



FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

www.qbz.gov.al

Nr. 188

dhjetor

2012

P Ë R M B A J T J A

Faqe

Urdhër i MPPT
nr.130, datë 9.11.2012

Për miratimin e rregullores për certifikimin dhe
regjistrimin e aerodromeve civile në Republikën e
Shqipërisë si dhe detyrimet dhe përgjegjësitë e operatorëve
të aerodromeve.....

11045

URDHËR
Nr.130, datë 9.11.2012

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES PËR CERTIFIKIMIN DHE REGJISTRIMIN E
AERODROMEVE CIVILE NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË, SI DHE DETYRIMET DHE
PËRGJEGJËSITË E OPERATORËVE TË AERODROMEVE**

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, në përputhje me nenin 45, pika 1, neni 48 dhe neni 74 të ligjit nr.10 040, datë 22.12.2008 “Për Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë” të ndryshuar,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Për certifikimin dhe regjistrimin e aerodromeve civile në Republikën e Shqipërisë, si dhe detyrimet dhe përgjegjësitë e operatorëve të aerodromeve” sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri.

2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për zbatimin e këtij urdhri.

3. Rregullorja nr.152, datë 3.3.2004 “Mbi certifikimin e aeroporteve dhe aerodromeve, licencimin e operatoreve të aeroportit dhe të operatorëve të përpunimit të avionit”, shfuqizohet.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi



RREGULLORE

PËR CERTIFIKIMIN DHE REGJISTRIMIN E AERODROMEVE CIVILE NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË, SI DHE DETYRIMET DHE PËRGJEGJËSITË E OPERATORËVE TË AERODROMEVE

Lista e faqeve efektive, të amenduara ose të korrigjuara:

Pjesa ose kapitulli nr.	Faqja nr. nga - deri	Revizioni	Data e ndryshimit	Pjesa ose kapitulli nr.	Faqja nr.	Revizioni	Data e ndryshimit
Tabelë miratimi	3	1.0	Tetor 2012	A1 – Kap.5	117-128	1.0	Tetor 2012
Lista e faqeve efektive	5	1.0	Tetor 2012	A1 – Kap.6	129-154	1.0	Tetor 2012
Përmbajtja e dokumentit	7-28	1.0	Tetor 2012	A1 – Kap.7	155-170	1.0	Tetor 2012
Kap. 1	29-38	1.0	Tetor 2012	A1 – Kap.8	171-247	1.0	Tetor 2012
Kap. 2	39-44	1.0	Tetor 2012	A1 – Kap.9	248-360	1.0	Tetor 2012
Kap. 3	45-54	1.0	Tetor 2012	A1 – Kap.10	361-408	1.0	Tetor 2012
Kap. 4	55-64	1.0	Tetor 2012	A1 – Kap.11	409-422	1.0	Tetor 2012
Kap. 5	65-70	1.0	Tetor 2012	A1 – Kap.12	423-426	1.0	Tetor 2012
Kap. 6	71-72	1.0	Tetor 2012	A1 – Kap.13	427-432	1.0	Tetor 2012
Kap. 7	73-76	1.0	Tetor 2012	A1 – Kap.14	433-438	1.0	Tetor 2012
Kap. 8	77-94	1.0	Tetor 2012	A2	439	1.0	Tetor 2012
A1 – Kap.1	95-100	1.0	Tetor 2012	A3	443	1.0	Tetor 2012
A1 – Kap.2	101-108	1.0	Tetor 2012				
A1 – Kap.3	109-114	1.0	Tetor 2012				
A1 – Kap.4	115-116	1.0	Tetor 2012				

KAPITULLI 1 – TË PËRGJITHSHME

Neni 1 OBJEKTI

1. Kjo rregullore përcakton procedurat:
 - Për kryerjen e certifikimit të aerodromeve dhe kërkesat që zbatohen për operatorët e aerodromeve të certifikuar, duke përfshirë edhe kërkesat për një sistem të pranueshëm të menaxhimit të sigurisë së aerodromit;
 - Për regjistrimin e aerodromeve dhe kërkesat që zbatohen për operatorët e aerodromeve të regjistruar; dhe
 - Detyrimet dhe përgjegjësitë operative që bien mbi operatorët e aerodromeve të tjera të caktuara për përdorim të operimeve të transportit ajror, duke përfshirë operimet charter.
2. Kjo rregullore përcakton kërkesat për lëshimin dhe mirëmbajtjen e certifikatës së aerodromeve, funksionimin e aerodromeve dhe përfshin rregulla për çështjet e mëposhtme:
 - a. certifikimin e aerodromeve dhe kërkesat që zbatohen për operatorët e aerodromeve të certifikuar;
 - b. regjistrimin e aerodromeve dhe kërkesat që zbatohen për operatorët e aerodromeve të regjistruar;
 - c. kërkesat e inspektimit të sigurisë (safety) që zbatohen për operatorët e aerodromeve të tjera të caktuara që përdoren për operime të rregullta të transportit publik ose operime charter;
 - d. pengesat dhe rreziqet në aerodrome;
 - e. detyrimet e operatorëve të aerodromit në lidhje me shërbimet e radiokomunikimit dhe të shërbimit të shpëtimit dhe të zjarrfikësve.
3. Kjo rregullore është e zbatueshme për certifikimin e aeroporteve të përdorura për:
 - a. operacione të transportit ajror ndërkombëtar; ose
 - b. avionë të transportit publik me masë maksimale të ngritjes që tejkalon 5700 kg, ose me 10 ose më shumë vende pasagjerësh.
4. Në përmbylljen e vlerësimeve përfundimtare për lëshimin e një certifikate apo mirëmbajtjen e saj, AAC adopton metoda fleksibël në përputhje me arritjen dhe mbajtjen e një niveli i kënaqshëm të sigurisë. Nëse ka vështirësi objektive për përmbylljen e kërkesave nga ana e aeroporteve tashmë të hapur për trafikun tregtar nga data e hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të pranojë mjetet alternative të pajtueshmërisë për aq kohë sa mbahet një nivel të pranueshëm i sigurisë. Siç parashikohet në këtë rregullore, vlerësimet për pranueshmërinë e propozimeve bëhen nga AAC në bazë të dispozitave kombëtare në fuqi, që adoptojnë standardet e ICAOs.
5. Një aeroport i certifikuar sipas kësaj rregulloreje është normalisht i përshtatshëm për përdorim nga helikopterët.
6. AAC duhet të inspektojë operatorin e një aerodromi dhe të kryejë teste në objektet, pajisjet, shërbimet ose procedurat operative të aerodromit dhe të inspektojë dokumentet dhe të dhënat e operatorit të aerodromit dhe të verifikojë Sistemin e Menaxhimit të Sigurisë në aerodrom për qëllim të sigurisë në aviacion.

Neni 2 PËRKUFIZIMET

Aerodrom - Një zonë e caktuar mbi tokë ose ujë (duke përfshirë ndërtesat, instalimet dhe pajisjet), që do përdoret për nisjen ose mbërritjen dhe lëvizjen sipërfaqësore të avionëve.

Certifikata e aerodromit – Certifikata e lëshuar nga AAC sipas dispozitave të kësaj rregulloreje e vlefshme për të operuar një aerodrom.

Objektet dhe pajisjet e aerodromit - Objektet dhe pajisjet brenda ose jashtë kufijve të aerodromit që janë ndërtuar ose instaluar dhe mirëmbajtur për mbërritjen, nisjen dhe lëvizjen e avionëve.

Operator i Aerodromit - Në lidhje me një aerodrom të certifikuar, është subjekti, të cilit i është lëshuar një certifikatë e aerodromit.

Aerodrom i certifikuar - Një aerodrom operatorit të të cilit i është dhënë një certifikatë e aerodromit.

Regjistri i aerodromeve - Nënkupton regjistrin e krijuar dhe mirëmbajtur sipas nenit 34 të kësaj rregulloreje.



Standardet e aerodromit - Informacionet dhe rregullat e përfshira në dokumentin e quajtur “Manuali i Standardeve të Aerodromeve (MSA)” që është pjesë e kësaj rregulloreje në aneksin 1, i ndryshuar nga koha në kohë.

Kapaciteti maksimal i transportuar (*Maximum carrying capacity*) - nuk ka përkufizim.

Kapaciteti maksimal i vendeve të pasagjerëve (*Maximum passenger seating capacity*) - nuk ka përkufizim.

Aerodrom i regjistruar/i renditur - Një aerodrom i hapur për përdorim publik me operime kombëtare ose ndërkombëtare, i cili është regjistruar në AAC sipas dispozitave të kësaj rregulloreje.

Zona jo funksionale - do të thotë një pjesë të zonës së lëvizjes që nuk është në dispozicion për shfrytëzim nga avionët.

Zona me punime - do të thotë një pjesë e aerodromit në të cilën është duke u kryer punë në lidhje me mirëmbajtjen ose ndërtimin që mund të rrezikojë sigurinë e avionëve.

Fener i aerodromit - Një fener aeronautik përdorët për të treguar vendndodhjen e një aerodromi nga ajri.

Lartësia e aerodromit - Lartësi e pikës më të lartë të zonës ulje.

Pikë referimi e aerodromit - Cakton vendndodhjen gjeografike të një aerodromi.

Temperatura referencë e Aerodromit - është temperatura maksimale ditore për muajt më të nxehtë të vitit (muaji më i nxehtë është ai muaj që ka mesataren më të lartë mujore).

Dendësia e trafikut të aerodromit

- I lehtë. Kur numri i lëvizjeve në orë të zëna nuk është më i madh se 15 orë për pistë apo zakonisht më pak se 20 lëvizje të përgjithshme të aerodromit në orë.
- I mesëm. Kur numri i lëvizjeve në orë të zëna është i rendit 16-25 për pistë apo zakonisht ndërmjet 20-35 lëvizjet totale të aerodromit në orë.
- I rëndë. Kur numri i lëvizjeve në orë të zëna është i rendit 26 për pistë apo zakonisht më shumë se 35 lëvizje totale të aerodromit në orë.

Punimet e aerodromit - Konstruksioni ose mirëmbajtja e punëve të kryera në një aerodrom, mbi ose në afërsi të zonës së lëvizjes, gjë që mund të krijojë pengesa apo kufizime në lëvizjen normale të aeroplanëve.

Fener aeronautik - Një dritë aeronautike në tokë e dukshme në të gjitha azimuths, ose vazhdimisht ose me shkëputje, për të përcaktuar një pikë të veçantë mbi sipërfaqen e tokës.

Dritë Aeronautike në terren - Çdo dritë e dhënë posaçërisht si një ndihmë për navigacion në ajër, përveç dritës që shfaqet në një avion.

Studim Aeronautike - Një hetim i një problemi në aeronautikë për të identifikuar zgjidhjet e mundshme dhe zgjedhja e një zgjidhje që është e pranueshme pa prishur sigurinë.

Referencë për aeroplanë sipas gjatësisë së fushës - Gjatësia minimale e nevojshme e terrenit që kërkohet për të bërë ngritjen në masën maksimum të certifikuar për ngritje, nivelin e detit, kushtet standarde atmosferike, kur është akoma në ajër dhe asnjë pjerrësi për pistë, siç tregohet në manualin e fluturimit të përshtatshëm për aeroplanët e përcaktuar nga autoriteti certifikues ose ekuivalente me të dhënat e prodhuesit të aeroplanit. Gjatësi në terren do të thotë një gjatësi fushe e balancuar për aeroplanë, nëse është e aplikueshme, ose në raste të tjera distanca për të bërë ngritjen.

Numri i klasifikimit të avionit (ACN) - Një numër që shpreh efektet relative të një avioni në një dyscheme, për një standard të caktuar në një nënkategori.

Pozicionimi i parkimit të një avioni - Një zonë e caktuar në një platformë që përdoret për parkimin e një avioni, i njohur edhe si një qëndrim avioni.

Qëndrim avioni - Shiko përkufizimin e pozicionimit të parkimit të avionit.

Zona ajrore - Zona për lëvizjen në një aerodrom, terreni ngjitur, ndërtesat ose pjesë të saj, për të cilat hyrja është e kontrolluar.

Platformë (Apron) - Një zonë e caktuar në një tokë aerodromi për akomodimin e aeroplanëve për qëllime të ngarkimit apo shkarkimit të udhëtarëve, postës ose mallra, për furnizim, parkim apo mirëmbajtje.

Shërbimi i menaxhimit të platformës - Një shërbim i ofruar për të rregulluar veprimtaritë dhe lëvizjen e avionëve dhe automjeteve në platformë.

Gjatësia e ekuilibruar e fushës - Situata ku distanca për të përshpejtuar dhe për të ndaluar është e barabartë me distancën e kërkuar të ngritjes, kur një aeroplan ka dështim motori në shpejtësinë e njohur kritike të prishjen së motorit. (V1).

Barrette - Tri ose më shumë drita aeronautike në tokë të distancuara afër njëra-tjetrës në një traversë në mënyrë që nga një distancë të duket si një shirit i shkurtër drite.

Pengesë uljeje - Një manovrim në ulje që është ndërprerë papritur në çdo pikë poshtë pengesave në lartësi (OCA/H)

Dritë me shkarkim kondensatori - Një llambë me intensitet të lartë fleshimi me kohëzgjatje jashtëzakonisht të shkurtër të prodhuar nga shkarkimi i energjisë elektrike në tension të lartë nëpërmjet një gazi që kalon në një tub.

Aerodrom i certifikuar - Një aerodrom, operatorit të të cilit i është dhënë një certifikatë për aerodromin.

Zonë e pastër (Clearway) - Një zonë e përcaktuar në fund të zonës së disponueshme të ngritjes në tokë ose ujë, nën kontrollin e operatorit të aerodromit, e zgjedhur apo e përgatitur si një vend i përshtatshëm mbi të cilën një aeroplan mund të bëjë një pjesë të ngritjes së tij fillestare në një lartësi të caktuar.

Aeroplan kritik - Aeroplani ose aeroplanët e identifikuar nga radhët e aeroplanëve që aerodromi kanë për qëllim të shërbejnë sipas kërkesave më të kërkuara operacionale në lidhje me përcaktimin e dimensioneve të zonës së lëvizjes, fortësia e qëndrueshmërisë së dyshemesë dhe karakteristika të tjera fizike në projektimin e aeroportëve.

Pengesë kritike - Pengesa brenda zonës së ngritjes dhe/ose zonës së afrimit, e cila tendos këndin më të madh vertikal kur matet nga pjesa e brendshme e kufirit të sipërfaqes së ngritjes dhe/ose sipërfaqes së afrimit.

Komponenti i kryqëzuar i erës - komponenti i sipërfaqes së erës perpendikulare në vijën e mesit të pistës.

Cilësia e të dhënave - Një gradë ose nivel i besimit, që të dhënat e ofruara të plotësojnë të dhënat e përdorura në lidhje me saktësinë, zgjidhjen dhe integritetin.

Distanca të deklaruara

- Gjatësia në dispozicion për ngritjes (TORA).** Gjatësia e dekluar e pistës në dispozicion dhe e përshtatshme për të drejtuar një aeroplan për t'u nisur.
- Distanca e disponueshme për ngritje (TODA).** Gjatësia në dispozicion të ngritjes plus gjatësinë zonës pastër (clearway), nëse është e siguar.
- Distanca e disponueshme e ndalimit të nxitimit (ASDA).** Gjatësia në dispozicion të ngritjes plus gjatësia zonës ndalimit (Stopway), nëse është e siguar.
- Distanca e disponueshme për uljen (LDA).** Gjatësia e pistës, e cila është dekluar e përshtatshme dhe e mundur për lëvizjen në terren të një aeroplani gjatë uljes.

Ardhjet paralele të varura - Janë ardhje të njëkohshme paralele apo afër-paralele në pistë me pajisje me instrumente, ku minima e ndarjes që përcakton radari ndërmjet një avionit, në zgjatimet e vijat fqinje të qendrës së pistës, janë të përshkruara.

Prag i zhvendosur/i zgjatur - Një prag jo i vendosur në skajin e një piste.

Intensiteti efektiv - Intensiteti efektiv i një drite flashuese është i barabartë me intensitetin e një drite fikse të së njëjtës ngjyrë, e cila do të prodhojë të njëjtën gamë vizuale në kushte të njëjta të vëzhgimit.

Lartësia - Distanca vertikale e një pike ose një niveli, në ose të vendosura mbi sipërfaqe të tokës, të matura nga niveli i detit.

Dritë fikse - Një dritë që ka shkëlqim me intensitet të vazhdueshëm kur shikohet nga një pikë fikse.

Objekti i thyeshëm - Një objekt delikat i dizenuar për t'u thyer, shpërbëhet ose të dorëzohet, në mënyrë që të paraqesë rrezik minimal, përgjatë impaktit me avionët.

Fener rreziku - Një fener aeronautike që përdoret për të lajmëruar aeroplanët në fluturim për një rrezik.

Heliport - Një aerodrom ose një zonë e caktuar mbi një strukturë, e cila do të përdoret tërësisht ose pjesërisht për nisjen, ardhjes ose lëvizjen mbi sipërfaqe të helikopterëve.

Gji mbajtës - Një zonë e përcaktuar ku avioni mund të mbahen, ose mund të anashkalohet, për të lehtësuar lëvizjen efikase të avionëve.

Faktori i parimeve njerëzore - Parime të cilat zbatohen në konstruksionet aeronautike, në certifikime, në trajnime, në operacione dhe në mirëmbajtje dhe ku të gjitha këto kërkojnë një bashkëpunim të sigurt ndërmjet njeriut dhe komponentëve të tjerë të sistemit bazuar në konsideratën e duhur për performancën e njeriut.

Performanca njerëzore - Janë aftësitë dhe kufizimet njerëzore, të cilat kanë ndikim në sigurinë dhe efikasitetin e operacioneve aeronautike.

Ardhje paralele e pavarur - Janë ardhje të njëkohshme paralele apo afër-paralele në pistë me pajisje me instrumente, ku minima e ndarjes që përcakton radari ndërmjet një avionit, në zgjatimet e vijat fqinje të qendrës së pistës, nuk janë të përshkruara.



Nisje paralele e pavarur - Nisje të njëkohshme paralele apo afër-paralele në pistës me instrumente.

Pozicion i ndërmjetëm qëndrimi - Një pozicion i caktuar mbajtës për të kontrolluar trafikun në pistë, në të cilin avionët taksi dhe automjetet duhet të ndalojnë dhe të qëndrojnë deri në lirim të trafikut pastaj të lëvizin, gjithmonë duke u udhëzuar nga kulla e kontrollit të aerodromit.

Procedurat e afrimit me instrumente - Procedurat që duhen ndjekur nga ana e avionëve në ulje në nivelin e fluturimit dhe në uljen në një aerodrom. (Një seri e manovrave të paracaktuara në bazë të instrumenteve të fluturimit për lëvizjen e rregullt të një avioni që nga fillimi i uljes ose nga pika nga e cila mund të bëhet ulja.)

Kushtet meteorologjike me instrumente (KM) - Kushtet meteorologjike të shprehura sipas largësisë së shikimit, distanca nga retë dhe lartësia maksimale, më pak se minimumi i përcaktuar për kushtet meteorologjike vizuale.

Pista me instrumente- Një nga llojet e mëposhtme të pistave të përcaktuara për operimin e avionëve duke përdorur procedurat me mjete të afrimit:

- a) **Pistë me afrim jo preciz.** Një pistë me mjete me instrumente e shërbyer nga pajisje ndihmëse vizuale dhe një radio ndihmëse për të siguruar të paktën udhëzime të drejtuara të përshtatshëm për një ardhje/afrim të drejtë me një lartësi të caktuar minimale uljeje, e njohur ndryshe si lartësia më e vogël e uljes sipas një radio ndihmëse të veçantë në ose një kombinim i radio ndihmësve.
- b) **Pistë me afrim të saktë, kategoria I.** Një pistë me mjete me instrumente e shërbyer nga ILS apo MLS dhe ndihmeset vizuale të destinuara për operacione me një lartësi jo më pak se 60 m (200 ft) dhe një dukshmëri jo më pak se 800 m ose një hapësirë vizuale në pistë jo më pak se 550 m.
- c) **Pistë me afrim të saktë, kategoria II.** Një pistë me mjete me instrumente e shërbyer nga ILS ose MLS dhe ndihmeset vizuale të destinuara për operacione me një lartësi më pak se 60 m (200 ft) por jo më pak se 30 m (100 ft) dhe një dukshmëri jo më pak se 350 m.
- d) **Pistë për precision uljeje, kategoria III.** Një pistë me mjete me instrumente e shërbyer nga ILS ose MLS në dhe përgjatë sipërfaqes së pistës dhe:
 - i) Të destinuara për operacione me një lartësi më pak se 30 m (100 ft), ose kur nuk ka lartësi dhe një pamje vizuale në pistë jo më pak se 200 m.
 - ii) Të destinuara për operacione me një lartësi më pak se 15 m (50 ft), ose kur nuk ka lartësi dhe një pamje vizuale në pistë më pak se 200 m por jo më pak se 50 m.
 - iii) Të destinuara për operacione pa vendim lartësie dhe pa kufizime në pamjen vizuale të pistës.

Shënim. Ndhimat vizuale të nevojshme jo domosdoshmërisht duhen të krahasohen me shkallën e ndihmave jo-vizuale të ofruara. Kriteri për zgjedhjen e pajisjeve ndihmëse vizuale është kushti për të ndihmuar operacionet në pistë.

Integriteti - Shkalla e sigurisë që një e dhënë aeronautike dhe vlera e saj nuk kanë humbur ose ndryshuar që nga të dhënat origjinale ose nga një amendament i ndryshuar.

Pozicion qëndrimi i ndërmjetëm - Një pozicion qëndrimi i caktuar për kontrollin e trafikut ajror në të cilin avionët në rrugët lidhëse (taksi) dhe automjeteve do të ndalet dhe të qëndrojnë deri në një leje për të vazhduar, kur të udhëzohen nga kulla e kontrollit të aerodromit.

Aeroport me përdorues të përbashkët - Një aerodrom nën kontrollin e një pjese të Forcave të Mbrojtjes sipas një memorandum formal në fuqi, për të lehtësuar operacionet ajrore civile.

Zonë ulje - Ajo pjesë e zonës së lëvizjes e destinuar për ulje ose për ngritjen e avionëve.

Mosfunksionim i dritave - Një dritë do të konsiderohet e prishur kur intensiteti mesatar i rrezatimit kryesor është më pak se 50% të vlerës së përcaktuar në figurën e treguar që tregon diagramin isocandela. Për dritat, të cilat sipas projektimit intensiteti mesatar i rrezatimit kryesor është mbi vlerën e paraqitur në diagramin isocandela, vlera 50% do të lidhet me këtë vlerë të projektimit. (Kur vlerësohet rrezatimi kryesor, këndi i caktuar i lartësisë së rrezes, këndi i brendshëm dhe përhapja rrezes do të merren në konsideratë).

Besueshmëria e sistemit të ndriçimit - Probabiliteti që instalimi i plotë operon brenda tolerancës së caktuar dhe që sistemi është operativist në përdorim.

Zona e manovrës - Ajo pjesë e aerodromit e cila përdoret për ngritjen dhe ulje e avionëve, me përjashtim të platformës (Apron-it).

Shënues (Marker) - Një objekt i vendosur mbi sipërfaqen e tokës, me qëllim për të treguar një pengesë ose të përcaktojë një kufi.

Shenjë (Markings) - Një simbol ose një grup simbolesh të shfaqura në sipërfaqen e zonës së lëvizjes në mënyrë që të përcjellin informacione aeronautike.

Masë - Termit masë dhe peshë, të përdorura në standardet e aerodromit, kanë të njëjtin kuptim.

Lëvizja - Ngritja ose ulja e një avioni.

Zona e lëvizjes - Ajo pjesë e aerodromit që do të përdoret për ngritjen dhe uljen e aeroplanëve, e përbërë nga zona e manovrimit dhe nga platforma (Aproni).

Pista paralele afër njëra-tjetrës - Pistat e pandërprera, ku linja qendrore e të cilave shtrihet me kënd të konvergencës / divergjencës me 15 gradë ose më pak.

Pistë me instrumente- Një pistë e caktuar për operimin e avionit që përdorin procedurat vizuale për afrimin.

Pistë me afrim jo preciz - Shiko **Pistat me instrumente**.

Njoftime për Njeriun e Ajrit (NOTAM) - Një njoftim i lëshuar nga autoriteti përkatës që përmban informacione ose udhëzime në lidhje me institucionin, kushte ose ndryshime për çdo lehtësi aeronautike, shërbime, procedura ose rrezikueshmëri, njohja në kohë, e cila është thelbësore për personat e interesuar për operacionet e fluturimit.

Pengesë - Të gjitha objektet fikse (qoftë të përkohshme ose të përhershme) dhe objektet e lëvizshme, apo pjesë prej tyre,që:

- a) janë të vendosura në një zonë të caktuar si sipërfaqe për lëvizjen e avionëve; ose
- b) tejkalon mbi një sipërfaqe të përcaktuar për qëllim mbrojtjen e avionëve gjatë fluturimit; ose
- c) qëndron jashtë këtyre sipërfaqeve të përcaktuara dhe është vlerësuar si një rrezik për navigimin ajror.

Zonën e lirë nga pengesat (OFZ)- Hapësira ajrore jashtë/mbi sipërfaqes së brendshme të afrimit, sipërfaqeve të brendshme transite, sipërfaqeve të ndaluara për ulje, dhe ajo pjesë rripit, e cila kufizohet nga këto sipërfaqe, e cila nuk është e penetrueshme nga asnjë pengesë të caktuar fikse, përveç ndonjë mase të ulët dhe të thyeshme të montuar për qëllime të navigimit ajror.

Sipërfaqet e kufizuara të pengesave (OLS) - Një seri planesh/sipërfaqesh të lidhura me çdo pistë në një aerodrom, që përcaktojnë kufijtë e parashikuar, në të cilat objektet mund të projektohen në hapësirën ajrore rreth aerodromit që operacionet e avionëve në aerodrom të kryhen në mënyrë të sigurt.

Numri i klasifikimit të dyshemesë (PCN) - Një numër që shpreh forcën qëndruese/duruese të një dyshemeje për operate të pakufizuara nga avionë me vlerë të numrit të klasifikimit të avionit (ACN) më të vogël se ose të barabartë me PCN.

Pistë me afrim të saktë - Shiko **pistat me instrumente**.

Pista(t) kryesore - Pista(t) e përdorur në preferencë ndaj të tjerave çdo herë që është e mundur të përdoret.

Pajisjet ndihmese radiolundruese - Ndryshe të njohura dhe si pajisje ndihmese jvizuale. Këto pajisje ndihmese mund të jenë NDB, VOR, VOR/DME ose GPS.

Pista - Një sipërfaqe e përcaktuar drejtkëndore në një aerodrom në tokë e rregulluar për uljen dhe ngritjen e avionëve.

Zona e sigurisë së fundit të pistës (RESA)- Një zonë simetrike në lidhje me zgjatimin e vijës së qendrës së pistës dhe ngjitur me fundin e anëve të pistës e projektuar kryesisht për të reduktuar/eliminuar rrezikun e dëmtimit të një aeroplani që ulet para kohe në pistë ose del jashtë piste.

Pozicioni ndalues i pistës - Një pozicion i projektuar për të mbrojtur pistën, një sipërfaqe të kufizuar pengesash ose një sipërfaqe ILS/MLS kritike/të ndjeshme në të cilën mjetet dhe avionët që po bëjnë taksimin do të ndalojnë dhe duhet të qëndrojnë deri kur të marrin autorizim nga kulla e kontrollit për lëvizur.

Dritat mbrojtëse të pistës - Një sistem dritash i përcaktuar për të drejtuar pilotët ose drejtuesit e mjeteve për t'i lajmëruar që po hyjnë në një pistë aktive.

Rrip piste - Një zonë e përcaktuar, e cila përfshin gjithashtu pistën dhe zonën e ndalimit nëse është e ndodhur, e cila:

- a) redukton rrezikun e dëmtimit të një avioni që del jashtë një piste; dhe
- b) mbron avionët në fluturim gjatë uljes, ngritjes ose operacioneve në tokë.

Zona e kthimit në një pistë - Një zonë e përcaktuar në një aerodrom në tokë ngjitur me pistën e caktuar për qëllim kthimin me 180 gradë të avionit në një pistë.

Hapësira e pamjes së pistës - Hapësira/shtrirja/largësia që piloti i një avioni duke qenë në qendër të pistës mund të shikojë shenjat në sipërfaqen e pistës ose dritat drejtuese në pistë ose të identifikojë qendrën e pistës.

Programi i sigurisë (safety) - Një manual me rregullat dhe aktivitetet ndihmëse për të parandaluar rreziqet dhe të përmirësojë nivelin e sigurisë.



Sistemi i menaxhimit të sigurisë (SMS) - Një sistem masash parandaluese të sigurisë për të menaxhuar parandalimin e rreziqeve sipas një strukture organizuese, përgjegjësi, rregullave dhe procedurave.

Operime paralele të veçuara - Operacionet simultane në pistat paralele ose pista paralele afër njëra-tjetrës, në të cilat një pistë përdoret vetëm për uljet dhe pista tjetër vetëm për nisjet.

Anësorët e pistës - Një zonë ngjitur me anët e dyshemesë e projektuar për të siguruar kalimin ndërmjet dyshemesë dhe sipërfaqes ngjitur ose fqinje.

Zona e sinjalizuar - Një zonë në aerodrom e përdorur për të shfaqur sinjalet tokësore.

Zona e ndalimit (Stopway) - Një zonë drejtëndore në aerodrom e projektuar në fund të zonës së gjatësisë në dispozicion të ngritjes (TORA) e përgatitur si një zonë e përshtatshme në të cilën një avion mund të ndalet në rastin në një ngritje të lënë përgjysmë.

Koha e kalimit (te dritat) - Koha e nevojshme që kërkohet për intensitetin efektiv të një drite, e matur nga një e dhënë e caktuar që të mos bjerë më poshtë se 50% dhe të rikuperojë 50% gjatë një ndryshimi/kalimi të furnizimit me energji elektrike, kur drita është duke operuar me intensitet 25% ose më shumë.

Pista për ngritje - Pistë e përcaktuar vetëm për ngritje.

Pozicioni ndalues i rrugëve lidhëse - Shiko përkufizimin e pozicionit ndalues të pistës.

Rrugët lidhëse - Një zonë në aerodromet në tokë e përcaktuar për taksimin e aeroplanëve dhe e projektuar për të bërë lidhjen ndërmjet një pjese të aerodromit me një pjesë tjetër ndër të cilat:

- rrugëtimi në pozicionin e parkimit të aeroplanëve.** Një pjesë e pistës së aerodromit e projektuar vetëm për parkimet e avionëve.
- Rruga lidhëse në platformë.** Një pjesë e sistemit të rrugëve lidhëse në një platforme për qëllim që të ofrojë një rrugë lidhëse nëpër të gjithë platformën.
- Rrugët lidhëse të daljes së shpejtë.** Një rrugë lidhëse e lidhur me një pistë në një kënd të ngushtë dhe e projektuar për të lejuar avionët pas uljes për t'u kthyer me shpejtësi të larta se janë të lejuara në daljet e rrugëve lidhëse të tjera duke minimizuar kohen e shfrytëzimit të pistës.

Rrugët lidhëse të kryqëzuara - Një ndërprerje e dy ose më shumë rrugësh lidhëse në një kryqëzim.

Rripi i rrugëve lidhëse - Një zonë që përfshin rrugën lidhëse e projektuar për të mbrojtur avionin që po operon në rrugën lidhëse dhe për të ulur rrezikun e dëmtimit të avionit nëse është duke dale nga rruga lidhëse.

Pragu i pistës (Threshold) - Fillimi i asaj pjese të pistës e përdorur për ulje.

Punimet me kohë të kufizuar - Punimet në aerodrome të cilat kryhen brenda një kohe të kufizuar, me qëllim mospengimin e operimeve normale të avionëve dhe që zona e lëvizjeve të restaurohet sipas standardeve normale të sigurisë brenda një kohe jo më shumë se 30 min.

Zona e prekjës me tokën - Ajo pjesë e pistës, pas pragut të saj, e përcaktuar për prekjën e parë të avionit, që është duke u ulur, me pistën.

Faktori i përdorimit - Përqindja e kohës gjatë së cilës përdorimi i një piste apo sistemi i pistave nuk është i limituar për shkak të komponentit të kryqëzuar të erës.

Shikueshmëria - Aftësia, siç është përcaktuar nga kushtet atmosferike dhe e shprehur në njësi të distancës, për të parë dhe identifikuar objektet e pandriçura gjatë ditës dhe të ndriçura gjatë natës.

Kushtet metereologjike vizuale (VMC) - Kushtet metereologjike të shprehura sipas termit të shikueshmërisë, distancës nga retë, dhe kufirit të sipërm, e barabartë ose më e mirë se minimumi i kërkuar.

Pesha - Termi i peshës dhe masës të përdorura në standardet e aerodromeve kanë të njëjtin kuptim.

Sistemi i konfirmimit të frekuencave - nënkupton një sistem tokësor radio në një aerodrome ku, në qoftë se merr një transmetim nga një avion në frekuencat e radios së aerodromit, dërgon një sinjal apo mesazh në avion duke konfirmuar se transmetimi është marrë.

Aerodrom i pakontrolluar - nënkupton një aerodrom në të cilin shërbimi i trafikut ajron nuk është në operim.

ZTD - nënkupton një zonë transmetimi të detyrueshme.

Shërbimi radio ajër/tokë nënkupton një shërbim të informacionit radio të një aerodromi që u mundëson avionëve të operojnë në ZTD e një aerodromi me shërbimet dhe informacionet e specifikuar në Manualin e Standardeve të Aerodromeve.

Operatori i certifikuar i radios ajër/tokë ose OCRA/T, nënkupton një subjekt që është certifikuar si OCRA/T sipas nenit 60.

Shërbimi i certifikuar i radios ajër /tokë ose SHCRA/T, në lidhje me një aerodrom, nënkupton një shërbim të certifikuar të radios ajër/tokë për aerodromin në përputhje me nenin 56.

Neni 3
STANDARDET E AERODROMIT

1. Çdo referencë në këtë rregullore në lidhje me standardet dhe praktikën e aerodromit është një referencë për standardet dhe praktikën kombëtare për aerodromet që janë të përcaktuara në aneksin 1 (MSA) të kësaj rregullore, siç janë të ndryshuara nga koha në kohë.
2. Një operator i aerodromit duhet të përputhet me standardet, praktikën dhe procedurat që janë të kërkuara nga Manuali i Standardeve të Aerodromeve, i cili është pjesë e kësaj rregulloreje, sipas nevojës për operacione të kryera në aerodrom dhe kërkesat e avionëve për përdorimin e aerodromit.

Neni 4
PËRJASHTIMET

1. AAC mundet që, me instrumentet (instruksione) e tij, të lejojë përjashtimin e një operatori të aerodromit nga pajtimi me dispozitat e përcaktuara me këtë rregullore ose standarde të specifikuara dhe të përcaktuara në standardet e aerodromit (MSA), aneksi 1 i kësaj rregulloreje.
2. Para se të vendosë për të lejuar përjashtimin një operatori të aerodromit, AAC duhet të marrë parasysh të gjitha konsideratat përkatëse lidhur me sigurinë e navigimit ajror.
3. Lejimi i një përjashtimi varet nga përputhshmëria e operatorit me kriteret e specifikuara nga legjislacioni në fuqi (ose instruksioni i AAC) të cilat të jenë të mjaftueshme në interes të sigurisë së navigimit ajror.
4. Kur aerodromi nuk i plotëson kërkesat e standardeve të specifikuar në aneksin 1 të kësaj rregulloreje, AAC-ja mund të përcaktojë kushte dhe procedura në lidhje me standardet që janë të nevojshme për të siguruar një nivel të barabartë me atë të sigurisë të vendosura nga standardi, kjo vetëm pas shqyrtimit të studimeve aeronautike, të kryera nga operatori i aerodromit, vetëm në qoftë se dhe kur lejohet nga standardet.
5. Operatori duhet të jetë në përputhje me kushtet e caktuara në legjislacionin në fuqi të AAC-s (ose të instruksionit të AAC-s).
6. Devijimi nga një standard ose praktika e rekomanduar dhe nga kushtet dhe procedurat e referuara për lëshimin e certifikatës do të përcaktohen në dokumentin e certifikatës së aerodromit, ose ndryshe me shkrim. Nëse përjashtimi është përcaktuar me shkrim, ai do të përfshihet në Manualin e Shërbimeve dhe Operimeve të Aerodromit.

Neni 5
MBLEDHJA E STATISTIKAVE NGA OPERATORËT E AERODROMIT

1. Nëse AAC e konsideron të nevojshme në interes të sigurisë, efikasitetit dhe rregullsisë së navigimit ajror, mund të japë udhëzime me shkrim një operatori të aerodromit në lidhje me mbledhjen e:
 - a. statistikave, duke përfshirë, por pa u kufizuar në:
 - i. llojet e avionëve që do të përdorin aerodromet; dhe
 - ii. kohën e lëvizjeve të avionëve në aerodrom; dhe
 - iii. numrin e uljeve dhe ngritjeve; dhe
 - iv. numrin e pasagjerëve.
 - b. informacione të tjera, të përcaktuara nga AAC, që janë relevante për të vendosur se çfarë objektesh të tilla, si shërbimet e radiokomunikimit, shërbimet e trafikut ajror, shërbimet e navigimit ajror, shërbimet e shpëtimit dhe të zjarrfikësës në aeroport dhe shërbimet e lehtësimit dhe pajisjeve të pasagjerëve duhet të sigurohen në aerodrom.
2. Operatori i aerodromit duhet të pajtohet me udhëzimet e AAC të caktuara atij sipas nenit 5 pika 1.



KAPITULLI 2 CERTIFIKIMI AEROPORTIT

Neni 6 FUSHA E ZBATIMIT

1. Kjo rregullore aplikohet për aeroportet e përdorura për:
 - a. operime të transportit ajror ndërkombëtar; ose
 - b. avionë të transportit publik kombëtar me maksimumin e masës së ngritjes që tejkalon 5700kg, ose me 10 ose më shumë vende pasagjerësh.
2. Pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, për të operuar për trafik ajror komercial, operatori është i detyruar të posedojë një certifikatë të aerodromit.
3. Për ndërtimin e aeroporteve të reja apo të instalimeve të reja në aeroporte të hapura për trafik ajror komercial aplikohen kërkesat që përmban kjo rregullore në fuqi, që nga data e miratimit të punës së projektimit final për kryerjen e tij. Mund të kërkohet zbatimi i kërkesave të AAC të botuara pas kësaj date, në qoftë se konsiderohet e domosdoshme për sigurinë e operacioneve.
4. Përveç siç parashikohet në pikën 6 të këtij neni, operatorët e aeroporteve tashmë të hapura për trafikun ajror komercial, në përputhje me kërkesat e kësaj rregulloreje, duhet të posedojnë certifikatë të aerodromit, e cila do të jetë e detyrueshme duke filluar nga 6 muaj pas hyrjes në fuqi të kësaj rregullore.
5. Për aeroportet që kryejnë trafik të avionëve komercialë me më pak se 5.000 lëvizje në vit, në përputhje me kërkesat e kësaj rregulloreje, përveç rasteve kur parashikohet ndryshe në secilën pjesë, është e nevojshme posedimi i certifikatës së aerodromit duke filluar nga 18 muaj pas hyrjes në fuqi të kësaj rregullore.
6. Kjo rregullore vlen edhe për aeroportet në të cilat kryhet transport ajror jokomercial ose të aviacionit të përgjithshëm, të cilat janë përcaktuar në kapituj apo paragrafë të veçantë të kësaj rregulloreje. Gjithashtu, janë të zbatueshme kërkesat në lidhje me infrastrukturën dhe pajisjet për punë të reja ose modifikime të veprave ekzistuese. Nga këto aeroporte është e lejuar kryerja e shërbimeve ajrore nga charter- taksi.

Neni 7 DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

1. Personi ose operatori i aerodromit të certifikuar, në çdo kohë dhe në përputhje me përcaktimet e marrëveshjes së Konkensionit, duhet t'i mundësojë akses personelit të autorizuar të Autoritetit të Aviacionit Civil në infrastrukturë, objektet, shërbimet, dokumentet dhe personelin, për të ushtruar inspektime në lidhje me pajtueshmërinë me kërkesat e kësaj rregulloreje dhe çdo kërkesë tjetër të zbatueshme për lëshimin e certifikatës ose regjistrimit dhe për të qëndruar permanente ose e ndryshueshme. Personeli i autorizuar i AAC do të vizitojë aeroportin gjatë inspektimeve në lidhje me kërkesat për lëshimin, rinovimin apo ndryshimin e certifikatës ose të regjistrimit, në lidhje me kërkesa të tjera të veçanta nga operatori, ose për kryerjen e aktiviteteve të mbikëqyrjes në zbatim të kompetencave të saj.
2. Autoriteti i Aviacionit Civil ka kompetencën për të pezulluar për arsye teknike zbatimin e kërkesave të caktuara prej kësaj rregulloreje. Brenda 90 ditëve nga data e miratimit të masës, Autoriteti i Aviacionit Civil rikthen zbatimin për pezullim ose miraton një dispozitë të përkohshme të vlefshme për një periudhë prej 6 (gjashtë) muajsh. Brenda kësaj periudhe, Autoriteti i Aviacionit Civil revokon dispozitën e përkohshme ose nxit procesin e miratimit të saj.
3. Në raste të veçanta dhe me kërkesë të arsyetuar, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të lejojë përjashtimin nga përputhshmëria me kërkesa individuale të kësaj rregulloreje, për aeroporte të veçanta. Masa e përjashtimit përcakton kufizimet dhe kushtet e tjera që konsiderohen të nevojshme për të siguruar nivele adekuate të sigurisë dhe që është e vlefshme për periudhën e kohës së dhënë.
4. Operatori është përgjegjës për aeroportin, që të jetë në përputhje me kërkesat që përmban pjesë të juridiksionit të kësaj rregulloreje dhe mirëmbajtjen me kalimin e kohës të pajtueshmërive të tilla. Ai gjithashtu nuk duhet të bie ndesh me ndonjë kusht të certifikatës.
5. Papajtueshmëria me kërkesat e kësaj rregulloreje nga ana e operatorit sjell zbatimin e nenit 13.
6. Certifikimi i aeroportit nuk e përjashton mbajtësin të pajtohet me dispozita të tjera ligjore në fuqi.

Neni 8

KËRKESAT PËR NJË AERODROM TË CERTIFIKUAR

1. Një aerodrom duhet të operohet, vetëm nga një subjekt që mban një certifikatë aerodromi të vlefshme të lëshuar nga AAC për këtë aerodrom, nëse përdorët për:
 - a) operime të transportit ajror ndërkombëtar; ose
 - b) operime të transportit ajror kombëtar me avionë me maksimumin e masës së ngritjes që tejkalon 5700 kg, ose me 10 ose më shumë vende pasagjerësh.
2. Çdo aerodrom i hapur për përdorim publik, i cili ka një procedurë afrimi me instrumente të botuar, duhet të operohet vetëm nga një subjekt që mban një certifikatë aerodromi të vlefshme, të lëshuar nga AAC për këtë aerodrom, po vetëm nëse aerodromi është regjistruar nga AAC në përputhje me dispozitat e kapitullit 5 të kësaj rregulloreje.
3. Një subjekt nuk duhet të operojë një aerodrom, i cili është në dispozicion për përdorim publik dhe ka procedurë të botuar afrimi joprecize ose precize me instrumente, në qoftë se aerodromit nuk është një aerodrom i certifikuar ose një aerodrom i regjistruar.

Neni 9

APLIKIMI PËR NJË CERTIFIKATË TË AERODROMIT

1. Një subjekt mund të aplikojë AAC për një certifikatë të aerodromit, për të lejuar subjektin të operojë një aerodrom në vendin e përcaktuar në aplikim.
2. Kërkesa duhet të jetë në formën e miratuar sipas aneksit 2 të kësaj rregulloreje.
3. Një subjekt, i cili operon një aerodrom për të cilin një certifikatë e aerodromit nuk është e nevojshme, është i lirë të aplikojnë për një certifikatë të aerodromit.
4. Kërkesa/aplikimi për marrjen e certifikatës së aeroportit duhet të dërgohet në AAC nga subjekti i interesuar ose operatori, së bashku me një hartë që tregon vendndodhjen dhe kufijtë e aeroportit dhe 2 (dy) kopje të Manualit të Operimit të Aeroportit, sipas kapitulli 3 të kësaj rregulloreje. Me kërkesë të AAC, subjekti i interesuar ose operatori, duhet të japi të dhëna për të gjitha studimet, listat (Charts), profilet, seksionet, dëshmitë për rëndësinë e infrastrukturës së fluturimit dhe zonat më të rëndësishme përreth tyre.
5. Aplikimi duhet të dorëzohet përpara datës së caktuar për certifikim, në mënyrë që të lejojë përfundimin në kohë të procesit të certifikimit.
6. Autoriteti i Aviacionit Civil ka të drejtën të fillojë procedurat e vlerësimit për certifikimin e aerodromit edhe në mungesë të kërkesës nga ana e aplikantit.

Neni 10

LËSHIMI I CERTIFIKATËS SË AERODROMIT

1. AAC duhet të lëshojë një certifikatë të aerodromit për një aplikant duke iu referuar nenit 9 dhe nën pikave të saj nëse:
 - a. shërbimet, objektet dhe pajisjet në aerodrom janë në përputhje me standardet e specifikuar në Manualin e Standardeve për një aerodrom të certifikuar;
 - b. procedurat e operimit të aerodromit do të parashikojnë masa të kënaqshme për sigurinë e avionëve;
 - c. manuali i pranueshëm i aerodromit është përgatitur për aerodromin në përputhje me kapitullin 3 të kësaj rregulloreje;
 - d. aplikanti do të jetë në gjendjen e duhur për të operuar dhe për të mirëmbajtur aerodromin, nëse certifikata është lëshuar; dhe
 - e. një sistem i pranueshëm i menaxhimit të sigurisë (Safewry Management System) është implementuar për aerodromin.
2. Certifikata e aerodromit lëshohet nga AAC, mbi bazën e rezultateve të favorshme të kontrolleve dhe verifikimeve që i janë bërë operatorit dhe kur AAC kanë treguar përputhje me kërkesat e kësaj rregulloreje.



Neni 11

CERTIFIKATA E AERODROMIT MUND TË JETË E KUSHTËZUAR

1. AAC mund të lëshojë një certifikatë të aerodromit me subjekt në bazë të kushteve (e kushtëzuar) kur AAC e konsideron të nevojshme në interes të sigurisë së navigimit ajror.
2. Nëse AAC vendos të lëshojë një certifikatë të aerodromit me kushte, AAC duhet të japë njoftim me shkrim aplikuesit për arsyet e vendimit.
3. Kushti duhet t'i përcaktohet aplikantit në certifikatën apo në njoftimin e dhënë sipas pikës 2 të këtij neni.
4. Një operator i aerodromit nuk duhet të bjerë ndesh me kushtin e certifikatës së aerodromit të dhënë.

Neni 12

VLEFSHMËRIA E CERTIFIKATËS SË AEROPORTIT

1. Certifikata e aeroportit mbetet në fuqi, deri në pezullimin ose anulimin e saj nga AAC.
2. Certifikata është e vlefshme, bazuar në rezultatet e suksesshme të monitorimit të kryer nga AAC gjatë periudhës së vlefshmërisë dhe të inspektimeve për vlefshmërinë e saj.
3. Autoriteti i Aviacionit Civil ka të drejtën të nisë procedurat e vlerësimit për vlefshmërinë e certifikatës së aeroportit edhe në mungesë të kërkesës nga ana e aplikantit.

Neni 13

PEZULLIMI OSE REVOKIMI I CERTIFIKATËS SË AERODROMIT

1. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të kufizojë, të pezullojë ose të revokojë certifikatën e aerodromit, nëse operatori i aeroportit nuk është në gjendje të vërtetojë, ose AAC konstaton dhe ka baza të arsyeshme për të besuar, se:
 - a. është shkelur një nga kushtet për të cilat certifikata është subjekt; ose
 - b. objektet, operimet ose mirëmbajtja e aerodromit, nuk janë në standarde të mjaftueshme në interes të sigurisë së navigacionit ajror; ose
 - c. mbajtësi ka dështuar në përputhje me rregullat e nenit 4, pikat 3 dhe 4.
2. Para se të pezullojë një certifikatë të aerodromit, AAC duhet:
 - a. të japë zotëruesit me shkrim një letër njoftimi ku:
 - i. të tregohet shkaku që përcakton faktet dhe rrethanat të cilat, sipas vullnetit të AAC, justifikojnë pezullimin; dhe
 - ii. ftohet zotëruesi për të treguar me shkrim, brenda 30 ditëve pas datës së njoftimit, shkaqet pse certifikata nuk duhet të anulohet; dhe
 - b. të marrë parasysh çdo kërkesë me shkrim që zotëruesi i bën AAC-s brenda kohës së lejuar sipas nënparagrafit (a) (ii.).
3. Pas kësaj kohe dhe në rast të paaftësisë ose mungesa e këtyre konsideratave, Autoriteti i Aviacionit Civil merr vendimin dhe njofton operatorin për vendimin e marrë.
4. Certifikata mund të pezullohet ose revokohet kur pa motive të justifikuara, AAC nuk lejohet që të kryejë inspektime të zakonshme apo të jashtëzakonshme.
5. Aty ku papajtueshmëritë e gjetura, sipas AAC, përfshijnë dëmtim serioz për sigurinë e operimeve, AAC merr në mënyrë urgjente dhe me efekt të menjëhershëm masa relative për kufizimin ose pezullimin e certifikatës.
6. Nëse AAC revokon një certifikatë të aerodromit, personi, i cili ishte mbajtësi i certifikatës, duhet të kthejë certifikatën e aerodromit menjëherë AAC.

Neni 14

REVOKIMI ME KËRKESËN E MBAJTËSIT

1. Nëse mbajtësi i një certifikate të aerodromit dëshiron të dorëzojë certifikatën, mbajtësi duhet t'i japë njoftim me shkrim AAC-s jo më pak se 60 ditë nga data në të cilën mbajtësi do të dorëzojë certifikatën.
2. AAC duhet të revokojë certifikatën në datën e specifikuar nga mbajtësi i certifikatës për dorëzimin e certifikatës.
3. Nëse AAC revokon një certifikatë të aerodromit me kërkesë të mbajtësit, aplikohet neni 13, pika 6.

Neni 15

TRANSFERIMI I CERTIFIKATËS SË AERODROMIT

1. Një certifikatë aerodromi nuk është e transferueshme.

Neni 16

CERTIFIKATA E PËRKOHSHME E AERODROMIT

1. AAC mund të japë një certifikatë të përkohshme të aerodromit për një aplikant sipas nenit 9 të kësaj rregulloreje, nëse AAC sigurohet që aplikanti do të jetë në gjendjen e duhur për të operuar dhe për të mirëmbajtur aerodromin për kohëzgjatjen e certifikatës të përkohshme.
2. Një certifikatë e përkohshme aerodromi nuk duhet të jepet për një periudhë më të gjatë se 60 ditë.

Neni 17

NDRYSHIME TË CERTIFIKATËS

1. Mbajtja e certifikimit e specifikuar në certifikatën e aeroportit mund të zgjatet nga AAC me kërkesë të operatorit, pasi është verifikuar një rezultat i favorshëm i kontrolleve dhe verifikimeve të bëra nga AAC. Për qëllim zgjatjen e certifikimit, operatori duhet të vërtetojë përputhje me kërkesat e zbatueshme të kësaj rregulloreje.
2. Është detyrë e operatorit të njoftojë AAC-në për dukuritë që çojnë në reduktimin e mbajtjes së certifikatës.
3. Kërkesat për ndryshim të një certifikate duhet të paraqitet me shkrim dhe të shoqërohen me gjetjet relative dhe çdo informacion tjetër që lidhet me ndryshimet në karakteristikat e aeroportit.

Neni 18

ZOTËRUESI I CERTIFIKATËS SË AEROPORTIT

1. Certifikata e aeroportit i lëshohet personit, operatorit ose një kompanie që kërkon menaxhimin me koncesion të aeroportit, i/e cila do të marrë detyrat dhe obligimet në lidhje me mirëmbajtjen e certifikatës. Sipas nenit 15, certifikata e aeroportit nuk është e transferueshme dhe nuk mund të shitet.
2. Nëse do të duhet të përdoret transferimi, dhënia në koncesion ose shitja e menaxhimit/operimit të aeroportit, këta të fundit duhet të jenë të autorizuar nga AAC, e cila vazhdon me lëshimin e një certifikatë të re për operatorin pasardhës. Në raste të tilla, ku është e nevojshme të ruhen operimet e aeroportit, operatori që po largohet do të vazhdojë të sigurojë kushtet e sigurisë sipas kësaj rregulloreje.

KAPITULLI 3

MANUALI I OPERIMIT TË AEROPORTIT

Neni 19

SIGURIMI DHE VENDNDODHJA E MANUALIT TË AERODROMIT

1. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të ketë një Manual të Operimit të Aerodromit për aerodromin, në përputhje me kërkesat e standardet e kësaj rregulloreje.
2. Manuali i aerodromit të operatorit duhet të pranohet paraprakisht nga AAC.
3. Operatori duhet t'i japë AAC një kopje të manualit dhe duhet të mbajë një kopje në aerodrom. Nëse selia kryesore e biznesit të operatorit nuk është në aerodrom, një kopje shtesë e manualit do të mbahet gjithashtu në selinë kryesore të biznesit.
4. Operatori duhet të bëjë kopje të manualit të mbajtur në aerodrom, dhe në selinë kryesore të biznesit të operatorit, nëse është e zbatueshme, në dispozicion për inspektim nga personat e autorizuar kur aerodromi është operacional.



Neni 20

INFORMACIONI PËR T'U PËRFSHIRË NË MANUALIN E AERODROMIT

1. Duke iu referuar nenin 20, Manuali i Operimit të Aerodromit duhet të përfshijë së paku të dhënat e përcaktuara në standardet e kësaj rregulloreje.

Neni 21

FORMA E MANUALIT TË AERODROMIT

1. Përveç kur aprovohet ndryshe nga AAC, operatori i aerodromit të certifikuar duhet të mbajë një kopje origjinale të Manualit të Operimit të Aerodromit për aerodromin në formë të shtypur.
2. Kopje të tjera të manualit mund të mbahen në formë të shtypura ose elektronike.
3. Manuali mund të përbëhet nga më shumë se një pjesë.
4. Operatori duhet ta mbajë manualin në mënyrë që një person i cili e lexon atë do të dijë:
 - a. kur janë kryer ndryshime të informacionit të manualit; dhe
 - b. nëse manuali është i përditësuar kohë pas kohe.

Neni 22

NDRYSHIMET/AMENDIMET E MANUALIT TË OPERIMIT TË AERODROMIT

1. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të ndryshojë Manualin e Operimit të Aerodromit, sa herë është e nevojshme për ta bërë këtë, me qëllim përditësimin e informacionit në manual.
2. AAC mund të njoftojë me shkrim operatorin duke e udhëzuar në lidhje ndryshimet në manual, me qëllim ruajtjen e saktësisë së Manualit të Operimit të Aerodromit.
3. Operatori duhet të ketë në konsideratë udhëzimet e dhëna sipas pikës 2 të këtij neni.

Neni 23

NJOFTIMI I NDRYSHIMEVE

1. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të informojë AAC, me shkrim, për çdo amendim/ndryshim që operatori i bën Manualit të Operimit të Aerodromit për aerodromin brenda 30 ditëve pasi është bërë ndryshimi.

Neni 24

KONTROLLUESI I MANUALIT TË OPERIMIT TË AERODROMIT

1. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të emërojë një person i cili të jetë kontrolluesi i Manualit të Operimit të Aerodromit.
2. Funksionet e kontrolluesit të Manualit të Operimit të Aerodromit janë që të sigurojnë se:
 - a. është mbajtur një rekord/shënim për personat që mbajnë kopje të plotë apo një pjesë të Manualit të Operimit të Aerodromit, dhe vendet ku i gjithë apo një pjesë të Manualit të Operimit të Aerodromit mbahet;
 - b. informacionet e rejtat (rinovimet/revizionet) për manualin janë shpërndarë për ata persona dhe AAC vende; dhe
 - c. manuali është rishikuar sistematikisht të paktën çdo vit, brenda afateve për përditësimin e rregullt të tij, me qëllim për të siguruar se vazhdon të plotësojë kërkesat për vendndodhjen, përfshirë informacionin, format dhe ndryshimet sipas nevojës.

Neni 25

PROCEDURAT E MANUALIT TË OPERIMIT TË AERODROMIT

1. Në varësi të udhëzimeve të lëshuara në bazë të pikës 2 të këtij neni, operatori i aerodromit të certifikuar duhet të operojë dhe të mbajë aerodromin në përputhje me procedurat e përcaktuara në manualin e aerodromit për aerodromin.

2. AAC mund të urdhërojë operatorin e aerodromit të certifikuar për ndryshimin e procedurave të përcaktuara në Manualin e Operimit të Aerodromit, nëse AAC konsideron të nevojshme në interes të sigurisë së navigimit ajror.
3. Një operator duhet të pajtohet me udhëzimet e caktuara për operatorin.

Neni 26

PËRMBAJTJA E MANUALIT TË OPERIMEVE TË AERODROMIT

Manuali i Operimeve të Aerodromit duhet të përmbajë elementet e mëposhtëm:

1. Pjesa 1 - E përgjithshme
Informacione të përgjithshme, duke përfshirë si vijon:
 - a. Qëllimi dhe fushëveprimi i manualit;
 - b. kërkesat ligjore për të gjitha certifikatat e aerodromit dhe Manualin, siç është parashkruar në Kodin Ajror dhe në këtë rregullore;
 - c. kushtet për shfrytëzimin e aerodromit - një deklaratë për të treguar se aerodromi në të gjithë kohën, kur është në dispozicion për ngritje dhe ulje të avionëve, do të jetë në dispozicion për të gjithë personat me kushte të njëjta;
 - d. emri dhe statusi i menaxherit përgjegjës (personi i emëruar nga mbajtësi i licencës së aerodromit me përgjegjësi për ofrimin e përputhjes me kriteret e certifikatës); menaxheri për sigurinë (personi përgjegjës për zbatimin e sistemit të menaxhimit të sigurisë) dhe menaxheri i operimeve (personi përgjegjës për operacionet ditore në përputhje me Manualin e Shërbimeve dhe Operimeve të Aerodromit dhe me rregulloren në fuqi);
 - e. emrat dhe statusin e personelit tjetër të lartë që operojnë në aerodrom dhe udhëzimet sipas urdhrit dhe rrethanave në të cilat AAC mund të kërkohen për të vepruar;
 - f. sistemin e informacioneve aeronautike në dispozicion dhe procedurat për shpalljen e tyre;
 - g. sistemi për regjistrimin e lëvizjes së avionit; dhe
 - h. detyrimet e operatorit të Aerodromit.
2. Pjesa 2- Të dhënat mbi pozitën e aerodromit
Informacione të përgjithshme, duke përfshirë si vijon:
 - a. planimetri të aerodromit që tregon objektet kryesore të aerodromit për funksionimin e tij duke përfshirë, në veçanti, vendndodhjen e secilit indikator të drejtimit të erës;
 - b. planimetri të aerodromit që tregon kufijtë e aerodromit;
 - c. planimetri që tregon distancën e aerodromit nga qyteti më i afërt, apo ndonjë zonë tjetër e populluar dhe vendndodhjen e ndonjë objekti dhe pajisjeve të aerodromit jashtë kufijve të aerodromit; dhe
 - d. të dhënat e emrit të:
 - i. vendndodhjes së aerodromit; apo
 - ii. nëse kufijtë e aerodromit nuk janë të përcaktuar në dokumente me të dhënat e emrit, në të dhëna apo në interes të pronës ku është vendosur aerodromi dhe planit i cili tregon kufijtë dhe pozitën e aerodromit;
 - iii. Të gjitha planet dhe hartat duhet të jetë në shkallë 1:25,000, duke treguar me anë të linjës së thyer kufijtë e saktë të aerodromit të propozuar, të prodhuara nga një agjenci hartash e akredituar.
3. Pjesa 3 - Të dhënat e aerodromit që kërkohen t'i raportohen Shërbimit të Informacionit Aeronautike (AIS)
 - a. 3.1 Informacione të përgjithshme
 - i. emrin e aerodromit;
 - ii. vendndodhja e aerodromit;
 - iii. koordinatat gjeografike të pikës referuese të aerodromit që përcaktohen prej Sistemit Botëror Gjeodezik - 1984 (WGS - 84) data e referimit;
 - iv. lartësia mbidetare e aerodromit dhe ndryshimet magnetike;
 - v. lartësia mbidetare e secilit prag dhe ndryshimet magnetike, lartësia e brezit skajor të pistës dhe ndonjë pikë e rëndësishme e lartë dhe e ulët përgjatë pistës, dhe lartësia më e lartë e zonës së aterimit për qasjen precize në pistë;
 - vi. temperatura referente e aerodromit;



- vii. hollësitë e sinjalizuesit të aerodromit; dhe
 - viii. emri i operatorit të aerodromit dhe adresa e numrat e telefonit ku operatori i aerodromit mund të kontaktohet gjatë gjithë kohës.
- b. **3.2 Dimensionet e aerodromit dhe informacione të ngjashme**
- i. Informacione të përgjithshme, duke përfshirë si vijon:
 - ii. pista - ndikimi i vërtetë, numri i emërimit, gjatësia, gjerësia, vendndodhja e pragut të zhvendosur, pjerrësia, lloji i sipërfaqes, lloji i pistës, dhe ekzistenca e pengesës së zonës së lirë për qasjen precize në pistë;
 - iii. gjatësia, gjerësia dhe lloji i sipërfaqes së shtegut, skajet e sigurta të zonës së pistës, vendndalimet;
 - iv. gjatësia, gjerësia dhe lloji i sipërfaqes së vendit të shtegut të qarkullimit;
 - v. lloji i sipërfaqes së platformës dhe vendqëndrimet e avionëve;
 - vi. gjatësia e rrugës ku ndalohet qëndrimi dhe profili i tokës;
 - vii. ndihmat vizuale për procedurë të qasjes d.m.th. lloji i qasjes së ndriçimit dhe sistemi tregues i këndit të afrimit visual në ulje (PAPI/APAPI dhe T-VASIS/AT-VASIS); shënjimi dhe ndriçimi i pistave, vendqëndrimeve dhe platformave; udhëzimet e tjera vizuale dhe ndihmat e kontrollit në vendqëndrime (duke përfshirë pozitat e pistave, pozitat e ndërmjetme dhe pengesë-ndalesat) dhe platformat, vendndodhja e lloji i sistemit udhëzues vizual për ankorim; disponueshmëria e fuqisë në ndriçimit në pritje;
 - viii. vendndodhja dhe radiofrekuencat e VOR, pikës kontrolluese të aerodromit;
 - ix. vendndodhja dhe emërtimi i rrugës standarde të taksimit;
 - x. koordinatat gjeografike të secilit prag;
 - xi. koordinatat gjeografike të qendrës së përshtatshme të taksimit të pikave të rreshtit;
 - xii. koordinatat gjeografike të secilit vendqëndrim të avionit;
 - xiii. koordinatat gjeografike dhe lartësia e pengesave domethënëse në zonën e qasjes dhe ngritjes, në zonën qarkulluese dhe në afërsi të aerodromit. (Kjo informatë më së miri mund të tregohet në formë të diagrameve, siç janë ata që kërkohen për përgatitjen e publikimeve informative aeronautike të parashikuara në aktet nënligjore përkatëse në fuqi në RSH, në përputhje me aneksin 4 dhe 15 në Konventën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar);
 - xiv. lloji i shtresës dhe forca ndikuese, duke përdorur metodën e numrit të klasifikimit të avionit - numrit të klasifikimit të shtresës (ACN-PCN); n) lokacionin e një apo më shumë kontrolleve të lartësimatësit të parafluturimit të vendosur në platformë apo në lartësinë e tyre;
 - xv. distancat e deklaruara; distanca e mjaftueshme për ngasje para ngritjes (TORA); distanca e mjaftueshme për ngritje (TODA); distanca e mjaftueshme për përshpejtim-ndalje (ASDA); distanca e mjaftueshme për aterrim (LDA);
 - xvi. të dhënat dhe mënyra e kalkulimit të distancës dhe lartësisë së deklaruar në fillim dhe në fund të secilës distancë të deklaruar;
 - xvii. metoda e kalkulimit të distancave të zvogëluara të deklaruar dhe procedura për shpalljen e tyre;
 - xviii. plani për largimin e avionëve të paaftë; numrat e telefonit, telefaksit, faksimilet, *e-mail* adresa e koordinatorit të aerodromit për largimin e avionëve të paaftë në apo afër zonës së lëvizjes; informata mbi mundësinë për të larguar avionët e paaftë – sa u përket avionëve të cilët aerodromi është i pajisur për t'i larguar; dhe
 - xix. shpëtimi dhe zjarrfikja: niveli i mbrojtjes i ofruar, i shprehur në lidhje me kategorinë e shërbimeve të shpëtimit dhe zjarrfikjes, që duhet të jetë në përputhje me avionët më të gjatë, që normalisht e shfrytëzojnë aerodromin dhe gjerësinë e tyre të trupit të avionit dhe llojin e shumën e mjeteve zjarrfikëse, që normal janë në dispozicion në aerodrom. Niveli i mbrojtjes që ofrohet nuk duhet të jetë më pak se një kategori nën kategorinë e caktuar.
4. Pjesa 4- Veçoritë e procedurave operative në aerodrom dhe masat e sigurisë
- a. **4.1 Raportimi në aerodrom**

Të dhënat e procedurave për raportimin e ndonjë ndryshimi në informatat e aerodromit që janë përcaktuar në AIP dhe procedurat për të kërkuar çështjen e NOTAM-eve, duke përfshirë:

- i. marrëveshjet për raportimin e ndonjë ndryshimi AAC-ja dhe regjistrimin e raportimit të ndryshimeve gjatë dhe jashtë orarit normal të detyrave të aerodromit;
- ii. emrat dhe rolet e personave përgjegjës për t'i dhënë numrat e tyre të telefonit gjatë dhe jashtë orarit të aerodromit dhe vendndodhjen e numrave të telefonit, siç është dhënë nga AAC-ja, të vendit, ku ndryshimet duhet të raportohen në AAC.

b. 4.2 Afrimi në zonën e lëvizjes së aerodromit

Të dhënat e procedurave të hartuara dhe të përcjelljes së tyre në bashkëpunim me agjencinë përgjegjëse për të parandaluar ndërhyrjen e paligjshme në aviacionin civil në aerodrom, për të parandaluar hyrjen e paautorizuar të personave, automjeteve, pajisjeve, kafshëve dhe gjësendeve të tjera në zonën e lëvizjes, duke përfshirë:

- i. rolin e operatorit të aerodromit, operatorit të avionëve, operatorëve me bazë fikse në aerodrom, njësisë së sigurisë së aerodromit, AAC-së dhe departamenteve të tjera qeveritare, siç janë të zbatueshme; dhe
- ii. emrat dhe rolet e personelit përgjegjës për të kontrolluar qasjen në aerodrom dhe numrat e telefonit për t'i kontaktuar ata gjatë dhe pas orarit të punës.

c. 4.3 Plani i emergjencave i aerodromit

Të dhënat e planit të emergjencave të aerodromit, duke përfshirë si në vijim:

- i. planet për t'u marrë me emergjencat që ndodhin në aerodrom apo në afërsi të aerodromit, duke përfshirë prishjen e avionëve gjatë fluturimit, zjarret strukturore, sabotimin, kërcënimin me bombë (ndaj avionëve apo strukturës), kapjen e paligjshme të avionëve dhe incidente në aerodrom që përfshijnë faktorët "gjatë emergjencave" dhe "pas emergjencave";
- ii. hollësitë e testeve për objektet e pajisjet e aerodromit që do të shfrytëzohen për emergjencën, duke përfshirë frekuencën e këtyre testeve;
- iii. hollësitë e ushtrimeve për t'i testuar planet e emergjencave, duke përfshirë frekuencën e këtyre ushtrimeve;
- iv. marrëveshjet për rishikimin e frekuencave të këtyre ushtrimeve;
- v. lista e organizatave, agjencive dhe personave me autoritet edhe në aeroport edhe jashtë tij për rolet në terren; numrat e tyre të telefonit dhe të telefaksit, adresa e *e-mail-it* dhe adresat SITA, dhe radiofrekuencat e zyrave të tyre;
- vi. themelimi i komitetit të emergjencave të aerodromit për t'u marrë me emergjencat; dhe
- vii. emërimi i një komandanti në vendin e ngjarjes për operacionet e përgjithshme të emergjencave.

d. 4.4 Shpëtimi dhe zjarrfikja

Të dhënat e objekteve, pajisjet, personeli dhe procedurat për t'i përmbushur kërkesat e shpëtimit dhe zjarrfikës, duke përfshirë emrat dhe rolet e personave përgjegjës për t'u marrë me shërbimet e shpëtimit dhe zjarrfikës në aerodrom.

e. 4.5 Zona e lëvizjes në aerodrom dhe inspektimi i sipërfaqes me pengesa të kufizuara nga operatori i aerodromit

Të dhënat e procedurave dhe inspektimi i zonës së lëvizjes së aerodromit dhe sipërfaqeve me pengesa kufizuese, duke përfshirë si në vijim:

- i. marrëveshjet për t'i kryer inspektimet, duke përfshirë fërkimet e pistës dhe matjen e thellësisë së ujit në pistë dhe në vendqëndrimin e avionëve gjatë dhe jashtë orarit të operimit të aerodromit;
- ii. aranzhimet dhe mjetet e komunikimit me Kontrollin e Trafikut Ajror gjatë inspektimit;
- iii. marrëveshjen për të mbajtur një libër-regjistër të inspektimit dhe vendndodhja e libër-regjistrimit;
- iv. hollësitë e intervaleve dhe kohës së inspektimit;
- v. lista e kontrollit të inspektimit;
- vi. marrëveshja për të raportuar rezultatet e inspektimit dhe për të ndërmarrë veprime të menjëhershme të përcjelljes për të siguruar korrigjim të kushteve të pasigurta; dhe



- vii. emrat dhe rolet e personave përgjegjës për të kryer inspektimet dhe numrat e tyre të telefonit gjatë dhe jashtë orarit të punës.
- f. **4.6 Sistemi i ndriçimit dhe ai elektrik i aerodromit**

Të dhënat e procedurave për inspektim dhe mirëmbajtje të dritave aeronautike (duke përfshirë ndriçimin e pengesave), shenjat, shënjeshtat dhe sistemin elektrik, duke përfshirë si në vijim:

 - i. marrëveshja për të kryer inspektime gjatë dhe jashtë orarit normal të operimeve të aerodromit dhe lista e kontrollit për inspektime;
 - ii. marrëveshja për regjistrimin e rezultatit të inspektimit dhe për të ndërmarrë veprim përcjellës për t'i korrigjuar gabimet;
 - iii. marrëveshja për të kryer mirëmbajtje rutinë dhe mirëmbajtje emergjente;
 - iv. marrëveshja për furnizime sekondare me rrymë, nëse është e aplikueshme, dhe ndonjë e dhënë për ndonjë metodë tjetër për t'u marrë me rënien e sistemit total apo të pjesshëm;
 - v. emrat dhe rolet e personave përgjegjës për inspektim dhe mirëmbajtje të ndriçimit dhe numrat e telefonave për t'i kontaktuar ata gjatë dhe jashtë orarit të punës.
- g. **4.7 Mirëmbajtja e zonës së lëvizjes**

Të dhënat e godinave dhe procedurat për mirëmbajtjen e zonës së lëvizjes, duke përfshirë si në vijim:

 - i. marrëveshja për mirëmbajtjen e zonave të shtruara;
 - ii. marrëveshja për mirëmbajtjen e pistave dhe vendqëndrimeve të pashtuara;
 - iii. marrëveshja për mirëmbajtjen e shtigjeve të pistës dhe vendqëndrimeve; dhe
 - iv. marrëveshja për mirëmbajtjen e drenazhit të aerodromit.
- h. **4.8 Siguria e punëve në aerodrom**

Të dhënat e procedurave për planifikim dhe kryerjen e detyrave në mënyrë të sigurt (duke përfshirë punët që mund të kryhen me një afat të shkurtër lajmërimi) apo në afërsi të zonës së lëvizjes, që mund të dalë jashtë sipërfaqes së kufizimit të pengesës, duke përfshirë si në vijim:

 - i. marrëveshja për komunikim me Kontrollin e Trafikut Ajror gjatë mbarëvajtjes së punëve të tilla;
 - ii. emrat, numrat e telefonit dhe rolet e personave përgjegjës dhe organizata përgjegjëse për planifikimin dhe për kryerjen e punëve, si dhe marrëveshja për t'i kontaktuar ata persona e organizata gjatë gjithë kohës;
 - iii. emrat e operatorëve të aerodromit me bazë fikse dhe operatorët e avionëve, që duhet të njoftohen për punën, dhe numrat e tyre të telefonit gjatë dhe pas orarit të punës; dhe
 - iv. lista e shpërndarjes së planeve të punës, nëse kërkohet.
- i. **4.9 Menaxhimi i vendqëndrimit të avionëve**

Të dhënat e procedurave për menaxhimin e vendqëndrimit të avionëve:

 - i. marrëveshja mes Kontrollit të Trafikut Ajror dhe Njesisë për Menaxhimin e Vendqëndrimit të Avionëve;
 - ii. marrëveshja për të ndarë pozitat e parkimit të avionëve;
 - iii. marrëveshja për iniciimin e ndezjes së motorit dhe sigurimin e hapësirës për kthimin e avionit;
 - iv. organizimi i shërbimeve; dhe
 - v. shërbimi i udhëheqësit.
- j. **4.10 Menaxhimi i sigurisë së vendqëndrimit të avionëve**

Procedura për të siguruar sigurinë e vendqëndrimit të avionëve përfshin:

 - i. mbrojtjen nga shpërthimi ajrit të motorëve pas ndezjes;
 - ii. zbatimin e masave të sigurisë gjatë operacioneve të rimbushjes/zbrazjes së avionit;
 - iii. fshirja e vendqëndrimit të avionëve;
 - iv. pastrimi i vendqëndrimit të avionëve;
 - v. marrëveshja për të raportuar incidentet, aksidentet në vendqëndrim të avionëve; dhe
 - vi. marrëveshja për auditimin e tërë personelit që punon në vendqëndrimin e avionëve nëse i përmbahet sigurisë.

k. **4.11 Kontrolli i automjeteve në zonat ajrore**

Të dhënat e procedurave për kontrollin e automjeteve që operojnë në, apo në afërsi të zonës së lëvizjes, duke përfshirë si në vijim:

- i. hollësitë e rregullave të aplikueshme në trafik (duke përfshirë kufizimin e shpejtësisë dhe mënyrat e zbatimit të rregullave); dhe
- ii. mënyra e lëshimit të licencave të ngasjes për automjetet vepruese në zonën e lëvizjes.

l. **4.12 Menaxhimi i rrezikut nga shtazët**

Të dhënat e procedurave për t'u marrë me rrezikun e operacioneve të avionëve që shkaktohet nga prezenca e zogjve apo gjitarëve në strukturën apo në zonën e lëvizjes së fluturimit në aerodrom, duke përfshirë:

- i. marrëveshjen për vlerësimin e rrezikut nga ndonjë shtazë;
- ii. marrëveshjen për zbatimin e programeve të kontrollit ndaj shtazave; dhe
- iii. emrat dhe rolet e personave përgjegjës për t'u marrë me rreziqet nga shtazat dhe numrat e tyre të telefonit gjatë dhe pas orarit të punës.

m. **4.13 Kontrolli i pengesave**

Të dhënat që përcaktojnë procedurat:

- i. monitorimi dhe regjistrimi i pengesave të cilat shkelin sipërfaqet me pengesa të kufizuara, përkrahimin e tyre, lartësinë dhe vendndodhjen dhe ndriçimin e tyre;
- ii. monitorimi i sipërfaqes së kufizimit të pengesave dhe Diagramin e Lloji A të sipërfaqes së ngritjes për pengesa;
- iii. kontrollimi i pengesave në kuadër të autoritetit të operatorit;
- iv. monitorimi i ndërtesave apo i zhvillimit të strukturës në lidhje me lartësinë e tyre në suaza të kufijve të sipërfaqeve me pengesa të kufizuara;
- v. kontrolli i zhvillimeve të reja në afërsi të aerodromeve; dhe
- vi. njoftimi i AAC-së për natyrën dhe vendndodhjen e pengesave dhe ndonjë shtesë tjetër apo largim të pengesave për ndryshim të nevojshëm, duke përfshirë ndryshimet e publikimeve të AIS.

n. **4.14 Plani dhe procedurat e largimit të avionëve që s'janë në gjendje të lëvizin**

Të dhënat e procedurës për largimin e avionit që është prishur në apo në afërsi të zonës së lëvizjes, duke përfshirë si në vijim:

- i. rolet e operatorit të aerodromit dhe mbajtësit të regjistrimit të avionëve;
- ii. marrëveshja për të njoftuar mbajtësin e certifikatës së regjistrimit;
- iii. marrëveshja për t'u ndërlidhur me kontrollin e trafikut ajror;
- iv. marrëveshja për të marrë pajisje dhe persona për të larguar avionët e paaftë; dhe
- v. emrat dhe rolet e personave përgjegjës për rregullimin e largimit të avionëve të paaftë dhe numrat e tyre të telefonit.

o. **4.15 Trajtimi i materialit të rrezikshëm**

Të dhënat e procedurave për trajtim dhe deponim të sigurt të materialit të rrezikshëm në aerodrom, duke përfshirë si në vijim:

- i. marrëveshja për zonat speciale në aerodrom që duhet të themelohen për deponim të lëngjeve që ndizen lehtë dhe ndonjë material tjetër të rrezikshëm; dhe
- ii. metoda që duhet të përcillet për dorëzim, deponim, shpërndarje dhe trajtim të materialeve të rrezikshme.

p. **4.16 Operimet me shikueshmëri të ulët**

- i. Të dhënat e procedurave që duhet të paraqiten për operimet në dukshmëri të ulët, duke përfshirë marrjen e masës dhe raportimin e kufirit vizual të pistës, dhe kur kërkohen emri dhe numrat e telefonit gjatë dhe pas orarit të punës të personave përgjegjës për matjen e kufirit vizual të pistës;
- ii. nëse veprimtaritë lejohen gjatë periudhave të dukshmërisë së ulët dhe procedurat për mbrojtjen e pistave gjatë periudhave të tilla.



q. **4.17 Mbrojtja e radarit dhe e pikave të navigacionit**

Të dhënat e procedurave për mbrojtjen e radarit dhe pajisjeve ndihmëse radionavigacionit të vendosura në aerodrom për të siguruar se performanca e tyre nuk do të pakësohet, duke përfshirë si në vijim:

- i. marrëveshja për kontrollin e aktiviteteve në afërsi të radarit dhe pajisjeve të instaluar në NAVADS-it;
- ii. marrëveshja për mirëmbajtjen e tokës në afërsi të këtyre pajisjeve të instaluar; dhe
- iii. furnizimi dhe pajisjet e instaluar të shenjave që paralajmërojnë për rrezatimin e mikrovalëve të rrezikshme.

5. **Pjesa 5 - Administrimi i aerodromit dhe sistemi i menaxhimit të sigurisë**

a. **5.1 Administrimi i aerodromit**

Të dhënat e administrimit të aerodromit, duke përfshirë si në vijim:

- i. diagrami i strukturës organizative të aerodromit, duke treguar emrat dhe pozitat e personelit kyç, duke përfshirë edhe përgjegjësitë e tyre;
- ii. emri, pozita dhe numrat e telefonit të personit që ka përgjegjësi të përgjithshme të sigurisë së aerodromit; dhe
- iii. komitetet e aerodromit

b. **5.2 Sistemi i menaxhimit të sigurisë (SMS)**

Sistemi i menaxhimit të sigurisë, që është themeluar për të ofruar përputhje me të gjitha kushtet e sigurisë dhe për arritje të vazhdueshme të përmirësimit në performancën e sigurisë, duke pasur veçoritë kryesore:

- i. politika e sigurisë deri në shkallën e zbatueshmërisë, në proces të menaxhimit të sigurisë dhe raportit të saj me procesin operativ dhe të mirëmbajtjes;
- ii. struktura apo organizimi i SMS-së, duke përfshirë plotësimin me personel dhe caktimin e përgjegjësiave individuale apo grupe të çështjeve të sigurisë;
- iii. strategjia e SMS-së dhe planifikimi, siç është vendosja e caqeve të performancës së sigurisë, duke i ndarë prioritetet për zbatimin e iniciativave të sigurisë dhe ofrimit të një kornize për kontrollimin e rreziqeve deri në atë nivel që është sa më i ulët në zbatueshmëri;
- iv. zbatimi i SMS-së duke përfshirë objektet, mënyrat dhe procedurat për një komunikim efektiv të mesazheve të sigurisë dhe zbatim të kushteve të sigurisë;
- v. sistemi për zbatimin dhe veprimin në zonat kritike të sigurisë, të cilat kërkojnë nivel më të lartë të integritetit për menaxhimin e sigurisë (programi për masat e sigurisë);
- vi. masat për avancimin e sigurisë, parandalimi i aksidentit dhe sistemi për kontroll të rrezikut, duke përfshirë edhe analizën dhe trajtimin e aksidentit, incidenteve, defekteve, gabimeve, mospërputhjeve dhe dështimeve, dhe vazhdimi i monitorimit të sigurisë;
- vii. auditimi i sigurisë së brendshme dhe sistemi i rishikimit që japin në hollësi sistemet dhe programet për kontrollin e cilësisë së sigurisë;
- viii. sistemi për dokumentimin e të gjitha objekteve që kanë të bëjnë me sigurinë e aerodromit, si dhe shënimet e mirëmbajtjes dhe operimeve të aerodromit, duke përfshirë informatat në përpunim dhe ndërtim të shtresimit për avion dhe ndriçim të aerodromit. Sistemi duhet të mundësojë rikthim të lehtë të shënimeve që përfshijnë diagramet;
- ix. trajnimi i personelit dhe kompetencat, duke përfshirë rishikimin dhe vlerësimin e përshtatshmërisë së trajnimit të ofruar për personel për detyrat që kanë të bëjnë me sigurinë dhe të sistemit certifikues për testimin e kompetencës së tyre; dhe
- x. përfshirja e klauzolave në lidhje me sigurinë në kontrata të punës në aerodrom dhe zbatimin e tyre.

KAPITULLI 4 ORGANIZIMI I OPERATORIT

Neni 27 ORGANIZIMI I OPERATORIT

1. Operatori duhet t'i demonstrojë AAC-së se organizimi i biznesit të tij dhe procedurat e menaxhimit janë të duhurat dhe të përshtatshme, për llojin e operimeve të miratuara për aeroportin dhe të operimit të aeroportit, në vazhdimësi, efikasitet dhe transparencë. Operatori gjithashtu duhet të krijojë sisteme të përshtatshme drejtuese dhe strategjike të mjaftueshme për të siguruar operime të sigurta.
2. Operatori duhet të emërojë një menaxher përgjegjës për certifikimin e aeroportit (Accountable Manager), për të cilin njofton dhe merr edhe vlerësimin e AAC, që ka autoritetin dhe autonominë e nevojshme, për të siguruar që të gjitha aktivitetet janë kryer në përputhje me dispozitat e kësaj rregulloreje dhe çdo kusht tjetër të përcaktuara nga operatori.
3. Për të siguruar zhvillimin e sigurt të operimeve të aeroportit, operatori duhet të ketë një strukturë operuese të efektshme për menaxhimin dhe mbikëqyrjen e fushave të mëposhtme, të cilat duhen t'i caktohen drejtuesve përgjegjës (Post holders) ose menaxher raportues:
 - a. zona e lëvizjes;
 - b. terminal;
 - c. hartimi i infrastrukturës dhe sistemeve;
 - d. mirëmbajtja e infrastrukturës dhe sistemeve;
 - e. raportimi në zyrën e AIS dhe kontrollin e trafikut ajror për çdo ndryshim në kushte, apo ndonjë ndodhi tjetër, në aerodrom që ndikojnë në sigurinë e avionëve operativë; dhe
 - f. sigurimi i sigurisë (safety) në aerodrom kur janë duke u bërë punime në aerodrom.

