со што, ако дојде до откажување на кој и да е генератор кој претставува половина од вкупно вградените генератори, е овозможено нормално напојување на сите електрични потрошувачи од категориите I и II и полнење на главната акумулаторска батерија.

Електричните потрошувачи од категориите I и II мораат да бидат непрестајно вклучени.

Член 81

Електричните потрошувачи, освен стартерот на моторот на воздухоплов од општа категорија, мораат да бидат заштитени со автоматски или топливи електрични осигурувачи.

Потрошувачите од категориите I и II, секој посебно, мораат да имаат електрични осигурувачи видливо обележени и пристапни на екипажот на воздухопловот, за да можат во текот на летот повторно да се вклучат односно заменат ако се топливи.

Воздухопловот мора да биде снабден со резервни топливи осигурувачи, чиј број мора да биде половина од бројот на сите видови вградени топливи осигурувачи во воздухопловот.

Член 82

Системот за снабдување со електрична енергија мора да биде така изведен што дефектот на еден извор на електрична енергија да не влијае врз исправната работа на другите извори на електрична енергија.

Член 83

Два уреда од ист вид, при нормална работа, во повеќемоторни воздухоплови не смеат да имаат електрично напојување од ист извор на електрична енергија односно од два извора на електрична енергија врзани на ист мотор.

Член 84

Воздухопловот мора да има индикатори на напонот и фреквенцијата со чија помош се контролира квалитетот на електричното напојување што го даваат сите извори на енергија.

Во воздухопловот мораат да бидат вградени индикатори на електричното оптоварување за секој генератор и за главната акумулаторска батерија.

Индикаторите од ст. 1 и 2 на овој член можат да бидат посебни за секој извор на електрична енергија или заеднички, со тоа што да постои можност за избирање на секој посебно.

Член 85

Во авион и хеликоптер мораат да бидат вградени акумулаторски батерии.

Акумулаторските батерии мораат да бидат произведени и вградени така што:

1) да е овозможен слободен приод за нивни преглед и замена;

2) да е обезбедено одржување на температурата и притисокот во батериите во дозволените граници во сите предвидени услови за полнење, празнење и повторно полнење;

3) да е оневозможено создавање на отровни гасови во воздухопловот при нормална работа на батеријата, како и во случај на дефект на батеријата или на системот за полнење на батеријата;

4) да е оневозможено создавање на корозивна течност или гас околу батеријата, што би ја оштетило структурата на воздухопловот или на уредот во близина на батеријата.

Член 86

Челичните батерии од член 85 на овој правилник што служат за движење на главните или помошните мотори на воздухопловот мораат да имаат:

1) систем за автоматска регулација на полнењето на батеријата заради спречување на нејзино прегревање;

2) систем на следење на температурата на батеријата и за предупредување за прегревање на батеријата, така што батеријата во случај на прегревање да може да се исклучи од изворот на полнење;

3) систем за предупредување на дефект на батериите, така што батеријата да може да се исклучи од изворот на полнење.

V. СВЕТЛА НА ВОЗДУХОПЛОВОТ

Член 87

Светлата за осветлување на инструментите во пилотската кабина мораат да бидат вградени во воздухоплов кој лета според правилата за инструментално летање (IFR) и во воздухоплов кој се користи за ноќно летање.

Светлата за осветлување на пилотската кабина не се сметаат како светла од став 1 на овој член.

Светлата за осветлување на инструментите во пилотската кабина мораат да бидат изведени така што да биде овозможено исчитување на сите инструменти, прекинувачи, селектори и другите команди.

Светлата од став 1 на овој член треба да бидат засолнети од директен поглед на пилотот и да не даваат рефлексии што му пречат на пилотот.

Ако светлата од став 1 на овој член се вградени така што да не задоволуваат во сите услови на видливост во пилотската кабина, мора да постои можност за приспособување на јачината на светлото.

Член 88

Две светла за слетување мораат да бидат вградени во воздухоплов од сообраќајна категорија.

Светлото за слетување мора да биде вградено во воздухоплов од општа категорија што се користи за превоз на лица, предмети и пошта и во воздухоплов што се користи за ноќно летање.

Светлата од ст. 1 и 2 на овој член мораат да бидат вградени така што да не создаваат одблесок, да не го засенуваат видното поле на пилотот и да даваат доволно светлина за слетување на авионот, односно за слетување и полетување на хеликоптерот.

Член 89

За светлата за слетување мора да постои посебен прекинувач или за секое светло одвоено, или за група светла поставени заедно.

За светлата за слетување што се извлекуваат од воздухопловот мора да постои индикација која му покажува на пилотот дали тие се извлечени.

Член 90

Позиционите светла мораат да бидат вградени во воздухоплов чија максимална маса пред полетувањето е поголема од 7.500 kg и во воздухоплов што се користи за ноќно летање.

Предните позициони светло се во црвена боја – на најоддалечената точка на левото крило, односно во зелена боја – на најоддалечената точка на десното крило.

Задното позиционо светло е во бела боја, а се вградува или едно на најоддалечената точка на опашката на воздухопловот или две светла на задната страна на најоддалечените точки на двете крила.

Член 91

Едно светло или повеќе светла за спречување на судири мораат да бидат вградени во воздухоплов чија максимална маса пред полетувањето е поголема од 5.700 kg, во воздухоплов чија намена е превоз на лица, предмети и пошта и во воздухоплов што се користи за ноќно летање, како и во воздухоплов кој слетува на воздухопловно пристаиште.

Светлата од став 1 на овој член се во црвена или бела боја а се поставуваат така што да не ја смеќаваат работата на екипажот и да не ја намалуваат видливоста на позиционите светла.

Член 92

Со распоредот на инсталациите, бројот на светлата од член 91 на овој правилник, ширината на светлосниот сноп, брзината на ротирањето и со другите фактори што влијаат врз функционирањето на светлата за спречување на судири, се постигнува ефективната зачестеност на палењето и гаснењето на светлата, гледани од растојание да биде 40 до 100 циклуси во минута, вклучувајќи го и прекопувањето на светлата, ако ги има повеќе.

Член 93

Светло за осветлување на нападните рабови на крилото за да може пилотот од кабината да утврди дали почнало заледување на нападниот раб на крилото мора да има во авион што се користи за ноќно летање во услови на заледување.

Член 94

Едно предупредување или повеќе предупредувања за патниците дека е забрането пушење и дека мораат да се врзат со сигурносните појаси, зависно од формата и големината на патничката кабина, мора да има авион со повеќе од девет вградени патнички седишта.