Menaxherët përgjegjës për fusha e mësipërme duhet të konsiderohen të pranueshëm nga AAC.

4. Menaxherët përgjegjës ose menaxherët raportues duhet të kenë kualifikimet e duhura dhe kompetenca menaxheriale në sektorin e aeroportit. Pas vlerësimit nga AAC një menaxher mund të mbajë më shumë se një detyrë në aeroport.
5. Një menaxher i një operatori nuk mund të mbajë pozicione të ngjashme në aeroporte të tjera përveç nëse autorizohet saktësisht nga AAC.
6. Manuali i Operimit të Aerodromit duhet të përmbajë përshkrimin e kompetencave dhe përgjegjësi të menaxherëve. Duhet gjithashtu të krijohen procedura të veçanta për të siguruar vazhdimësinë e menaxhimit në mungesë të menaxherëve përgjegjës.
7. Operatori duhet të sigurojë që çdo fushë e organizatës të jetë e pajisur me staf të mjaftueshëm për shkallën dhe kompleksitetin e operimeve dhe të kualifikuar për llojin e funksionit.
8. Operatori duhet të sigurojë pajisje të përshtatshme për të siguruar menaxhimin e sigurt të operimeve të saj dhe kushtet e përshtatshme për përdoruesit e shërbimeve të saj.
9. Operatori duhet të informojë paraprakisht Autoritetin e Aviacionit Civil për çdo ndryshim të rëndësishëm që ndikon në strukturën organizative, duke përfshirë ndryshimet në lidhje me përgjegjësitë e menaxherëve.
10. Gjatë operimeve të aeroportit operatori duhet të jetë i vetëdijshëm për aktivitetet në aeroport në mënyrë që të sigurojë mbështetje për ndodhjen e çdo situatë jonormale, të jashtëzakonshme ose emergjence. Ndër të tjera duhet të raportojë AAC dukuritë që mund të ndikojnë në funksionimin dhe efikasitetin e operimeve.
11. Shërbimet e ofruara operatorit nga palët e jashtme janë përgjegjësi e operatorit.
12. Operatori duhet të zhvillojë një Manualit të Operimit të Aeroportit, në përputhje me udhëzimet e përfshira në Kapitullin 3. Manuali duhet miratuar nga AAC.
13. Operatorit i duhet të veprojë në përputhje me dispozitat e Manual të Operimit të Aeroportit.
14. Për aeroportet e referuara në nenin 6, pika 6 nuk do të zbatohet pika 3 e këtij neni.
15. Për aeroportet e referuara në nenin 6, pika 6, në mënyrë për të siguruar mbajtjen e sigurt të operimit të aeroportit, operatori duhet të ketë një strukturë minimale për funksionimin efektiv të menaxhimit dhe mbikëqyrjen e lëvizjes, ndërtimin e terminalit, projektimit dhe mirëmbajtjes së infrastrukturës dhe sistemeve.

Kjo strukturë duhet të drejtohet të paktën nga një menaxher i përgjegjshëm, i konsideruar i pranueshëm nga AAC.



Neni 28

OPERIMI DHE MIRËMBAJTJA E AERODROMIT TË CERTIFIKUAR

1. Kujdesi dhe vëmendja në operim dhe mirëmbajtje
 - a. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të sigurojë që aerodromi të operohet dhe mirëmbahet me një shkallë të arsyeshme të kujdesit dhe vëmendjes.
2. Trajnimi i personelit të aerodromit
 - a. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të sigurojë që i gjithë personeli i operatorit/aerodromit janë të trajnuar në përputhje me standardet e trajnimit për personelin e aerodromit të përcaktuara në standardet e aerodromit, pjesë e kësaj rregulloreje.
 - b. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të sigurojë që i gjithë personeli i nevojshëm për të operuar dhe për të mirëmbajtur pajisjet, objektet dhe shërbimet e aerodromit, është vlerësuar si kompetent dhe se janë miratuar programet për të siguruar kompetencë të qëndrueshme.
3. Kushtet për funksionimin e një aeroporti të certifikuar janë si më poshtë:
 - a. Aeroporti duhet të jetë i disponueshëm për të gjithë, në të njëjtat kushte, në orë të favorshme në dispozicion të ngritjes apo uljes së avionit.
 - b. Ulje-ngritjet e avionëve në aeroport nuk mund të kryhen në mungesë të shërbimit të shpëtimit dhe të zjarrfikëseve, në përputhje me rregullat e kësaj rregulloreje.
 - c. Ndryshimet në karakteristikat fizike të aeroportit, duke përfshirë ndërtimin e objekteve të reja apo ndryshime në ato ekzistuese ose të pajisjeve ndihmëse vizuale bëhet në përputhje me përcaktimet e Kodit Ajror.
 - d. Çdo zonë kalimi e hapur për kalimin publik që kryqëzohet, kalon në anë apo rrethohet me zonën e aeroportit, të vendosura brenda ose jashtë aeroportit duhet të shënohet si duhet me shenja që paralajmërojnë publikun për rreziqet që lidhen me praninë e avionit.
 - e. Është detyrim i operatorit të aeroportit, brenda kompetencave të tij, të njoftojë në mënyrë të menjëhershme AAC-në për çdo ngjarje që ka ndikim në infrastrukturë dhe pajisjet e lidhura me fluturimin, karakteristikat operative të procesit të afrimit ose në ngritje apo në zonën e manovrimit të avionëve, që vënë në rrezik, ose më korrektësisht rrezikojnë të vënë në rrezik një avion të përdorur për aktivitet në aviacionin civil, pasagjerët e tij ose çdo person tjetër.
4. Kushte të tjera, që lejojnë funksionimin e aeroporteve të sigurt mund të krijohen nga AAC, duke konsideruar parashikimet e kësaj rregulloreje dhe rrethanat specifike e situatat e aeroportit.
5. Njoftimi i devijimit
 - a. Kjo pikë zbatohet nëse një devijim është bërë nga një procedurë e përcaktuar në Manualin e Aerodromit të një aerodromi të certifikuar për të garantuar sigurinë e avionëve.
 - b. Operatori i aerodromit duhet të informojë AAC, me shkrim, për devijimin brenda 30 ditëve pasi devijimi është bërë.
6. Njoftimi i ndryshimeve të gjendjes fizike të aerodromit
 - a. Operatori duhet të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil dhe zyrën e AIS mbi ndryshimet përkatëse në të dhëna lidhur me:
 - i. çdo ndryshim të përkohshëm ose të përhershëm në gjendjen fizike të aerodromit që mund të ndikojnë në sigurinë e avionëve; dhe
 - ii. çdo ngjarje të tjera që lidhen me operimin dhe mirëmbajtjen e aerodromit që mund të ndikojnë në sigurinë e avionëve.
 - b. Nëse aerodromi është një aerodrom i kontrolluar, njoftimi duhet t'i jepet gjithashtu, kontrollit të trafikut ajror.
7. Njoftimi i ndryshimeve në informacione të botuara në AIP.
 - a. Për të mbajtur saktësinë e informacionit të botuar në AIP lidhur me një aerodrom të certifikuar, operatori i aerodromit duhet të informojë AAC dhe zyrën e AIS, me shkrim, sa më shpejt të jetë e mundur për çdo ndryshim të nevojshëm për këtë informacion.
8. Karakteristikat fizike të zonës së lëvizjes
 - a. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të sigurojë se karakteristikat fizike të zonës së lëvizjes janë në përputhje me standardet e përcaktuara në këtë rregullore.
9. Shenjat e aerodromit (Markings)

- a. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të shënojë fushat e mëposhtme të aerodromit, në përputhje me standardet e përcaktuara në këtë rregullore:
 - i. zona e lëvizjes;
 - ii. çdo zonë që është jashtë shërbimit;
 - iii. çdo pengesë; dhe
 - iv. çdo zonë që është duke u punuar në ose pranë zonës së lëvizjes.
 - b. Operatori duhet të sigurojë që të gjitha shenjat e aerodromit të mbahen në përputhje me standardet e përcaktuara në këtë rregullore.
10. Zona e sinjalizuar
- a. Operatori i aerodromit të certifikuar që nuk ka një shërbim të vazhdueshëm të trafikut ajror gjatë ditës, të ofruara nga kontrolli i trafikut ajror duhet të sigurojë një zonë të sinjalizuar në përputhje me standardet e përcaktuara në këtë rregullore.
 - b. Operatori duhet të shfaqë një sinjalistikë të përshtatshme në zonën e sinjalizuar në çdo rrethanë, që tregohet në këtë rregullore, që kërkon se një sinjal i tillë duhet të shfaqet.
 - c. Operatori duhet të sigurojë që zona e sinjalizuar dhe çdo sinjalistikë e shfaqur në të, të jenë të qarta dhe të dukshme për çdo avion që synon të përdorë aerodromin.
11. Treguesit e drejtimit të erës
- a. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet, në përputhje me standardet e drejtimit të erës të përcaktuara në këtë rregullore, të instalojë dhe të mirëmbajë të paktën një tregues të drejtimit të erës në aerodrom.
12. Sistemi i treguesit të këndit për afrim visual në ulje (T-VASIS/PAPI)
- a. Operatori i aerodromit të certifikuar, në përputhje me standardet e përcaktuara në këtë rregullore duhet të sigurojë një sistem tregues këndi për afrim visual në ulje (T-VASIS/PAPI), për çdo pistë në aerodrom në qoftë se pista përdoret rregullisht për avion me helikë që kryejnë operacione të transportit ajror të rregullt ose të operacioneve charter.
 - b. Nëse AAC konsideron të nevojshme në interes të sigurisë së avionit, kur pika (a) nuk zbatohet, mund t'i kërkojë operatorit të sigurojë një sistem të aprovuar tregues këndi për afrim visual në ulje (T-VASIS/PAPI).
 - c. Operatori duhet të jetë në përputhje me udhëzimet që mund t'i jepen në lidhje me pikën (b).
13. Ndryçimi i zonës së lëvizjes
- a. Nëse një aerodrom i certifikuar është në dispozicion për uljen dhe ngritjen e avionëve gjatë natës ose në shikueshmëri të dobët gjatë ditës, operatori i aerodromit duhet të sigurojë dhe mirëmbajë një sistem ndryçimi për zonën e lëvizjes në aerodrom që është në përputhje me rregullat nën (b.i) dhe (c.ii).
 - b. Sistemi i ndryçimi duhet të përfshijë:
 - i. ndryçimin e pistave, rrugëve lidhëse dhe platformave të destinuara për përdorim gjatë natës ose në shikueshmëri të dobët gjatë ditës;
 - ii. ndryçimin e të paktës një treguesi të drejtimit të erës;
 - iii. ndryçimin e pengesave brenda zonës së lëvizjes;
 - iv. ndryçimin e çfarëdo zone jashtë shërbimi ose/dhe në punë, e cila do të përfshijë shuarjen e dritave të përhershme sipas rastit; dhe
 - v. ndryçimin e afrimit, pistës dhe rrugëve lidhëse për pistën dhe rrugët lidhëse, në qoftë se aerodromi ka një pistë e destinuar të shërbejë operime të afrimit me saktësi të kategorisë II ose III.
 - c. Sistemi i ndryçimit duhet:
 - i. të përmbushë standardet, në qoftë se sistemi i ndryçimit është i një lloji për të cilat standardet e aerodromit janë në dispozicion; ose
 - ii. në çdo rast tjetër – të jenë, ose të jenë të një tipi, të aprovuar nga AAC.
14. Kontrolli i sistemeve të ndryçimit
- a. Operatori i aerodromit të certifikuar nuk duhet të vejë një sistem të ri ndryçimi të një lloji të përmendur në nënpikën (c) në shërbim të aerodromit në qoftë se të dyja kërkesat e mëposhtme nuk janë plotësuar:
 - i. një pilot i aprovuar ka zhvilluar një kontroll fluturimi (Flight Check) të sistemit; dhe



- ii. një inxhinier elektrik ose një elektricist i licencuar ka kontrolluar sistemin për pajtim me çdo specifikim elektrik të aplikueshëm dhe, standardet teknike të përcaktuara në këtë rregullore.
 - b. Nëse kontrolli për përputhshmërinë me specifikimin kërkon përdorimin e një ekspertize me instrumente, operatori duhet të sigurojë që kontrolli është bërë nga:
 - i. një person me një diplomë ose certifikatë në gjeodezi apo inxhinieri; ose
 - ii. një person me përvojë dhe kompetencë në ekspertizë që është e pranueshme për AAC.
 - c. Në lidhje me nënpikën (a) llojet e sistemeve të ndriçimit janë si më poshtë:
 - i. sistemi i ndriçimit të afërimit;
 - ii. sistemi i ndriçimit të pistës për pista me afrim me instrumente;
 - iii. sistem tregues këndi për afrim visual në ulje (T-VASIS/PAPI) për avionët me helikë (përveç një sistemi të destinuar për përdorim në baza të përkohshme për një periudhë jo më të gjatë se 30 ditë).
15. Plani i emergjencave të aerodromit (Aerodrome Emergency Plan – AEP)
- a. Operatori i aerodromit për një aerodrom të certifikuar duhet të përgatisë një plan emergjence aerodromi.
 - b. Plani duhet të përfshijë:
 - i. aktivitetet në konformitet me operacionet e avionëve dhe aktivitete të tjera të kryera në aerodrom;
 - ii. procedurat për koordinimin e reagimeve të të gjitha operimeve që duhen ndërmarrë në rast të një emergjence që ndodh në ose në afërsi të aerodromit;
 - iii. koordinimin me shërbime të shpëtimit të përshtatshme dhe në gatishmëri dhe në dispozicion të shërbimeve të specializuara, në qoftë se aerodromi është i vendosur në një mjedis të vështirë në atë masë që ai është afër një zone me ujë ose moçalore dhe një pjesë e rëndësishme e operacioneve të afërimit apo të largimit bëhet në këto zona; dhe
 - iv. parimet e faktorit njerëzor të sigurojnë përgjigje optimale nga të gjitha agjencitë pjesëmarrëse në situata emergjente.
16. Komiteti i Emergjencave të Aerodromit
- a. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të krijojë një Komitet të Emergjencave të Aerodromit.
 - b. Komiteti i Emergjencave të Aerodromit, pas themelimit duhet:
 - i. të përfshijë, kurdo që të jetë e aplikueshme, një përfaqësues nga zjarrfikësit, policia, shërbimi ushtarak apo shërbime të tjera të emergjencave që, duke pasur parasysh vendndodhjen e aerodromit, do të kërkohej të jenë të mundur për të ndihmuar në qoftë se do të kishte një rast urgjent/emergjent në aerodrom; dhe
 - ii. të rishikojë planin e emergjencës së paku një herë në vit dhe të bëjë ndonjë ndryshim në planin për të siguruar se ajo vepron siç duhet: dhe
 - c. Sa më shpejt të jetë e mundur, pasi një ushtrim emergjence është kryer në aerodrom, ose në qoftë se një rast emergjence ka ndodhur në aerodrom, sipas mundësive pas emergjencës, operatori i aerodromit duhet t'i organizojë takim komisionit:
 - i. për të rishikuar efektivitetin e reagimeve/përgjigjeve të ushtrimit ose të emergjencës; dhe
 - ii. për të vlerësuar përshtatshmërinë e planit të emergjencave që të merret me emergjencat në aerodrom; dhe
 - iii. për të ndërmarrë veprime të tilla korrigjuese që janë të nevojshme për të siguruar që plani vepron siç duhet.
 - d. Shqyrtimet, vlerësimet dhe operimet korrigjuese nëse duhet të kryhen në konsultim me organizatat e shërbimit të emergjencave të përmendura në planin e emergjencave.
 - e. Operatori duhet të sigurojë që:
 - i. të dhënat e çdo rishikimi të planit të emergjencave të kryera në lidhje me pikën 16 të këtij neni do të merren parasysh; dhe
 - ii. çdo rekord të mbahet për të paktën tre (3) vjet pas rishikimit të rekordit i cili është rishikuar.
17. Testimi i planit të emergjencave të aerodromit

- a. Në subjekt të kësaj rregulloreje, operatori i aerodromit të certifikuar duhet të zhvillojë një stërvitje në shkallë të plotë emergjente të paktën një herë në çdo dy vjet (2) për të testuar:
 - i. koordinimin e organizatave të shërbimit të emergjencave të përmendura në planin emergjencave të aerodromit; dhe
 - ii. përshtatshmërinë e procedurave dhe objekteve të parashikuara në plan.
 - b. Përveç ushtrimit të emergjencës në shkallë të plotë, operatori i aerodromit të certifikuar duhet të kryejë një stërvitje të pjesshëm emergjence në vitin e hasjes së ndërhyrjes, për të siguruar ndonjë mangësi të identifikuar gjatë ushtrimit në shkallë të plotë, apo nëse, ka qenë rregulluar.
 - c. Nëse një rast emergjence i vërtetë ndodh në aerodrom në afat prej 6 (gjashtë) muaj para se të bëhet një ushtrim emergjence në shkallë të plotë, operatori mund t'i kërkojë AAC-s të zgjasë afatin brenda të cilit duhet të bëhet ushtrimi i ardhshëm i emergjencës në shkallë të plotë.
 - d. AAC duhet të plotësojë kërkesën nëse konstaton se:
 - i. të gjitha organizatat në shërbim të emergjencave të përmendura në plan iu përgjigjën emergjencës reale; dhe
 - ii. emergjenca e vërtetë në mënyrë adekuate testoi planin.
 - e. Në plotësimin e kërkesës, AAC mund të zgjasë periudhën për testin deri në fund të vitit të dytë pas ndodhisë së emergjencës së vërtetë.
18. Inspektimet e përmbushjes së shërbimeve të aerodromit
- a. Një inspektim i përmbushjes së shërbimeve të aerodromit është një inspektim i aerodromit, për të siguruar që ai është i sigurt për operacionet e avionëve.
 - b. Inspektimi duhet të përfshijë së paku:
 - i. një inspektim të zonës së lëvizjes për të parë gjendjen e saj sipërfaqësore (duke përfshirë praninë e objekteve të huaja (FOD));
 - ii. një inspektim të shenjave, ndriçimit, treguesit të drejtimit të erës dhe sinjaleve në terren të aerodromit;
 - iii. një inspektim për çdo pengesë që ndërhyr në zonat e ngritjes, afrimit dhe transite;
 - iv. një inspektim në lidhje me zogjtë apo kafshët në ose afër zonës së lëvizjes;
 - v. një inspektim të çdo mase, për të kontrolluar hyrjen pa dashje të personave ose kafshëve në zonën e lëvizjes (duke përfshirë gardhin e aerodromit).
 - vi. një vlerësim empirik të forcës qëndruese/duruese të dyshemeve të pavlerësuar në pistë;
 - vii. një vlerësim empirik të rripit të pistës ose çdo rripi të pistës ku pista në fjalë nuk është shënuar dhe gjithë rripi i pistës mund të përdoret për operime të avionit; dhe
 - viii. një kontroll nëse NOTAMs për aerodromin janë aktuale dhe të sakta.
 - c. Inspektimi duhet të përputhet me të gjitha standardet e aplikueshme të inspektimeve të përmbushjes së shërbimeve të aerodromit të përcaktuara në këtë rregullore.
19. Kur duhet të kryhen inspektimet e përmbushjes së shërbimeve të aerodromit
- a. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të kryejë një inspektim shërbimshmërie të aerodromit:
 - i. të paktën çdo ditë në të cilën një shërbim ajror vepron në aerodrom; ose
 - ii. pas një stuhie, furtune apo moti tjetër të rëndë; apo
 - iii. në çdo kohë që kontrolli i trafikut ajror ose AAC kërkon një inspektim; ose
 - iv. në çdo rast tjetër të paktën dy herë në javë.
20. Inspektimet teknike të aerodromit
- a. Një inspektim teknik i aerodromit është një inspektim i objekteve dhe pajisjeve të aerodromit për të siguruar që çdo përkeqësim, i cili mund të bëjë një strukturë të pasigurt për operimin e avionëve të zbulohet.
 - b. Inspektimi duhet të përfshijë sa më poshtë:
 - i. një vlerësim me instrumente të zonave të afrimit, të ngritjes dhe transite;
 - ii. një inspektim dhe testim të sistemeve të ndriçimit dhe rrjetëzimit elektrik të aerodromit, duke përfshirë edhe sistemin tregues këndi për afrim visual në ulje (T-VASIS/PAPI);
 - iii. një testim elektrik të ndonjë pikë tokëzimi ai aerodromit;
 - iv. një inspektim dhe vlerësim të dyshemeve dhe kullimit në zonën e lëvizjes;
 - v. një inspektim i tabelave (Signs) në zonën e lëvizjes;



- vi. një inspektim i objekteve të aerodromit që përdoren për një nga të mëposhtmet:
 - emergjencat e aerodromit;
 - trajtimin e materialeve të rrezikshme;
 - menaxhimin të rrezikut të shpendëve dhe të kafshëve;
 - ndriçimi rezervë/zëvendësues (stand-by) dhe emergjente të aerodromit;
- vii. një inspektim i aranzhimit të kontrollit të automjeteve të zonës ajrore (nëse ka), duke përfshirë edhe aranzhimet e trajnimit;
- viii. një kontroll i përdorimit dhe i saktësisë së:
 - publikimit të informacionit të aerodromit në AIP; dhe
 - procedurat e operimit të aerodromit të specifikuar në Manualin e Operimit të Aerodromit.

21. Kur duhet të kryhen inspektimeve teknike të aerodromit.

- a. operatori i aerodromit të certifikuar duhet të kryejë një inspektim teknik të aerodromit në intervale jo më shumë se 12 muaj; ose
- b. nëse operatori ka zgjedhur të ketë një pjesë ose pjesët e inspektimit të kryera në kohë të ndryshme në bazë të nënpikës (c), çdo pjesë e aerodromit duhet të kontrollohet në intervale jo më shumë se 12 muaj;
- c. operatori mund të zgjedhë ta ndajë në një pjesë ose disa pjesë një inspektim teknik të aerodromit, i cili do të kryhet në kohë të ndryshme në pjesë të ndryshme;
- d. nëse nga një inspektim i përmbushjes së shërbimeve të aerodromit del që një objekt i veçantë në aerodrom kërkon një inspektim teknik të aerodromit, operatori duhet të sigurojë që inspektimin teknik të nevojshëm të objektit ta kryejë sa më shpejt të jetë e mundur;
- e. operatori i aerodromit të certifikuar duhet:
 - i. të mbajë rekorde/shënime për çdo inspektim teknik ose secilës pjesë të një inspektimi; dhe
 - ii. të mbajë çdo rekord për të paktën 3 vjet pas inspektimit për të cilën rekordi është mbajtur.

22. Kush mund të kryejë inspektime teknike të aerodromit

- a. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të sigurojë që një person apo persona me kualifikime të duhura teknike dhe përvojë të kryejë një inspektim teknik të aerodromit.
- b. Në veçanti:
 - i. zona lëvizjes, dyshemetë e tjera dhe kanalet e kullimit duhet të inspektohen nga një person i cili ka një titull të njohur, diplomë, apo certifikatë si inxhinier civil ose përvojë të përshtatshme teknike; dhe
 - ii. ndriçimi dhe pajisjet elektrike duhet të inspektohen nga një person, i cili ka një titull të njohur, diplomë apo certifikatë në inxhinieri elektrike ose një elektrikist i licencuar; dhe
 - iii. sipërfaqet e kufizuara të pengesave duhet të inspektohen nga një person i cili:
 - është i kualifikuar teknikisht ose ka përvojë në studime të tilla; dhe
 - ka njohuri të mjaftueshme dhe kupton standardet dhe procedurat e studimit për sipërfaqet e kufizuara të pengesave.

23. Planifikimi dhe ekzekutimi i punëve në aerodrom

- a. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të sigurojë se çdo punë në aerodrom të kryhet në një mënyrë që nuk do të krijojë një rrezik për avionët, apo konfuzion për pilotët.
- b. Operatori duhet të pajtohet me standardet e kësaj rregulloreje në lidhje me planifikimin dhe kërkesat për njoftim që duhet të plotësohen përpara se punët në aerodrom do të mund të kryheshin.

Neni 29

SISTEMI I MENAXHIMIT TË SIGURISË (Safety Management System - SMS)

1. Pa paragjykuar aeroportet e përmendura në nenin 6 të pikës 6, me hyrjen në fuqi të kësaj rregulloreje, operatori i aerodromit të certifikuar duhet të pajiset me një sistem të menaxhimit të sigurisë (Safety Management System - SMS), i cili përshkruan strukturën e organizatës, detyrat, kompetencat dhe përgjegjësitë e personelit, dhe të sigurojë që aktivitetet kryhen në një mënyrë të kontrolluar dhe të dokumentuar.

Sistemi i menaxhimit SMS përfshin:

- a. përcaktimin e politikave të sigurisë të operatorit;
 - b. caktimin e përgjegjësive dhe detyrave dhe çështjet udhëzuese për stafin, të mjaftueshme për zbatimin e politikave të kompanisë dhe standardet e sigurisë;
 - c. monitorimin e vazhdueshëm të standardeve të sigurisë;
 - d. regjistrimin dhe analizën e devijimit nga standardet e aplikueshme;
 - e. përcaktimin dhe zbatimin e masave korrigjuese;
 - f. vlerësimi i përshtatshmërisë dhe efikasitetit të procedurave të zbatuara nga organizata.
2. Operatori duhet të përgatisë kontrolle periodike dhe sistematik të sistemit të menaxhimit të sigurisë, duke përfshirë se si të kryejnë funksionet e tyre, duke marrë parasysh ndikimin e aktiviteteve të kryera nga subjekte të tjera në aeroport.
 3. Operatori duhet të sigurojë që auditimet janë kryer nga personel ekspert me përvojë dhe të kualifikuar në bazë të një plani të auditimit të miratuar nga AAC.
 4. Dokumentacioni për kontrolle të mbahet nga operatori për të paktën 5 vjet. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të kërkojë një kopje të raporteve për të kryer verifikimet e saj.
 5. Operatorët ajrorë, ofruesit e shërbimeve dhe çdo organizatë tjetër që kryejnë veprimtari në mënyrë të pavarur në aeroport duhet të përmbushin kërkesat për sigurinë e aeroportit. Operatori duhet të prodhojë procedurat e duhura për të verifikuar përputhshmërinë.
 6. Operatorët ajrorë, ofruesit e shërbimeve dhe çdo organizatë tjetër që kryejnë veprimtari në mënyrë të pavarur në aeroport, pritët që të bashkëpunojnë me programe të sigurisë së aeroportit, duke raportuar menjëherë çdo aksident ose incident që mund të ketë një ndikim në siguri.
 7. Operatori i aeroportit duhet të vë në vend një sistem për mbledhjen dhe menaxhimin e të dhënave (reporting system) në varësi të ngjarjeve aeronautike që ndodhin në operimet aeroportuale. Ky sistem përfshin raportet e subjekteve të përcaktuara në pikën 6 të këtij neni dhe gjithashtu mund të përmbajë raportet vullnetare të përcaktuara nga legjislacioni në fuqi.

KAPITULLI 5 - REGJISTRI I AERODROMEVE

Neni 30

KËRKESAT PËR TË REGJISTRUAR NJË AERODROM

1. Një aerodrom që do të përdoret për operime të transportit ajror dhe që plotëson kërkesën e nenit 6, pika 1 të kësaj rregulloreje, do të operohet vetëm nga një person ose operator i cili ka një regjistrim të vlefshëm të lëshuar nga AAC për atë aerodrom.
2. Çdo aerodrom i hapur për përdorim publik dhe i cili ka një procedurë të afrimit me instrumente të publikuar, do të operohet vetëm nga një person ose operator, i cili ka regjistrim të vlefshëm të lëshuar nga AAC për këtë aerodrom, përveç nëse aerodromi është i certifikuar nga AAC, në përputhje me dispozitat e kapitullit 2 të kësaj rregulloreje.
3. Një person apo operator nuk duhet të operojë një aerodrom që është në dispozicion për përdorim publik dhe ka një procedurë të afrimit me instrumente të publikuar në qoftë se aerodromi nuk është një aerodrom i certifikuar ose aerodromi i regjistruar.



Neni 31

APLIKIMI PËR TË REGJISTRUAR NJË AERODROM

1. Një person mund të aplikojë AAC për regjistrimin e një aerodromi.
2. Kërkesa duhet të jetë në formën e miratuar dhe duhet të shoqërohet nga:
 - a. informacion në lidhje me aerodromin, duke përfshirë një diagram të aerodromit në përputhje me standardet e kësaj rregulloreje; dhe
 - b. një deklaratë me shkrim, të nënshkruar nga një person i aprovuar sipas nenit 43, për të garantuar që:
 - i. personi të ketë kryer një inspektim të sigurisë në aerodrom; dhe
 - ii. aerodromi plotëson standardet e aplikueshme të referuara në nenin 38 për aerodromet e regjistruar dhe është i sigurt për operim; dhe
 - c. emri ose emrat e personit ose personave që do të jenë menaxherë raportues për aerodromin.
3. Pavarësisht nga pika 2 (b) e këtij neni, deri në fund të majit 2013, deklarata e përmendur në atë paragraf mund të jepet nga një person i cili nuk është miratuar nga AAC sipas nenit 43, por që është një person, i cili siguron AAC me plotësimin e kërkesave të nenit 43 pika 2.

Neni 32

REGJISTRIMI I AERODROMEVE

Nëse operatori i një aerodromi, i cili zotëron një certifikatë sipas përcaktimeve të Kodit Ajror aplikon për regjistrimin e aerodromit, në përputhje me nenin 31 të kësaj rregulloreje, në këtë rast AAC duhet:

- a. të regjistrojë aerodromin duke futur të dhënat e mëposhtme në lidhje me aerodromin në Regjistrin e Aerodromit:
 - i. emrin e aerodromit;
 - ii. detajet e vendndodhjes së aerodromit;
 - iii. emrin dhe adresën e operatorit; dhe
- b. të njoftojë operatorin, me shkrim, që aerodromi është i regjistruar; dhe
- c. të udhëzojë AIS të publikojë në AIP detaje të regjistrimit dhe informacion në lidhje me aerodromin e kërkuar nga standardet e kësaj rregulloreje.

Neni 33

NJOFTIMI I REFUZIMIT PËR TË REGJISTRUAR AERODROMIN

1. Nëse AAC vendos të mos regjistrojë një aerodrom, brenda 14 ditëve nga marrja e vendimit, AAC duhet të njoftojë me shkrim operatorin e aerodromit, për vendimin e marrë dhe arsyet e mosregjistrimit.

Neni 34

REGJISTRI I AAC-SË PËR AERODROMET

1. AAC në përputhje me Kodin Ajror, duhet të krijojë dhe të mbajë, sipas një forme të miratuar, një regjistër të aerodromeve, të cilët janë regjistruar sipas kësaj rregulloreje.
2. AAC duhet të mundësojë që regjistri i aerodromeve të jetë në dispozicion të inspektimeve të ndryshme nga të interesuarit, në kohë, kushte dhe vende të arsyeshme.
3. AAC, në zbatim të pikës 2 të këtij neni, mund të bëjë të mundur, që të dhënat e regjistruara në Regjistrin e Aerodromit të jenë të aksesueshme në internet.
4. AAC duhet të ndryshojë informacionin e regjistruar në regjistrin e aerodromit në qoftë se informacioni nuk është i përditësuar deri në atë datë ose do të duhet të korrigjohet ndonjë gabim në informacion.

Neni 35
KOHËZGJATJA E REGJISTRIMIT

1. Regjistrimi i një aerodromi mbetet në fuqi deri në momentin kur ai anulohet, përveç rastit kur regjistrimi nuk është në fuqi gjatë çdo periudhe në të cilën ai është i pezulluar.

Neni 36
PEZULLIMI OSE ANULIMI I REGJISTRIMIT NGA AAC

1. AAC, me njoftim me shkrim drejtuar operatorit të aerodromit të regjistruar, mund të pezullojë ose anulojë regjistrimin e aerodromit, nëse ka baza të arsyeshme për të besuar se:
 - a. aerodromi nuk plotëson asnjë nga standardet e aplikueshme për aerodromin në bazë të nenit 38; ose
 - b. operatori i aerodromit ka dështuar përmbushjen e kërkesave sipas neneve 7 (pika 1), 39, 40, 41 ose 42, të kësaj rregulloreje.
2. Përpara pezullimit ose anulimit të regjistrimit të një aerodromi, AAC duhet:
 - a. t'i japë operatorit me shkrim një letër njoftimi ku të tregohet shkaku dhe:
 - i. të përcaktohen faktet dhe rrethanat të cilat, sipas mendimit të AAC, justifikojnë pezullimin ose anulimin; dhe
 - ii. të ftohet zotëruesi për të treguar me shkrim, brenda 30 ditëve pas datës së njoftimit, shkaqet pse regjistrimi nuk duhet të pezullohet ose të anulohet; dhe
 - b. të marrë parasysh çdo kërkesë me shkrim që zotëruesi i bën AAC-së brenda kohës së lejuar sipas nënparagrafit (a) (ii).

Neni 37
ANULIMI I REGJISTRIMIT SIPAS KËRKESËS SË OPERATORIT

1. Nëse operatori i aerodromit të regjistruar dëshiron të anulojë regjistrimin e aerodromit, operatori duhet t'i japë njoftim me shkrim AAC të paktën 60 ditë përpara nga data në të cilën operatori dëshiron që regjistrimi të anulohet.
2. AAC duhet të anulojë regjistrimin në datën e specifikuar në njoftim dhe të koordinojë që:
 - a. anulimi të njoftohet në NOTAM; dhe
 - b. detajet e regjistrimit dhe çdo informacion tjetër në lidhje me aerodromin të hiqet nga AIP.

Neni 38
STANDARDET E APLIKUESHME PËR AERODROMET E REGJISTRUAR

1. Standardet e aplikueshme për aerodromet e regjistruara janë:
 - a. standardet e aplikueshme për aerodromet e certifikuar në lidhje me çështjet e mëposhtme:
 - i. karakteristikat fizike të zonës së lëvizjes;
 - ii. sipërfaqet e kufizuara nga pengesat;
 - iii. shenjat e aerodromit;
 - iv. ndriçim;
 - v. treguesit e drejtimit të erës;
 - vi. cikli i sinjaleve dhe sinjalet në tokë; dhe
 - b. çdo standard tjetër të përcaktuar në këtë rregullore që janë të zbatueshme për aerodromet e regjistruar.

Neni 39
MENAXHERËT RAPORTUES

1. Operatori i aerodromit të regjistruar duhet të emërojë një ose më shumë menaxherë raportues për aerodromin.



2. Detyrat e menaxherit raportues janë:
 - a. të monitorojë ofrimin e shërbimeve të aerodromit në përputhje me standardet e kësaj rregulloreje; dhe
 - b. të raportojë në zyrën e AIS dhe kontrollit të trafikut ajror për çdo ndryshim në kushte, apo ndonjë ndodhi tjetër, në aerodrom që duhet të raportohet në bazë të nenit 40.
3. Operatori nuk duhet të caktojë një person si një menaxher raportimi, nëse personi nuk është trajnuar në përputhje me standardet e kësaj rregulloreje, për të kryer funksionet e menaxherit raportues.

Neni 40

NJOFTIMI I NDRYSHIMEVE NË GJENDJEN FIZIKE TË AERODROMIT

1. Operatori i aerodromit të regjistruar, në përputhje me standardet e kësaj rregulloreje duhet të japi njoftim në AIS për:
 - a. çdo ndryshim të përkohshëm ose të përhershëm në gjendjen fizike të aerodromit që mund të ndikojnë në sigurinë e avionëve; ose
 - b. çdo ngjarje tjetër që lidhet me funksionimin dhe mirëmbajtjen e aerodromit që mund të ndikojnë në sigurinë e avionëve.
2. Nëse aerodromi është një aerodrom i kontrolluar, njoftimi duhet gjithashtu t'i jepet kontrollit të trafikut ajror.

Neni 41

NJOFTIMI I NDRYSHIMEVE NË INFORMACIONIN E BOTUAR NË AIP

1. Për të mbajtur saktësinë e informacionit të botuar në AIP në lidhje me një aerodrom të regjistruar, operatori i aerodromit duhet të informojë me shkrim AIS sa më shpejt të jetë e mundur për çdo ndryshim të nevojshëm për këtë informacion (përveç një ndryshimi që është botuar në NOTAM).

Neni 42

INSPEKTIMET E SIGURISË (SAFETY)

1. Operatori i aerodromit të regjistruar duhet të organizojë kryerjen, të paktën një herë në vit, të një inspektimi sigurie të aerodromit, nëse aerodromi është përdorur nga avion i cili:
 - a. është përfshirë në operim të rregullt të transportit publik ose të operimeve charter; dhe
 - b. ka një kapacitet maksimal vendesh për pasagjerë më shumë se 9 vende.
2. Inspektimi i sigurisë duhet të kryhet nga një person i aprovuar sipas nenit 43.
3. Personi i miratuar duhet t'i japë operatorit një raport me shkrim që:
 - a. merret me çështjet e parashtruara në standardet e kësaj rregulloreje; dhe
 - b. specifikon çdo punë riparuese që është e nevojshme për aerodromin në përputhje me standardet e aplikueshme.
4. Brenda 30 ditëve pas marrjes së raportit, operatori duhet t'i japi AAC-së:
 - a. një kopje të raportit; dhe
 - b. nëse raporti specifikon ndonjë punë përmirësuese si të nevojshme duhet të japë një deklaratë se kur dhe si operatori ka ndërmend të bëjë punët riparuese.
5. Pavarësisht nga pika 2 e këtij neni derisa të njoftohet ndryshe nga AAC, një person apo persona me kualifikime të duhura dhe përvojë mund të bëjnë inspektime të sigurisë.

Neni 43

MIRATIMI I PERSONAVE PËR TË KRYER INSPEKTIMET E SIGURISË SË AERODROMIT

1. Një person mund të aplikojë në AAC për miratimin për të kryer inspektime të sigurisë së aerodromit.
2. AAC miraton personin e propozuar për të kryer inspektime, nëse personi ka:
 - a. një gradë të njohur, diplomë ose certifikatë në inxhinieri, inxhinieri civile, gjeodezi apo një fushë e lidhur dhe dëshmon njohuri të plota të pjesëve të kësaj rregulloreje dhe standardeve, praktikave dhe procedurave që janë të aplikueshme për operimin dhe mirëmbajtjen e aerodromeve; ose

- b. kualifikime të tjera, njohuri dhe përvojë që AAC e konsideron të përshtatshme për kryerjen e një inspektimi të sigurisë së aerodromit; dhe
- c. në qoftë se miratimi do të jepet duhet të jetë i aftë të kryejë siç duhet funksionin e inspektimit të sigurisë së aerodromit.

Neni 44

KOHËZGJATJA E MIRATIMIT

1. Një miratim në bazë të nenit 43, mbetet në fuqi deri në 5 (pesë) vjet pasi miratimi është dhënë, përveç rasteve kur anulohet.
2. Një miratim nuk është në fuqi gjatë çdo kohe për të cilën ai është i pezulluar, por koha e pezullimit llogaritet si pjesë e periudhës 5-vjeçare të miratimit.

Neni 45

PEZULLIMI OSE ANULIMI I MIRATIMIT NGA AAC

1. AAC mund të pezullojë ose anulojë një miratim të një personi sipas nenit 43, me anë të një njoftimi me shkrim që i jepet personit, nëse personi nuk ka kryer si duhet, ose nuk është duke i kryer më si duhet, funksionet e inspektimit të sigurisë së aerodromit.
2. Para miratimit të pezullimit pas anulimit, AAC duhet:
 - a. t'i japë njoftim me shkrim personit:
 - i. duke deklaruar arsyet që, sipas mendimit të AAC, do justifikonte anulimin ose pezullimin; dhe
 - ii. këshillon personin që ai ose ajo, brenda 30 ditëve pas datës së njoftimit, mund t'i japë AAC-s arsyet me shkrim pse miratimi nuk duhet të pezullohet ose anulohet; dhe
 - b. të konsiderojë arsyet me shkrim të dhënë për të nga personi, brenda kohës së lejuar sipas nënparagrafit (a) (ii).

KAPITULLI 6

PENGESAT DHE RREZIQET

Neni 46

MONITORIMI I HAPËSIRËS AJRORE

1. Operatori i aerodromit të certifikuar ose një aerodromi të regjistruar duhet të monitorojë hapësirën ajrore rreth aerodromit për shkeljen e sipërfaqeve të kufizuara nga pengesat për:
 - a. ndonjë objekt, ndërtesë ose strukturë; ose
 - b. çdo rrjedhje gazi që ka një shpejtësi më tepër se 4,3 metra për sekondë.
2. Monitorimi duhet të jetë në përputhje me standardet e përcaktuara në këtë rregullore.

Neni 47

KRIJIMI I SIPËRFAQEVE TË KUFIZUARA NGA PENGESAT

1. Operatori i aerodromit duhet të sigurojë që sipërfaqet e kufizuara nga pengesat janë krijuar për aerodromin në përputhje me standardet e përcaktuara në këtë rregullore.

Neni 48

NJOFTIMI I PENGESAVE

1. Operatori i aerodromit duhet të marrë të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që pengesat në, ose brenda afërsisë së aerodromit të jenë identifikuar sa më shpejt të jetë e mundur.
2. Nëse operatori vihet në dijeni të pranisë së një pengese, operatori duhet:



- a. të informojë menjëherë AAC; dhe
 - b. të sigurojë AAC të dhënat për:
 - i. lartësinë dhe vendin e pengesës; dhe
 - ii. distancat dhe gradientin e deklaruar të ndryshuar, nëse është e aplikueshme.
3. Nëse operatori vihet në dijeni të çdo zhvillimi apo ndërtimi të propozuar në afërsi të aerodromit që ka të ngjarë të krijojë një pengesë, operatori duhet të:
- a. informojë AAC sa më shpejt të jetë e mundur; dhe
 - b. të sigurojë AAC me detajet e mundshme të pengesave.

Neni 49

STRUKTURAT 100 METRA OSE MË SHUMË MBI NIVELIN E TOKËS

1. Personi, i cili propozon për të ndërtuar një ndërtesë ose strukturë lartësia e të cilit do të jetë 100 metra ose më shumë mbi nivelin e tokës duhet të informojë AAC për këtë qëllim dhe për lartësinë e propozuar dhe vendndodhjen e objektit, apo strukturën.

Neni 50

OBJEKTE TË RREZIKSHME

1. AAC mund të vendosë, me shkrim, se:
 - a. një pengesë, ose çfarëdo zhvillim i propozuar apo ndërtime të tjera të propozuara që mund të krijojë një pengesë; ose
 - b. një ndërtesë ose struktura të larta të cilat janë 100 metra ose më shumë mbi nivelin e tokës; ose
 - c. një ndërtesë e propozuar ose struktura të larta të cilat do të jenë 100 metra ose më shumë mbi nivelin e tokës;është, ose do të jetë, një objekt i rrezikshëm për shkak të vendndodhjes, lartësisë ose mungesës së shënimit apo ndriçimit të saj.
2. AAC mund të përcaktojë me shkrim se një rrjedhje gazi që ka një shpejtësi që kalon 4.3 metra për sekondë është, ose do të jetë, një rrezik për operacionet e avionit për shkak të shpejtësisë ose vendndodhjes së rrjedhjes.
3. Nëse AAC bën një përcaktim në bazë të pikave 1 ose 2 të këtij neni, ai duhet të:
 - a. publikojë në AIP ose NOTAM veçoritë e objektit të rrezikshëm apo rrjedhjeve të gazta të cilave kanë të bëjë përcaktimi; dhe
 - b. të japë njoftim me shkrim për përcaktimin, në përputhje me pikën 4 të këtij neni.
4. AAC duhet të japë një kopje të njoftimit:
 - a. në rastin e një objekti të rrezikshëm që është një ndërtesë e propozuar ose strukturë:
 - i. personit që propozon për ndërtimin ndërtesës ose strukturës; dhe
 - ii. autoritetit, ose, nëse është e aplikueshme, një ose më shumë autoriteteve miratimi i të cilit është i nevojshëm për ndërtimin; dhe
 - b. në çdo rast tjetër, nëse një person, i cili zotëron ose është në ngarkim ose kontroll të objektit të rrezikshëm, apo zotëron ose është në kontroll të instalimit që i prodhon rrjedhje të gaztë, këtij personi.

KAPITULLI 7

SHËRBIMI I KOMUNIKIMIT ME RADIO NË AERODROM

Neni 51

TË PËRGJITHSHME

1. Operatorët e aerodromit duhet të mbledhin statistikën nëse kërkohet.
2. Nëse AAC e konsideron të nevojshme në interes të sigurisë së navigimit ajror, AAC mund t'i japë me shkrim një operatori të aerodromit udhëzime për grumbullimin e:
 - a. statistikave për:

- i. tipat e avionëve që përdorin aerodromin; dhe
 - ii. oraret e lëvizjeve të avionëve në aerodrome; dhe
 - b. informacion tjetër, të specifikuar nga AAC në drejtimin thelbësor për të vendosur çfarë shërbimesh të komunikimit me radio apo shërbimesh të trafikut ajror duhet t'i mundësohen aerodromit.
3. Operatori i aerodromit duhet të përmbushë udhëzimet e dhëna operatorit sipas pikës 2 të këtij neni.

Neni 52

SISTEMI I KONFIRMIMIT TË FREKUENCËS

Aerodromet që duhet të kenë një sistem të konfirmimit të frekuencës

1. Operatori i një aerodromi të pakontrolluar duhet të garantojë që ka një sistem të konfirmimit të frekuencës në përputhje me pikën 2 të këtij neni, në qoftë se:
 - a. aerodromi është i lokalizuar në një ZTD; ose
 - b. aerodromi përdoret të paktën 5 herë në javë nga avionët që:
 - i. janë të angazhuar në operime të transportit apo operime charter; dhe
 - ii. kanë një kapacitet maksimal të vendeve për pasagjerë më shumë se 9 vende.
2. Sistemi i konfirmimit të frekuencës duhet të përmbushë standardet e sistemit të konfirmimit të frekuencës, të detajuar në Manualin e Standardeve.

Neni 53

SHËRBIMI RADIO AJËR/TOKË

1. Shërbimi radio ajër/tokë duhet të certifikohet.
2. Operatori i një aerodromi nuk duhet të operojë apo të lejojë që të operohet, në aerodrom një shërbim radio ajër/tokë që nuk është SHCRA/T.
3. Një kundërvajtje e pikës 2 të këtij neni është kundërvajtje e rëndë.
4. Pika 2 e këtij neni nuk aplikohet në rastet kur operatori ka miratimin e shkruar të AAC-s, për të operuar shërbimet me qëllim të kryerjes së testeve të domosdoshme për të përcaktuar në qoftë se shërbimi bazohet në standardet e SHCRA/T të detajuara në Manualin e Standardeve.

Neni 54

UDHËZIME NGA AAC PËR TË MUNDËSUAR SHCRA/T

1. AAC mund të drejtojë operatorin e një aerodromi të mundësojë SHCRA/T në aerodrom.
2. AAC nuk duhet të japë udhëzime sipas pikës 1 të këtij neni përveç në rastin kur një studim aeronautik për aerodromin ka zbuluar që SHCRA/T është e domosdoshme në aerodrom për sigurinë e navigimit ajror.
3. Një operator duhet të përmbushë udhëzimet e dhëna sipas pikës 1 të këtij neni.

Neni 55

MASA VULLNETARE PËR SHCRA/T

1. Operatori i aerodromit të cilit nuk i është dhënë një udhëzim sipas nenit 54 mund të ketë një SHCRA/T në aerodrom.

Neni 56

CERTIFIKIMI I SHËRBIMIT RADIO AJËR/TOKË

1. Operatori i një aerodromi mund t'i kërkojë AAC-s për të certifikuar një shërbim radio ajër/tokë për aerodromin bazuar në standardet për SHCRA/T, detajuar në Manualin e Standardeve.
2. Në përputhje me Manualin e Standardeve duhet bërë një kërkesë te AAC.



3. Nëse operatori i kërkon AAC-s të certifikojë një shërbim radio ajër/tokë sipas këtij neni, ose sipas udhëzimeve të nenit 54, AAC duhet ta certifikojë shërbimin në qoftë se është bazuar në standardet për SHCRA/T, detajuar në Manualin e Standardeve.

Neni 57

DETYRIMET E PËRGJITHSHME TË OPERATORIT TË AERODROMIT

1. Operatori i një aerodromi që ka SHCRA/T duhet të garantojë që:
 - a. SHCRA/T është mundësuar sipas kërkesave për SHCRA/T të Manualit të Standardeve; dhe
 - b. vetëm një OCRA/T mund të operojë një SHCRA/T; dhe
 - c. në qoftë se aerodromi është i certifikuar, manuali i aerodromit përfshin procedurat e operimit për SHCRA/T; dhe
 - d. SHCRA/T është duke operuar sipas nenit 58.

Neni 58

KUR DUHET TË OPEROJË SHCRA/T

1. SHCRA/T duhet të operojë për mbërritjen dhe nisjen e një avioni që:
 - a. është i angazhuar në operime të rregullta të transportit publik apo operime charter; dhe
 - b. ka një kapacitet maksimal vendulje pasagjerësh më shumë se 30 vende.
2. Pika 1 e këtij neni nuk aplikohet nëse një shërbim i trafikut ajror operon në aerodrom.
3. Gjithashtu, pika 1 e këtij neni nuk aplikohet për periudhën e limituar të përmendur në pikën 4, nëse:
 - a. OCRA/T mungon në detyrë për arsye sëmundjeje apo dëmtimi; ose
 - b. SHCRA/T është jo funksional.
4. Periudha e limituar është më pak se:
 - a. 7 ditë; dhe
 - b. periudha e mungesës nga detyra apo jo funksionaliteti.

Neni 59

INFORMACION MBI ORËT E OPERIMIT PËR T'JU DHËNË ZYRËS NOTAM

1. Operatori i një aerodromi që ka një SHCRA/T duhet t'i japë zyrës NOTAM informacionin e mëposhtëm, me shkrim:
 - a. orët e operimit të SHCRA/T;
 - b. frekuencën radio dhe *call-sign* e SHCRA/T;
2. Një kundërvajtje e pikës 1 të këtij neni është kundërvajtje e rëndë.
3. Në qoftë se SHCRA/T bëhet i padisponueshëm gjatë orëve të operimit, theksuar në pikën (1)(a), operatori duhet të lajmërojë zyrën NOTAM sa më shpejtë të jetë e mundur.

Neni 60

OPERATORËT RADIO AJËR/TOKË TË CERTIFIKUAR

1. Një person/subjekt mund të aplikojë te AAC për certifikimin e OCRA/T.
2. Aplikimi duhet bërë te AAC në përputhje me Manualin e Standardeve.
3. Me marrjen e një aplikimi sipas MSA të kësaj rregulloreje, AAC duhet ta pranojë aplikimin nëse aplikanti është bazuar në standardet e OCRA/T, detajuar në Manualin e Standardeve.

Neni 61

KUNDËRVAJTJET

1. Kur një OCRA/T mundëson një SHCRA/T, ai ose ajo nuk duhet të kryejnë detyra të tjera që nuk kanë lidhje me masat e SHCRA/T.

2. Operatori i një aerodromi nuk duhet të lejojë një OCRA/T të mundësojë një SHCRA/T në aerodrom në qoftë se:
 - a. OCRA/T:
 - i. ka konsumuar alkool gjatë 8 orëve para se të kryhet shërbimi; ose
 - ii. vuan nga ndonjë paafësi që mund të ndikojë në efikasitetin e tij/saj në mundësimin e shërbimit; dhe
 - b. operatori është në dijeni të këtij fakti.

KAPITULLI 8

SHËRBIMET E SHPËTIMIT DHE ZJARRFIKËSVE TË AERODROMIT

Neni 62

HYRJE

1. Si pjesë e Konventës së Çikagos, Shqipëria ka për detyrë të përfshijë si segment të legjislacionit vendas, disa kategori të shërbimeve zjarrfikëse dhe shpëtimit të aeroporteve me standardet e duhura. (Shih në përgjithësi pjesën 9.2 të kapitullit 9 të shtojcës 14 të Konventës së Çikagos.) Për të përmbushur këtë detyrim, ky kapitull kërkon që operatorët e aeroporteve që kanë vendosur orare të trafikut ndërkombëtar, apo nivele specifike të trafikut të pasagjerëve vendas, t'i ofrojnë AAC shërbime dhe të vendosin standardet që zbatohen për shërbime të tilla. Aeroportet që nuk janë të detyruara të ofrojnë shërbime zjarrfikëse dhe shpëtimit të aeroporteve mund të vendosin të veprojnë kështu, dhe ky kapitull do të zbatohet për shërbimin e përcaktuar derisa operatori të japë njoftimin funksional se nuk do ta ofrojë më një shërbim të tillë.

SEKSIONI 1

TË PËRGJITHSHME

Neni 63

FUSHAT E ZBATIMIT

1. Ky kapitull mbulon funksionimin e shërbimeve zjarrfikëse dhe të shpëtimit të aeroporteve.
2. Ky kapitull përcakton:
 - a. sesi një person/subjekt merr miratimin si kompani e shërbimeve zjarrfikëse dhe të shpëtimit të aeroporteve; si dhe
 - b. funksionimin dhe standardet teknike në lidhje me këtë shërbim.
3. Ky kapitull nuk funksionon për:
 - a. një person që ofron shërbime zjarrfikëse dhe të shpëtimit të aeroporteve në gamën e detyrave të tij/saj për forcat e mbrojtjes; apo
 - b. çdo shërbim zjarrfikës dhe shpëtimit të aeroporteve të ofruar nga forcat e mbrojtjes.

Neni 64

PËRKUFIZIME PËR KËTË NËNNDARJE

1. Në këtë rregullore:

RFFS do të thotë shërbime zjarrfikëse dhe të shpëtimit të aeroporteve.

Operim i RFFS do të thotë operimi i ndërmarrë në zbatimin e një detyre të përmendur në paragrafin 139.710 pika (1), germa (a) apo (b).

Ofruesi RFFS në një aerodrom do të thotë personi apo kompania që e ofron RFFS për aerodromin.

Kategori e RFFS e një aerodromi do të thotë ajo kategori që funksionon me metodën e përcaktuar në kapitullin 14 të aneksit 1 të kësaj rregulloreje.

ERSA – do të thotë pjesë e AIP e njohur si *En Route Supplement*.



Neni 65

SHËRBIMET E SHPËTIMIT DHE ZJARRFIKËSVE NË AERODROM

1. Pajisjet dhe shërbimet e shpëtimit dhe zjarrfikëses duhet të ofrohen në një aerodrom në përputhje me specifikimet e përcaktuara në standardet e kësaj rregulloreje.
2. Qëllimi operacional i shërbimit të shpëtimit dhe të zjarrfikësve (RFFS) do të jetë për të arritur një kohë përgjigje jo më shumë se tre minuta për çdo pikë të çdo piste operative në shikueshmëri dhe kushtet e sipërfaqes optimale.
3. I gjithë personeli RFFS do të trajnohen për të kryer detyrat e tyre në mënyrë efikase dhe do të marrin pjesë në stërvitje zjarr të vërtetë (live fire drills), në përputhje me llojet e aeroplanëve dhe llojet e pajisjeve të shpëtimit dhe zjarrfikësve në përdorim në aerodrom, duke përfshirë edhe zjarret të ushqyer me presion (Pressure-fed fires). Trajnimi i RFFS do të përfshijë trajnime të performancës së punës së njeriut dhe të koordinimit të ekipit.
4. I gjithë personeli RFFS që i përgjigjet çdo emergjence, do të pajiset me veshje dhe pajisje të frymëmarrjes për t'i mundësuar atyre që të kryejnë detyrat e tyre në mënyrë sa me efektive.
5. Pajisje të përshtatshme për fikjen e zjarrit të paktën për ndërhyrje fillestare në rast zjarri dhe personeli i trajnuar për përdorimin e tyre duhet të jenë në dispozicion gjatë shërbimit në tokë të një avioni dhe, gjithashtu, atje duhet të ketë një mjet të shpejtë komunikimi për thirrjen e RFFS në rastin e një zjarri ose derdhje të mëdha të karburantit.
6. Në qoftë se furnizimi me karburant bëhet ndërsa pasagjerët janë në bord, pajisjet tokësore për hyrjen ose daljen (embarkimin ose disbarkimin) nga avioni do të jenë të pozicionuara në mënyrë që të lejojnë:
 - a. përdorimin e numrave të mjaftueshëm të daljeve për evakuim të shpejtë; dhe
 - b. një rrugë të gatshme shpëtimi nga çdo dalje të përdorët në rast emergjence.

Neni 66

DETYRAT E RFFS TË AEROPORTEVE

1. Detyrat e RFFS për aerodromin janë:
 - a. të shpëtojnë personat dhe bagazhet nga avioni që është përplasur apo i ka rënë zjarri gjatë nisjes apo zbritjes; dhe
 - b. të kontrollojnë dhe ta shuajë zjarrin, si dhe të mbrojnë personat dhe bagazhet që kërcënohen nga zjarri në aerodrome, edhe nëse ata nuk ndodhen në avion.

Neni 67

PERSONI QË NUK DUHET TË OFROJË SHËRBIM PA MIRATIM

1. Personi nuk duhet të ofrojë Shërbim Zjarrfikës të Shpëtimit të Aeroporteve, nëse nuk aprovet sipas seksionit 4 për një shërbim të tillë.
2. Shkelja ndaj nenit 1 përbën shkelje të një përgjegjësie të rëndë.

Neni 68

MANUALI I STANDARDET PËR RFFS

1. Standardet për RFFS janë në manualin e standardeve të aerodromeve, në kapitullin 14 të aneksit 1 të kësaj rregulloreje dhe ku ofrohen për çështjet si më poshtë vijon:
 - a. standardet dhe kriteret për hapjen dhe mbylljen e shërbimit zjarrfikës dhe shpëtimit të aeroporteve;
 - b. standarde në lidhje me procedurat, sistemet dhe dokumentet e kërkuara për ofrimin e një shërbimi të tillë;
 - c. standarde për pajisje dhe lehtësira që përdoren për të ofruar këtë shërbim;
 - d. standarde të cilat përfshijnë nivelin e kompetencave, së paku kualifikime dhe trajnime standarde për persona të përfshirë në këtë shërbim;
 - e. çdo problem i përcaktuar apo i njohur me rregullore parashikohet nga Manuali i Standardeve;

- f. çdo rast i nevojshëm apo i diskutueshëm për operacion efektiv parashikohet në këtë nënpjesë.
2. Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC) përcakton në Manualin e Standardeve një sistem për përmbushjen e kriterëve të këtij kapitulli, kompania RFFS duhet të përdorë Manualin e Standardeve të Aerodromit duke plotësuar kërkesat, deri kur të vërtetohet e kundërta.

SEKSIONI 2

KRITERET PËR T'U PLOTËSUAR NGA KOMPANIA E RFFS

Neni 69

KRITERET PËR KËTË SEKTOR

1. Një nga kriteret në këtë sektor për të qenë sistem apo procedurë në kryerjen e një pune është kriteri që sistemi apo procedura:
- a. duhet të ekzistojë; dhe
 - b. duhet të jetë në zbatim.

Neni 70

PËRKUFIZIMI PËR KËTË SEKTOR – STANDARDET DHE KRITERET E DUHURA

1. Në këtë rregullore:
- standardet dhe kriteret e aplikueshme* për një aeroport të një kategorie të veçantë do të thotë:
- a. për aeroportin për të cilin pika 2 e këtij neni zbaton standardet dhe kriteret për aeroportin e kategorisë së përcaktuar në Manualin e Standardeve; apo
 - b. për çdo aeroport tjetër, standardet dhe kriteret për aeroportin e kategorisë së përcaktuar në Manualin e Standardeve (MSA).
2. Kjo pikë gjen zbatim në:
- a. një aeroport nga apo në të cilin një shërbim ndërkombëtar ajror i udhëtarëve funksionon; dhe
 - b. çdo aeroport tjetër përmes të cilit udhëtojnë mbi 350 000 pasagjerë me transport ajror gjatë vitit të kaluar financiar.
3. Në paragrafin (2), germa (b), numri i pasagjerëve që kalojnë përmes aeroportit përcaktohet në lidhje me statistikën e botuar nga AAC.

Neni 71

NDRYSHIMI MES MANUALIT DHE KAPITULLIT 9 TË SHTOJCËS 14

1. Nëse një nga kriteret e Manualit të Standardeve që zbatohet në një aeroport të caktuar ndryshon në një nga kriteret e kapitullit 9 të shtojcës 14 të Konventës së Çikagos kur zbatohet për atë aeroport, kriteri i manualit plotëson nivelin e ndryshimit.

Neni 72

NUHURITË, MJETET DHE EKSPERTIZA QË TRAJTON RREZIQET E AVIACIONIT

1. Kompania e RFFS duhet të pajiset me nuhuritë, mjete dhe ekspertizë për të trajtuar rreziqet që mund të kenë mundësi të ndodhin gjatë një aksidenti, apo incidenti aviacioni, si p.sh. çdo rrezik i përmendur në Manualin e Standardeve.

Neni 73

DETYRA TË PËRGJITHSHME PËR MIRËMBAJTJEN E SHËRBIMEVE

1. Kompania e RFFS duhet të garantojë që shërbimi të jetë i mundshëm gjatë periudhës apo periudhave të botuara në ERS AIP, si periudhë apo periudhat e aftësisë së tij për të shërbyer.
2. Pika 1 me sipër, nuk ndalon nivelin e mbrojtjes së ofruar gjatë periudhave të parashikuara të veprimtarisë në aeroporte të reduktohet, nga limiti i standardeve të MSA.



Neni 74

KOHA E VEPRIMIT TË RFFS

1. RFFS duhet të përmbushë kriteret për kohën e veprimit të përcaktuar në kapitullin 14 të aneksit 1 të kësaj rregulloreje.

Neni 75

GODINA DHE QENDRA TË EMERGJENCËS

1. Për RFFS, ku zbatohet neni 70, pika 2 duhet të garantojë që godinat dhe pajisjet e nevojshme për shërbim të jenë në aerodrom, duke përfshirë si më poshtë vijon:
 - a. stacioni i zjarrfikësve;
 - b. qendra e komunikimeve;
 - c. qendra për mirëmbajtjen e makinave dhe pajisjeve;
 - d. qendra e trajnimit;
 - e. qendra e magazinimit;
 - f. një platformë për futjen e mjeteve lundruese dhe pajisje për lëshimin e mjeteve në ujë, në rastet kur, brenda 1000 metra nga pragu i pistës, ndodhet një sipërfaqe me ujë (liqen, lum, det etj.).
2. RFFS duhet të garantojë që këto godina dhe qendra plotësojnë kriteret e duhura të shkruara në Manualin e Standardeve (si p.sh. kriteri i vendndodhjes).
3. Kompania e këtij shërbimi duhet të garantojë se ka një qendër në përputhje me kriteret e Manualit të Standardeve për rimbushjen e furnizimit me ujë të makinave zjarrfikëse.
4. Kompania e shërbimit duhet të garantojë se ka rrugë të emergjencave të duhura në aeroporte në përputhje me kriteret e Manualit të Standardeve.
5. Kompania e shërbimit duhet të garantojë se ka më shumë se një qendër brenda aeroportit, ku në qendrat e mëposhtme zbatohet neni 70, pika 2:
 - a. një qendër rezervë për makina emergjence që do të lejojë makinat të plotësojnë kohën e veprimit të përcaktuar në Manualin e Standardeve;
 - b. qendër për zjarrfikës rezervë.
 - c.

Neni 76

PËRGJEGJËSI NË DETYRË

1. Kompania e RFFS duhet të emërojë përgjegjësin në detyrë të operacioneve, i cili është ai person që e ka qendrën në aeroport dhe që mban:
 - a. diplomë të avancuar të aftësive zjarrfikëse, që përmbush kriteret e Manualit të Standardeve, për kategorinë 6 ose më shumë të aeroportit; ose
 - b. diplomë të aftësive të zjarrfikësve, që përmbush standardet në Manualin e Standardeve, për kategorinë 5 ose më pak për aeroportet.
2. Në pikën 1, germa (a) dhe (b):

Diplomë e aftësive të zjarrfikësve, e avancuar ose normale, do të thotë diplomë e lëshuar nga organet kompetente të shtetit shqiptar, ose nga çdo organ tjetër i huaj, i certifikuar për zjarrfikjen, i njohur nga shteti shqiptar.

Neni 77

NJOFTIMI PËR KOHËN NË DISPOZICION TË SHËRBIMEVE

1. Një kompani RFFS duhet të garantojë që njoftimi është botuar në ERS AIP me oraret kur shërbimi është i mundshëm.
2. Nëse për ndonjë arsye (si p.sh. një emergjencë në aeroporte), bëhet përkohësisht e pamundur për të ofruar shërbimin RFF sipas standardeve të përcaktuara nga ky kapitull, atëherë kompania duhet ta informojë zyrën e NOTAM:
 - a. për mungesë në shërbim; dhe

- b. kohëzgjatjen e mundshme para se të rinovohet shërbimi i plotë.
3. Kompania duhet të njoftojë Autoritetin e Aviacionit Civil për çdo reduktim të ardhshëm në standardin e shërbimit që:
 - a. do të zgjasë mbi 24 orë; apo
 - b. do të ulë standardin e shërbimeve RFF të ofruara në lidhje me një gamë më të gjerë, nga sa lejohet sipas kapitullit 14 të aneksit 1 të kësaj rregulloreje.

Neni 78

MARRËVESHJE ME ORGANIZMA TË TJERË ZJARRFIKËS

1. Kompania e shërbimit RFF mund të lidhë marrëveshje:
 - a. kur aeroporti është një aeroport njëkohësisht civil dhe ushtarak, me forcat e mbrojtjes për ofrimin e shërbimeve RFF për pjesën e aerodromit të kontrolluar nga forcat e mbrojtjes; apo
 - b. me një shtet ose territor, apo person ose organizëm tjetër, për shërbime të kompanisë zjarrfikëse apo të shpëtimit në shtetin apo territorin jashtë zonës ajrore të aeroportit ku operon.
2. Nëse kompania lidh një marrëveshje të tillë, kompania duhet të garantojë se është vërtetuar me shkrim.

Neni 79

PUNONJËS REZERVË ZJARRFIKËS

1. Një aerodrom duhet të ketë një gjendje stoku agjentë zjarrfikës të llojit apo llojeve, të cilat përmbushin performancën e standardeve, të kërkuara nga standardet dhe kërkesat e zbatueshme.
2. Agjentë zjarrfikës duhet të mbahen në gjendje të paktën në sasinë e përcaktuar në standardet dhe kriteret e AAC.

Neni 80

MAKINAT DHE PAJISJET ZJARRFIKËSE

1. Aerodromi duhet të ketë makina dhe pajisje për dërgimin e agjentëve zjarrfikës zjarri.
2. Duhet të ketë së paku aq makina dhe pajisje sa përcaktohet në standardet dhe kriteret e MSA.
3. Çdo makinë apo pjesë e pajisjes duhet:
 - a. të jetë gati të dërgojë agjentët zjarrfikës zjarri së paku sipas raporteve të përcaktuara nga standardet dhe kriteret e MSA; dhe
 - b. të ketë së paku performancën (në aspekte të tjera) e përcaktuar në ato standarde dhe kriteret.
4. Makinat duhet të kenë pajisje rezervë në lidhje me standardet dhe kriteret e duhura.
5. Çdo makinë apo pjesë pajisjeje duhet të mirë funksionojë.
6. Makinat duhet të jenë me ngjyrë sikurse lejohet në standardet dhe kriteret e duhura.
7. Kompania duhet të ketë udhëzimet e mirëmbajtjes për çdo makinë dhe pjesë pajisjeje, duke përfshirë gjithë informacionin e mundshëm për të autorizuar një person të kualifikuar dhe kompetent nga ana teknike të merret me mirëmbajtjen, monitorimin e performancës, raportimin e defekteve, raportimin e detyrave dhe mbajtjen e raporteve për makinat apo pajisjet.

Neni 81

MAKINAT DHE PAJISJET E TJERA

1. Aerodromi duhet të ketë sasinë e mjaftueshme të makinave dhe pajisjeve (përveç makinave dhe pajisjeve për dërgimin e agjentëve zjarrfikës) për të ofruar shërbimin në lidhje me standardet dhe kriteret e duhura.
2. Performanca e makinave dhe pajisjeve duhet të jetë në përputhje me standardet dhe kriteret e duhura.
3. Makinat duhet të mbajnë pjesë rezervë në lidhje me standardet dhe kriteret e duhura.
4. Kompania duhet të ketë udhëzimet e mirëmbajtjes për çdo mjet, duke përfshirë gjithë informacionin e nevojshëm për të autorizuar një person kompetent nga ana teknike për mirëmbajtje, monitorim të punës, raportim të defekteve, raportim të detyrave dhe mbajtjen e raporteve për pajisjet.



Neni 82

MAKINAT DHE PAJISJET ZJARRFIKËSE DHE TË SHPËTIMIT NË TERRENE TË VËSHTIRA

1. Nëse një pjesë e mjaftueshme e lëvizjeve të avionëve në aerodrom ndodh mbi ujëra, kënetat apo terrene të vështira të cilat janë jo më larg se 1000 metra nga pragu i çdo piste duhet të ketë makina të përshtatshme, mjete lundrimi dhe pajisje zjarrfikëse dhe shpëtimi për këto terrene.
2. Makinat, mjetet e lundrimit dhe pajisjet duhet të kenë së paku numrin dhe sasinë e përcaktuar sipas standardeve dhe kriterëve të duhura.
3. Makinat dhe mjetet e lundrimit duhet të kenë ngjyrën e përcaktuar apo të lejuar sipas standardeve dhe kriterëve të duhura.

Neni 83

AUTORIZIMI PËR PAJISJE TË CAKTUARA

1. Kompania e Shërbimeve RFF nuk duhet të përdorë asnjë pjesë apo pajisje operative për qëllime të këtij shërbimi, nëse pajisja nuk është në përputhje me kriteret dhe standardet e përcaktuara në manualin e operatorit të aeroportit dhe në çdo standard të aplikuar të përcaktuar nga AAC, apo kriteret të përcaktuara në Manualin e Standardeve.

Neni 84

VESHJET MBROJTËSE DHE MJETET

1. Personeli i zjarrfikësve dhe shpëtimit brenda aeroportit duhet të ketë:
 - a. veshje mbrojtëse që plotëson çdo standard të mundshëm, i cili njihet ndërkombëtarisht, dhe në sasinë, të paktën, sa ç'është e përcaktuar nga standardet dhe kriteret e duhura; dhe
 - b. pajisje të tjera mbrojtëse sipas sasisë dhe tipit të përcaktuar në këto standarde dhe kriteret.

Neni 85

KOMUNIKIMET

1. Aerodromi duhet të ketë pajisje të duhura për komunikim të mundshëm të ofruar gjatë operacionit të shërbimit zjarrfikës dhe të shpëtimit në aeroporte.
2. Makinat e përdorura për shërbim duhet të kenë aparatin e përshtatshëm të komunikimit.
3. Një personi që i kërkohet të përdorë aparatin duhet të ketë njohuri apo certifikatë trajnimi për përdorim të përshtatshëm të pajisjes.
4. Në kohën kur përdoret, aparati nuk duhet të interferojë me aparate të komunikimit nga shërbimi i trafikut ajror në aeroporte.

Neni 86

PAJISJET PËR MIRËMBAJTJEN DHE TESTIMET

1. Kompania duhet të ketë mjetet, pajisjet dhe veglat e nevojshme, në përputhje me standardet dhe kriteret e duhura, për të testuar dhe mirëmbajtur pajisjet e përdorura për një shërbim të tillë.
2. Nëse standardet dhe kriteret e duhura kërkojnë aparate testuese apo të mirëmbajtjes të veçantë, llojin e mjetit testues apo të mirëmbajtjes, apo sasi të përcaktuara të një lloji të veçantë të pajisjes testuese apo të mirëmbajtjes, kompania duhet ta ketë atë pajisje apo sasinë dhe llojin e pajisjes.

Neni 87

AUTORIZIMI PËR MAKINA DHE PAJISJE TË REJA

1. Kompania nuk duhet të vendosë në shërbim një makinë të re apo model të ri pajisjeje, që ndikon në cilësinë apo normën e shkarkimit të agjentëve zjarrfikës nëse:

- a. makina apo pajisja nuk është, në përputhje me specifikat, standardet dhe kriteret e përcaktuara në manualin e operimit të kompanisë ose të aeroportit; dhe
 - b. nuk e ka përfunduar çdo trajnim të mundshëm të personelit.
- Për çdo makinë të re që futet në shërbim, apo model të ri pajisjeje njoftohet, i cili verifikon përputhshmërinë me standardet dhe kriteret e duhura.

Neni 88

NUMRI I PERSONELIT OPERATIV

1. Gjatë çdo periudhe të njoftuar në ERS AIP, si kohë në të cilën shërbimi i RFF është i mundshëm duhet të ketë personel të mirëtrajnuar në gatishmëri për të vënë në funksion pajisjet dhe makinat e përcaktuara në aeroporte që të ofrojnë shërbim me kapacitet të plotë.
2. Ky personel duhet të jetë i pozicionuar në vende që i lejojnë shërbimit t'i përgjigjet emergjencës sa më shpejt, siç përcaktohet në standardet dhe kriteret e duhura.

Neni 89

NORMAT E KONTROLLIT MJEKËSOR TË ZJARRFIKËSVE

1. Të punësuarit si zjarrfikës duhet të përmbushin normat shëndetësore të përcaktuara në Manualin e Standardeve.
2. Duhet të ketë një program të vazhdueshëm të kontrolleve mjekësore për zjarrfikësit, të cilët garantojnë se kompania e këtij shërbimi është në dijeni, nëse punonjësit vijnë t'i plotësojnë apo jo këto norma.

Neni 90

KUALIFIKIME DHE TRAJNIME TË ZJARRFIKËSVE

1. Zjarrfikësit duhet të trajnohen së paku sipas standardeve të specifikuara në Manualin e Standardeve (MSA), ose të trajnohen në standarde më të larta, sesa standardi i dhënë.
2. Para se të shfrytëzohen në çdo kapacitet operativ, personat duhet të marrin gjithashtu, apo të kenë marrë, trajnimin e duhur në trajtimin e rreziqeve kryesore gjatë aksidenteve dhe incidenteve të aviacioneve.
3. Të punësuarit si zjarrfikës duhet të marrin trajnimin e duhur për t'i njohur ata me kushtet lokale.
4. Duhet të ketë trajnime të vazhdueshme për zjarrfikësit që sigurojnë vazhdimin e plotësimit të këtyre standardeve.
5. Nëse një numër i konsiderueshëm i lëvizjeve të avionëve në aeroporte ndodhen mbi ujëra, kënetat apo në mjedise me terren të vështirë, zjarrfikësve u duhet të trajnohen si duhet, për të kryer operacionet e tyre në këtë terren.

Neni 91

MANUALI I OPERIMEVE TË RFFS

1. Duhet të ketë manual të operimeve për shërbime që përputhen me standardet e përcaktuara në Manualin e Standardeve
2. Manuali i operimeve duhet të përfshihet në një diagram që paraqet organizmat që ofrojnë shërbime nga kompania, duke përcaktuar rolin dhe përgjegjësitë e tyre dhe mënyrën sesi këto role dhe përgjegjësi ndikojnë në procedurat e emergjencës së aerodromeve në lidhje me aeroportin.
3. Manuali i operimeve duhet të jetë i përditësuar.
4. Çdo punonjës i kompanisë duhet të ketë të drejtën për kopjen e përditësuar të manualit të operacioneve.
5. Kompania duhet t'i paraqesë një kopje të manualit të operimeve, dhe çdo ndryshim tjetër në të, Autoritetit të Aviacionit Civil.
6. Duhet të ketë një kopje të përditësuar të manualit të operimeve në çdo qendër operative.
7. Kompania duhet të përmbushë kriteret e manualit të operimeve.



Neni 92

NDRYSHIME NË MANUALIN E OPERIMEVE

1. Kompania e shërbimit të RFF mund të ndryshojë manualin e operimeve, por ndryshimet do të jenë të pavlefshme derisa të miratohet me shkrim nga Autoriteti i Aviacionit Civil.
2. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të drejtojë me një udhëzim kompaninë e këtij shërbimi për të ndryshuar manualin e operimeve të tij, të jetë i specifikuar sipas atij udhëzimi.
3. Kompania duhet të pajtohet me udhëzimin.

Neni 93

REGJISTRIMI I TË DHËNAVE TË ZËRIT

1. Duhet të ketë sistem për regjistrimin elektronik të zërit në përputhje me standardet apo kriteret e përcaktuara në Manualin e Standardeve, për çdo komunikim zëri me radio apo telefon gjatë operacionit të shërbimit zjarrfikës dhe shpëtimit të aeroporteve.

Neni 94

REGJISTRIM I AKSIDENTEVE APO INCIDENTEVE

1. Duhet të ketë një strukturë në përputhje me standardet apo kriteret e përcaktuara në Manualin e Standardeve, për të regjistruar detajet e çdo aksidenti apo incidenti të avionit, apo zjarreve në godina, për të cilën shërbimit i kërkohet të nisë çdo lloj aksioni.

Neni 95

PLANI I KONTIGJENCËS

1. Duhet të ketë një plan në përputhje me standardet apo kriteret e përcaktuara në Manualin e Standardeve, të procedurave që përdoren në raste emergjence që rezultojnë apo mund të rezultojnë që shërbimi të jetë ndërprerë.
2. Planin duhet të përfshijë së paku këto sa më poshtë vijon:
 - a. aksionet që ndërmerren nga zjarrfikësit dhe personeli i shpëtimit;
 - b. aranzhime të tjera të mundshme për ofrimin e shërbimit, duke përfshirë aranzhimet për të prokuruar çdo zëvendësim të nevojshëm të makinave apo pjesë këmbimi, ose furnizimi me agjentë zjarrfikës;
 - c. procedura njoftimi;
 - d. procedura për rinisjen e shërbimeve normale.

Neni 96

MENAXHIMI I REGJISTRIMEVE

1. Duhet të ketë një strukturë në përputhje me standardet apo kriteret e përcaktuara në Manualin e Standardeve për të mbledhur, informuar, ruajtur dhe mirëmbajtur regjistrimet në lidhje me këtë shërbim.
2. Regjistrimet duhet të përfshijnë:
 - a. regjistrimin e zërit të bërë sipas nenit 93 të kësaj rregulloreje; dhe
 - b. regjistrimin e aksidenteve apo incidenteve të kryera sipas nenit 94 të kësaj rregulloreje.
 - c. regjistrimi duhet të ruhet së paku 5 vjet (apo më pak se periudha e përcaktuar për një standard regjistrimi në manual) pas datës me të cilën lidhet.

Neni 97

ORGANIZIMI

1. Kompania duhet të mirëmbajë në çdo kohë organizimin e duhur me strukturën efektive dhe pozitive të menaxhimit, duke pasur në konsideratë natyrën e shërbimit që ofron.

Neni 98

STRUKTURA PËR RINOVIMIN E MOSREALIZIMEVE TË SHËRBIMEVE

1. Duhet të ketë një strukturë në përputhje me standardet dhe kriteret në Manualin e Standardeve për të rinovuar çdo mosrealizim që rezulton apo mund të rezultojë në mbylljen e shërbimit apo reduktimin në standardet e shërbimit.

Neni 99

KONTROLLI I CILËSISË

1. Për këtë duhet të ketë një strukturë në përputhje me standardet apo kriteret e përcaktuara në Manualin e Standardeve për të garantuar se shërbimi përmbush kriteret e kësaj nënndarjeje.

Neni 100

MENAXHIMI I NDRYSHIMIT

1. Duhet të ketë një strukturë në përputhje me Manualin e Standardeve për të menaxhuar ndryshimet në:
 - a. pajisjet dhe procedurat; dhe
 - b. çfarë bën shërbimi; dhe
 - c. nivelin apo llojin e shërbimit të ofruar; dhe
 - d. mënyrën e ofrimit të shërbimit.

Neni 101

MENAXHIMI I SIGURISË (SAFETY)

1. Duhet të ketë një strukturë të menaxhimit të sigurisë për shërbimin në përputhje me standardet apo kriteret në Manualin e Standardeve, duke përfshirë politika, procedura dhe praktikat e duhura për të ofruar shërbime të sigurta.

Neni 102

ORGANIZIMI I APLIKUESIT

1. Kompania duhet ta informojë me shkrim Autoritetin e Aviacionit Civil për:
 - a. kush janë menaxherët e saj; dhe
 - b. strukturën organizative; dhe
 - c. sa staf, nga cili dhe çfarë nivel kategorie, ajo përdor për të ofruar shërbimin.
2. Kompania duhet ta informojë me shkrim Autoritetin e Aviacionit Civil për çdo ndryshim që ka lidhje me heshtjet e përmendura në pikën 1, germa “a”, “b” apo “c”, brenda 14 ditëve pas ndryshimit.

Neni 103

INFORMIMI I PËRDORUESVE DHE AAC RRETH NDRYSHIMEVE

1. Duhet të ketë procedurë, në përputhje me standardet dhe kriteret në Manualin e Standardeve për kompaninë e shërbimit RFF që t’u ofrojë siguri përdoruesve të aeroporteve në lidhje me informacionin mbi ndryshimet, gabimet apo interpretimet në shërbime.
2. Procedura duhet të plotësojë kriteret për raportimin e informacionit të AAC, shërbimit të AIS dhe të dhënave të shërbimit, si dhe të zyrës NOTAM.
3. Nëse kompania nuk realizon të ofrojë shërbimin për një apo më shumë ditë sipas standardeve të përcaktuara në sektorin 2 të këtij kapitulli, kompania e shërbimit RFF duhet të informojë me shkrim sa më shpejt të jetë e mundur Autoritetin e Aviacionit Civil:
 - a. për arsyen pse nuk është ofruar në atë standard shërbimi; dhe
 - b. sa kohë do të kalojë deri sa shërbimi të rifillojë nga puna; dhe
 - c. masat që ka marrë dhe do të marrë kompania e shërbimit RFF për të rinisur shërbimin në standardin e kërkuar.



SEKSIONI 3 DREJTIMI I OPERACIONEVE TË RFFS

Neni 104

AFTËSITË E PUNONJËSVE NË DETYRË APO ZJARRFIKËSIT

1. Në këtë rregullore:

Zjarrfikës, në lidhje me operacionin e shërbimit zjarrfikës dhe shpëtimit të aeroporteve do të thotë:

- a. person që punësohet si zjarrfikës nga kompani zjarrfikëse për aeroportin; apo
- b. një anëtar i një brigade zjarrfikëse, apo shërbimi RFF, që është pjesëmarrës në operacione në lidhje me organizimin e kryer nga brigada apo kompania e shërbimit.

Punonjës në detyrë, në lidhje me operacionin e shërbimit RFF në aeroporte është:

- a. personi që emërohet sipas nenit 76 si nëpunës për operacionet në aeroport; apo
- b. nëse në lidhje me organizimin e kryer nga brigada zjarrfikëse, apo shërbimi i shpëtimit apo zjarrfikës, pra person në kontroll të operacionit, i cili është anëtar i një brigade apo shërbimi të tillë.

Vullnetar, në lidhje me operacionin e shërbimit RFF është ai person që ka dalë vullnetar për të ndihmuar në operacion sipas drejtimit të punonjësve në detyrë.

2. Për operacionin e shërbimit RFF të aeroporteve sipas këtij kapitulli, punonjësi në detyrë duhet:

- a. të ofrojë udhëzime që ai/ajo mendon si të drejta, në lidhje me zjarrfikësit dhe vullnetarët, nën kontrollin të tij/saj; apo
- b. merr masa që ai/ajo të reagojë drejt.

3. Pa u limituar në pikën 2, germa “b”, punonjësi në detyrë mund të zbatojë detyrat e mëposhtme me qëllim funksionimin e shërbimit RFF:

- a. hyn me forcë (nëse kërkohet), kontrollon dhe trajton si duhet, godinat, avionin apo bagazhet;
- b. bllokun një rrugë apo rrugë të tjera kryesore trafiku;
- c. përdor furnizimin me ujë të pijshëm (si p.sh. ndërprerjen e furnizimit me ujë nga tubacionet apo tubacioni kryesor për të përmbushur kërkesën më të lartë apo më shumë furnizim);
- d. shpëput lidhjen e energjisë elektrike të godinave;
- e. zhvendos materialet e djegshme, shpërthyes apo materiale të tjera të rrezikshme nga godinat, nga avioni, bagazheve, apo nga vendndodhje të tjera;
- f. urdhëron personin t’i largohet godinës, avionit, bagazheve apo vendndodhjeve të tjera;
- g. heqja nga vendndodhja ose në afërsi të vendndodhjes të operacionit e një personi apo objekti, prania e të cilit pengon, apo ka mundësi më shumë të pengojë gjatë operacionit;
- h. merr makinën zjarrfikëse, apo pajisje të tjera në terren apo godina;
- i. ruan apo prish murin, apo godinën që është e pasigurt apo mund të jetë e rrezikshme për personat apo pronën e tyre;
- j. instrukton apo autorizon zjarrfikësin apo vullnetarin të kryejë pjesërisht atë e cila sipas rregullores, mund të kryhet nga punonjësi.

4. Për operacionin e shërbimit RFF, zjarrfikësi mund të kryejë atë që citohet në pikën 3, germa “a”, “b”, “c”, “d”, “e”, “f”, apo “h” pa autorizim sipas pikës 3, germa “j”, nëse ka territore të mundshme për t’u besuar se për operacionin:

- a. është e nevojshme apo kërkohet të bëhet diçka; dhe
- b. nuk është e mundshme për të marrë autorizimin ai/ajo për të vepruar kështu.

5. Një person është përgjegjës për shkelje që sanksionohen me gjobë prej 100.000 lekë nëse ai/ajo nuk bindet ta plotësojë:

- a. urdhrin e një punonjësi në detyrë sipas pikës 3, germa “f”; apo
- b. urdhrin e cituar në atë pikë, sipas zjarrfikësit apo vullnetarit, nëse:
 - i. zjarrfikësi apo vullnetari autorizohet sipas pikës 3, germa “j”, nga punonjësi në detyrë për ta ofruar atë;
 - ii. kriteret në pikën 4, germa “a” dhe “b”, përmbushen në lidhje me urdhrin.

SEKSIONI 4 ADMINISTRIMI

Neni 105 PËRKUFIZIMI PËR SEKSIONIN

- Në këtë rregullore:
njoftimi i dhënies së arsyes do të thotë njoftim sipas nenit 112.

Neni 106 SI TË APLIKOHET PËR MIRATIMIN SI KOMPANI E RFFS

- Një person i kualifikuar mund të aplikojë në Autoritetin e Aviacionit Civil për miratim si kompani e shërbimit zjarrfikës dhe të shpëtimit të aeroporteve nëse:
 - personi emërtohet në kolonën 2 të një prej numrave rendorë në tabelën 1; dhe
 - aplikimi lidhet me aeroportin e emërtuar në kolonën 3 të atij numri.
- Aplikimi duhet të jetë në formën e shkruar.
- Aplikimi:
 - duhet të ketë emrin dhe adresën e aplikuesit; dhe
 - nëse aplikuesi është shoqëri ose korporatë duhet të përcaktojë adresën e regjistruar të aplikuesit dhe NIPT-in ose kodin fiskal, si dhe emrat dhe adresat e punonjësve të tij.
- Aplikuesi duhet të ketë bashkë me aplikimin:
 - një kopje të përgatitur të manualit të operimit të aplikuesit, të përgatitur sikur aplikanti të ishte një kompani e miratuar; dhe
 - informacionin që mundëson Autoritetin e Aviacionit Civil për të vendosur nëse aplikuesi ka, apo jo, tregues pozitiv financiar; dhe
 - deklaratën me vendndodhjen e parashikuar dhe kategorinë e shërbimit që do të ofrojë.

Tabela 1

Nr.	Aplikuesi	Aeroporti
	Shtet	çdo aeroport në Shqipëri
	Privat	çdo aeroport në Shqipëri

Neni 107 KUR DUHET TË JEPET MIRATIMI NGA AAC

- Në varësi të pikës 3, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të japë miratimin, nëse një person ka aplikuar për miratimin si kompani e RFFS.
- AAC mund të miratojë një aplikim, pasi miraton draftin e manualit të operacioneve të aplikuesit.
- AAC nuk do të miratojë draftin e manualit të operacioneve, nëse drafti nuk plotëson kriteret e dhura në Manualin e Standardeve.

Neni 108 KUR DUHET TË MERRET VENDIMI

- Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC) nuk merr vendim për aplikimin e paraqitur, brenda 30 ditëve nga dorëzimi, aplikimi konsiderohet i refuzuar nga AAC.
- Megjithatë, nëse AAC kërkon sqarime shtesë nga aplikanti, koha nga momenti kur AAC bën kërkesën dhe aplikanti apo punonjësi pjesëmarrës apo i intervistuari, i jep AAC-së informacionin apo kopjen e kërkuar nuk llogaritet.
- Sidoqoftë, nëse AAC i ben një kërkesë aplikuesit, periudha në lidhje me kohën nga momenti kur AAC i kërkon aplikuesit të veprojë sipas kërkesës dhe aplikuesi i jep AAC deklaratën ligjore, nuk llogaritet.
- Edhe nëse AAC e thërret aplikuesin të bëjë sugjerim me shkrim, nuk llogaritet periudha në lidhje me kohën kur AAC jep ftesën dhe aplikuesi harton sugjerimin me shkrim.



Neni 109

APLIKIM PËR NDRYSHIM MIRATIMI

1. Kompania e miratuar RFFS mund të aplikojë për ndryshimin e miratimit të saj.
2. Nenet 107 dhe 108 merren parasysh për aplikim.

Neni 110

NJOFTIMI PËR DHËNIEN E ARSYES PËR PEZULLIM TË MIRATIMIT APO PEZULLIM NË VAZHDIMËSI

1. Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC) mund të deklarojë, me një njoftim të dhënies së arsyes, se është pezulluar miratimi si kompani e miratuar e shërbimeve RFF në lidhje me kompaninë e tillë, nëse AAC konsideron realisht se mospezullimi i miratimit do të ketë gjasa të dëmshme për sigurinë e navigimit ajror.
2. Nëse njoftimi i dhënies së arsyes deklaron se miratimi pezullohet:
 - a. dhe nëse miratimi pothuajse pezullohet, kur kompanisë i jepet njoftimi i arsyes, miratimi vazhdon të pezullohet derisa AAC revokon pezullimin, apo pezullimi rrëzohet sipas pikës 4; apo
 - b. miratimi pezullohet nga koha kur jepet njoftimi në lidhje me kompaninë e miratuar.
3. AAC mund të revokojë pezullimin në çdo kohë.
4. Nëse AAC nuk e ka revokuar miratimin e kompanisë nga momenti i njoftimit të arsyes brenda 90 ditëve, në fund të kësaj periudhe pezullimi rrëzohet.

Neni 111

ARSYE PËR SHFUQIZIMIN E MIRATIMIT

1. Arsyet për shfuqizimin e miratimit të kompanisë janë nëse kompania:
 - a. ka shkelur kriterin e miratimit; apo
 - b. ka shkelur ligjin apo rregulloren/t; apo
 - c. ka qenë përgjegjës në aspekte të tjera për performancën që jep investimi i vazhdueshëm i kompanisë për miratimin, që ka gjasa të ketë pasojë të dëmshme për sigurinë e navigimit ajror.

Neni 112

NJOFTIM PËR DHËNIEN E ARSYES KOMPANISË SË MIRATUAR TË RFFS

1. AAC mund t'i japë kompanisë së miratuar të shërbimeve RFF, njoftimin e shkakut, nëse ka arsye të mundshme për të besuar se ka fakte apo rrethana që llogariten si shkaqe për shfuqizimin e miratimit.
2. Njoftimi i dhënies së arsyes duhet të:
 - a. informojë mbi fakte dhe rrethana të kompanisë që justifikojnë shfuqizimin e miratimit; dhe
 - b. ftojë kompaninë të paraqesë me shkrim brenda një kohe të mundshme të deklaruar në njoftim, se përse nuk duhet të shfuqizohet miratimi.
3. Për pikën 2, germa "b", periudha nuk duhet të jetë më pak se 7 (shtatë) ditë.

Neni 113

SHFUQIZIMI I MIRATIMIT PAS NJOFTIMIT TË DHËNIES SË ARSYES

1. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të shfuqizojë miratimin vetëm nëse:
 - a. ekzistojnë fakte apo rrethana që marrin në konsideratë arsyet e shfuqizimit të miratimit; dhe
 - b. Autoriteti i Aviacionit Civil i ka dhënë kompanisë njoftimin e arsyes lidhur me arsyet e shfuqizimit të propozuar; dhe
 - c. Autoriteti i Aviacionit Civil ka marrë parasysh çdo deklaratë me shkrim brenda kohës së dhënë në njoftim nga ose në emër të kompanisë; dhe
 - d. mosshfuqizimi i miratimit, do të ketë gjasa të pasojave të dëmshme për sigurinë e navigimit ajror.
2. Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil i ka dhënë kompanisë së miratuar njoftimin e arsyes, ai vendos të mos e shfuqizojë, atëherë:

- a. ai duhet të njoftojë kompaninë me shkrim për vendimin; dhe
- b. ai duhet të revokojë pezullimin, nëse miratimi është i pezulluar.

Neni 114

SHFUQIZIMI NËSE KOMPANIA MBYLL SHËRBIMET RFF

1. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të shfuqizojë miratimin e një personi apo subjekti, nëse personi nuk vazhdon të jetë një nga ofertuesit e shërbimeve për aerodromin e emërtuar në kolonën 3 të numrit rendor të tabelës 1.

ANEKSI 1

MANUALI I STANDARDEVE PËR AERODROMET (MSA)

A1-1 KAPITULLI 1 - HYRJE E PËRGJITHSHME

A1-11 HYRJE

A1-1.1.1 Sfondi (Background)

- a) Siguria (Safety) e aerodromeve është shumë e rëndësishme në sigurinë e aviacionit. Sigurimi i objekteve të përshtatshme dhe mbajtja e një mjedisi të sigurt operativ për veprimtaritë e avionëve ndihmon në sigurinë e aerodromit. Në përputhje me standardet dhe procedurat e përcaktuara dhe, duke pasur një menaxhim sa më të mirë të sistemit të sigurisë, operatorët e aerodromeve mund t'i tregojnë autoritetit rregullator ose klientëve të tyre, që në këtë rast janë udhëtarët publikë, që i kanë kryer të gjitha detyrimet në lidhje me sigurinë.
- b) Ky aneks, me titull: “Manuali i standardeve për aerodromet”, këtej e tutje të referuara si MSA, është bërë pjesë e rregullores “Për certifikimin e aerodromeve”. Rregullorja “Për certifikimin e aerodromeve” përcakton regjimin rregullator, për operatorët e aerodromit në aerodromet e përdorur nga aeroplanë ndërkombëtarë dhe kombëtarë, për kryerjen e operacioneve të transportit ajror, përveç rasteve kur është parashikuar ndryshe në akte të tjera ligjore në fuqi. AAC përcakton se kur një aerodrom duhet të certifikohet ose duhet të regjistrohet, dhe ky MSA përmban standardet dhe procedurat operative për aerodromet e certifikuar dhe të regjistruar, të cilët përdoren në operacionet e transportit ajror.
- c) Aeroplanët me më pak se 10 vende pasagjerësh mund të kryejnë operacionet e transportit ajror nga aerodromet, të cilët nuk janë të certifikuar ose të regjistruar, me kusht që objektet e përcaktuara në këto aeroporte të jenë sipas standardeve të kërkuar, dhe operatori i avionit të ketë dhe të vë në dispozicion të anëtarëve të ekuipazhit, informacionin e nevojshëm të aerodromit për t'i mundësuar pilotit një vend të sigurt për uljen e avionit. Kapitulli 13 i aneksit 1 përcakton standardet dhe procedurat që nevojiten për aerodromet, të përcaktuara vetëm për aeroplanë të vegjël (avionët me më pak se 10 vende pasagjerësh ose në rastin e operacioneve të mallrave, avionët që nuk i kalojnë 5.700 kg) për kryerjen e operacioneve të transportit ajror ose privat.
- d) Përmbajtja e publikuar e kushteve të përdorimit të aerodromeve dhe të pajisjeve të bashkangjitura do të mbahen vazhdimisht në dispozicion për operacionet e fluturimit gjatë orëve të publikuara të operimit, pavarësisht nga kushtet e motit. “Kushtet e publikuara të përdorimit” janë të bazuara në të dhënat aeronautike të shpallura nga AIP të Republikës Shqipërisë ose informacionit të NOTAM të transmetuar nëpërmjet Agjencisë Nacionale të Trafikut Ajror (ANTA).
- e) Për të ndihmuar operatorët e aerodromeve ose operatorët potencialë, kohë pas kohe mund të dalin procedura dhe informacione të tjera të një natyre edukative apo këshilluese nga AAC në formën e qarkoreve këshilluese për disa këshilla të përgjithshme në lidhje me specifikimet.
- f) Manuali i Standardeve të Aerodromit, i referuar dhe përcaktuar në rregulloren “Për certifikimin e aerodromeve”, përmban:
 - i) kërkesat për certifikimin dhe regjistrimin e aerodromeve;
 - ii) standardet e aerodromeve, praktikat e rekomanduara dhe materialet udhëzuese që kanë të bëjnë me planifikimin, operimin dhe mirëmbajtjen e shërbimeve të aerodromit, mjetet dhe pajisjet sipas kërkesave të operatorëve të aerodromit.



- g) Qëllimi i këtij manuali është i besueshëm dhe mbulon aspektet e sigurisë, rregullave dhe efektivitetit të procedurave të mjeteve të aerodromit, pajisjeve dhe operacioneve. Ky manual nuk mbulon aspekte të lidhura me meteorologjinë aeronautike, administrimin e financave të aerodromit dhe shërbimin e pasagjerëve dhe të mallrave. Ky manual gjithashtu përjashton shërbimet e trafikut ajror dhe shërbimet e informatave aeronautike, edhe pse koordinimi ndërmjet këtyre shërbimeve dhe operatorëve të aerodromit është pjesë përbërëse e operacioneve të një aerodromi.
- h) Standardet e aerodromeve mund të ndryshojnë kohë pas kohe për të përmbushur nevojat e identifikuar të sigurisë, ndryshimet teknologjike dhe ndryshimet në standardet dhe praktikatat ndërkombëtare. Është e ditur se mund të ketë vështirësi dhe kufizime në zbatimin e standardeve të reja për objektet dhe instalimet ekzistuese të aerodromit. Ky aspekt është trajtuar në disa detaje në kapitullin 2 të aneksit 1.
- i) Standardet janë identifikuar nga fjalët “duhet” ose “do të”. Shtojcat dhe tabelat formojnë një pjesë kryesore të dokumentit dhe kanë të njëjtin status si teksti primar. MSA, gjithashtu, mund të kërkojë standarde nga dokumente të tjera dhe në pjesët ku ka përputhje, standardet e referuara mund të bëhen pjesë e këtij MSA.
- j) Në rrethana veçanërisht të pazakonta, zbatimi i një standardi ose i një procedure nuk mund të jetë i mundur ose i nevojshëm. Në standarde ose procedura do të jenë shprehje si: “nëse e mundur”, “ku është fizikisht e mundur”, “ku përcaktohet e nevojshme” ose fjalë të ngjashme. Nëse fraza të tilla mund të përputhen nuk është e detyrueshme që operatorët e aerodromeve të justifikohen për mosrespektim. Vendimi përfundimtar për zbatueshmërinë e standardeve për një strukturë të caktuar të aerodromit ose procedurë merret nga AAC.
- k) Nëse ka lakueshmëri në përputhje me një specifikim atëherë janë përdorur fjalë, të tilla si: “duhet” apo “mund”. Kjo nuk do të thotë se specifikimi mund të injorohet, por do të thotë se nuk ka nevojë për të kërkuar miratimin e AAC nëse një operator i aerodromit zgjedh për të miratuar një mënyrë alternative për të arritur një rezultat të ngjashëm. Çdo vendim i tillë dhe çdo mënyrë alternative e miratuar do të regjistrohet zyrtarisht dhe të dhënat do të mbahen deri sa përputhshmëria të ekzistojë.
- l) MSA përfshin standardet dhe kërkesat procedurale që lidhen me parandalimin e hyrjes së shkujdesur të njerëzve dhe të kafshëve në zonën e lëvizjes. Këto standarde dhe procedura janë të destinuara vetëm për sigurinë (safety) e aviacionit. MSA nuk i drejtohet në mënyrë specifike sigurisë (security) së aviacionit, domethënë ruajtjes kundër akteve të ndërhyrjeve të paligjshme i cili ndodhet në një dokument ligjor të veçantë.
- m) Nëse është e nevojshme ose e dobishme për të siguruar informata faktike apo informacione mbi dokumentacionin, shpjegime ose referenca, informacioni mund të jepet në formën e një “shënimi”. Një shënim nuk përbën pjesë të një standardi.

A1-1.1.2 Terminologjia e përdorur në MSA

- a) Termat e përdorur së bashku me standardet dhe praktikatat e rekomanduara në këtë MSA janë shpjeguar si më poshtë:
 - i) Shtesat

Shtesat përmbajnë materiale të grupuara në veçanti për lehtësi dhe janë pjesë përbërëse e standardeve ose e praktikave.
 - ii) Përkufizimet

Përkufizimet nuk kanë status të pavarur, por secili prej tyre është një pjesë thelbësore e çdo standardi ose praktike në të cilat termi është përdorur, pasi një ndryshim në kuptimin e fjalës mund të ndikojë në specifikimet.
 - iii) Tabelat dhe figurat

Tabelat dhe figurat janë vendosur për të ilustruar një standard ose një praktikë, janë pjesë e standardeve ose praktikave dhe kanë të njëjtin status.
 - iv) Parathënie

Parathëniet përmbajnë materiale historike dhe shpjegime të bazuara në veprimin e AAC ose ICAO.
 - v) Prezantimet/hyrjet

Prezantimet përfshijnë materialet shpjeguese të paraqitura në fillim të pjesëve, të kapitujve apo të seksioneve të këtij MSA për të ndihmuar në kuptimin e zbatimit të tekstit, por nuk janë pjesë e standardeve ose e praktikave.

vi) Shënimet

Shënimet janë të përfshira në tekst, ku janë të përshtatshme, për të dhënë informata faktike ose referenca për standardet ose praktikën në fjalë, por nuk janë pjesë përbërëse e standardeve ose e praktikave.

vii) Shtojcat

Shtojcat përbëjnë materialet plotësuese të standardeve ose praktikave, ose mund të jenë si udhëzues për këto zbatime zbatimin e tyre, por nuk janë pjesë e standardeve ose e praktikave.

A1-1.1.3 Struktura e dokumenteve

a) Hierarkia e dokumenteve përbëhet nga:

- i) Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë
- ii) Rregullore përkatëse/udhëzim ministri /VKM (Rr./UM /VKM);
- iii) Manuali i standardeve (MSA)
- iv) Qarkoret këshilluese (QK).

b) Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë përcakton qëllimin e gjerë të qeverisë së Republikës së Shqipërisë në lidhje me rregullimin e aviacionit civil.

c) UM vendos rregulloret brenda së cilës i gjithë personeli duhet të operojë.

d) MSA përfshin specifikimet (standardet), të përshkruara nga AAC, për zbatimin e njëjtë, të përcaktuara të nevojshme për sigurinë e navigimit ajror.

e) Në rast të ndonjë ndryshimi të kuptimit mes MSA dhe UM, parësi ka UM.

f) Ofruesit e shërbimeve duhet të dokumentojnë operimet e brendshme (rregullat) në manualin e tyre operative, për të siguruar përputhshmërinë dhe mirëmbajtjen me standardet përkatëse.

g) Qarkoret këshilluese (QK) kanë për qëllim të shpjegojnë elementët rregullatorë për pjesëmarrësit në industrinë e aviacionit. Përveç kësaj një QK mund të japë rekomandime dhe udhëzime për të ilustruar një mënyrë, por jo domosdoshmërisht do të thotë vetëm një mënyrë, në përputhje me kërkesat e standardeve të aerodromit. QK mund të shpjegojë rregullat e caktuara nëpërmjet materialeve interpretuese dhe shpjeguese. Sikurse QK ofron vetëm materiale sqaruese, ofruesit e shërbimeve duhet të dokumentojnë informacione të rëndësishme në manualin e tyre operative për të vënë në fuqi informacionet e qarkores këshillimore.

A1-1.1.4 Dallimet ndërmjet SARPs ICAO dhe specifikimet MSA

a) Pavarësisht nga sa u tha më lart, ka një dallim midis një standardi të përshkruar në anekset e ICAOs të Konventës Chigago dhe asaj që parashtrohet në këtë MOS, standardet MOS do të mbizotërojnë.

A1-1.1.5 Dallimet botuar në AIP

a) Ndryshimet nga standardet e ICAO, praktikën e rekomanduar dhe procedurat janë të publikuara në AIP Gjeneral 1.7.

A1-1.1.6 Ndryshim në dokumentacionin e menaxhimit të MSA

a) Ky dokument është nxjerrë dhe ndryshuar nën autoritetin e AAC.

b) Kërkesat për çdo ndryshim të përmbajtjes së MSA mund të inicohen nga:

- i) Stafi i fushës teknike brenda AAC;
- ii) Personeli i operatorëve të aerodromit;
- iii) Ofruesit e shërbimeve dhe stafi i ATS;
- iv) Ofruesit e shërbimit të industrisë së aviacionit, të tilla si: linjat ajrore dhe stafi i tyre;
- v) Konsulentët e interesuar, auditori dhe të tjerë.

c) Nevoja për të ndryshuar standardet e MSA mund të lindë nga një sërë arsyesh. Këto mund të jenë:

- i) Për mbështetjen e sigurisë;
- ii) Sigurimi i standardizimit;
- iii) Për t'iu përgjigjur ndryshimeve legislative ose kërkesave të AAC;
- iv) Përshtatja sipas udhëzimeve të ICAO; ose
- v) Përshtatja me iniciativë ose teknologji të reja.



A1-1.1.7 Dokumente të ngjashme/të referuara

- a) Këto standarde duhet të lexohen të ndërthurura me:
- i) Aneksi 4 i ICAO-s *Aeronautical Charts*;
 - ii) Aneksi 6 i ICAO-s Pjesa 1 Transporti ajror ndërkombëtar komercial – aeroplanët
 - iii) Aneksi 14 i ICAO-s Aerodromet (Vol 1);
 - iv) Aneksi 15 i ICAO-s Shërbimet e informatave aeronautike;
 - v) ICAO Doc 9157/AN901: Manuali i projektimit të aerodromit,
 - Pjesa 1 - Pista
 - Pjesa 2 - *Taxiways*, platforma dhe *Holding Bays*
 - Pjesa 3 - Sipërfaqet e dysHEMEVE
 - Pjesa 4 - Pajisjet ndihmëse vizuale
 - Pjesa 5 - Sistemet elektrike
 - Pjesa 6 - *Frangibility* (Thyeshmeria)
 - vi) ICAO Manuali i planifikimit të aeroportit (Doc 9184)
 - Pjesa 1 – Masterplani
 - Pjesa 2 - Përdorimi i tokës dhe kontrolli i mjedisit
 - Pjesa 3 - Direktiva për shërbimet konsulente/konstruksion
 - vii) Manuali i Shërbimeve të aeroportit ICAO (Doc 9137)
 - Pjesa 1 - Shpëtimi dhe zjarrfikja
 - Pjesa 2 – Kushtet e sipërfaqes së dysHEMEVE
 - Pjesa 3 - Reduktimi dhe kontrollimi i shpendëve
 - Pjesa 4 – Shpërndarja e mjegullës
 - Pjesa 5 - Largimi i avionëve të paafte
 - Pjesa 6 - Kontrolli i pengesave
 - Pjesa 7 – Planifikimi i emergjencave të aeroportit
 - Pjesa 8 - Shërbime operacionale të aeroportit
 - Pjesa 9 - Praktikat e mirëmbajtjes së aeroportit
 - viii) Manuali ICAOs për sistemin e informacionit të sulmit të shpendëve të ICAOs (Doc 9332)
 - ix) Manuali i udhëzimeve të lëvizjes në sipërfaqe dhe sistemet e kontrollit të ICAOs (Doc 9476)
 - x) Manuali mbi certifikimin e aerodromeve ICAO (Doc 9774/A969);
 - xi) Manuali i menaxhimit të sigurisë ICAO (Doc 9859/AN460);

A1-1.2 SISTEMET REFERENCË TË PËRBASHKËTA

A1-1.2.1 Sistemi horizontal referencë

- a) Sistem Gjeodezik Botëror - 1984 (WGS-84) do të përdoret si sistem horizontal (gjeodezik) reference. Relacionet aeronautike me koordinatat gjeografike (gjerësi dhe gjatësi) duhet të shprehen sipas referencës gjeodezike WGS-84.

Shënim. – Udhëzimet në lidhje me WGS-84 janë të përfshira në Manualin e Sistemit Gjeodezik Botëror - 1984 (WGS-84) (Doc 9674).

A1-1.2.2 Sistemi Vertikal referencë

- a) Matjet do të bëhen sipas nivelit të detit (MSL), e cila jep lidhjen e lartësisë me gravitetin (lartësi) në një sipërfaqe të njohur si gjeoid, i cili do të përdoret si sistem referimi vertikal.

Shënim 1. - Gjeoidi globalisht më i përafërt me nivelin e detit është përcaktuar si sipërfaqe equipotencile në fushën e gravitetit të Tokës e cila përkon me sipërfaqen e detit pa qenë nevoja për të qenë vazhdimisht nëpër kontinente.

Shënim 2. - Lartësitë në lidhje me gravitetin (lartësi mbi nivelin e detit) janë referuar edhe si lartësi Ortometrike.

A1-1.2.3 Sistemi i përkohshëm referencë

- a) Kalendari Gregorian dhe Coordinated Universal Time (UTC) do të përdoren si sistem referimi të përkohshëm.
- b) Kur është përdorur një sistem tjetër referimi i përkohshëm, kjo do të tregohet në GEN 2.1.2 të Publikimit të Informacionit Aeronautik (AIP).

A1-1.3 PROJEKTIMI I AEROPORTIT

A1-1.3.1 Kërkesat arkitektuale dhe infrastrukture për zbatimin optimal të masave të sigurisë ndërkombëtare të aviacionit civil, do të integrohen në projektimin dhe ndërtimin e objekteve të reja dhe për ndryshimet në objektet ekzistuese në një aerodrom.

***Shënim.** - Udhëzimet për të gjitha aspektet e planifikimit të aeroportëve duke përfshirë rrethanat e sigurisë janë të përfshira në dokumentin ICAO Manuali i Planifikimit të Aeroportit 9184, pjesa 1.*

A1-1.3.2 Në vendet ku është e nevojshme, projektuesit e aeroportëve duhet të marrin në konsideratë përdorimin e tokës dhe masat për kontrollin e mjedisit.

***Shënim.** - Udhëzimet për planifikimin e përdorimit të tokës dhe masat për kontrollin e mjedisit janë të përshkruara në ICAO Manuali i Planifikimit të Aeroportit Doc 9184, Pjesa 2.*

A1-1.3.3 Për aeroportet e hapura për përdorim publik, operatori i aerodromit duhet të koordinojë me AAC, për të gjitha çështjet për të përmbushur kërkesat ndërkombëtare të sigurisë (security) së aviacionit civil të cilat janë të përfshira në projektimin dhe ndërtimin e objekteve të reja dhe ndryshimeve të objekteve ekzistuese.

A1-1.3.4 Nëse nuk miratohet nga AAC, asnjë aerodrom nuk do të ndërtohet brenda 24 kilometrave të një aerodromi operativ të përdorur nga avionët me motor turbo reaktiv ose brenda dhjetë kilometrave të ndonjë aerodromi operativ tjetër.

A1-1.4 PËRKUFIZIMET

A1-1.4.1 Përkufizimet për këtë shtojcë janë të njëjta me përkufizimet e rregullores së certifikimit.

A1-2 KAPITULLI 2 - APLIKIMI I STANDARDEVE TË AERODROMEVE

A1-2.1 Të përgjithshme

A1-2.1.1 Fusha legislative dhe zbatueshmëria

- a) Autoriteti i Aviacionit Civil në lidhje me avionët që kryejnë operacione të transportit ajror të përcaktojnë se ata do të kryejnë operacione nga aerodromet në përmbushje me kërkesat e rregullores së certifikimit.
- b) Neni 3 i rregullores së certifikimit i kërkon operatorëve të aerodromeve që të pajtohen me standardet dhe procedurat për aerodromet, të cilat përdoren në operacionet e transportit. Standardet dhe procedurat ndodhen në këtë dokument dhe janë të aplikueshme për të gjithë operatorët e aerodromeve.
- c) Sipas kushteve të Autoritetit të Aviacionit Civil, operatorët e aeroplanëve, të cilët kanë një kapacitet pasagjerësh më të vogël se 10 persona mund të kryejnë operacionet ajrore në aerodromet të cilët nuk janë të certifikuar, duke sjellë lehtësime në aeroport dhe duke raportuar sipas standardeve të përcaktuara. Standardet dhe procedurat e objekteve të aerodromit të kërkuara janë të specifikuara në këtë dokument.

A1-2.1.2 Ndryshimet në standarde

- a) Standardet janë subjekt për të ndryshuar nga koha në kohë. Në përgjithësi, përveç nëse në mënyrë specifike drejtuar nga AAC ose sipas pikës A1-2.1.2.c), lehtësirat ekzistuese për aerodromet nuk janë të nevojshme të ndryshohen menjëherë me standardet, por deri sa të zëvendësohen ose të përmirësohen.
- b) Përveç nëse kërkohet ndryshe nga AAC, një lehtësi ekzistuese që nuk i plotëson standardet e përcaktuara në këtë manual duhet të vazhdojnë të jenë në përputhje me standarde që ishin të zbatueshëm për të.
- c) Në një aerodrom të certifikuar ose të regjistruar, një lehtësi ekzistuese e aerodromit, që nuk pajtohet me këtë MSA duhet të identifikohet dhe të regjistrohet, në Manualin e Aerodromit ku do të zbatohet. Të dhënat e identifikuara duhet të përfshijnë datën ose kohën kur kjo lehtësi është vendosur ose përmirësuar dhe një tregues nga operatori i aerodromit të një plani ose plani kohor për të përshtatur këtë lehtësi me MSA. Si pjesë e auditit të AAC, mund të kërkohet një evidencë për të treguar implementimin e planit ose qëllimit.
- d) Ky MSA zbatohet për lehtësirat e reja në operacione dhe lehtësira të cilat mund të jenë zëvendësuar ose përmirësuar. Në varësi të marrëveshjes me AAC, ndryshimet në një lehtësi ekzistuese të një natyre minimale ose të pjesshme mund të përjashtohen.

A1-2.1.3 Studimet aeronautike

- a) Kur një operator i aerodromit nuk është në gjendje të përshtatet me standardet ose rekomandimet e përcaktuara në këtë MSA, një studim aeronautik mund të caktohet për të



vlerësuar ndikimin e devijimit nga praktikat e standardeve dhe rekomandimeve. Qëllimi i këtyre studimeve është të prezantojë vlerat e mjeteve alternative për të garantuar sigurinë, për të vlerësuar efikasitetin e çdo alternative dhe për të rekomanduar procedurat për kompensimin e devijimeve.

- b) Studimet aeronautike shpesh herë merren parasysh gjatë ndërtimit të një aeroporti të ri ose një impianti në një aeroport ose gjatë certifikimit të një aeroporti ekzistues. Studimet aeronautike, gjithashtu mund të përdoren kur standardet e aerodromit ose praktikat e kërkuara nuk janë arritur si rezultat i zhvillimit.
- c) Një studim aeronautik është një studim i një problemi aeronautik, i identifikuar nga operatori i aerodromit për zgjidhjen e mundshme dhe zgjedhjen e një zgjidhjeje të pranueshme pa kompromentuar sigurinë në aerodrome. AAC do t'i rishikojë këto të dhëna nga një dhe do të përcaktojë pranueshmërinë e çdo rasti për të arritur nivelin e sigurisë që kërkohet.
- d) Analiza teknike duhet të sigurojë një justifikim për devijimin në terren, për faktin që, një nivel sigurie ekuivalent mund të arrihet edhe nëpërmjet mënyrave të tjera dhe që përputhshmëria me standardet siç ekzistojnë është e pamundur. Kjo përgjithësisht është e aplikueshme në situata kur kostoja e një korrigjimi të një problemi është mbi normën normale, por kur efektet e pasigurta të një problemi mund të tejkalohen nga disa mjete procedurale atëherë ka mjete të tjera të cilat të ofrojnë një zgjidhje praktike dhe të arsyeshme.
- e) Në kryerjen e një analize teknike, një operator i aerodromit duhet të nxjerrë përfundime në bazë të përvojës praktike dhe njohurive të specializuara të stafit ose të konsulentëve. Operatori gjithashtu mund të konsultohet me specialistë të tjerë të fushave përkatëse. Kur merret parasysh procedura për miratimin e një devijimi është thelbësore të kihet parasysh objektivi i sigurisë së rregulloreve për certifikimin e aerodromit, standardet e aplikueshme dhe praktikat e rekomanduara në mënyrë që këto rregulla të mos anashkalohen.
- f) Në disa raste, mjeti i vetëm i arsyeshëm për të arritur një nivel ekuivalent sigurie është miratimi i procedurave të përshtatshme dhe të kërkuara, sipas kushteve të certifikimit që këshillat paralajmëruese të publikohen në botimet përkatëse aeronautike.
- g) Vendosmëria për të kërkuar një kujdes të një publikimi varet kryesisht nga dy konsiderata:
 - i) pilotët duhet të jenë të vetëdijshëm për kushtet potenciale të rrezikshmërisë;
 - ii) përgjegjësia e operatorëve të aerodromit për të publikuar devijueshmërinë e normave praktike të rekomanduara, në rast të kundërt do të konsiderohet nën statusin e certifikimit të aerodromit.

A-2.1.4Përrjashtimet për standardet

- a) Kur një operator i aerodromit nuk është në gjendje të krijojë përputhshmëri me ndonjë standard ose praktikë specifike në këtë MSA, operatori i aerodromit mund të aplikojë për përjashtim nga standardet ose praktikat përkatëse.
- b) Aplikimi për përjashtim duhet të mbështetet, në formë të shkruar, në motive bindëse duke përfshirë çdo studim aeronautik të kryer së bashku me rezultatet e përfuara dhe një tregues që të tregojë se kur mund të arrihet një përputhje me standardet aktuale.
- c) Standardet që përfshijnë shprehje si: “nëse është e mundur ose e praktikuar”, “ku është fizikisht e mundur ose fizikisht e praktikuar” etj., do të kërkojnë sërish një përjashtim për standardet nëse operatori i aerodromit konsideron se përputhshmëria e plotë nuk është mundësuar.
- d) AAC, pasi ka marrë parasysh të gjitha aspektet relative të sigurisë dhe operimin sipas rrethanave, mund të përjashtojë duke lajmëruar më shkrim çdo operator të aerodromit në përputhje me ndonjë standard ose praktikë të përshkruar në këtë MSA.
- e) Çdo përjashtim i dhënë nga AAC duhet të jetë subjekt i çdo kushti ose procedure të specifikuar në instrumentin e përjashtimit sipas nevojës në interes të sigurisë.
- f) Përjashtimet nga standardet e dhëna për një operator të aerodromit duhet të regjistrohen në Manualin e Operimit të Aerodromit vetëm nëse AAC miraton një proces regjistrimi alternativ. Manuali duhet të përmbajë të dhënat e përjashtimit, arsyen për këtë kërkesë, asnjë imponim për kufizimin e rezultateve, dhe informacionet përkatëse të ngjashme.
- g) Përjashtimi i dhënë për një lehtësi ekzistuese duhet të zbatohet deri në datën e skadimit të saj.

- h) Nëse një manual i operimit të aerodromit nuk është kërkuar, një përjashtim formal i lëshuar nga AAC duhet të merret nga operatori i aerodromit dhe të prodhohet në bazë të kërkesës.

A1-2.1.5 Konfliktet me standardet e tjera

- a) Përputhjet me standardet dhe procedurat e përcaktuara në këtë MSA nuk i përjashtojnë operatorët e aerodromeve nga detyrimet në lidhje me standardet e përcaktuara nga qeveria ose autoritetet e tjera ligjore. Nëse ka një konflikt me standardet e përcaktuara në këtë MSA, atëherë çështja për zgjidhje duhet t'i referohet AAC.

A1-2.1.6 Përdorimi i Kodit Referencë nga ICAO (International Civil Aviation Organisation)

- a) AAC ka përshtatur metodologjinë e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO) të përdorimit të një sistemi kodi i njohur si Kodi Referencë i Aerodromeve, për të përcaktuar standardet lehtësuese për strukturat e aerodromeve individuale të cilat janë të përshtatshme për përdorim nga avionë të cilët janë të grupuar sipas performancës dhe madhësisë. Kodi është i përbërë nga dy element. Elementi 1 (i parë) është një numër i lidhur me gjatësinë e zonës së referimit të aeroplanit dhe elementi 2 (i dytë) është një germë e lidhur me gjatësinë e krahëve të avionit dhe hapësirën e jashtme të rrotave kryesore. Një specifikim i veçantë është i lidhur me të dy elementet përbërëse të kodit ose kombinimin e tyre. Germa e kodit ose elementi i zgjedhur për qëllimet e projektimit është i lidhur me karakteristikat kritike të aeroplanit për të cilat objekti është siguruar.
- b) Numri i kodit të elementit 1 do të përcaktohet nga kolona 1 e tabelës më poshtë. Numri i kodit korrespondon me vlerën më të lartë të gjatësisë të zonës së referimit të aeroplanit, sipas të cilës është zgjedhur pista.

***Shënim:** Përcaktimi i gjatësisë së zonës së referimit të aeroplanit është vetëm për të zgjedhur numrin e kodit dhe nuk duhet të ngatërrohet me kërkesat operacionale të gjatësisë së pistës e përcaktuar nga operatorët e aeroplanit, të cilët janë ndikuar nga faktorë të tjerë.*

- c) Germa e kodit për elementin 2 është përcaktuar në kolonën 3 në tabelën e mëposhtme. Kodi është përcaktuar sipas gjatësisë më të madhe të krahëve të avionit ose hapësirës më të madhe të jashtme të rrotave kryesore.
- d) Për aerodromet e certifikuar, informacioni për germën e kodit të referimit të aerodromit për çdo pistë dhe rrugët lidhëse duhet të përcaktohet në manualin e aerodromit.
- e) Nëse nuk është rënë dakord me AAC, operatorët e aerodromeve duhet të mbajnë strukturat e aerodromit në përputhje me standardet e përcaktuara dhe të zbatuara në këtë MSA sipas kodit referencë të aerodromit për strukturat.

Kodi Referencë i Aerodromit				
Elementi kod 1		Elementi kod 2		
Numri i kodit	Aeroplanët me referim sipas gjatësisë së fushës	Kodi	Hapësira midis krahëve	Hapësira e jashtme e rrotave kryesore
1	Më pak se 800 m	A	Mbi por pa përfshirë 15 m	Mbi por pa përfshirë 4.5 m
2	Mbi 800 m por pa përfshirë 1200 m	B	Mbi 15 m por pa përfshirë 24 m	Mbi 4.5 m por pa përfshirë 6 m
3	Mbi 1200 m por pa përfshirë 1800 m	C	Mbi 24 m por pa përfshirë 36 m	Mbi 6 m por pa përfshirë 9 m
4	Mbi 1800 m	D	Mbi 36 m por pa përfshirë 52 m	Mbi 9 m por pa përfshirë 14 m
		E	Mbi 52 m por pa përfshirë 65 m	Mbi 9 m por pa përfshirë 14 m
		F	Mbi 65 m por pa përfshirë 80 m	Mbi 14 m por pa përfshirë 16 m

Tabela 2.1-1: Kodi referencë i aerodromit

A1-2.1.7 Kodi i referimit të aerodromit dhe karakteristikat e aeroplanëve

- a) Një listë e avionëve përfaqësues të zgjedhur për të treguar një shembull të çdo numri të mundshëm të kodit referencë të aerodromit dhe kombinimin e germave tregohet në tabelën 2.1-2.
- b) Për një aeroplan të veçantë, tabela mundëson të dhëna mbi gjatësinë e fushës së referimit të aeroplanit (ARFL), gjatësia e krahëve dhe hapësira e jashtme e rrotave kryesore e përdorur në kodin referencë të aerodromit. Karakteristikat e të dhënave dhe performanca për çdo aeroplan duhet të jepen nga prodhuesi i aeroplanit.



TIPI I AEROPLANIT	REF CODE	KARAKTERISTIKAT E AEROPLANËVE					
		ARFL (m)	Wingspan (m)	OMGWS (m)	Length (m)	MTOW (kg)	TP (Kpa)
DHC-2 Beaver	1A	381	14.6	3.3	10.3	2490	240
Beechcraft: 58 (Baron)	1A	401	11.5	3.1	9.1	2449	392
Britten Norman Islander	1A	353	14.9	4.0	10.9	2850	228
Cessna: 172	1A	272	10.9	2.7	8.2	1066	414 490
206	1A	274	10.9	2.6	8.6	1639	
310	1A	518	11.3	3.7	9.7	2359	
404	1A	721	14.1	4.3	12.1	3810	
Partenavia P68	1A	230	12.0	2.6	9.4	1960	-
Piper: PA 31 (Navajo)	1A	639	12.4	4.3	9.9	2950	414
PA 34	1A	378	11.8	3.4	8.7	1814	
Beechcraft 200	1B	592	16.6	5.6	13.3	5670	735
Cessna: 208A (Caravan)	1B	296	15.9	3.7	11.5	3310	490 665
402C	1B	669	13.45	5.6	11.1	3107	
441	1B	544	15.1	4.6	11.9	4468	
DHC 6 Twin Otter	1B	695	19.8	4.1	15.8	5670	220
Let L-410UVP	1B	565	19.48	3.65	14.47	6600	-
Let L-410UVP-E	1B	565	19.98	3.65	14.47	6600	-
DHC-7	1C	689	28.4	7.8	24.6	19505	620
DHC-5E	1D	290	29.3	10.2	24.1	22316	-
Beechcraft 1900	2B	1098	16.6	5.8	17.6	7530	-
CASA C-212	2B	866	20.3	3.5	16.2	7700	392
Embraer EMB110	2B	1199	15.3	4.9	15.1	5670	586
ATR 42-200	2C	1010	24.6	4.9	22.7	16150	728
Cessna 550	2C	912	15.8	6.0	14.4	6033	700
DHC-8: 100	2C	948	25.9	8.5	22.3	15650 18642	805 805
300	2C	1122	27.4	8.5	25.7		
NAMCYS-11-100	2C	1130	26.3	8.6	32.0	24500	-
NAMCYS-11A-500	2C	1130	26.3	8.6	32.0	24500	-
Bae 146-100	2C	1190	26.34	4.72	26.16	38100	-
Lear Jet 55	3A	1292	13.4	2.5	16.8	9298	-
Canadair: CL600	3B	1737 1527	18.9	4.0	20.9 26.77	18642 21523	1140
CRJ-200	3B		21.21	4.0			1117
Dassault-Breguet: Falcon 900	3B	1515	19.3	5.3	20.2	20640	1300
Embraer EMB 145	3B	1500	20	4.8	29.9	19200	-
Bae: 146-200	3C	1615	26.3	5.5	26.2	42185	1138

TIPI I AEROPLANIT	REF CODE	KARAKTERISTIKAT E AEROPLANËVE					
		ARFL (m)	Wingspan (m)	OMGWS (m)	Length (m)	MTOW (kg)	TP (Kpa)
146-300	3C	1615	26.3	5.5	31.0	44225	945
Bombardier Global Express	3C	1774	28.7	4.9	30.3	42410	-
CN-235 100	3C	1406	25.81	3.9	21.4	22930	-
Embraer EMB 120	3C	1420	19.8	7.3	20.0	11500	828
McDonnell Douglas: DC-3	3C	1204	28.8	5.8	19.6	14100	358
DC9-20	3C	1551	28.5	6.0	31.8	45360	972
Fokker: F27-500	3C	1670	29.0	7.9	25.1	20412	540
F28-4000	3C	1640	25.1	5.8	29.6	32205	779
F50	3C	1760	29.0	8.0	25.2	20820	552
F100	3C	1695	28.1	5.0	35.5	44450	920
Airbus A300 B2	3D	1676	44.8	10.9	53.6	142000	1241
Airbus A319-100	4C	2080	34.1	7.6	33.84	64000	-
Airbus A320-200	4C	2180	34.1	7.6	37.6	77000	1360
Boeing: B717-200	4C	2130	28.4	6.0	37.8	51710	-
B737-200	4C	2295	28.4	6.4	30.6	52390	1145
B737-300	4C	2749	28.9	6.4	30.5	61230	1344
B737-400	4C	2499	28.9	6.4	36.5	63083	1400
B737-800	4C	2256	35.8	6.4	39.5	70535	-
McDonnell Douglas: DC9-30	4C	2134	28.5	6.0	37.8	48988	-
DC9-80/MD80	4C	2553	32.9	6.2	45.1	72575	1390
Airbus: A300-600	4E	2332	44.8	10.9	54.1	165000	1260
A310-200	4D	1845	43.9	10.9	46.7	132000	1080
Boeing: B707-300	4D	3088	44.4	7.9	46.6	151315	1240
B757-200	4D	2057	38.0	8.7	47.3	108860	1172
B767-200ER	4D	2499	47.6	10.8	48.5	156500	1310
B767-300ER	4D	2743	47.6	10.8	54.9	172365	1310
McDonnell Douglas: DC8-63	4D	3179	45.2	7.6	57.1	158757	1365
DC10-30	4D	3170	50.4	12.6	55.4	251744	1276
MD11	4D	2207	51.7	12.0	61.2	273289	1400
Lockheed: L1011-100/200	4D	2469	47.3	12.8	54.2	211378	1207
Boeing: B747-SP	4E	2710	59.6	12.4	56.3	318420	1413
B747-300	4E	3292	59.6	12.4	70.4	377800	1323
B747-400	4E	3383	64.9	12.4	70.4	394625	1410
B777-200	4E	2500	60.9	12.8	63.73	287800	1400
Airbus A380	4F	2800	79.75	12.5	72.6	560000	-

Tabela 2.1-2: Kodi referencë i aerodromit dhe karakteristika e aeroplanëve

A1-2.1.8 Sigurimi i avionëve më të mëdhenj për të ardhmen

- a) Asgjë në këtë MSA nuk ka për qëllim pengimin e planifikimit ose pengimin për sigurimin e pajisjeve të aerodromit për avionët më të mëdhenj që mund të akomodohen nga ana e



aerodromit në një të ardhme. Megjithatë, në vendet ku janë ndërtuar struktura në zonat e lëvizjes për avionët më të mëdhenj në një të ardhme, operatori i aerodromit duhet të bashkëpunojë me AAC për të vendosur njoftime të përkohshme në kodin referencë të mirëmbajtjes.

- b) Për masterpanin e aeroporteve duhet të zgjidhen aeroplanët përkatës dhe karakteristikat e tyre. Ky MSA ka përfshirë specifikimet e kodin F të ICAO për objektet e aerodromit të destinuara për avionë më të mëdhenj se B 747.

Shënim: *Qarkorja 305 AN/177 e ICAO "Operimi për avionët e rinj të mëdhenj në aerodromet ekzistues" lëshuar në qershor 2004 mund të ofrojë informacione të vlefshme në rastin e marrëveshjeve për çështjet e sigurisë që lidhen me operacionet tokësore të avionëve të mëdhenj.*

A1-2.1.9 Pista me instrumente dhe pa instrumente

- a) Pistat janë të klasifikuara si pista **pa instrumente** (të njohura edhe si afrime vizuale ose afrime rrotulluese) dhe pista **me instrumente**. Instrumentet e pistës janë të klasifikuara, si: joprecize, precize kategoria I, kategoria II dhe kategoria IIIA, IIIB dhe IIIC.
- b) Operatorët e aerodromit duhet të konsultohen dhe të veprojnë së bashku me AAC përpara se të bëjnë çdo ndryshim në kategorinë e klasifikimeve ose të instrumenteve të pistës sepse një ndryshim I tillë mund të sjellë modifikime të normave të një numri të caktuar të strukturave të tjera të aerodromit.
- c) Ky MSA përmban specifikime për pistë me afrim të saktë të kategorisë II dhe III, për strukturat e aerodromeve të destinuara për aeroplanët me numër kodit vetëm 3 dhe 4. Asnjë specifikim nuk është i përshkruar për kodin 1 dhe 2 për pistë me afrim të saktë, kështu që është e pamundur që të tilla objekte të jenë të nevojshme. Operatorët e aerodromit duhet të mbajnë kontakte me AAC për të pranuar kërkesat e detyrueshme nëse do të merret parasysh instalimi i ILS të kategorisë II ose III për pajisjet për kodin referencë 1 ose 2 të aeroplanëve.

A1-2.1.10 Pista me afrimi jo të saktë

- a) Një pistë për afrim jo të saktë është përcaktuar në përkufizimet e rregullores së certifikimit. Procedurat për një afrim jo të saktë janë bërë nga AAC dhe janë publikuar në AIP.
Procedurat e drejtpërdrejta ose në linjë me pistën janë të identifikuara nga numri i pistës sipas titullit në grafikun përkatës (p.sh. RWY 18 GPS ose RWY 08 VOR/DME). Procedurat e pistës të përafëruara nuk do të kenë numrin e pistës në titull (p.sh. GPS-S, GPS-N ose NDB).
- b) Rezultatet e hetimeve të aksidenteve kanë treguar se afrimet e drejtë për drejta janë më të sigurta se afrimet e rrotulluara sidomos gjatë natës. Me zbulimin e GPS, ndalesat me afrimet jo precize mund të arrihen pa pasur nevojë për ndihmat e navigimit tokësor. Operatorët e aerodromeve të pistave pa instrumente mund të përditësojnë pistat e tyre me afrime jo precize kudo që është e mundur të bëhet. Megjithatë, avantazhi për të pasur një pistë me afrime jo precize mund të realizohet vetëm nëse pista është ndërtuar në bazë të normave të pistave me afrime jo precize të aplikueshme. Kjo mund të përfshijë:
- rritje të gjerësisë së brezit të pistës;
 - rritje të horizontales së brendshme, konike dhe limitit të pengesave në sipërfaqe për të mbikëqyrur pengesat;
 - hapësira midis dritave të anëve të pistës;
 - Sigurimi i treguesit të drejtimit të erërave, në afërsi të pragut të pistës, nëse është e mundur, ose një metodë alternative e mundshme për të pasur informacione mbi erërat siç është shërbimi i informacionit automatik meteorologjik.
- c) Përpara se një procedurë me afrim jopreciz të publikohet, projektuesi i procedurës duhet të organizojë projektin për t'u kontrolluar nga një fluturim kontroll (Flight Check). Përveç kontrollit të aspekteve operative të projektimit, kontrolli i fluturimeve duhet të vërtetojë saktësinë e pistës, shikueshmërinë e treguesit të drejtimit të erës dhe hapësirë nga të gjitha pengesat ekzistuese. Një procedurë me afrim jo preciz miratohet për publikim vetëm kur të gjitha kërkesat janë përmbushur. Në të kundërt përdorimi i procedurës mund të tregohet në grafik, duke përfshirë rastet më të këqija kur operimet nuk janë të lejuara.

A1-3 KAPITULLI 3 - Aplikimi për certifikimin e aerodromit

A1-3.1 Të përgjithshme - Hyrje

A1-3.1.1 Sipas dispozitave të kësaj rregulloreje:

- a) operatorët e aerodromeve duhet të kenë një certifikatë të aerodromit kur:
 - i) kryejnë operacione të transportit ajror internacional; ose
 - ii) kryejnë operime të transportit ajror kombëtar me avionë me maksimumin e masës së ngritjes që tejkalon 5700kg, ose me 10 ose më shumë vende pasagjerësh; ose
 - iii) aerodromi është në dispozicion për përdorim publik dhe ka procedurë të botuar afrimi joprecize ose preciz me instrumente dhe nuk është një aerodrom i regjistruar; dhe
- b) operatorët e aerodromeve të tjerë mund të aplikojnë për një certifikatë aerodromi.

A1-3.1.2 Aplikuesi për certifikatë duhet të jetë pronari i vendndodhjes së aerodromit ose ka lejen nga pronari i kësaj vendndodhjeje për përdorim të saj si aerodrom.

A1-3.1.3 Procesi i certifikimit të aerodromit sipas AAC trajton vetëm çështjet e sigurisë së aerodromit. Është përgjegjësi e aplikantit të garantojë përdorimin e vendndodhjes si një aerodrom, i cili të jetë në përputhje me kërkesat e tjera ligjore kombëtare, krahinore dhe lokale. Certifikata e aerodromit nuk e përjashton aplikantin nga respektimi i këtyre kërkesave.

A1-3.1.4 Përpara se të bëjë kërkesën, një operator i aerodromit (ose aplikanti që synon për operator) duhet të përgatisë një manual për aerodromin, sipas kërkesave që kërkon kapitullit 3 i kësaj rregulloreje, për të cilin mund të konsultohet me AAC-në. Standardet për përmbushjen e kërkesave përfshihen gjithashtu në kapituj të ndryshëm të këtij aneksi.

A1-3.1.5 Aplikimi fillestar duhet të bëhet sipas formularit të bashkangjitur në aneksin 2 të kësaj rregulloreje. Formulari i plotësuar duhet të dorëzohet pranë AAC, së bashku me një kopje të manualit të aerodromit.

A1-3.2 Plotësimi i aplikimit për certifikatë aerodromi

A1-3.2.1 Aplikimet duhet të dorëzohen që inspektorët e aerodromeve të kenë kohë të mjaftueshme për të bërë inspektimin e aerodromit para se të jepet certifikimi.

A1-3.2.2 Raportet inxhinierike dhe studimet e karakteristikave fizike të sipërfaqes së lëvizjes, forca e sipërfaqes dhe e tabanit, sipërfaqja e limituar e pengesave etj duhet të sigurohen nga aplikuesi sipas kërkesave të AAC.

A1-3.2.3 Si pjesë e procesit të certifikimit, stafi i AAC dhe persona të tjerë të autorizuar mund të kryejnë kontrollë, mbikëqyrje, inspekte ose prova të çdo aspekti mbi aerodrom, ose vërtetimin e çdo informacioni të dhënë nga aplikuesi. Megjithatë duhet pasur parasysh që inspektimi i AAC ose testimi i procedurave mund të kryhet sipas procesit të marrjes së mostrave. Aktiviteti i AAC nuk e përjashton aplikuesin nga përgjegjësia për të siguruar informacionin e nevojshëm të detajuar.

A1-3.2.4 Vlerësime të veçanta mund të jenë të nevojshme nëse ka objekte të aerodromit të cilat nuk përputhen me kërkesat standarde të aplikueshme. Kjo mund të kërkojë më shumë kohë dhe burime dhe mund të rezultojë në kufizime që mund t'u imponohen operacioneve të avionëve.

A1-3.3 Dhënia e një certifikate aerodromi

A1-3.3.1 Përpara se të jepet një certifikatë për aerodromin, AAC duhet të sigurohet se:

- a) karakteristikat fizike, objektet, shërbimet dhe pajisjet e aerodromit janë në përputhje me standardet e specifikuar për certifikimin e një aerodromi;
- b) të përgatitet një manual i pranueshëm aerodromi sipas kapitullit 3 të kësaj rregulloreje;
- c) procedurat operative të aerodromit, të publikuara në manualin e aerodromit, duhet të përmbushin të dhënat për sigurinë e avionëve;
- d) të ketë personel të mjaftueshëm të trajnuar ose të kualifikuar për të kryer funksionet e sigurisë së aerodromit;
- e) nëse certifikata është e garantuar, aplikuesi duhet të jetë në gjendje për të operuar dhe mirëmbajtur aerodromin; dhe
- f) duhet të ketë një sistem menaxhimi të pranueshëm të sigurisë, të dokumentuar dhe të zhvilluar.

A1-3.3.2 Certifikatat e aerodromeve jepen me kusht që aerodromi ose operatori i aerodromit të jetë në çdo moment në përputhje me standardet dhe rregullat e aplikueshme. Neni 11 i rregullores së



certifikimit autorizon AAC nëse konsiderohet si e nevojshme në interes të sigurisë së aviacionit, të bashkëngjisë kushte shtesë në një certifikatë, duke pasur parasysh rrethana të veçanta.

A1-3.3.3 Pasi është dhënë një certifikatë aerodromi (e lëshuar për një kohë të gjatë) mbetet në fuqi, vetëm nëse pezullohet ose anulohet. Një certifikatë e përkohshme ka një afat të caktuar jo më shumë se 60 ditë dhe bëhet e pavlefshme në datën e caktuar, vetëm nëse pezullohet ose anulohet para datës së caktuar.

A1-3.4 Formati i një manuali aerodromi

A1-3.4.1 Një manual i aerodromit duhet të përfshijë të gjitha çështjet që do të trajtohen, si dhe dokumentet përkatëse dhe manualin për operacionet e aerodromit, të cilat janë përmendur në Manualin e Aerodromit. Kapitulli 3 i rregullores së certifikimit, i cili flet për planifikimin e veçorive për t'u përfshirë në një manual aerodromi, tregon kërkesat minimale që duhet të plotësohen për t'u përfshirë në një manual. Manuali i aerodromit mund të plotësohet me manuale dhe dokumente të tjera, njoftime dhe udhëzime të lëshuara nga operatori i aerodromit për agjentët dhe stafin e tij për çështjet operative të aeroportit në çdo kohë. Përmbajtja e këtyre materialeve plotësuese duhet të përfshihen në manualin kryesor të aerodromit, nëse përdorimi i tyre është i përhershëm.

A1-3.4.2 Manuali i aerodromit është një dokument që mund të ketë ndryshime të herëpashershme. Si i tillë ai duhet të mbahet në një lidhëse të projektuar për të lehtësuar këto ndryshime. Faqet dhe sistemi i numërimit të paragrafëve duhet të ndërtohen në mënyrë të tillë që ndryshimet dhe fshirjet të bëhen më lehtë. Informacionet në lidhje me çdo ndryshim të të dhënave, ndryshim të historisë dhe një listë e faqeve efektive duhet të përfshihen në çdo kopje të Manualit të Aerodromit.

A1-3.4.3 Si një dokument pune dhe reference për stafin operacional të aerodromit, Manuali i Aerodromit duhet të jetë i thjeshtë për t'u përdorur. Informacionet dhe instruksionet e përdorura duhet të jenë të qarta dhe koncize. Operatori i Aerodromit duhet të sigurojë që manuali i përgatitur i aerodromit të përmbajë të gjithë materialin e nevojshëm dhe të jetë i përgatitur në një mënyrë shumë të qartë. AAC ka të drejtën për të mos pranuar një manual aerodromi dhe/ose të kërkojë informacione shtesë, të cilat duhen të përfshihen në brendësi të manualit nëse ai, ose çdo pjesë e tij, është vërejtur se është i paplotësuar ose i pamjaftueshëm.

A1-3.5 Mirëmbajtja dhe kontrolli i manualit të aerodromit

A1-3.5.1 Neni 19 i rregullores së certifikimit i kërkon një operatori të aerodromit të:

- a) të prodhojë një manual aerodromi për aerodromin e tij dhe t'i sigurojë AAC-së një kopje të plotë dhe aktuale;
- b) të mbajë të paktën një kopje të manualit aktual të aerodromit në aerodrom dhe, nëse aeroporti nuk është vendi qendror i biznesit, të mbajë një tjetër kopje të Manualit të Aerodromit në vendin qendror të biznesit;
- c) të bëjë të disponueshëm manualin e aerodromit për çdo person të autorizuar për inspektim;
- d) të ruajë manualin e aerodromit dhe të bëjë ndryshime të tilla, të cilat mund të jenë të nevojshme për të ruajtur saktësinë e informacionit në manualin e aerodromit dhe të mbajë përmbajtjen e tij të përditësuar; përditësimi i pjesëve të veçanta të tij përgatiten në bashkëpunim me ANTA/AAC-në.
- e) të njoftojë AAC, sa më shpejt të jetë e mundur, për çdo ndryshim të bërë në manualin e aerodromit; dhe
- f) të bëjë modifikime ose të shtojë pjesë në manualin e aerodromit, sipas kërkesave të AAC për:
 - i) të mirëmbajtur saktësinë e manualit të aerodromit;
 - ii) të siguroar funksionimin e sigurt dhe efikas të operacioneve të avionëve në aerodrom; ose
 - iii) të garantojë sigurinë e navigimit ajror.

A1-3.5.2 Kopje shtesë të manualit të aerodromit mund të bëhen të disponueshme, në mënyrë që personeli i aerodromit dhe/ose organizata të tjera në aerodrom mund të kenë akses të një kopjeje të manualit ose të një pjese të rëndësishme të saj.

A1-3.5.3 Kur janë të nevojshme kopje të tjera ose pjesë të manualit, kontrolluesi i manualit të aerodromit është përgjegjës për shpërndarjen e tyre të personat e autorizuar.

A1-3.6 Çështjet, shpërndarja dhe ndryshimet e një manuali aerodromi

A1-3.6.1 Manuali i Aerodromit është një dokument i rëndësishëm për sigurinë dhe duhet të lëshohet nga autoriteti i operatorit të aerodromit dhe të firmoset nga një drejtues ekzekutiv i organizatës. Çdo ndryshim në manualin e aerodromit duhet të miratohet nga operatori i aerodromit ose nga një person i autorizuar për ta bërë këtë.

A1-3.6.2 Kopje të pjesëve përkatëse të Manualit të Aerodromit do të jenë në dispozicion të çdo anëtarit të stafit mbikëqyrës të operimit të aerodromit, duke përfshirë personat e punësuar nga kontraktorët e operatorit ose agjentët, kur është e nevojshme, në mënyrë që çdo anëtar i stafit operativ të aerodromit:

- a) të jetë në dijeni të çdo pjese përkatëse të përmbajtjes së manualit të aerodromit, që shërben për detyrat e tij;
- b) të jetë në dijeni për të ndërmarrë çdo detyrë sipas dispozitave përkatëse të manualit të aerodromit.

A1-3.6.3 Në këtë manual, stafi operues i aerodromit duhet të nënkuptojë të gjithë personat, nëse janë ose jo të punësuar drejtpërdrejtë nga operatori i aerodromit, të cilët në rrjedhën e detyrave të tyre:

- a) janë të lidhur me sigurimin që aerodromi të jetë i sigurt për përdorim nga avionët; ose
- b) iu kërkohet të kenë leje hyrje në zonën e manovrës ose të platformës në aerodrom.

A1-3.6.4 Përveç kësaj, kopje të tjera të manualit duhet të jenë në librarinë e operatorit të aerodromi dhe në vendin e punës të stafit operues të aerodromit.

A1-3.6.5 Përveç dorëzimit të Manualit të Aerodromit, AAC dhe shpërndarjen e brendshme të pjesëve përbërëse të manualit stafi operativ, kopje të manualit (ose pjesë të përcaktuara të tij) duhet të jenë të disponueshme edhe për subjekte të jashtme, të cilët marrin pjesë në procedurat e sigurisë së aerodromit. Në veçanti, seksioni i emergjencave të aeroportit në Manualin e Aerodromit duhet të jetë në të gjitha subjektet e jashtme (p.sh. Ushtria, Policia e Shtetit, subjekte të jashtme për zjarrfikjen ose shëndetësia), të cilët përfshihen në planin e emergjencës së aerodromit.

A1-3.6.6 Manuali i Aerodromit duhet të jetë një dokument i kontrolluar. Një operator i aerodromit duhet të caktojë një kontrollues të dokumentit, i cili do të jetë përgjegjës për përditësimin dhe shpërndarjen e Manualit të Aerodromit. Çdo kopje e manualit do të numërohet dhe një listë do të mbahet nga kontrolluesi i dokumentit.

A1-3.6.7 Çdo person përgjegjës për mbajtjen e manualit do të përgjigjet për faktin që kopja e tij ekziston deri më sot. Për kopjet e përdorura për përdorim të përditshëm, një person do të caktohet për të mbikëqyrur këto kopje pas modifikimit të tyre.

A1-3.6.8 Ndryshimet e dorëshkrimit me shkrim dore, zakonisht nuk janë të pranueshme. Ndryshimet ose shtesat duhet të jenë subjekt i faqeve plotësuese ose zëvendësuese me datën përkatëse. Nëse amendamenti cenon veprimin e palëve të jashtme, një njohje e gabimit duhet t'i kërkohet çdo pale të jashtme, ku ndryshimet janë qarkulluar për të konfirmuar se çdo palë e sipërpërmendur ka marrë njohim nga amendamenti.

A1-3.6.9 Operatori i aerodromit duhet të bëjë ndryshime të menjëhershme në Manualin e Aerodromit kur ka përditësime për çdo pjesë të manualit ose kur kërkohet nga AAC pas shqyrtimit të Manualit ose të ndonjë të reje të propozuar ose kur ka ndryshime. Ndryshimet e kërkuara nga AAC janë të detyrueshme për operatorin e aerodromit.

A1-3.7 Fillimi i një NOTAM për një certifikatë të re aerodromi

AAC ose inspektori përgjegjës për certifikimin duhet të përgatisë dhe t'i paraqesë zyrës së NOTAM detaje në vendosjen e të gjitha informatave të aerodromit, të cilat do të përfshihen në AIP, duke përfshirë datën kur do të certifikohet aerodromi.

A1-4 KAPITULLI 4 – APLIKIMI PËR REGJISTRIMIN E AERODROMIT

A1-4.1 Të përgjithshme – hyrje

A1-4.1.1 Në bazë të kësaj rregulloreje, operatorët e aerodromeve të pacertifikuar mund të aplikojnë për t'u regjistruar nga AAC. Një aerodrom i regjistruar do të ketë informacionin e aerodromit të publikuar në AIP, dhe ndryshimet e informacionit të aerodromit ose kushtet, të cilat ndikojnë në operacionet e aerodromit do të bëhen publike nëpërmjet sistemit të NOTAM.

***Shënim:** AAC do të aprovojë vetëm instrumentet e pistës në aerodromet e hapura për përdorim publik, nëse aerodromi është i regjistruar ose i certifikuar.*



A1-4.1.2 Aplikuesi për t'u regjistruar duhet të jetë pronari i vendndodhjes së aerodromit ose ka lejen nga pronari i kësaj vendndodhjeje për përdorim të saj si aerodrom.

A1-4.1.3 Procesi i regjistrimit të aerodromit nga AAC trajton vetëm çështjet e sigurisë së aerodromit. Është përgjegjësi e aplikuesit të garantojë se përdorimi i vendndodhjes si një aerodrom është në përputhje me kërkesat e kërkuara. Regjistrimi i aerodromit nuk e përjashton aplikuesin nga respektimi i kërkesave të kërkuara.

A1-4.1.4 Manuali i aerodromit nuk kërkohet për regjistrimin e aerodromit, por aplikimi duhet të shoqërohet nga:

- a) informatat aeronautike të aerodromit, të përcaktuara në nenin 31 të kësaj rregulloreje; dhe
- b) një deklaratë që konfirmon se është kryer inspektimi i duhur dhe standardet përkatëse janë plotësuar; dhe
- c) emri dhe detajet e kontaktit të oficerit raportues të aerodromit.

A1-4.2 Aprovimi i një kërkesë për regjistrim

A1-4.2.1 Regjistrimi aprovohet me kusht që:

- a) aerodromi të përmbushë standardet e caktuara;
- b) operatori i aerodromit ka kapacitetin për të mirëmbajtur aerodromin; dhe
- c) oficeri i raportimit të jetë trajnuar sipas standardeve të përcaktuara në kapitullin 10 të këtij aneksi.

A1-4.2.2 Kur kërkesa është miratuar, AAC do të përgatisë për zyrën e NOTAM një NOTAM të përhershëm ku do të vendosen të gjitha informatat e aerodromit, të cilat do të përfshihen në AIP. Gjithashtu, AAC do t'i konfirmojë aplikuesit, me shkrim, që aerodromi është ose do të regjistrohet, së bashku me një kopje të mesazhit të NOTAM.

A1-4.3 Mirëmbajtja e një regjistrimi

A1-4.3.1 Aerodromi i regjistruar do të përfshihet në programin e mbikëqyrjes së aerodromeve nga AAC. Inspektime nga inspektorë të aerodromeve mund të bëhen në mënyrë periodike. Njoftimi i planifikimit të kontrollit do të bëhet publike për aerodromin. Kontrole të paplanifikuara mund të ndodhin në çdo kohë, kur janë raportuar shqetësime që prekin sigurinë.

A1-4.3.2 Regjistrimi do të jetë i vlefshëm deri kur të pezullohet ose të anulohet.

A1-4.3.3 Regjistrimi mund të pezullohet në qoftë se AAC nuk është e kënaqur me:

- a) saktësinë e dhënë të informacionin të aerodromit;
- b) mirëmbajtjen e vazhdueshme të aerodromit; ose
- c) aftësinë e oficerit raportues për të kryer inspektime të vazhdueshme të shërbimeve të aerodromit dhe funksionet e raportimit.

Shënime: 1. Mbajtja e rekordeve të inspektimit të shërbimshmërisë së aerodromit, punimeve të aerodromit dhe lëshimeve të NOTAMs do të ndihmojë për të treguar që në aeroport është vepruar sipas kërkesave.

2. Standardet për operacionet në vazhdim dhe mirëmbajtja e një aeroporti të regjistruar janë përcaktuar në kapitullin 12.

A1-4.3.4 Regjistrimi mund të anulohet:

- a) sipas kërkesës së operatorit të aerodromit; ose
- b) nga AAC pasi regjistrimi i aerodromit të jetë pezulluar dhe shqetësimet e identifikuara të sigurisë nuk janë korrigjuar në mënyrë korrekte për të përmbushur kërkesat e AAC, brenda një afati të caktuar.

A1-4.4. Raportet e inspektimit të sigurisë së aerodromit

A1-4.4.1 Operatorët e aerodromeve të regjistruar duhet të kenë një raport inspektimi për sigurinë e aerodromit të përgatitur nga inspektorët e AAC ose një person i caktuar sipas rregullores. Këto inspektime dhe raporte duhet të bëhen për një periudhë 1-vjeçare ose për një afat kohor më të gjatë, siç është rënë dakord me AAC.

A1-5 KAPITULLI 5 – Informacioni i aerodromit për AIP

A1 - 5.1 Të përgjithshme

A1- 5.1.1 Hyrje

- A1 - 5.1.1.1 Ky kapitull përmban specifikime lidhur me sigurimin e të dhënave të aerodromit sipas Shërbimit Informativ Aeronautikë (AIS) për publikimin në përputhje me aneksin 15 të Konventës Internacionale të Aviacionit Civil.
- A1 - 5.1.1.2 Shërbimi Informativ Aeronautikë (AIS) është pjesë e Zyrës së Transportit Ajror përgjegjëse për mbledhjen, krahasimin, redaktimin dhe botimin e informatave aeronautike. Informacioni aeronautik është publikuar nga AIS si një paketë e integruar e informacionit aeronautik që përbëhet nga elementet e mëposhtme:
- a) Publikimi i informacioneve aeronautike (AIP) – një publikim i lëshuar nga dhe me autoritetin e AIS dhe përmban informacione aeronautike me karakter të qëndrueshëm thelbësor.
 - b) Amendamenti AIP- ndryshime të përhershme të informacionit të përfshirë në AIP.
 - c) Suplementet e AIP- ndryshimet e përkohshme në informacionin e përfshirë në AIP, të cilat janë botuar në disa faqe të veçanta.
 - d) NOTAM – një njoftim i shpërndarë nëpërmjet telekomunikacionit, i cili përmban informacion në lidhje me themelimin, kushtet ose ndryshimet në lidhje me çdo lehtësi aeronautike, shërbimet, procedurat ose rreziqet, njohja në kohë e të cilit është thelbësore për personelin, i cili merret me operacionet e fluturimit.
 - e) Buletini i informacionit të parafluturimit (PFIB) – një paraqitje e informacionit të NOTAM-eve aktual me rëndësi operative të përgatitur para fluturimit.
 - f) Qarkorja e Informacionit Aeronautikë (AIC) – një njoftim që përmban informacion i cili ka të bëjë me sigurinë e fluturimit, navigimin ajror, teknik, administrativ ose çështjet legislative.
- A1 - 5.1.1.3 Informacioni i aerodromit duhet të publikohet në Publikimin e Informacionit Aeronautikë (AIP). Kjo rregullore i kërkon aplikuesit të një certifikate ose regjistrimi të aerodromit të japë informacion në lidhje me aerodromin për t'u botuar në AIP. Ky informacion duhet të përfshihet në Manualin e Aerodromit të aplikuesit, nëse është e aplikueshme.
- A1 - 5.1.1.4 Ky kapitull përcakton informacionin dhe standardet e aerodromit, të cilat duhet të mblidhen dhe të paraqiten nga operatori i aerodromit për një aerodrom të regjistruar dhe të certifikuar.
- A1 - 5.1.1.5 Nuk mund të nënvlerësohet rëndësia për të dhënë informatat e duhura të aerodromit për sigurinë e operacioneve të avionëve. Përputhshmëria dhe kujdesi duhet të ushtrohen në marrjen e informacionit të aerodromit që do të publikohet. Kjo do të përfshijë përdorimin e personave të kualifikuar për të matur, përcaktuar dhe llogaritur informacionin operacional të aerodromit.
- A1 - 5.1.1.6 Pasi informacioni është publikuar duhet të ruhet saktësia e tij me një rëndësi të madhe. Standardet për ruajtjen e saktësisë së informacionit në AIP, përfshirë NOTAM, janë përcaktuar në kapitullin 10 të këtij aneksi.
- A1- 5.1.2 Kushtet e publikimit të informacionit të aerodromit në AIP**
- A1 - 5.1.2.1 Kur një manual aerodromi nuk është i kërkuar informacioni i paraqitur duhet të jetë me shkrim dhe të përfshijë të dhëna në lidhje me çështjet e kërkuara më poshtë. Diagrami i aerodromit. Një diagram i aerodromit duhet të paraqitet për të ilustruar, sipas rastit:
- a) paraqitjen e pistave, rrugëve lidhëse dhe të platformës;
 - b) natyrën e sipërfaqes së pistës;
 - c) projektimin dhe gjatësinë e pistës;
 - d) projektimin e rrugëve lidhëse, kur është e aplikueshme;
 - e) vendndodhjen e treguesve të erës të ndriçuar ose të pandriçuar;
 - f) vendndodhjen e pikës së referencës së aerodromit;
 - g) drejtimin dhe distancën me qytetin më të afërt;
 - h) vendndodhjen e ndërtesave terminale; dhe
 - i) vendndodhjen e pistave të helikopterëve.
- Operimi i aerodromit. Ky informacion duhet të përfshijë:
- a) emrin, adresën, numrin e telefonit dhe faksit të operatorit të aerodromit përfshirë dhe kontaktet pas orarit;



- b) përdorimin e aerodromit; privat apo publik;
- c) tarifat e aerodromit, kur preferohet njoftimi.

Vendndodhja e aerodromit. Ky informacion duhet të përfshijë:

- a) emrin e aerodromit;
- b) numrin e tabelës aeronautike botërore, nëse dihet;
- c) gjerësinë dhe gjatësinë, bazuar në pikën e referimit të aerodromit;
- d) ndryshimin magnetik;
- e) konvertimin e orës sipas koordinimit universal të orës (UTC) plus ndryshimin e orës lokale;
- f) treguesin e kodit të vendndodhjes aeronautike, nëse dihet;
- g) ngritjen e aerodromit;
- h) përdorimin e tabelës Type A, nëse dihet.

Zona e lëvizjes. Ky informacion duhet të përfshihet për çdo emërtimi piste;

- a) numrin e kodit të referencës së aerodromit;
- b) këndin e pistës – në gradë magnetike;
- c) gjatësinë e pistës dhe llojin e sipërfaqes;
- d) shkallën e fortësisë së shtrimit të pistës;
- e) gjerësinë e pistës dhe brezit të pistës;
- f) pjerrësinë e pistës;
- g) distancat e deklaruara të pistës; dhe
- h) ngritjen e pikës së mesit të pragut të pistës, për pista me instrument.

Sistemet e ndriçimit. Ky informacion duhet të përfshijë:

- a) sistemet e ndriçimit të pistave;
- b) sistemin e ndriçimi të afrimit;
- c) sistemin vizual të treguesit të pjerrësisë së afrimit;
- d) sinjalizuesit e aerodromit;
- e) sistemet e ndriçimit për rrugët lidhëse; dhe
- f) çdo sistem tjetër ndriçues.

Ndihmëset navigacionale. Detajet e çdo ndihme të navigacionit, të siguruar nga operatori i aerodromit.

Shërbimet e shpëtimit dhe të zjarrfikësve. Kategoria e shërbimeve të shpëtimit dhe të zjarrfikësve në bazë aerodromi të siguruar nga AAC ose nga operatori i aerodromit.

Shërbimet tokësore. Ky informacion duhet të përfshijë:

- a) furnizuesit e karburantit dhe detajet e tyre të kontaktit, përfshirë edhe kontaktet jashtë orarit;
- b) transmetim automatik i informacionit të motit nëse kjo sigurohet nga operatori; dhe
- c) çdo shërbim tjetër në dispozicion të pilotëve.

Procedura të veçanta. Përfshijnë çdo procedurë të veçantë unike për aerodromin për të cilat duhet të njoftohen pilotët.

Njoftime. Përfshijnë informacion të rëndësishëm paralajmërues dhe administrative në lidhje me përdorimin e aerodromit.

A1- 5.1.3 Standardet për përcaktimin e informacionit të aerodromit

A1 - 5.1.3.1 Lloji e sipërfaqes së pistës. Lloji i sipërfaqes së pistës duhet të njoftohet, si:

- a) shtrim me bitum ngjithës;
- b) asfalt;
- c) beton;
- d) zhavorr;
- e) bar; ose
- f) sipërfaqe natyrore.

Kur është shtruar me ngjitës (bitum) vetëm pjesa qendrore e pistës, kjo duhet të njoftohet.

A1 - 5.1.3.2 Emërtimi dhe fortësia e pistës. Fortësia e pistës duhet të përcaktohet në gradë magnetike. Normalisht, pistat emërtohen në lidhje me drejtimin e tyre magnetik, rrumbullakosur me 10 gradët më të afërta dhe të caktuara me kombinimin e 2 shifrave, p.sh. RWY 06, RWY 24.

- Për të shmangur ngatërresë të mundshme të identifikimit, kombinimi 13/31 nuk duhet të përdorët pa një aprovim paraprak nga AAC.
- A1 - 5.1.3.3 Gjatësia e pistës. Operatori i aerodromit duhet të sigurojë gjatësinë fizike të pistave në të gjithë numrat e metrave dhe këmbëve (njësi matëse), ku përcaktimi me këmbë të futet në kllapa.
- A1 - 5.1.3.4 Emërtimi i rrugëve lidhëse. Një shkronjë e vetme dhe pa numra duhet të përdorët për të përcaktuar çdo rrugë lidhëse kryesore. Emërtuesit me shkronja dhe numra mund të përdoren për rrugë lidhëse të shkurtra. Shikoni kapitullin 8 të aneksit 1.
- A1 - 5.1.3.5 Pika e referimit të aerodromit (ARP). Koordinatat gjeografike të pikës së referimit të aerodromit duhet të njoftohen në gradë, minuta dhe sekonda, bazuar kjo në Sistemin Gjeodezik Botëror – 1984 (WGS – 84). ARP duhet të vendoset në qendër ose pranë qendrës së aerodromit.
- A1 - 5.1.3.6 Ngritja e aerodromit. Duhet të jetë pika më e lartë e zonës së uljes mbi nivelin mesatar të detit. Ngritja e aerodromit duhet të raportohet në metra (njësi matëse) dhe të bazohet në të dhënat e Republikës së Shqipërisë të nivelit mesatar të detit me një saktësi prej një gjysmë metri.
- A1 - 5.1.3.7 Numri i kodit të referencës së pistës. Për çdo pistë duhet të sigurohet pajisja me numrin e kodit të referencës, siç përcaktohet në kapitullin 2 të këtij aneksi.
- A1 - 5.1.3.8 Fortësia e shtrimit të rrugës
- a) Avionë me një masë maksimale për ngritje në fluturim më pak se 5700 kg. Fortësia e shtrimit të dyshemesë për t'i shërbyer avionëve me një masë më pak se 5700 kg duhet të jetë në gjendje duke raportuar informacionin e mëposhtëm:
 - (i) masa maksimale e lejueshme e avionit; dhe
 - (ii) presioni maksimal i lejueshëm i gomave.
 - b) Avionë me një masë për ngritje në fluturim më të madhe se 5700 kg. Të raportohet forca mbajtëse e shtimit të dyshemesë për avionë më të mëdhenj se masa 5700 kg, sipas numrit të klasifikimit të avionëve/sistemit të numrit të klasifikimit të dyshemesë (ACN/PCN), duke raportuar të gjithë informacionin e mëposhtëm:
 - (i) numrin e klasifikimit të dyshemesë (PCN);
 - (ii) llojin e shtimit të dyshemesë për përcaktimin e ACN-PCN;
 - (iii) kategorinë e fortësisë minimale;
 - (iv) kategorinë e presionit maksimal të lejueshëm të gomave; dhe
 - (v) metodën e vlerësimit.
- Shënim:** PCN e raportuar do të tregojë se një avion me një numër klasifikimi (ACN) të barabartë ose më pak se PCN e raportuar mund të operojë në atë rrugë si subjekt të çdo kufizimi mbi presionin e gomave ose peshës totale të avionit për lloje të specifikuar avionësh.
- c) Informacioni mbi llojin e dyshemesë për përcaktimin e ACN – PCN, kategoria e fortësisë minimale, kategoria e maksimumit të presionit të gomave dhe metoda e vlerësimit duhet të raportohet duke përdorur kodet e mëposhtme:
 - (i) lloji i dyshemesë për përcaktimin e ACN – PCN

Lloji i shtrimit të dyshemesë për përcaktimin e ACN – PCN	KODI
Shtrim i ngurtë (Rigid)	R
Shtrim fleksibël	F

(ii) kategoria e fortësisë minimale

Kategoria e fortësisë minimale	KODI
<i>Fortësi e lartë:</i> karakterizohet nga një vlerë K prej 150MN/m ³ dhe përfaqëson të gjitha vlerat K mbi 120 MN/m ³ për dysheme të ngurta dhe me CBR 15 dhe përfaqëson të gjitha vlerat CBR mbi 13 për dysheme fleksibël.	A
<i>Fortësi mesatare:</i> karakterizohet nga një vlerë K prej 80 MN/m ³ dhe përfaqëson një gamë në K prej 60 deri në 120 MN/m ³ për dysheme të ngurta dhe me CBR 10 përfaqëson një gamë në CBR prej 8 deri në 13 për dysheme fleksibël.	B
<i>Fortësi e ulët:</i> karakterizohet nga një vlerë K prej 40 MN/m ³ dhe përfaqëson një gamë në K prej 25 deri në 60 MN/m ³ për dysheme të ngurta dhe me CBR 6 përfaqëson një gamë në CBR prej 4 deri në 8 për dysheme fleksibël.	C
<i>Fortësi shumë e ulët:</i> karakterizohet nga një vlerë K prej 20 MN/m ³ dhe përfaqëson të gjitha vlerat K nën 25 MN/m ³ për dysheme të ngurta dhe me CBR 3 dhe përfaqëson të gjitha vlerat CBR nën 4 për dysheme fleksibël.	D



(iii) kategoria maksimale e lejueshme e presionit të gomave

Kategoria maksimale e lejueshme e presionit të gomave	KODI
E LARTË: nuk ka kufizim të presionit	W
MESATARE: presioni kufizohet deri në 1.50 MPa	X
E ULËT: presioni kufizohet deri në 1.00 MPa	Y
SHUMË E ULËT: presioni kufizohet deri në 0.05 MPa	Z

(iv) metoda e vlerësimit

Metoda e vlerësimit	KODI
Vlerësimi teknik: përfaqëson një studim specifik të karakteristikave të shtrimit të dyshemesë dhe aplikimin e teknologjisë së sjelljes së dyshemesë.	T
Duke përdorur eksperiencën të avionëve: përfaqëson njohuri të llojit dhe masës specifike të avionit që mbahet kënaqshëm nën një përdorim të rregullt.	U

d) Shembuj mbi raportimin e fortësisë së shtrimit të dyshemesë

- Shembulli 1: Nëse forca mbajtëse e një shtimi të ngurtë e ndërtuar me një forcë mesatare është vlerësuar nga vlerësimi teknik, si PCN 80 dhe nuk ka kufizim të presionit të gomave, atëherë informacioni i raportuar do të ishte: PCN 80/R/B/W/T
- Shembulli 2: Nëse forca mbajtëse e një shtrimi fleksibël e ndërtuar me një forcë të lartë është vlerësuar duke përdorur eksperiencën e avionëve si PCN 50 dhe presioni maksimal i lejueshëm i presionit të gomave është 1 MPa, atëherë informacioni i raportuar do të ishte: PCN 50/F/A/Y/U
- Shembulli 3: Nëse forca mbajtëse e një shtrimi fleksibël, e ndërtuar me një forcë mesatare, është vlerësuar nga vlerësimi teknik si PCN 40 dhe presioni i gomave duhet të kufizohet në 0.8 MPa, atëherë informacioni i raportuar do të ishte: PCN 40/F/B0.80 MPa/T
- Shembulli 4: Nëse një dysheme është subjekt e B747-400 të kufizimit të masës totale prej 390000 kg, atëherë informacioni i raportuar do të përfshinte shënimin e mëposhtëm:
“Shënim: PCN e raportuar është subjekt e një B747-400 të një kufizimi të masës totale prej 390000 kg”.