Предупредувањата од став 1 на овој член се испишуваат на еден од јазиците и писмата на народите односно народностите на Социјалистичка Федеративна Република Југославија, а во воздухоплов со кој се врши превоз во јавниот воздушен сообраќај – и на англиски јазик.

Предупредувањата од став 1 на овој член можат да бидат во форма на натпис или слика што јасно ја прикажува пилотовата инструкција за патниците.

Натписот или сликата од став 1 на овој член мораат да бидат читливи, односно лесно уочливи за секој патник од кое и да е седиште.

Член 95

Во пилотската кабина мораат да бидат вградени посебни прекинувачи за вклучување односно за исклучување на натписот или сликата од член 94 став 1 на овој правилник.

Член 96

Светла за осветлување на патничката кабина мораат да бидат вградени во воздухоплов што се користи за ноќно летање, а чија намена е превоз на лица.

Член 97

Светла за осветлување во случај на опасност мораат да бидат вградени во воздухоплов со повеќе од девет патнички седишта, со кој се врши превоз на лица.

Светлата од став 1 на овој член се:

- 1) светла за осветлување на натписите на излезите за случај на опасност;
- 2) светла за осветлување на пилотската и патничката кабина;
- 3) светла за осветлување на просторот кај излезите за случај на нужда и на приодот кон излезите во случај на опасност;
- 4) надворешни светла за осветлување на делот од крилото преку кое патниците го напуштаат авионот ако излезите во случај на опасност се поставени над крилата.

Член 98

Светлата од член 97 на овој правилник можат да имаат заеднички тела со светла што се користат за други цели, но мораат да имаат посебни извори на електрично напојување.

Светлата за осветлување во случај на опасност мораат да бидат вградени така што пилотот да може да ги активира рачно во пилотската кабина, а домаќинот односно домаќинката на воздухопловот – со помош на прекинувач покрај седиштето за домаќинот односно за домаќинката на воздухопловот.

Член 99

Во случај на несреќа на воздухопловот, како и во случај на потполно прекинување на електричното напојување во воздухопловот, светлата за осветлување во случај на опасност мораат да се активираат автоматски.

За светлата од член 97 став 2 на овој правилник во пилотската кабина мора да се наоѓа еден прекинувач со три положби: „исклучено“, „вклучено“ и „приправно“. Ако прекинувачот е во положба „приправно“ светлата мораат да се палат автоматски во случај на опасност.

Во воздухопловот мора да има вградено светло за предупредување на пилотот дека прекинувачот не е во положба „приправно“.

Член 100

Ако светлата од член 97 на овој правилник се напојуваат со помош на батерии што во текот на летањето се полнат од системот за електрично напојување на воздухопловот, електричното коло за полнење на овие батерии мора да биде направено така што неговиот дефект или прекинет на работата на системот за електрично напојување на воздухопловот да не предизвикува празнење на батеријата.

Член 101

Капацитетот на изворот на електрична енергија на светлата од член 97 на овој правилник мора да овозможи светлата да ја имаат пропишаната моќност најмалку 10 минути.

Член 102

Електричните кола на светлата од член 97 на овој правилник мораат да бидат направени така што во случај на несреќа на воздухопловот во која дошло до целосно развојување на трупот на воздухопловот да се овозможи функционирање:

- 1) на најмалку 75% од светлата од член 97 став 2 точка под 2 и 3 на овој правилник, освен на оние што се уништени во несреќата на воздухопловот;
- 2) на сите светла од член 97 став 2 точка 1 на овој правилник, освен на оние што се уништени во несреќата на воздухопловот;
- 3) најмалку на едно надворешно светло од член 97 став 2 точка 4, на секоја страна од авионот, освен на оние што се директно уништени во несреќата на воздухопловот.

VI. ОПРЕМА ВО СЛУЧАЈ НА ОПАСНОСТ

Член 103

Со рачни апарати за гаснење на пожар мораат да бидат опремени авионот и хеликоптерот и тоа во пилотската кабина и во секој оддел за патници, ако се вградени повеќе од шест седишта, односно со два апарата за гаснење пожар ако се вградени повеќе од 32 седишта.

Апаратите за гаснење на пожар мораат да бидат наполнети со соодветен вид и количина на средство за гаснење на пожар, а на нив мора да се наоѓа упатство за употреба, како и упатство за контрола на количината на средствата во апаратот.

Концентрацијата на средствата со кои се гасне пожар мора да биде таква што да не претставува опасност по луѓето кои ракуваат со апаратот или кои се наоѓаат во воздухопловот.

Местото на кое се наоѓа апаратот за гаснење на пожар мора да биде јасно обележано и пристапно за екипажот на воздухопловот.

Член 104

Опрема за прва помош мора да се наоѓа во воздухоплов, зависно од категоријата и намената, и тоа:

– во воздухоплов од општа категорија – кутија за прва помош која мора да содржи прв завој, два завоја со различна ширина, две пакувања на газа, триаглеста марама, ханзапласт, фластер, топуски, како и лекови што се земаат орално против болови и против мачнотија,

– во воздухоплов од сообраќајна категорија и во воздухоплов од општа категорија чија намена е превоз на лица, сандаче за прва помош кое содржи: материјал за обработка на помали повреди, вклучувајќи изгореници, маст за очи, спреј за смирување на воспаление на носот, како и следните лекови што се земаат орално: аналгетици, антиспазмолитици, средства за симулација на централниот нервен систем, средства за симулација на циркулацијата на крвта, лекови против дијареја, цевчичка за инхалирање и улагги што можат да се надуваат,

– во воздухоплов од сообраќајна категорија со кој се лета на долги линии, покрај сандаче за прва помош – и една лекарска торба која ги содржи сите лекови и опрема потребна на лекарот во давањето на лекарска помош.

Во воздухоплов од општа категорија мора да се наоѓа најмалку една кутија за прва помош.

Во воздухоплов од сообраќајна категорија и во воздухоплов од општа категорија чија намена е превоз на лица, предмети и пошта, што имаат помалку од 50 патнички седишта, мора да се наоѓа по едно сандаче за прва помош, а на другите наредни сто седишта – по уште едно сандаче за прва помош.

Опремата за прва помош мора да биде рамномерно распоредена во воздухопловот и мора да се наоѓа на место што е посебно обележено и заштитено од прав и влага, како и при рака на членовите на екипажот.

Член 105

Во пилотската кабина на воздухопловот што се користи за превоз на лица, предмети и пошта мора да се наоѓа пожарничарска секира.

Пожарничарската секира мора да има сечиво и шилец, а рачката мора да биде обложена со електроизолационен материјал што не гори.