- A1 - 5.1.3.9 Gjerësia e pistës. Përcaktohet gjerësia fizike e çdo piste dhe sigurohet informacion në të gjitha numrat e metrave.
- A1 - 5.1.3.10 Gjerësia e brezit të pistës. Për pista pa instrument, sigurohet gjerësia e plotë e brezit të përmirësuar. Për një pistë me instrument, sigurohet gjerësia e plotë e brezit të pistës që duhet të përfshijë pjesën e përmirësuar dhe pjesën e fluturimit (nëse ka) në të gjithë numrat e metrave.
- A1 - 5.1.3.11 Pjerrësia e pistës. Përcaktohet pjerrësia e pistave duke marrë ndryshimin midis ngritjes maksimale dhe ngritjes minimale përgjatë linjës qendrore dhe duke e pjesëtuar rezultatin me gjatësinë e pistës. Pjerrësia duhet të shprehet si përqindje me një të dhjetën më të afërt të përqindjes duke treguar drejtimin e rënies. Kur ka ndryshime të shumëfishta të rëndësishme të pjerrësisë, pjerrësitë mbi segmente të veçanta duhet të sigurohen përgjatë gjatësisë së pistës.
- A1 - 5.1.3.12 Distancat e deklaruar
- Distancat e deklaruar janë distancat e disponueshme për operime, të cilat i janë njoftuar një piloti për ngritje, ulje ose për ndërprerje pa rrezik të ngritjes në fluturim. Këto distanca përdoren për të përcaktuar nëse pista është e përshtatshme për ngritjet apo uljet e propozuara ose për të përcaktuar ngarkesën maksimale të lejueshme për një ulje apo ngritje në fluturim.
 - Distancat e mëposhtme në metra (njësi matëse) me ekuivalencën në këmbë (feet) të shkruar në kllapa duhet të përcaktohen për çdo drejtim të pistës.
 - Gjatësia në dispozicion për ngritje (TORA);
 - Distanca e disponueshme për ngritje (TODA);
 - Distanca e disponueshme e ndalimit të nxitimit (ASDA);
 - Distanca e disponueshme për uljen (LDA).

c) Llogaritja e distancave të deklaruara. Distancat e deklaruara duhet të llogariten sipas pikave të mëposhtme:

(i) Gjatësia në dispozicion për ngritje (TORA) përcaktohet si gjatësia e pistës e vlefshme për akselerimin tokësor të një avioni që do të ngrihet në fluturim. Kjo normalisht është gjatësia e plotë e pistës ku nuk përfshihet as SWY dhe as CWY:

$$\text{TORA} = \text{gjatësinë e RWY}$$

(ii) Distanca e disponueshme për ngritje në fluturim (TODA) përcaktohet si distanca e vlefshme për një avion për përmbushjen e akselerimit takësor, ngritjes dhe ngjitjes fillestare deri në 35 këmbë (feet). Kjo normalisht do të jetë gjatësia e plotë e pistës plus gjatësia e CWY. Kur nuk ka një emërtim të CWY, pjesa e brezit të pistës midis fundit të pistës dhe fundit të brezit të pistës përfshihet si pjesë e TODA:

$$\text{TODA} = \text{TORA} + \text{CWY}.$$

(iii) Distanca e disponueshme e ndalimit të nxitimit (ASDA) përcaktohet si gjatësia e pistës së disponueshme për akselerimin për ngritje plus gjatësinë e çdo SWY. Asnjë CWY nuk përfshihet:

$$\text{ASDA} = \text{TORA} + \text{SWY}.$$

(iv) Distanca e disponueshme për uljen (LDA) përcaktohet si gjatësia e pistës e vlefshme për akselerimin takësor të një avioni që ulet. LDA fillon në pragun e pistës. As SWY dhe as CWY nuk përfshihen:

$$\text{LDA} = \text{Gjatësinë e RWY (nëse pragu nuk është zhvendosur)}.$$

Shënim: Shikoni sektorin 5.2 të këtij aneksi për ilustrime të distancave të deklaruara.

A1 - 5.1.3.13 Përcaktimi dhe regjistrimi i pjerrësisë bëhet nga fundi i TODA deri në majë të pengesës kritike brenda zonës së ngjitjes për ngritje në fluturim. Kjo duhet të shprehet në përqindje. Kur nuk ka një pengesë duhet të regjistrohet vlera prej 1.2%.

A1 - 5.1.3.14 Gardhet ose grumbuj dheu. Nëse një gardh apo një grumbull dheu ndodhet aq afër me brezin e një piste sa pjerrësia e ngritjes së fluturim është kaq e madhe sa të konsiderohet si jo domethënëse, pjerrësia e ngritjes në fluturim mund të bazohet në pengesën tjetër brenda zonës së ngritjes në fluturim. Në këtë rast, një shënim duhet të sigurohet për të lajmëruar se gardhi apo grumbulli i dheut nuk është marrë në konsideratë në llogaritjen e pjerrësisë së TODA. Shënimi duhet gjithashtu të lajmërojë vendndodhjen dhe lartësinë e gardhit apo grumbullit të dheut.

A1 - 5.1.3.15 Vëzhgimi i zonës së ngritjes.

a) Përzgjedhja e pengesës kritike duhet të bazohet në vëzhgimin e të gjithë zonës së ngritjes në fluturim sipas standardeve të aplikuara në OLS, të specifikuara në kapitullin 7 të këtij aneksi.

b) Kur vendndodhja e pengesës kritike është larg nga skaji i brendshëm i ngritjes, dhe rezulton si një pjerrësi e ngritjes në fluturim që kërkon një nisje me kthesë, një pjerrësi shtesë më e ulët e ngritjes në fluturim mund të deklarohet bazuar në një gjatësi më të shkurtër të zonës së ngjitjes (TKOF) të vëzhguar. Të dhënat e zonës me kthesë mund të përcaktohen dhe të shpallen me aprovim paraprak nga AAC.

A1 - 5.1.3.16 Distanca e disponueshme e ngjitjes për ngjitje të kryqëzuara. në një aerodrom ku procedurat e trafikut përfshijnë kryqëzime të nisjes së pistës me rrugët lidhëse, distancat e disponueshme të ngritjes nga çdo ndërprerje që lidhet me rrugën lidhëse duhet të përcaktohen dhe të deklarohen. Metoda e përcaktimit të distancave të disponueshme të ngritjes në një ndërprerjeje është e njëjtë me atë që përdoret në fundin e një piste. Kjo bëhet për të siguruar se të njëjtat parametra (p.sh. lejimi i rreshtimit) mund të aplikohen në mënyrë të vazhdueshme për manovra rreshtimi që hyjnë në pistë në fundin e pistës ose nga ndërprerje të tjera rrugësh.

Distancat e deklaruara për një ndërprerje rruge duhet të maten nga një linjë pingule që fillon në skajin e një rruge lidhëse që është më larg nga drejtimi i ngritjes. Kjo ilustron në sektorin 5.2 të këtij aneksi. Një shembull i formatit për njoftimin e informacionit të nisjes me ndërprerje është si më poshtë:



RWY 16 – TKOF nga TWY E: RWY mbetet 2345m (7694feet) reduktohet e gjitha DECL DIST me 1312m (4305feet).

- A1 - 5.1.3.17 Lartësia e pragut pistës. Lartësia e aerodromit dhe dallgëzimi sferik në pozicionin e ngritjes së një aerodromi duhet të matet me një saktësi prej një gjysmë metri ose një këmbë dhe të raportohet në AAC.

Për aerodrome që përdoren për afrime pa precizion, ngritja e çdo fundi piste dhe çdo pikë e rëndësishme e ulët apo e lartë përgjatë pistës duhet të matet dhe të raportohet.

Për pista instrument me precizion, ngritja e pikës së mesit të çdo pragu të pistës (ngritja e pragut) dhe pika më e lartë e zonës së takimit me tokën duhet të matet dhe të raportohet.

- A1 - 5.1.3.18 Tabela e pengesave të aerodromit – tipi A. Kur përgatitet një tabelë e tipit A duhet të sigurohet informacioni mbi përdorimin e tabelës në formën e datës së numrit të përgatitjes, publikimit apo lëshimit.

- A1 - 5.1.3.19 Pista me një drejtim. Kur drejtimi i një piste nuk mund të përdoret për ngritje, ulje ose për të dyja, distancat e përshtatshme të deklaruara duhet të tregohen si “zero” bashkë me një shënim, p.sh.: “TKOF 14 dhe LAND 32 nuk janë AVLB (të disponueshme) për shkak të terrenit rrethues.

- A1 - 5.1.3.20 Sistemet e ndriçimit. Të sigurohet informacion të sistemeve ndriçuese të aerodromit duke përdorur shkurtime të mëposhtme:

Shënim: Dritat e pistës përfshijnë skajet e pistës, dritat e pragut dhe fundit të pistës dhe kur ka pika ndalimi, dritat e pikave të ndalimit.

Shkurtimi	Kuptimi
SDBY PWR AVLB	Energjia e gatishmërisë është e disponueshme
PTBL	Drita të përkohshme ose të lëvizshme (drita ose bateri)
LIRL	Drita me intensitet të ulët në pistë (me disa drejtime, me një fazë të vetme intensiteti)
MIRL	Drita me intensitet të mesëm në pistë (me disa drejtime, me tri faza intensiteti)
HIRL	Drita me intensitet të lartë në pistë (me një drejtim, me një fazë të vetme intensiteti; fazat me intensitet më të ulët mund të jenë me disa drejtime)
RTIL	Dritat e identifikimit të pragut të pistës (blice me dritë të bardhë)
RCLL	Dritat e linjës qendrore të pistës
RTZL	Dritat të zonës së takimit me tokën të pistës
AL	Drita të afrimit (të ndryshme nga intensiteti i lartë)
HIAL-CAT I	Drita afrimi me intensitet të lartë – kategoria I
HIAL-CAT II ose III	Drita afrimi me intensitet të lartë – kategoria II ose III
SFL	Drita në formë fleshuese me sekuenca
T-VASIS	Sistem vizual i treguesit të pjerrësisë në afrimim i strukturës T
AT-VASIS	Sistem vizual i shkurtyar i treguesit të pjerrësisë në afrimim i strukturës T
PAPI	Sistem vizual PAPI i treguesit të pjerrësisë në afrimim
ABN	Sinjalizues me ngjyra dhe me shkallë flashimi
HIOL	Drita me intensitet të lartë për pengesat (blice të bardha)
MIOL	Drita me intensitet të mesatar për pengesat (blice të kuq)
LIOL	Drita me intensitet të ulët për pengesat (e kuqe e qëndrueshme)
Rrugët lidhëse	Dritat e linjës qendrore janë jeshile dhe AAC të skajit janë blu

- A1 - 5.1.3.21 Ndihmëset navigacionale. Kur operatori i aerodromit siguron një pajisje ndihmese navigacionale duhet të sigurohen koordinatat e vendndodhjes dhe frekuenca e veprimt. Koordinatat e vendndodhjes duhet të njoftohen në gradë, minuta dhe të dhjetat e minutit, bazuar në Sistemin Gjeozedik Botëror – 1984 (WGS-84).

- A1 - 5.1.3.22 Njoftime. Të dhëna lokale të rëndësishme mund të përfshijnë të mëposhtmet:

- rrezikun nga kafshët e egra ose nga zogjtë
- kufizimet e parkimit të avionëve
- pengesat e aerodromit në zonën e qarkullimit;
- avioni që duhet të shmangë fluturimin mbi zona të caktuara, si p.sh., zona me shpërthime minash; dhe

- e) aktivitete të tjera të aviacionit, si p.sh., operime të pajisjeve të lehta fluturuese ose të avionëve pa motorë në afërsi të aerodromit.

A1- 5.1.4 Të dhënat e pengesave

- A1 - 5.1.4.1 Standardet për identifikimin, frenimin dhe kufizimin e pengesave detajohen në kapitullin 7 të këtij aneksi. Kapitulli 7 gjithashtu siguron detaje dhe përgjegjësi për tabelat e pengesave të aerodromit që aplikohen në një aerodrom.

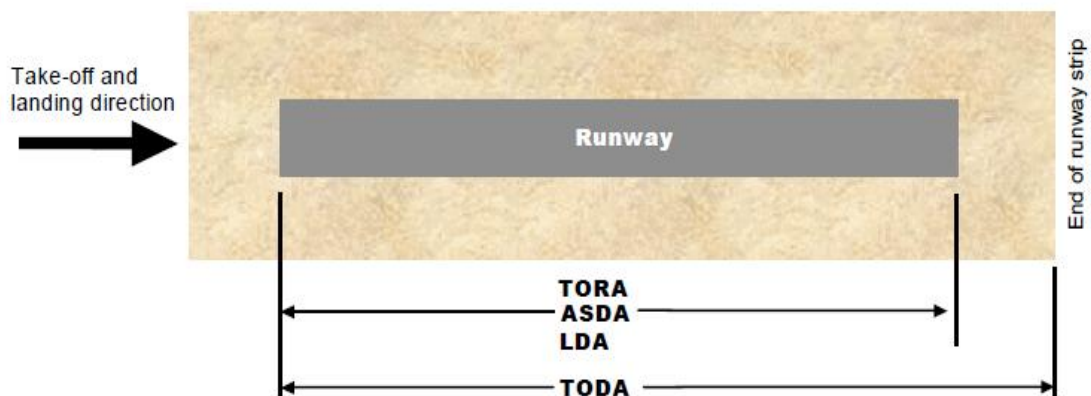
A1 - 5.2 Ilustrimi i distancave të deklaruara

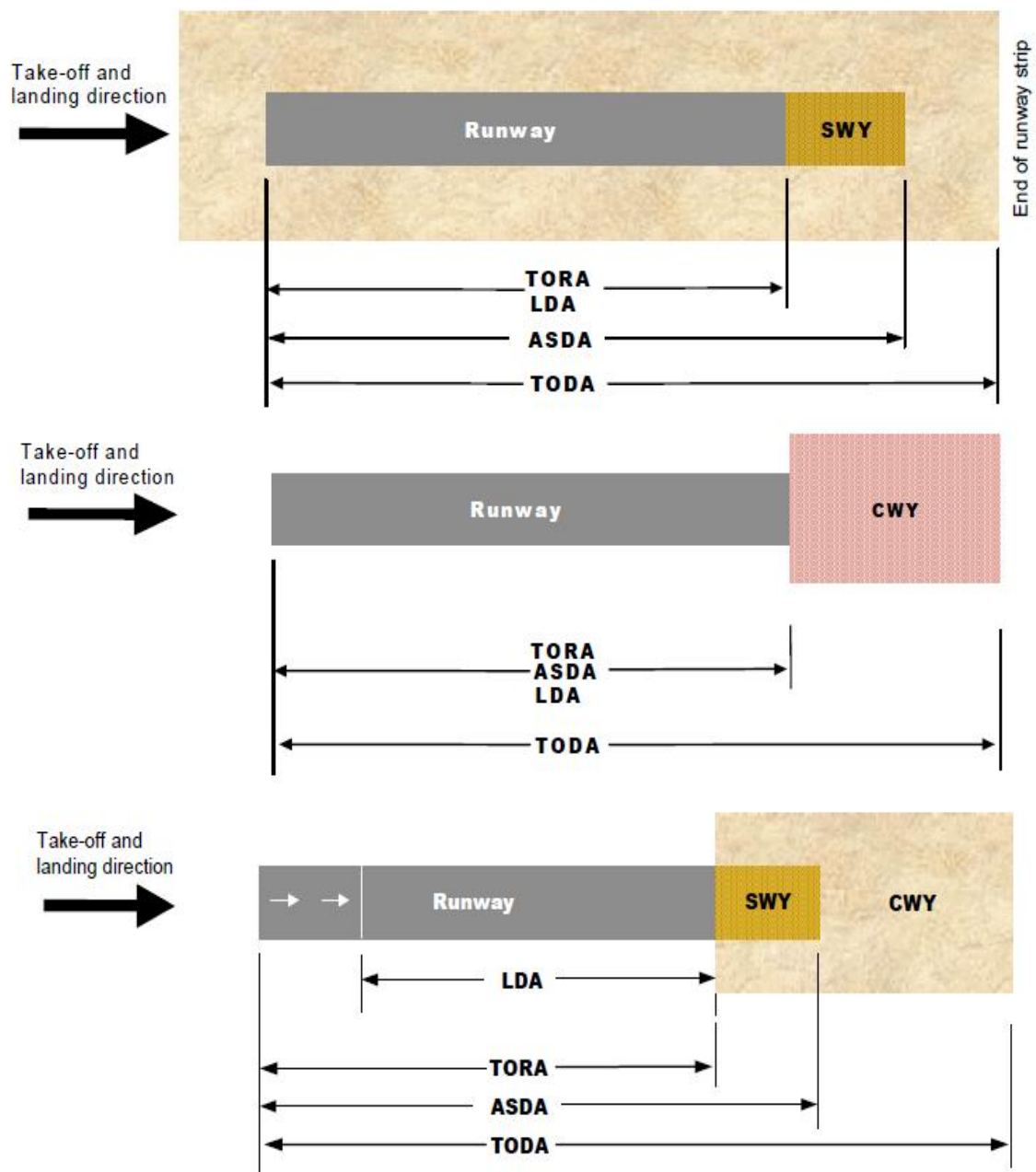
A1- 5.2.1 Hyrje

- A1 - 5.2.1.1 Distancat e deklaruara janë distancat në dispozicion të operimeve të cilat i njoftohen pilotëve për ngritje, ulje apo ndërprerje pa rrezik të ngritjes në fluturim. Këto distanca përdoren për të përcaktuar nëse pista është e përshtatshme për ngritjet apo uljet e propozuara ose për të përcaktuar ngarkesën maksimale të lejueshme për një ngritje apo ulje.
- A1 - 5.2.1.2 Distancat e deklaruara janë një kombinim i pistës (p.sh. gjithë dyshemeja e fortë) me çdo zonë të pastër (CWY) dhe / ose zonë të frenimit (SWY). Llogaritjet e diskutuara më poshtë supozojnë se kërkesat për brezin e pistës dhe për zonën e sigurisë së fundit të pistës (RESA) të jenë plotësisht në përputhje me standardet.

A1- 5.2.2 Llogaritja e distancave të deklaruara

- A1 - 5.2.2.1 Distancat e deklaruara që duhet të llogariten për çdo drejtim piste janë:
- Gjatësia në dispozicion për ngritje (TORA) përcaktohet si gjatësia e pistës e vlefshme për akselerimin takësor të një avioni që do të ngrihet në fluturim. Kjo normalisht është gjatësia e plotë e pistës ku nuk përfshihet as zona e pastër (CWY) dhe as zona e frenimit (SWY).
 - Distanca e disponueshme për ngritje në fluturim (TODA) përcaktohet si distanca e vlefshme për një avion për përmbushjen e akselerimit takësor, ngritjes dhe ngjitjes fillestare deri në 35 këmbë (feet). Kjo normalisht do të jetë gjatësia e plotë e pistës plus gjatësia e çdo zone të pastër (CWY). Kur nuk ka një emërtim të zonës së pastër, pjesa e brezit të pistës midis fundit të pistës dhe fundit të brezit të pistës përfshihet si pjesë e TODA. Kjo praktikë do t'i njoftohet ICAO dhe detajet do të publikohen në AIP. Zona e frenimit nuk përfshihet.
 - Distanca e disponueshme e ndalimit të nxitimit (ASDA) përcaktohet si gjatësia e pistës së disponueshme për akselerimin për ngritje plus gjatësinë e çdo zone frenimi. Çdo zonë e pastër nuk përfshihet.
 - Distanca e disponueshme për ulje (LDA) përcaktohet si gjatësia e pistës e vlefshme për akselerimin takësor të një avioni që ulet. LDA fillon nga pragu i pistës. Nuk përfshihen as zonat e frenimit dhe as zonat e pastra.
- A1 - 5.2.2.2 Përcaktimet e mësipërme të distancave të deklaruara ilustrohen në diagramet më poshtë:





A1- 5.2.3 Pjerrësia e lirë nga pengesat në ngritje

A1 - 5.2.3.1 TODA përdoret vetëm kur minimumi i pjerrësisë së lirë nga pengesat, nga fundi i zonës së pastër është i barabartë ose më e vogël se performanca e ngjitjes së avionit.

A1 - 5.2.3.2 Kur llogaritet TODA, është e nevojshme gjithashtu, që të llogaritet minimumi i pjerrësisë së lirë nga pengesat në ngritje. Kjo është pjerrësia e lidhur me pengesën kritike.

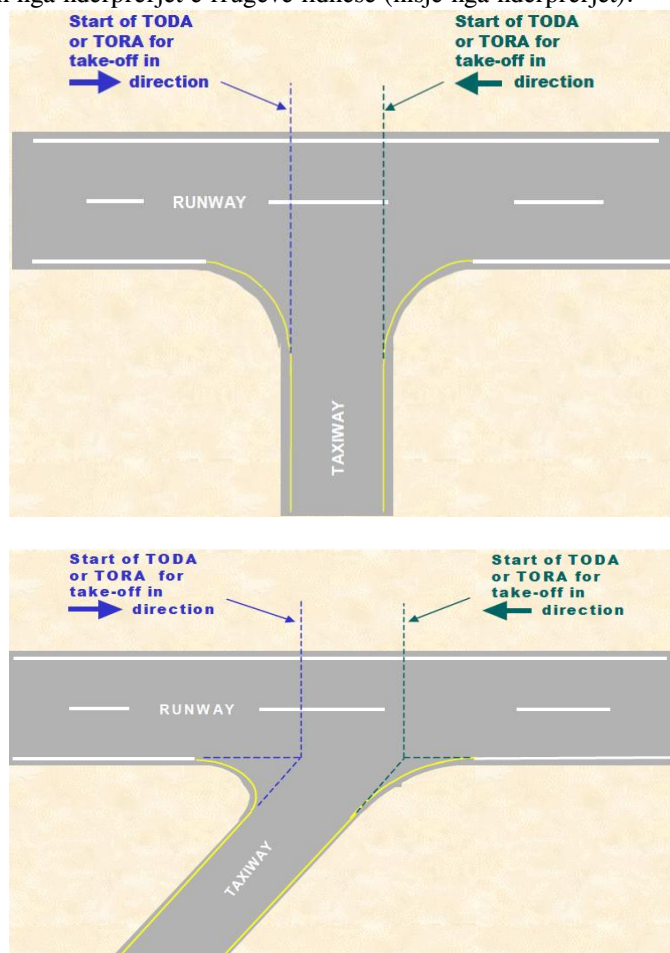
A1- 5.2.4 Pengesa kritike

A1 - 5.2.4.1 Pengesa kritike është pengesa brenda zonës së ngjitjes në ngritje, e cila tendos këndin më të madh vertikal me atë horizontal, në pikën më të lartë në zonën e pastër, kur matet nga skaji i brendshëm i sipërfaqes së ngjitjes në ngritje.

A1 - 5.2.4.2 Në vlerësimin e pengesës kritike, afër me objekte të tilla si: gardhe, objekte tranzit në rrugë dhe në hekurudha dhe instalime navigacionale duhet gjithashtu të merren parasysh standardet që lidhen me frenimin dhe kufizimin e pengesave, që përfshihen në kapitullin 7 të këtij aneksi.

A1- 5.2.5 Distancat e deklaruarra për nisjet nga ndërprerjet

A1 - 5.2.5.1 Diagramet e mëposhtme ilustrojnë metodën e llogaritjes së TODA-s ose TORA-s kur nisjet lejohen nga ndërprerjet e rrugëve lidhëse (nisje nga ndërprerjet).



A1 - 6 KAPITULLI 6 – KARAKTERISTIKAT FIZIKE TË AERODROMIT

A1 - 6.1 Të përgjithshme

A1- 6.1.1 Hyrje

- A1 - 6.1.1.1 Standardet në këtë kapitull janë kërkesat statutorë për karakteristikat fizike që aplikohen për planin, dizenjimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e objekteve në aerodromet e certifikuar dhe të regjistruara.
- A1 - 6.1.1.2 Standardet për aerodromet e përdorura për aeroplanë që operojnë sipas rregullores me urdhër Ministri nr. 92/2011 dhe për operimet private nën VRF janë të përcaktuar në kapitullin 13 të këtij aneksi.
- A1 - 6.1.1.3 Standardet e përcaktuara në këtë kapitull, orientojnë për karakteristika të tilla si: dimensionet dhe format e pistave, rrugët lidhëse, vend qëndrimet e avionëve dhe objektet e lidhura me lëvizjen e sigurt të aeroplanëve.
- A1 - 6.1.1.4 Vendi i aerodromit, përfshirë përdorshmërinë e pistave edhe numrin dhe orientimin e pistave, masterplanin e aerodromit dhe çështje që lidhen me ekonominë, efektshmërinë dhe ambientin në një aerodrom, nuk bëjnë pjesë në qëllimin e këtyre standardeve.
- A1 - 6.1.1.5 Standardet në këtë kapitull kanë si qëllim planifikimin dhe ndërtimin e objekteve të reja ose të përditësuara në aerodrom. Kur një objekt ekzistues nuk arrin këto standarde, AAC mund të aprovojë përdorimin e objekteve ose lehtësirave të tilla nga një avion më i madh se sa AAC për të cilin këto objekte janë dizenuar, me ose pa kufizime në operimet e një aeroplani të tillë.



- A1 - 6.1.1.6 Standardet e aerodromit për lehtësirat e avionëve pa motor, të përcaktuara në pikën 6.7 të këtij aneksi, janë të aplikueshme për lehtësirat e avionëve pa motor të ofruara në aerodrome të certifikuar. Operimet e një avioni pa motor në aerodrome të certifikuar duhet të ndërmerret vetëm me aprovim formal nga AAC.

A1 - 6.2 Pistat

A1- 6.2.1 Vendndodhja e pragut të pistës

- A1 - 6.2.1.1 Pragu i pistës duhet të ndodhet:

- a) nëse numri i kodit të pistës është 1, jo më pak se 30 metra pas pikës në të cilën sipërfaqja e afrimit takon zgjatimin e linjës qendrore të pistës; ose
- b) në çdo rast tjetër, jo më pak se 60 metra pas pikës në të cilën sipërfaqja e takimit takon zgjatimin e linjës qendrore të pistës.

***Shënim:** Nëse ka pengesa që pengojnë sipërfaqen e afrimit, vlerësime operationale mund të kërkojnë që pragu të zhvendoset. Sipërfaqja e afrimit e lirë nga pengesat në lidhje me prapun nuk duhet të jetë më e lartë nga ç'është përcaktuar për llojin dhe kodin e duhur të pistës, siç është specifikuar në kapitullin 7 të këtij aneksi.*

- A1 - 6.2.1.2 Një prag përgjithësisht ndodhet në pjesët ekstreme të pistës, por mund të zhvendoset përgjithmonë ose përkohësisht duke pasur parasysh faktorët, të cilët influencojnë në vendndodhjen e pragut. Nëse zhvendosja bëhet për shkak të një piste jo në kushteve operimi duhet që të sigurohet një zonë e pastër dhe e niveluar me një gjatësi të paktën 60 metra, midis fundit të zonës së pistës që nuk mund të operohet dhe pragut të zgjatur. Në një rast të tillë, është e domosdoshme dhe duhet të sigurohet zona e sigurt e fundit të pistës.

A1- 6.2.2 Gjatësia e pistës

- A1 - 6.2.2.1 Gjatësia e pistës duhet të jetë e përshtatshme për të përballuar nevojat e operimeve të aeroplanëve për të cilët kjo pistë ka pasur si qëllim të ndërtohet.

A1- 6.2.3 Gjerësia e pistës

- A1 - 6.2.3.1 Si subjekt i paragrafit A1-6.2.3.2, gjerësia e një piste nuk duhet të jetë më pak nga çfarë është përcaktuar në tabelën A1-6.2-1.

Numri i kodit	Shkronja e kodit					
	A	B	C	D	E	F
1 ^a	18 m	18 m	23 m	==	==	==
2	23 m	23 m	30 m	==	==	==
3	30 m	30 m	30 m	45 m	==	==
4	==	==	45 m	45 m	45 m	60 m
<i>Shënim:</i>	1. ^a Gjerësia e pistës mund të reduktohet në 15 apo 10 metra në varësi të kufizimeve të vendosura për operimet të aeroplanëve të vegjël. Shikoni kapitullin 13 të këtij aneksi.					
	2. Operimet e një avioni për ulje apo për ngritje mund të lejohen në një pistë, ku gjerësia e së cilës është më pak apo më shumë se minimumi i gjerësisë të aplikuar për shkronjën e kodit të aeroplanit. Këto leje do të përcaktohen nga AAC nëpërmjet një studimi aeronautik.					

Tabela A1-6.2-1: Minimumi i gjerësisë së pistës

- A1 - 6.2.3.2 Gjerësia e një piste nuk duhet të jetë më pak se 30 metra nëse numri i kodit është 1 apo 2.

A1- 6.2.4 Sheshet e kthimit në pistë

- A1 - 6.2.4.1 Nëse fundi i një piste nuk shërbehet me një rrugë lidhëse ose një rrugë lidhëse rrotulluese dhe shkronja e kodit të pistës është D, E apo F, një shesh për kthimet në pistë duhet të sigurohet për të mundësuar kthimin e avionit në 180 gradë, përveç rasteve të një udhëzimi të ndryshëm nga AAC.

- A1 - 6.2.4.2 Pajisja me sheshet për kthim në pistë duhet të bëhet gjithashtu, nëse është e nevojshme, përgjatë një piste, për të reduktuar kohën dhe distancën e lëvizjes në rrugët lidhëse të avionit, të cilit mund të mos i nevojitet e gjithë gjatësia e pistës.

Shënim: një guidë për dizenjimin e shesheve për kthimet në pistë është e disponueshme në Manualin e ICAO për Dizenjimin e Aerodromeve, pjesa 1. Guida për rrugë lidhëse rrotulluese si një shërbim alternativ është në Manualin e ICAO për Dizenjimin e Aerodromeve, pjesa 2.

- A1 - 6.2.4.3 Një shesh për kthim në pistë mund të vendoset në anën e majtë apo të djathtë të një piste, në vazhdim të dyshemesë së pistës, dhe në një ose të dy fundet apo vendndodhjet e ndërmjetshme përgjatë pistës. Kur është e mundur, sheshi kthimit duhet të vendoset në anën e majtë të pistës.
- A1 - 6.2.4.4 Këndi i prerjes së sheshit të kthimit me pistën nuk duhet t'i kalojë 30 gradë, dhe këndi i rrotës drejtuese të hundës së avionit, e përdorur në modelin e shenjave ndihmese për lëvizjen e avionit, me pistën, nuk duhet t'i kalojë 45 gradë.
- A1 - 6.2.4.5 Dizenjimi i një shesh kthimi në një pistë duhet të jetë i tillë që kur kabina e një avionit për të cilin ky shesh kthimi është vendosur qëndron mbi shenjat ndihmese të lëvizjes në shesh, distanca e lirë midis rrotave të mbrapme të avionit me skajin e sheshit kthimit nuk është më pak se distanca e përcaktuar në tabelën A1- 6.2-2.

Shkronja e kodit	Distanca minimale e lirë
A	1.5 m
B	2.25 m
C	4.5(*) m
D, E ose F	4.5 m
(*) Nëse zona e kthimit ose kthesa do t'i shërbejë vetëm avionëve me një largësi të rrotave të mbrapme më pak se 18 m, distanca minimale e lirë midis rrotave dhe skajit të zonës kthimit mund të jetë 3 m.	

Tabela 6.2-2 Distanca minimale e lirë midis çdo rrote dhe skajit të zonës së kthimit në pistë

- A1 - 6.2.4.6 Pjerrësitë gjatësore dhe tërthore në sheshet në pistë duhet të jenë të mjaftueshme për të parandaluar akumulimin e ujit në sipërfaqe dhe të lehtësojnë kullimin e shpejtë të sipërfaqes së ujit. Pjerrësitë duhet të jenë të njëjtat si AAC të sipërfaqes ngjitur pistës.
- A1 - 6.2.4.7 Fortësia e sheshit të kthimit të pistës duhet të jetë të paktën e barabartë me atë të vazhdimit të pistës, duke marrë në konsideratë se dyshemeja e sheshit të kthimit do të jetë subjekt për ngadalësimin e avionit në kthesa të forta gjatë lëvizjes me pasojë presione të larta në strukturën e rrugës.

Shënim: Kur një shesh kthimi i pistës është ndërtuar si një dysheme tip fleksibël, sipërfaqja duhet të jetë e aftë të mbajë presionet horizontale të ushtruara nga ulja e avionit gjatë manovrave të kthimit.

- A1 - 6.2.4.8 Sipërfaqja e sheshit të kthimit të pistës nuk duhet të ketë çrregullime në sipërfaqe, të cilat mund të shkaktojnë dëmtime në një avion, dhe duhet të sigurojë karakteristika të mira të fërkimit kur sipërfaqja është e lagur.
- A1 - 6.2.4.9 Sheshi i kthimit të pistës duhet të pajiset me shpatulla anësore që kombinojnë me gjerësinë dhe kërkesat e shpatullave anësore të pistës.

A1- 6.2.5 Distanca për pista paralele

- A1 - 6.2.5.1 Kur kemi të bëjmë me pistat paralele, operatori i aerodromit duhet të konsultohet me AAC duke pasur parasysh procedurat e hapësirës ajrore dhe kontrollit të trafikut ajror të shoqëruara me operimet në pistat shumëfishe.
- A1 - 6.2.5.2 Kur pistat paralele pa instrumente kanë si qëllim përdorimin simultan, distanca minimale e ndarjes midis vijave qendrore të pistës nuk duhet të jenë më pak se:
- 210 metra kur numri më i lartë i kodit të aerodromit i të dyja pistave është 3 ose 4;
 - 150 metra kur numri më i lartë i kodit të aerodromit i të dyja pistave është 2;
 - 120 metra kur numri i kodit të aerodromit i secilës pistë është 1.

Shënim: Procedurat për kategorizimin e turbulencave të avionit dhe minimalja e ndarjes së ngritjes së turbulencës janë në procedura për shërbime të navigimit ajror – rregullat e ajrit dhe shërbimeve të trafikut ajror (PANS – RAC), dokumenti 4444, pjesa V, sektori 16.

- A1 - 6.2.5.3 Kur pistat paralele me instrumente kanë si qëllim përdorimin simultan, distanca minimale midis vijave qendrore të pistave nuk duhet të jetë më pak se:



- a) për afrime paralele të pavarura, 1'035 m;
- b) për afrime paralele të varura, 915 m;
- c) për nisje paralele të pavarura, 760 m;
- d) për operime të brendshme paralele, 760 m.

Shënim: Procedurat dhe kërkesat e lehtësirave për operime simultane në pista paralele apo afërsisht paralele, me instrumente, ndodhen në PANS-RAC (doc 4444), pjesa IV dhe PANS-OPS (DOC 8168) vëllimi I, pjesa VII dhe vëllimi II, pjesa II dhe III dhe guida përkatëse ndodhen në Manuali i Operimeve Simultane në Pistat Paralele dhe Pothuajse Paralele (DOC 9643) të ICAOs.

A1- 6.2.6 Pjerrësitë e gjatësisë së pistës

A1 - 6.2.6.1 E gjithë pjerrësia e pistës përcaktohet duke pjesëtuar diferencën midis ngritjeve maksimale dhe minimale përgjatë linjës qendrore të pistës me gjatësinë e pistës, dhe nuk duhet të jetë më e madhe se:

- a) 1% nëse numri i kodit të pistës është 3 ose 4;
- b) 2% nëse numri i kodit të pistës është 1 ose 2.

A1 - 6.2.6.2 Duke iu referuar paragrafëve A1 - 6.2.6.3 dhe A1 - 6.2.6.4, pjerrësia e gjatësisë përgjatë çdo pjese të një piste nuk duhet të jetë më shumë se:

- a) 1.25% nëse numri i kodit të pistës është 4;
- b) 1.5% nëse numri i kodit të pistës është 3;
- c) 2% nëse numri i kodit të pistës është 1 ose 2.

Shënim: Një pjerrësi uniforme për të paktën 300 metra duhet të sigurohet në çdo fund të pistës dhe në aeroportet ku operojnë avionë të mëdhenj, kjo distancë duhet të rritet me të paktën deri në 600 metra.

A1 - 6.2.6.3 Nëse numri i kodit të pistës është 4, pjerrësia përgjatë çerekut të parë dhe të fundit të pistës nuk duhet të jetë më shumë se 0.8%.

A1 - 6.2.6.4 Nëse numri i kodit të pistës është 3 dhe është një pistë me afrim të saktë të kategorisë II apo të kategorisë III, pjerrësia përgjatë çerekut të parë dhe të fundit të pistës nuk duhet të jetë më shumë se 0.8%.

A1 - 6.2.6.5 Nëse ndryshimet e pjerrësisë nuk mund të shmangen, ndryshimi i pjerrësisë gjatësore midis çdo dy pjesëve të ngjitura të një piste nuk duhet të jetë më shumë se:

- a) 1.5% nëse numri i kodit të pistës është 3 ose 4;
- b) 2% nëse numri i kodit të pistës është 1 ose 2.

A1 - 6.2.6.6 Kalimi nga një pjerrësi gjatësore në një tjetër duhet të bëhet me anë të një kthesë vertikale me një shkallë ndryshimi jo më shumë se:

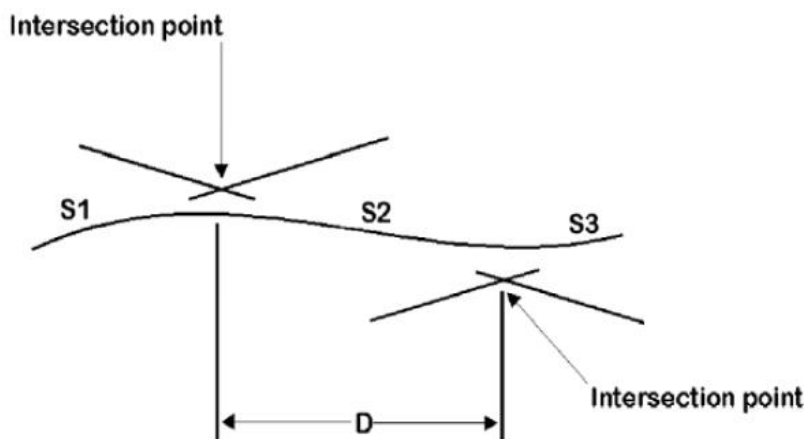
- a) 0.1% për çdo 30 metra (rrezja minimale e kthesës prej 30000 m) nëse numri i kodit të pistës është 4
- b) 0.2% për çdo 30 metra (rrezja minimale e kthesës prej 15000 m) nëse numri i kodit të pistës është 3
- c) 0.4% për çdo 30 metra (rrezja minimale e kthesës prej 7.500 m) nëse numri i kodit të pistës është 1 ose 2.

Shënim: Shkalla e ndryshimit të pjerrësisë gjatësore mund të qëndrojë jashtë qendrës në një të treten e pistës në pikat e takimit, sipër të lehtësuar drenazhimin ose për t'iu përmbajtur kërkesave për pjerrësinë.

A1 - 6.2.6.7 Distanca midis pikave të takimit të dy ndryshimeve të njëpasnjëshme të pjerrësisë gjatësore nuk duhet të jetë më pak se vlera më e lartë, si më poshtë:

- a) 45 m, ose
- b) distanca në metra që del duke përdorur formulën $D = k (|S1 - S2| + |S2 - S3|) / 100$, ku "k" është:
 - (i) nëse numri i kodit të pistës është 4; $= 30000$ metra
 - (ii) nëse numri i kodit të pistës është 3; $= 15000$ metra
 - (iii) nëse numri i kodit të pistës është 1 ose 2; $= 5000$ metra, dhe'S1', 'S2', 'S3' janë tri pjerrësitë e njëpasnjëshme të shprehura në vlera me përqindje.

Shembull: në figurën 6.2-1 më poshtë, nëse numri i kodit të pistës është 3 dhe pjerrësitë janë S1(+1%), S2 (-1.5%) dhe S3 (+1.5%), atëherë distanca në metra midis dy pikave të takimit nuk duhet të jetë më pak se $15000 \times (2.5 + 3) / 100$, që do të thotë 825 metra.



A1- 6.2.7 Distanca e pamjes së pistës

A1 - 6.2.7.1 Linja pa pengesa e pamjes përgjatë sipërfaqes së pistës, nga një pikë lart pistës, nuk duhet të jetë më pak se distanca e përcaktuar në tabelën 6.2-3

Shkronja e kodit	Minimumi i linjës së pamjes pa pengesa
A	Nga një pikë 1.5 metra lart pistës në çdo pikë tjetër 1.5 metra lart pistës për gjysmën e gjatësisë së pistës
B	Nga një pikë 2 metra lart pistës në çdo pikë tjetër 2 metra lart pistës për gjysmën e gjatësisë së pistës
D, D, E ose F	Nga një pikë 3 metra lart pistës në çdo pikë tjetër 3 metra lart pistës për gjysmën e gjatësisë së pistës

Tabela 6.2-3: Linja e pamjes së pistës

A1 - 6.2.7.2 Nëse pista është pajisur me ndriçim, linja e pamjes pa pengesa nga 3 metra lart çdo pike të sipërfaqes së pistës në çdo pikë tjetër të sipërfaqes së pistës, nuk duhet të jetë më pak se 600 metra.

A1- 6.2.8 Pjerrësitë e tërthorta në pistë

A1 - 6.2.8.1 Pjerrësia e tërthortë në çdo pjesë të një piste duhet të jetë e përshtatshme për të parandaluar akumulimin e ujit dhe duhet të jetë sipas tabelës 6.2-4.

Shënim: Standardi mund të mos aplikohet në pika takimi ku dizenjimi mund të kërkojë detyrimisht një ndryshim të standardeve.

	Shkronja e kodit	
	A ose B	C, D, E ose F
Pjerrësia maksimale	2.5%	2%
Pjerrësia e preferuar	2%	1.5%
Pjerrësia minimale	1.5%	1%

Tabela 6.2-4: Pjerrësia e tërthortë e pistës

A1 - 6.2.8.2 Për të ndihmuar kullimin më të shpejtë të ujit, sipërfaqja e pistës, nëse është e mundur duhet të jetë në formë të myset, përveç rasteve kur një rënie e vetme nga lart poshtë në drejtim të erës të shoqëruar vazhdimisht me shi do të siguronte drenazhim më të shpejtë. Në rastin e një rënieje në një drejtim, pjerrësia e tërthortë duhet të jetë, aty ku është e mundur, 1.5%, kur shkronja e kodit është C, D, E ose F, dhe në rastet e tjera 2%, dhe nuk duhet të jetë më pak se 1% përveç rasteve kur është e nevojshme për shkallëzim në pikat e takimit të pistës apo rrugëve lidhëse.



- A1 - 6.2.8.3 Për një sipërfaqe në formë të pyset, pjerrësia e tërthortë në çdo anë duhet të jetë simetrike në çdo anë të vijës qendrore, përveç rasteve kur AAC aprovon ndryshe. Pjerrësia e tërthortë duhet të jetë në përputhje përgjatë gjatësisë së pistës, megjithëse pranohet ndryshimi në pika takimi me pista të tjera dhe rrugëve lidhëse për të siguruar drenazhim të përshtatshëm.
- A1- 6.2.9 Sipërfaqja e pistës**
- A1 - 6.2.9.1 Sipërfaqja e një piste duhet të ndërtohet pa çrregullime që do të rezultojnë në humbjen e karakteristikave të fërkimit ose në ndikimin negativ të ngritjes apo uljes së një avioni.
Shënim: Sipërfaqja e një piste duhet të jetë e tillë që, kur të testohet me një nivelues të drejtë prej 3 metrash, që vendoset në çdo pjesë të sipërfaqes, nuk duhet të ketë devijim më të madh se 3 mm midis pjesës së poshtme të niveluesit dhe sipërfaqes së dyshemesë së pistës në çdo pjesë të niveluesit.
- A1 - 6.2.9.2 Sipërfaqja e një piste të shtruar duhet të ketë një thellësi cilësore mesatare të sipërfaqes prej jo më pak se 1 mm përgjatë gjithë gjerësisë dhe gjatësisë së pistës.
Shënim: një dysheme e një piste, e bërë sipas objektivave minimale të dizenjimit të ICAOs për dysheme të re, të specifikuar në aneksin 14, vëllimi 1, është e pranueshme kur përdoret një mjet për matjen e vazhdueshme të fërkimit.
Kjo normalisht kërkon trajtim të veçantë të sipërfaqes.
Guida për metodat e përdorura për të matur cilësinë e sipërfaqes jepet në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit të ICAO (DOC 9137), pjesa 2.
- A1 - 6.2.9.3 Nëse dyshemeja e një piste nuk i arrin standardet e paragrafit A1 - 6.2.9.1 duhet të sigurohet një trajtim i sipërfaqes. Trajtime të pranueshme të sipërfaqes përfshijnë hapjen e kanaleve, kursin e fërkimit poroz dhe shtrimin me bitum ngjithës.
- A1 - 6.2.9.4 Standardet e sipërfaqes së pistës për pista natyrore, për pista me bar dhe pista me zhavorr të pangjitur me bitum janë të njëjta me standardet e pistave që janë për aeroplanë të vegjël, siç është paracaktuar në kapitullin 13 të këtij aneksi.
- A1- 6.2.10 Fortësia e shtrimit të pistës**
- A1 - 6.2.10.1 Klasifikimi i fortësisë së dyshemesë për një pistë duhet të përshkruhet duke përdorur sistemin e klasifikimit ACN/PCN të dyshemesë, e përshkruar në kapitullin 5 të këtij aneksi.
- A1 - 6.2.10.2 AAC nuk specifikon një kërkesë minimale për fortësinë mbajtëse të pistës, sidoqoftë forca mbajtëse e një dyshemeje duhet të jetë e aftë të përballojë trafikun e avionëve për të cilët pista është ndërtuar për të shërbyer, pa asnjë problem sigurie në avionë. Vlera PCN e publikuar duhet të jetë e përshtatshme për avionët që e përdorin rregullisht pistën.
- A1- 6.2.11 Shpatullat\anët e pistës**
- A1 - 6.2.11.1 Nëse shkronja e kodit të një piste është F, pista duhet të pajiset me shpatulla dhe gjerësia totale e pistës dhe shpatullave nuk duhet të jetë më pak se 75 metra.
- A1 - 6.2.11.2 Nëse shkronja e kodit të një piste është D ose E, pista duhet të pajiset me shpatulla dhe gjerësia totale e pistës dhe shpatullave nuk duhet të jetë më pak se 60 metra.
- A1 - 6.2.11.3 Nëse një pistë është 30 metra e gjerë dhe përdoret nga avionë me 100 pasagjerë a më shumë, pista duhet të pajiset me shpatulla dhe gjerësia totale e pistës dhe shpatullave të saj nuk duhet të jetë më pak se 36 metra.
- A1- 6.2.12 Karakteristikat e shpatullave\anëve të pistës**
- A1 - 6.2.12.1 Anët e pistës duhet:
- a) të kenë gjerësi të barabartë në të dyja anët;
 - b) të kenë pjerrësi në drejtimin poshtë dhe duke u larguar nga sipërfaqja e pistës;
 - c) të jenë rezistente ndaj erozionit të rrymës së ajrit të motorëve të avionëve;
 - d) të ndërtohen në mënyrë të tillë që të mund të durojnë një aeroplan që ngrihet nga pista pa i shkaktuar dëme strukturore avionit; dhe
 - e) të jenë në një nivel me sipërfaqen e pistës, përveç gjatë rasteve të punimeve për shtimin e shtresave në pistë ku një nivel më i ulët që nuk i kalon 25 mm është i lejuar për një periudhë që nuk i kalon 7 ditë.

A1- 6.2.13 Sipërfaqja e shpatullave\anëve të pistës

A1 - 6.2.13.1 Anët e një piste, e cila është ndërtuar për t'i shërbyer aeroplanëve torbo-jet me helikë, motori i të cilëve mund të kalojnë skajet e pistës duhet të kenë një sipërfaqe me bitum ngjitës, asfalt ose beton.

A1 - 6.2.13.2 Në një pistë të ndërtuar për t'i shërbyer një aeroplani turbo-jet me strukturë të madhe, si p.sh. Boeing 747 ose çdo aeroplani tjetër me motorë, të cilët mund të kalojnë anët e pistës duhet të përgatitet një shtesë e gjerësisë prej 7 metrash jashtë çdo ane për t'i rezistuar erozionit të rrymës së ajrit të motorit.

A1- 6.2.14 Gjerësia e shpatullave\anëve të pistës

A1 - 6.2.14.1 Anët e pistës duhet të shtrihen në mënyrë simetrike në të dy krahët e pistës, në mënyrë të tillë që gjerësia totale e pistës dhe e anëve të saj të mos jetë më pak se:

- a) 60 metra kur shkronja e kodit është D ose E; dhe
- b) 75 metra kur shkronja e kodit është F.

A1- 6.2.15 Pjerrësia në shpatullat\anët e pistës

A1 - 6.2.15.1 Sipërfaqja e anës që kufizon pistën duhet të jetë në të njëjtin nivel me sipërfaqen e pistës dhe pjerrësia e saj e tërthortë nuk duhet t'i kalojë 2.5%.

A1- 6.2.16 Fortësia e shpatullave\anëve të pistës

A1 - 6.2.16.1 Ana e një piste duhet të përgatitet ose të ndërtohet në mënyrë të tillë që, në rastin kur një avion të ngrihet nga pista, ajo të mundë ta përballojë mbajtjen e avionit, pa i shkaktuar atij dëme strukturore dhe gjithashtu të mund të përballojë të mbajë automjet, të cilat mund të operojnë në anë të pistës.

Shënim: Guida mbi fortësinë e anëve të pistës jepet në ICAO Manuali i Dizenjimit të Aerodromeve, (DOC 9157) Pjesa 1.

A1 - 6.3 Brezi i pistës

A1- 6.3.1 Të përgjithshme

A1 - 6.3.1.1 Çdo pistë dhe çdo zonë frenimi shoqëruese duhet të jetë e vendosur brenda një brezi piste.

A1 - 6.3.1.2 Një brez piste, përveç pistës dhe zonës së frenimit duhet të përfshijë një zonë përreth pistës, e cila ka si qëllim të shërbejë në rast kur një avion del nga pista.

Shënim: Nëse pista është një pistë me instrumente dhe me aprovim paraprak nga AAC, brezi i pistës mund të përbejë një zonë përreth pistës dhe zonës së frenimit dhe një zonë që njihet si “zona e daljes jashtë piste” e ndodhur jashtë zonës së niveluar. Teknikisht, “zona e daljes jashtë piste” është një përbërës i një sipërfaqeje jo të niveluar në të gjithë gjerësinë e brezit të pistës.

A1- 6.3.2 Gjatësia e brezit të pistës

A1 - 6.3.2.1 Zona e niveluar e një brezi piste duhet të shtrihet përtej fundit të pistës ose çdo zonë frenimi ngjitur, për të paktën;

- a) 30 metra nëse numri i kodit të pistës është 1 dhe ajo është një pistë pa instrument; ose
- b) 60 metra në çdo rast tjetër.

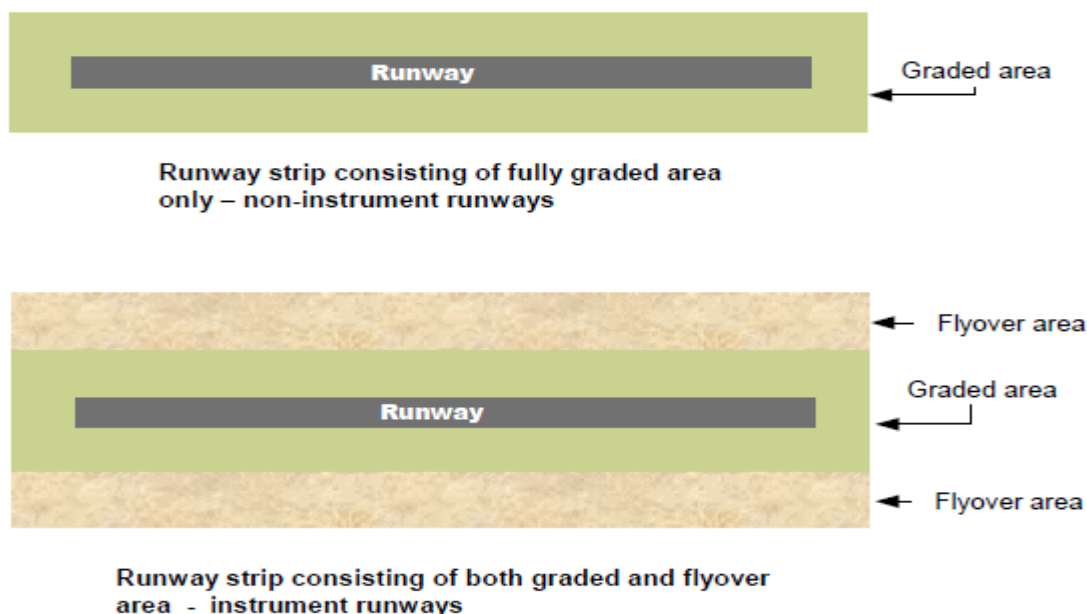


Figura 6.3-2: Kompozimi i brezit të pistës

A1- 6.3.3 Gjerësia e brezit të pistës

A1 - 6.3.3.1 Gjerësia e zonës së niveluar të një brez piste nuk duhet të jetë më pak nga çfarë është dhënë në tabelën A1 - 6.3-5, në çdo anë të vijës së qendrës pistës duke u zgjatur përgjatë gjatësisë së brezit.

Kodi i referencës së aerodromit	Gjerësia e brezit të pistës
1 ^{a b}	60 metra
2 ^c	80 metra
3 (kur gjerësia e pistës është 30metra)	90 metra
3 ose 4 (kur gjerësia e pistës është 45 metra e më shumë)	150 metra
^a	Gjerësia e brezit të pistës mund të reduktohet në 30 metra në varësi të kufizimeve që janë vendosur për operime të avionëve të vegjël. <i>Shiko kapitullin 13 të këtij aneksi.</i>
^b	Pistat që përdoren natën duhet të kenë një brez piste me një gjerësi minimale prej 80 metrash
^c	Pistat që përdoren gjatë ditës për aeroplanë që nuk i kalojnë 5700 kg mund të kenë një brez piste me një gjerësi minimale prej 60 metrash

Tabela A1 - 6.3-5: Gjerësia e brezave të pistave të niveluara

A1 - 6.3.3.2 Në rastin e një piste me një afrim jo të saktë, gjerësia e brezit të pistës, përfshirë dhe zonën e daljes jashtë piste, nuk duhet të jetë më pak nga çfarë është dhënë në tabelën A1 - 6.3-6, në çdo anë të vijës së qendrës së pistës, duke u zgjatur përgjatë gjatësisë së brezit.

Kodi i referencës së aerodromit	Gjerësia e brezit të pistës
1 ose 2	75 metra
3 ose 4 ^{a b}	150 metra
^a	Kur nuk është e mundur për të siguruar një gjerësi të plotë prej 75 metrash për brezin e pistës, për pista të kodit 3 me gjerësi piste jo më shumë, por përfshirë 30 m, mund të sigurohet një minimum prej 50 metrash brez i niveluar kur pista përdoret nga aeroplanë të kodit, pa kaluar, por duke përfshirë 3C, si subjekt i rregullimeve minimale të uljes brenda dizenjimit të procedurave të afrimit.
^b	Kur nuk është e mundur të sigurohet një gjerësi e plotë për brezin e pistës, mund të sigurohet vetëm një brez piste me një minimum gjerësie prej 75 metrash, si subjekt i rregullimeve minimale të uljes brenda dizenjimit të procedurave të afrimit.

Tabela A1 - 6.3-6: Gjerësia e brezit të pistës për pista me afrim jopreciz

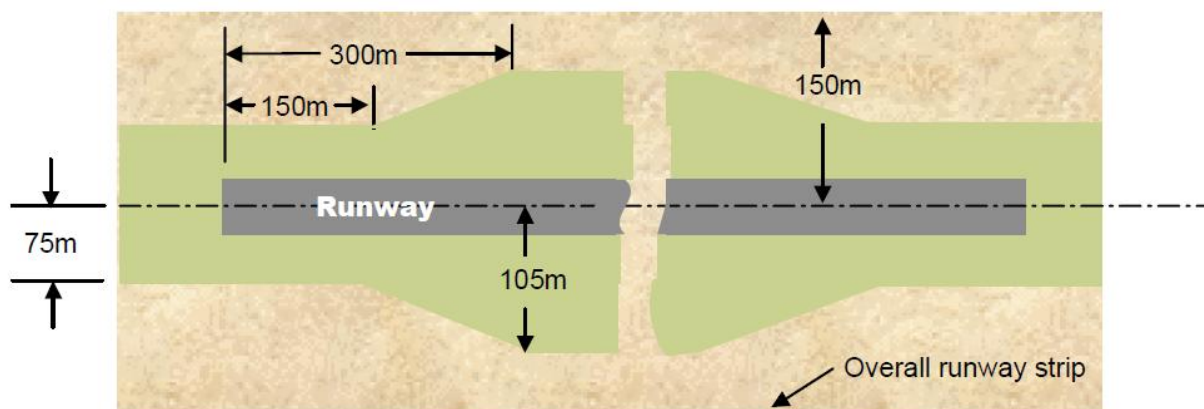
A1 - 6.3.3.3 Në rast të një piste me afrim të saktë, gjerësia e brezit të pistës, përfshirë zonën e daljes jashtë piste, nuk duhet të jetë më pak se në tabelën 6.3-7, në çdo anë të vijës së qendrës pistës, duke u zgjatur përgjatë gjatësisë së brezit.

Kodi i referencës së pistës	Gjerësia e brezit të pistës
1 ose 2	75 m
3 ose 4	150 m

Shënim:

- Kur nuk është e mundur për të siguruar gjerësinë e plotë të brezit të pistës, një gjerësi më e vogël mund të sigurohet për përshtatje. Sidoqoftë duhet të sigurohet gjerësia standarde e zonës së niveluar.
- Kur nuk është e mundur për të siguruar një gjerësi të plotë të brezit të pistës për pista me afrim preciz me kod 3 dhe 4, rekomandohet të sigurohet një gjerësi shesë e brezit të pistës së niveluar. Në këtë rast, gjerësia e pjesës së niveluar shtrihet në një distancë prej 105 metrash nga linja qendrore e pistës, përveç kësaj, gjerësia reduktohet në mënyrë graduale (mbi distancën 150 metra) në 75 metra nga linja qendrore e pistës në të dyja anët e pistës, për një gjatësi 150 metra nga fundet e pistës, siç edhe tregohet në figurën 6.2-3

Tabela: 6.3-7: Gjerësia e pistës së uljes për pista me saktësi afrimi



Shënim: Guidë se si të nivelosh një zonë më të madhe të brezit për të përfshirë një pistë me afërsisht të saktë kur kodi i pistës është 3 ose 4 jepet në aneksin 14, shtojca A, sektori 8 i ICAOs.

Figura 6.2-3: Brezi i pistës për pistat me afrim të saktë

A1 - 6.3.3.4 Nëse operatori i një aerodromi dëshiron të sigurojë një gjerësi më të vogël të brezit të pistës, krahasuar me gjerësinë e specifikuar në standardet ose një gjerësi të brezit të pistës me përbërës të niveluar dhe jo të niveluar, operatori i aerodromit duhet të paraqesë në AAC një rast sigurie (Safety Case) që justifikon arsyen se pse nuk është e mundur të arrihen standardet. Rasti i sigurisë duhet të përfshijë fakte të dokumentuara ku të vërtetohet se të gjitha palët e interesuara janë konsultuar.

A1- 6.3.4 Pjerrësia gjatësore në zonën të niveluar të një brezi piste

A1 - 6.3.4.1 Për aq kohë sa është e aplikueshme, një pjerrësi përgjatë zonës së niveluar të një brezi piste nuk duhet të jetë më shumë se:

- a) 1.5% nëse numri i kodit të pistës është 4;
b) 1.75% nëse numri i kodit të pistës është 3;
c) 2% nëse numri i kodit të pistës është 1 ose 2.

A1- 6.3.5 Ndryshimet e pjerrësisë gjatësore në zonën e niveluar të një brezi piste

A1 - 6.3.5.1 Ndryshimet e pjerrësisë duhet të jenë graduale sa më shumë të jetë e mundur dhe duhet të shmangen ndryshime të papritura. Ndryshimet nuk duhet t'i kalojnë 2%.

A1- 6.3.6 Ndryshimet e pjerrësisë së brezit të pistës në fundin e pistës (zona e operuar me matës lartësie)

A1 - 6.3.6.1 Për pista të kategorisë II dhe III me afrim të saktë, ndryshimet e pjerrësisë brenda një zone 60 m e gjerë dhe 300 m e gjatë, simetrike me linjën qendrore të pistës, përpara pragut të pistës duhet të shmangen.



Shënim: Kjo për shkak së aeroplanët që bëjnë afrime të kategorisë II dhe III janë pajisur me një matës lartësie për një udhëzim të fundit të lartësisë në lidhje me terrenin pikërisht përpara pragut, dhe ndryshime të mëdha të pjerrësisë mund të shkaktojnë gabime në informacion.

A1 - 6.3.6.2 Nëse një ndryshim pjerrësie nuk mund të shmanget në një zonë të opetit me matës lartësie, shkalla e ndryshimit midis dy pjerrësive të njëpasnjëshme nuk duhet të jetë më shumë se 2% për 30 metra (rrezja minimale e kthesës prej 1500 metra).

A1- 6.3.7 Pjerrësia e tërthortë e brezit të pistës

A1 - 6.3.7.1 Pjerrësia e tërthortë e një zone të niveluar të një piste nuk duhet të jetë më shumë se;

- a) 2.5% nëse numri i kodit të pistës është 3 ose 4;
- b) 3% nëse numri i kodit të pistës është 1 ose 2.

A1 - 6.3.7.2 Pjerrësia e tërthortë e një brezi piste të niveluar ngjitur me anët e pistës, për 3 metrat e para duhet të jetë negative dhe mund të jetë 5%.

A1 - 6.3.7.3 Asnjë pjesë e zonës së daljes jashtë piste nuk duhet të projektohet për një avion:

- a) që niset përgjatë çdo ane të jashtme të një zone të niveluar;
- b) ka një pjerrësi për lart në anë të kundërt nga zona e ngritur për më shumë se 5%.

A1- 6.3.8 Sipërfaqja e zonës së niveluar të një brezi piste

A1 - 6.3.8.1 Sipërfaqja e një brezi piste që kufizon një pistë, shpatull apo zonë frenimi duhet të jetë e rrafshhtë njësoj me sipërfaqen e pistës, shpatullës apo zonës së frenimit.

A1 - 6.3.8.2 Duhet të sigurohet një kullim efektiv në zonën e niveluar në mënyrë që të shmanget grumbullimi i ujit. Kanalet e hapura të kullimit nuk duhet të ndërtohen në pjesën e niveluar të një brezi piste.

A1 - 6.3.8.3 Pjesa e një brezi piste në fund të një piste duhet të përgatitet për t'i rezistuar erozionit të shpërthimit të ajrit nga motorët e avionëve, në mënyrë që të mbrojnë një avion në ulje nga rreziku i një pjese të ekspozuar të rrugës.

A1 - 6.3.8.4 Këto standarde për sipërfaqen e një brezi piste aplikohen njëllor për brezat e pistave në aerodrome që janë ndërtuar për aeroplanë të vegjël.

A1- 6.3.9 Objektet në brezin e pistës

A1 - 6.3.9.1 Një brez piste duhet të jetë i pastër nga objekte të palëvizshme. Mund të ketë objekte të ndihmës vizuale që ndihmojnë lëvizjen e avionit apo mjeteve:

- a) brenda 77.5 metrash të linjës qendrore të pistave të kategorisë I, II apo III, numri i kodit të së cilës është 4 dhe shkronja e kodit është F; ose
- b) brenda 60 metrash të linjës qendrore të pistave të kategorisë I, II, III, numri i kodit të së cilës është 3 ose 4; ose
- c) brenda 45 metrash të linjës qendrore për pista të kategorisë I, numri i kodit të së cilës është 1 ose 2.

A1 - 6.3.9.2 Të gjitha objektet e fiksuara, të lejuara në një brez piste, duhet të jenë të një peshe të ulët dhe me montim të thyeshëm.

A1 - 6.3.9.3 Asnjë objekt i lëvizshëm nuk duhet të lejohet në një brez piste, ndërsa pista është në përdorim për ngritje apo ulje të avionëve.

A1- 6.3.10 Fortësia e brezit të pistës

A1 - 6.3.10.1 Sipërfaqja e një brezi piste (apo një pjese të niveluar) duhet të përgatitet apo të ndërtohet, në mënyrë që të minimizojë rrezikun e shkakuar nga ndryshimet e kapacitetit të ngarkesës së mbajtur nga aeroplanë për të cilët pista është ndërtuar për t'i shërbyer në rast të një aeroplani që del nga pista.

Shënim: Guida për përgatitjen e një piste është dhënë te Manuali i Dizajnimit të Aerodromit, pjesa 1. (DOC 9157) i ICAOs.

A1 - 6.4 Zona e sigurisë së fundit të pistës

A1- 6.4.1 Zona e sigurisë së fundit të pistës (RESA)

A1 - 6.4.1.1 Një RESA duhet të sigurohet në fund të një brezi piste, përveç rasteve nëse numri i kodit të pistës është 1 ose 2 dhe nuk është një pistë me instrumente.

A1 - 6.4.1.2 Standardet e RESA duhet të aplikohen në të gjitha pistat, përfshirë këtu edhe një pistë ekzistuese, e cila zvogëlohet apo zgjerohet në gjatësi.

A1 - 6.4.1.3 Gjatësia minimale e RESA duhet të jetë 90 metra.

Shënim: Mund të sigurohet një gjatësi shtesë për RESA-n, veçanërisht në aerodrome ndërkombëtare në përputhje me rekomandimet e mëposhtme të ICAO:

1. 240 metra nëse numri i kodit të pistës është 3 ose 4; ose
2. 120 metra nëse numri i kodit të pistës është 1 ose 2.

- A1 - 6.4.1.4 Gjerësia e RESA nuk duhet të jetë më pak se dyfishi i gjerësisë së pistës së cilës i shërben.
- A1 - 6.4.1.5 Pjerrësia gjatësore në drejtim poshtë e një RESA nuk duhet të jetë më shumë se 5%.
- A1 - 6.4.1.6 Pjerrësia e tërthortë e një RESA nuk duhet të jetë më shumë se 5% lart ose poshtë.
- A1 - 6.4.1.7 Kalimi midis pjerrësive të ndryshme duhet të jetë aq graduale sa të jetë e mundur.
- A1 - 6.4.1.8 Asnjë pjesë e RESA nuk duhet të projektojë mbi sipërfaqen e afërimit të pistës apo të ngritjes.
- A1 - 6.4.1.9 Një objekt i vendosur në zonën RESA që mund të rrezikojë aeroplanët duhet të shikohet si një pengesë dhe duhet të hiqet sapo të jetë e mundur.
- A1 - 6.4.1.10 Të gjitha objektet fikse, të lejuara në një RESA, duhet të kenë një peshë të vogël dhe të jenë me montim të thyeshëm.
- A1 - 6.4.1.11 Një RESA duhet të jetë e lirë nga objektet e lëvizshme që mund të rrezikojnë avionin kur pista po përdoret për ulje apo ngritje.
- A1 - 6.4.1.12 Aq sa është e mundur, një RESA duhet të përgatitet apo të ndërtohet në mënyrë që të reduktojë rrezikun e dëmtimit të një avioni dhe të lehtësojë lëvizjen e mjeteve të shpëtimit dhe zjarrrfikësve.

Shënim: Rekomandohet që zonat që kufizojnë fundet e pistave të pajisen me një shtresë kompakte zhavorri me një thellësi në fund të pistës të barabartë me gjysmën e thellësisë të shtresës së pistës. Për zonat përtej sipërfaqes me zhavorr dhe jashtë pistës së uljes, preferohet një sipërfaqe natyrore e ngritur, por jo kompakte dhe me shtresë bari. Guida mbi fortësinë e një zone sigurie të fundit të pistës jepet në Manualin e Dizenjimit të Aerodromeve DOC 9157, pjesa 1.

A1 - 6.5 Zona e pastër (Clearway)

A1- 6.5.1 Zonat e pastra (Clearways)

- A1 - 6.5.1.1 Një zonë e pastër, është një plan drejtkëndor pa pengesa, e cila duhet të sigurohet në fund të një piste, në mënyrë që aeroplani që ngrihet të mund të bëjë një pjesë të ngjitjes së tij fillestare deri në 35 këmbë (10.7 metra) mbi këtë rrugë, disa prej të cilave mund të shtrihen përtej fundit të pistës.

A1- 6.5.2 Vendndodhja e zonave të pastra

- A1 - 6.5.2.1 Një zonë e pastër duhet të fillojë në fund të gjatësisë në dispozicion për ngritje (TORA) në një piste.

A1- 6.5.3 Përmasat e zonave të pastra

- A1 - 6.5.3.1 Gjatësia e një zone të pastër nuk duhet të jetë më shumë se gjysma e gjatësisë në dispozicion për ngritje (TORA) në një pistë.
- A1 - 6.5.3.2 Gjerësia e një zone të pastër nuk duhet të jetë më pak se:
 - a) 150 m nëse numri i kodit të pistës është 3 ose 4;
 - b) 80 m nëse numri i kodit të pistës është 2; dhe
 - c) 60 m nëse numri i kodit të pistës është 1.

A1- 6.5.4 Pjerrësitë e zonave të pastra

- A1 - 6.5.4.1 Sipërfaqja poshtë një zone të pastër nuk duhet të projektojë mbi një plan me pjerrësi 1.25% me drejtim lart, kufiri më i ulët i së cilës është një linjë horizontale, që:
 - a) është perpendikulare me planin vertikal duke përfshirë linjën qendrore të pistës; dhe
 - b) kalon nëpër një pikë që ndodhet në linjën qendrore të pistës në fund të gjatësisë në dispozicion për ngritje (TORA).

A1- 6.5.5 Objektet në zonat e pastra

- A1 - 6.5.5.1 Një zonë e pastër duhet të jetë e lirë nga objekte fikse apo të lëvizshme, përveçse nga objektet ndihmëse vizive apo naviguese, të cilat shërbejnë për orientimin e aeroplanëve apo mjeteve.
- A1 - 6.5.5.2 Të gjitha objektet fikse të lejuara në një zonë të pastër duhet të kenë një peshë të vogël dhe të jenë me montim të thyeshëm.



A1 - 6.6 Zona e ndalimit (Stopway)

A1- 6.6.1 Zonat e ndalimit

A1 - 6.6.1.1 Një zonë ndalimi duhet të sigurohet në fund të një piste në të cilën një aeroplan mund të ndalojë në rast të një ngritjeje të dështuar.

A1- 6.6.2 Përmasat e zonave të ndalimit

A1 - 6.6.2.1 Çdo vendim për të siguruar një gjatësi të një zone ndalimi është një vendim ekonomik për operatorin e aerodromit, por çdo zonë ndalimi duhet të vendoset në mënyrë që të përfshihet në rripin e pistës dhe të mbarojë të paktën 60 metra përpara fundit të rripit të pistës.

A1 - 6.6.2.2 Gjerësia e një zone ndalimi duhet të jetë e njëjtë me gjerësinë e pistës shoqëruese.

A1- 6.6.3 Sipërfaqja e një zone ndalimi

A1 - 6.6.3.1 Një zonë ndalimi me izolim bitumi ngjithës ose shtresë asfalti duhet të ketë karakteristika fërkimi të njëjta të paktën me AAC të pistës.

A1- 6.6.4 Pjerrësitë e zonës ndalimit dhe ndryshimet e pjerrësisë

A1 - 6.6.4.1 Kur është e mundur, pjerrësia dhe ndryshimet e pjerrësisë në një zonë ndalimi duhet të jenë të njëjta me AAC të pistës shoqëruese, përveç rasteve kur:

- a) kufizimi i një pjerrësie prej 0.8% për çerekun e parë dhe të fundit të gjatësisë së një piste nuk ka nevojë të aplikohet në zonën e ndalimit; dhe
- b) në bashkimin e zonës së ndalimit dhe pistës edhe përgjatë zonës së ndalimit shkalla maksimale e ndryshimit të pjerrësisë mund të rritet me 0.3% për 30 metra (rrezja minimale e harkut prej 10'000 metra).

A1- 6.6.5 Forca mbajtëse e zonës së ndalimit

A1 - 6.6.5.1 Forca mbajtëse e një zone ndalimi duhet të jetë e aftë të mbajë të paktën një kalim të vetëm të një avioni në raste kritike pa i shkaktuar avionit dëmtime strukturore.

***Shënim:** një zonë ndalimi duhet të ndërtohet në thellësinë e dyshemesë së pistës në pikën kur ajo kufizon pistën duke u pakësuar në gjysmën e thellësisë së pistës deri në 15 metrat e para dhe duke vazhduar më pas në gjysmën e thellësisë së pistës në mënyrë që të veprojnë një kalim gradual në të gjitha kushtet e motit.*

A1 - 6.6.5.2 Nëse një zonë ndalimi nuk plotëson kriteret e fortësisë, të përcaktuara në paragrafin A1 - 6.6.5.1, atëherë:

- a) për aeroplanët që kanë një masë maksimale të ngritjes më tepër se 68'000 kg, çdo distancë e pashtuar me ngjithës (Bitum) në zonën e ndalimit mund të mos përfshihet në publikimin e distancës së disponueshme për ndalimin e nxitimit;
- b) për aeroplanët që kanë një masë maksimale të ngritjes midis 36'300 dhe 68'000 kg, një gjatësi maksimale prej 60 metrash të zonës së ndalimit mund të përfshihet në publikimin e distancës së disponueshme për ndalimin e nxitimit;
- c) për aeroplanët që kanë një masë maksimale të ngritjes që nuk i kalon 36'300 kg, një gjatësi maksimale e zonës së ndalimit, që nuk i kalon 13% të gjatësisë së pistës mund të përfshihet publikimin e distancës së disponueshme për ndalimin e nxitimit.

A1 - 6.7 Rrugët lidhëse (Taxiways)

A1- 6.7.1 Gjerësia e rrugëve lidhëse

A1 - 6.7.1.1 Gjerësia e një pjese të drejtë të një rruge lidhëse nuk duhet të jetë më pak se gjerësia e përcaktuar në tabelën 6.3-1.

A1- 6.7.2 Hapësira e lirë e anëve të rrugëve lidhëse

A1 - 6.7.2.1 Gjerësia e çdo pjese të një rruge lidhëse duhet të jetë e tillë që, me rrotën e kabinës së avionit që ka mbetur në rrugën lidhëse, hapësira e lirë midis distancës së jashtme të rrotave kryesore dhe buzëve të rrugës lidhëse, në çdo pikë, nuk duhet të jetë më pak se distanca e përcaktuar në tabelën 6.3-2.

A1- 6.7.3 Kthesat e rrugëve lidhëse

A1 - 6.7.3.1 Çdo ndryshim i drejtimit të një rruge lidhëse duhet të shoqërohet nga një kthesë, rrezja minimale e së cilës është e përcaktuar nga dizenjimi i rrugëve lidhëse sipas shpejtësive, dhe nuk duhet të jetë më pak nga ç'është përcaktuar në tabelën 6.3-3.

Shkronja e kodit	Gjerësia maksimale e rrugëve lidhëse (pjesë e drejtë)
A	7.5 m
B	10.5 m
C	18 m ^(a)
D	23 m ^(b)
E	23 m
F	25 m

^(a) Nëse një rrugë lidhëse mendohet t'i shërbejë vetëm avionëve me largësinë e rrotave para-mbrapa më pak se 18 metra, gjerësia mund të reduktohet në 15 metra.

^(b) Nëse një rrugë lidhëse mendohet t'i shërbejë vetëm avionëve me distancën e jashtme të rrotave kryesore më pak se 9 metra, gjerësia mund të reduktohet në 18 metra.

Tabela 6.3-1: Minimumi i gjerësive për pjesët e drejta të rrugëve lidhëse

Shkronja e kodit	Hapësira minimale
A	1.5 metra
B	2.25 metra
C	4.5 metra (*)
D, E ose F	4.5 metra

(*)Nëse zona e kthimit ose kthesa është bërë për t'i shërbyer vetëm avionëve me largësinë e rrotave para-mbrapa më pak se 18 metra, minimumi i hapësirës së lirë mund të jetë 3 metra.

Tabela 6.3-2: Minimumi i hapësirës së lirë midis distancës së jashtme të rrotave kryesore dhe buzëve të rrugës lidhëse

Dizenjimi i rrugëve lidhëse sipas shpejtësive	Rrezja e kthesës
20 km/h	24 m
30 km/h	54 m
40 km/h	96 m
50 km/h	150 m
60 km/h	216 m
70 km/h	294 m
80 km/h	384 m
90 km/h	486 m
100 km/h	600 m

Tabela 6.3-3: Rrezet për kthesat e taksive

Shënim: Pajisja me një rrugë lidhëse të daljes së shpejtë është një vendim financiar për operatorin e aerodromit. Operatori i aerodromit duhet të kërkojë këshillën e specialistit për dizajnimin gjeometrik të rrugëve lidhëse të daljes së shpejtë.

A1- 6.7.4 Pjerrësia e gjatësore e rrugëve lidhëse

A1 - 6.7.4.1 Pjerrësia gjatësore përgjatë çdo pjese të rrugës lidhëse nuk duhet të jetë më shumë se:

- 1.5% nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është C, D, E ose F; dhe
- 3% nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është A ose B.

A1 - 6.7.4.2 Nëse ndryshimet e pjerrësisë nuk mund të shmangen, kalimi nga një pjerrësi gjatësore në një tjetër duhet të bëhen nga një kthesë (pjerrësi e harkuar) vertikale me një shkallë ndryshimi jo më shumë se:

- 1% për 30 metra nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është C, D, E ose F (me rreze minimale të kthesës prej 3000 metra); dhe
- 1% për 25 metra nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është A ose B (me rreze minimale të kthesës prej 2500 metra).

A1- 6.7.5 Pjerrësia tërthore e rrugëve lidhëse

A1 - 6.7.5.1 Pjerrësia e tërthortë në çdo pjesë të rrugës lidhëse duhet të jetë e përshtatshme për të parandaluar akumulimin e ujit dhe nuk duhet të jetë më pak se 1% dhe më shumë se:

- 1.5% nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është C, D, E ose F; dhe
- 2% nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është A ose B.



A1- 6.7.6 Distanca e fushëpamjes së rrugës lidhëse

A1 - 6.7.6.1 Linja pa pengesa e fushëpamjes përgjatë sipërfaqes së një rruge lidhëse, nga një pikë mbi rrugën lidhëse, nuk duhet të jetë më pak se distanca e përcaktuar duke përdorur tabelën 6.3-4.

Germa e kodit	Linja minimale e fushëpamjes
A	150 metra nga 1.5 metra lart rrugës lidhëse
B	200 metra nga 2 metra lart rrugës lidhëse
C, D, E ose F	300 metra nga 3 metra lart rrugës lidhëse

Tabela 6.3-4: Standardet për linjën e fushëpamjes së rrugëve lidhëse

A1- 6.7.7 Forca mbajtëse e rrugëve lidhëse

A1 - 6.7.7.1 AAC nuk specifikon standarde për forcën e mbajtjes së rrugëve lidhëse, sidoqoftë, forca mbajtëse duhet të jetë e tillë që të mos i shkaktojë ndonjë problem sigurisë së aeroplanit që operon.

A1- 6.7.8 Shpatullat\anët e rrugëve lidhëse

A1 - 6.7.8.1 Nëse një rrugë lidhëse është me germën e kodit C, D, E ose F dhe përdoret nga aeroplanë Jet me helikë, atëherë duhet të pajiset me shpatulla\anë.

A1- 6.7.9 Gjerësia e anëve të rrugëve lidhëse

A1 - 6.7.9.1 Gjerësia e anëve në çdo anë të rrugëve lidhëse nuk duhet të jetë më pak se:

- 17.5 metra nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është F; ose
- 10.5 metra nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është E; ose
- 7.5 metra nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është D; ose
- 3.5 metra nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është C.

A1 - 6.7.9.2 Në pjesët me kthesë të një rruge lidhëse dhe në bashkimet apo pikat e takimit me pistën ose me rrugët e tjera lidhëse, ku gjerësia e sipërfaqes së rrugës lidhëse rritet, gjerësia e anëve nuk duhet të zvogëlohet përgjatë sektorëve të drejtë të rrugës lidhëse.

A1- 6.7.10 Sipërfaqja e anëve të rrugëve lidhëse

A1 - 6.7.10.1 Anët e rrugëve lidhëse duhet të jetë:

- rezistente ndaj erozionit të rrymave të ajrit nga motori i avionit nëse rruga lidhëse përdoret nga aeroplanë Jet me helika;
- e ngjitur me bitum në një gjerësi prej 3 metrash në të dyja anët e rrugës lidhëse, nëse ajo përdoret për aeroplanë të mëdhenj, të tillë si: Boeing 747, Airbus A340 ose A380, ose për aeroplanë të ngjashëm me këta, motorët e të cilëve rrinë përsipër anëve të rrugës lidhëse.

A1- 6.7.11 Rripat e një rruge lidhëse

A1 - 6.7.11.1 Një rrugë lidhëse duhet të ndodhet në një rrip të rrugës lidhëse, pjesa e brendshme e të cilit është një zonë e pjerrët.

A1- 6.7.12 Gjerësia e rripit të rrugëve lidhëse

A1 - 6.7.12.1 Gjerësia e rripit të një rruge lidhëse përgjatë gjatësisë së rrugës lidhëse në secilën anë të linjës qendrore të saj nuk duhet të jetë më pak se:

- 57.5 metra nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është F; ose
- 47.5 metra nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është E; ose
- 40.5 metra nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është D; ose
- 26 metra nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është C; ose
- 21.5 metra nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është B; ose
- 16.25 metra nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është A.

A1- 6.7.13 Gjerësia e zonës së pjerrët të rripit të një rruge lidhëse

A1 - 6.7.13.1 Gjerësia e zonës së pjerrët të rripit të një rruge lidhëse në secilën anë të linjës qendrore të saj nuk duhet të jetë më pak se:

- 30 metra nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është F; ose
- 22 metra nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është E; ose
- 19 metra nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është D; ose

- d) 12.5 metra nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është C ose B; ose
e) 11 metra nëse germa e kodit të rrugës lidhëse është A.

A1- 6.7.14 Pjerrësia e rripit të rrugës lidhëse

A1 - 6.7.14.1 Zona e pjerrët e rripit të një rruge lidhëse nuk duhet të ketë një të tatëpjetë të tërthortë, e matur në lidhje me pjerrësinë e tërthortë të sipërfaqes së rrugës lidhëse përkatëse, më shumë se:

- a) 2.5% nëse shkronja e kodit të rrugës lidhëse është C, D, E ose F; ose
b) 3% nëse shkronja e kodit të rrugës lidhëse është A ose B;

A1 - 6.7.14.2 Pjerrësia për poshtë tërthore e zonës së pjerrët të një rripi të rrugës lidhëse nuk duhet t'i kalojë 5% e matur në lidhje me pjerrësinë horizontale.

A1 - 6.7.14.3 Pjesa e rripit të rrugës lidhëse jashtë zonës së përmirësuar nuk duhet të ketë një pjerrësi me drejtim lart larg nga rrugët lidhëse prej më shumë se 5%, e matur kjo në lidhje me pjerrësinë horizontale.

A1- 6.7.15 Objektet në rripin e rrugës lidhëse

A1 - 6.7.15.1 Një rrip i rrugës lidhëse duhet të jetë i lirë nga objektet fikse, përveçse ndihmëse vizuale apo naviguese të përdorura për drejtimin e aeroplanit apo mjeteve lëvizëse.

A1 - 6.7.15.2 Ndhimset vizuale, të vendosura në brendësi të rripit të një rruge lidhëse, duhet të vendosen në lartësi të tillë që të mos goditen nga helikat, motorët apo krahët e avionëve që përdorin këtë rrugë lidhëse.

A1- 6.7.16 Distanca minimale e ndarjes së rrugëve lidhëse

A1 - 6.7.16.1 Distanca e ndarjes midis linjës qendrore të një rruge lidhëse, përfshirë një rrugë lidhëse që shërben si vendqëndrim avionësh; dhe

- a) linjës qendrore të një piste paralele; ose
b) linjës qendrore të një rruge lidhëse paralele; ose
c) një ndërtesë, strukture, mjeti, muri, peme, pajisje, aeroplani të parkuar ose rrugë, nuk duhet të jetë më pak nga ç'është përcaktuar duke përdorur tabelën 6.3-5.

Për linja qendrore të pistës me afrim të saktë		Germa e kodit					
Numri i kodit të pistës		A	B	C	D	E	F
1		82.5 m	87 m	93 m	-	-	-
2		82.5 m	87 m	93 m	-	-	-
3		157.5 m	162 m	168 m	176m	-	-
4		-	-	176 m	176 m	182.5 m	190 m
Për linja qendrore të pistës me afrim jopreciz		Germa e kodit					
Numri i kodit të pistës		A	B	C	D	E	F
1		52.5 m	57 m	63 m	-	-	-
2		52.5 m	57 m	63 m	-	-	-
3		82.5 m	87 m	93 m	176 m	-	-
4		-	-	93 m	176 m	182.5 m	190 m
Për linja qendrore të pistës pa instrumente		Germa e kodit					
Numri i kodit të pistës		A	B	C	D	E	F
1		37.5 m	42 m	48 m	-	-	-
2		47.5 m	52 m	58 m	-	-	-
3		52.5 m	57 m	93 m	101 m	-	-
4		-	-	101 m	101 m	107.5 m	115 m
Për linja qendrore e një tjetër rruge lidhëse		Germa e kodit					
		A	B	C	D	E	F
		23.75 m	33.5 m	44 m	66.5 m	80 m	95 m
Distanca për objektin sipas paragrafit A1-6.7.17.1 (C)		Code letter					
		A	B	C	D	E	F
		16.25 m	21.5 m	26 m	40.5 m	47.5 m	55 m

Tabela 6.4-5: Minimumi i distancës së ndarjes të rrugëve lidhëse



Shënim: 1. Distancat e ndarjes bazohen në një konceptim të krahëve të aeroplanit në qendër të rrugëve lidhëse paralele, duke qëndruar të pastra nga rrip i pistës me gjerësi standarde.

2. Distancat e ndarjes së linjës qendrore të rrugëve lidhëse me linjën qendrore të pistës janë përcaktuar duke përdorur gjerësinë maksimale të rripit të një piste që kërkohet për kategori dhe kode të veçanta të pistës.

A1 - 6.8 Xhepi ndalues, pozicion ndalues i pistës, pozicion ndalues ndërmjetës, pozicion ndalues rruge

A1- 6.8.1 Hyrje

A1 - 6.8.1.1 Për qëllimin e këtij sektori:

- a) një xhep ndalues përkufizohet si një zonë që ndodhet jashtë rrugës lidhëse ku një avion mund të ndalohej;
- b) një pozicion ndalues i pistës është një pozicion i dizenuar mbi një rrugë lidhëse, e cila hyn në pistë;
- c) një pozicion ndalues ndërmjetës është një pozicion i dizenuar mbi një rrugë lidhëse që nuk ka të bëjë me pozicionin ndalues të pistës; dhe
- d) një pozicion ndalues rruge është një pozicion i dizenuar në të cilin mjeteve mund t'u kërkohet të ndalojnë përpara se të kalojnë një pistë ose një rrugë lidhëse.

A1- 6.8.2 Pajisja me një xhep ndalues, pozicion ndalues i pistës, pozicion ndalues ndërmjetës, pozicion ndalues rruge

A1 - 6.8.2.1 Pajisja me një xhep ndalues është një e drejtë e operatorit të aerodromit, sidoqoftë, nëse sigurohet pajisja me një xhep të tillë duhet të ndodhet në mënyrë të tillë që çdo aeroplan që do të ndodhet në të, të mos dëmtojë apo të mos shkelë sipërfaqen e brendshme transite.

A1 - 6.8.2.2 Një pozicion apo disa pozicione ndaluese të pistës duhet të ndodhen:

- a) në një rrugë lidhëse, në një pikë takimi të rrugës lidhëse me pistën; ose
- b) në një pikë takimi të pistës me një pistë tjetër ku avionit i kërkohet të ndalojë.

A1 - 6.8.2.3 Me përjashtim të një rruge lidhëse dalëse, një pozicion apo disa pozicione ndaluese të ndërmjetme duhet të ndodhen në një rrugë lidhëse nëse kontrolli i trafikut ajror i kërkon aeroplanit të ndalojë në atë pozicion.

A1 - 6.8.2.4 Një pozicion ndalues rruge duhet të ndodhet në një pikë takimi të një rruge me pistën. Shikoni gjithashtu A1-8.6.11 për sinjalizimet dhe shenjat e një pozicioni ndalues rruge.

A1- 6.8.3 Vendndodhja e një xhepi ndalues, pozicioni ndalues të pistës, pozicioni ndalues ndërmjetës, pozicioni ndalues rruge

A1 - 6.8.3.1 Një xhep ndalues, pozicion ndalues i pistës, pozicion ndalues i ndërmjetëm dhe pozicion ndalues rruge nuk duhet të ndodhen aty ku një mjet apo aeroplan që do t'i përdorte AAC:

- a) do të dëmtonte zonën e lirë nga pengesat, sipërfaqen e përdorur për ngritje dhe ulje ose zona kritike, ose në raste të tjera, zonën e ngritur të një rripi piste; ose
- b) do të ndërhynte në operacionet e mjeteve ndihmëse të navigacionit me radio.

A1- 6.8.4 Distanca nga pozicioni ndalues i pistës, pozicioni ndalues i ndërmjetëm ose pozicioni ndalues i rrugës me linjën qendrore të pistës

A1 - 6.8.4.1 Një pozicion ndalues i pistës, pozicion ndalues ndërmjetës, xhep ndalimi ose pozicion ndalues i rrugës nuk duhet të ndodhen më afër me linjën qendrore të një piste sesa distanca e përcaktuar duke përdorur tabelën 6.5-1.

A1 - 6.8.4.2 Për një pistë me afrim të saktë distanca në tabelën 6.5.1 mund të zvogëlohet me 5 metra për çdo metër me anë të së cilës ngritja e një pozicioni ndalues të një piste është më e ulët se ngritja e pragut të pistës, duke u kushtëzuar deri sa të mos shkelë sipërfaqen e brendshme transite.

Numri i kodit	Lloji i pistës				
	Pa instrumente	Afrim jopreciz	Me saktësi Kategoria e parë	Me saktësi Kat. II dhe III	Ngritja
1	30 m	40 m	60 m	= =	30 m
2	40 m	40 m	60 m	= =	40 m
3	75 m	75 m	90 m a	90 m ^(a)	75 m
4	75 m	75 m	90 m a, b	90 m ^{(a) (b)}	75 m

^(a) Mund të jetë e nevojshme që kjo distancë të rritet për të shmangur interferencën me mjetet e radiove të navigacionit, veçanërisht rrugën e transmetimit dhe lehtësimin e lokalizimeve. Shikoni ICAO, pjesa 14, vëllimi 1, Attachments C dhe G.

^(b) Kur shkronja e kodit është F, kjo distancë duhet të jetë 107.5 metra

Tabela 6.5-1: Distancat minimale nga pozicioni ndalues i pistës, pozicioni ndalues i ndërmjetëm ose pozicioni ndalues i rrugës me linjën qendrore të pistës shoqëruese

A1 - 6.9 Vendqëndrimi i avionëve

A1- 6.9.1 Vendndodhja e vendqëndrimit të avionëve

A1 - 6.9.1.1 Një vendqëndrim avionësh duhet të ndodhet në një vend, në mënyrë të tillë që aeroplanët e parkuar në të mos dëmtojnë një sipërfaqe të kufizuar të pengesave dhe, në veçanti sipërfaqen e transitit.

A1- 6.9.2 Distancat e ndarjes në vendqëndrimet e avionëve

A1 - 6.9.2.1 Një pozicion parkimi avionësh duhet të ndahet nga çdo objekt nga një distancë jo më pak nga çfarë është përcaktuar duke përdorur tabelën 6.6.1.

Germa e kodit të aeroplanit	Nga linja udhëzuese qendrore e pozicionit të parkimit të një avioni deri tek objekti	Nga maja e krahut të avionit në një pozicion parkimi deri tek objekti
A	12 m	3 m
B	16.5 m	3 m
C	24.5 m	5.5 m
D	36 m	7.5 m
E	42.5 m	7.5 m*
F	50.5 m	7.5 m*

* Minimumi i distancës së ndarjes është 10 metra nëse përdoret një parking me lëvizje të lirë

Tabela 6.6-1: Pozicionet e parkimit të aeroplanëve – minimumi i distancave të ndarjes

A1 - 6.9.2.2 Në bazë të paragrafit A1-6.9.2.3, një aeroplan në një pozicion parkimi duhet të ndahet nga çdo objekt, përveç urës së avionit, me një distancë jo më pak se ajo e përcaktuar duke përdorur tabelën 6.6-1.

A1 - 6.9.2.3 Paragrafi 6.9.2.2 nuk aplikohet për një avion të kodit D, E ose F nëse një sistem *visual guide* për dokimin lejon një distancë ndarëse më të vogël.

A1- 6.9.3 Pjerrësitë në vendqëndrimin e aeroplanëve

A1 - 6.9.3.1 Pjerrësia në pozicionet e parkimit të avionëve nuk duhet të jetë më e madhe se 1%.

A1 - 6.9.3.2 Pjerrësia në çdo pjesë tjetër të një vendqëndrimi avionësh duhet të jetë aq e niveluar sa të jetë e mundur pa shkaktuar akumulim uji në sipërfaqen e vendqëndrimit, por nuk duhet të jetë më e madhe se 2%.

A1 - 6.9.3.3 Duke u bazuar në paragrafin 6.9.3.4, pjesa e ngritur e një vendqëndrimi avionësh duhet të jetë e tillë që të mos ketë pjerrësi për poshtë ndërtesës së terminalit.

A1 - 6.9.3.4 Kur një pjerrësi me drejtim poshtë ndërtesës së terminalit nuk mund të shmanget duhet të sigurohet drenazhimi i vendqëndrimit të avionëve për të drejtuar derdhjet e karburantit larg ndërtesave dhe strukturave të tjera pranë vendqëndrimit.

A1 - 6.9.3.5 Kur kanalizimet e ujërave të stuhive mund të shërbejnë edhe për të mbledhur derdhjet e karburantit në zonën e vendqëndrimit duhet të sigurohen masa kundër zjarrit për të izoluar dhe për të parandaluar shpërndarjen e karburantit në zona të tjera.



A1- 6.9.4 Forca mbajtëse e vendqëndrimit të avionëve

A1 - 6.9.4.1 AAC nuk specifikon një standard për forcën mbajtëse të vendqëndrimit të avionëve, sidoqoftë forca mbajtëse duhet të jetë e tillë që të mos i shkaktojë probleme sigurie aeroplanit që operon.

A1- 6.9.5 Rruga e vendqëndrimit të avionëve

A1 - 6.9.5.1 Në një vendqëndrim ku duhet të sigurohet një rrugë me shenja për sipërfaqen e mjeteve, vendndodhja e rrugës së vendqëndrimit të avionëve duhet të jetë e tillë që, nëse është e mundur, mjetet që udhëtojnë në të të jenë të paktën 3 metra larg nga çdo aeroplan të parkuar në vendin e parkimit të avionëve.

A1 - 6.10 Rrymat e ajrit të motorëve

A1- 6.10.1 Të përgjithshme

A1 - 6.10.1.1 Operatori i aerodromit duhet të mbrojë njerëzit dhe pronën nga efektet e rrezikshme të rrymave të ajrit të çliruara nga motorët e avionëve. Informacioni mbi shpejtësitë specifike të rrymave të ajrit të motorëve të avionëve, përfshirë këtu konturet anësore dhe vertikale për një model avioni të dhënë, mund të gjendet në dokumentin “karakteristikat e aeroplanit – planifikimi i aeroportit”, që është përgatitur nga prodhuesi i avionit për shumicën e modeleve të avionëve.

A1- 6.10.2 Rreziqet e shpërthimeve të rrymave të ajrit nga motorët Jet dhe me helika

A1 - 6.10.2.1 Maksimumi i shpejtësisë së rekomanduar të erës, së cilës duhet t’u nënshtrohen njerëzit, objektet apo ndërtesat në afërsi të një avioni nuk duhet të jenë më shumë se:

- 60 km/h kur pasagjerët duhet të ecin dhe kur pritet që të ketë grumbullime njerëzish;
- 80 km/h në zonë më të vogla publike ku nuk pritet të mblidhen njerëz;
- 50 km/h në rrugë publike ku shpejtësia e automjeteve mund të jetë 80 km/h ose më shumë dhe 60 km/h kur shpejtësia e automjeteve pritet të jetë nën 80 km/h;
- 80 km/h për personelin që punon pranë një aeroplani ose për pajisjet e aeroportit;
- 60 km/h dhe jo më shumë se 80 km/h për zonat e parkimit të avionëve të lehtë; dhe
- 100 km/h për ndërtesa apo struktura të tjera.

Shënim. Për të ofruar mbrojtje nga shpejtësitë e rrymave të ajrit të motorëve të avionëve, operatori i aerodromit mund të marrë në konsideratë pajisjen me mbrojtje të rrymave ajrore ose përdorimin e një materiali të përshtatshëm ndërtimi.

A1 - 7 KAPITULLI 7 - FRENIMI DHE KUFIZIMI I PENGESAVE

A1 - 7.1 Të përgjithshme

A1- 7.1.1 Hyrje

A1 - 7.1.1.1 Qëllimi i këtij kapitulli është të përkufizojë standardet që kontrollojnë hapësirën ajrore përreth një aerodromi.

A1 - 7.1.1.2 Një pengesë përkufizohet si një objekt i fiksuar apo i lëvizshëm, i cili:

- qëndron mbi apo lart sipërfaqes së specifikuar si një zonë e frenuar nga pengesa, e cila përfshin rripat e pistës, zonat e sigurisë së fundit të pistës, zonat e pastra dhe rripat e rrugëve lidhëse; ose
- penetron në sipërfaqet e kufizuara të pengesave (OLS), një seri sipërfaqesh që vendos limitet e lartësive të objekteve, përreth një aerodrome; ose
- qëndron jashtë OLS dhe është vlerësuar si i rrezikshëm për navigacionin ajror.

A1 - 7.1.1.3 Kërkesat e të dhënave për pengesat për dizenjimin e procedurave me instrumente duhet të përcaktohen në koordinim me dizenjuesit e procedurave të fluturimit.

A1 - 7.1.1.4 Mospërputhja me standardet mund të rezultojë me shënime për njoftime të rrezikshme të përshkruara nga AAC në rregulloren e certifikimit.

A1- 7.1.2 Frenimi i pengesave

A1 - 7.1.2.1 Objektet, përveç atyre të aprovuara si ndihmëse vizive dhe navigacioni, nuk duhet të ndodhen në brendësi të zonës së frenuar nga pengesa në një aerodrom pa një aprovim specifik nga AAC.

A1 - 7.1.2.2 Pajisjet dhe instalimet që kërkohen për qëllime të navigacionit ajror duhet të jenë të një peshe dhe lartësie sa më minimale të jetë e mundur, me dizënjim dhe montim të thyeshëm dhe të vendosura në mënyrë të tillë që të reduktojnë rrezikun e një avioni në minimum.

A1- 7.1.3 Kufizimi i pengesave

A1 - 7.1.3.1 Një operator aerodromi duhet të vendosë OLS të aplikueshme në aerodrom.

Shënim. Një përshkrim dhe ilustrim i sipërfaqeve me kufizim pengesash paraqitet në pikën 7.3 të këtij kapitulli.

A1 - 7.1.3.2 OLS e mëposhtme duhet të vendoset në një pistë pa instrument, në një pistë me afrim jopreciz dhe në një pistë me precizion afrimi të kategorisë I:

- a) sipërfaqja konike;
- b) sipërfaqja e brendshme horizontale;
- c) sipërfaqja e afrimit;
- d) sipërfaqja transit; dhe
- e) sipërfaqja e ngjitjes për ngritje të aeroplanëve nëse pista është ndërtuar për ngritje.

A1 - 7.1.3.3 OLS e mëposhtme duhet të vendoset për një pistë me precizion afrimi të kategorisë II ose III:

- a) sipërfaqja e jashtme horizontale, nëse kështu është udhëzuar nga AAC;
- b) sipërfaqja konike;
- c) sipërfaqja e brendshme horizontale;
- d) sipërfaqja e afrimit;
- e) sipërfaqja e brendshme e afrimit;
- f) sipërfaqja transit;
- g) sipërfaqja e brendshme transit;
- h) sipërfaqja e ndaluar për zbritje; dhe
- i) sipërfaqja e ngjitjes për ngritje, nëse pista është ndërtuar për ngritje.

A1 - 7.1.3.4 Përmasat fizike të sipërfaqeve OLS për pista afrimi, duhet të përcaktohet duke përdorur tabelën 7.1-1.

Sipërfaqet me kufizim pengesash dhe përmasat (në metra dhe përqindje)	Klasifikimi i pistës									
	Joinstrument				Instrument					
					Joprecizion			Precizion		
	Numri i kodit				Numri i kodit			Numri i kodit I		Numri i kodit II dhe III
	1*	2	3	4	1, 2	3	4	1, 2	3, 4	3, 4
Sipërfaqe të jashtme horizontale										
Lartësia (m)									150	150
Rrezja (m)									15000	15000
Konike										
Pjerrësia	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %
Lartësia (m)	35	55	75	100	60	75	100	60	100	100
Sipërfaqe të brendshme horizontale										
Lartësia (m)	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Rrezja (m)	2000	2500	4000	4000	3500	4000	4000	3500	4000	4000
Afrimi										
Gjatësia e skajit të brendshëm (m)	60	80	150 ^a	150	90	150	300 ^b	150	300	300
Distanca nga pragu (m)	30	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Divergjencia në çdo anë	10%	10%	10%	10%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
Gjatësia e sektorit të parë (m)	1600	2500	3000	3000	2500	3000	3000	3000	3000	3000
Pjerrësia	5 %	4 %	3.33 %	2.5 %	3.33 %	3.33 %	2 %	2.5 %	2 %	2 %
Gjatësia e sektorit të dytë (m)	= =	= =	= =	= =	= =	3600 ^c	3600	12000	3600	3600
Pjerrësia	= =	= =	= =	= =	= =	2.5 % ^c	2.5 %	3 %	2.5 %	2.5 %
Gjatësia e sektorit horizontal	= =	= =	= =	= =	= =	8400 ^c	8400	= =	8400	8400
Gjatësia totale (m)	1600	2500	3000	3000	2500	15000 ^d	15000	15000	15000	15000
Afrimi i brendshëm										
Gjerësia (m)								90	120	120
Distanca nga pragu (m)								60	60	60



Gjatësia (m)								900	900	900
Pjerrësia								2.5%	2%	2%
Pjesët transite										
Pjerrësia	20%	20%	14.3%	14.3%	20%	14.3%	14.3%	14.3%	14.3%	14.3%
Pjesët e brendshme transite										
Pjerrësia								10%	33.3%	33.3%
Pjesët e ndaluara për zbritje										
Gjatësia e skajit të brendshëm (m)								90	120	120
Distanca nga pragu (m)								e	1800 ^f	1800
Divergjenca në secilën anë								10%	10%	10%
Pjerrësia								4%	3.3%	3.3%

(Të gjitha distancat maten horizontalisht, përveç rasteve kur ka specifikime të tjera.)
Për një pistë afrimi me precizion, gjerësia e sipërfaqes së brendshme të afrimit duhet të jetë 155 metra nëse shkronja e kodit të pistës është F dhe numri i kodit është 3 ose 4. Shikoni ICAO Qarkorja 301, aeroplanë të rinj më të mëdhenj – shkelja e zonës së lirë nga pengesat, masa operative dhe studimi aeronautik.
* Pistat e përdorura për operacione të transportit ajror natën nga avionë me masë maksimale ngritjeje që nuk i kalon 5700 kg duhet të arrijnë standardet e kodit 2:
^a 90 metra kur gjerësia e pistës është 30 metra.
^b 150 metra nëse përdoret vetëm nga aeroplanë që kërkojnë një pistë 30 metra të gjerë. Nuk kërkohet ekspertizë e tokës, vetëm në rastet kur kërkohet në mënyrë specifike nga dizajneri i procedurave.
^c Distanca deri në fund të një rripi piste.
^f Ose në fund të rripit të pistës, cilido qoftë më pak.

Tabela 7.1-1: Specifikime të sipërfaqeve me kufizime objektsh për pista me afrim

A1 - 7.1.3.5 Përmasat fizike e sipërfaqes së ngritjes për fluturim për pista fluturimi duhet të përcaktohen, duke përdorur tabelën 7.1-2.

Përmasat e sipërfaqeve për ngritjet në fluturim (në metra dhe përqindje)	Numri i kodit të pistave për ngritje		
	1*	2 ^a	3 ose 4
Gjatësia e skajit të brendshëm	60	80	180 ^b
Minimumi i distancës të skajit të brendshëm nga fundi i pistës c	30	60	60
Shkalla e divergencës (çdo anë)	10%	10%	12.5%
Gjerësia e fundit	380	580	1800 ^d
Gjatësia totale	1600	2500	15000
Pjerrësia	5%	4%	2% ^e

* Pistat e përdorura për operacione të transportit ajror natën nga avionë me masë maksimale ngritjeje që nuk i kalon 5700 kg, duhet të arrijnë standardet e kodit 2.
^a Të gjitha përmasat maten horizontalisht, vetëm në rastet kur është specifikuar ndryshe.
^b Gjatësia e skajit të brendshëm mund të zvogëlohet deri në 90 metra nëse pista do të përdoret nga aeroplanë që kanë një masë më pak se 22700 kg dhe që operojnë në VMC gjatë ditës. Në këtë rast, gjerësia e fundit mund të jetë 600 metra, vetëm nëse rruga e fluturimit mund të përfshijë një ndryshim teme që kalon 15 gradë.
^c Sipërfaqe e ngritjes për fluturim fillon nga fundi i rrugës ku ndalohet qëndrimi, nëse ka një të tillë.
^d Gjerësia e fundit mund të zvogëlohet deri në 1200 metra, nëse pista përdoret vetëm nga avionë me procedurë të ngritjes në fluturim, e cila nuk përfshin ndryshime të temës më të mëdha se 15% për operime të udhëhequra në IMC ose natën.
^e Karakteristikat vepruese të një avioni për të cilin përdoret pista duhet të ekzaminohen për të parë nëse është e përshtatshme për të reduktuar pjerrësinë për t'u kujdesur për kushte kritike operative. Nëse pjerrësia e specifikuar reduktohet, rregullime të gjatësisë korresponduese me këtë reduktim për ngritjen në fluturim duhet të bëhen në mënyrë që të sigurojnë mbrojtje në një lartësi prej 300 metrash. Nëse asnjë objekt nuk arrin sipërfaqen 2% të ngritjes në fluturim, objektet e reja duhet të kufizohen për të ruajtur sipërfaqen ekzistuese të lirë nga pengesat ose një sipërfaqe me një pjerrësi poshtë prej 1.6%.

Tabela 7.1-2: Pistat për ngritje

A1 - 7.1.3.6 Kur dy sipërfaqe OLS mbivendosen, sipërfaqja më e ulët duhet të përdoret si sipërfaqja kontrolluese.

A1- 7.1.4 Procedurat sesi duhet të sillen operatorët e aerodromeve me pengesat

A1 - 7.1.4.1 Operatori i aerodromit duhet të monitorojë sipërfaqet me kufizim pengesash të aerodromit dhe të raportojë në AAC çdo shkelje apo mundësi shkeljeje të sipërfaqes me kufizime pengesash.

***Shënim:** Operatorët e aerodromeve duhet të mbajnë lidhje me autoritetet dhe kompanitë e duhura të planifikimit, të cilat ngrenë struktura të larta, në mënyrë që të mund të përcaktojnë mundësitë e shkeljeve. Duhet të bëhet çdo përpjekje për të implementuar standardet e sipërfaqeve me kufizime pengesash dhe për të kufizuar prezencën e pengesave të reja.*

A1 - 7.1.4.2 Kur vihet re një pengesë e re, operatori i aerodromit duhet të sigurohet se informacioni i është kaluar pilotëve me anë të NOTAM, sipas standardeve për procedurat e raportimit për aerodromet të paraqitura në kapitullin 10.

A1 - 7.1.4.3 Informacioni mbi çdo pengesë të re duhet të përfshijë:

- natyrën e pengesës (p.sh. strukturë apo makineri);
- distancën dhe efektin e një pengese nga fillimi i fundit të pistës për ngritje në fluturim, nëse pengesa është brenda zonës së ngritjes në fluturim, ose të tjera nga ARP (pika e referimit të aerodromit);
- lartësinë e pengesës në lidhje me ngritjen e aerodromit; dhe
- nëse është një pengesë e përkohshme, kohën që ekziston si pengesë.

A1- 7.1.5 Objektet jashtë sipërfaqes me kufizime pengesash.

A1 - 7.1.5.1 Sipas kësaj rregulloreje, çdo objekt i cili shtrihet në një lartësi prej 100 metra ose më shumë mbi nivelin e terrenit lokal duhet t'i njoftohet AAC.

A1 - 7.1.5.2 Çdo objekt i cili shtrihet në një lartësi prej 150 metra ose më shumë mbi nivelin e terrenit lokal duhet të konsiderohet si një pengesë, përjashtoj rastet kur është vlerësuar ndryshe nga AAC.

A1- 7.1.6 Objektet të cilat mund të bëhen pengesa

A1 - 7.1.6.1 Nëse një objekt apo strukturë përcaktohet si një pengesë, detaje të këtij objekti apo ndërtesë duhet t'i referohen AAC për të përcaktuar nëse do të jetë apo jo një rrezik për operimet e avionëve.

A1 - 7.1.6.2 **Pengesat e mbrojtura.** Një pengesë e re e cila është e mbuluar nga një pengesë ekzistuese mund të vlerësohet sikur nuk i shton kufizime shtesë operateve të avionit.

***Shënim:** Informacioni mbi parimet e pengesave të mbuluara paraqitet në pikën 7.4 të këtij kapitulli.*

A1 - 7.1.6.3 Shënjimi dhe ndriçimi i pengesave

- AAC mund të japë direktiva të cilat kërkojnë që pengesat të shënjohen dhe/ose të ndriçohen dhe mund të vendosë kufizime operacionesh në aerodrome si rezultat të një pengese.
- nëse është orientuar nga AAC, shënjimi dhe/ose ndriçimi i pengesave, përfshirë këtu dhe terrenin, duhet të kryhet sipas standardeve të paraqitura në kapitulli 8 dhe në kapitullin 9 të këtij aneksi.

A1 - 7.1.6.4 **Pengesa të përkohshme dhe të rastit.** Pengesat e përkohshme dhe pengesat (e lëvizshme) të rastit, si p.sh. mjete rrugore, vagonë hekurudhorë ose anije, në afërsi me aerodromin dhe të cilat penetrojnë në sipërfaqet me kufizime pengesash për një kohë të shkurtër duhet t'i referohen AAC, për të përcaktuar nëse këto pengesa do të jenë të rrezikshme apo jo për operimet e avionëve.

A1 - 7.1.6.5 **Gardhet ose grumbuj dheu.** Një gardh apo një grumbull dheu që penetron në sipërfaqen me kufizim pengesash duhet të trajtohet si një pengesë.

***Shënim:** Shikoni kapitullin 5 për raportimin e gardheve dhe grumbujve të dheut.*

A1 - 7.1.6.6 **Objekte të rrezikshme nën sipërfaqen me kufizim pengesash.** Kur AAC ka identifikuar një objekt që nuk penetron në sipërfaqen me kufizim pengesash, por që është i rrezikshëm për operimet e një avioni, AAC mund të kërkojë që ky objekt:

- ose të hiqet, nëse është e përshtatshme;
- ose të shënjohet dhe/ose të ndriçohet.

***Shënim:** P.sh. kablllo mbitokësore që nuk bien në sy ose objekte të izoluara në afërsi të aerodromit.*



A1- 7.1.7 Monitorimi i pengesave të lidhura me pistat me instrument.

- A1 - 7.1.7.1 Operatorët e aerodromeve duhet të vendosin procedura për monitorimin e sipërfaqes me kufizim pengesash dhe pengesave të shoqëruara me kërkesa shtese dhe t'i përfshijnë AAC në Manualin e Aerodromit, nëse ka një të tillë.

A1 - 7.2 Hartat e pengesave të aerodromit

A1- 7.2.1 Hartat e tipit A

- A1 - 7.2.1.1 Harta e tipit A është një hartë specifike nga ICAO, e cila jep informacion mbi të gjitha pengesat e rëndësishme në brendësi të zonës së ngritjes në fluturim të një aerodromi deri në 10 km nga fundi i pistës.

- A1 - 7.2.1.2 Një hartë e tipit A duhet të përgatitet për çdo pistë që përdoret në operime ndërkombëtare.

- A1 - 7.2.1.3 Informacioni që duhet të mblidhet mbi pengesat dhe mënyra e prezantimit të hartës të tipit A duhet të jetë në përputhje me standardet dhe procedurat e paraqitura në aneksin 4 të ICAO.

Shënim: Një hartë e tipit A e cila arrin kërkesat e saktësisë së pjesës 4, është e përshtatshme.

- A1 - 7.2.1.4 Kur nuk ka pengesa të rëndësishme në brendësi të zonës së rrugës për ngritje në fluturim, siç është specifikuar edhe në aneksin 4 të ICAO, një hartë e tipit A nuk kërkohet, por një formulim duhet të përfshihet në Manualin e Aerodromit.

- A1 - 7.2.1.5 Në aerodromet që nuk kanë operime ndërkombëtare, por që përdoren nga avionë mbi 5700 kg për operime të transportit ajror, vendimi për të përgatitur një hartë të tipit A ose, në vend të tabelës, një informacion të veçantë për pengesat duhet të merret nga operatori i aerodromit, duke e lidhur me linjën ajrore.

Shënim: Referojuni AC: Guidat për pajisjen me informacion mbi pengesat për qëllime të planifikimit të ngritjes në fluturim.

- A1 - 7.2.1.6 Kur një hartë e tipit A është përgatitur ose përditësuar, një kopje e hartës duhet t'i jepet AAC.

- A1 - 7.2.1.7 Kur një hartë e tipit A është përgatitur dhe është lëshuar, zona e ngritjes në fluturim duhet të monitorohet dhe çdo ndryshim që do të bëhet në informacionin e hartës së tipit A duhet t'u komunikohet menjëherë të gjithë përdoruesve të hartës së tipit A.

Shënim:

1. Ndryshimet e informacionit të hartës së tipit A, por jo në sipërfaqen me kufizime pengesash të sipërfaqes së ngritjes për ngritje në fluturim nuk kanë nevojë për veprim nga NOTAM.

2. Kur ndryshimi në informacionin e hartës së tipit A është, gjithashtu, subjekt i veprimit të NOTAM, nuk është i nevojshëm një këshillim shtesë dhe i veçantë për mbajtësit e hartës së tipit A.

- A1 - 7.2.1.8 Një listë shpërndarje e mbajtësve të hartës së tipit A duhet të mbahet në Manualin e Aerodromit.

- A1 - 7.2.1.9 Një hartë e tipit A duhet të freskohet, kur numri i ndryshimeve në hartë, i lajmëruar nëpërmjet NOTAM, si këshillë e veçantë, arrin një nivel të cilin AAC e konsideron si të tepruar.

A1- 7.2.2 Hartat e tipit B

- A1 - 7.2.2.1 Një hartë e tipit B është një hartë e pengesave e ICAO, e cila siguron të dhëna për pengesat përreth aerodromit.

- A1 - 7.2.2.2 Një hartë e tipit B, përgatitur në përputhje me standardet dhe procedurat e paraqitura në aneksin 4 të ICAO, mund të kërkohet.

Shënim: Kjo mund të kërkohet nga operatorë të avionëve mbi 5700 kg për të identifikuar pengesat përreth aerodromit.

- A1 - 7.2.2.3 Vendimi për të përgatitur një hartë të tipit B duhet të merret duke u konsultuar me AAC.

- A1 - 7.2.2.4 Kur është e nevojshme, të dhënat që duhet të mblidhen për pengesat dhe mënyra e prezantimit të hartës së tipit B duhet të jenë në përputhje me standardet dhe procedurat e paraqitura në aneksin 4 të ICAO.

A1 - 7.3 Sipërfaqet me kufizim pengesash

A1- 7.3.1 Të përgjithshme

- A1 - 7.3.1.1 Sipërfaqet me kufizim pengesash janë sipërfaqe konceptuale (imagjinare) të lidhura me pistën, të cilat identifikojnë kufijtë më të ulët të hapësirës ajrore të aerodromit mbi të cilat objektet bëhen pengesat për operimet e avionëve, dhe si pasojë duhet t'i raportohen AAC.

***Shënim:** Termi sipërfaqe me kufizim pengesash është përdorur për t'iu referuar të gjitha sipërfaqeve imagjinare, të cilat bashkë, përcaktojnë kufirin më të ulët të hapësirës ajrore të një aerodrome, gjithashtu dhe për referencë për të gjithë sipërfaqen imagjinare që formohet duke kombinuar të gjitha sipërfaqet e veçanta.*

A1 - 7.3.1.2 Sipërfaqja me kufizim pengesash përfshin disa ose të gjitha sipërfaqet e mëposhtme:

- a) sipërfaqen e jashtme horizontale;
- b) sipërfaqen konike;
- c) sipërfaqen e brendshme horizontale;
- d) sipërfaqen e rrugës së afrimit;
- e) sipërfaqen e brendshme të rrugës së afrimit;
- f) sipërfaqet e përkohshme transite;
- g) sipërfaqet e brendshme të përkohshme transite;
- h) sipërfaqet ku ndalohet ulja;
- i) sipërfaqen e ngritur që shërben për ngritjen në fluturim.

A1- 7.3.2 Përshkrimi i sipërfaqes me kufizim pengesash

A1 - 7.3.2.1 **Pika e referimit të lartësisë (Reference Elevation Datum).** Një pikë referimi e lartësisë duhet të vendoset si një shënjim për sipërfaqet horizontale dhe konike. Pika e referimit të lartësisë duhet të jetë:

- a) e njëjtë sa lartësia e ARP (pika e referimit të aerodromit) (e rumbullakosur në gjysmë metrin tjetër poshtë), duke parashikuar që kjo lartësi të jetë brenda tri metrave të lartësive mesatare të të gjitha fundeve ekzistuese dhe të propozuara të pistës; në rast të kundërt;
- b) mesatarja e lartësisë (e rumbullakosur në gjysmë metrin poshtë) të fundeve ekzistuese dhe të propozuara të pistës.

***Shënim:** Pika e referimit të lartësisë nuk duhet të ngatërrohet me lartësinë e aerodromit të publikuar në AIP. Lartësia e aerodromit përkufizohet si pika më e lartë në zonën e uljes.*

A1 - 7.3.2.2 **Sipërfaqja e jashtme horizontale.** Sipërfaqja e jashtme horizontale është një plan i ndodhur 150 metra mbi të dhënë e referencës së pjesë së ngritur dhe që zgjerohet nga skaji lart i sipërfaqes së zgjeruar konike për një distance prej 15.000 metra (rrezja) nga pika e referencës së aerodromit (ARP).

A1 - 7.3.2.3 **Sipërfaqja konike.** Sipërfaqja konike përfshin elementet e drejta dhe elementet me kthesa, të cilët kanë pjerrësi për lart dhe jashtë nga skaji i sipërfaqes së brendshme horizontale deri në një lartësi të specifikuar lart sipërfaqes së brendshme horizontale. Pjerrësia e sipërfaqes konike duhet të matet në një plan vertikal pingul me periferinë e sipërfaqes së brendshme horizontale.

A1 - 7.3.2.4 **Sipërfaqja e brendshme horizontale.** Sipërfaqja e brendshme horizontale është një plan horizontal në një lartësi të specifikuar mbi të dhënë e referencës së pjesës së ngritur dhe që shtrihet deri në një kufi të jashtëm, që përfshin:

- a) në rastin e një aerodromi me një pistë të vetme, kthesat gjysmëqarkore të një rrezeje të specifikuar në qendër të mesit të çdo fund rripi të pistës dhe që bashkohet tangent me linja të drejta në secilën anë të pistës paralel me linjën qendrore të pistës;
- b) në rastin e një aerodromi me pista shumëfishe, kthesa të një rrezeje të specifikuar në qendër të mesit të çdo fundrripi të pistës dhe kthesat bashkohen me anë të një linje tangjente, ndërsa dy kthesa kryqëzohen.

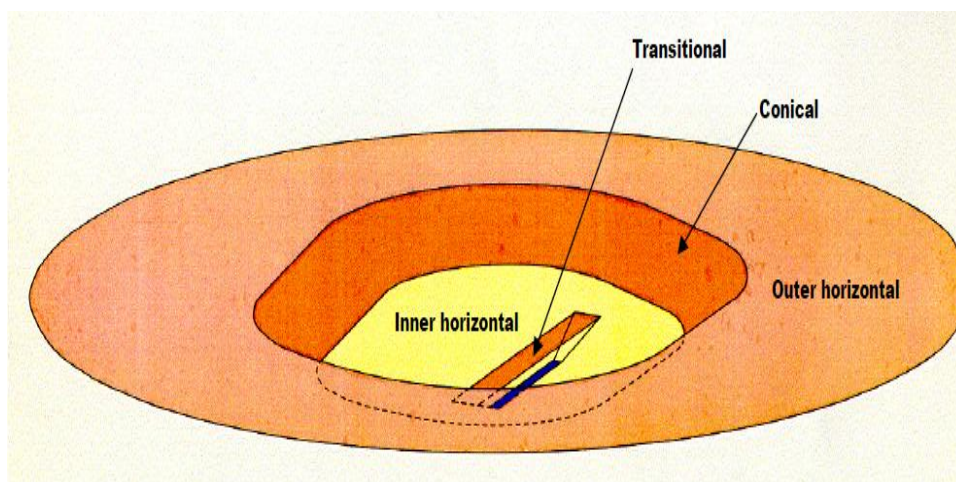


Figura 7.3-1: Marrëdhëniet e sipërfaqeve të jashtme horizontale, konike, të brendshme horizontale dhe kalimtare

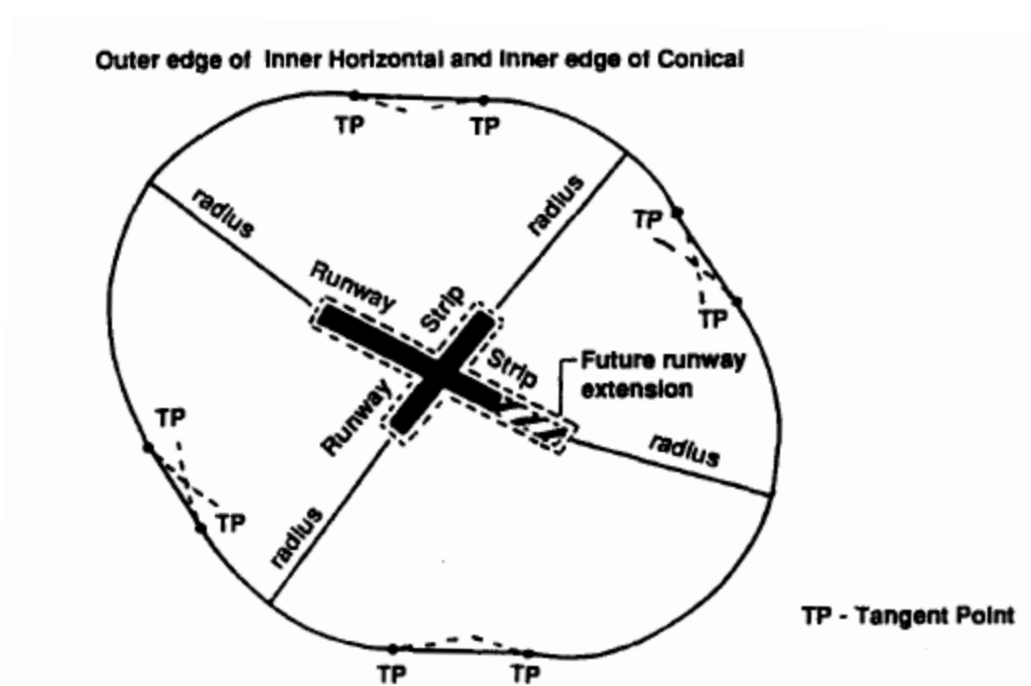


Figura 7.3-2: Kufijtë e sipërfaqes së brendshme horizontale

A1 - 7.3.2.5

Sipërfaqja e afrimit. Sipërfaqja e afrimit është një plan i pjerrët ose një kombinim planesh, të cilët fillojnë nga skaji i brendshëm, të shoqëruar me çdo prag piste me dy anë që fillojnë në fund të skajit të brendshëm.

- Skaji i brendshëm i shoqëruar me çdo prag të pistës ka një gjatësi të specifikuar dhe ndodhet horizontalisht dhe pingul me linjën qendrore të pistës në një distancë të specifikuar përpara pragut.
- Dy anët divergjojnë në mënyrë uniforme në një shkallë të specifikuar nga zgjerimi i linjës qendrore të pistës.
- Sipërfaqja e afrimit mund të ndahet në tre sektorë dhe funde në një skaj të jashtëm që ndodhet në një distancë të përgjithshme të specifikuar nga skaji i brendshëm dhe paralel me skajin e brendshëm.
- Ngritja e pikës së mesit të pragjeve duhet të jetë ngritja e skajit të brendshëm.

- e) Pjerrësia e çdo sektori të sipërfaqes së rrugës së afrimit është në një shkallë të specifikuar dhe duhet të matet në një plan vertikal që përmban linjën qendrore të një piste.
- f) Sipërfaqet e lartpërmendura, duhet të ndryshohen kur përdoren kthesat anësore ose rrugë afrimi me kthesë, që do të thotë dy anë që fillojnë nga fundet e skajit të brendshëm dhe që divergojnë në mënyrë uniforme në një shkallë specifike nga shtrirja e linjës qendrore të një kthese anësore, ose shtrirja a kthesës ose rrugës me kthesë.

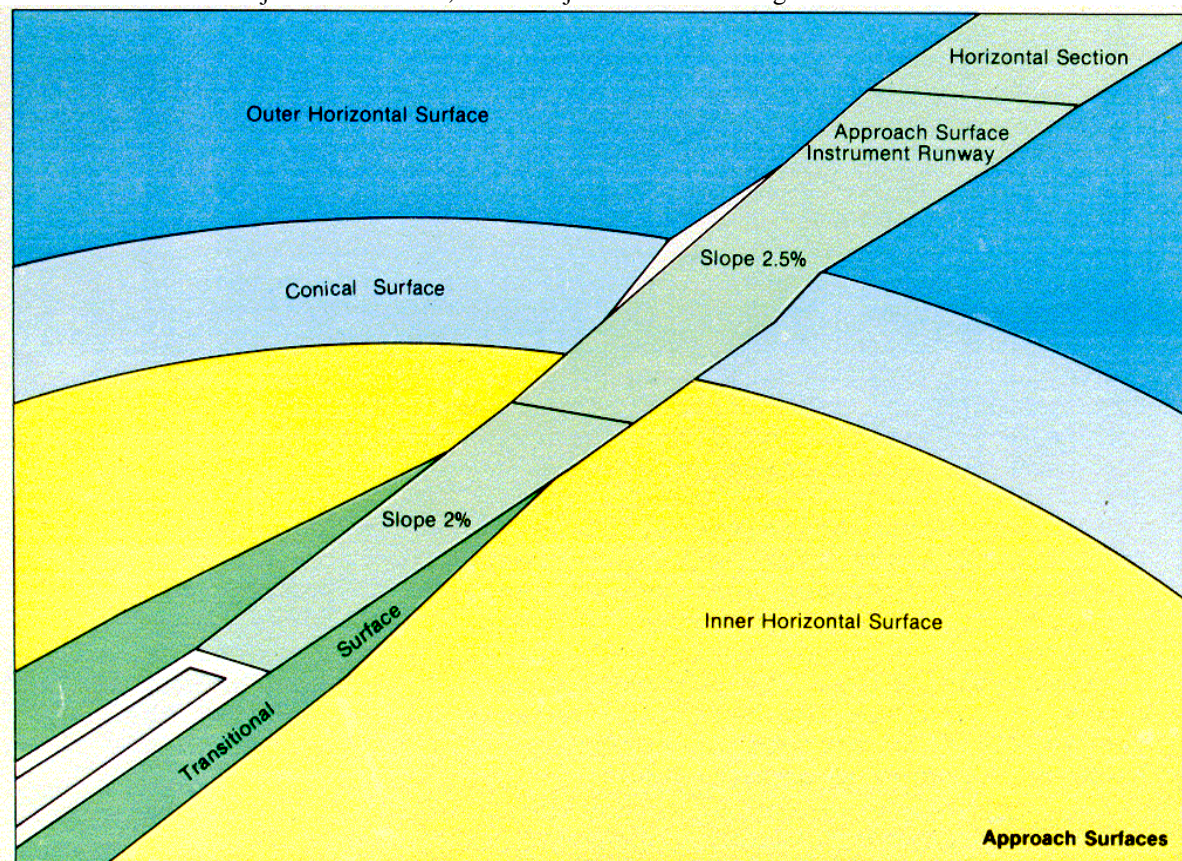


Figura 7.3-3: Sipërfaqja e afrimit për një pistë me afrim me instrument

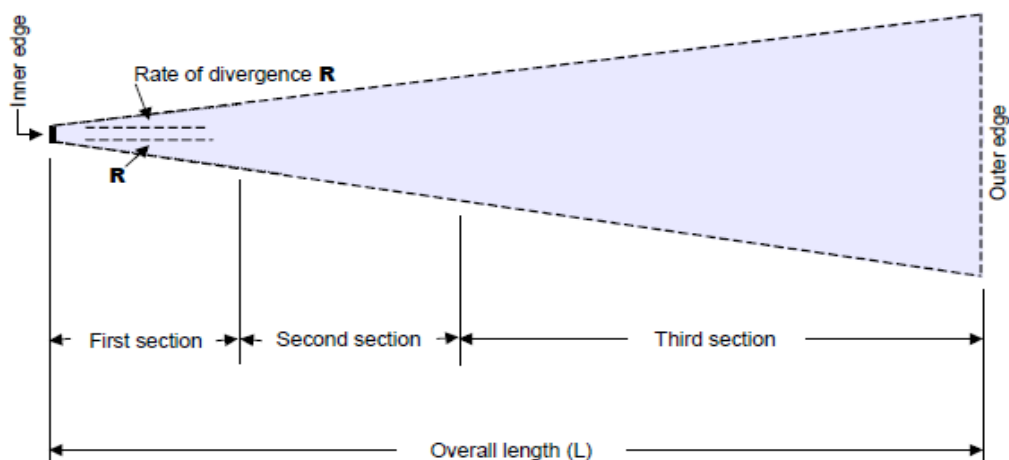


Figura 7.3-4: Plani i sipërfaqes së afrimit



- A1 - 7.3.2.6 **Sipërfaqet transit.** Sipërfaqet transit përfshijnë plane të pjerrëta, të cilët fillojnë në një skaj më të ulët nga ana e rripit të pistës (i gjithë rripi) dhe ana e sipërfaqes së rrugës së afrimit, e cila ndodhet nën sipërfaqen e brendshme horizontale dhe mbaron ku ndodhet skaji i sipërm në planin e sipërfaqes së brendshme horizontale. Sipërfaqja e përkohshme ka pjerrësi për poshtë dhe për lart në një shkallë të specifikuar dhe duhet të matet në një plan vertikal në këndet e djathta me linjën qendrore të pistës.
- a) Ngritja e një pike në një skaj më të ulët të sipërfaqes së përkohshme duhet të jetë:
- përgjatë anës së sipërfaqes së rrugës së afrimit, e barabartë me ngritjen e sipërfaqes së afrimit në atë pikë; dhe
 - përgjatë anës së rripit të pistës, e barabartë me pikën më të afërt në linjën qendrore të pistës ose zonës së ndalimit.
- Shënim: Si qëllim të projektimit të sipërfaqes së përkohshme transit, skaji më i ulët i sipërfaqes së përkohshme përgjatë rripit të pistës mund të projektohet si një linjë e drejtë, i bashkohet dy fundeve korresponduese të sipërfaqeve të rrugës së afrimit në çdo fund të rripit të pistës. Sidoqoftë, kur duhet të vlerësojmë nëse një objekt mund të penetrojë ose jo në sipërfaqen e përkohshme, aplikohet standardi i sipërfaqes së përkohshme.*
- A1 - 7.3.2.7 **Zona e lirë nga pengesat.** Sipërfaqja e brendshme e rrugës së afrimit, sipërfaqet e brendshme të përkohshme dhe sipërfaqet e ndaluara për ulje, të gjitha këto përkufizojnë një volum të hapësirës ajrore shumë afër një piste me afrim me precizion, dhe kjo njihet si zona e lirë nga pengesat. Kjo zonë duhet të mbahet e lirë nga objektet e fiksuara, përveç mjeteve ndihmuese, të lehta në peshë dhe të çmontueshme, që ndihmojnë navigacionin ajror, të cilat duhet të ndodhen pranë pistës për të kryer funksionin e tyre, dhe nga objekte të rastit, të tilla si: aeroplanë dhe mjete kur pista po përdoret për afrim me precizion.
- A1 - 7.3.2.8 **Sipërfaqet e brendshme të rrugëve të afrimit:**
- sipërfaqja e brendshme e rrugëve të afrimit është një pjesë drejtkëndore e sipërfaqes së afrimit direkt përpara pragjeve;
 - sipërfaqja e brendshme e rrugës së afrimit fillon nga skaji i brendshëm i një gjatësie të specifikuar në të njëjtën vendndodhje me skajin e brendshëm për sipërfaqen e afrimit, dhe shtrihet në të dyja anët paralel me planin vertikal që përmban linjën qendrore të pistës deri në një skaj të jashtëm, i cili ndodhet në një distancë të specifikuar me skajin e brendshëm dhe paralel me skajin e brendshëm.
- A1 - 7.3.2.9 **Sipërfaqe të brendshme transit**
- sipërfaqja e brendshme transit është e ngjashme me sipërfaqen transit, por ndodhet më pranë pistës. Skaji më i ulët i kësaj sipërfaqeje fillon nga fundi i sipërfaqes së brendshme të afrimit dhe shtrihet në drejtimin poshtë anës së sipërfaqes së brendshme të rrugës së afrimit për në skajin e brendshëm të kësaj sipërfaqeje, pra përgjatë rripit të pistës për në skajin e brendshëm të sipërfaqes ku ndalohet ulja dhe nga aty lart anës së sipërfaqes ku ndalohet ulja deri në pikën ku kjo anë takohet me sipërfaqen e brendshme horizontale;
 - ngritja e një pike në një skaj më të ulët duhet të jetë:
 - përgjatë anës së rrugës së afrimit dhe sipërfaqes së ndaluar për ulje, e njëjtë me ngritjen e një sipërfaqeje të veçantë në atë pikë;
 - përgjatë rripit të pistës, e njëjtë me ngritjen e pikës më të afërt në linjën qendrore të pistës ose zonës së ndalimit.
 - sipërfaqja e brendshme e përkohshme ka pjerrësi në drejtim lart dhe jashtë në një shkallë të specifikuar dhe duhet të matet në një plan vertikal në kënde të drejta me linjën qendrore të pistës;
 - skaji i sipërm i një sipërfaqeje të brendshme të përkohshme ndodhet në planin e sipërfaqes së brendshme horizontale;
 - sipërfaqja e brendshme e përkohshme duhet të përdoret si sipërfaqe kontrolluese për ndihmë navigacioni, pozicione ndalimi të avionëve apo mjeteve, të cilat duhet të ndodhen pranë pistës;
 - sipërfaqja e përkohshme duhet të përdoret për ndërtimin e lartësisë së kontrollit.

A1 - 7.3.2.10 **Sipërfaqet e ndaluara për ulje:**

- sipërfaqja e ndalimit të uljes është një plan i pjerrët që fillon në një distancë të specifikuar, pas pragut dhe shtrihet midis sipërfaqeve transit të brendshme;
- sipërfaqja e ndalimit të uljes fillon nga një skaj i brendshëm të një gjatësie të specifikuar dhe ndodhet horizontalisht dhe pingul me linjën qendrore të pistës, me dy anë nga fundet të skajit të brendshëm që divergojnë në mënyrë uniforme në një shkallë të specifikuar nga plani vertikal që përmban linjën qendrore të pistës dhe që përfundon në një skaj të jashtëm që ndodhet në planin e sipërfaqes së brendshme horizontale;
- ngritja e skajit të brendshëm duhet të jetë e njëjtë me ngritjen e linjës qendrore në vendndodhjen e skajit të brendshëm;
- pjerrësia e specifikuar e sipërfaqes ku ndalohej ulja duhet të matet.

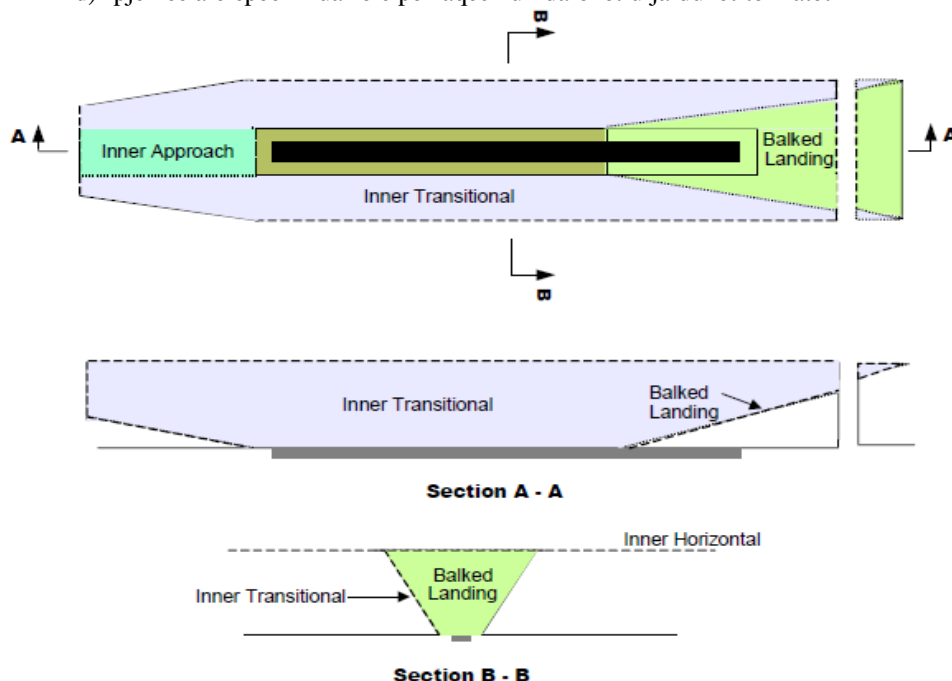


Figura 7.3-5: Sipërfaqja e brendshme e afërimit, e brendshme transite dhe e ndaluar për ulje

A1 - 7.3.2.11 **Sipërfaqja për ngritje në fluturim**

- Sipërfaqja për ngritje në fluturim është një plan i pjerrët (ose në formë tjetër në rast të ngritjes në fluturim me kthesë) e cila ndodhet përtej pistës ose zonës ku ndalohej qëndrimi.
- Fillimi i sipërfaqes për ngritje në fluturim është skaji i brendshëm i një gjatësie të specifikuar, i ndodhur në një distancë të specifikuar nga fundi i pistës ose i rrugës ku ndalohej qëndrimi. Planin nga skaji i brendshëm ka pjerrësi me drejtim lart në një shkallë të specifikuar me dy anë të një plani që fillon nga fundet e skajit të brendshëm që njëkohësisht divergojnë në mënyrë uniforme me drejtim jashtë në një shkallë të specifikuar deri në një gjerësi të specifikuar dhe që më pas, vazhdojnë në atë gjerësi përgjatë gjithë gjatësisë së sipërfaqes së ngritur për ngritje në fluturim, derisa arrijnë skajin e jashtëm që është horizontal dhe pingul me rrugën e ngritjes në fluturim.
- Ngritja e skajit të brendshëm duhet të jetë e njëjtë me pikën më të lartë në shtrirjen e linjës qendrore të pistës midis fundit të pistës dhe skajit të brendshëm, përveç rastit të pajisjes me një rrugë ku ndalohej qëndrimi, kur ngritja duhet të jetë e njëjtë me pikën më të lartë të tokës së linjës qendrore të rrugës ku ndalohej qëndrimi.
- Pjerrësia e sipërfaqes së ngritur për ngritje në fluturim, duhet të matet në planin vertikal që përmban linjën qendrore të pistës.

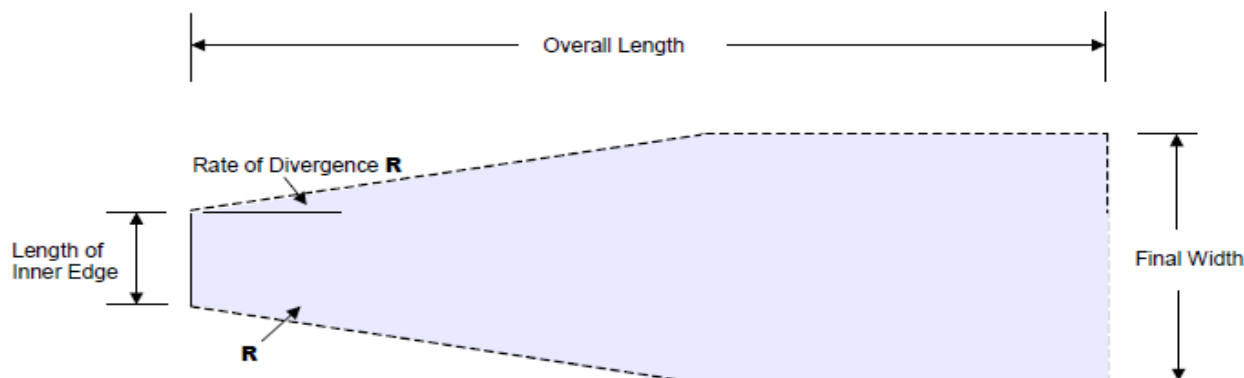


Figura 7.3-6: Plani i sipërfaqes për ngritje në fluturim

A1 - 7.4 Parimet e mbulimit

A1- 7.4.1 Të përgjithshme

- A1 - 7.4.1.1 Një pengesë e re që ndodhet në afërsi të një pengese ekzistuese, e cila është vlerësuar si e mbuluar, mund të konsiderohet si jo e rrezikshme për aeroplanin.
- A1 - 7.4.1.2 Nëse nuk është dhënë orientim nga AAC, një pengesë e mbuluar nuk ka nevojë të hiqet, të ulet, të shënjohet apo të ndriçohet dhe nuk duhet të imponojë ndonjë kufizim shtesë për operimet e avionit.
- A1 - 7.4.1.3 AAC duhet të japë vlerësim dhe të përcaktojë nëse një pengesë është apo jo e mbuluar. Operatori i aerodromit duhet të njoftojë AAC për prezencën e pengesave.
- A1 - 7.4.1.4 Vetëm pengesat e qëndrueshme ekzistuese mund të merren në konsideratë kur ka një vlerësim për mbulimin e pengesave të reja.

A1- 7.4.2 Parimet e mbulimit

- A1 - 7.4.2.1 Në vlerësimin nëse një pengesë ekzistuese mbulon ose jo një pengesë tjetër, AAC do të vlerësohet nga parimet e mbulimit më poshtë.

A1 - 7.4.2.2 Pengesat që penetrojnë në sipërfaqet e afrimit dhe të ngritjes në fluturim:

- a) Një pengesë ekzistuese në brendësi të zonës së afrimit dhe zonës për ngritje në fluturim, quhet pengesa kritike. Kur një numër pengesash janë afër njëra-tjetrës, pengesa kritike është ajo e cila ka këndin më të madh vertikal, matur nga skaji brendshëm i përshtatshëm.
- b) Siç është ilustruar më poshtë, një pengesë e re mund të vlerësohet se nuk imponon kufizime shtesë nëse:
- (i) kur ndodhet midis fundit të këndit të brendshëm dhe pengesës kritike, pengesa e re është nën një plan me pjerrësi poshtë në 10% nga maja e pengesës kritike drejt skajit të brendshëm; ose
 - (ii) kur ndodhet përtej pengesës kritike nga fundi i skajit të brendshëm, pengesa e re nuk është më e lartë se lartësia e pengesës së qëndrueshme; dhe
 - (iii) kur ka më shumë se një pengesë kritike në brendësi të rrugës së afrimit dhe zonës së ngritjes në fluturim dhe pengesa e re ndodhet midis dy pengesave kritike, lartësia e pengesës së re nuk është lart një plani me pjerrësi poshtë në 10% nga maja e pengesës tjetër kritike.

- A1 - 7.4.2.3 **Pengesa që penetrojnë sipërfaqet e brendshme dhe të jashtme horizontale dhe konike.** Pengesa e re mund të pranohet nëse është në afërsi të një pengese ekzistuese dhe nuk penetron në një sipërfaqe konike me pjerrësi 10% poshtë nga maja e pengesës ekzistuese.

- A1 - 7.4.2.4 **Pengesa të cilat penetrojnë në sipërfaqet e përkohshme.** Një pengesë e re mund të vlerësohet jo imponuese për kufizime shtese, nëse kjo pengesë nuk e kalon lartësinë e një pengese ekzistuese, e cila është më afër rripit të pistës dhe pengesa e re ndodhet pingul pas pengesës ekzistuese në lidhje me linjën qendrore të pistës.

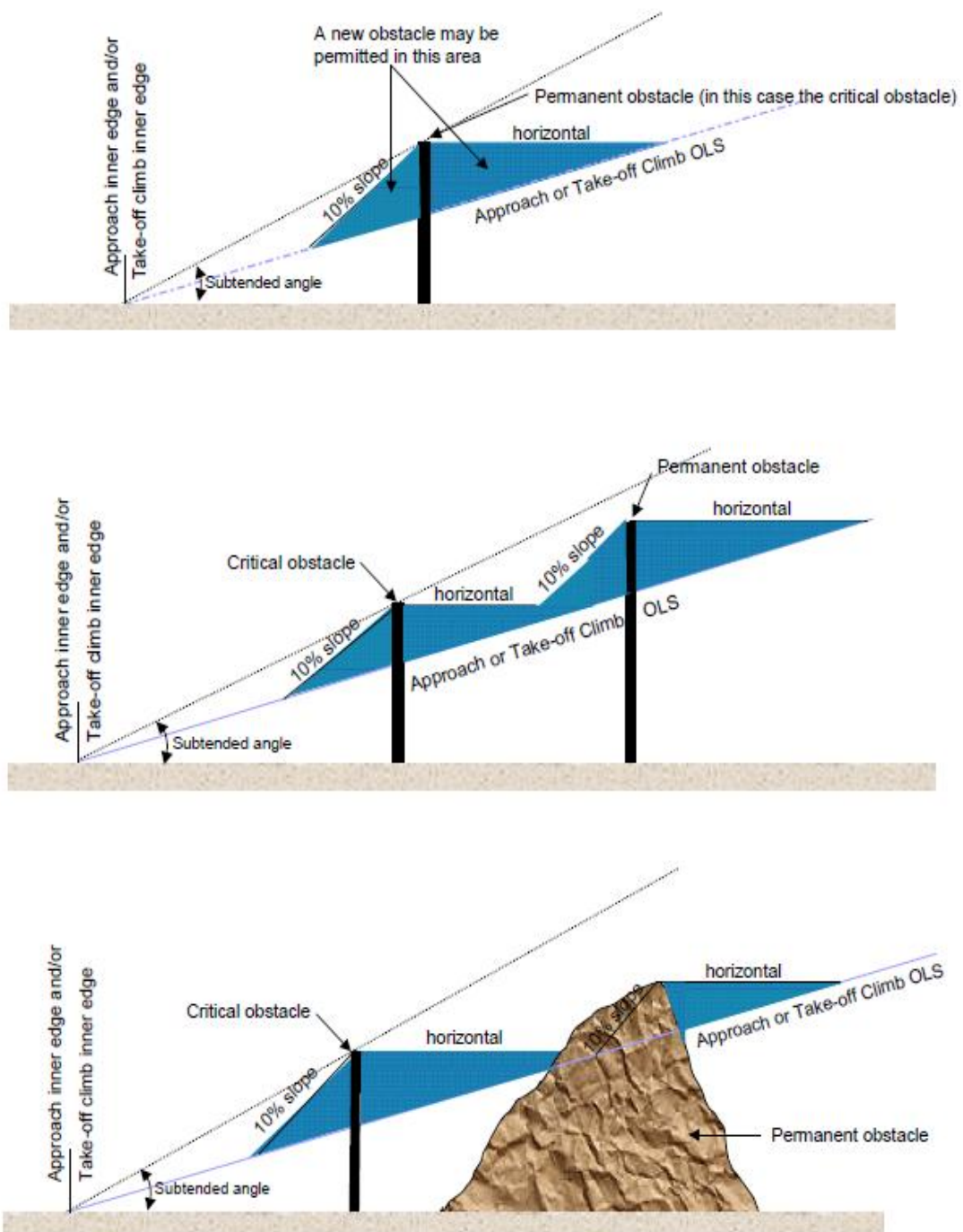


Figura 7.4-1: Mbulimi i pengesave që penetrojnë në sipërfaqet e përmirësuara për ngritje në fluturim



A1 - 8 KAPITULLI 8 – Ndhimat vizuale të aerodromit: shënjesit, shenjat, sinjalet dhe tabelat

A1 - 8.1 Të përgjithshme

A1- 8.1.1 Hyrje

A1 - 8.1.1.1 Ky kapitull specifikon standardet e shënjesve, shenjave, sinjaleve dhe tabelave. Ndhimat vizuale që nuk janë në përputhje të këtyre standardeve nuk duhet të përdoren, përveç rasteve kur aprohet me shkrim nga AAC.

A1 - 8.1.1.2 Megjithëse specifikimet e dhëna janë në metra, ndihma vizive ekzistuese, të cilat janë bërë me matje britanike mund të vazhdojnë të përdoren derisa të kërkohej një zëvendësim për arsye të tjera. Sidoqoftë, ndihma të reja vizive mund të bëhen dhe të vendosen në akord me matjet metrike.

A1 - 8.1.2 Aerodrome të mbyllura përfundimisht

A1 - 8.1.2.1 Të gjitha shenjat dhe sinjalet në një aerodrom të mbyllur përfundimisht duhet të hiqen ose të errësohen, përveç shenjave jashtë shërbimit.

A1 - 8.1.3 Ngjyrat

A1 - 8.1.3.1 Ngjyrat e përdorura për shenja të tokës, tabela dhe panele duhet të jenë konform specifikimeve të aneksit 14, apendiksi 1, sektori 3, si më poshtë:

Ngjyra	Kodi i ngjyrës AS	Emri i ngjyrës
Blu	B41	Blu
Jeshile	G35	Jeshile lime
Portokalli	X15	Portokalli
E kuqe	R13	E kuqe sinjali
E verdhë	Y14	E verdhë e artë
E bardhë	N14	E bardhë
E zezë	N61	E zezë

Tabela 8.1-1: Ngjyrat standarde

A1 - 8.1.4 Pamja

A1 - 8.1.4.1 Shenjat duhet të jenë qartësisht të dallueshme në sfondin në të cilin ato janë vendosur. Kur kërkohej, një sipërfaqe me ngjyrë të hapur duhet të pajiset me një ngjyrë të zezë që të bëjë kontrast.

A1 - 8.1.4.2 Kur është bërë pajisja me një sfond me ngjyrë që bën kontrast, gjerësia e ngjyrës rrethuese duhet të sigurojë një pamje të përshtatshme kontrasti. Në rast të shenjave me anë të vijave, gjerësia e pjesës rrethuese ose e pjesës së shenjës nuk duhet të jetë më pak se gjysma e gjerësisë së vijës. Në rast të shenjave bllok, ngjyra kontrastuese rrethuese (p.sh. shenjat e pragjet, shenjat e pistës ose shenja të ngjashme me këto), gjerësia e ngjyrës kontrastuese rrethuese duhet të jetë të paktën 10 centimetra.

A1 - 8.2 Shënjesit

A1- 8.2.1 Hyrje

A1 - 8.2.1.1 Shënjesit duhet të jenë të një peshe të lehtë dhe të thyeshme dhe mund të jenë konike apo me majë. Mund të përdoren dhe forma të tjera të shenjave për të treguar zona pune, në bazë të marrëveshjes së AAC. Kur vendosen këto shenja duhet të jenë të siguruara kundër lëvizjes nga era, rryma ajri të helikave ose të avionëve reaktivë në mënyrë që të mos i shkaktojë dëm avionit.

A1 - 8.2.1.2 Konet të përdorura si shënjes të pistës duhet të kenë një lartësi prej 0.3 metrash dhe një diametër bazë prej 0.4 metra. Të gjitha shenjat e tjera konike duhet të jenë të larta 0.5 metra me një diametër bazë prej 0.75 metra. Shenjat konike duhet të lyhen me ngjyrat e mëposhtme.

Shenja	Ngjyra
Shënjesues piste	E bardhë
Shënjesues rrugë lidhëse	E verdhë
Shënjesues vendqëndrimit të avionëve	E verdhë
Shënjesues i rripit të pistës	E bardhë
Shënjesues vendqëndrimit të helikopterëve	Blu
Shënjesues për jashtë shërbimit	E bardhë, me një shirit të kuq qendror prej 25 cm
Shënjesues rripi piste (zhvendosje të pragut)	E bardhë me ndarje dhe një ngjyrë e përshtatshme për sfondin

Tabela 8.2-1: Ngjyrat e shënjesve

- A1 - 8.2.1.3 Shënjesuesit me majë çatie duhet të jenë 3 metra të gjatë, 0.9 metra të gjerë dhe 0.5 të lartë. Shënjesuesit me majë duhet të jenë të bardhë.
- A1 - 8.2.1.4 Konet PVC me ngjyrë portokalli fluoreshente ose “kapelë shtrigash” afërsisht 0.5 metra të larta, mund të përdoren për të përçuar informacion vizual për punët e aerodromit. “Kapelat e shtrigave” nuk duhet të përdoren për t’i përçuar informacion pilotëve rreth ndryshimeve të zonës së lëvizjes. Për të shënuar çdo pjesë të një zone të lëvizjes, duhet të përdoren shënjesues standardë konikë.

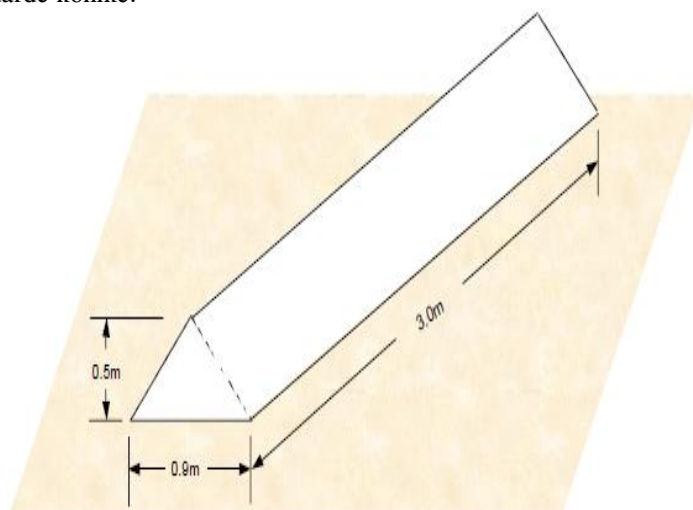


Figura 8.2-1: Shënjesuesit me majë çatie

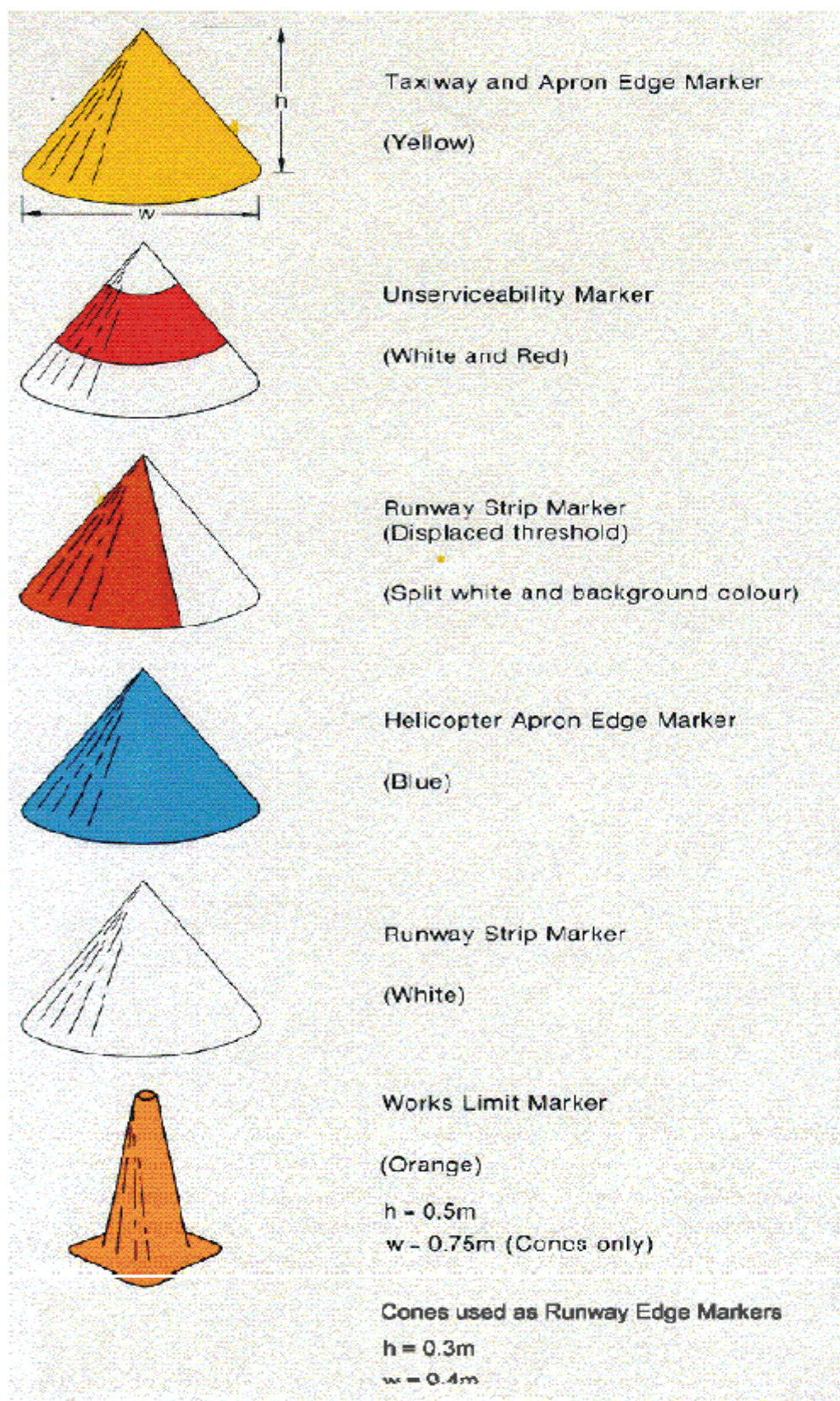


Figura 8.2-2: Shënjesit konikë

A1- 8.2.2 Përdorimi i shënjesve në rripat e piste

A1 - 8.2.2.1 Kur duhet të përcaktohen limitet e një pjese të ngritur të një rripi piste, shënjesit e rripit të pistës, duhet të vendosen përgjatë skajeve të pjesës së ngritur të rripit të pistës.

A1 - 8.2.2.2 Shënjesit e rripit të pistës duhet të jenë të bardhë dhe mund të jenë me majë çatie, konikë ose të rrafshët. Preferimi i shenjave me majë çatie dhe shenjat e rrafshëta duhet të përdoren kur rripat e pistës mbivendosen. Hapësira e shënjesve me majë çatie apo konike të rripit të pistës nuk duhet t'i kalojë 180 metra ose 90 metra respektivisht siç tregohet më poshtë.

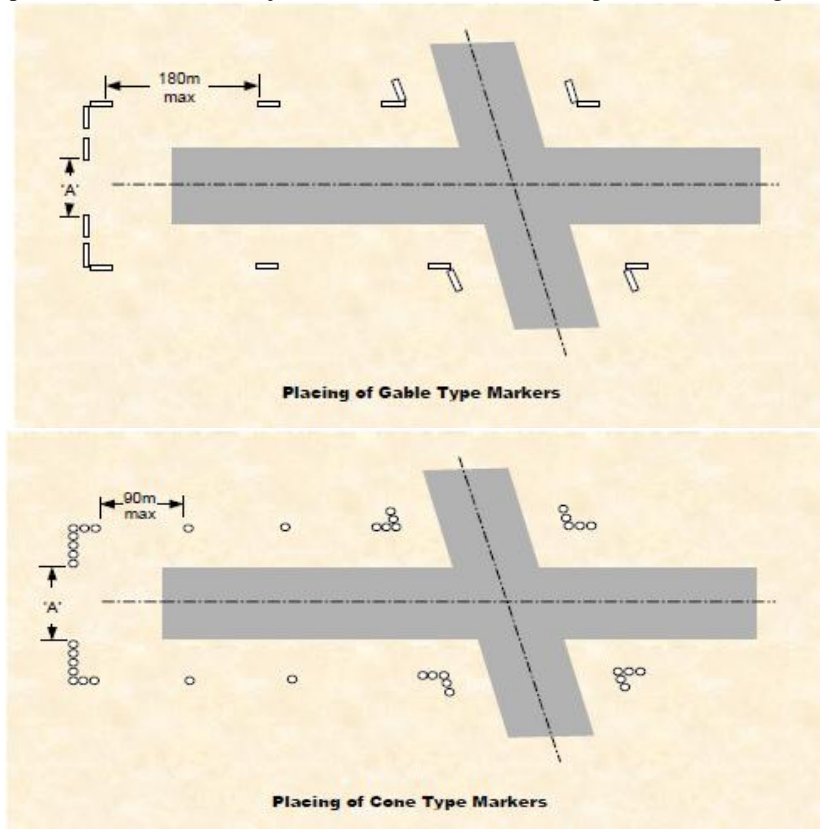


Figura 8.2-3: Shënjeset në rripat e pistë

Gjerësia e rripave të përmirësuar të pistës	Përmasat "A"
30 metra	10 metra minimumi
45 metra	20 metra minimumi
60 metra	20 metra minimumi
90 metra	30 metra minimumi
150 metra	60 metra minimumi

A1 - 8.2.2.3 Kur aprovohet më parë nga AAC, mund të përdoren fuçi çeliku 200 litroshe ose goma makinash, si shënjes të rripit të pistës në aerodrome, të përdorur nga aeroplanë me jo më shumë se 9 vende pasagjerësh, duke u siguruar se fuçitë e çelikut të priten përgjysmë përgjatë gjatësisë së tyre dhe të vendosen në tokë të hapura nga poshtë. Shënjesit me fuçi dhe me goma të rripit të pistës duhet të lyhen me të bardhë. Në aerodromet e certifikuar, përdorimi i këtyre shënjesve duhet të shënohet në Manualin e Aerodromit.

A1- 8.2.3 Përdorimi i shënjesve në një pistë të paasfaltuar

A1 - 8.2.3.1 Në pista të paasfaltuara, shënjesit e pistës duhet të sigurohen përgjatë të dyja anëve të pistës ku ka një mungesë kontrasti midis pistës dhe i gjithë rripi i pistës nuk është mbajtur në standardet normale të pjesëve të pistës. Gjatësia e hapësirës së shënjesve të pistës nuk duhet t'i kalojë 90 metra.