Местото на кое се наоѓа пожарничарската секира мора да биде посебно обележено и пристапно за екипажот на воздухопловот.

Член 106

Воздухопловот чија намена е превоз на лица, предмети и пошта, ако има повеќе од 60 до 99 патнички седишта мора да биде опремен со батериски мегафон, а ако има повеќе од 99 патнички седишта – со два мегафони.

Мегафонот мора да има директивен микрофон кој спречува појава на микрофонија и мора да биде направен така што да може да се користи со една рака.

Мегафоните мораат да бидат рамномерно распоредени во воздухопловот и мораат да се наоѓаат на место што е посебно обележено, како и при рака на членовите на екипажот.

Член 107

Помошните средства за евакуација од воздухопловот мораат да се наоѓаат на сите излези во воздухопловот, чија намена е превоз на лица, предмети и пошта, а чиј под на патничката кабина, кога е на тркала, се наоѓа на висина поголема од 1,8 m од земјата.

По исклучок од одредбата на став 1 од овој член, помошните средства за евакуација од воздухопловот не мораат да се наоѓаат на излезите над крилата, ако крилата на местото на кое се завршува патот за евакуација во најповолна положба за евакуација се на висина помала од 1,8 m од земјата.

Средствата од став 1 на овој член, ако се наоѓаат на излезите од патничката кабина, мораат да се активираат

во рок од 10 секунди од моментот на отворање на вратите, мораат да бидат зацврстени на долниот раб од излезот, а со долниот крај да се потпираат на земја и мораат да се активираат и при ветар од 25 јазли (46 km/h) кога дува од најнеповолен правец.

Средствата од став 1 на овој член мораат да бидат такви што да овозможуваат евакуација кога едната нога или повеќе нозе на стојниот трап се вовлечени.

На излезите наменети за евакуација на екипажот од пилотската кабина можат да бидат прицврстени јажиња или други помошни средства на начин што овозможува едноставна употреба, а местото на кое се наоѓаат мора да биде посебно означено.

По исклучок од ст. 2 и 3 на овој член, ако поради конструкцијата на излезот е невозможно да се постават автоматски средства, во воздухопловот можат да се постават и други средства за евакуација ако овозможуваат евакуација за 90 секунди.

Член 108

Преносна кислородна боца со маска што го покрива целото лице мора да се наоѓа во пилотската кабина на воздухоплов од сообраќајна категорија.

Во пилотската кабина мораат да се наоѓаат и очила за заштита од чад, за секој член на летачкиот дел на екипажот на воздухоплов од сообраќајна категорија.

Член 109

Во патничката кабина на воздухоплов чија намена е превоз на лица, предмети и пошта, а кој лета на височини над 25.000 стапки (7.600 m) мора да се наоѓаат преносни кислородни боци со маски за секој домаќин, односно домаќинка на воздухопловот, како и за најмалку 2% од бројот на вградените седишта, односно кога се превозуваат деца – 2% од качените деца.

Кислородните боци мораат да бидат распоредени така што да можат лесно да се користат, а местото на кое се наоѓаат мора да биде посебно означено.

Кислородните боци мораат да имаат индикатор со кој се контролира количната на кислородот во боцата.

Маските од став 1 на овој член мораат да бидат направени така што да можат лесно да се користат.

VII. ОПРЕМА НА КАБИНАТА

Член 110

Седиштата за членовите на екипажот и за патниците мораат да имаат потпирачи за глава во воздухоплов што се користи за превоз на лица, предмети и пошта.

Член 111

Секое седиште во воздухопловот мора да има сигурносни појаси.

Седиштата за членовите на екипажот во воздухоплов од сообраќајна категорија, покрај појасите од став 1 на овој член, мораат да имаат рамени појаси, а за членовите на летачкиот дел од екипажот – и инерцијални автомати.

Член 112

Седиштата мораат да бидат направени така што да можат да ги користат лица со падобран во воздухоплов за спортски дејности.

Седиштата мораат да бидат опремени со рамени појаси, со инерцијални автомати во воздухоплов чија намена е работа во земјоделството и шумарството, како и во воздухоплов што лета на мали височини.

Седиштата мораат да бидат опремени со рамени појаси, како и со појаси што спречуваат бочно лизгање на телото на пилотот во воздухоплов што се користи за акробатско летање.

Седиштата мораат да бидат опремени со рамени појаси во едрилицы.

Член 113

Појасите од чл. 110 и 111 на овој правилник и нивните приклучни окови и копчето мораат да бидат направени така што да издржат оптоварувања што одговараат на коефициентите на преоптоварување од 2 g нагоре 9 g напред, 1,5 g бочно и 4,5 g надолу.

VIII. ОПРЕМА НА ВОЗДУХОПЛОВОТ

Член 114

Систем за индикација на забравеност на стојниот трап во извлечена и вовлечена положба мора да се наоѓа во воздухоплов што има стоен трап на вовлекување.

Индикацијата од став 1 на овој член мора да биде лесно уочлива за пилотот.

Воздухопловите од став 1 на овој член чија намена е јавен превоз во воздушниот сообраќај, покрај основната индикација на забравеност на стојниот трап, мораат да имаат и визуелна индикација на забравеност на стојниот трап во извлечена положба, како и извлечена индикација ако стојниот трап е во неправилна положба при слетувањето.

Член 115

Средства за спречување на заледување или систем за отстранување на лед од крилата, прозорците, пилотската кабина, опашката, елисата, шмукачот на воздухопловот и од другите делови на воздухопловот на кои формирањето на лед може да ја загрози безбедноста на воздухопловот во летање, мораат да се наоѓаат во воздухоплов што се користи за летање во услови на заледување.

Член 116

Воздухопловот мора да има бришачи на прозорците на пилотската кабина или друг систем за отстранување на дождовните капки ако прозорецот на пилотската кабина е направен така што да има намалена видливост при летањето по дожд.

Член 117

Авионот што се користи за влечење на едрилица и едрилица мора да има кука за влечење со која може да се командува со тоа што да биде можно автоматско отклучување.

Ако за влечење на едрилица се користи јаже чија моќ на кинењето е поголема од двојната максимална тежина на едрилицата, куката од став 1 на овој член мора да има осигурувачи.

Член 118

Индикатор на положбата на задкрилците во пилотската кабина мора да биде вграден во секој авион, така што пилотот да може лесно да го користи.

По исклучок од став 1 на овој член, положбата на задкрилците во авион од општа категорија може да биде означена на задкрилецот или на непосредната структура ако пилотот тоа може лесно да го уочи во летање и дење и ноќе.