- A1 - 8.2.3.2 Shënjesit e pistës mund të zëvendësohen nga shënjesit e rripit të pistës, nëse i gjithë rripi i pistës është ruajtur me standarde të njëjta, për sa u përket pjesëve të ngritura të pistës. Rrethimet duhet të shënohen ose me shënjes normal të pragut të pistës ose me shënjes konikë të pistës në një strukturë të ngjashme me atë të përshkruar për fundet e rripave të pistës.
- A1 - 8.2.3.3 Kur një pistë e paasfaltuar ka një prag të zgjatur permanent në njërin fund, duhet të sigurohen dy grupe të shënjesve të rripit të pistës në atë fund. Çdo vendosje duhet të jetë me dy ngjyra. Grupi i shenjave që shoqërohet me pragjet e zgjatura permanente duhet të lyhet, në mënyrë të tillë që gjysma e këtij grupi shënjesish që ka drejtimin nga afrimi (drejtimi i parë) të duket e bardhë. Gjysma tjetër duhet të lyhet, në mënyrë të tillë që të kombinojë me sfondin dhe të dallohet nga një pilot, i cili po operon në drejtimin tjetër (drejtimi i dytë). Shenjat që shoqërohen me fundin e rripit të pistës duhet të shfaqen të bardha në drejtimin e dytë dhe të dallueshme në drejtimin e parë.
- A1 - 8.2.3.4 Shënjesit dyngjyrësh të fundit pistës që lidhen me pragjet e zgjatura duhet të jenë konikë. Ato që shoqërohen me fundin e rripit të pistës mund të jenë konikë ose me majë çatie.
- A1- 8.2.4 Përdorimi i shënjesve në një rrugë lidhëse të paasfaltuar**
- A1 - 8.2.4.1 Kur skajet e një rruge lidhëse ose rripit e rrugëve lidhëse mund të mos jenë të qarta nga ana pamore, shënjesit e skajeve të rrugëve lidhëse duhet të sigurohen, në mënyrë të tillë që t'i tregojnë pilotëve skajin e rrugës lidhëse me trafik.
- A1 - 8.2.4.2 Aty ku janë siguruar shënjes për rrugën lidhëse, këto shënjes duhet të jenë konikë dhe të verdhë dhe duhet të kenë një hapësirë në mënyrë që pilotët të mund të përcaktojnë skajin e rrugës lidhëse të paasfaltuar.
- A1- 8.2.5 Përdorimi i shenjave në një vendqëndrim të paasfaltuar**
- A1 - 8.2.5.1 Kur skajet e një vendqëndrimi të paasfaltuar mund të mos jenë të qarta për pilotët duhet të sigurohen shenja për skajet e vendit të qëndrimit.
- A1 - 8.2.5.2 Aty ku sigurohet pajisja me shënjes për skajet e vendit të qëndrimit, këto shënjes duhet të jenë të verdhë dhe konikë dhe duhet të kenë një hapësirë, në mënyrë që pilotët të mund të përcaktojnë qartë skajin e zonës së vendqëndrimit të paasfaltuar.
- A1 - 8.3 Vijëzimet e pistës**
- A1- 8.3.1 Të përgjithshme**
- A1 - 8.3.1.1 Vijëzimet e pistës duhet të jenë të bardha në të gjithë sipërfaqen e betonuar, asfaltuar apo të izoluar. Vijëzimet përpara fundit të pistës duhet të jenë të verdha.
- A1 - 8.3.1.2 Në pikat e takimit të pistës, vijëzimet e pistës më të rëndësishme mund të marrin përparësi ose të ndërpresin vijëzimet e një piste tjetër. Në një pikë takimi me një rrugë lidhëse, vijëzimet e pistës, përveç vijëzimeve të rripit anësor të pistës, duhet të ndërpresin vijëzimet e rrugës lidhëse.
- A1 - 8.3.1.3 Për të ulur rrezikun e rasteve të frenimeve jo të rregullta duhet të tregohet kujdes që vijëzimet të prodhojnë një sipërfaqe jo të rrëshqitshme me një koeficient të njëjtë të fërkimit me sipërfaqen rrethuese.
- A1- 8.3.2 Vijëzimet përpara fundit të pistës**
- A1 - 8.3.2.1 Vijëzimet përpara fundit të pistës përdoren kur një zonë që i kalon 60 metra në gjatësi përpara fundit të pistës ka një sipërfaqe të izoluar, të betonuar ose të asfaltuar, e cila nuk është e përshtatshme për përdorim normal të avionëve.
- A1 - 8.3.2.2 Vijëzimet duhet të jenë me shirita të verdhë, me hapësirë 30 metra nga njëri-tjetri, që përfshijnë linja 0.9 metra të gjera dhe me kënd 45 gradë me linjën qendrore të pistës. Vijëzimet duhet të përfundojnë aty ku është shënuar fundi i pistës.
- A1 - 8.3.2.3 Normalisht, kjo zonë nuk do të përdoret për ulje apo ngritje. Nëse është deklaruar si një zonë ndalimi, një avion që ndalon në pistë për shkak të dështimi të ngritjes në fluturim vetëm nga drejtimi tjetër mund ta përdorë këtë zonë. Përdorimi i zonave të tilla për përfshirje në distanca të deklaruara të ndalesave të përshpejtuara mund të shkaktojë konfuzione për pilotët dhe operatorët dhe mund të deklarohet vetëm nëse zona e ndalimit mund të përfshihet në një zonë të rripit të pistës dhe me aprovim të mëparshëm nga AAC.

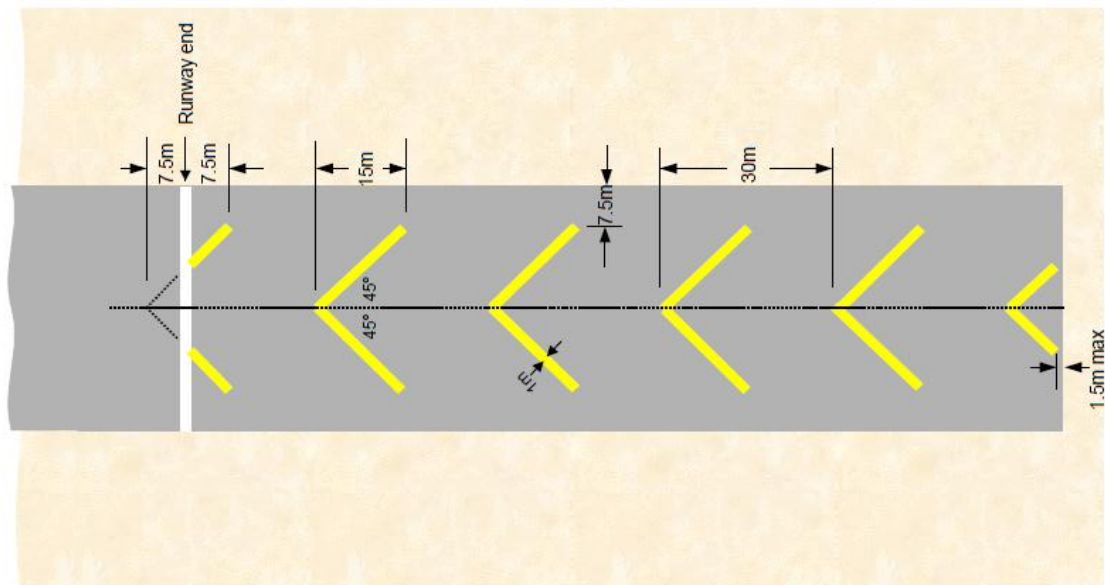


Figura 8.3-1: Vijëzimet përpara fundit të pistës

A1- 8.3.3 Vijëzimet e linjës qendrore të pistës

A1 - 8.3.3.1 Vijëzimet e linjës qendrore të pistës duhet të sigurohen në të gjitha pistat e izoluar, të betonuara apo të asfaltuara për të siguruar guidë të drejtimit gjatë uljes apo ngritjes. Vijëzimet e linjës qendrore të pistës mund të mungojnë në rast të pistave me gjerësi 18 metra, ku janë siguruar vijëzimet në shiritat anësorë.

A1 - 8.3.3.2 Vijëzimi i linjës qendrore të pistës mund të konsistojë në një linjë me hapësira uniforme të pjesëve boshe dhe shiritave të bardhë siç tregohet në figurën 8.3-2. Gjatësia e kombinuar e një shiriti dhe e një pjese bosh nuk duhet të jetë më pak se 50 metra dhe jo më shumë se 75 metra. Gjatësia e secilit shirit duhet të jetë të paktën e barabartë me gjatësinë e çdo pjese bosh ose 30 metra, ose më e madhe. Shiriti i parë duhet të fillojë 12 metra nga numri i dizenjimit të pistës siç tregohet më poshtë.

A1 - 8.3.3.3 Gjerësia (W) e vijëzimeve të linjës qendrore të pistës duhet të jetë:

- 0.3 metra në të gjithë pistat pa instrument dhe në pistat me instrument me afrim joprecizë kur numri i kodit është 1 ose 2;
- 0.45 metra ne
 - pistat me instrument me afrim joprecizë kur numri i kodit është 3 ose 4;
 - pistat të kategorisë I me afrim me precizion
- 0.9 metra pista të kategorisë II dhe III me afrim e precizion

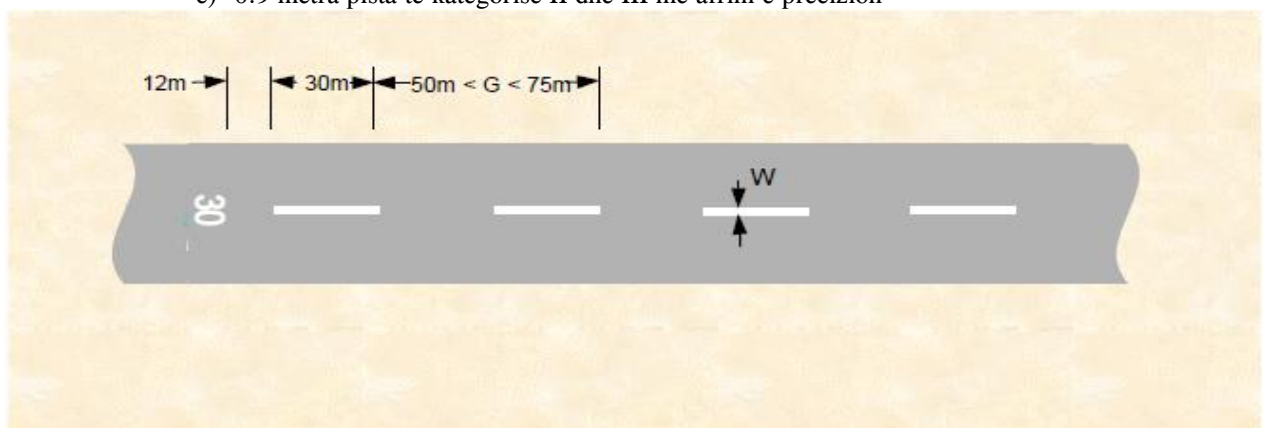


Figura 8.3-2: Vijëzimet e linjës qendrore të pistës



A1- 8.3.4 Vijëzimet e përcaktimit të pistës

- A1 - 8.3.4.1 Vijëzimet e përcaktimit të pistës duhet të sigurohen në rrethimet e të gjitha pistave të izoluar, të betonuara ose të asfaltuara dhe për aq sa është e mundur në rrethimet e një piste të pashtuar.
- A1 - 8.3.4.2 Vijëzimi i përcaktimit të një piste duhet të konsistojë në një numër me dy shifra. Numri rrjedh nga drejtimi magnetike i tokës i linjës qendrore të pistës, kur shikohet nga drejtimi i afrimit, i rrumbullakosur në 10 gradët më të afërta.
- A1 - 8.3.4.3 Nëse drejtimi bëhet një numër me një shifër për shkak të rrumbullakosjes në 10 gradët më të afërta, një "0" duhet të vendoset përpara këtij numri. Nëse drejtimi bëhet një numër me tri shifra, "0" (zeroja) e fundit hiqet. Për pista paralele duhet që numrit të përcaktimit të pistës t'i shtohen shkronja të përshtatshme L (e majtë), C (qendër) ose R (e djathtë).
- A1 - 8.3.4.4 Numri i përzgjedhur për vijëzimin e përcaktimit të një piste, duhet të jetë i pranueshëm nga AAC. Kur dy a më shumë funde të pistës kanë përcaktime, të cilat mund të jenë konfuze për të njëjtin aerodrom ose për një aerodrom në afërsi, AAC do të përkufizojë përcaktimet që duhet të përdoren. Numrat 13/31 për përcaktimin e pistave nuk duhet të përdoren.
- A1 - 8.3.4.5 Forma dhe përmasat e numrave dhe shkronjave që duhet të përdoren si vijëzime të përcaktimit të pistës tregohen në figurën 8.3-3. Gjithashtu, tregohet edhe vendndodhja e vijëzimeve në pistë.

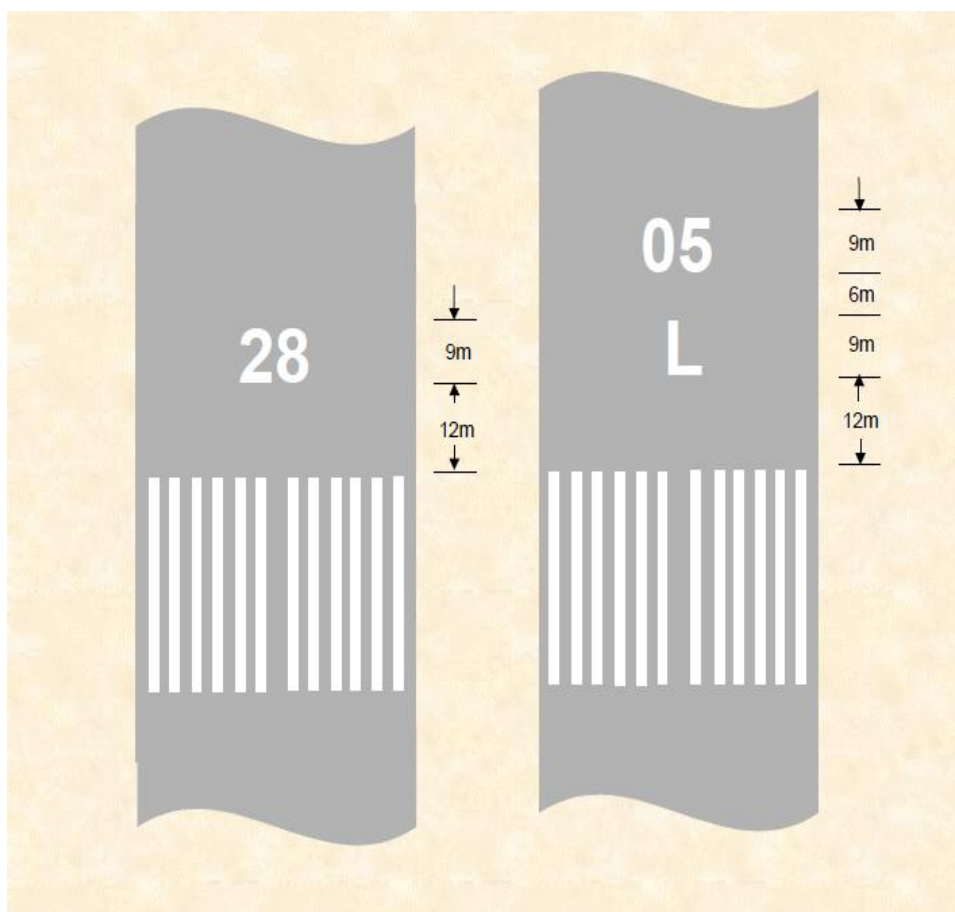


Figura 8.3-3: Vijëzimet e përcaktimit të pistës

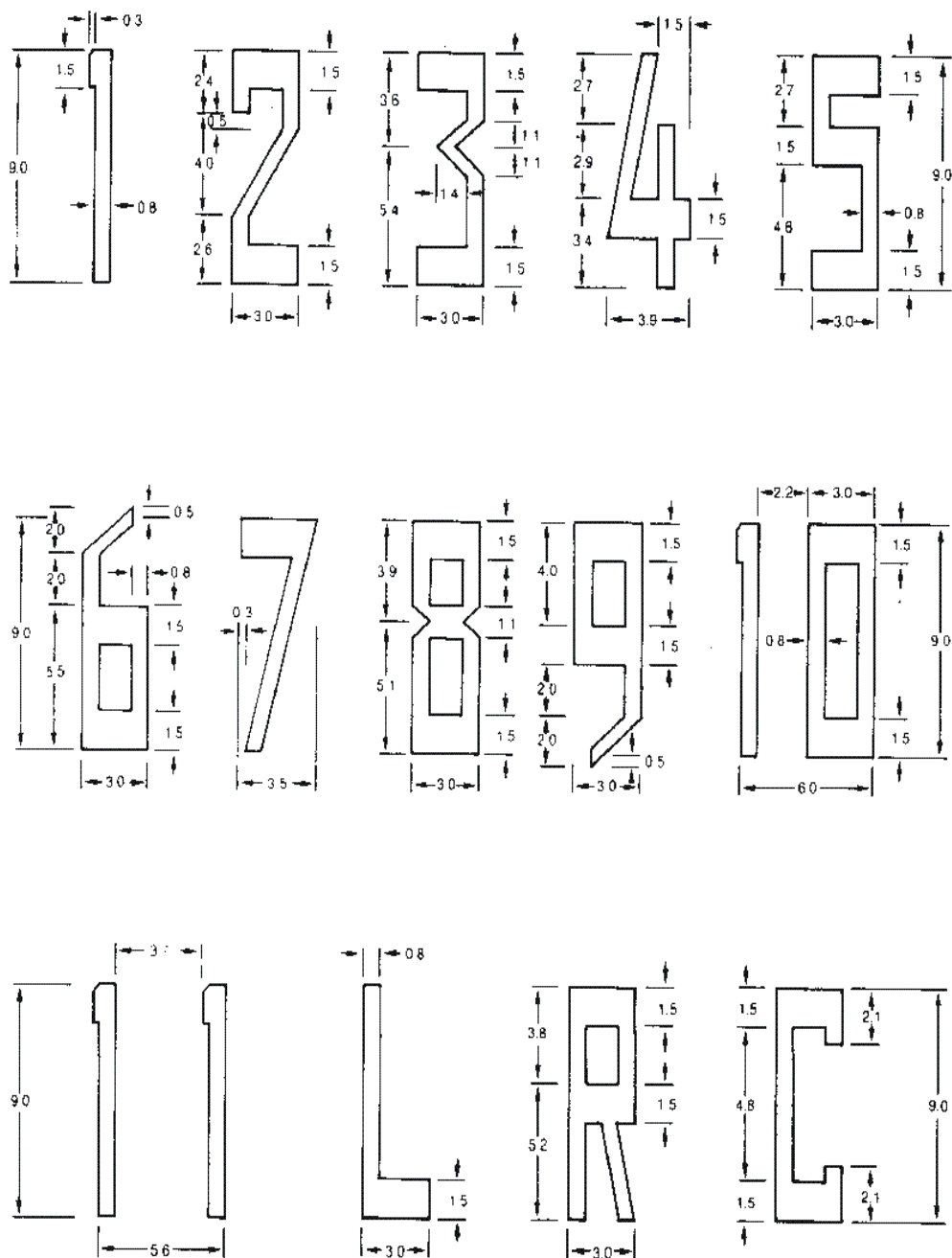


Figura 8.3-4: Dimensionet dhe format e numrave dhe të shkronjave të pistës

A1- 8.3.5

Shiriti tërthor i pistës

A1 - 8.3.5.1

Shiriti tërthor i pistës duhet të sigurohet në pista të izoluar, të betonuara ose të shtruara me asfalt, nëse kjo gjë është kërkuar nga AAC. Shiriti është një vijë e bardhë, 1.8 metra e gjerë që shtrihet në të gjithë gjerësinë e pistës. Kur është në fund të një piste, skaji i jashtëm i një shiriti tërthor të pistës do të kombinojë me skajin e shtruar të pistës. Kur kombinohet lidhur me një prag të zhvendosur permanent, skaji i jashtëm i shiritit tërthor të pistës duhet të ndodhet të paktën 60 metra nga fillimi i sipërfaqes së afrimit që ka lidhje me të.

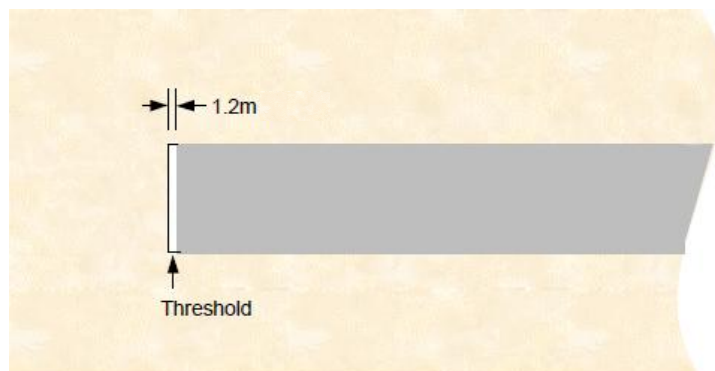


Figura 8.3-5: Shiriti tërthor i pistës

A1- 8.3.6 Vijëzimet e shiritave anësore të pistës

A1 - 8.3.6.1 Vijëzimet e shiritave anësore të pistës, duhet të sigurohen në skaj të të gjitha pistave të izoluar, të betonuar apo të asfaltuar, për të përcaktuar gjerësinë e pistës. Nëse nuk ndërpritet për shkak të rrugëve lidhëse dhe pistave të tjera, vijëzimet e shiritave anësore të pistës, duhet të jenë një vijë e bardhë e vazhdueshme.

A1 - 8.3.6.2 Gjerësia e çdo vijëzimi të shiritave anësore të pistës duhet të jetë 0.3 metra; përveç:

a) pistave me afrim jopreciz, ku numri i kodit është 3 ose 4 dhe të gjitha pistat me afrim me precizion të kategorisë I, ku gjerësia duhet të jetë 0.45 metra; dhe

b) pista me afrim me precizion të kategorisë II ose III, ku gjerësia duhet të jetë 0.9 metra.

A1 - 8.3.6.3 Distanca midis skajeve të jashtme të shiritave anësore duhet të jetë e barabartë me gjerësinë e pistës. Shiritat anësore duhet të jenë paralele me linjën qendrore të pistës dhe të shtrihen përgjatë gjithë gjatësisë së pistës, gjatësi, e cila është e vlefshme për manovrat e një avioni që ngrihet apo ulet, përjashtojë rrugët lidhëse dhe kur vijëzimet e shiritave anësore duhet të shtrihen dhe të ndërpritin përgjatë kryqëzimeve të pistave apo rrugëve lidhëse.

A1 - 8.3.6.4 Për një pistë me anë të paizoluara, vijëzimet e shiritave anësore mund të mungojnë nëse ka kontrast dallues midis skajeve të pistës dhe terrenit që e rrethon.

A1 - 8.3.6.5 Vijëzimet e shiritave anësore të pistës, duhet të përdoren gjithashtu për të shënuar skajet e një nyje kthese në pistës.

A1- 8.3.7 Vijëzimet me qëllim drejtues

A1 - 8.3.7.1 Një vijëzim me qëllim drejtues duhet të sigurohet në çdo fundafrimi të një piste të shtruar dhe me instrument, ku numri i kodit është 2, 3 ose 4.

A1 - 8.3.7.2 Një vijëzim me qëllim drejtimi duhet të fillojë në një distancë nga pragu jo më afër se distanca e treguar në tabelën 8.3-1, përveçse në një pistë të pajisur me një sistem vizual tregues të pjerrësisë së afrimit, ku fillimi i vijëzimit duhet të koecidojë me fillimin e pjerrësisë vizuale të afrimit.

Shënim: Për qëllim të gjetjes së vendndodhjes së një vijëzimi, fillimi i pjerrësisë vizuale të afrimit duhet të konsiderohet të jetë në linjë me krahët mbajtës të dritave e të instalimit të një TVASIS ose PAPI.

A1 - 8.3.7.3 Një vijëzim me qëllim drejtues, duhet të përbëhet nga dy shirita të lyer më të bardhë. Përmasat dhe hapësirat anësore ndodhen në tabelën 8.3-1. Kur ndodhet vijëzimi i zonës së prekjes me tokën, hapësira anësore midis pikës drejtuese dhe vijëzimit të zonës së prekjes me tokën duhet të jetë e njëjtë.

Vendndodhja dhe përmasat	Distanca e disponueshme për ulje			
	Më pak se 800 m	800 m lart, por më pak se 1200 m	Mbi 1200 m, por më pak se 2400 m	2400 m e më shumë
Distanca nga pragu deri në fillimin e shenjës	150 m	250 m	300 m	400 m
Gjatësia e shiritit ^a	30 – 45 m	30 – 45 m	45 – 60 m	45 – 60 m
Gjerësia e shiritit	4 m	6 m	6 – 10 m ^b	6 – 10 m ^b
Hapësira anësore midis anëve të brendshme të shiritave	6 m ^c	9 m ^c	18–22.5 m	18–22.5 m

^a Përmasa më të mëdha të rangjeve të specifikuara duhet të përdoren kur kërkohet një qartësi më e lartë në pamje.

^b Hapësira anësore mund të ndryshojë brenda tri limiteve për të minimizuar ndotjen nga mbetjet e gomës.

^c Këto shifra janë nxjerrë, duke iu referuar shtrirjes kryesore të jashtme të mekanizmit.

Tabela 8.3-1: Vendndodhjet dhe përmasat e vijëzimeve me qëllim drejtues

A1- 8.3.8 Vijëzimet në zonën e prekjes me tokën.

- A1 - 8.3.8.1 Këto vijëzime duhet të sigurohen në fundet e rrugëve të afrimit të të gjithave pistave të mbyllura, të betonuara apo të asfaltuara me gjerësi 30 metra ose më shumë.
- A1 - 8.3.8.2 Vijëzimet e zonës së prekjes me tokën përbëhen nga çifte drejtkëndore shenjash të bardha të shfaqura njëllor në lidhje me linjën qendrore të pistës, me një numër çiftesh të lidhura me zonën e disponueshme për ulje ose distancës midis pjesëve të pragjeve, nëse ka, siç tregohet në tabelën 8.3-2.

Distanca e disponueshme për ulje ose distancë midis pragjeve	Çiftet e shenjave
Më pak se 900 m	1
900 m e lart, por më pak se 1200 m	2
1200 m e lart, por më pak se 1500 m	3
1500 m e lart, por më pak se 2400 m	4
2400 m ose më shumë	6

Tabela 8.3-2: Hapësirat e vijëzimeve të zonës së prekjes me tokën.

- A1 - 8.3.8.3 Një vijëzim i zonës së prekjes me tokën duhet të jetë konform me strukturën A siç tregohet në figurën 8-3.7. Instalimi i një vijëzimi në konformitet me strukturën B nuk duhet të bëhet pa pasur një aprovim paraprak nga AAC.
- A1 - 8.3.8.4 Për vijëzimet e strukturës A, vijëzimi individual drejtkëndor nuk duhet të jetë më pak se 22.5 metra e gjatë dhe 3 metra e gjerë. Hapësirë anësore midis pjesëve të brendshme të drejtkëndoreve duhet të jetë e njëjtë me atë të vijëzimeve me qëllim drejtimi, aty ku ka të tilla. Nëse nuk ka një vijëzim me qëllim drejtimi, hapësira anësore midis anëve të brendshme të drejtkëndorëve duhet t'i korrespondojë hapësirës anësore të specifikuar për një vijëzim me qëllim drejtimi në tabelën 8.3-1.
- A1 - 8.3.8.5 Çiftet e vijëzimeve duhet të sigurohen në një hapësirë me gjatësi prej 150 m që fillon nga pragu, përveç çifteve të vijëzimeve që koincidojnë ose që bien brenda 50 metrave të një vijëzimi me qëllim drejtimi, vijëzimi me qëllim drejtimi duhet të hiqet.

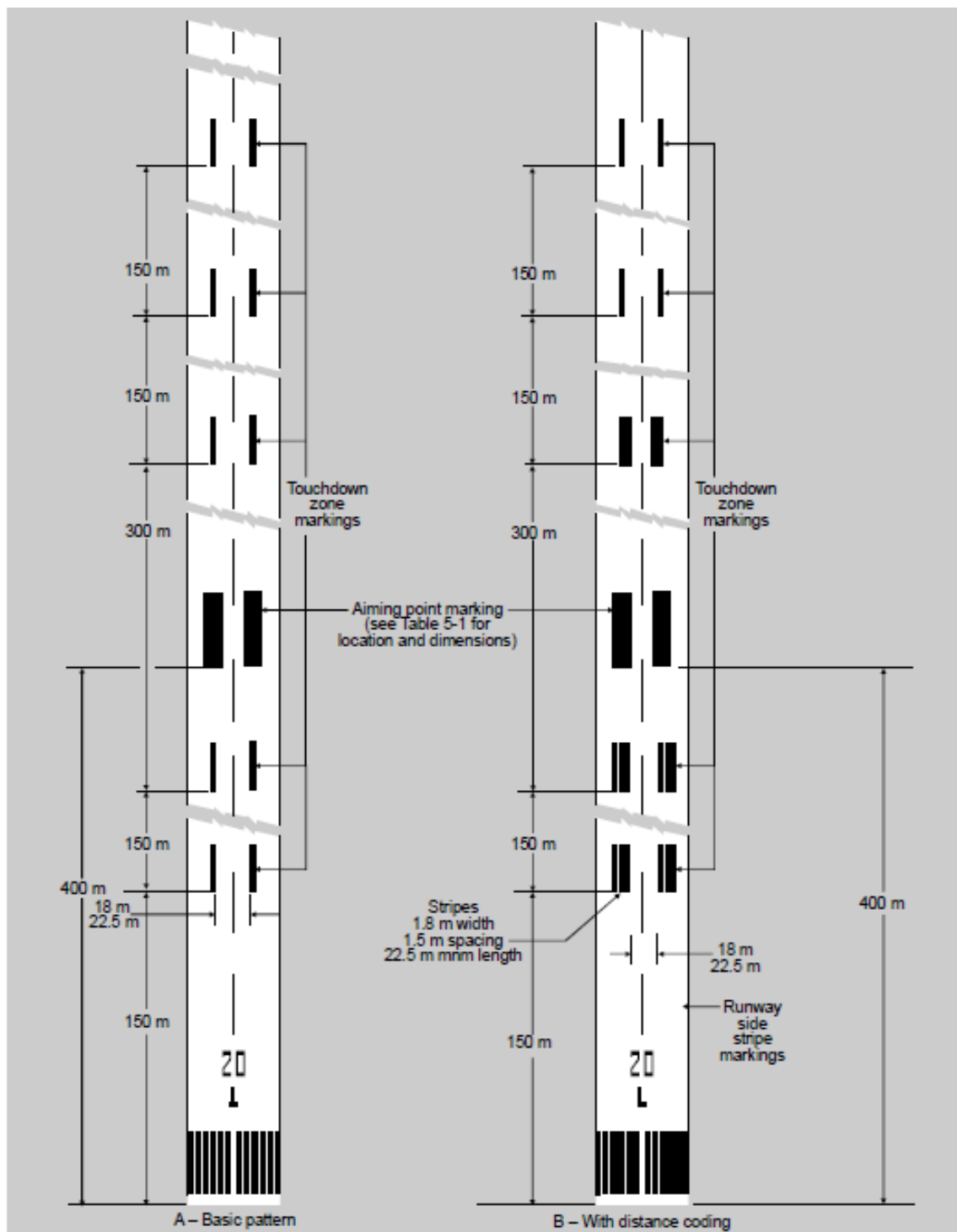


Figura 8.3-7: Vijëzimet me qëllim drejtues dhe të zonës së prekjës me tokën

A1- 8.3.9

Vijëzimet e pragut të pistës

A1 - 8.3.9.1

Pragjet permanente ose pragjet e zhvendosura permanente duhet të tregohen nga vijëzime me ngjyrë të bardhë, që janë si “çelësat e pianos”, që konsistojnë në shirita të gjatë 30 metra, të cilët qëndrojnë afër dhe kanë një hapësirë uniforme dhe që kanë një gjerësi të specifikuar siç tregohet në figurën 8.3-8.

- A1 - 8.3.9.2 Aty ku praktikohet, ky vijëzim, duhet gjithashtu, të përdoret për të treguar pragjet permanente ose pragjet e zhvendosura permanente në pista me sipërfaqe me zhavorr dhe natyrale.
- A1 - 8.3.9.3 Kur vijëzimet normale të pragjeve nuk praktikohet, shënjes të pistës mund të përdoren për të përcaktuar fundet e një piste të hapur.
- A1 - 8.3.9.4 Informacioni mbi vendndodhjen e pragjeve gjendet në kapitulli 6 të këtij aneksi.

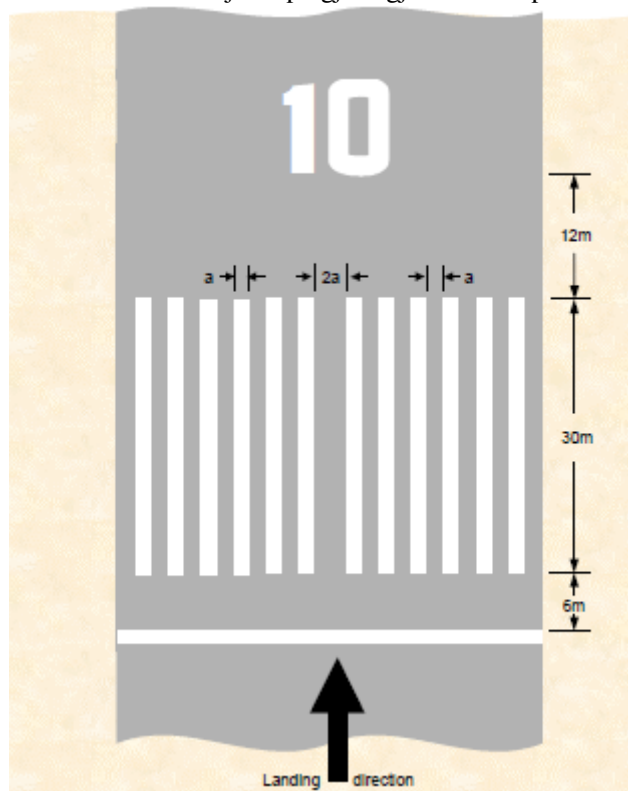


Figura 8.3-8: Vijëzimet e pragut të pistës

Gjerësia e pistës (metra)	Numri i shiritave	Gjerësia e shiritave dhe hapësira (a) (metra)
15,18	4	1.5
23	6	1.5
30	8	1.5
45	12	1.7
60	16	1.7

A1- 8.3.10 Vijëzimet e fundit të pistës

- A1 - 8.3.10.1 Nëse kërkohet nga AAC, një vijëzim i fundit të pistës duhet të sigurohet në pista të izoluar, të betonuara ose të asfaltuara. Vijëzimi i fundit të pistës trajtohet si një përbërës i vijëzimeve të pragut. Vijëzimi është një shirit i tërthortë me gjerësi 1.8 metra që shtrihet në të gjithë gjerësinë e pistës.
- A1 - 8.3.10.2 Vijëzimi i fundit të pistës kërkohet në një prag të zhvendosur të përkohshëm ose permanent.
- A1 - 8.3.10.3 Kur pragu zhvendoset për një kohë që i kalon 30 ditë, por jo përfundimisht, gjerësia e shiritit të vijëzimit të fundit të pistës mund të zvogëlohet në 1.2 metra.

A1- 8.3.11 Vijëzimet e pragjeve të zhvendosura përkohësisht

- A1 - 8.3.11.1 Kurdo që një prag zhvendoset përkohësisht duhet të sigurohet një sistem i ri i vijëzimeve vizuale, i cili mund të përfshijë sigurimin e vijëzimeve të reja, errësimin dhe alternimin e vijëzimeve ekzistuese dhe përdorimin e dritave identifikuese të pragut të pistës (RTIL).

- A1 - 8.3.11.2 Kur një prag zhvendoset përkohësisht më pak se 300 metra nga fundi i pistës, nuk kërkohet një studim shtesë për pengesat. Sidoqoftë, kur kjo distancë tejkalohet, operatori i aerodromit duhet t'ia referojë këtë çështje në AAC.
- A1 - 8.3.11.3 Kur një prag i një piste, e cila shërben për operime të transportit ajror ndërkombëtar, zhvendoset në mënyrë permanente, vendndodhja e pragjeve të reja, duhet të identifikohet nga sistemi i vijëzimeve të përkohshme, siç është specifikuar më poshtë dhe duhet të instalohen dritat identifikuese të pragut të pistës (RTIL).
- A1 - 8.3.11.4 Aty ku është e mundur, dritat identifikuese të pragjeve të pistës, duhet gjithashtu, të përdoren për pragje të zhvendosura në pista që nuk shërbejnë për avionë të transportit ajror ndërkombëtar. Kur këto përdoren, dhe përveç rasteve kur ka një orientim nga AAC, atëherë hiqet dorë nga përdorimi i shënjesve shirit V.
- A1 - 8.3.11.5 Kur pragjet permanente duhet të zhvendoset për më shumë se 30 ditë, vijëzimet e pragjeve të përkohshme, duhet të përfshijnë një linjë të bardhë 1.2 metra të gjerë përgjatë gjithë gjerësisë së pistës në linjën e pragut, bashkë me shigjeta 10 metra të gjata që janë vija të bardha me gjerësi 1 metër dhe qëndrojnë afër kësaj linje. Vijëzimet ekzistuese të linjës qendrore midis dy pragjeve duhet të konvertohet në shigjeta siç tregohet më poshtë. Vijëzimet e pragjeve permanente dhe numri i përcaktimit të pistës duhet të errësohen dhe një numër i përkohshëm i përcaktimit të pistës duhet të sigurohet 12 metra përtej pragut të ri. Numri i përdorur i vijëzimeve në formë shigjetash duhet të jetë në përpjesëtim të drejtë me gjerësinë e pistës.

Shënim: Kur distanca e fiksuar e pistës dhe vijëzimet e zonës së prekjes me tokën mund të shkaktojnë konfuzion me vendndodhje e pragut të ri, edhe këto shenja mund të errësohen.

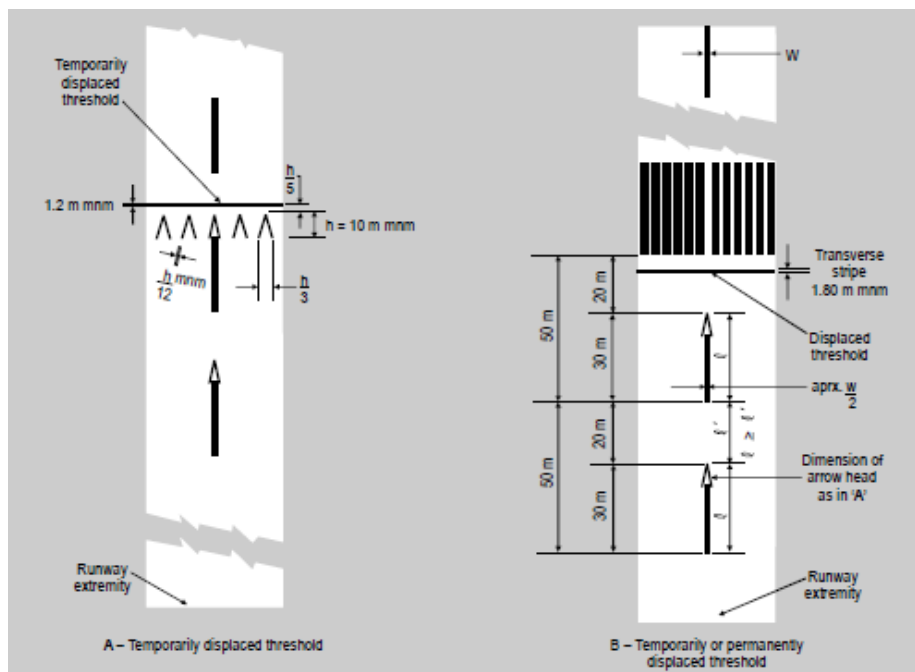


Figura 8.3-9.1: Vijëzimet e pragjeve të zhvendosura

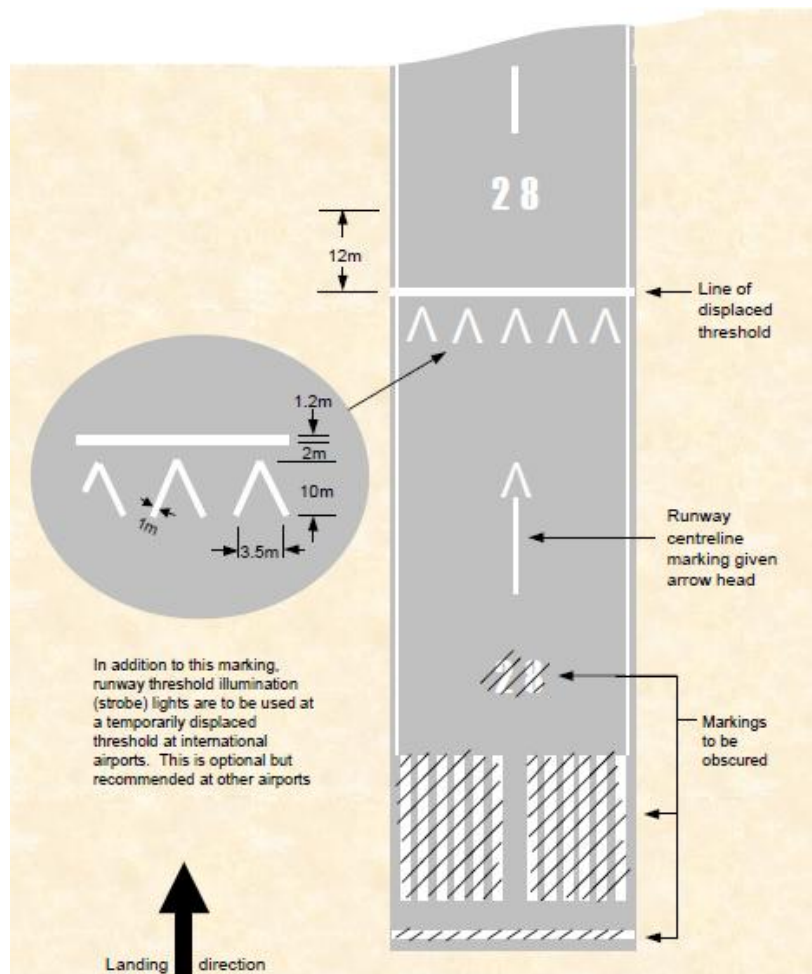


Figura 8.3-9.2: Vijëzimet e pragjeve të zhvendosura përkohësisht (më shumë se 30 ditë)

- A1 - 8.3.11.6 Kur pragu permanent duhet të zhvendoset për 5 ditë, por jo më shumë se 30 ditë ose më shumë se 450 metra, vendndodhja e re duhet të tregohet nga shënjes me shirit të përshtatshëm të lyer me të bardhë dhe të pozicionuar në çdo anë të pistës, bashkë me vijëzime shigjetash të rrafshëta dhe të bardha, siç tregohet në figurë. Vijëzimet ekzistuese të pragjeve duhet të errësohen. Për pista më shumë se 18 metra të gjera ose për transport ajror ndërkombëtar, 2 shënjes shirit dhe dy vijëzime shigjetash duhet të sigurohen në çdo anë të pistës. Në raste të tjera, një shënjes shirit i vetëm dhe një vijëzim shigjetë në çdo anë të pistës është e pranueshme.

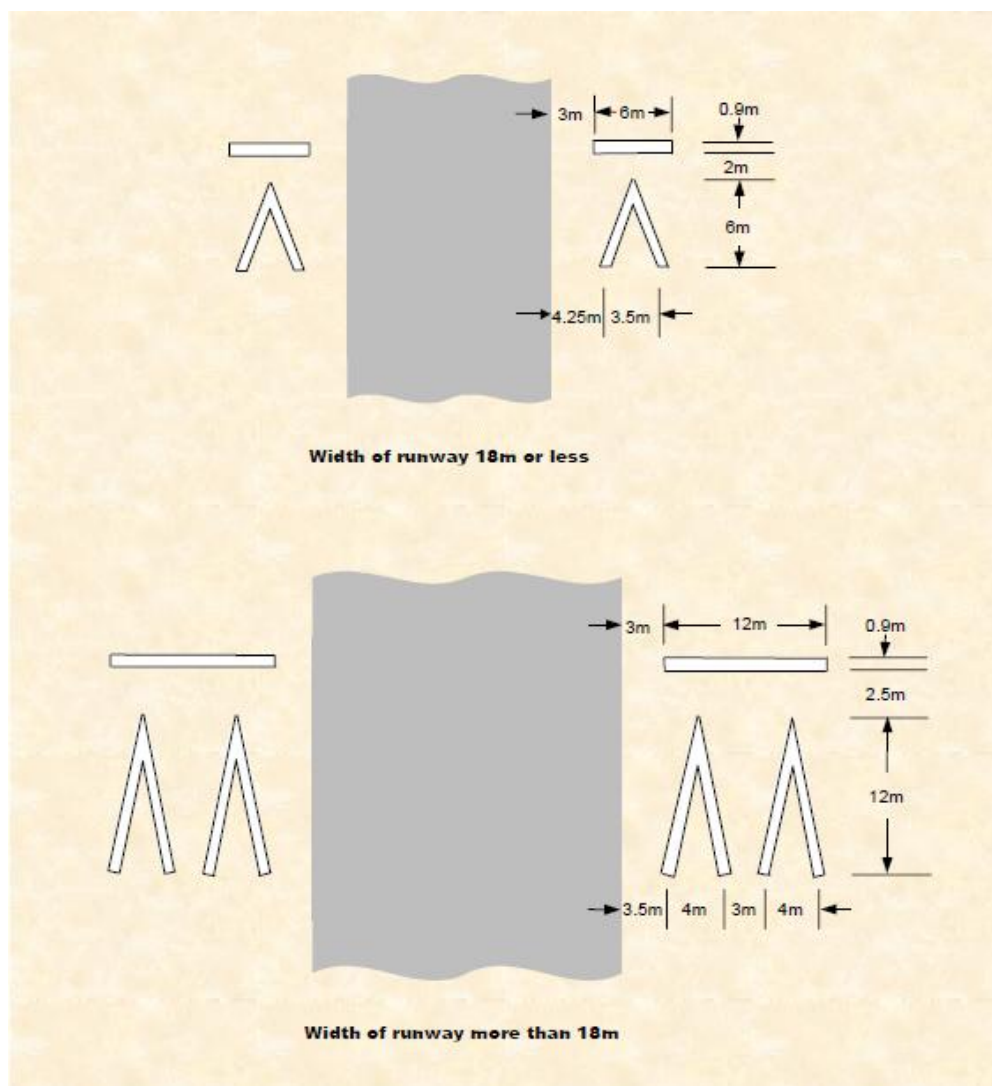


Figura 8.3-10: Vijëzimet e pragjeve të zhvendosura përkohësisht (më pak se 30 ditë)

- A1 - 8.3.11.7 Kur një prag duhet të zhvendoset për 5 ditë ose më pak dhe zhvendosja është më pak se 450 metra, vendndodhja e re e pragut duhet të tregohet nga i njëjti shënjesues, por vijëzimet e pragut permanent duhet të ruhen.
- A1 - 8.3.11.8 Kur një prag në një aerodrom me trafik ajror të kontrolluar duhet të zhvendoset përkohësisht për 5 ditë ose më pak, dhe zhvendosja është më shumë se 450 metra, vendndodhja e re e pragut duhet të tregohet nga shenjat e lartpërmendura, por vijëzimet e pragut permanent duhet të ruhen.
- A1 - 8.3.11.9 Vijëzimet e pragjeve tipike dhe pragjeve të zhvendosura janë ilustruar në 6 figurat e mëposhtme.

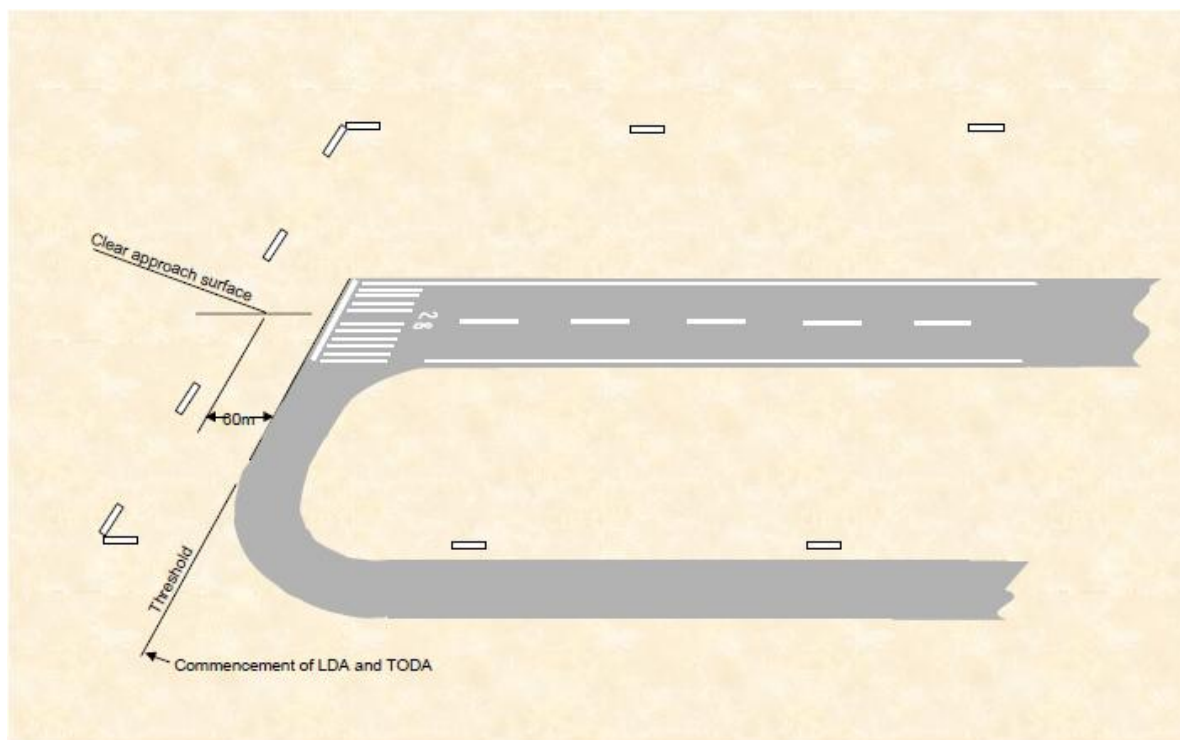


Figura 8.3-11: Vijëzimet për pistë tipike me prag në fund të pistës

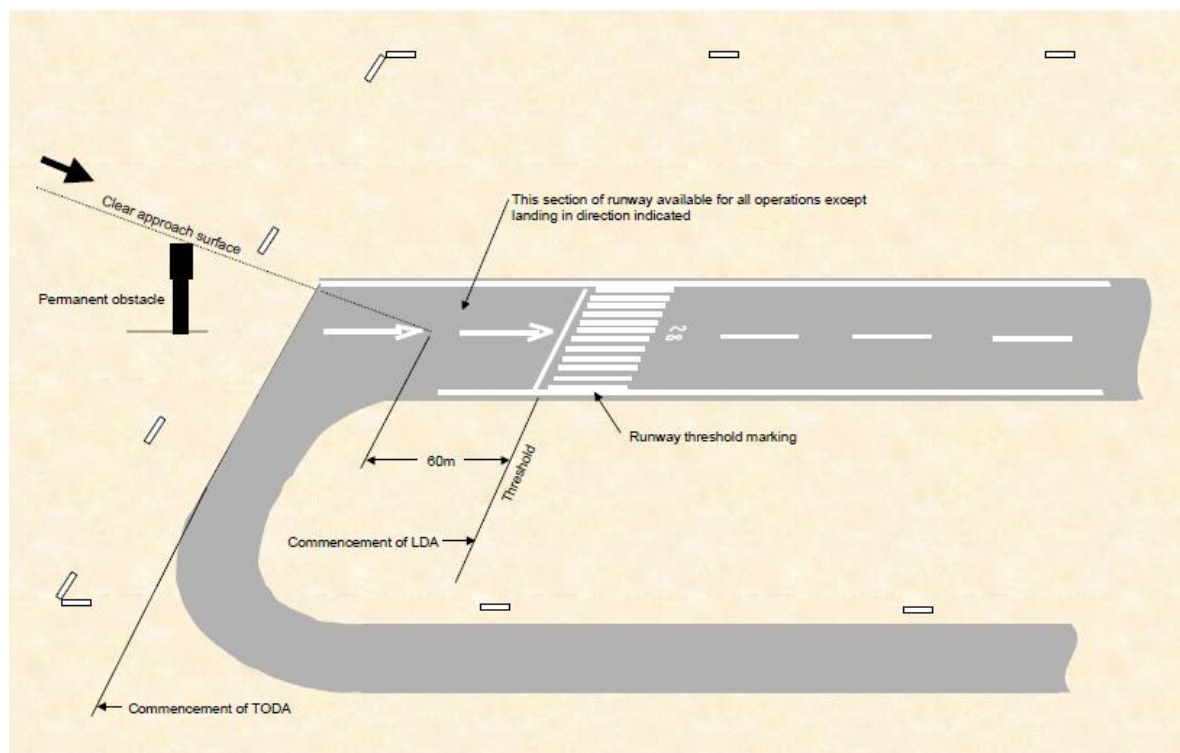


Figura 8.3-12: Vijëzimet për pistë tipike me prag të zhvendosur permanent

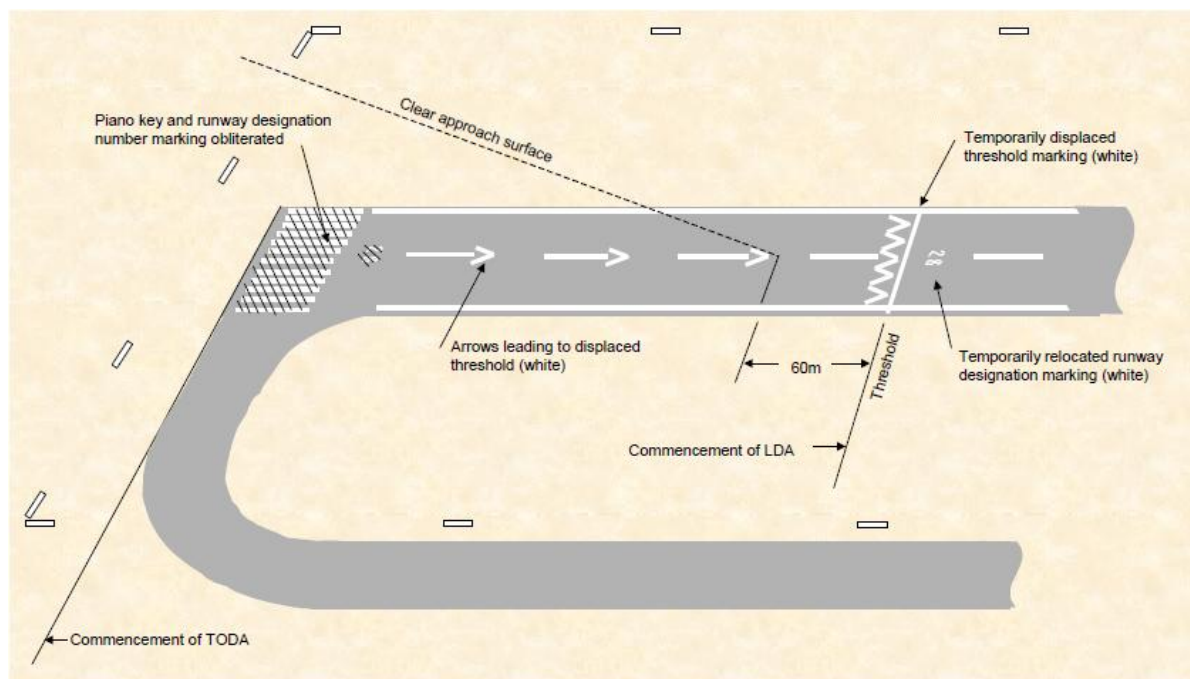


Figura 8.3-13: Vjëzimet për një prag të zhvendosur përkohësisht për shkak të infiltrimit të pengesave në sipërfaqen e afrimit për një periudhë më të madhe se 30 ditë

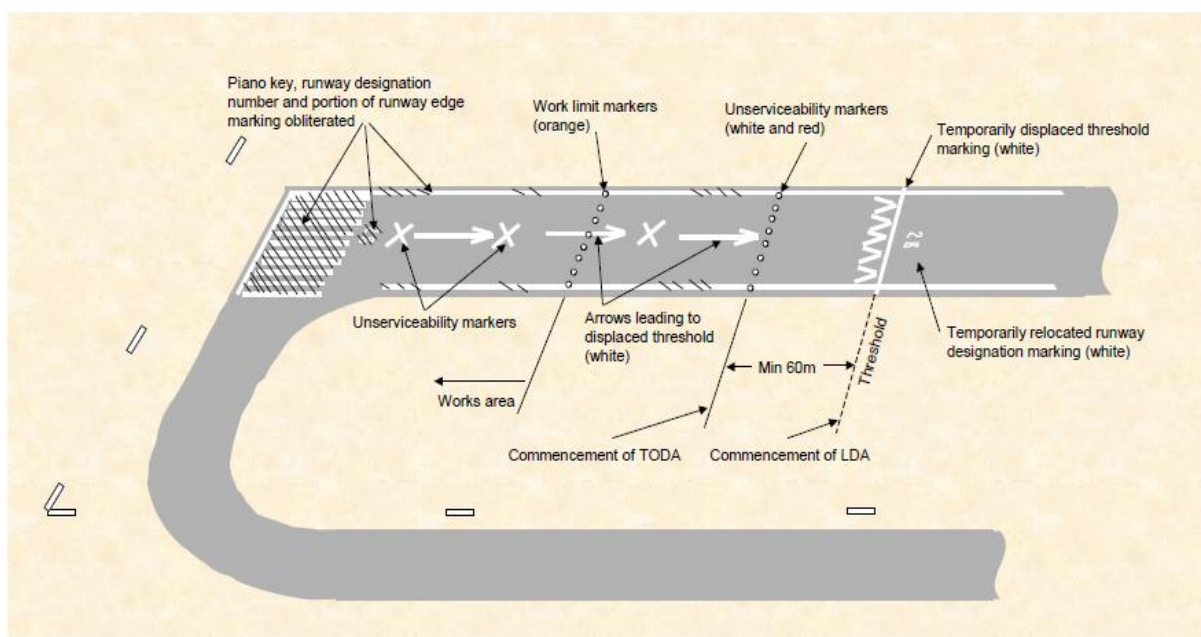


Figura 8.3-14: Vjëzimet për një prag të zhvendosur përkohësisht për shkak të punimeve në pistë për një periudhë më të madhe se 30 ditë

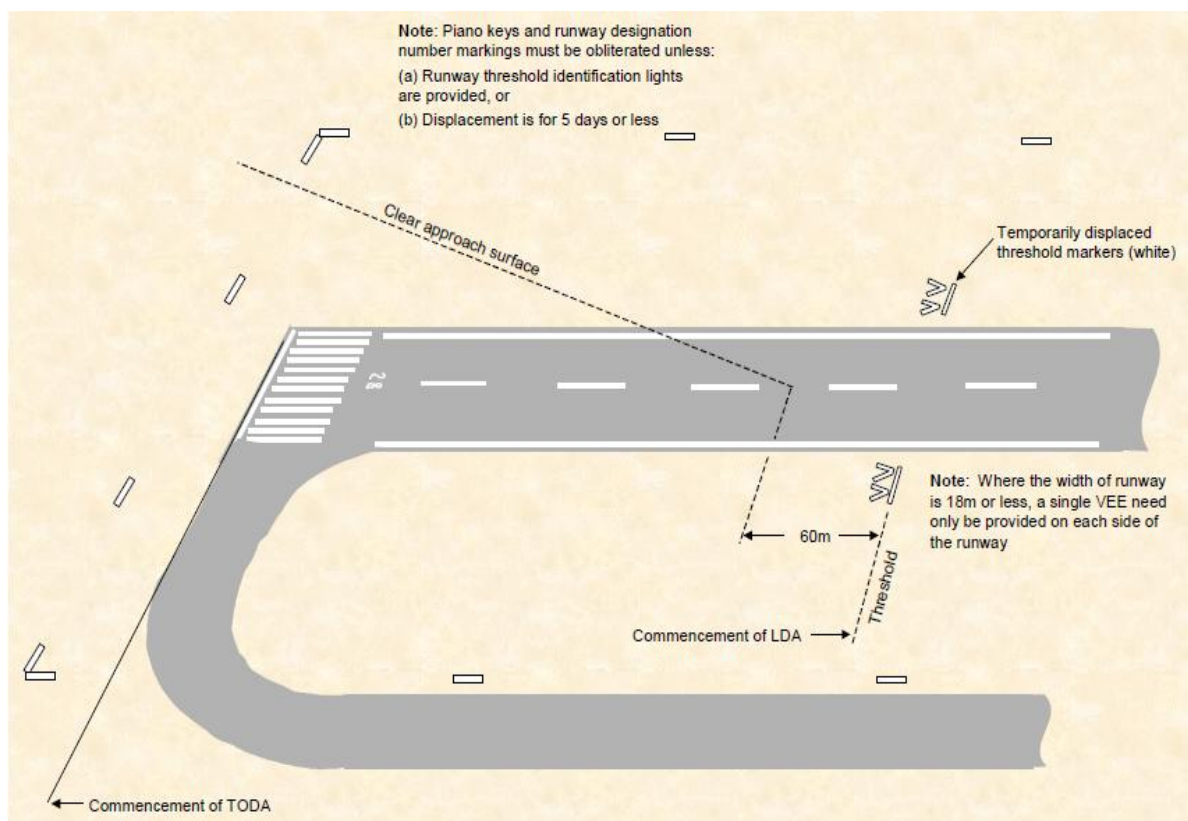


Figura 8.3-15: Vijëzimet për një prag të zhvendosur përkohësisht për shkak të infiltrimit të pengesave në sipërfaqen e afrimit për një periudhë prej 5 ditësh ose më pak, dhe një zhvendosje më pak se 450 m

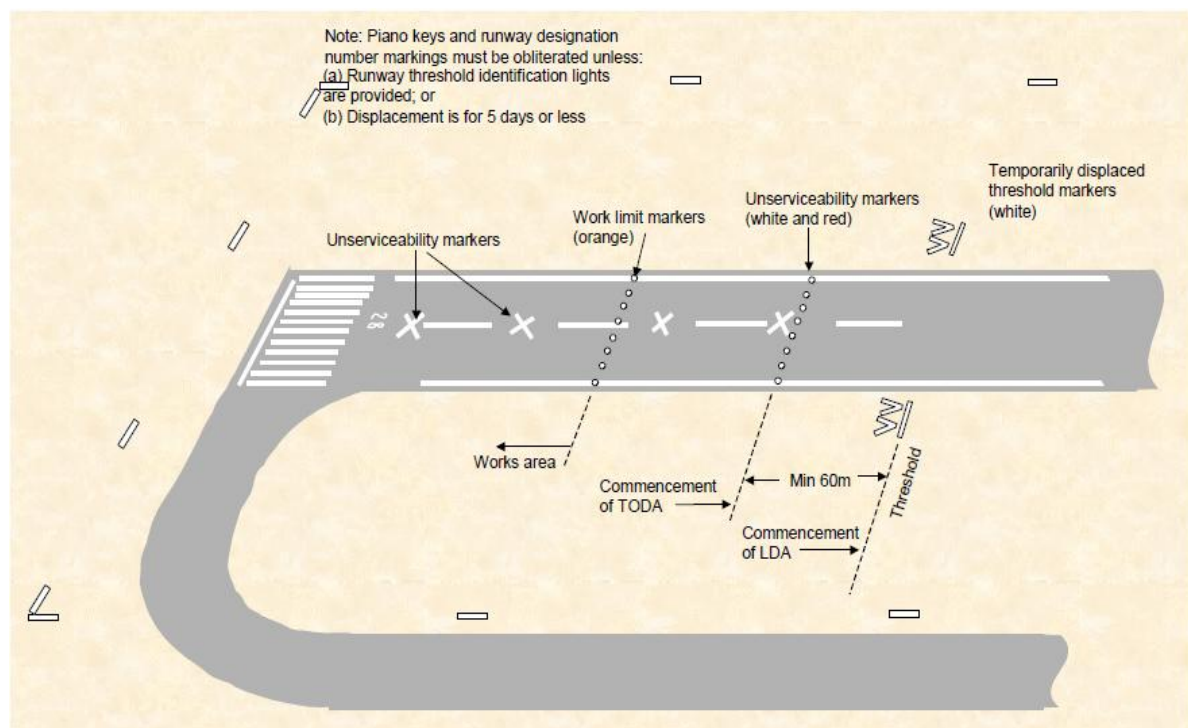


Figura 8.3-16: Vijëzimet për një prag të zhvendosur përkohësisht për shkak të punimeve në progres në pistë për një periudhë prej 5 ditëve ose më pak, dhe një zhvendosje më pak se 450 m



A1 - 8.4 Vijëzimet e rrugëve lidhëse

A1- 8.4.1 Hyrje

A1 - 8.4.1.1 Vijëzimet e rrugëve lidhëse duhet të sigurohen në të gjitha rrugët lidhëse të izoluar, të asfaltuara apo të betonuara, siç është specifikuar më poshtë. Vijëzimet e rrugëve lidhëse dhe linjave-guidë të tjera taksimi duhet të lyhen me të verdhë. Vijëzimet e rrugëve lidhëse përdoren për të siguruar orientim të vazhdueshëm në mes vijës qendrore të pistës dhe parkimeve të avionëve.

A1- 8.4.2 Vijëzimet e linjave-guidë të rrugëve lidhëse

A1 - 8.4.2.1 Vijëzimet e linjave-guidë të rrugëve lidhëse duhet të sigurohen në të gjitha sipërfaqet e asfaltuara, të mbyllura apo të betonuara në formën e një vije të vazhdueshme me ngjyrë të verdhë 0.15 metra të gjerë. Në pjesët e drejta, kjo linjë-guidë duhet të vendoset në qendër të rrugës lidhëse. Në rrugë lidhëse me kthesa, linja-guidë duhet të vendoset paralel me skajin e jashtëm të rrugës dhe në një distancë sa gjysma e gjerësisë së rrugës lidhëse nga ky skaj; që do të thotë se injorohet efekti i çdo zgjerimi në skajin e brendshëm. Kur një vijëzim linjë-guidë i rrugës lidhëse ndërpritet nga një vijëzim tjetër, të tilla si vijëzimi i pozicionit të ndalimit në rrugën lidhëse, një pjesë boshe prej 0.9 metrash duhet të sigurohet midis vijëzimit të linjës-guidë të rrugës lidhëse dhe çdo vijëzimi tjetër.

A1 - 8.4.2.2 E njëjta formë e vijëzimit të linjës-guidë të rrugës lidhëse duhet të përdoret edhe në vendqëndrimet, siç është detajuar më poshtë në “vijëzimet e vendqëndrimeve”.

A1 - 8.4.2.3 Vijëzimet e linjës-guidë të rrugës lidhëse nuk duhet të shkrihen me linjën qendrore të pistës, por të vazhdojnë paralelisht me linjën qendrore të pistës për një distancë (D) jo më pak se 60 metra përtej pikës së tangentes kur numri i kodit të pistës është 3 ose 4, dhe 30 metra kur numri i pistës është 1 ose 2. Vijëzimi i linjës-guidë të rrugës lidhëse duhet të jetë i mënjeluar nga vijëzimi i linjës qendrore të pistës në anën e rrugës lidhëse dhe të jetë 0.9 metra nga linjat qendrore të pistës së vijëzimeve respektive.

Shënim: Vijëzimet me largësitë që nuk përputhen nuk duhet të sillen në përputhje deri në rivijëzimin tjetër të dyshemesë.

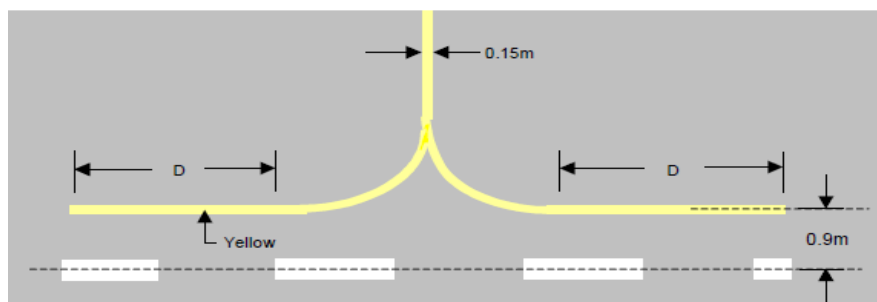


Figura 8.4-1: Vijëzimet e linjës-guidë të rrugës lidhëse kur bashkohen me vijëzimin e qendrës së pistës

A1 - 8.4.2.4 Kur AAC ka caktuar si të nevojshme përcaktimin e afërsisë së një pozicioni ndalues të pistës, një vijëzim i forcuar i rrugës lidhëse duhet të instalohet. Kur këto vijëzime janë kërkuar nga AAC, vijëzime të forcuara të qendrës së rrugëve lidhëse do të instalohen në të gjitha udhëkryqet e rrugëve lidhëse dhe pistave në një aerodrom dhe mund të formojnë të masave parandaluese të inkursioneve të pistës.

A1 - 8.4.2.5 Një vijëzim i forcuar i qendrës së rrugës lidhëse duhet të ngjitet nga vijëzimi i pozicionit ndalues të pistës për 45 metra (duke përfshirë të paktën 3 ndarje vijash të pistës) në drejtim larg nga pista ose në vijëzimin tjetër të pozicionit ndalues të pistës nëse është brenda një distance 45 metra.

A1 - 8.4.2.6 Një vijëzim i forcuar i qendrës së rrugës lidhëse konsiston në linja 15 centimetra të gjera në çdo anë të vijëzimit të qendrës së rrugës lidhëse dhe e ndarë në mënyrë të tërthortë nga ajo nga një hapësirë boshe prej 15 centimetrash. Çdo linjë është 2 metra e gjatë me një hapësirë boshe 1 metër midis linjave. Linja më afër nga vijëzimi i pozicionit të ndalimit është 3 metra e gjatë.

A1 - 8.4.2.7 Një vijëzim i forcuar i qendrës së rrugës lidhëse duhet të jetë e verdhë.

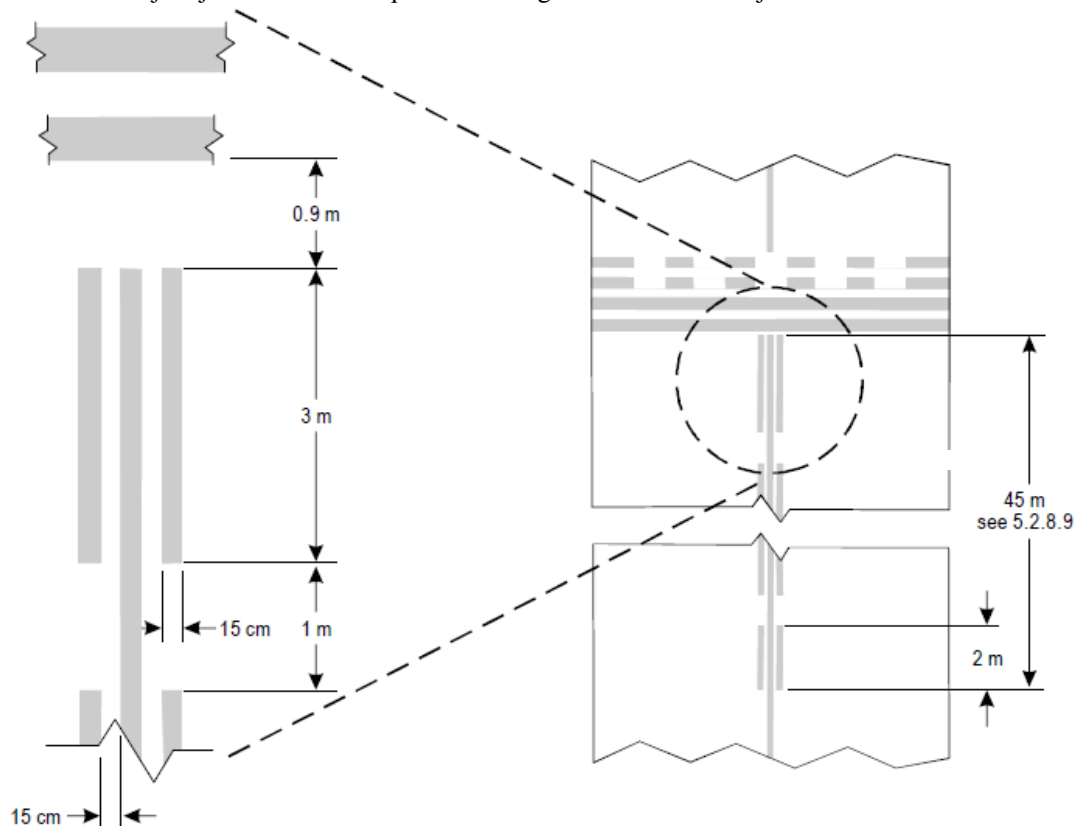


Figura 8.4-2: Vijëzimi i forcuar i qendrës së rrugës lidhëse

A1- 8.4.3 Vijëzimet e pozicioneve të ndalimit të pistës.

- A1 - 8.4.3.1 Vijëzimet e pozicioneve të ndalimit të pistës duhet të sigurohen në të gjitha rrugët lidhëse të izoluar, të asfaltuara apo të betonuara kudo që këto bashkohen ose takohen me pistën. Standardet për vendndodhjen e pozicioneve të ndalimit të pistës janë specifikuar në kapitullin 6 të këtij aneksi.
- A1 - 8.4.3.2 Pozicionet e ndalimit të pistës duhet të shënjohen, duke përdorur strukturën A ose strukturën B për shënjimin e pozicioneve të ndalimit të pistës që tregohen në figurën 8.4-2.
- A1 - 8.4.3.3 Vijëzimi sipas strukturës A duhet të përdoret në takimin e një rruge lidhëse me një pistë pa instrumente, jo me precizion ose me precizion afrimi të kategorisë I dhe një pistë me precizion afrimi të kategorisë II ose III, ku shënjohet vetëm një pozicion i ndalimit të pistës. Struktura A duhet të përdoret gjithashtu për të shënuar një pistë ose një pikë takimi të pistës kur një nga pistat përdoret si pjesë e një rruge standarde lidhëse.
- A1 - 8.4.3.4 Një pozicion ndalues i pistës duhet të vendoset në një rrugë lidhëse nëse vendndodhja ose shtrirja e një rruge lidhëse është e tillë që një avion ose një mjet që është duke u ecur në rrugën lidhëse mund të dëmtojë një sipërfaqe me kufizim pengesash ose të ndërhyjë në operimin e një ndihme navigacioni me radio.
- A1 - 8.4.3.5 Vijëzimi sipas strukturës B duhet të përdoret kur dy apo tri pozicione ndaluese të pistës ndodhen në një pike takimi të rrugës lidhëse me një pistë me precizion afrimi. Vijëzimet më afër pistës duhet të jetë shenja e strukturës A; vijëzimet më larg pistës duhet të jenë të strukturës B.

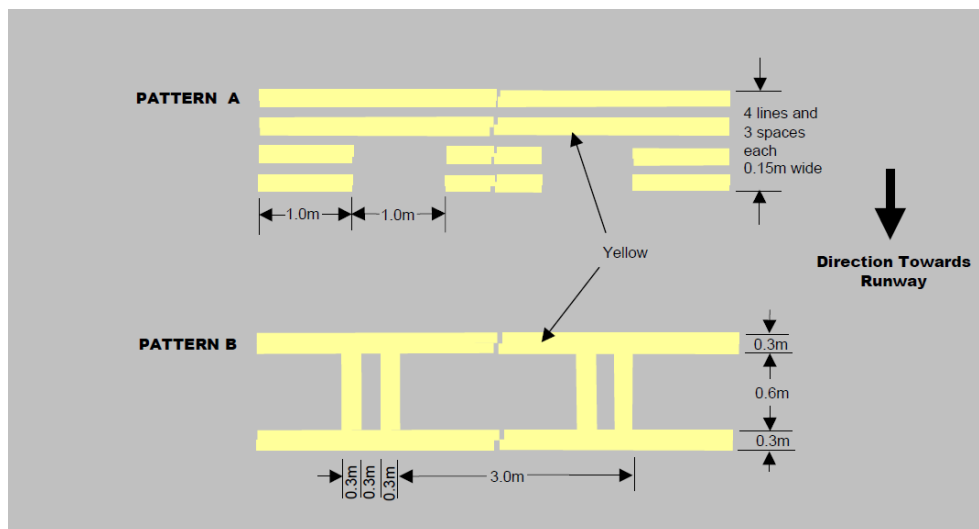


Figura 8.4-2: Struktura A dhe struktura B i vijëzimeve të pozicioneve të ndalimit të pistës

- A1 - 8.4.3.6 Kur kërkohet rritja e dallueshmërisë së vijëzimeve të strukturës A dhe të strukturës B të pozicionit ndalues të pistës, AAC mund të kërkojë që shenjat e pozicionit ndalues të pistës duhet të rriten në përmasa siç tregohet në figurën 8.4-3.

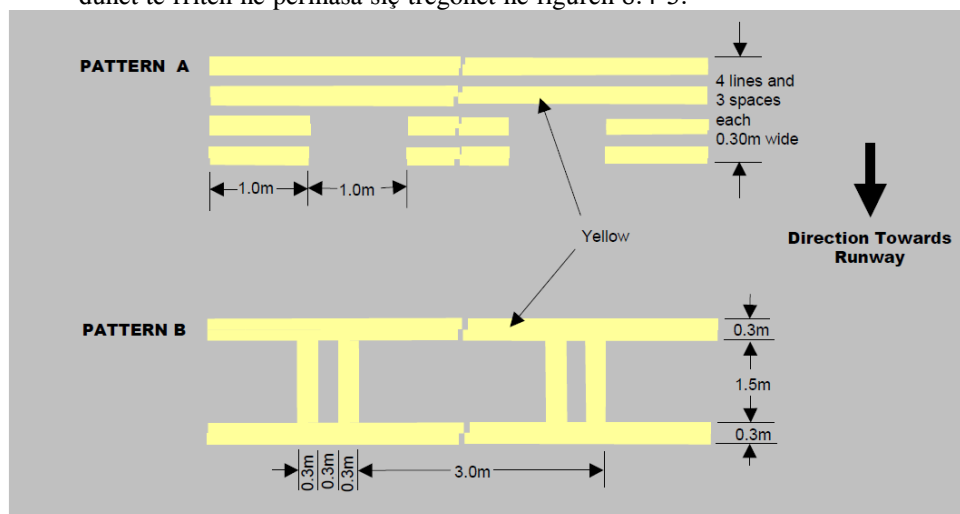


Figura 8.4-3: Struktura A dhe struktura B i vijëzimeve të pozicioneve të ndalimit të pistës – me rritje të dallueshmërisë

- A1- 8.4.4 Vijëzimet e ndërmjetme të pozicionit ndalues**
- A1 - 8.4.4.1 Vijëzimet e ndërmjetme të pozicionit ndalues duhet të sigurohen në të gjitha pikat e takimit të asfaltuara, të izoluara apo të betonuara ose në vendndodhjen e një rruge lidhëse ku kontrolli i trafikut ajror kërkon që një avion të ndalojë. Shënjimi i ndërmjetëm i pozicioneve ndaluese duhet të vendoset në përputhje me standardet e specifikuar në kapitullin 6.
- A1 - 8.4.4.2 Vijëzimet e ndërmjetme të pozicioneve ndaluese duhet të konsistojnë në një vijë të vetme të ndërprerë me ngjyrë të verdhë me një gjerësi prej 0.15 metrash dhe që shtrihet përgjatë gjithë gjerësisë së rrugës lidhëse në këndet e duhura me udhëzuesit e rrugëve taksi. Vijat dhe pjesët bosh duhet të jenë secila 1 metër të gjata siç edhe tregohet më poshtë:

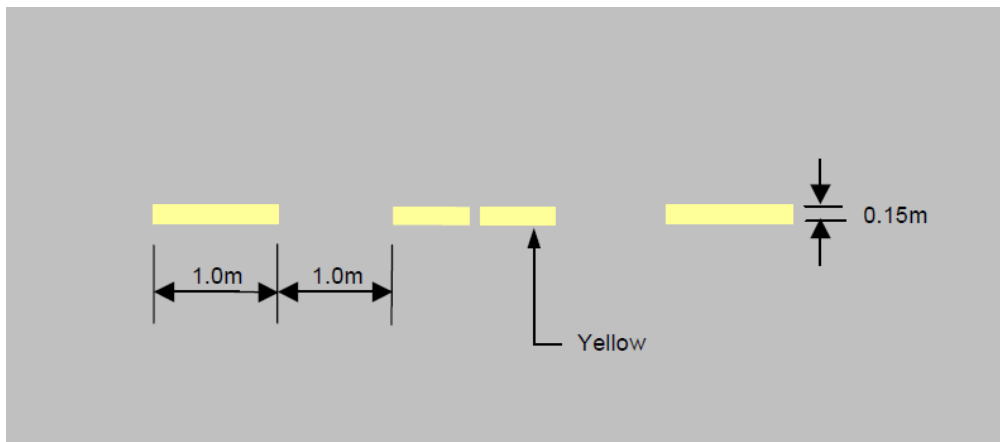


Figura 8.4-4: Vijëzimet e ndërmjetme të pozicionit ndalues

A1- 8.4.5 Vijëzimet e anësoreve të rrugëve lidhëse

A1 - 8.4.5.1 Vijëzimet anësoreve të rrugëve lidhëse duhet të sigurohen për rrugë lidhëse të shtruara, ku skajet e rrugëve me fortësi të plotë nuk janë të qarta vizualisht. Shenjat mund të konsistojnë në dy linja të verdha dhe të vazhdueshme me gjerësi 0.15 metra me hapësirë ndarëse 0.15 metra dhe të vendosura në skajet e rrugës lidhëse, siç tregohet më poshtë.

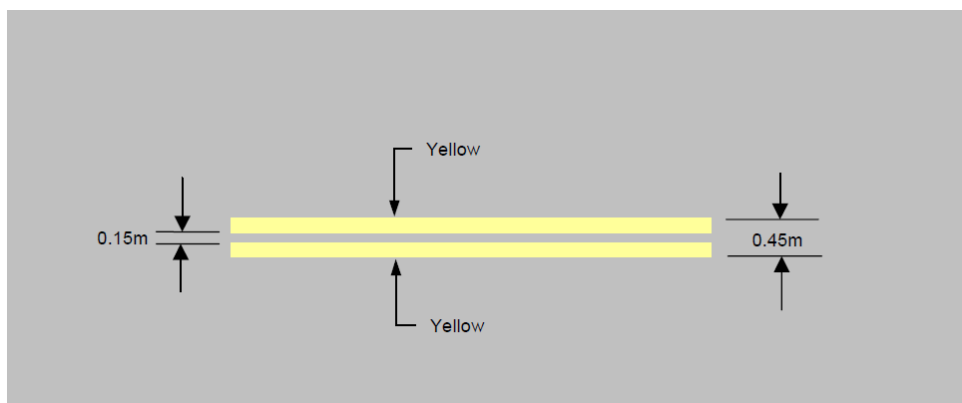


Figura 8.4-5: Vijëzimet e anësoreve të rrugëve lidhëse

Shënim: Edhe pse jo të detyrueshme, pajisja me shirita shtesë të tërthortë ose zigzag në sipërfaqen me fortësi më të vogël nga ç'duhet ndihmon në shmangien e mundësisë për konfuzion, se në cilën anë të skajit ndodhet pjesa me fortësi më të vogël. Kjo shenjë shtesë është një mjet i pranueshëm në përputhje me këto standarde.