Член 119

Воздухопловот со вградени преткрилци на вовлекување и извлекување мора да има индикација за извлечена положба на предкрилецот, како и предупредување за нееднакво извлекување на сите негови делови.

Член 120

Воздухопловот кај кого е можно несиметрично извлекување на задкрилците, мора да има индикација за несиметрично извлекување на задкрилците.

Член 121

Воздухопловот кој има кабина под притисок мора да има индикатор за диференцијалниот притисок, барометарската висина на кабината, вертикалната брзина на кабината, како и звучна индикација кога барометарската висина на кабината е поголема од 3050 m.

Член 122

Во воздухопловот, во одделите за превоз на багаж и предмети, мора да се наоѓа ознака за максималната тежина, како и ознака за пропишаниот распоред на товарот.

Одделите од став 1 на овој член мораат да бидат опремени со уреди за спречување на поместување на товарот во текот на летот, што би можело да ја загрози безбедноста на воздухопловот.

Сместените предмети во патничката кабина, освен рачниот багаж, мора да бидат обезбедени со мрежи или прегради или со јажиња што мораат да имаат цврстина 9g напред, 2g нагоре, 1,5g бочно и 4,5g надолу.

Ако поединечен товар се врзува за конструкцијата на воздухопловот и ако одделот во кој се сместени предметите е одвоен од пилотската кабина со мрежа или со преграда чија цврстина ги исполнува условите од став 3 на овој член, одделните врски мораат да имаат цврстина од 3g напред.

Во зависност од видот на предметите, воздухопловот мора да се обезбеди со соодветна опрема со која се оневозможува поместување на центарот на тежиштето во текот на летот, односно со која се оневозможуваат механички и корозиони оштетувања на воздухопловот.

IX. ЗАШТИТА ОД ПОЖАР

Член 123

Во секој оддел на воздухопловот во кој е дозволено пушење мораат да се наоѓаат пепелници.

Во одделот во кој не е дозволено пушење мора да има јасно означен натпис „забрането пушење“.

Член 124

Воздухопловот што се користи за превоз на предмети и пошта, во зависност од тоа како е изведен одделот за сместување на предметите и поштата, мора да има:

1) рачен апарат за гасење на пожар, со средство за гасење кое одговара на можниот тип пожар, ако членот на екипажот може сам да ја утврди појавата на пожар, или

2) систем за автоматско предупредување на член на екипажот за појавата на чад или оган, како и рачен апарат за гасење на пожар, ако членот на екипажот не може сам да ја утврди појавата на пожар но може во текот на летот рачно да го гасне пожарот во одделот, или

3) систем за предупредување на член на екипажот за појавата на чад или оган и систем за гасење на пожар, ако до одделот не може да се дојде во текот на летот.

Во случајот од став 1 точка 3 на овој член мора да постои можност вентилацијата и циркулацијата на воздухот да се прекине со помош на командите од пилотската кабина, ако вентилацијата е така изведена што да го спречува ефикасното гасење на оганот.

Воздухопловот чија намена е превоз на предмети и пошта, ако одделот во кој се сместуваат предметите и поштата е изведен така што членот на екипажот да може сам да ја утврди појавата на пожар и со средство за гасење да

го дофати секој дел од одделот, мора да биде снабден со рачен апарат за гаснење на пожарот, со средство за гаснење што одговара на можниот тип пожар.

Член 125

Воздухопловот што се користи за превоз на лица мора да има систем за индикација на појава на пожар на погонските групи и на помошните извори на моќност, а воздухопловот со кој се превезуваат лица во јавниот воздушен сообраќај мора да има и систем за гаснење на пожар на погонските групи и на помошните извори на моќност.

Ако во системот за гаснење на пожар се наоѓаат боци со средство за гаснење на пожар, мора да постои можност лесно да се контролира наполнетоста, како и можност за заштита од појавата на преголем притисок во боцата.

X. НАТПИСИ ВО ВОЗДУХОПЛОВОТ И НА ВОЗДУХОПЛОВОТ

Член 126

Сите натписи во патничката кабина наменети за патниците, како и натписите од надворешната страна на воздухопловот наменети за спасителите во случај на опасност, мораат да бидат испишани прво на еден од јазиците и лисмата на народите односно на народностите на Социјалистичка Федеративна Република Југославија, а непосредно пред нив или покрај нив - на англиски јазик.

Член 127

Сите помошни излези за евакуација од патничката кабина мораат да бидат видно обележени од надворешната и од внатрешната страна.

Ознаките на помошните излези во кабината мораат да бидат видливи во сите услови на летање.

Упатството за отворање на излезите од став 1 на овој член мора да биде лесно читливо, разбирливо и истакнато на вратите или непосредно покрај вратите.

Рачката за отворање на вратите на помошните излези мора да биде означена со црвена боја за да биде лесно уочлива.

Ако излезите за евакуација се наоѓаат зад преградата на патничката и пилотската кабина, на преградата мора да постои упатство за лесно наоѓање на излезот.

XI. ОПРЕМА ЗА ЛЕТАЊЕ ПРЕКУ ВОДЕНИ ПОВРШНИ

Член 128

Хидроавион, амфибија што се користи за полетување и слетување на водени површини, едномоторен авион кога лета на растојанија од брегот поголеми од растојанието што може да се прелета со планирање од висина на крстарењето, повеќемоторен авион што може да лета со откажување на дел од погонските групи кога лета на растојанија од брегот поголеми од 50 морски милји (93 km) - за авион од сообраќајна категорија односно од терен погоден за принудно слетување - за авион од општа категорија, мора да има опрема за одржување на лицата на вода (слек и сл.) - за сите лица качени во воздухопловот.

Ако постои можност поради незгода или несреќа при полетувањето односно слетувањето авионот да падне во вода, тој мора да има опрема од став 1 на овој член за сите лица качени во воздухопловот.

Опремата од ст. 1 и 2 на овој член мора да се наоѓа на видно обележени места под, односно непосредно покрај седиштата, така што да може лесно да се употреби.

Опремата од став 1 на овој член мора да биде снабдена со сијалица и батерија за означување на положбата во водата, што се активираат автоматски.

Член 129

Воздухоплов од сообраќајна категорија кој лета над водени површини а може да лета со откажување на една погонска група на растојанија од терен погоден за принудно слетување што одговараат на должината на летот од 120 минути при брзина на крстарење, или на растојанија од 400 морски милји (740 km), ако тоа е пократко, воздухоплов од сообраќајна категорија кој лета над водени површини, а не може да лета со откажување на една погонска група, на растојанија од терен погоден за принудно слетување што одговараат на должината на лет од 30 минути, односно 100 морски милји (185 km), ако тоа е помалку, воздухоплов од општа категорија што лета преку водени површини, а може да лета со откажување на дел од погонската група на растојанија од терен погоден за принудно слетување поголеми од 200 морски милји (370 km), односно 100 морски милји (185 km) за едномоторни, покрај опремата од член 127, мора да има и чамец за спасување во кој можат да се качат сите лица од воздухопловот.