A1- 8.4.6 Vijëzimet e xhepave ndalues

A1 - 8.4.6.1 Vijëzimet për xhepat ndalues duhet të sigurohen në të gjitha xhepat ndalues me sipërfaqe të izoluar, të asfaltuar apo të betonuar. Vijëzimet e xhepave ndalues duhet të përfshijnë shenjat e linjave udhëzuese të rrugëve lidhëse dhe shenjat e ndërmjetme të pozicioneve ndaluese, siç tregohet në figurën 8.4-6. Vijëzimet duhet të vendosen në mënyrë të tillë që, avioni, i cili përdor xhepin ndalues të jetë larg nga një avion në rrugën lidhëse ngjitur, të paktën me distancën e treguar në kapitullin 6. Vijëzimi i pozicionit ndalues duhet të lyhet në përputhje me shenjën e ndërmjetme të pozicionit ndalues, përveç rasteve kur është në të njëjtën kohë një pozicion ndalues i pistës, rast në të cilin aplikohet shenja e strukturës A të pozicionit ndalues.

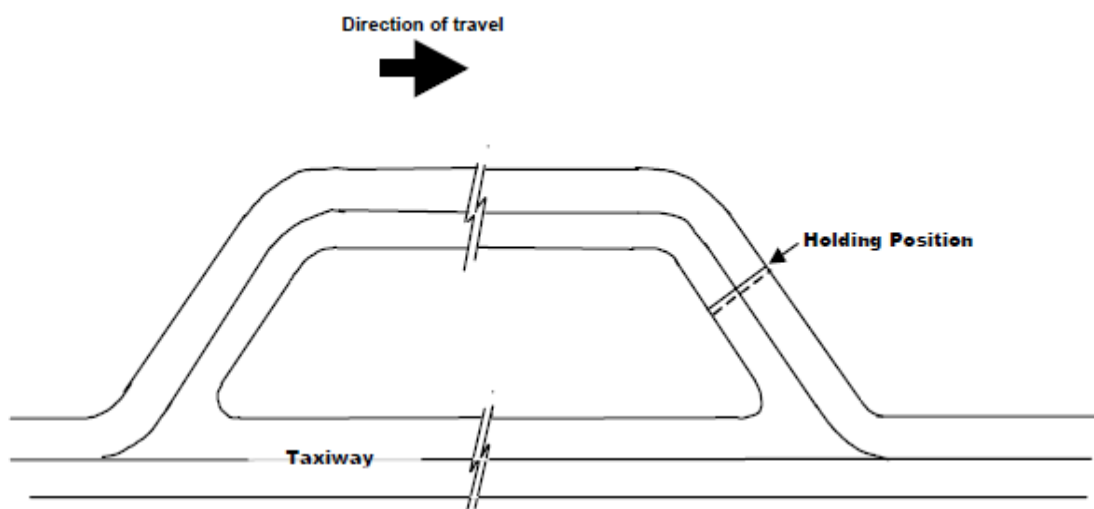


Figura 8.4-6: Vijëzimet e xhepave ndalues

A1- 8.4.7 Vijëzimet e limitit të fortësisë së rrugëve lidhëse

- A1 - 8.4.7.1 Këto shenja përdoren në hyrje të një rruge lidhëse me shtrim me fortësi të ulët ku operatori i aerodromit vendos të caktojë një kufizim peshe, p.sh. “Maksimali 5700 kg”.
- A1 - 8.4.7.2 Aty ku ka shenja të kufizimit të fortësisë së shtrimit të rrugës lidhëse, siç edhe tregohet në figurën 8.4-7, shkronjat dhe numrat duhet të lyhen me të verdhë duhet të jenë 2 metra të gjatë, 0.75 metra të gjerë, me gjerësi të linjës 0.15 metra dhe në hapësira 0.5 metra. Shenja duhet të jetë e lexueshme nga avioni në rrugën me fortësi të plotë.
- A1 - 8.4.7.3 Vijëzimet e anësoreve të rrugëve lidhëse apo të vendqëndrimeve ose shiritat në anë të pistës ngjitur me rrugët lidhëse me limit të fortësisë duhet të ndërpriten përgjatë gjerësisë të hyrjes së rrugës lidhëse me fortësi të ulët.

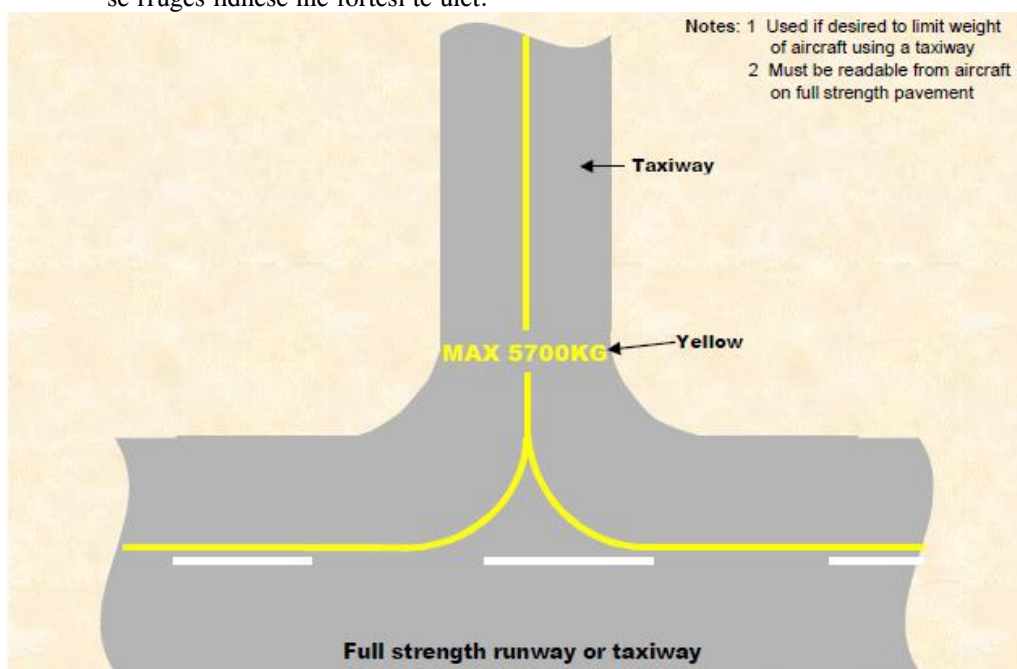


Figura 8.4-7: Vijëzimet e limitit të fortësisë së rrugëve lidhëse

A1 - 8.5 Vijëzimet e vendqëndrimit

A1- 8.5.1 Hyrje

- A1 - 8.5.1.1 Vendqëndrimet që akomodojnë avionë me maksimumin e gjithë peshës (MAUM) 5700 kg e më shumë, duhet të pajisen me linja udhëzuese për rrugët lidhëse dhe shenja për parkimin e avionëve. Kur vendqëndrimi është i zënë nga këto avionë dhe në të njëjtën kohë nga avionë më të lehtë në peshë, operatori i aerodromit duhet gjithashtu të sigurojë pajisjen me shenja dytësore për pozicionin e parkimit të avionëve më të lehtë në vendqëndrim.
- A1 - 8.5.1.2 Kur në vendqëndrim ndodhen vetëm avionë me një MAUM më pak se 5700 kg, nuk ka një kërkesë të detyrueshme për linja udhëzuese për rrugët lidhëse dhe as për shenja për pozicione parkingu të avionëve. Në këto raste, operatori i aerodromit mund të vendosë të sigurojë pajisjen me shenja ose të lejojë parkim të rastit sipas dëshirës së pilotëve.
- A1 - 8.5.1.3 Dizenjimi i vijëzimeve të vendqëndrimeve duhet të sigurojë që të arrihen të gjitha standardet e hapësirave të duhura në mënyrë që të arrihet manovrim i sigurt dhe pozicionimi i saktë i avionit. Duhet të tregohet kujdes për të shmangur mbivendosje të shenjave.

A1- 8.5.2 Vijëzimet e linjave udhëzuese të rrugëve lidhëse në vendqëndrim

- A1 - 8.5.2.1 Vijëzimet e linjave udhëzuese të rrugëve lidhëse në vendqëndrim duhet të jenë në të njëjtën formë me ato të përdorura në rrugët lidhëse. Dizenjimi i vijëzimeve të linjave udhëzuese të rrugëve lidhëse në vendqëndrim varet nga fakti nëse një avion është duke u drejtuar nga piloti apo jo.
- A1 - 8.5.2.2 Kur avioni nuk po drejtohet nga piloti, por nga marshalli, parimi i rrotës së kabinës duhet të aplikohet, që do të thotë, linja udhëzuese e rrugës lidhëse është dizenuar në mënyrë të tillë, që kur rrota e kabinës ndjek linjën, arrihen të gjitha hapësirat e nevojshme.
- A1 - 8.5.2.3 Kur avioni udhëhiqet nga piloti duhet të aplikohet parimi i pozicionit të kabinës, që do të thotë se linjat udhëzuese të rrugës lidhëse janë dizenuar në mënyrë të tillë, që kur një pikë në linjën qendrore midis pilotit dhe ndihmës pilotit (ose në rastin e avionëve me një pilot, në qendër të sediljes së pilotit) ndjek linjën udhëzuese të rrugës lidhëse, të gjitha hapësirat e nevojshme arrihen.
- A1 - 8.5.2.4 Kur ka një ndryshim në kontrollin e pozicionit të avionit midis pilotit dhe marshallit, linja udhëzuese e rrugës lidhëse duhet të konvertohet nga një parim në tjetrin. Në urat ajrore, linja udhëzuese e rrugës lidhëse mund të dizenuar duke përdorur parimin e pozicionit të kabinës.
- A1 - 8.5.2.5 Kur një përcaktues avionësh kërkohet të mbulojë lloje të ndryshme avionësh dhe ka një hapësirë të pamjaftueshme për shenjat, një version i shkurtuar i emërimit mund të përdoret. Si shembuj, emërtimi i shkurtuar për një A330-200 mund të jetë A332, BAe 146-200 mund të jetë B462, dhe B737-800 mund të jetë B738. Dok 8643 i ICAO siguron një listë të plotë për emërtuesit e avionëve.

A1- 8.5.3 Vijëzimi i skajeve të vendqëndrimit

- A1 - 8.5.3.1 Vijëzimet e skajeve të vendqëndrimit duhet të sigurohen kur kufiri i rrugës me fortësi të lartë nuk mund të dallohet nga zona që e rrethon dhe avioni që parkon nuk është i kufizuar në pozicione të caktuara parkimi. Kur kërkohet shënjimi, skaji i vendqëndrimit duhet të identifikohet nga dy linja të vazhdueshme të verdha me gjerësi 0.15 metra dhe me hapësirë ndarëse 0.15 metra.
- A1 - 8.5.3.2 Skaji i vendqëndrimit me zhavorr, bar ose sipërfaqe të tjera natyrore duhet të identifikohet nga shenja konike në një hapësirë maksimale prej 60 metrash dhe të lyera me të verdhë, përveç rasteve të vendqëndrimeve për helikopterë ku duhet të lyhen me blu.

A1- 8.5.4 Vijat e hapësirës së lirë të parkingut

- A1 - 8.5.4.1 Vijat e hapësirës së lirë të parkingut duhet të sigurohen në një pozicion parkingu avionësh për të përshkruar zonën, e cila duhet të jetë e lirë nga personeli, mjetet dhe pajisjet kur një avion është duke lëvizur për t'u taksuar (ose kur është duke u rimorkiuar) për/në pozicion, ka ndezur motorët duke u përgatitur për nisje ose po shtyhet prapa.
- A1 - 8.5.4.2 Vijat e hapësirës së lirë të parkimit gjithashtu duhet të sigurohen në vendqëndrime të avionëve me peshë të lehtë ku aplikohet parkimi i rastit dhe ku dëshirohet që parkimi të kufizohet në zona të veçanta.



- A1 - 8.5.4.3** Vijat e hapësirës së lirë të parkimit duhet të përfshijnë një linjë të kuqe dhe të vazhdueshme me gjerësi 0.1 metër ose, nëse dëshirohet, me gjerësi 0.2 metra. Kur kërkohet, një vijë e vazhdueshme e verdhë ose e bardhë me gjerësi 0.1 metër në secilën anë mund të përforcojë vijat e hapësirës së lirë të parkimit. Fjalët “hapësirë parkingu” duhet të lyhen më të verdhë në anën ku avionët me peshë të lehtë janë parkuar dhe duhet të jetë e lexueshme nga ajo anë. Këto fjalë duhet të përsëriten në intervale që nuk i kalojnë 50 metra duke përdorur shkronja 0.3 metra të larta dhe duhet të vendosen 0.15 metra nga vija, siç edhe tregohet më poshtë.



Figura 8.5-1: Vijat e hapësirës së lirë të parkimit

A1- 8.5.5 Linja e kufizimit të llojeve të avionëve

- A1 - 8.5.5.1** Kur pjesë të ndryshme të dyshemesë, që janë ngjitur me njëra-tjetrën, nuk mund të jenë të përshtatshme për të njëjtin tip avioni, informacioni mbi këtë duhet të sigurohet duke shënuar kufijtë e kufizuar të dyshemesë. Shënjimi konsiston në një vijë të verdhë të thyer që përmban shirita 3 metra të gjatë dhe 0.3 metra të gjerë dhe të ndarë nga hapësira 1-metërshe. Emërtuesi duhet të jetë me shkronja dhe numra të larta 0.5 metra dhe 0.15 metra mbi vijë. Shënjimi duhet të përsëritet në intervale që nuk i kalojnë 50 metra.

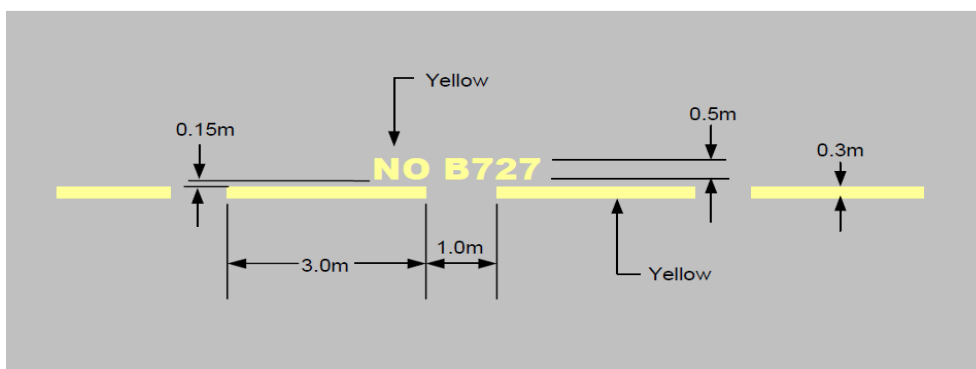
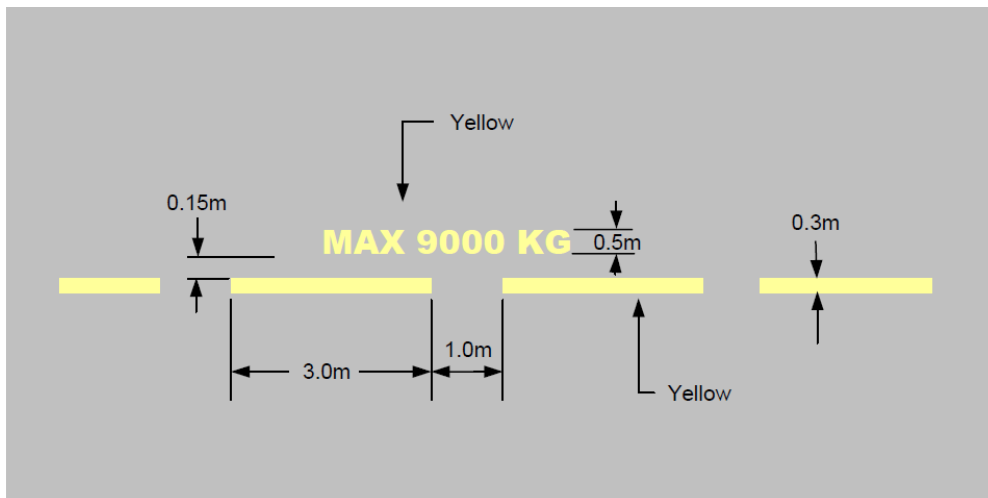


Figura 8.5-2: Linja e kufizimit të llojeve të avionëve

A1- 8.5.6 Vijat e kufizimit të peshës së parkimit

- A1 - 8.5.6.1** Kur pjesë të ndryshme të dyshemesë, që janë ngjitur me njëra-tjetrën, nuk mund të jenë të përshtatshme për të njëjtën peshë avionësh, kjo duhet të tregohet duke shënuar kufirin e peshës së avionit në pjesën më të dobët të rrugës. Shenjat duhet të konsistojnë në një vijë të verdhë të thyer që përmban shirita 3 metra të gjatë dhe 0.3 metra të gjerë të ndarë nga hapësira prej 1 metër. Emërtuesi duhet të jetë me shkronja dhe numra 0.5 metra të lartë dhe 0.15 metra mbi vijë. Shënjimi duhet të përsëritet në intervale që nuk i kalojnë 50 metra.

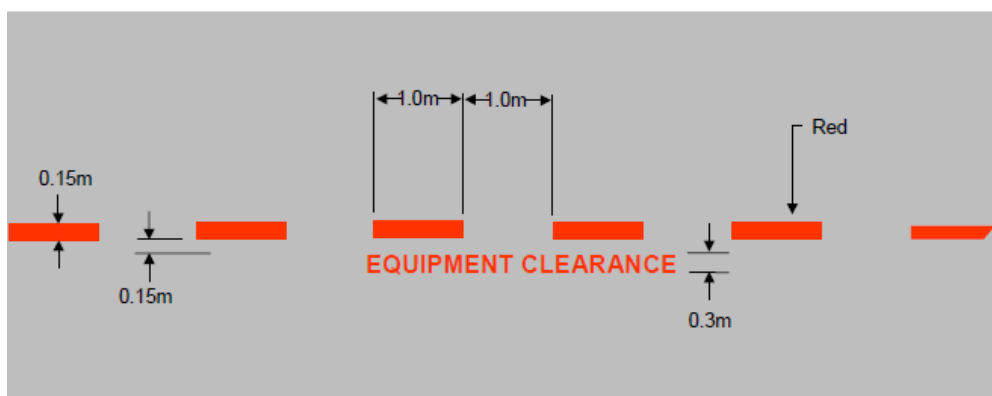


A1- 8.5.7 Vijat e zonës së lëshuar me qira

A1 - 8.5.7.1 Kur operatori i aerodromit dëshiron të identifikojë zonat e lëshuara me qira në vendqëndrimet e mbyllura, të asfaltuara ose të betonuara, shenjat duhet të konsistojnë në një vijë të pandërprerë të lyer me jeshile të ndezur.

A1- 8.5.8 Vija e hapësirës së pajisjeve

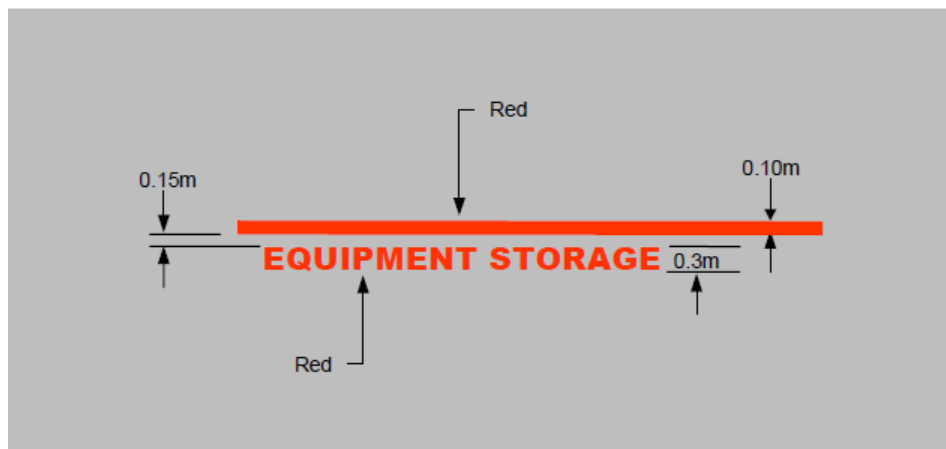
A1 - 8.5.8.1 Linjat e hapësirës së pajisjeve duhet të përdoren në vendqëndrimet e mbipopulluara për të ndihmuar mjetet e shërbimit që të mbajnë të rregullt hapësirën e manovrimit të avionit. Kjo shenjë duhet të konsistojë në shirita të kuq 1 metër të gjatë dhe 0.15 metra të gjerë të ndarë nga hapësira boshe prej 1 metër. Emërtimi “EQUIPMENT CLEARANCE” duhet të lyhet në anën e linjës së zënë nga pajisjet dhe të jetë e lexueshme nga ajo anë. Emërtimi duhet të përsëritet përgjatë linjës në intervale prej jo më shumë se 30 metra. Shkronjat duhet të jenë 0.3 metra të larta, 0.15 metra nga linja dhe të lyera me të kuqe.



A1- 8.5.9 Vijëzimet e ruajtjes së pajisjeve

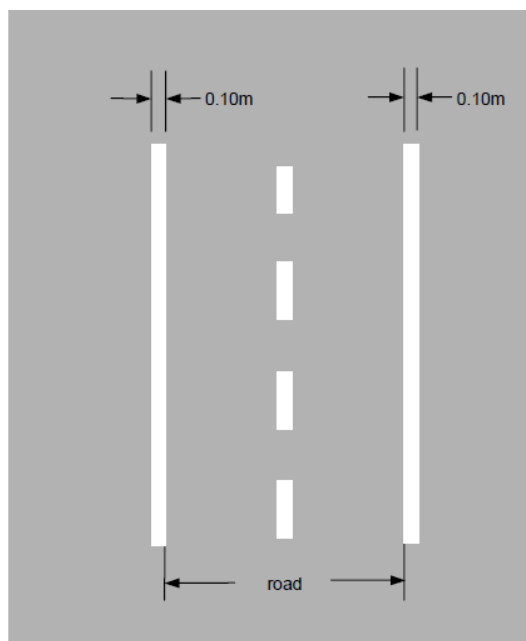
A1 - 8.5.9.1 Shenjat e ruajtjes së pajisjeve duhet të konsistojnë në një linjë të vazhdueshme të lyer me të kuqe me një gjerësi prej 0.1 metra.

A1 - 8.5.9.2 Fjalët “EQUIPMENT STORAGE” duhet të lyhen me të kuqe në anën ku ruhen pajisjet dhe të jenë të lexueshme nga kjo anë. Shkronjat duhet të jenë 0.3 metra të larta dhe 0.15 metra nga linja, siç tregohet më poshtë. Kjo shenjë duhet të përsëritet në intervale që nuk i kalojnë 50 metra përgjatë kufirit.

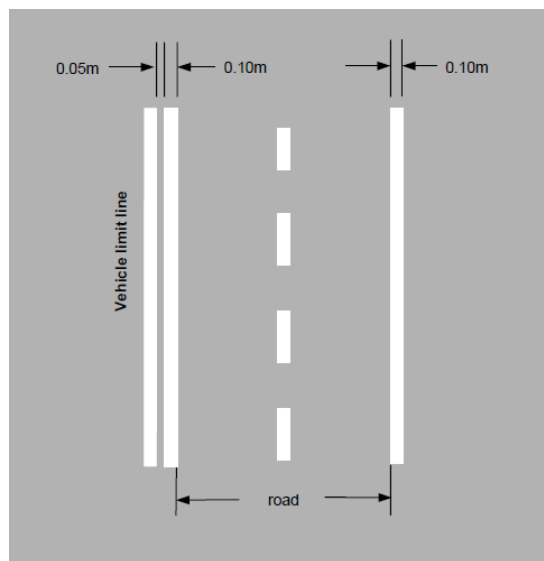


A1- 8.5.10 Vijëzimet e rrugës së shërbimit në vendqëndrime

- A1 - 8.5.10.1 Rrugët në zonat e vendqëndrimeve duhet të shënjohen për ta mbajtur të pastër trafikun e mjeteve nga avionët dhe taksitë dhe për të minimizuar rrezikun e aksidenteve mjet me mjet.
- A1 - 8.5.10.2 Çdo korsi e një rruge shërbimi në vendqëndrim duhet të jetë me një gjerësi minimale për të akomoduar mjetet më të gjera që janë në përdorim në atë zonë, p.sh. mjetet e emergjencës.
- A1 - 8.5.10.3 Shenjat e rrugës së shërbimit në vendqëndrime duhet të jenë një vijë e vazhdueshme e bardhë me gjerësi 0.1 metra.



- A1 - 8.5.10.4 Kur një rrugë shërbimi ndodhet ngjitur me shërbimin taksitë të avionëve, ana e shënuar duhet të tregohet me një vijë të dyfishtë të vazhdueshme dhe të bardhë. Kjo tregon “MOS KALO”. Çdo linjë e bardhë dhe e vazhdueshme duhet të jetë 0.1 metra e gjerë. Ndarja midis dy linjave të bardha të vazhdueshme nuk duhet të jetë më pak se 0.05 metra.



A1 - 8.5.10.5 Kur një rrugë shërbimi kalon një rrugë lidhëse ose një korsi taksie të vendqëndrimit, shenja e rrugës së shërbimit mund të prezantohet në një strukturë zinxhir. Çdo segment i strukturës zinxhir nuk duhet të jetë më shumë se 50 centimetra i gjatë. Ky lloj shënimi i skajit e bën rrugën më të dallueshme për pilotët e avionit në veprim në rrugën lidhëse apo në një korsi të taksive.

A1- 8.5.11 Vijëzimet e pozicionit të parkimit të avionit

A1 - 8.5.11.1 Operatori i aerodromit duhet të shënjojë të gjitha pozicionet e parkimit të avionëve në sipërfaqe të mbyllura, të betonuara apo të asfaltuara për përdorim nga avionë me peshë 5700 kg e lart.

A1 - 8.5.11.2 Pozicionet e parkimit të avionëve klasifikohen si pozicione primare apo dytësore. Pozicionet primare dizajnohen për kërkesa normale të vendqëndrimeve, ndërsa pozicionet dytësore ose sigurojnë pozicione alternative për përdorim gjatë rrethanave jonormale, ose lejojnë të parkohen një numër më të madh apo më të vogël avionësh.

A1 - 8.5.11.3 Shenjat e pozicioneve të parkimit të avionëve përfshijnë linja për parkim, shenja të pozicioneve primare të parkimit, shenja të pozicioneve dytësore të parkimit, linja për dalje nga parkimi dhe shenja emërtuese.

A1- 8.5.12 Linjat e parkimit

A1 - 8.5.12.1 Linjat e parkimit duhet të sigurohen për çdo pozicion parkimi të avionëve në të gjitha vendqëndrimet e mbyllura, të asfaltuara apo të betonuara me shenja të pozicionit të parkimit për avionë.

A1 - 8.5.12.2 Linjat e parkimit për pozicione parësore parkimi të avionëve duhet të jenë të vazhdueshme, të lyera me të verdhë dhe me një gjerësi 0.15 metra. AAC kanë të njëjtat karakteristika me direktivat e taksive.

A1 - 8.5.12.3 Në një pozicion dytësor parkimi, linja e parkimit duhet të shënjohet nga një seri rrathësh me diametër 0.15 metra me ngjyrë të fortë të verdhë me hapësirë me intervale 1 metër. Kur ndodh një ndryshim i papritur i drejtimit, linja duhet të jetë e fortë për një distancë prej 2 metrash përpara dhe pas kthesës.

A1- 8.5.13 Përcaktimi i linjës së parkimit të taksive

A1 - 8.5.13.1 Përcaktimi duhet të sigurohet kur një vendqëndrim ka më shumë se një pozicion të shënuar parkimi. Shenjat e përcaktimit të parkimit të taksive duhet të ndodhen në fillim të çdo direktive divergjuese taksish ose linjë parkimi, në linjë, në mënyrë të tillë që të mund të shikohen nga piloti i një avioni taksi që afrohet. Ka tri lloje emërtimesh për parkim të taksive.

a) emërtimi i numrit të pozicionit të parkimit;

b) emërtimi i kufizimit të llojit të avionit; dhe



c) emërtimi i kufizimit të peshës së avionit.

- A1 - 8.5.13.2 Emërtimi i numrit të pozicionit të parkimit tregon pozicionin e parkimit të avionit drejt të cilit të çon linja. Kur një linjë parkimi të çon në disa pozicione, emërtimi duhet të përfshijë numrin e parë dhe të fundit të pozicionit të servirur. P.sh., një linjë që të çon në 6 numrat e pozicioneve nga 1 në 6, tregohet si 1-6. Emërtimi duhet të përfshijë karaktere 2 metra të lartë dhe të lyera me të verdhë, siç tregohet në figurën 8.5-8.

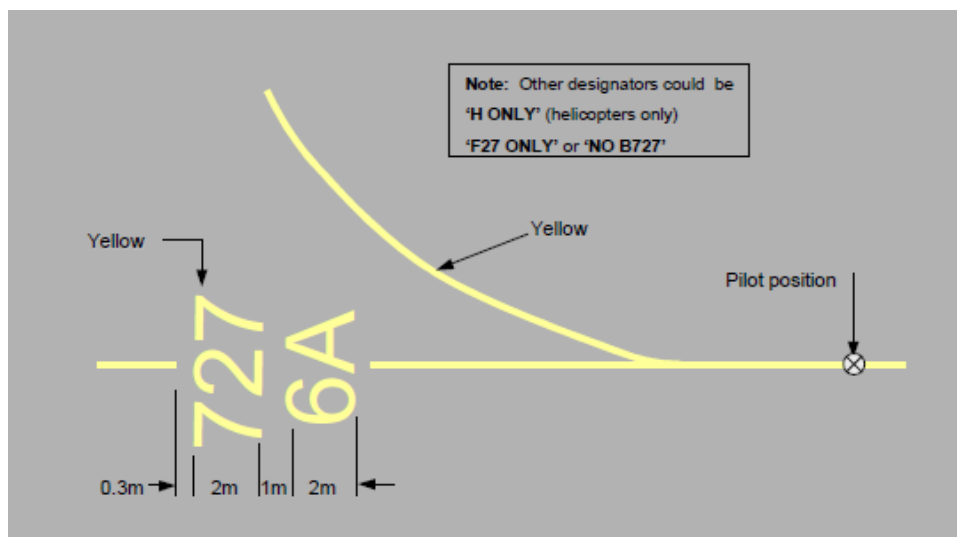


Figura 8.5-8

- A1 - 8.5.13.3 Emërtimi i kufizimit të llojit të avionit tregon se cili pozicion parkimi mund të jetë i përshtatshëm për lloje të veçanta avionësh. Emërtimi duhet të lyhet me të verdhë, me karaktere 2 metra të lartë, me një hapësirë 0.3 metra nga linja e parkimit, siç tregohet në figurën 8.5-9. Emërtimet e përshtatshme për kufizimin e llojit të avionëve duhet të sigurohen në linjën e parkimit në një pozicion parkimi në vendqëndrim të përshtatshëm vetëm për helikopterë; emërtimi "H ONLY (vetëm helikopterë)" duhet të sigurohet.

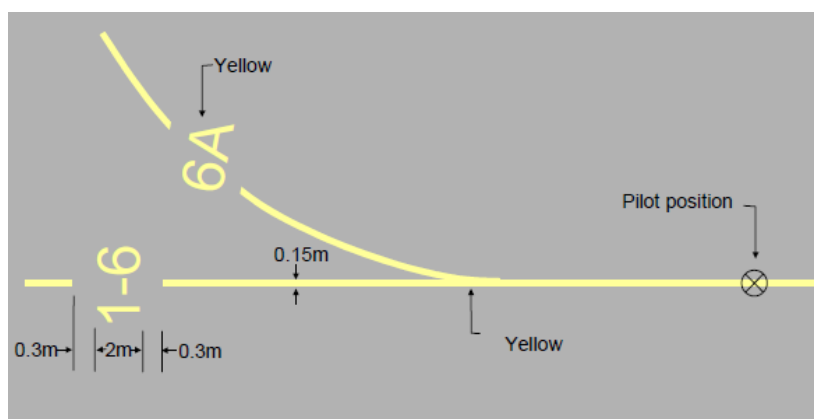


Figura 8.5-9

- A1 - 8.5.13.4 Emërtimet i kufizimit të peshës së avionëve informon pilotët për kufizimin e peshës në një pozicion parkimi. Ato specifikojnë peshën maksimale të lejueshme në formën "9000 kg". Emërtimi duhet të lyhet me të verdhë, me karaktere 2 metra të larta, të ndarë nga hapësira 0.3 metra nga linja e parkimit, siç tregohet në figurën 8.5.10.

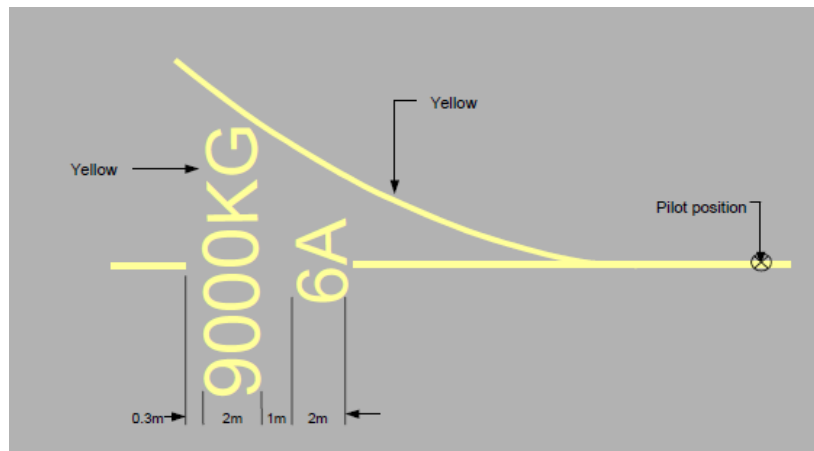


Figura 8.5-10

A1- 8.5.14 Linja e kthesës së pilotëve

- A1 - 8.5.14.1 Kur kërkohet një linjë kthese për pilotët duhet të vendoset në kënde të drejta të linjës së parkimit në anën e majtë të pilotit, dhe duhet të jetë 6 metra e gjatë, 0.3 metra e gjerë dhe e lyer me të verdhë. Emërtimi i llojit të avionit duhet të lyhet me shkronja të verdha 1 metër të larta dhe me hapësirë 1 metër poshtë shiritit me drejtim nga avioni që vjen. Emërtimi duhet të jetë larg linjës së parkimit si më poshtë:

Shkronja e kodit të avionit	Distanca
C	5 metra
D	10 metra
E	10 metra

Tabela 8.5-1

A1- 8.5.15 Vijëzimet e pozicioneve parësore të parkimit të avionëve

- A1 - 8.5.15.1 Shenjat e pozicioneve primare të parkimit të avionëve përfshijnë 2 vija të drejta të verdha; linja duhet të jetë 0.15 metra e gjerë dhe tregon orientimin e duhur të avionit të parkuar. Linja e ndalimit duhet të jetë 0.3 metra e gjerë dhe i tregon pilotit ose marshallit pikën në të cilën avioni duhet të ndalojë. Pozicioni i linjës së ndalimit varet nga fakti nëse avioni është nën drejtimin e marshallit të vendqëndrimit apo të pilotit.

A1- 8.5.16 Linja e ndalimit të punonjësit të vendqëndrimit (marshallit)

- A1 - 8.5.16.1 Linja e ndalimit duhet të ndodhet aty ku duhet të ndalojë rrota e kabinës së avionit, në anën djathtë dhe në këndet e drejta me linjën drejtuese, të parë nga punonjësi i vendqëndrimit që ka përballë avionin që vjen.
- A1 - 8.5.16.2 Emërtimi i llojit të avionit duhet të jetë i verdhë me shkronja 0.3 metra të larta dhe me hapësirë 0.15 metra nën linjën e ndalimit. Shkronjat duhet të jenë të lexueshme për punonjësin e vendqëndrimit, i cili ka përballë avionin që po vjen, siç edhe tregohet më poshtë.

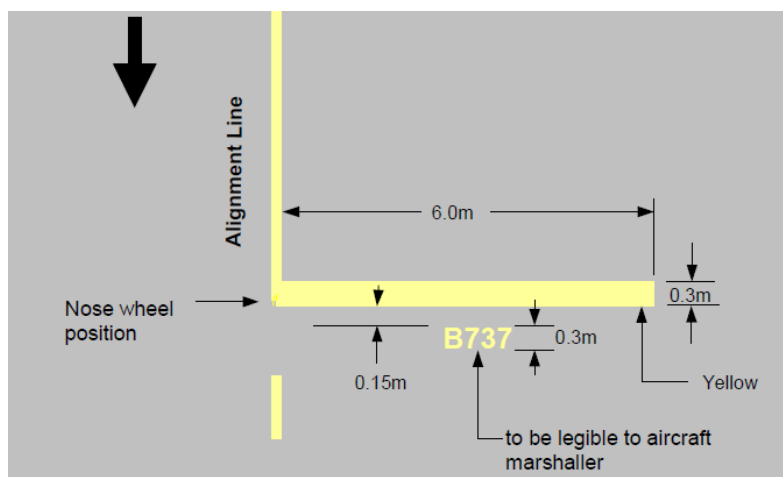


Figura 8.5-11

A1- 8.5.17 Linja e ndalimit të pilotit

A1 - 8.5.17.1 Nëse kërkohet një linjë ndalimi për pilotin duhet të vendoset në mënyrë që kur avioni ndalon, linja është pikërisht në të majtë të pilotit. Linja e ndalimit të pilotit duhet të jetë 6 metra e gjatë dhe larg nga drejtimi i linjës si më poshtë:

Shkronja e kodit referues	Distanca
C	5 metra
D	10 metra
E	10 metra

Tabela 8.5-2

A1 - 8.5.17.2 Kur në një pozicion parkimi mund të pranohen avionë të të gjitha kodeve duhet të përdoret distanca për shkronjën e kodit C dhe shenjat të shtrira në një gjatësi në 11 metra.

A1 - 8.5.17.3 Emërtimi i llojit të avionit duhet të shkruhet me shkronja të verdha 1 metër të larta dhe me hapësirë 0.15 metra nën linjën e ndalimit të pilotit, siç tregohet mëposhtë.

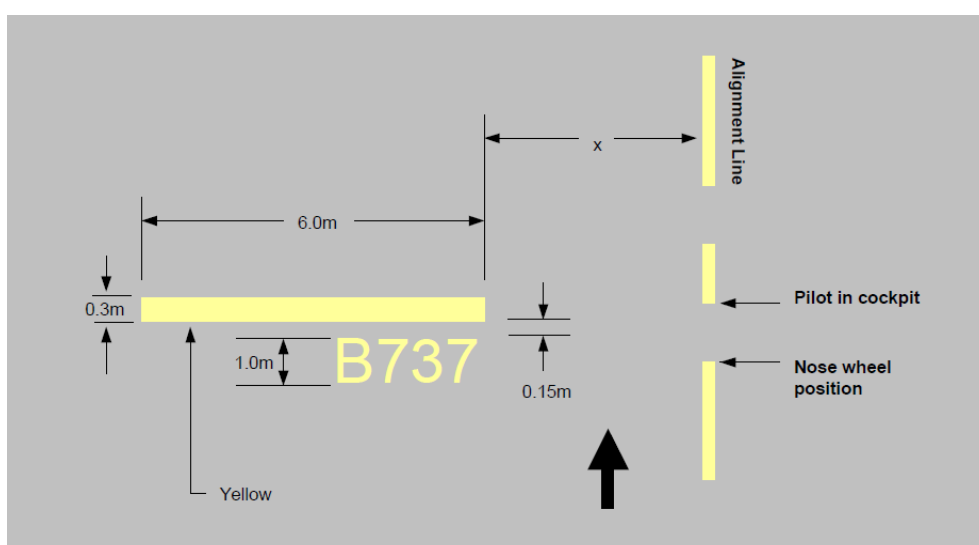
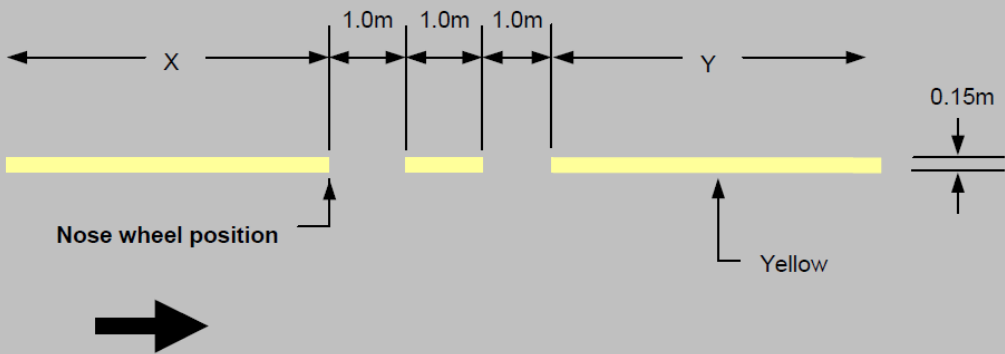


Figura 8.5-12

A1 - 8.5.18.1 Linja drejtuese duhet të shtrihet nga vendndodhja e rrotës së kabinës në pozicion parkimi, me drejtim prapa nën strukturën e avionit për një distancë “X” në tabelën 8.5-3. Linja duhet gjithashtu të shtrihet në drejtim përpara duke filluar në një pikë 3 metra kaluar pozicionin e rrotës së kabinës që ndodhet më përpara dhe duke u shtrirë për një distancë “Y”, si në tabelë. Një sektor 1 metër i gjatë i linjës së drejtimit duhet të vendoset në qendër të një hapësire boshe 3 metra, siç tregohet në figurën 8.5-13.

**Figura 8.5-13**

Shkronja e kodit referues	Distanca Y	Distanca X
A & B	9 metra	5 metra
C, D & E	18 metra	10 metra

Tabela 8.5-3

A1 - 8.5.19.1 Këto shenja alternative përdoren gjatë rrethanave jonormale ose për të lejuar një numër të madh avionësh të vegjël, të përdorin të njëjtën zonë të vendqëndrimit që përdor një numër i vogël avionësh të mëdhenj, të cilët përdorin pozicionet parësore. Shenjat dytësore mund të jenë shenja në formë vrimë çelësi (keyhole) ose shenja trekëndore të lyera me të verdhë, përveç rasteve kur shenjat e pozicioneve dytësore mbivendosen me shenjat e pozicioneve parësore. Në këtë rast shenjat duhet të lyhen me të bardhë.

A1 - 8.5.20.1 Kur dizenhohet një pozicion dytësor për një avion me hapje krahësh 15 metra ose më shumë, ky pozicion duhet të tregohet me një shenjë në formë vrimë çelësi ku përfshihet një linjë me drejtim të orientuar në drejtimin e dëshiruar dhe një rreth në fund; me emërtuesin e pozicionit të parkingut, siç tregohet në figurën 8.5-14.

Shënim: për avionët me një hapje krahësh prej 15 metra ose më shumë:

- (a) pozicioni i rrotës së kabinës është në qendër të rrethit;
- (b) përdoren shenja të bardha nëse ekziston mundësia të ngatërrohen me shenja të pozicionit parësor.

- A1 - 8.5.20.2 Shenja duhet të vendoset në mënyrë të tillë që qendra e rrethit të jetë në pozicionin e rrotës së fundit të kabinës. Kur kërkohet, çdo emërtim për kufizimin e peshës ose për kufizimet e tipave të avionëve duhet të vendoset në fillim të linjës udhëheqëse me pika shoqëruese.

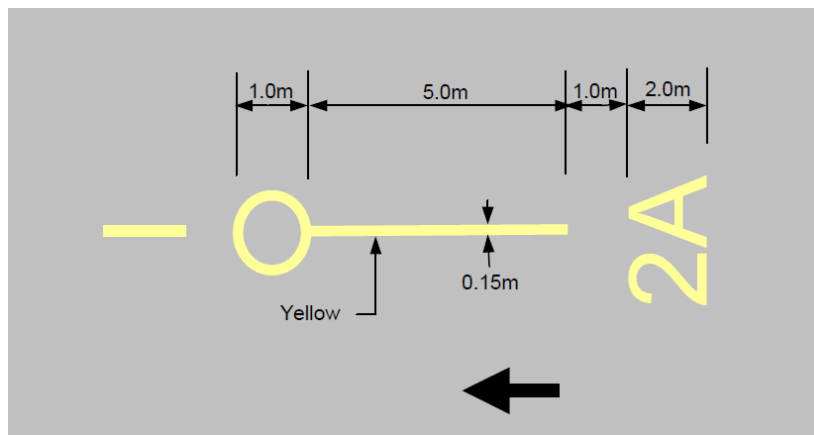


Figura 8.5-14

A1- 8.5.21 Shenja trekëndore

A1 - 8.5.21.1 Kur pozicioni dytësor dizajnohet për avionë me një hapje krahësh prej më pak se 15 metra, kjo duhet të tregohet me një shenjë trekëndore që përfshin një drejtim të linjës dhe një trekëndësh siç tregohet në figurën 8.5-15. Trekëndëshi duhet të vendoset në mënyrë të tillë, që qendra e tij të jetë pozicioni i rrotës së fundit të kabinës.

Shënim: Për avionët që kanë një hapje krahësh më pak se 15 metra:

- (a) pozicioni i rrotës së kabinës është në qendër të trekëndëshit;
- (b) nëse është e nevojshme përdoren shenja të bardha për të shmangur ngatërresën me pozicionin parësor.

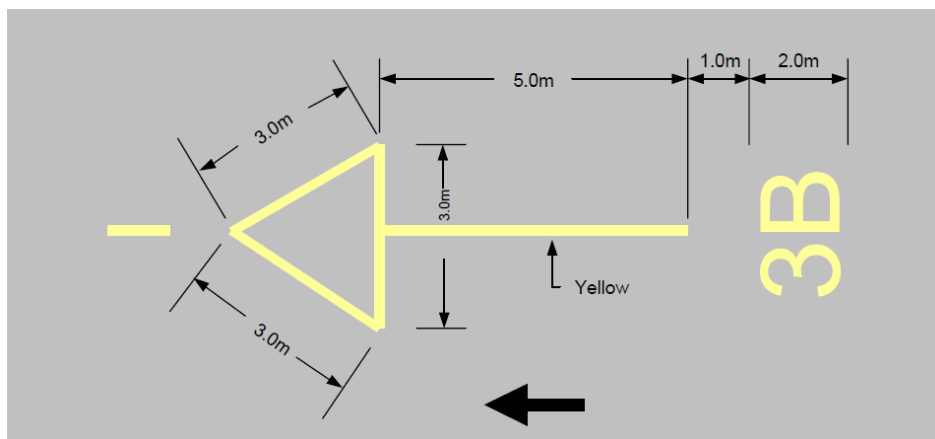


Figura 8.5-15

A1- 8.5.22 Vijat për dalje

A1 - 8.5.22.1 Vijat për dalje duhet të përfshijnë një vijë të thyer të lyer me të verdhë me shirita 1 metër të gjatë dhe 0.15 metra të gjerë me hapësira në intervale prej 1 metër. Vija e daljes duhet të fillojë nga vija me shtrirje të paktën 3 metra nga pozicioni i rrotës së kabinës, siç tregohet në figurën 8.5-16.

A1 - 8.5.22.2 Vija dalëse duhet të shtrihet në një pikë nga ku piloti mund të shikojë qartë vijat drejtuese të taksimit. Nëse ka tregues në formë shigjetë, shigjeta e parë duhet të jetë të paktën 15 metra nga vija e drejtimit, me shigjeta që pasojnë në hapësira prej 30 metrash.

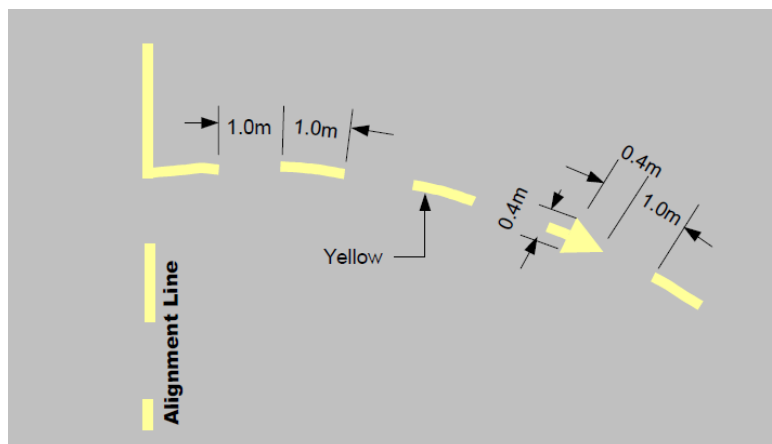


Figura 8.5-16

A1- 8.5.23 Vijëzimet emërtuese

- A1 - 8.5.23.1 Shenjat emërtuese përdoren për të siguruar informacion shtesë në të gjitha vendqëndrimet e asfaltuara, të mbyllura apo të betonuara ku ka më shumë se një pozicion parkimi për avionët.
- A1 - 8.5.23.2 Pozicionet parësore të parkimit duhet të emërtohen me numra të njëpasnjëshëm pa kaluar ndonjë numër.
- A1 - 8.5.23.3 Pozicionet sekondare duhet të tregohen me të njëjtat numra si pozicioni parësor shoqërues, bashkë me një prapashtesë.

A1- 8.5.24 Emërtimet e pozicionit të parkimit të avionëve

- A1 - 8.5.24.1 Emërtimi i pozicionit të parkimit të avionëve duhet të jetë ngjitur me pozicionin e parkimit, si në tokë ashtu edhe në urë, dhe duhet të jetë i dallueshëm nga piloti.
- A1 - 8.5.24.2 Për avionë të caktuar për sa u përket krahëve, emërtimi i pozicionit i shënuar në tokë duhet të jetë i vendosur 4 metra përpara pozicionit të rrotës së kabinës dhe 5 metra në të majtë të pilotit. Emërtimi duhet të jetë i verdhë dhe me karakter 1 metër të lartë në një rreth me diametër 2 metra me vija të trasha 0.15 metra, siç tregohet në figurën 8.5-17.
- A1 - 8.5.24.3 Në pozicionet e urave, emërtimi i urës duhet të jetë i njëjtë me emërtimin e pozicionit të parkimit shoqërues. Përmasat e emërtimit të pozicionit nuk duhet të jenë më pak sesa përmasat e specifikuara në tabelën 8.6-1.

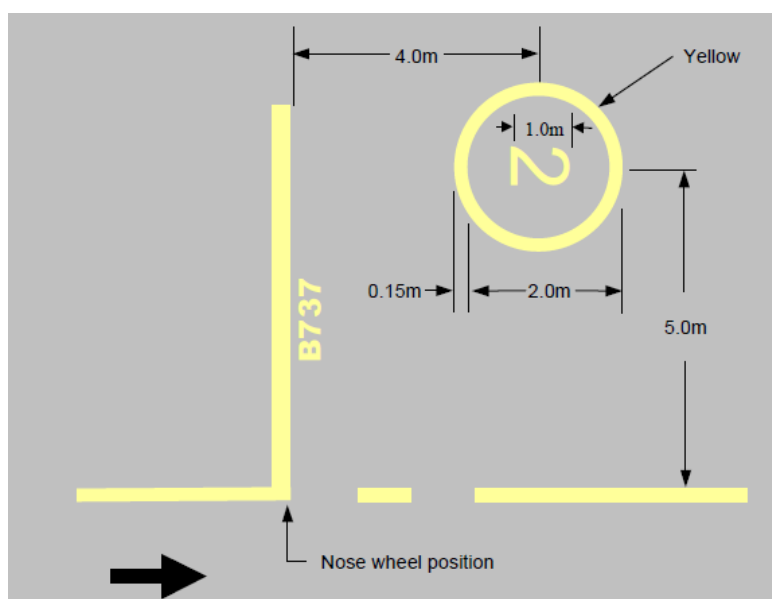


Figura 8.5-17



A1 - 8.5.24.4 Një ilustrim që tregon një kombinim të të gjitha shenjave të pozicionit të parkimit për avionë në një pozicion parkimi të avionëve, tregohet në figurën 8.5-18.

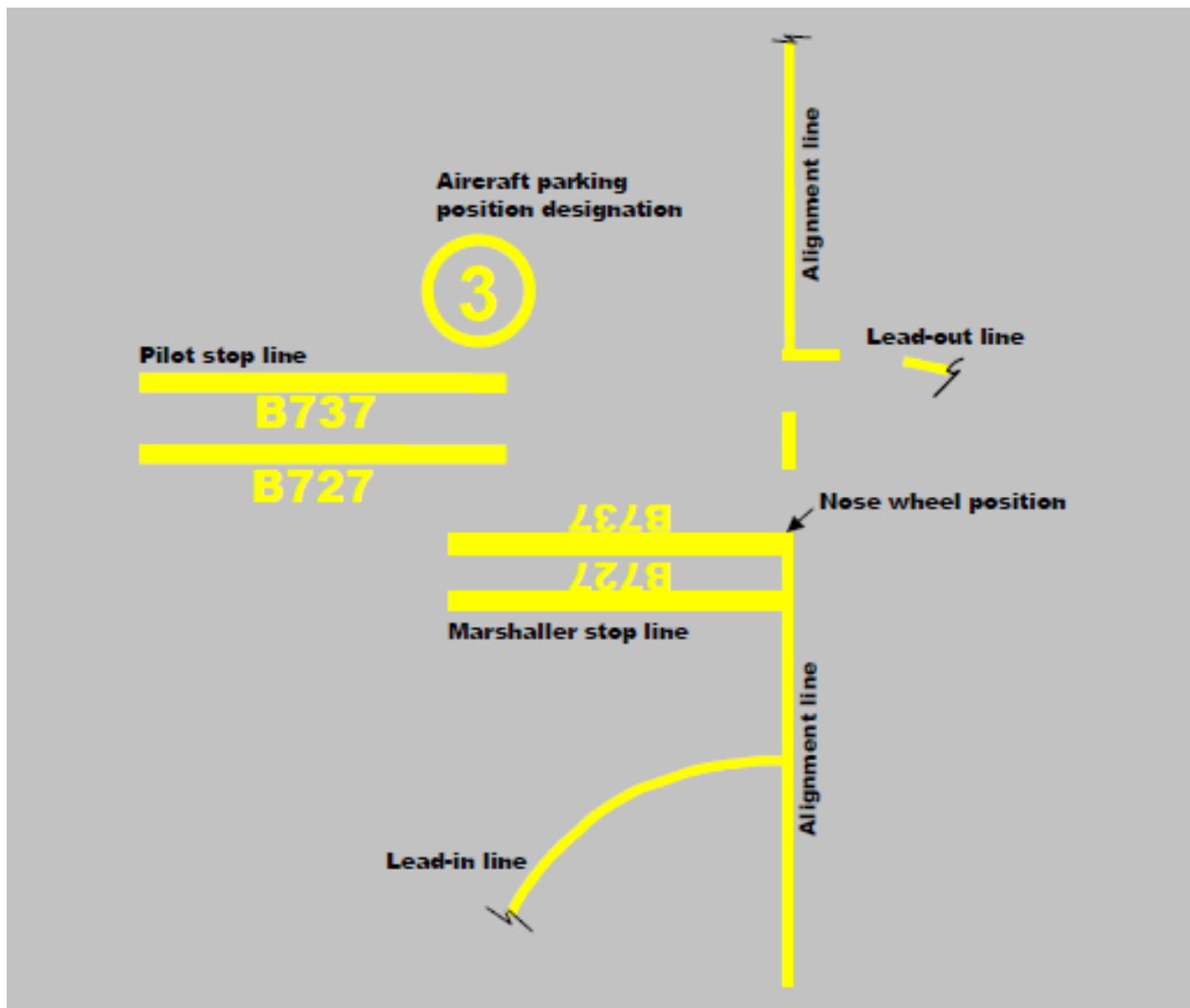
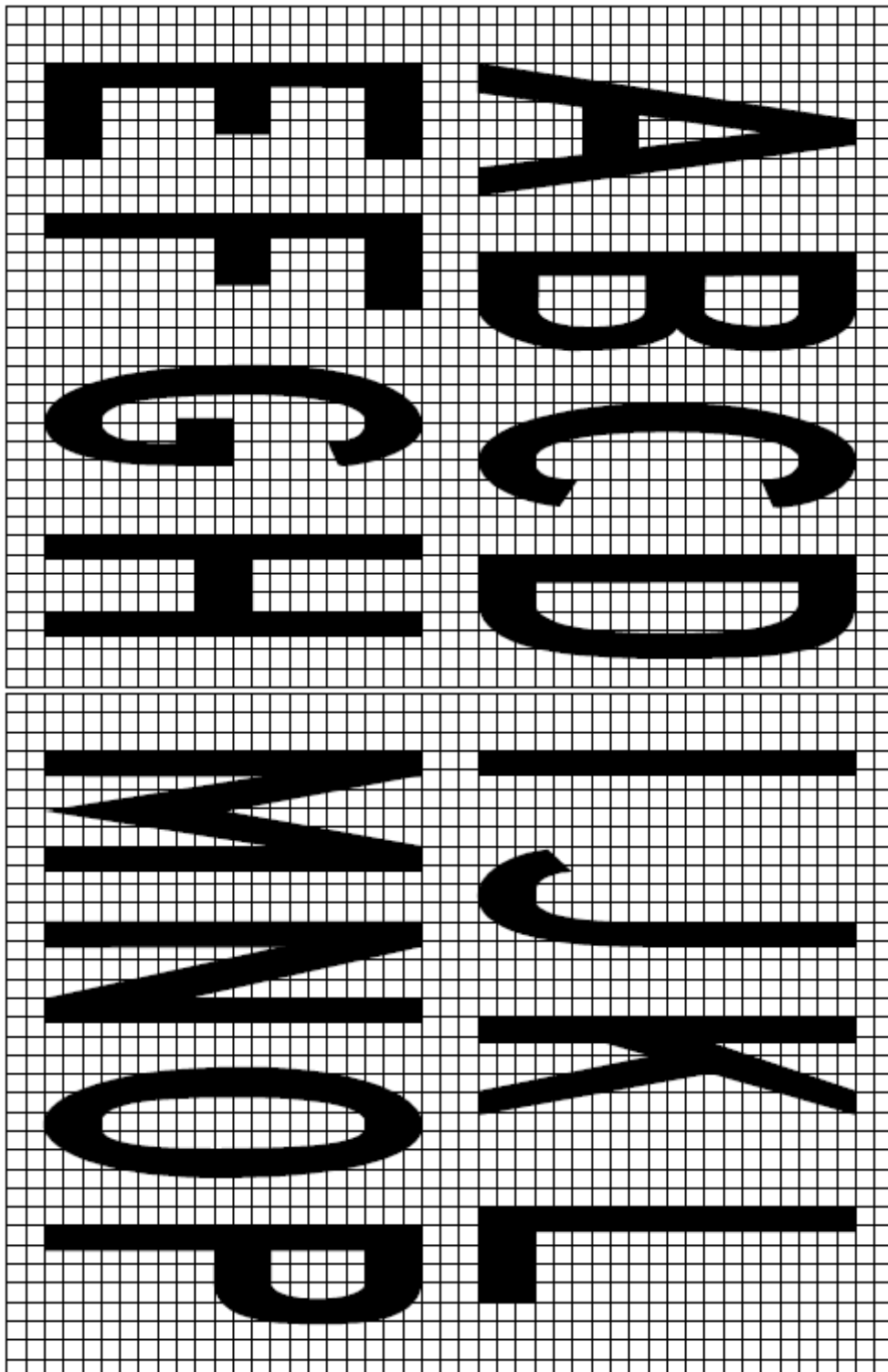
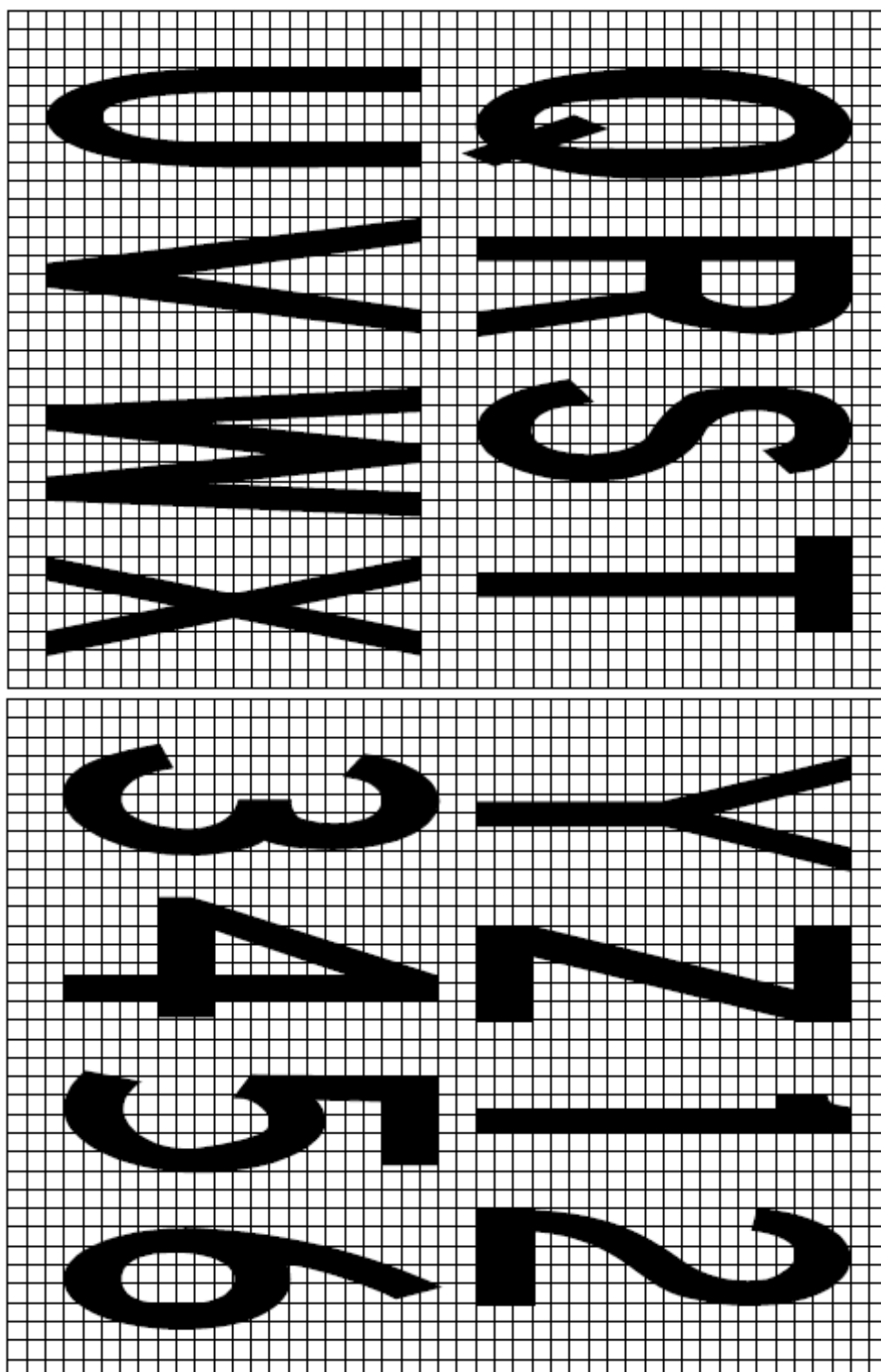


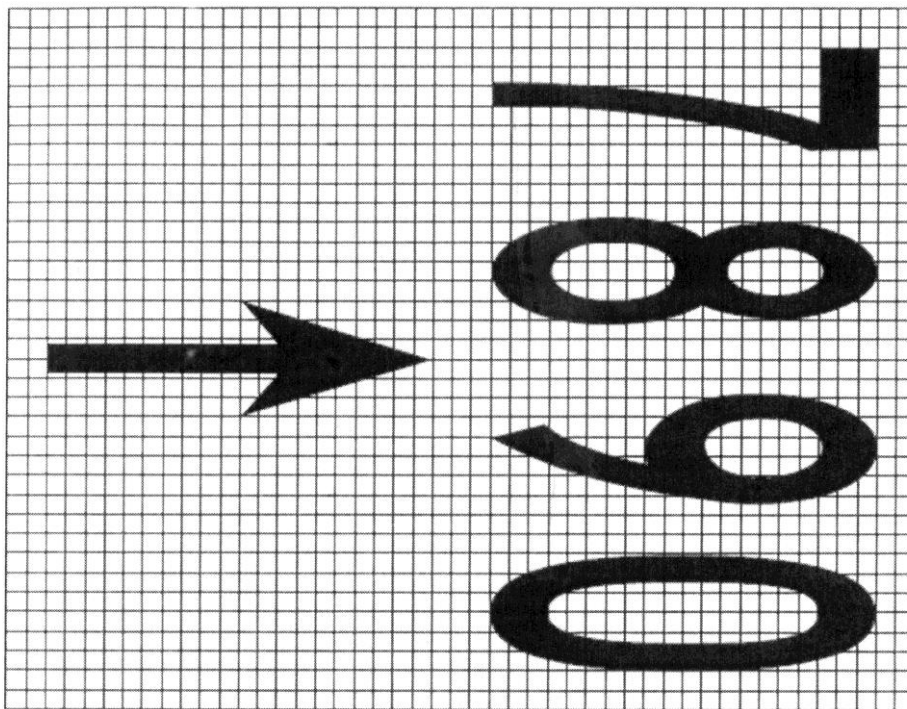
Figura 8.5-18

A1- 8.5.25 Emërtimet e karaktereve të shenjave të taksive dhe të vendqëndrimit

A1 - 8.5.25.1 Të gjitha shkronjat dhe numrat të përdorur në emërtime të shenjave të taksive dhe të vendqëndrimeve, duhet që në stil dhe në proporcion të jenë konform me ilustrimet e mëposhtme. Përmasat aktuale duhet të përcaktohen në proporcion me standardin e lartësisë totale për çdo emërtues specifik. Rrjeti i hapësirave i përdorur në ilustrimet e mëposhtme është 0.2 metra.







A1- 8.5.26 Vijëzimet e rimorkimit

A1 - 8.5.26.1 Shenja e rimorkimit duhet të sigurohet në vendqëndrime ku avionët tërhiqen mbrapsht me anë të rimorkimeve.

A1- 8.5.27 Vijat e tërheqjes/shtyrjes së avionëve

A1 - 8.5.27.1 Vija e tërheqjes së avionëve duhet të jetë një linjë e thyer e lyster me të bardhë që përmban shirita 1 metër të gjatë dhe 0.15 metra të gjerë të ndarë në intervale prej 1 metri. Linja duhet vendoset në rrugën e kërkuar të rrotës së kabinës sipas dizenjimit të avionit. Kur vija përdorët për operime rimorkimi të avionëve me shkronjë të kodit referencës C, D dhe E, 10 metërshi i fundit përpara pikës së shkëputjes së shiritit të rimorkimit duhet të jetë i drejtë.

A1- 8.5.28 Vijat e pozicionit të parkimit rimorkiues

A1 - 8.5.28.1 Shenja e vijës së pozicionit të parkimit rimorkiues duhet të sigurohet në ura dhe në pozicionet e tjera hyrëse dhe dalëse të parkimit të avionëve për t'u siguruar se rimorkiuesit e parkuar të jenë të lirë nga avionët që vijnë. Shënjimi duhet të konsistojë në një vijë të kuqe 0.1 metra të gjerë në formën U, 3.5 metra me 1 metër që fillon 3 metra nga kabina e avionit, siç është ilustruar më poshtë.

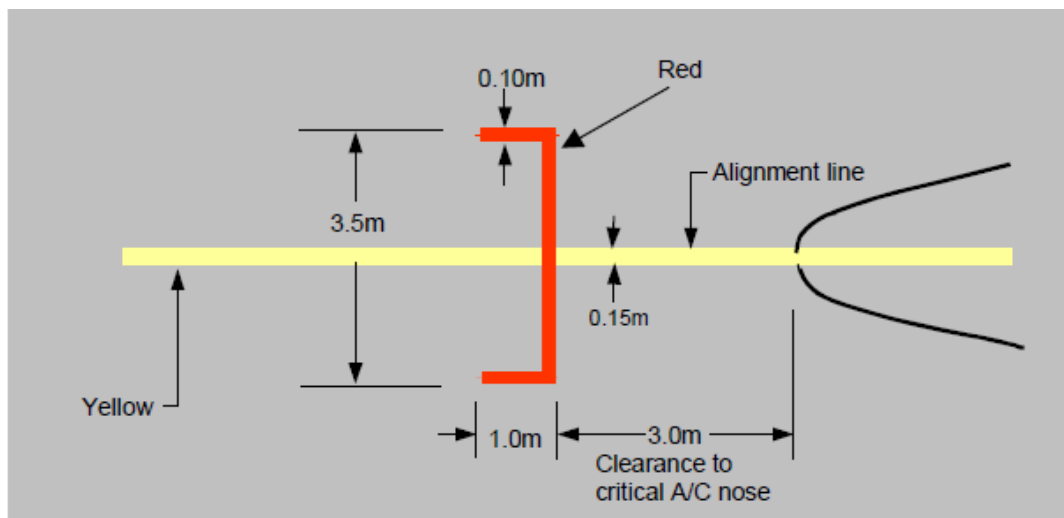


Figura 8.5-24

A1- 8.5.29 Vijëzimet e shkëputjes së shiritit të rimorkimit

A1 - 8.5.29.1 Pika e shkëputjes së shiritit të rimorkimit e treguar në figurën 8.5-25 duhet të jetë në pikën e shkëputjes dhe duhet të konsistojë në një vijë të bardhë 1.5 metra të gjatë dhe 0.15 metra të gjerë dhe të vendoset në anën e majtë të direktivave të taksive ose të vijës së smbrapjes (anën e majtë të rimorkuesit), duke prekur linjën udhëheqëse dhe në kënde të drejta me të.

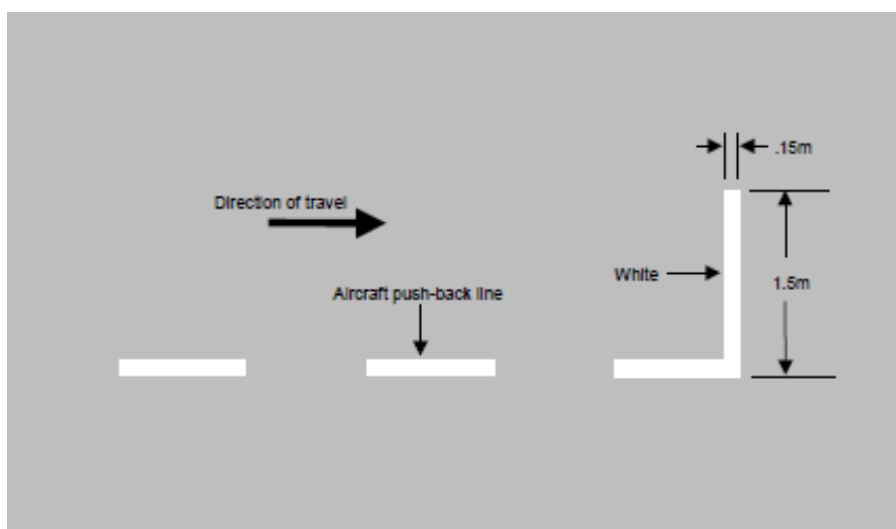


Figura 8.5-25

A1- 8.5.30 Vijëzimet e kufizimit të smbrapjes

A1 - 8.5.30.1 Shenjat e kufizimit të smbrapjes duhet të përmbajnë dy vija të bardha paralele në kënde të drejta dhe simetrike me vijën e smbrapjes. Shenja duhet të jetë 1 metër e gjatë, 0.15 metra e gjerë dhe vija 0.15 metra larg njëra-tjetrës, siç tregohet më poshtë.

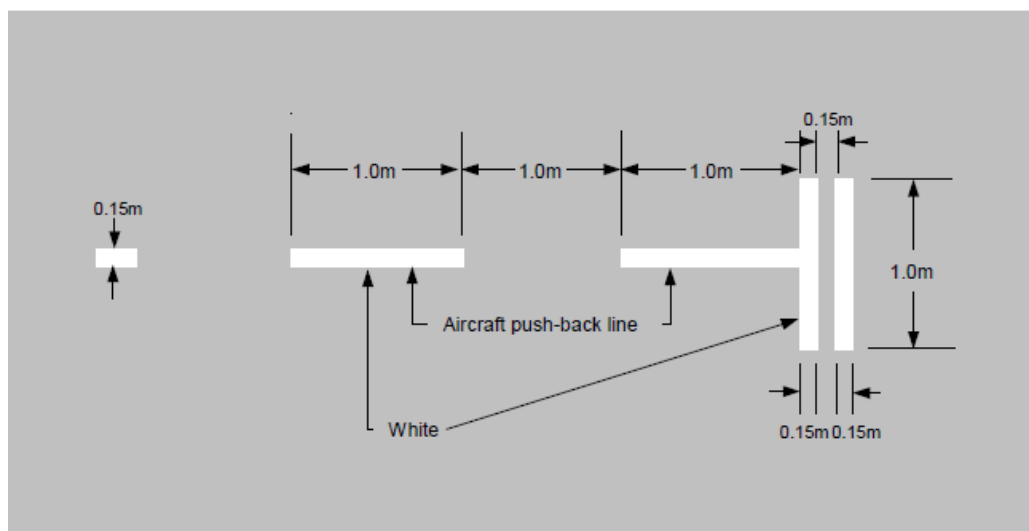


Figura 8.5-26

A1- 8.5.31 Shiritat e smbrapjes

- A1 - 8.5.31.1 Shiritat e smbrapjes sigurohen për të ndihmuar operatorët e rimorkimit të drejtojnë saktë një avion në fund të manovrës së smbrapjes. Shenja duhet të jetë një vijë e bardhë e thyer që përmban shirita 1 metër të gjatë dhe 0.15 metra të gjerë me ndarje në intervale 1 metër për një gjatësi prej 30 metrash të drejtuar në drejtimin e dëshiruar. Shenjat duhet të fillojnë 3 metra kaluar shenjën e shkëputjes së rimorkimit, siç tregohet më poshtë.

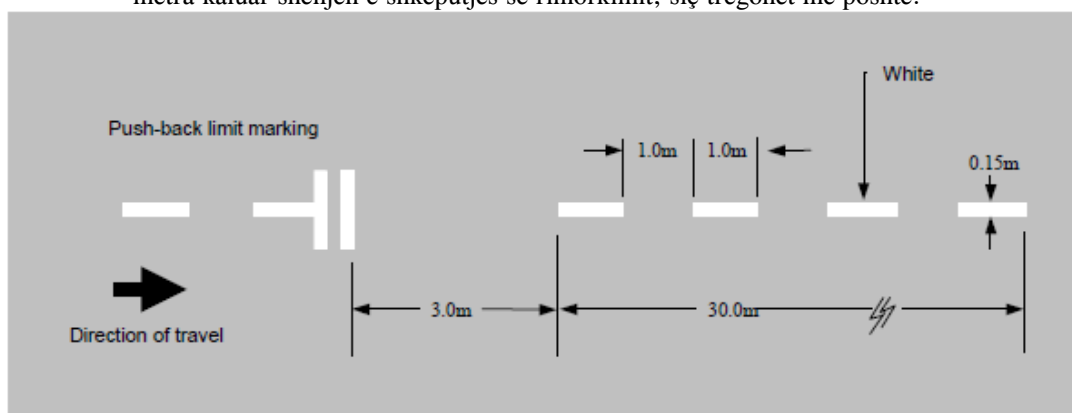


Figura 8.5-27

A1- 8.5.32 Vijëzimet e rrugës së pasagjerëve

- A1 - 8.5.32.1 Aty ku ka rrugë pasagjerësh, shenjat e kësaj rruge sigurohen për të ndihmuar një lëvizje të rregullt të pasagjerëve që hipin apo zbresin nga avioni. Shenjat e rrugës së pasagjerëve duhet të sigurohen në përputhje me strukturën dhe ngjyrat e përshtatshme të Autoritetit Rrugor Shtetëror me standardet e shenjave të kalimit të këmbësoreve. Gjerësia e rrugës së pasagjerëve duhet të jetë në përputhje me trafikun e pritshëm të këmbësoreve.
- A1 - 8.5.32.2 Diagrami i mëposhtëm ilustron një plan për kalimin e këmbësorëve.

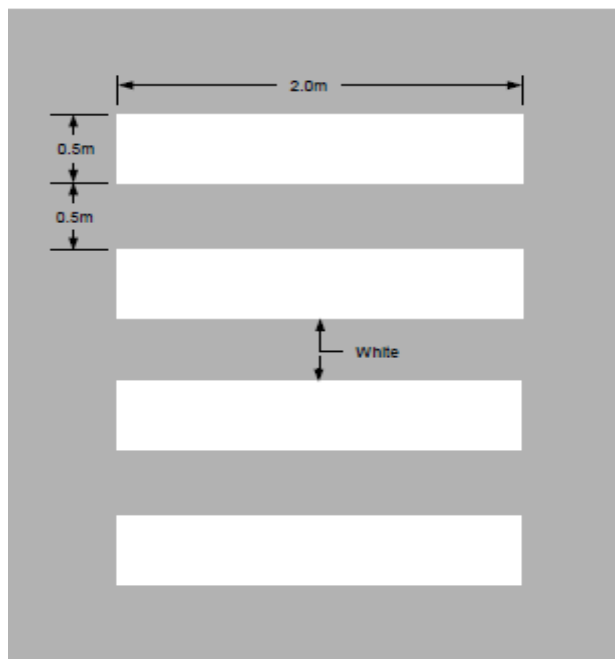


Figura 8.5-28

A1- 8.5.33 Vijëzimet rrugore të pozicionit ndalues

A1 - 8.5.33.1 Shenja rrugore e pozicionit ndalues duhet të sigurohet në të gjitha hyrjet e rrugëve që hyjnë në një pistë. Kjo shenjë duhet të vendoset përgjatë rrugës në pozicionin ndalues dhe duhet të jetë në formën dhe ngjyrën në përputhje me rregullat e trafikut rrugor lokal. Nëse nuk aplikohen rregulla të tilla, ajo duhet të jetë në formën dhe ngjyrën e pranueshme nga AAC.

A1- 8.5.34 Vijëzimi tipik i një vendqëndrimi

A1 - 8.5.34.1 Figura e mëposhtme 8.5-29 ilustron një vendqëndrim me shenja tipike vendqëndrimesh.

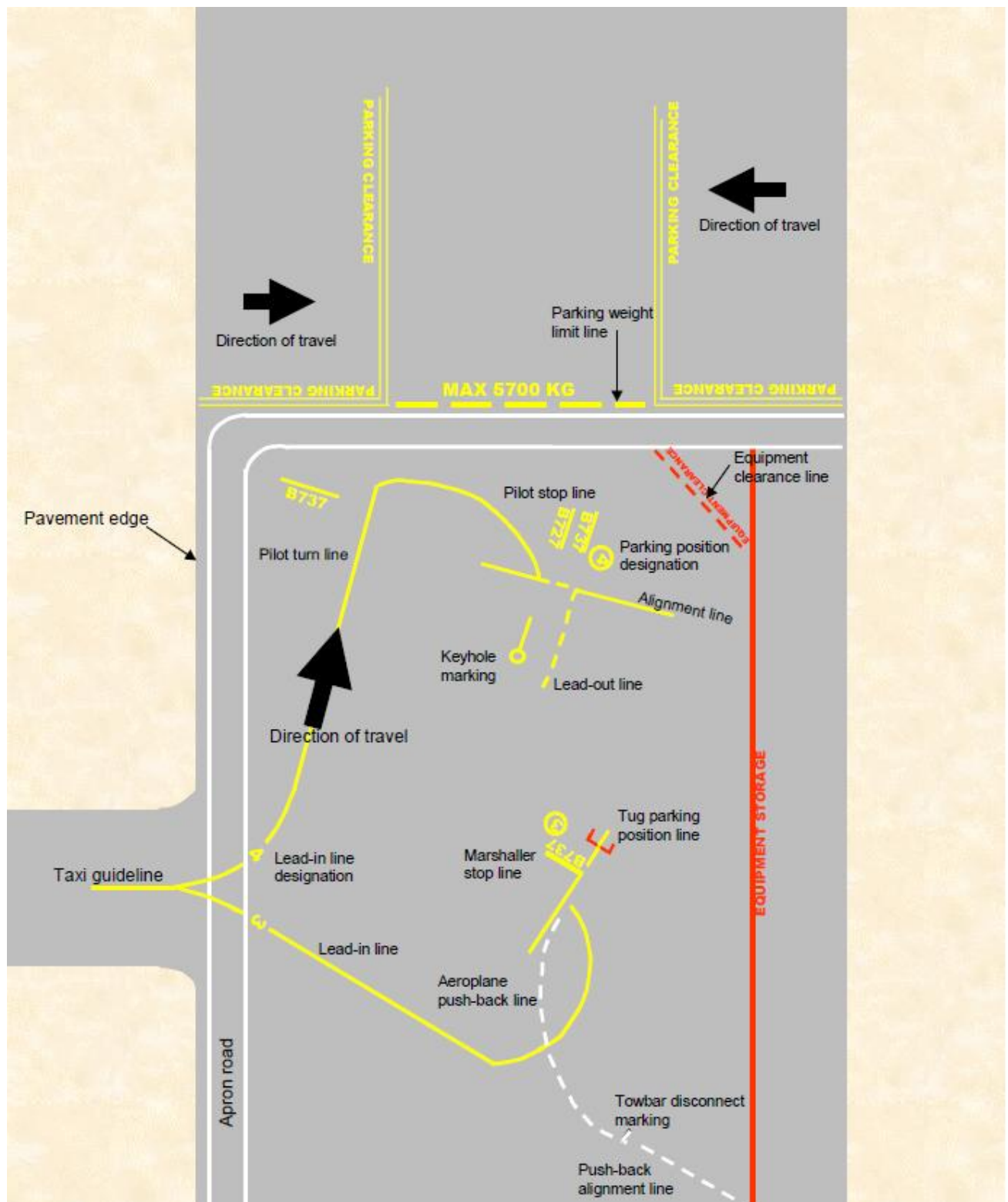


Figura 8.5-29



A1 - 8.6 Shenjat e drejtimit të zonës së lëvizjes (MAGS)

A1 - 8.6.1 Hyrje

- A1 - 8.6.1.1 Shenjat që transmetojnë mesazhe të cilave pilotët duhet t'u binden, njihen si shenja të detyrueshme udhëzuese. Këto shenja duhet të kenë shkronja të bardha në një sfond të kuq.
- A1 - 8.6.1.2 Shenjat që transmetojnë mesazhe informacioni, njihen si shenja informuese. Këto shenja duhet të kenë shkronja të zeza në një sfond të verdhë ose shkronja të verdha në një sfond të zi.
- A1 - 8.6.1.3 Shenjat e detyrueshme duhet të sigurohen në aerodrome ndërkombëtare dhe në aerodrome të tjera, të cilat kanë kontroll të trafikut ajror dhe për të cilat AAC përcakton që këto shenja kërkohen për arsye sigurie.
- A1 - 8.6.1.4 Operatorët e aerodromit duhet të konsultohen me linjat ajrore dhe me Kontrollin e Trafikut Ajror kur është nevojë për shenjat informuese të drejtimit të zonës së lëvizjes. Pavarësisht kësaj, shenjat informuese të drejtimit të zonës së lëvizjes duhet të sigurohen në aerodrome ku lejohen nisje në pikën e takimit të rrugëve lidhëse.