Чамецот од став 1 на овој член мора да биде снабден со опрема за преживување и со сандаче за прва помош од член 104 на овој правилник.

Сандачето за прва помош, покрај пропишаната содржина, мора да содржи и средство против инсекти, средство против изгореници, материјал за обработка на големи изгореници, антисептичко средство за чистење на кожата, клешта за запирање на крв, хемостатичен завој или направа за стегнување на жилите.

Член 130

Чамците за спасување мораат да бидат во флуоресцентна жолта боја и спакувани така што да бидат заштитени од водата, а местото на кое се наоѓаат мора да биде видно обележено така што да можат лесно да се употребат.

XII. ПРЕОДНИ И ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Член 131

Одредбите од чл. 14, 15, 24, член 30 ст. 1, 2 и 3, член 35 став 3 точка 2, алинеја 5, член 36 став 2, член 49 ст. 2 и 3, член 78, став 3 точ. 3, 4 и 15, член 84 став 2, чл. 86, 89, 93, 97, 98, 99, 100, 101 и 102 на овој правилник се применуваат на воздухопловите чиј тип е хомологиран по 30 септември 1969 година.

Одредбите од член 30 став 3, член 40 став 1 и член 45 став 2 на овој правилник ќе се применуваат на воздухопловите што се произведени по влегувањето на овој правилник во сила.

Одредбите од член 110 важат за воздухопловите чиј тип е хомологиран по влегувањето на овој правилник во сила.

Одредбите од член 111 став 2 во поглед на рамените појаси за седиштето на домаќиног, односно на домаќинката на воздухопловот се однесуваат само на воздухоплови-те произведени по влегувањето на овој правилник во сила.

Член 132

Овој правилник влегува во сила осмиот ден од дечот на објавувањето во „Службен лист на СФРЈ“.

Бр. 3119/1
28 мај 1984 година
Белград

Претседател
на Сојузниот комитет за
сообраќај и врски,
Мустафа Пљаккиќ, с. р.

633.

Врз основа на член 329 од Законот за воздушната пловидба („Службен лист на СФРЈ”, бр. 23/78 и 20/79), Сојузниот комитет за сообраќај и врски издава

НАРЕДБА**ЗА ВРЕМЕТО ВО КОЕ ВОЗДУХОПЛОВНИТЕ ПРИСТАНИШТА МОРААТ ДА БИДАТ ОТВОРЕНИ**

1. Воздухопловните пристаништа мораат да бидат отворени, и тоа:

Реден број	Воздухопловно пристаниште	Во зимскиот период (од 1 ноември до 26 март)		Денови 1-понеделник 2-вторник 3-среда 4-четврток 5-петок 6-сабота 7-недела	Во летниот период (од 27 март до 31 октомври)		Денови 1-понеделник 2-вторник 3-среда 4-четврток 5-петок 6-сабота 7-недела
		од часот	до часот		од часот	до часот	
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	„Белград”	05,30 05,30 05,30	24,00 23,00 00,30	1,5 2,4,6,7 3	05,30	23,30	1,2,3,4,5,6,7
2.	„Загреб”	00,00	24,00	1,2,3,4,5,6,7	00,00	24,00	1,2,3,4,5,6,7
3.	„Сплит”	06,00	22,00	1,2,3,4,5,6,7	06,00	22,00	1,2,3,4,5,6,7
4.	„Љубљана”	06,00	21,00	1,2,3,4,5,6,7	06,00	22,00	1,2,3,4,5,6,7
5.	„Дубровник”	07,00 07,00 07,00 07,00	22,00 21,00 20,00 19,00	1,3,4 5,6 7 2	06,00	24,00	1,2,3,4,5,6,7
6.	„Титоград”	06,30 06,30 06,00 13,30 18,30 17,30	22,00 09,00 09,00 22,00 21,00 19,30	1,2,3,4 5 6 7 5 6	06,00 07,00 20,00	22,00 09,00 22,00	1,2,3,4,5 6 6,7
7.	„Сараево”	06,00	22,00	1,2,3,4,5,6,7	06,00	22,00	1,2,3,4,5,6,7
8.	„Скопје”	06,00 06,00 16,00	22,00 08,00 22,00	1,2,3,4,5 6,7 6,7	06,00 06,00 16,00	22,30 08,00 22,30	1,2,3,4,5 6,7 6,7
9.	„Тиват”	07,00	15,00	1,2,3,4,5,6,7	Во летниот период (од 27 март до 1 мај) 06,30 18,30		1,2,3,4,5,6,7
10.	„Охрид”	08,00 06,00 12,00 20,00 17,00	12,00 08,00 16,00 22,00 19,00	1,4 2 3 1 5	Во летниот период (од 2 мај до 31 октомври) 06,00 18,00 11,00 14,00 06,15 08,00 07,00 10,00 18,30 21,00 16,30 19,00		1,2,3,4,5,6,7 1 2,3 4,5 1,2,3 5
11.	„Задар”	06,00 06,00 06,00 06,30 06,00 06,00 18,15 18,15 18,15 18,45 18,30	09,00 13,30 07,00 08,30 08,30 07,30 20,15 20,30 20,15 20,30 20,30	1 2 3 4 5 6 1,2 3 4 5 7	Во летниот период (од 6 мај до 7 октомври) 08,30 11,30 06,30 08,30 05,30 12,00 06,00 10,30 06,00 08,30 06,00 10,00 05,30 08,30 06,00 10,30 06,00 16,30 11,30 17,30 17,30 22,00 20,00 22,15 21,00 22,15 20,00 21,30 17,30 22,30 20,30 22,00 17,30 23,30		7 1 2 3 4 5 6 7 3 4 1 2 3 4 5 6 7

1	2	3	4	5	6	7	8	
12.	„Риека”	07,00 19,00 16,30	09,00 21,00 18,30	1,2,3,5 1,3,4,5,6 7		07,00 07,00 09,00	20,55 19,00 20,55	1,3 2 4,5,6,7
						Во летниот период (од 27 март до 30 април)		
13.	„Пула”	06,00 05,30 07,30 19,00 18,00 17,00 18,00 19,30 17,00	08,00 08,00 09,30 22,00 20,00 22,00 22,00 22,00 19,30	1,3 2,5 4 1,4 2 3 5 6 7		06,00 05,00 05,00 19,00 21,30 19,00 19,00 17,30 19,00	09,00 08,00 07,00 23,00 23,00 22,00 21,30 21,00 21,00	1 2,3,5 4 1 2 3 4 5 6,7
						Во летниот период (од 1 мај до 31 октомври)		
						06,00 06,00 05,00 06,30	23,00 23,00 22,00 23,00	1 2,5 3,4 6,7
14.	„Приштина”	05,50 06,30 05,50 07,00 17,00 19,00	10,00 11,00 11,00 11,00 21,00 22,00	1 3 4 5 1 5		05,30 06,00 17,30 20,00 18,30 06,00 19,30	09,00 09,00 21,00 22,00 21,00 08,00 22,00	1 2,3 1,2 3 4 4 5
15.	„Марибор”	06,00 17,00	12,00 22,00	1,2,3,4,5, 1,2,3,4,5		06,00 18,00	12,00 22,00	1,2,3,4,5 1,2,3,4,5
						Во летниот период (од 2 јуни до 30 септември)		
						06,00	09,00	6,7
16.	„Мостар”	05,30 05,30 05,30 06,30 17,30 18,00 16,30 16,30	08,10 21,00 08,00 08,00 20,30 21,00 19,00 19,30	1 2,4 5 3,6 7 1,5 3 6		05,30 18,30 20,30 07,00 14,00	08,30 21,00 23,00 12,00 19,00	1,2,4,5 2,4 1,5 3,6 3,6
						Во летниот период (од 27 март до 14 јуни и од 16 септември до 31 октомври)		
17.	„Осиек”	09,00 07,00 15,00	20,00 12,00 21,00	1,5 2,3,4,5,7 2,3,4,5		06,00 16,00	11,30 23,00	1,2,3,4,5 1,2,3,4,5,6,7
						Во летниот период (од 15 јуни до 15 септември)		
						06,00 06,00 06,00 16,00	11,30 07,00 08,00 23,00	1,2,3,4,5 6 7 1,2,3,4,5,6,7
18.	„Порторож”	Во зимскиот период (од 1 ноември до 28 февруари)				Во летниот период од (27 март до 30 септември)		
		08,00	15,00	1,2,3,4,5,6,7		08,00	20,00	1,2,3,4,5,6,7
		Во зимскиот период (од 1 март до 31 март)				Во летниот период (од 1 октомври до 31 октомври)		
		08,00	17,00	1,2,3,4,5,6,7		08,00	17,00	1,2,3,4,5,6,7

2. Под време во кое воздухопловните пристаништа мораат да бидат отворени, во смисла на оваа наредба, се подразбира времето од почетокот до завршувањето на работата на службите утврдени со закон.

3. Воздухопловните пристаништа „Белград” и „Сплит” ќе бидат отворени до 31 март 1985 година и надвор од времето на отвореноста.

4. Воздухопловните пристаништа од точка 1 на оваа наредба ќе бидат отворени и надвор од времето на отвореноста во случаите предвидени во член 222 став 2 од Законот за воздушната пловидба.

5. Времето на отвореноста на воздухопловните пристаништа од точка 1 на оваа наредба се смета по југословенско време.

6. Со денот на влегувањето во сила на оваа наредба престанува да важи Наредбата за времето во кое воздухопловните пристаништа мораат да бидат отворени („Службен лист на СФРЈ”, бр. 18/84 и 30/84).

7. Оваа наредба влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен лист на СФРЈ”.

Бр. 5474

31 октомври 1984 година

Белград

Претседател
на Сојузниот комитет за
сообраќај и врски,
Мустафа Пљаклиќ, с. р.

634.

Врз основа на член 16, чл. 19 до 25 и член 66 став 1 точка 15 од Законот за Народната банка на Југославија и за единственото монетарно работење на народните банки на републиките и народните банки на автономните покраини („Службен лист на СФРЈ”, бр. 49/76, 41/81 и 26/84), во согласност со одредбите на Одлуката за целите и задачите на заедничката емисиона и парична политика и на заедничките основи на кредитната политика во 1984 година („Службен лист на СФРЈ”, бр. 70/83 и 21/84), на Одлуката за остварување на целите и задачите на заедничката емисиона и парична политика и на заедничките основи на кредитната политика во 1984 година („Службен лист на СФРЈ”, бр. 17/84 и 48/84) и точка 7 на Одлуката за критериумите за замена на кредитите од примарната емисија за селективни намени по пат на монетизација со селективно обележје („Службен лист на СФРЈ”, бр. 41/83), Советот на гувернерите донесува

ОДЛУКА

ЗА ДОПОЛНЕНИЕ НА ОДЛУКАТА ЗА МЕРКИТЕ ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ НА МОНЕТАРНО-КРЕДИТНАТА ПОЛИТИКА ВО 1984 ГОДИНА

1. Во Одлуката за мерките за спроведување на монетарно-кредитната политика во 1984 година („Службен лист на СФРЈ”, бр. 18/84, 27/84, 32/84, 37/84 и 52/84) по точка 41 се додава нова точка 41а, која гласи:

„41а. Од 1 ноември 1984 година примарната емисија за намените од точ. 11 до 32 на оваа одлука банките ќе ја користат по реесконтните стапки, и тоа:

1) за монетизација по основ на извршениот извоз на стоки и услуги за готово, чие плаќање е договорено во конвертибилни девизи, освен за монетизација по основ на извршениот извоз на стоки и услуги од точка 10 одредба под 9 на оваа одлука (точка 11 став 1 одредба под 1) – по стапка од 53%;

2) за монетизација по основ на извршениот извоз на стоки и услуги за готово, по кој е договорен клириншки начин на плаќање (точка 11 став 1 одредба под 2) – по стапка од 51%;

3) за монетизација на побарувањата по работи на извозот на стоки на комерцијален кредит (точка 12 став 1) – по стапка од 49%;

4) за монетизација на побарувањата по работи на извозот на стоки и услуги на кредит во земјите во развој (точка 13 став 1) – по стапка од 66%;

5) за монетизација на побарувањата по основ на извозот на опрема и бродови на кредит и изведување на инвестициони работи во странство на кредит (точка 14 став 1) – по стапка од 57%;

6) за монетизација на вложувањата на организациите на здружен труд во производството и подготвувањето на стоки за извоз (точка 16 став 1) – по стапка од 29%;

7) за монетизација на вложувањата на организациите на здружен труд во подготовката за вршење на туристички услуги на странските туристи (точка 17 став 1) – по стапка од 29%;

8) за монетизација на вложувањата во производство и подготвувањето на стоки за извоз по договорени ра-

боти што се наплатуваат во готово, а што ги финансира Меѓународната банка за обнова и развој (точка 18) – по стапка од 41%;

9) за монетизација на побарувањата на организациите на здружен труд од Меѓународната банка за обнова и развој (точка 19) – по стапка од 66%;

10) за монетизација на вложувањата во општествено организираното производство на пченица (меркантилна и семенска), пченка (меркантилна и семенска), оризова арпа, сончоглед, соја, маслена репка, маслинки, шеќерна репка и тутун (точка 22 став 1) – по стапка од 41%;

11) за монетизација на вложувањата за гоеење на добиток, гоеење на живина, гоеење на риби и производство на млеко (точка 23 став 1) – по стапка од 33%;

12) за монетизација на вложувањата во сезонски залихи на определени земјоделски и прехранбени производи (точка 25 став 1) – по стапка од:

– 45% за залихи на тутун,

– 53% за залихи на домашна пченица и маслодајни култури (сончоглед, соја, репка, маслинки и семки од тиква) и домашно сурово масло,

– 53% за залихи од пченка и оризива арпа односно ориз,

– 49% за залихи од шеќерна репка и шеќер;

13) за монетизација на вложувањата во сезонски залихи на трлезно грозје и јаболка во ладилници, залихи на вино од домашно производство во винарските визби на општествениот сектор, залихи на месо во ладилниците и залихи на млечни преработки од домашно производство (точка 26 став 1) – по стапка од 33%;

14) за монетизација на вложувањата за формирање на лазарни стокковни резерви на земјоделски и прехранбени производи (точка 29 став 1) – по стапка од 41%;

15) за монетизација на побарувањата по основ на продажба односно купување на домашна опрема, бродови и шински возила на кредит во земјата (точка 30 ст. 2 и 5) – по стапка од:

– 53% за продажба односно купување на домашна опрема и бродови на кредит;

– 74% за продажба односно купување на шински возила на кредит;

16) за монетизација на вложувањата за формирање на залихи на јаглен од домашно производство (точка 31 став 2) – по стапка од:

– 45% за сезонски залихи на јаглен во рудниците за јаглен и кај термоелектраните,

– 37% за сезонски залихи на јаглен кај другите корисници.”

2. Оваа одлука влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен лист на СФРЈ”.

О. бр. 70

5 ноември 1984 година

Белград

Претседател на Советот на
гувернерите
гувернер
на Народната банка на
Југославија,
Радован Макиќ, с. р.

635.

Врз основа на член 273 став 4 од Уставот на СФРЈ, во врска со точка 18 од Резолуцијата за општествено-економскиот развој и економската политика на Социјалистичка Федеративна Република Југославија во 1984 година („Службен лист на СФРЈ”, бр. 70/83), Сојузниот извршен совет, извршните совети на собранијата на републиките и извршните совети на собранијата на автономните покраини склучуваат

ДОГОВОР

ЗА МЕРКИТЕ ЗА ОРГАНИЗИРАН ОТКУП НА ПЧЕНКА ОД РОДОТ НА 1984 ГОДИНА

Член 1

Заради обезбедување единствени услови при откупот на пченка, стабилен пазар на пченката и стабилно сточарско производство, учесниците на овој договор се согласиле, во рамките на своите права и должности, со овој договор да ги утврдат заедничките обврски, одговорности и мерки за организиран откуп на пченка од родот на 1984 година.

Член 2

Извршните совети на собранијата на републиките и извршните совети на собранијата на автономните покраини се согласиле дека, во рамките на своите права и должности, ќе преземаат мерки и активности откупот на пченката да се изврши навремено преку основните организации на здружен труд што се занимаваат со организацијата на производството, откупот, прометот, преработката и доработката на пченка, како и со сточарско производство, и организациите за стоковни резерви на федерацијата, на републиките и автономните покраини.

Член 3

Учесниците на овој договор се согласиле дека во рамките на своите права и должности, ќе преземат мерки од планираните количества пченка од родот на 1984 година, кои изнесуваат околу 11 милиони тони, да се откупат околу 4,7 милиони тони, од што од индивидуалните земјоделски производители најмалку 2,7 милиони тони.

Член 4

Учесниците на овој договор се согласиле, во рамките на своите права и должности, да преземаат мерки и активности откупот на пченката од родот на 1984 година да се изврши по договорената цена од 27 динари за еден килограм пченка во зрно, односно од 16,5 динари за еден килограм пченка во кочан.

Учесниците на овој договор се согласиле откупот на пченка да се кредитира по договорената цена од став 1 на овој член и таа цена да служи како основ за пресметка на вредноста на пченката при утврдување на височината на учеството на кредитот од примарната емисија.

Член 5

Учесниците на овој договор сметаат дека Советот на гувернерите на Народната банка на Југославија треба со мерките на монетарно-кредитната политика во утврдените монетарни рамки да обезбеди полна поддршка за кредитирање на откупот и залихите на пченка како добиточна храна од родот на 1984 година и, во рамките на тоа, му препорачуваат на Советот на гувернерите на Народната банка на Југославија:

1) да утврди реесконтен кредит за кредитирање на откупот на пченка да можат да користат организациите на здружен труд – купувачи на пченка, што пченката ја купуваат по цената од член 4 на овој договор и ја користат како репродукционен материјал, и организациите за стоковни резерви на општествено-политичките заедници ако от-

купот на пченката го вршат по договорената цена од член 4 на овој договор. Организациите на здружен труд – купувачи и организациите за стоковни резерви на федерацијата, на републиките и автономните покраини можат реесконтен кредит да користат само ако како доказ за купувањето на пченка поднесат фактура од која произлегува дека пченката е купена по цената од член 4 на овој договор;

2) при пропишувањето на ограничувањето на обемот и динамиката на растежот на пласманите на банките да се овозможи непречено кредитирање на откупот на пченка и на залихите на пченка како добиточна храна од родот на 1984 година;

3) стапката на реесконто за кредитирање на откупот и на залихите на пченка како добиточна храна од родот на 1984 година да се зголеми на 65% до крајот на 1984 година и истите услови за кредитирање на пченката од родот на 1984 година да се предвидат и во 1985 година;

4) за монетарните ефекти на зголемувањето на стапката на реесконто и за ефектите од порастот на цените на пченката од член 4 на овој договор да се зголемат рамките на примарната емисија.

Член 6

Учесниците на овој договор се согласиле дека ќе преземат мерки Сојузниот пазарен инспекторат и органите на пазарните инспекции на републиките и автономните покраини да преземаат ефикасни мерки на контрола и да поднесуваат пријави против организациите на здружен труд кои не вршат организиран откуп и промет на пченка од родот на 1984 година по цената од член 4 на овој договор, до банката што ја кредитира таа организација, до народната банка на републиката односно народната банка на автономната покраина и до Народната банка на Југославија.

Врз основа на пријавата од став 1 на овој член, а во согласност со точ. 7 и 9 од Одлуката за остварување на целите и задачите на заедничката емисиона и парична политика и на заедничките основи на кредитната политика во 1984 година, банката ќе го запре кредитирањето на организацијата на здружен труд – купувач од став 1 на овој член и ќе изврши наплата на веќе дадените кредити и на другите пласмани од таа организација. Народната банка на републиката односно народната банка на автономната покраина ќе ѝ го укине на банката која така не постапила натамошното користење на сите кредити и други пласмани од примарната емисија и ќе изврши наплата на сите свои побарувања, врз основа на дадените кредити и други пласмани од примарната емисија.

Член 7

Учесниците на овој договор се согласиле дека, во рамките на своите права и должности, ќе преземат мерки на индивидуалните производители на пченка, што им продаваат пченка на организациите на здружен труд што произведуваат добиточна храна, да им се обезбеди можност за користење на правото на првенство при купувањето на до-полнителна крмна смеса (суперконцентрат), и тоа во односот: за пет килограми откупена пченка – еден килограм суперконцентрат.

Член 8

Учесниците на овој договор се согласиле, во рамките на своите права и должности, да преземат мерки Сојузната дирекција за резерви на прехранбени производи и организациите за стоковни резерви на републиките и автономните покраини надлежни за формирање и користење на стоковните резерви во рамките на своите програми за формирање на стоковни резерви за 1984 година односно за 1985 година, навремено да откупат 0,230 милиони тони пченка под условите од овој договор.

Сојузната дирекција за резерви на прехранбени производи со организациите за стоковни резерви на републиките и автономните покраини ќе ја утврди програмата за реализација на откупот на пченка од родот на 1984 годи-

на, во согласност со одредбата на став 1 од овој член. Со таа програма ќе се утврдат количествата пченка што ќе ги откупи Сојузната дирекција за резерви на прехранбени производи и количествата пченка што ќе ги откупат организациите за стоковни резерви на републиките и автономните покраини, начинот на обезбедување средства за откуп на пченка, како и условите и начинот за единствен настап при откупот на пченка од родот на 1984 година.

Член 9

Учесниците на овој договор се согласни, во рамките на своите права и должности, да предлагаат и преземаат други мерки на економската политика, а посебно мерки во областа на даночната политика, заради зголемување на понудата на пазарните вишоци на пченка од родот на 1984 година.

Учесниците на овој договор се согласни, во рамките на своите права и должности, да организираат општествена акција со која ќе се обезбеди реализација на откупот на договорените количества пченка од родот на 1984 година утврдени во член 3 на овој договор.

Член 10

Учесниците на овој договор се согласни Сојузниот секретаријат за пазар и општи стопански работи да го следи остварувањето на овој договор, да собира податоци за неговото остварување и за тоа еднаш месечно да ги известува учесниците на овој договор.

Сојузниот извршен совет, извршните совети на собранијата на републиките односно извршните совети на собранијата на автономните покраини ќе ги анализираат резултатите од откупот на пченка во почетокот на ноември 1984 година и, врз основа на тие резултати, ќе преиспитаат и, по потреба, ќе предложат соодветни измени на овој договор.

Член 11

Во случај на неизвршување на обврските од овој договор, учесниците на овој договор заеднички ќе ги разгледуваат причините и последиците од неизвршувањето на тие обврски и навремено ќе преземаат мерки заради нивно отстранување.

Член 12

Секој учесник на овој договор може да даде иницијатива за повторно разгледување на прашањата и односите што се предмет на овој договор, како и за измени и дополненија на овој договор и за поведување постапка против организациите на здружен труд што не се придржуваат кон одредбите на овој договор.

Член 13

Овој договор влегува во сила кога ќе го потпишат овластените претставници на Сојузниот извршен совет, на извршните совети на собранијата на републиките и на извршните совети на собранијата на автономните покраини.

Член 14

Овој договор се објавува во „Службен лист на СФРЈ“.

Београд, 11 октомври 1984 година

За Сојузниот извршен совет,
Свишша Корица, с. р.
член на Советот и сојузен секретар за пазар и општи стопански работи,

За Извршниот совет на Собранието на СР Босна и Херцеговина,
Мирко Пулиќ, с. р.
член на Советот и претседател на Републичкиот комитет за промет и туризам

За Извршниот совет на Собранието на СР Македонија,
Дургут Единовски, с. р.
член на Советот и претседател на Републичкиот комитет за пазар и општи стопански работи

За Извршниот совет на Собранието на СР Словенија,
Алојз Клеменчич, с. р.
член на Советот и претседател на Републичкиот комитет за пазар и општи стопански работи

За Извршниот совет на Собранието на СР Србија,
Лука Мачкиќ, с. р.
член на Советот и претседател на Републичкиот комитет за областа на пазарот

За Извршниот совет на Саборот на СР Хрватска,
Боривоје Прерадовиќ, с. р.
член на Советот и претседател на Републичкиот комитет за стоковен промет

За Извршниот совет на Собранието на СР Црна Гора,
Момчило Мартиновиќ, с. р.
заменик на републичкиот секретар за стопанство

За Извршниот совет на Собранието на САП Војводина,
Лешке Бертои, с. р.
член на Советот и покраински секретар за стоковен промет и туризам

За Извршниот совет на Собранието на САП Косово,
Азиз Абраши, с. р.
член на Советот и покраински секретар за стопанство

СОДРЖИНА:

	Страна
630. Наредба за дополние на Наредбата за утврдување на благајничкиот максимум и за плаќање со готови пари — — — — —	1323
631. Решение за забрана на внесувањето и растурањето на весникот „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ — — — — —	1323
632. Правилник за уредите и опремата што мораат да бидат вградени во воздухопловот зависно од категоријата и намената на воздухопловот — — — — —	1323
633. Наредба за времето во кое воздухопловните пристаништа мораат да бидат отворени — — — — —	1341
634. Одлука за дополние на Одлуката за мерките за спроведување на монетарно-кредитната политика во 1984 година — — — — —	1343
635. Договор за мерките за организиран откуп на пченка од родот на 1984 година — — — — —	1344