A1 - 8.6.2 Emërtimi i shenjave të vendndodhjes së rrugës lidhëse

- A1 - 8.6.2.1 Marrëveshja e mëposhtme duhet të përdoret në emërtimin e shenjave të vendndodhjeve të rrugëve lidhëse:
- a) duhet të përdoret një shkronjë e vetme, pa numra për të emërtuar çdo rrugë lidhëse kryesore;
 - b) e njëjta shkronjë duhet të përdoret përgjatë gjithë gjatësisë së rrugës lidhëse, përveç rasteve kur duhet të bëhet një kthesë prej 90 gradësh a më shumë për t'u bashkuar me pistën, dhe në këto raste mund të caktohet një shkronjë e ndryshme për pjesën pas kthesës së rrugës lidhëse;
 - c) për çdo pikë takimi të rrugëve lidhëse duhet të përdoret një shkronjë e ndryshme dhe e vetme;
 - d) për të shmangur ngatërresat, shkronjat I, O dhe X nuk duhet të përdoren dhe shkronja Q duhet të përdoret në rastet kur përdorimi i saj është i pashmangshëm;
 - e) në aerodrome ku numri i rrugëve lidhëse është ose do të jetë i madh, emërtuesit alfanumerikë mund të përdoren për pika takimi të shkurtra të rrugëve lidhëse. Pikat pasardhëse të takimit të rrugëve lidhëse duhet të përdorin të njëjtën shkronjë me numra vijues. Nëse për shkak të gjeometrisë së sistemit të rrugëve lidhëse, nuk mund të përdoren numrat vijues, të gjitha planet pilot të rrugëve lidhëse (skicat e aerodromit) duhet të përfshijnë këshillim për emërtuesit që mungojnë;
 - f) përdorimi i shkronjave dhe numrave duhet të jetë lehtësisht i kuptueshëm. Nëse në ndonjë rast do të jetë i nevojshëm përdorimi i emërtuesve alfanumerikë me 2 karaktere duhet të tregohet kujdes që numrat e përdorur në emërtimin e rrugës lidhëse të mos ngatërrohen me emërtuesit e pistës. Shkurtime të vendndodhjeve gjeografike të rrugëve lidhëse, p.sh. NP 1 (për rrugën paralele n. 1), WC (për rrugën perëndimore ose për rrugën ndërlihdhëse perëndimore), nuk duhet të përdoren nëse nuk janë të aprovuara nga AAC.

A1 - 8.6.3 Përmasat, vendndodhja dhe vendosja e shkronjave

- A1 - 8.6.3.1 Sinjalet duhet të vendosen për të siguruar një hapësirë të përshtatshme për kalimin e avionit. Thellësia dhe gjerësia e tabelës shënjuese është në varësi të vendndodhjes së sinjalit, përmasat e karaktereve dhe gjatësia e mesazhit të transmetuar.
- A1 - 8.6.3.2 Kur sigurohet pajisja me shenjat e drejtimit të zonës së lëvizjes vetëm në një anë të rrugës lidhëse, ato duhet të ndodhen në anën e majtë të pilotëve nëse kjo është e mundur. Kur shenjat e drejtimit të zonës së lëvizjes duhet të lexohen nga të dyja drejtimet, ato duhet të orientohen në mënyrë të tillë që të jenë në kënde të drejta me linjën orientuese të taksive. Kur shenjat e drejtimit të zonës së lëvizjes duhet të lexohen vetëm në një drejtim, ato duhet të orientohen në mënyrë të tillë që të jenë 75 gradë me rrugën lidhëse.

A1 - 8.6.4 Përmasat e shenjave dhe distancat e vendndodhjes, përfshirë shenjat e daljes së pistës.

- A1 - 8.6.4.1 Përmasat e shenjave dhe distancat e vendndodhjes duhet të jenë në përputhje me tabelën 8.6-1.

Lartësia e shenjës (mm)					Distanca pingule nga një skaj i përcaktuar i rrugës lidhëse me anën afër shenjës	Distanca pingule nga një skaj i përcaktuar i rrugës lidhëse me anën afër shenjës
Numri i kodit	Tipi	Legjenda	Përballë (min)	Instaluar (max)		
1 ose 2 ^a	I	200	400	700	5 - 11 m	3 - 10 m
1 ose 2	M	300	600	900	5 - 11 m	3 - 10 m
3 ose 4 ^a	I	300	600	900	11-21 m	8 - 15 m
3 ose 4	M	400	800	1100	11-21 m	8 - 15 m
a) për shenjat dalëse të pistës, përdorni dhe përmasën e detyrueshme.						
I - Shenjë informuese M - E detyrueshme shenjë udhëzuese.						

Tabela 8.6-1

A1 - 8.6.4.2 Gjerësia e shkronjave dhe shigjetave duhet të jetë:

Treguesit e lartësisë	Gjerësia e shkronjave
200 mm	32 mm
300 mm	48 mm
400 mm	64 mm

A1 - 8.6.4.3 Forma dhe proporcioni i shkronjave, numrave dhe simboleve të përdorura në shenjat e drejtimit së zonës së lëvizjes duhet të jenë në përputhje nga figura 8.6-1 në figurën 8.6.7. Hapësira e rrjetit të përdorur në ilustrimet e mëposhtme është 0.2 metra.

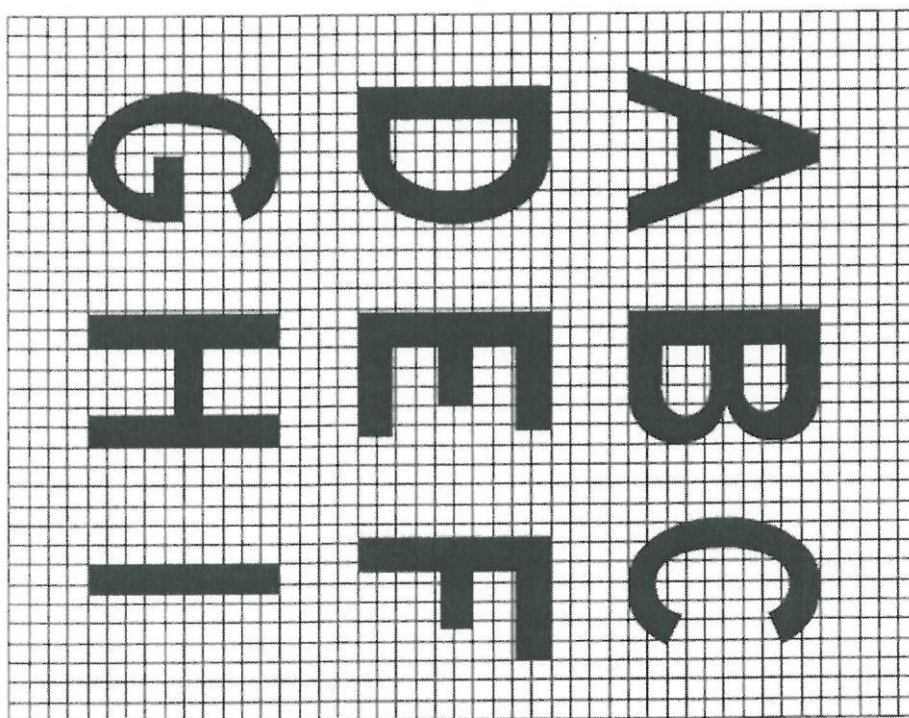


Figure 8.6-1:

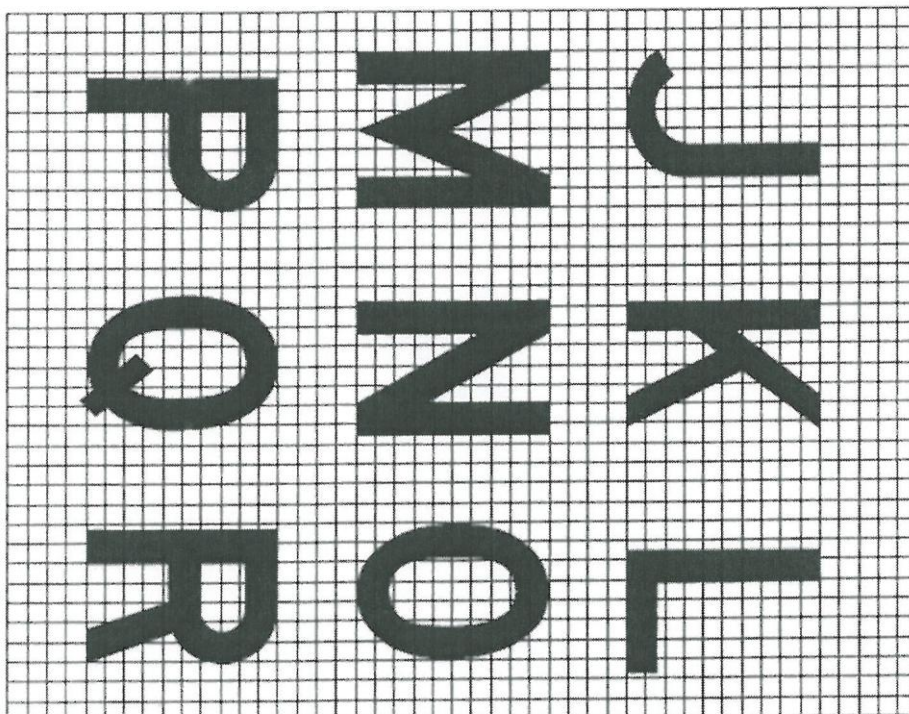


Figure 8.6-2:

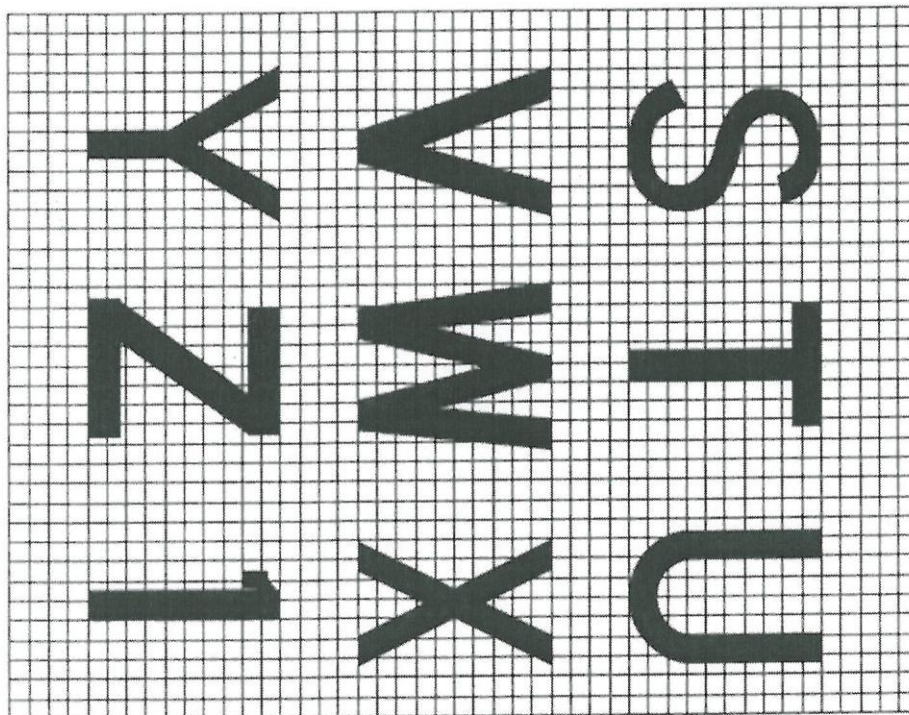


Figure 8.6-3:

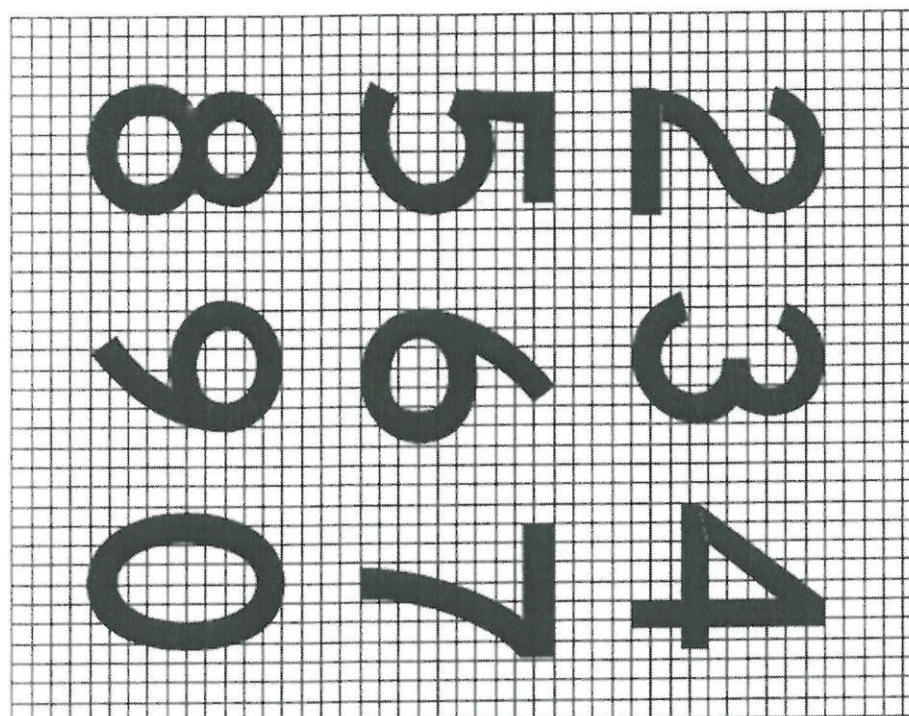


Figure 8.6-4:

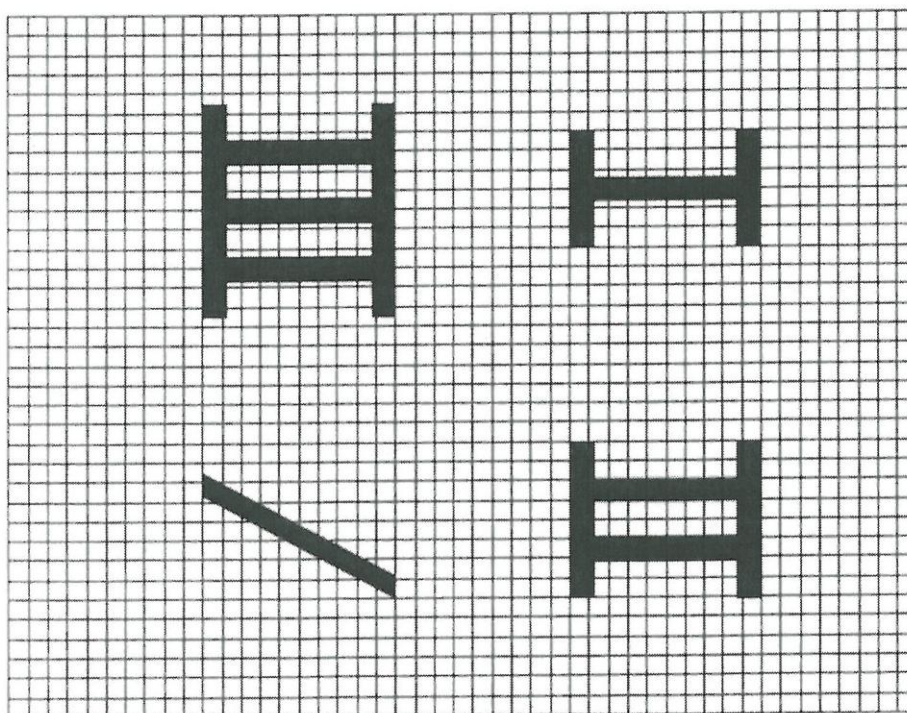
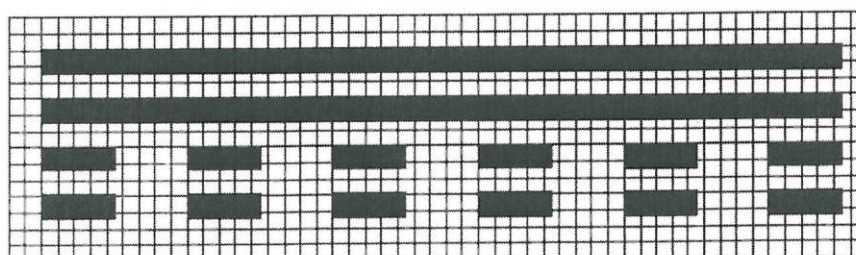
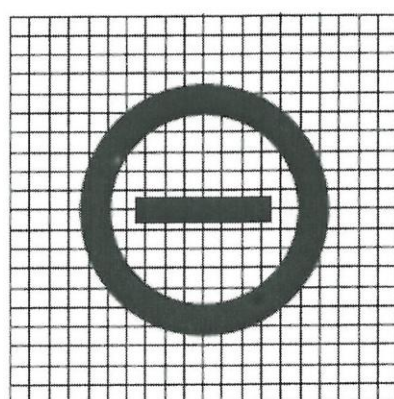


Figure 8.6-5:



Runway vacated sign

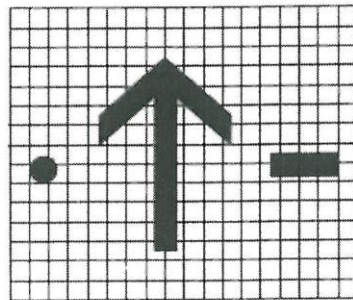
Figure 8.6-6:



NO ENTRY sign

Note:— Existing NO ENTRY signs not conforming to these dimensions are to be replaced not later than 1 January 2012.

Figure 8.6-7:



Arrow, dot and dash

Note 1.— The arrow stroke width, diameter of the dot, and both width and length of the dash shall be proportioned to the character stroke widths.

Note 2.— The dimensions of the arrow shall remain constant for a particular sign size, regardless of orientation.

Figure 8.6-8:

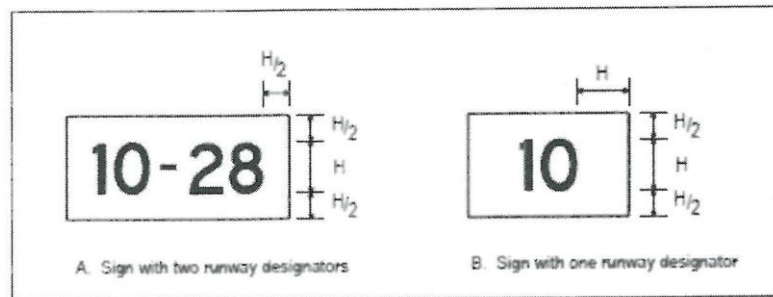


Figure 8.6-9:



a) Letter to letter code number			
Preceding Letter	Following Letter		
	B, D, E, F, H, I, K, L, M, N, P, R, U	C, G, O, Q, S, X, Z	A, J, T, V, W, Y
	Code number		
A	2	2	4
B	1	2	2
C	2	2	3
D	1	2	2
E	2	2	3
F	2	2	3
G	1	2	2
H	1	1	2
I	1	1	2
J	1	1	2
K	2	2	3
L	2	2	4
M	1	1	2
N	1	1	2
O	1	2	2
P	1	2	2
Q	1	2	2
R	1	2	2
S	1	2	2
T	2	2	4
U	1	1	2
V	2	2	4
W	2	2	4
X	2	2	3
Y	2	2	4
Z	2	2	3

b) Numeral to numeral code number			
Preceding Numeral	Following number		
	1, 5	2, 3, 6, 8, 9, 0	4, 7
	Code number		
1	1	1	2
2	1	2	2
3	1	2	2
4	2	2	4
5	1	2	2
6	1	2	2
7	2	2	4
8	1	2	2
9	1	2	2
0	1	2	2

c) Space between characters			
Code No.	Letter height (mm)		
	200	300	400
	Space (mm)		
1	48	71	96
2	38	57	76
3	25	38	50
4	13	19	26

d) Width of letter			
Letter	Letter height (mm)		
	200	300	400
	Width (mm)		
A	170	255	340
B	137	205	274
C	137	205	274
D	137	205	274
E	124	186	248
F	124	186	248
G	137	205	274
H	137	205	274
I	32	48	64
J	127	190	254
K	140	210	280
L	124	186	248
M	157	236	314
N	137	205	274
O	143	214	286
P	137	205	274
Q	143	214	286
R	137	205	274
S	137	205	274
T	124	186	248
U	137	205	274
V	152	229	304
W	178	267	356
X	137	205	274
Y	171	257	342
Z	137	205	274

e) Width of numeral			
Numeral	Numeral height (mm)		
	200	300	400
	Width (mm)		
1	50	74	98
2	137	205	274
3	137	205	274
4	149	224	298
5	137	205	274
6	137	205	274
7	137	205	274
8	137	205	274
9	137	205	274
0	143	214	286

INSTRUCTIONS

- To determine the proper SPACE between letters or numerals, obtain the code number from table a) or b) and enter table c) for that code number to the desired letter or numeral height.
- The space between words or groups of characters forming an abbreviation or symbol should be equal to 0.5 to 0.75 of the height of the characters used except that where an arrow is located with a single character such as 'A →', the space may be reduced to not less than one quarter of the height of the character in order to provide a good visual balance.
- Where the numeral follows a letter or vice versa use Code 1.
- Where a hyphen, dot, or diagonal stroke follows a character or vice versa use Code 1.

Figura 8.6-7

A1 - 8.6.4.4

Gjerësia balllore e një shenje duhet të sigurojë në të dyja anët e legjendës një gjerësi minimale të barabartë me gjysmën e lartësisë së legjendës. Në rastin e shenjës me një shkronjë të vetme, gjerësia duhet të rritet sa lartësia e legjendës. Në të gjitha rastet gjerësia balllore e një udhëzimi të detyrueshëm që ndodhet vetëm në njërën anë të rrugës lidhëse, nuk duhet të jetë më pak se:

- a) 1.94 metra kur numri i kodit është 3 ose 4; dhe
b) 1.46 metra kur numri i kodit është 1 ose 2.

A1- 8.6.5 Kërkesat për strukturën

A1 - 8.6.5.1 Shenjat e drejtimit së zonës së lëvizjes (MAGS) duhet të jenë të një peshe të lehtë dhe të çmontueshme. Ato duhet të jenë të ndërtuara në mënyrë të tillë që të përballojnë një shpejtësi të erës prej 60 metra në sekondë pa pësuar dëmtime. Montimet duhet të ndërtohen në mënyrë të tillë që të dështojnë nën një ngarkesë që nuk i kalon 8 kPa të shpërndarë përgjatë pjesës ballore të shenjës.

A1- 8.6.6 Ndriçimi

A1 - 8.6.6.1 Shenjat duhet të ndriçohen kur janë për një përdorim:

- a) në kushte vizuale të pistës prej 800 metra ose më pak;
b) natën në lidhje me pistat instrument; ose
c) natën në lidhje me pistat jo instrument kur kodi është 3 ose më i lartë.

A1 - 8.6.6.2 Të gjitha shenjat duhet të jenë retroreflektive dhe/ose të ndriçuara kur janë për përdorim natën në lidhje me pistat jo instrument ku kodi është më pak se 3.

A1 - 8.6.6.3 Ndriçimi duhet të sigurohet në të gjitha shenjat udhëzuese të detyrueshme dhe shenjat informuese për përdorim nga avionë të kodit 4. Nëse vendndodhja e një shenje është e tillë që reflektimi është i paefektshëm duhet të sigurohet ndriçimi. Është i pranueshëm si ndriçimi i jashtëm ashtu edhe ndriçimi i brendshëm, por duhet të tregohet kujdes për të parandaluar verbimin.

A1 - 8.6.6.4 Ndriçimi mesatar i shenjës duhet të jetë si më poshtë:

- a) kur operimet kryhen në një pistë me shkallë vizive më pak se 0 metra, ndriçimi mesatar i shenjës duhet të jetë të paktën:

I KUQ	30 cd/m²
I VERDHË	150 cd/m²
I BARDHË	300 cd/m²

- b) kur operimet kryhen natën, në një pistë me shkallë vizive prej 800 metrash a më shumë, ndriçimi mesatar i shenjës duhet të jetë të paktën:

I KUQ	10 cd/m²
I VERDHË	50 cd/m²
I BARDHË	100 cd/m²

A1 - 8.6.6.5 Raporti ndriçues midis elementeve të kuqe dhe të bardha të një shenje të detyrueshme nuk duhet të jetë më pak se 1:5 dhe jo me i madh se 1:10.

A1 - 8.6.6.6 Ndriçimi mesatar i shenjës duhet të llogaritet në përputhje me ICAO annex 14, volumni 1, appendix 4, figura 4.1. Kjo procedurë është prezantuar në sektorin 8.7.

A1 - 8.6.6.7 Në mënyrë që të arrihet një uniformitet i shenjave, vlerat ndriçuese nuk duhet të kalojnë raportin 1.5:1 midis pikave të rrjetit ngjitur. Kur hapësira e rrjetit është 7.5 cm, raporti midis vlerave ndriçuese të pikave të rrjetit ngjitur nuk duhet të kalojnë një raport prej 1.25:1. Raporti midis vlerës maksimale dhe minimale në të gjithë pamjen ballore të shenjës nuk duhet të kalojë 5:1.

A1 - 8.6.6.8 Shenjat duhet të kenë ngjyra të kuqe, të bardha, të verdha dhe të zeza, të cilat përputhen me rekomandimet përkatëse në aneksin 14 ICAO, volumni 1, treguesi 1, për shenja të jashtme me ndriçim, shenja me reflektim nga pas dhe shenja me ndriçim transparent, sipas nevojës.

A1- 8.6.7 MAGS me udhëzime të detyruara

A1 - 8.6.7.1 MAGS me udhëzime të detyruara përfshijnë shenjat e përcaktimit të pistës, shenja e pozicionit të ndalimit në pistë së kategorisë I, II apo III, shenja e pozicionit të ndalimit në pistë, shenjat “NDALOHET HYRJA (NO ENTRY)”, shenja “NDAL (STOP)” për mjetet dhe shenja të pistës apo të rrugëve lidhëse. Ato instalohen për të treguar vendndodhjet e pasme, në të cilat avionët apo mjetet tokësore nuk duhet të procedojnë nëse nuk janë të autorizuar nga AAC.



A1- 8.6.8 Shenjat e përcaktimit të pistës

- A1 - 8.6.8.1 Një shenjë e dizenjimit të pistës, siç ilustron në figurën 8.6-8 duhet të vendoset në një pistë apo në një kryqëzim të rrugës lidhëse, ku në një pistë ndodhet një pozicion ndalues i strukturës “A”. Vetëm dizenjimi për njërin fund të pistës duhet të tregohet aty ku ndodhet kryqëzimi i rrugës lidhëse në ose afërsi të fundit të pistës. Dizenjimet për të dyja fundet e pistës, të orientuara siç duhet sipas pozicioneve dalluese të shenjave, duhet të tregohen aty ku rruga ndodhet në tjetër vend.
- A1 - 8.6.8.2 Një shenjë e vendndodhjes së rrugës lidhëse duhet të vendoset përgjatë shënjesit të përcaktimit të pistës në pozicionin e jashtëm (pjesa më e largët nga rruga).
- A1 - 8.6.8.3 Një shenjë e dizenjimit të pistës duhet të sigurohet në secilën anë të rrugëve lidhëse që ka pamje nga drejtimi i afrimit për në pistë.

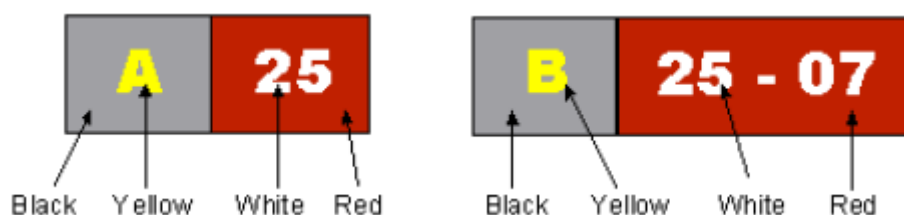


Figura 8.6-8

A1- 8.6.9 Shenjat e dizenjimit të pistës së kategorisë I, II dhe III

- A1 - 8.6.9.1 Kur ka një shenjë qëndrimi për taksitë të strukturës “B”, shtesë një shenjë dhe shenjë të pozicionit të ndalimit të avionit të strukturës “A”, shenja e treguar më poshtë duhet të vendoset në secilën anë të rrugës lidhëse.



Figura 8.6-9

A1- 8.6.10 Shenjat e pozicionit të qëndrimit të pistës

- A1 - 8.6.10.1 Shenjat e pozicionit të ndalimit në pistë duhet të vendosen në vendndodhjen e një rruge lidhëse, përveçse në një kryqëzim, kur kontrolli i trafikut ajror kërkon që avioni të ndalojë, si p.sh. hyrja në një zonë ILS. Shenja është një shenjë e përcaktimit të një rruge lidhëse, por me shkronja të bardha në një sfond të kuq.

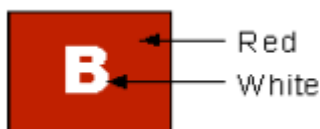


Figura 8.6-10

A1- 8.6.11 Shenja për ndalim hyrje (no entry) të avionit

- A1 - 8.6.11.1 Një shenjë “NDALOHET HYRJA” (NO ENTRY), e cila shënohet nga një rreth i bardhë me një shirit horizontal në mes, në një sfond të kuq duhet të vendoset në hyrje të një zone në të cilën ndalohet hyrja. Aty ku është e mundur, një shenjë “NDALOHET HYRJA” (NO ENTRY) duhet të vendoset në çdo anë të rrugës lidhëse.

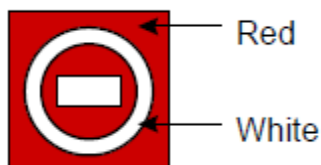


Figura 8.6-11: Shenja “NO ENTRY” për avionët

A1- 8.6.12 Shenjat e ndalimit (stop) të mjeteve

A1 - 8.6.12.1 Aty ku kërkohet, shenjat e “NDALIMIT” (STOP) të automjeteve mund të vendosen në rrugë/kryqëzim të rrugës lidhëse, pozicione ndalimi në rrugë lidhëse, ose në hyrje të zonave të ndjeshme ILS. Kjo shenjë duhet të jetë e njëjtë si një shenjë trafiku rrugor vendas. Për më tepër, pozicioni i ndalimit të mjeteve duhet të shënohet sipas shënimit të rrugës lidhëse të trafikut vendas. Shikoni gjithashtu kapitullin 6.8 të këtij aneksi për vendosjen dhe parashikimin e një pozicioni ndalimi në rrugë lidhëse.

A1- 8.6.13 Shenjat e pistës/kryqëzimit të pistës

A1 - 8.6.13.1 Këto janë shenja dizenjimi të pistës, të cilat duhet të vendosen në secilën anë të një piste për të treguar pistën e kryqëzuar që ndodhet përballë. Shenja duhet të tregojë dizenjimin e pistës që kryqëzohet, orientuar sipas pozicionit dallues të shenjës dhe ndarë nga një vizë. Për shembull “15-33” tregon se pragu i pistës “15” është në të majtë dhe “33” është në të djathtë. Shenjat duhet të vendosen në linjën e shkurtër të ndalimit, e cila duhet të jetë të paktën 75 m nga linja qendrore e pistës që kryqëzohet.

A1 - 8.6.13.2 Lartësia totale e një shenja mbi tokë dhe vendosur jashtë këndit të rrugës së pistës duhet të jetë i tillë që të mund të sigurojë të paktën 300 mm hapësirë midis pjesës së sipërme të shenjave dhe çdo pjese të çdo avioni në gjendjen më kritike që përdor pistën kur këndi i jashtëm i rrotës së avionit është në këndin e rrugës së pistës.

A1- 8.6.14 MAGS me informacion

A1 - 8.6.14.1 MAGS me informacion përfshijnë shenja për vendndodhjen e rrugës lidhëse, shenja drejtimi, shenja për disponueshmërinë e pistës për ngritje, shenja për dalje nga pista, shenja që tregojnë distancën për të përshkuar.

A1- 8.6.15 Shenja për vendndodhjen e rrugëve lidhëse

A1 - 8.6.15.1 Një shenjë që tregon vendndodhjen normalisht vendoset ngjitur me një shenjë që tregon drejtim ose me një shenjë emërtimi të pistës.

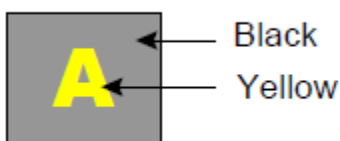


Figura 8.6-12

A1- 8.6.16 Shenja që tregojnë drejtim

A1 - 8.6.16.1 Çdo drejtim i rrugës lidhëse duhet të tregohet nga një shigjetë, siç tregohet më poshtë. Shenja duhet të ketë shkronja të zeza në një sfond të verdhë. Një shenjë drejtimi duhet të shoqërohet me një shenjë vendndodhjeje, përveç rasteve kur dizenjimi i rrugës është shfaqur siç duhet nga shenja vendndodhjeje të mëparshme përgjatë rrugës.

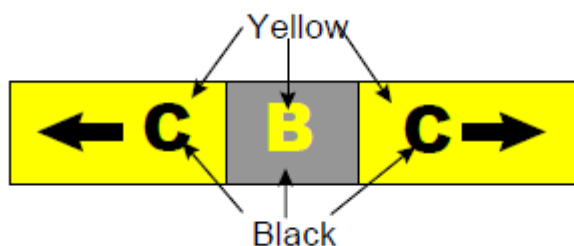


Figura 8.6-13

A1 - 8.6.16.2 Në një rrugë lidhëse apo në një kryqëzim të rrugëve lidhëse shenjat që japin informacion duhet të vendosen përpara kryqëzimit dhe në linjë me shenjat e kryqëzimit të rrugëve lidhëse.

A1- 8.6.17 Shenjat e destinacionit

A1 - 8.6.17.1 Shenjat e destinacionit duhet të kenë shkronja të zeza në një sfond të verdhë, siç tregohet më poshtë. Ato i këshillojnë pilotët për shërbimet në ose afër zonës së lëvizjes. Kjo shenjë nuk duhet të vendoset bashkë me një shenja që tregon vendndodhjen apo drejtimin.



Figura 8.6-14

A1 - 8.6.17.2 Shembuj të teskteve të shenjave të përgjithshme për shenjat e destinacioneve, tregohen më poshtë:

Teksti i shenjës	Kuptimi
RAMP ose APRON (vendqëndrim)	Parkim i përgjithshëm, zonë shërbimi dhe ngarkesë
PARK ose PARKING	Zona e parkimit të avionit
CIVIL	Zona civile të aerodromeve për përdorim të përbashkët
MIL	Zonë ushtarake për një aerodrom me përdorim të përbashkët
CARGO (ngarkesë)	Zonë e dorëzimit të ngarkesës apo faturave të transportit
INTL	Zona ndërkombëtare
DOM	Zonë e brendshme
RUNUP	Zona të nxehjes së motorit
AC	Pikë kontrolli e altimetrit (matës lartësie)
VOR	Pikë kontrolli e VOR
FUEL (karburant)	Zonë karburanti apo shërbimi
HGR	Zonë hangar

A1- 8.6.18 Shenja që tregon distancën e disponueshme për ngritje

A1 - 8.6.18.1 Shenjat e disponueshmërisë së distancës për ngritje u tregon pilotëve gjatësinë e rrugës lidhëse për ngritje që është e disponueshme nga një rrugë lidhëse e caktuar, ku ka fillime të kryqëzimeve. Kjo shenjë u sigurohet pilotëve për të konfirmuar se ato janë në vendndodhjen e duhur për ngritje;

- aty ku pika e ngritjes është afër fillimit të një piste, shenja duhet të tregojë në metra emërtimin e pistës për ngritje dhe distancën e disponueshme për ngritje, siç tregohet në figurën 8.6-15.
- aty ku pika e ngritjes nuk është afër me fillimin e pistës, shenja duhet të tregojë në metra rrugën e disponueshme për ngritje, plus një shigjetë, e cila duhet të jetë vendosur dhe e orientuar aty ku duhet, duke treguar drejtimin në të cilin rruga për ngritje është i vlefshëm, siç tregohet në figurën 8.6.16.

- c) aty ku janë të disponueshme fillime të kryqëzimeve në të dyja drejtimet nga pozicioni, kërkohen dy shenja, nga një për secilin drejtim të ngritjes.
- d) shenjat për rrugën e vlefshme për ngritje duhet të vendosen tërthorazi pozicionit të qëndrimit në pistë në hyrje të rrugës lidhëse. Aty ku ka një shenjë për rrugë lidhëse të disponueshme për ngritje, kjo shenja duhet të vendoset në anën e majtë të rrugës lidhëse. Aty ku rruga për ngritje është e disponueshme në të dyja anët, të dyja shenjat duhet të vendosen një në secilën anë të rrugës lidhëse, duke i korresponduar drejtimin të ngritjes. Shenjat për rrugë të disponueshme për ngritje nuk duhet të pengojë pamjen e pilotit ndaj çdo shenjë të udhëzimeve të detyrueshme.

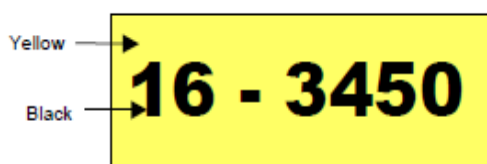


Figura 8.6-15: Take off run distance available sign

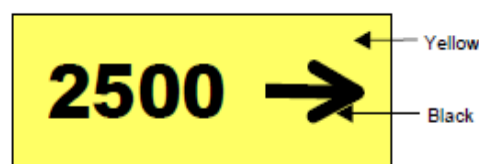


Figura 8.6-16 Takeoff run distance available sign

A1- 8.6.19 Shenjat e daljes së pistës

- A1 - 8.6.19.1 Shenjat e daljes së pistës, siç edhe tregohet më poshtë, këshillojnë pilotët për emërtimin dhe drejtimin e një rruge lidhëse nga e cila ato mund të dalin.
- A1 - 8.6.19.2 Shenja duhet të jetë me shkronja të zeza në një sfond të verdhë me një shigjetë të zezë me drejtim duke u larguar nga emërtimi i rrugës lidhëse ose në të djathtë të emërtuesit për daljet nga ana e djathtë, dhe në të majtë për daljet nga ana e majtë.
- A1 - 8.6.19.3 Shenja e daljes së pistës duhet të ndodhet në të njëjtën anë të daljes së rrugës lidhëse, 60 metra përpara bashkimit të daljes kur numri i kodit të pistës është 3 ose 4 dhe 30 metra kur numri i kodit të pistës është 1 ose 2.

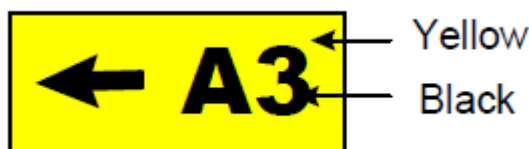


Figura 8.6-17

A1- 8.6.20 Vijëzimet në vend të shenjave

- A1 - 8.6.20.1 Kur nuk është e mundur të instalohet një shenjë e detyrueshme udhëzuese, një vijëzim i detyrueshëm udhëzues duhet të vendoset në sipërfaqe të rrugës lidhëse.
- A1 - 8.6.20.2 Një vijëzim i detyrueshëm udhëzues në rrugë lidhëse kur shkronja e kodit është A, B, C apo D duhet të vendoset përgjatë rrugës lidhëse e vendosur njëlloj rreth linjës qendrore të rrugës lidhëse dhe në anën e qëndrimit të shenjës së pozicionit të ndalimit në pistë. Distanca nga skaji më i afërt i vijëzimit dhe shenjës së pozicionit të ndalimit në ose shenjës së linjës qendrore nuk duhet të jetë më pak se 1 m.
- A1 - 8.6.20.3 Një vijëzim i detyrueshëm udhëzues në rrugë lidhëse, kur shkronja e kodit është E ose F duhet të vendoset në secilën anë të linjës qendrore të rrugës lidhëse dhe në anën e të shenjës së pozicionit të ndalimit të vijëzimit të pozicionit të ndalimit në pistë. Distanca nga skaji më i afërt i vijëzimit dhe vijëzimit të pozicionit të ndalimit në pistë ose të vijëzimit të linjës qendrore nuk duhet të jetë më pak se 1 m.
- A1 - 8.6.20.4 Një vijëzim i detyrueshëm udhëzues duhet të përbëhet nga një mbishkrim i bardhë në një sfond të kuq. Përveç vijëzimit "NO ENTRY" (ndalohet hyrja), mbishkrimi duhet të sigurojë informacion identik me atë të vijëzimit të detyrueshëm udhëzues shoqërues. Një vijëzim "NO ENTRY" (ndalohet hyrja) duhet të përbëhet nga një mbishkrim të bardhë ku të shkruhet "NO ENTRY" (ndalohet hyrja) në një sfond të kuq.



- A1 - 8.6.20.5 Kur ka një kontrast të pamjaftueshëm midis vijëzimit dhe sipërfaqes së rrugës lidhëse, vijëzimi i detyrueshëm udhëzues duhet të përfshijë një kornizë të duhur; preferohet e bardhë ose e zezë.
- A1 - 8.6.20.6 Kur shenja për një informacion duhet normalisht të instalohej, por do të ishte jo praktik për t'u instaluar duhet të sigurohet një vijëzim për atë informacion.
- A1 - 8.6.20.7 Një vijëzim informacioni duhet të përbëhet nga:
- a) një mbishkrim i verdhë në një sfond të zi kur zëvendëson apo plotëson një shenjë që tregon vendndodhje; dhe
 - b) një mbishkrim i zi në një sfond të verdhë kur zëvendëson apo plotëson një shenjë që tregon drejtim.
- A1 - 8.6.20.8 Kur ka një kontrast të pamjaftueshëm midis vijëzimit dhe sipërfaqes së rrugës lidhëse vijëzimi informues duhet të përfshijë edhe një kornizë të përshtatshme; që është e zezë nëse mbishkrimi është i zi, ose përndryshe e verdhë.
- A1 - 8.6.20.9 Lartësia e karaktereve për vijëzimet e detyrueshme informacioni dhe udhëzimi duhet të jetë 4 m për mbishkrimin kur shkronja e kodit është C, D, E ose F dhe 2 m në rast të kundërt. Sfondi i vijëzimit duhet të shtrihet të paktën 0.5 m në anë dhe vertikalisht përtej ekstremeve të mbishkrimit.

A1 - 8.7 Treguesit e drejtimit të erës

A1- 8.7.1 Kërkesat

- A1 - 8.7.1.1 Kjo rregullore kërkon që operatori i aerodromit të instalojë dhe të mbajë të paktën një tregues të drejtimit të erës në aerodrom. AAC mund të lëshojë urdhëresa që kërkojnë pajisjen me tregues shtesë të drejtimit të erës.
- A1 - 8.7.1.2 Në çdo pistë me afrim jopreciz kërkohet pajisja me një tregues të drejtimit të erës në prag të asaj piste. Sidoqoftë, sipas pikës A1-8.7.1.3 për pistat 1200 m ose më pak se 1200 m të gjata ku një tregues qendror i drejtimit të erës është i pranueshëm nëse ky tregues është i dallueshëm nga zona e parkimit dhe të dyja anët e afrimeve.
- A1 - 8.7.1.3 Paragrafi A1-8.7.1.2 nuk aplikohet në pistat ku informacioni i erës në sipërfaqe u kalohet pilotëve të avionit që është duke u afruar në pistë me anë të:
- a) një sistem automatik vëzhgues të motit i cili:
 - (i) është në përputhje me sistemin vëzhgues të motit të Zyrës së Meteorologjisë së Ushtrisë, dhe
 - (ii) siguron informacion të erës në sipërfaqe me anë të një transmetimi të informacionit të motit të aerodromit; ose
 - b) një vëzhgues i aprovuar i lidhur në komunikim me pilotët me anë të cilit, informacioni i herëpashershëm rreth erës në sipërfaqe mund t'u kalojë në mënyrë të qartë atyre; ose
 - c) çdo mjet tjetër të aprovuar që siguron informacion të erës në sipërfaqe.
- A1 - 8.7.1.4 Një tregues i drejtimit të erës duhet të vendoset në mënyrë të tillë që të jetë i dukshëm nga avioni që është në fluturim ose avioni që është në zonën e lëvizjes.
- A1 - 8.7.1.5 Një tregues i drejtimit të erës duhet të vendoset në mënyrë që të jetë i lirë nga efektet e lëvizjet e ajrit të shkaktuara nga ndërtesat apo struktura të tjera.
- A1 - 8.7.1.6 Një tregues i drejtimit të erës i vendosur në pragun e një piste duhet të ndodhet:
- a) në anën e majtë të pistës kur shikohet nga një avion në ulje, përveç rasteve kur kjo nuk është e mundur; dhe
 - b) jashtë rripit të pistës; dhe
 - c) i lirë nga sipërfaqet e kufizuara të pengesave.
- A1 - 8.7.1.7 Nëse është e mundur, një tregues i drejtimit të erës i vendosur në pragun e një piste duhet të ndodhet 100 metra lart pragut.

A1- 8.7.2 Karakteristikat e treguesit të drejtimit të erës

- A1 - 8.7.2.1 Një tregues i drejtimit të erës duhet të konsistojë në një pëlhurë në formë mënge/çorape konike e ngjitur në një shtyllë prej 6.5 m mbi tokë.
- A1 - 8.7.2.2 Pëlhura në formë mënge/çorape duhet të jetë 3.65 m e gjatë dhe konike në mënyrë uniforme me një diametër nga 900 mm deri në 250 mm.

A1 - 8.7.2.3 Fundi më i gjerë duhet të bashkohet në një strukturë të fortë për ta mbajtur fundin e mëngës/çorapes të hapur dhe të ngjitur në shtyllë, në mënyrë të tillë që ta lejojë atë të lëvizë lirshëm rrotull.

A1 - 8.7.2.4 Pëlhura e treguesit parësor të drejtimit të erës duhet të jetë e bardhë, dhe pëlhura e çdo treguesi shtesë të drejtimit të erës duhet të jetë:

- e verdhë, nëse nuk ndriçohet natën; ose
- nëse ndriçohet natën ose e bardhë, ose një ngjyrë tjetër, e cila është qartësisht e dallueshme kur ndriçohet.

Shënim: Fibra natyrale apo sintetike që kanë një peshë të paktën 270 deri në 275 g/m² janë përdorur në mënyrë të efektshme si material për mëngët/çorapet e treguesit të erës.

A1 - 8.7.2.5 Treguesi parësor i drejtimit të erës duhet të vendoset në qendër të një rrethi me ngjyrë të zezë me diametër 15 m dhe me konture:

- me një perimetër të bardhë me gjerësi 1.2 m; ose
- me një unazë prej 15 shenjash të bardha me distancë të njëjlojtë secila me një bazë jo më pak se 0.75 m në diametër.

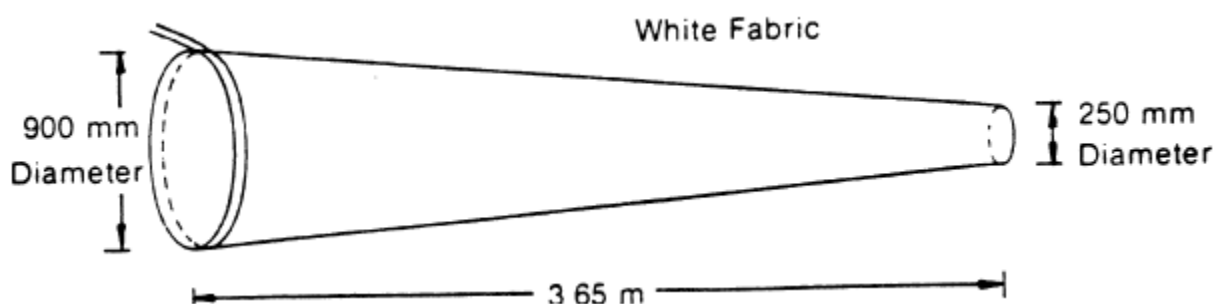


Figura 8.7-1: Wind Direction Indicator

A1 - 8.8 Shenjat në tokë

A1- 8.8.1 Zonat sinjal

A1 - 8.8.1.1 Një zonë sinjal duhet të jetë:

- me një diametër 9 m;
- e zezë;
- e kufizuar nga:
 - një kontur i bardhë me gjerësi 1 m; ose
 - 6 shënjes të bardhë me distancë të njëjtë nga njëri-tjetri, secili me një bazë me një diametër jo më pak se 0.75 m; dhe
- jo më shumë se 15 m nga treguesi i drejtimit të erës ose, nëse është e mundur, treguesi parësor i drejtimit të erës. Treguesi parësor i drejtimit të erës ndodhet më afër vendqëndrimit të avionëve të aerodromit.

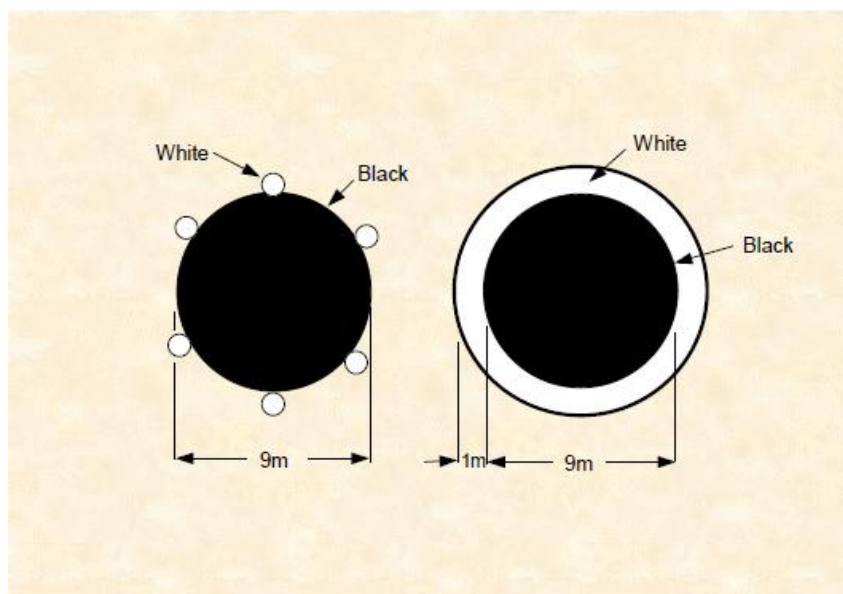


Figura 8.8-1: Signal Area

A1- 8.8.2 Shinjaket në tokë në zonën e sinjaleve

- A1 - 8.8.2.1 Një sinjal “plotësisht jashtë shërbimi” duhet të shfaqet në zonën e sinjalit kur një aerodrom është i mbyllur për avionët në ulje.
- A1 - 8.8.2.2 Një sinjal “plotësisht jashtë shërbimi” duhet të konsistojë në 2 shirita të bardhë jo më pak se 0.9 m gjerësi dhe 6 m të gjatë, që presin njëri-tjetrin në kënde të drejta.
- A1 - 8.8.2.3 Një sinjal “kufizim operimesh” duhet të shfaqet në zonën e shenjat në një aerodrom me më shumë se një lloj sipërfaqeje në zonën e tij të lëvizjes, nëse avioni duhet të përdorin vetëm:
- a) pistat, rrugët lidhëse, vendqëndrimet e avionëve të mbyllura; ose
 - b) pistat me zhavorr; ku nuk ka pista, rrugë lidhëse apo vendqëndrime të mbyllura.
- A1 - 8.8.2.4 Për qëllimet e paragrafit A1-8.8.2.3
- a) një piste, vendqëndrim avionësh apo rrugë lidhëse e mbyllur, do të konsiderohet e tillë, sipërfaqet e të cilave janë plotësisht apo kryesisht të mbyllura; dhe
 - b) një pistë, rrugë lidhëse apo vendqëndrim me zhavorr, do të konsiderohen ato sipërfaqe të cilat janë tërësisht apo kryesisht me zhavorr.
 - c) shenja e “operimeve të kufizuara” duhet të përbëhet nga 2 rrathë të bardhë me diametër 1.5 m të lidhura nga një shirit të bardhë kryq 1.5 m të gjatë dhe 0.4 m të gjerë.
 - d) një shenjë për “operime me avionë pa motorë” duhet të përbëhet nga një shirit të bardhë 5 m të gjatë dhe 0.4 m të gjerë që përshkruhet në kënde të drejta nga 2 shirita 0.4 m të gjerë dhe 2.5 m të gjatë, secili 1.05 m larg nga fundi më i afërt i shiritit horizontal, siç tregohet më poshtë.

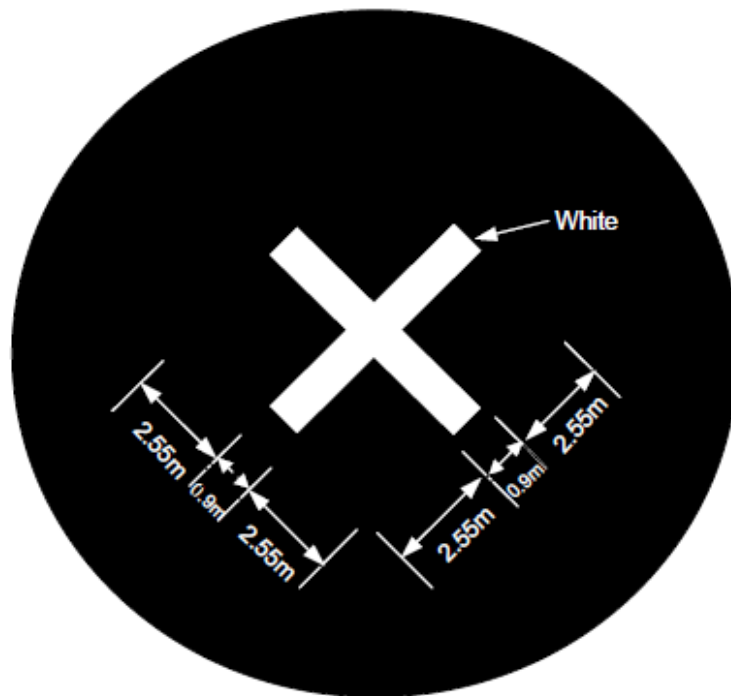


Figura 8.8-2: *Total unserviceability signal*

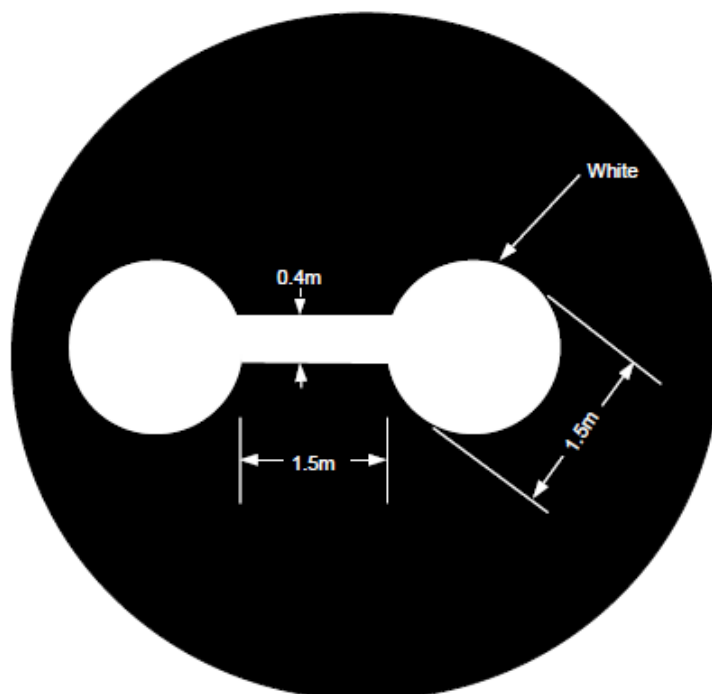


Figura 8.8-3: *Restricted operations signal*

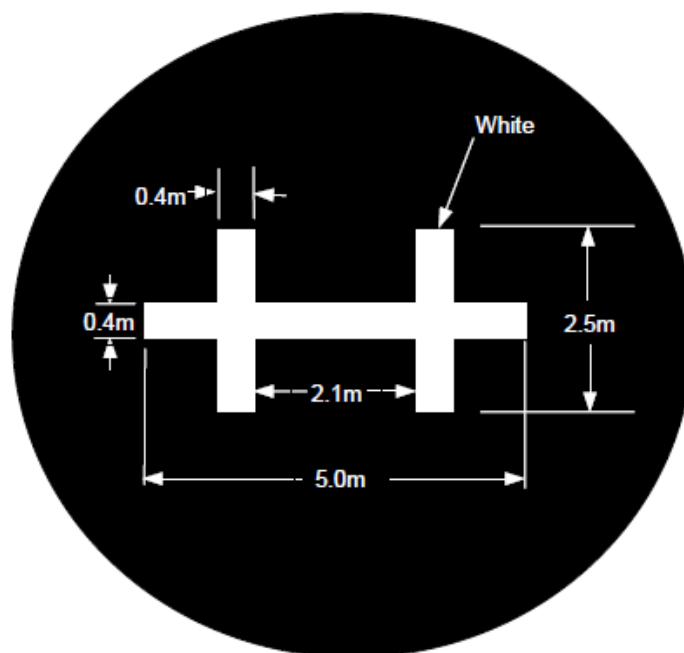


Figura 8.8-4: *Glider operations signal*

A1 - 8.9 Vijëzimet e zonave “jashtë shërbimit” dhe zonave të “punimeve”

A1- 8.9.1 Prezantim

A1 - 8.9.1.1 Ky seksion identifikon vijëzimet e përdorura në zonat jashtë shërbimi të pistave, rrugëve lidhëse, vendqëndrimit të avionëve dhe xhepave të qëndrimit, gjithashtu dhe shenjat e përdorura për të treguar kufizimet e zonës jashtë shërbimit dhe kufirin e zonave të punimeve.

A1- 8.9.2 Vijëzimi i zonave jashtë shërbimit në zonën e lëvizjes

A1 - 8.9.2.1 Një shenjë jashtë shërbimi ose një shenjë mbylljeje duhet të përdoret për të treguar çdo pjesë të pistës, e cila nuk duhet të përdoret nga avionët. Shenja duhet të përmbajë një kryq të bardhë të vendosur në pjesën jashtë shërbimi të pistës.

A1 - 8.9.2.2 Një shenjë që jashtë shërbimi duhet gjithashtu të përdoret për të treguar çdo pjesë rruge lidhëse apo vendqëndrimi që nuk duhet të përdoret nga aeroplanët. Mënyra e preferuar për të shënuar një pjesë jashtë shërbimi në një rrugë lidhëse apo vendqëndrim është vendosja e shenjave “jashtë shërbimi” në hyrje të asaj zone ose rreth zonës jashtë shërbimit.

A1 - 8.9.2.3 Ka dy lloje të shenjave “jashtë shërbimi”, treguar në figurën 8.9-1 dhe në figurën 8.9-2. Shenja më e madhe duhet të përdoret kur shënohet një pistë, përveç rasteve kur aprovet ndryshe nga AAC.

A1 - 8.9.2.4 Shenja “jashtë shërbimit” nuk kërkohet të vendoset për punime me kohë të kufizuar.

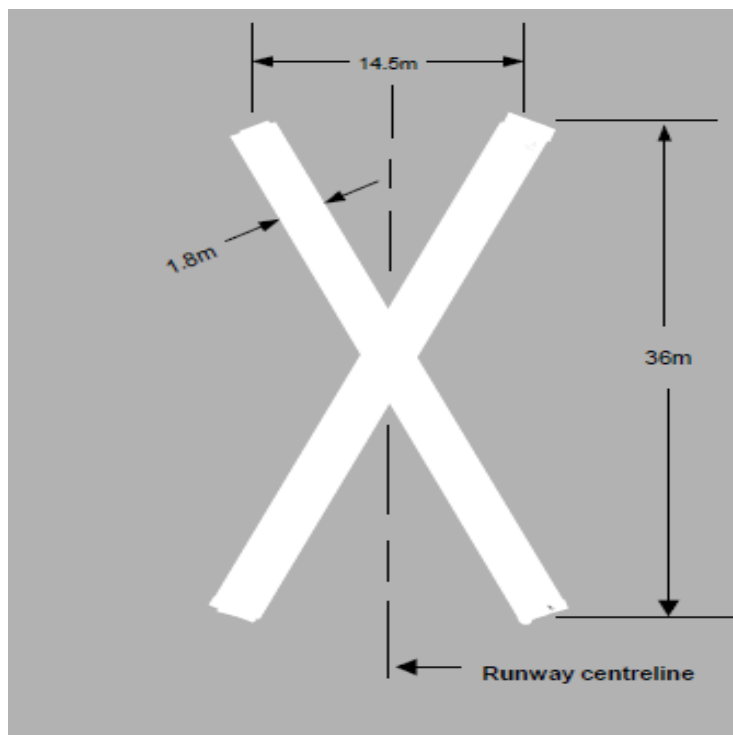


Figura 8.9-1

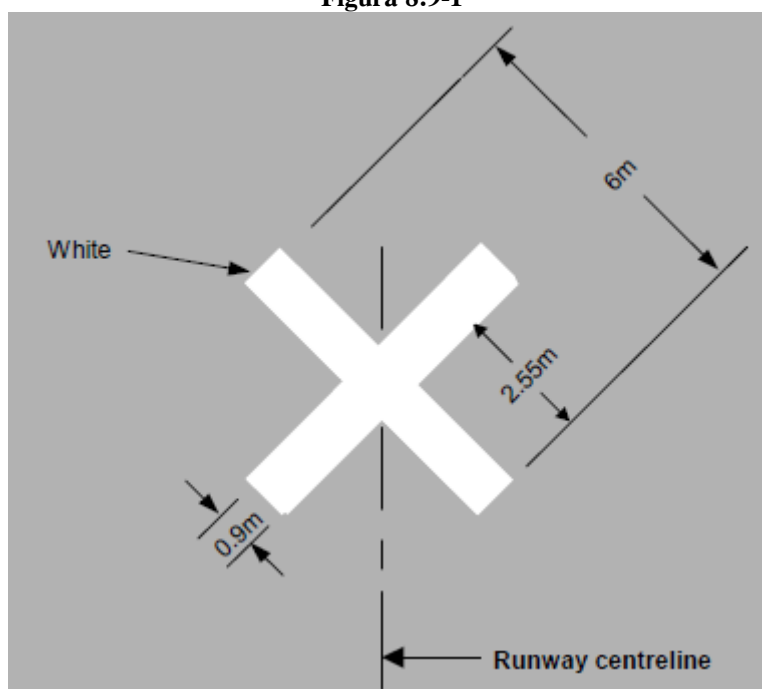


Figura 8.9-2

A1 - 8.9.2.5

Shenja më e madhe duhet të përdoret në pista kur e gjithë apo një pjesë e pistës është e mbyllur përgjithmonë ose kur është e mbyllur për më shumë se 30 ditë për operime për avionët. Shenjat duhet të shfaqen në secilin fund të pistës jashtë shërbimit dhe gjithashtu në zonën e ndërmjetme me intervale prej më pak se 300 m.



- A1 - 8.9.2.6 Shenja më e vogël duhet të përdoret në rrugë lidhëse dhe vendqëndrime avionësh për të shënuar sektorë ose shërbime të tëra që nuk janë të disponueshme për përdorim. Kur përdoret në rrugë lidhëse apo në vende qëndrimi, shenja duhet të jetë e verdhë.
- A1 - 8.9.2.7 Kur një pistë apo një rrugë lidhëse ose një pjesë e këtyre është e mbyllur përgjithmonë, të gjitha shenjat normale të pistave apo rrugëve lidhëse duhet të prishen.
- A1 - 8.9.2.8 Ndriçimi në një pistë apo rrugë lidhëse të mbyllur ose në një pjesë të tyre, nuk duhet të aplikohet përveç rasteve kur kërkohet për qëllime mirëmbajtjeje.
- A1- 8.9.3 Përdorimi i shënjesve të zonave jashtë shërbimit**
- A1 - 8.9.3.1 Shënjesit e zonave jashtë shërbimit tregohen në figurën 8.2-2. Ato duhet të përbëhen nga një kon i bardhë me një shirit të kuq horizontal, i cili është 25 cm i gjerë rreth qendrës së tij, në gjysmën e sipërme të konit, në mënyrë që të sigurojnë tri kombinime ngjyrash, të bardhë-të kuqe-të bardhë.
- A1 - 8.9.3.2 Shënjesit “jashtë shërbimit” duhet të shfaqen kudo ku çdo pjesë e një rruge lidhëse, vendqëndrimi avionësh apo xhepi qëndrimi është jo e përshtatshme për lëvizjen e një avioni, por është akoma e mundur për avionin që ta kalojë zonën në mënyrë të sigurt.
- Shënim:** Kur një aerodrom do të përdoret natën ose në kushte të një pamjeje të reduktuar, zonat që janë jashtë shërbimit mund të kenë nevojë për ndriçim të veçantë për zona të tilla. Shikoni sektorin 0.17 për detaje të kërkesave për ndriçimin e zonave jashtë shërbimit.*
- A1- 8.9.4 Shënjesit e kufizimit të punimeve**
- A1 - 8.9.4.1 Shënjesit e kufizimit të punimeve, treguar në figurën 8.2-2, aty ku përdoren duhet të jenë të ndara nga njëra-tjetra në intervale marginale më pak se traktori më i vogël i punimeve apo i mjeteve që operojnë brenda zonës së punimeve.
- A1 - 8.9.4.2 Forma të tjera të shënjesve të kufizimeve të punimeve mund të përdoren për punime në vendqëndrime të avionëve dhe në zona të tjera, duke siguruar se ato nuk janë të rrezikshme për avionët dhe mjete të tjera ajrore që operojnë në afërsi të zonës së punimeve.
- A1 - 8.10 Shenjat e pengesave**
- A1- 8.10.1 Të përgjithshme**
- A1 - 8.10.1.1 Objekte të fiksuara, të përkohshme dhe të përhershme, të cilat shtrihen mbi sipërfaqet me kufizim pengesash, por që janë të lejuara të qëndrojnë ose objekte të cilat janë të pranishme në zonën e lëvizjes, konsiderohen si pengesa dhe duhet të shënohen. Operatori i aerodromit duhet të paraqesë detajet e pengesave të tilla në AAC për vlerësime mbi rrezikshmërinë e tyre dhe për kërkesa të veçanta për shënjimin dhe ndriçimin e tyre. Informacioni përkatës duhet të përfshihet në Manualin e Aerodromit.
- A1 - 8.10.1.2 AAC mund të lejojë që pengesat të lihen pa shenja:
- a) kur pengesat janë mjaftueshëm të dallueshme nga përmasat, format ose ngjyra; ose
 - b) kur pengesat janë të mbuluara nga pengesa të tjera të shënuara; ose
 - c) kur pengesat janë të ndriçuara nga drita me intensitet të lartë të pengesave gjatë ditës.
- A1- 8.10.2 Shënjimi i pengesave**
- A1 - 8.10.2.1 Një strukturë duhet të shënohet kur është më shumë se 150 m më e lartë se terreni rrethues. Me terren rrethues do të kuptojë zonën brenda 400 m rreth strukturës. Strukturat mbi 90 m mund të kenë nevojë të shënohen, dhe strukturat e padallueshme 75 m mbi nivelin e tokës duhet gjithashtu të shënohen. Objektet e fiksuara në zonën e lëvizjes së aerodromit, të tilla si ndërtesa ILS duhet të shënohen si pengesa.
- A1 - 8.10.2.2 Pengesat që nuk janë tela apo kablllo duhet të lyhen me struktura me kontraste të cila bëjnë kontrast edhe me sfondin. Normalisht përdoren portokalli dhe e bardhë ose e kuqe dhe e bardhë.
- A1 - 8.10.2.3 Pengesa me strukturë të pathyeshme dhe sipërfaqe me përmasa më shumë se 4.5 m x 4.5 m duhet të lyhen me një strukturë me kuadrate apo drejtkëndësha me ngjyra më të çelura dhe më të errëta me brinjë jo më pak se 1.5 m dhe jo më shumë se 3 m të gjata, siç tregohet në figurën 8.10-1.

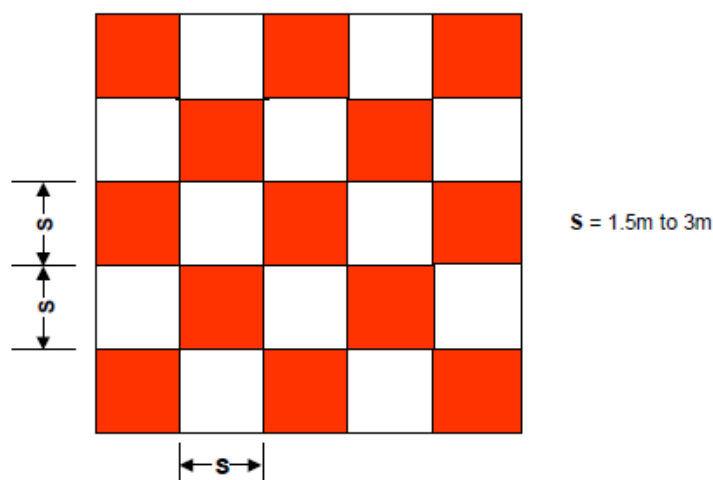


Figura 8.10-1

- A1 - 8.10.2.4 Pengesa me përmasë në një rën brinjë më shumë se 1.5 metra në një drejtim dhe më pak se 4.5 m në drejtimin tjetër ose çdo pengesë në formë grille me përmasa më të mëdha se 1.5 m në të dyja drejtimet duhet të shënohen me shirita me ngjyra të alternuara dhe në kontrast me njëra-tjetrën, dhe konturet e brinjëve të lyera me ngjyrën më të errët, siç tregohet në figurën 8.10.2. Shiritat duhet të jenë pingule me përmasën më të madhe dhe të kenë një gjerësi afërsisht 1/7 të përmasës më të gjatë ose 30 m, cilado qoftë më pak.

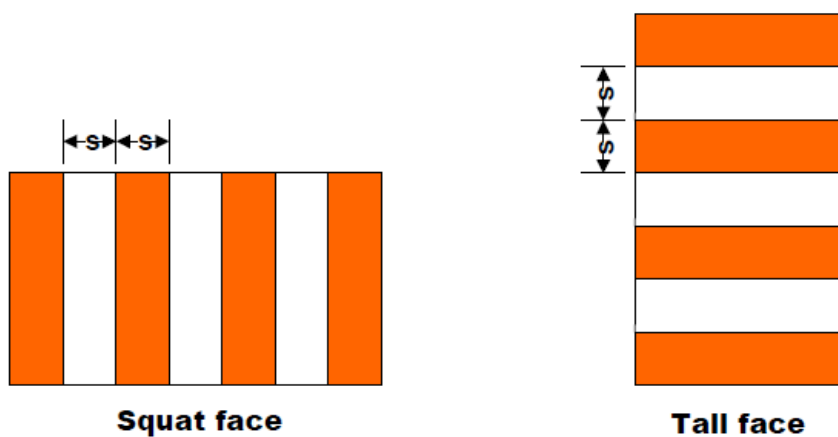
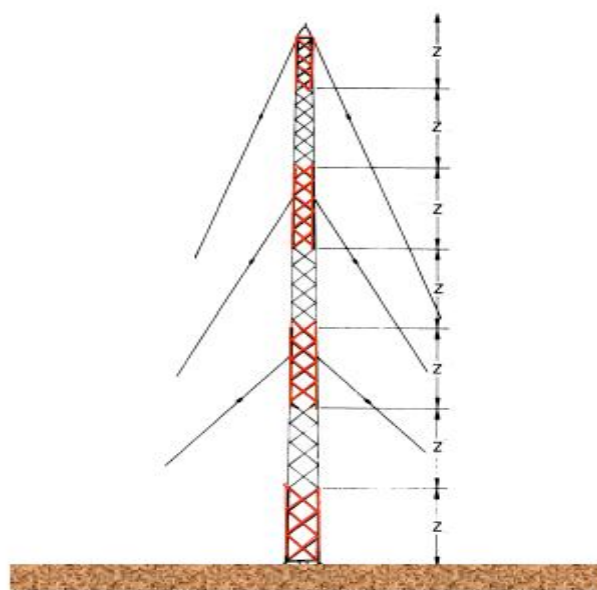


Figura 8.10-2

- A1 - 8.10.2.5 Pengesat me përmasa me më pak se 1.5 m, përveç shtyllave të larta dhe kullave, përshkruar në paragrafin 8.10.2.6 duhet të lyhen me një ngjyrë të fortë në kontrast me sfondin.
- A1 - 8.10.2.6 Shtyllat dhe kullat duhet të shënohen me shirita që bëjnë kontrast, me ngjyrë më të errët në majë, siç tregohet në figurën 8.10-3. Shiritat duhet të jenë pingule me përmasën më të gjatë dhe të kenë një gjerësi përafërsisht 1/7 të përmasës më të gjatë ose 30 m, cilado qoftë më pak.



Radio Tower
Figura 8.10-3

- A1 - 8.10.2.7 Shtyllat e gardhit rrethues që përcaktohen si pengesa duhet të lyhen me një ngjyrë të vetme dhe të dallueshme, normalisht me ngjyrë të bardhë.
- A1 - 8.10.2.8 Pengesat me tela apo kablllo duhet të shënohen duke përdorur një objekt tredimensional me ngjyra, të tilla si: sfera dhe piramida etj., me një përmasë ekuivalente me një kub me brinjë 600 mm, të ndara 30 m nga njëra-tjetra.
- A1- 8.10.3 Shënjimi i pengesave të rastit dhe të përkohshme**
- A1 - 8.10.3.1 AAC për pengesat e rastit dhe të përkohshme, mund të kërkojë që ato të vijëzohen. Pengesat e përkohshme dhe të fiksuara duhet të vijëzohen siç është përshkruar me lart për pengesat e përhershme. Aty ku nuk është e mundur përdorimi i shënjesve konikë për të treguar zonat jashtë shërbimit dhe/ose përdorimi i flamujve, është e pranueshme të përshkruhet forma dhe përmasa e pengesës në mënyrë që të jetë qartësisht e dallueshme nga çdo linjë e afrimit, që mund të përdoret nga një avion.
- A1 - 8.10.3.2 Flamujt e përdorur për shënjimin e pengesave të përkohshme e të fiksuara, nuk duhet të jenë më pak se 0.6 metra katrore. Ato duhet të jenë me ngjyrë portokalli ose portokalli më të bardhë, të ndara diagonalisht. Në rastet kur ngjyra portokalli shkrihet me sfondin duhet të përdoret një ngjyrë tjetër e dallueshme.
- A1- 8.10.4 Shënjimi i mjeteve**
- A1 - 8.10.4.1 Një mjet që përdoret rregullisht në zonën e manovrimit gjatë ditës duhet të lyhet me një ngjyrë të vetme të dallueshme, ku preferohet ngjyra e verdhë ose portokalli. Kur është lyer në këtë mënyrë, nuk ka nevojë për shenja shtesë.
- A1 - 8.10.4.2 Mjetet që nuk janë lyer me të verdhë ose portokalli duhet të shënohen duke përdorur:
- a) një dritë paralajmëruese të mjetit sipas pikës A1-9.18.1; ose
 - b) flamuj.
- A1 - 8.10.4.3 Flamujt nuk duhet të jenë më pak se 0.9 m katrorë dhe duhet të jenë me një strukturë me kuadrata me ngjyrë portokalli dhe të bardhë, ku secili kuadrat i flamurit duhet të ketë brinjë jo më pak se 0.3 m. Kur ngjyra portokalli shkrihet me sfondin duhet të përdoret një ngjyrë tjetër, e cila bën kontrast me sfondin.
- A1 - 8.11 Zonat e helikopterëve në aerodrom**
- A1- 8.11.1 Hyrje**
- A1 - 8.11.1.1 Në aerodrome të përdorura si nga helikopterët ashtu edhe nga avionë me krahë të fiksuar, vijëzime të veçanta duhet të vendosen në zonat e shërbimeve për përdorim ekskluziv nga helikopterët.

A1- 8.11.2 Vijëzimet e zonës së uljes dhe ngritjes së helikopterëve

A1 - 8.11.2.1 Kur një zonë e veçantë, përveç pistës, sigurohet për uljen dhe ngritjen e helikopterëve, zona duhet të shënohet nga një rreth, i lyster me ngjyrë të bardhë me një rreze të brendshme prej 6 m dhe me një gjerësi të vijës prej 1 m. Një vijëzim me germën “H” me ngjyrë të bardhë duhet të vendoset në qendër brenda rrethit në linjë me orientimin e drejtimit të uljes së helikopterit. Përmasat e shenjës me shkronjën H duhet të jenë 6 m të gjata dhe 3 m të gjera me një gjerësi të vijës prej 1 m.

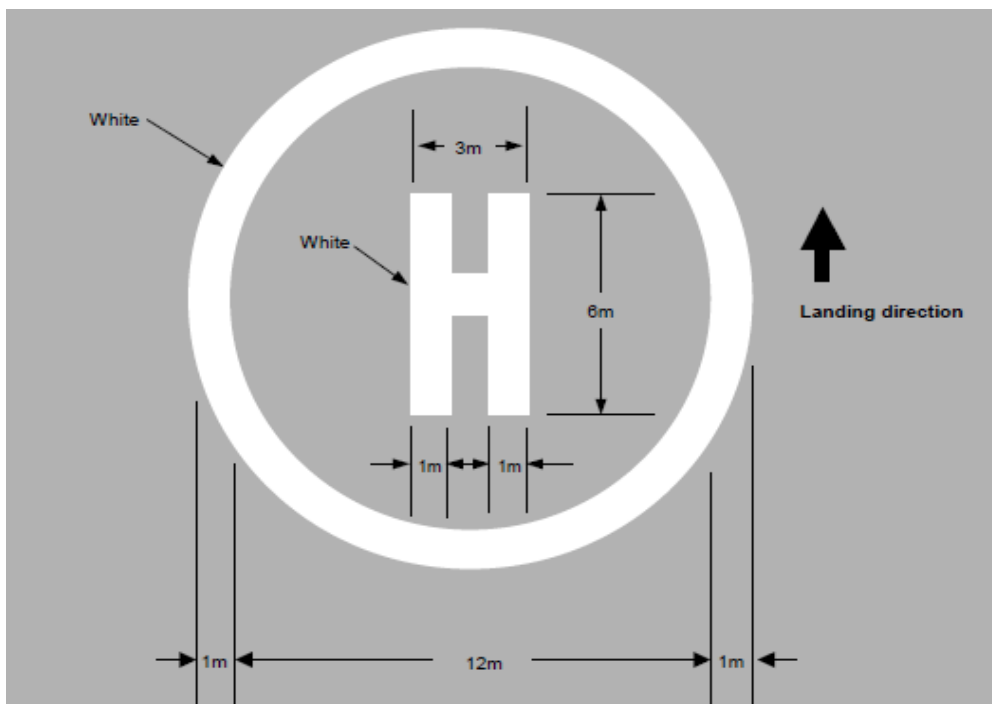


Figura 8.11-1

A1- 8.11.3 Vijëzimi i vendqëndrimit të helikopterit

A1 - 8.11.3.1 Vijëzimi i vendqëndrimit të helikopterit përbëhet nga vijat orientuese të rrugëve lidhëse, vijat udhëheqëse të drejtimit dhe vijëzimin e pozicionit të parkimit të helikopterit. Shenjat për vijat orientuese të rrugëve lidhëse dhe vijat udhëheqëse të drejtimit për pozicionin e parkimit të një helikopleri të caktuar duhet të jenë të njëjta me ato që përdoren për avionë me krahë të fiksuar.

A1- 8.11.4 Vijëzimi i pozicionit të parkimit të helikopterit

A1 - 8.11.4.1 Kur pozicioni i parkimit të një helikopleri të caktuar sigurohet në një vendqëndrim me sipërfaqe të izoluar, me beton ose me asfalt duhet të shënohet me shkronjën “H” të lyster me ngjyrë të verdhë me gjatësi 4 m, 2 m gjerësi dhe me një vijë me gjerësi 0.7 m. Vijëzimi duhet të jetë në përputhje me formën dhe përmasat e treguar në figurën 8.11-2.

A1 - 8.11.4.2 Shkronja H duhet të vendoset në qendër në pozicionin e parkimit dhe në linjë me orientimin e dëshiruar të një helikopleri kur është i parkuar. Ky vijëzim gjithashtu shërben si përcaktues i pozicionit të parkimit.

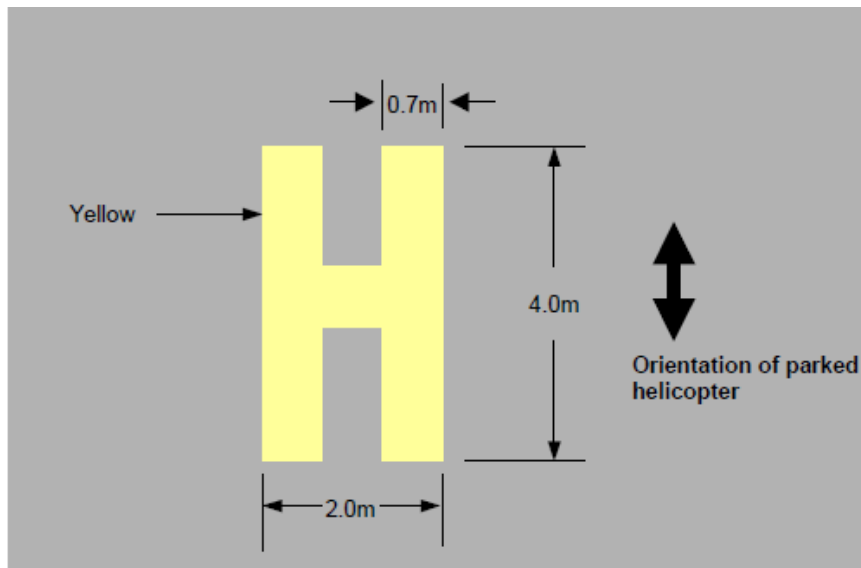


Figura 8.11-2

A1- 8.11.5 Shënjimi i vijave orientuese të rrugëve lidhëse të helikopterit

- A1 - 8.11.5.1 Shënjimi duhet të sigurohet kur vijat orientuese të rrugës lidhëse udhëheq në një pozicion parkimi të rezervuar vetëm për helikopter. Kur një vendqëndrim përmban pozicione parkimi si për avionë me krahë të fiksuar, ashtu edhe për helikopterë, udhëzuesit e rrugës lidhëse që çon në pozicion parkimi të caktuar për helikopterë duhet të shënohen me një shkronjë përcaktuese H, 2 m të gjatë, me ngjyrë të verdhë në ndarjen nga rruga lidhëse udhëzuese për avionët, siç tregohet në figurën 8.11-3.
- A1 - 8.11.5.2 Këto shënjime duhet të vendosen dhe të orientohen në mënyrë të tillë që të mund të shikohen nga një avion 15 m larg, nga vijat orientuese të rrugës lidhëse.

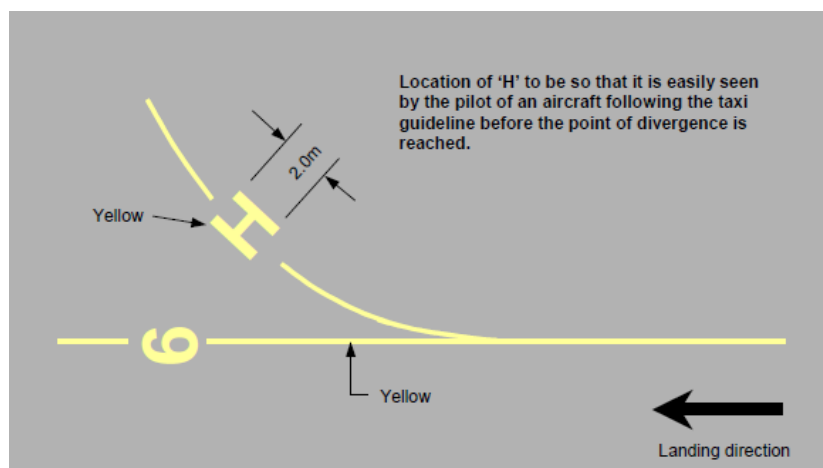


Figura 8.11-3

A1- 8.11.6 Numrat e pozicionit të parkimit të helikopterit

- A1 - 8.11.6.1 Numrat e pozicionit të parkimit duhet të vendosen kur në vendqëndrim ka më shumë se një pozicion parkimi për helikopterë. Të gjitha pozicionet e parkimit duhet të shënohen me numra lart dhe poshtë vijëzimit të pozicionit të parkimit të helikopterit. Numrat duhet të jenë 2 m të gjatë, të lyer me të verdhë, siç ilustron në figurën 8.11-4.

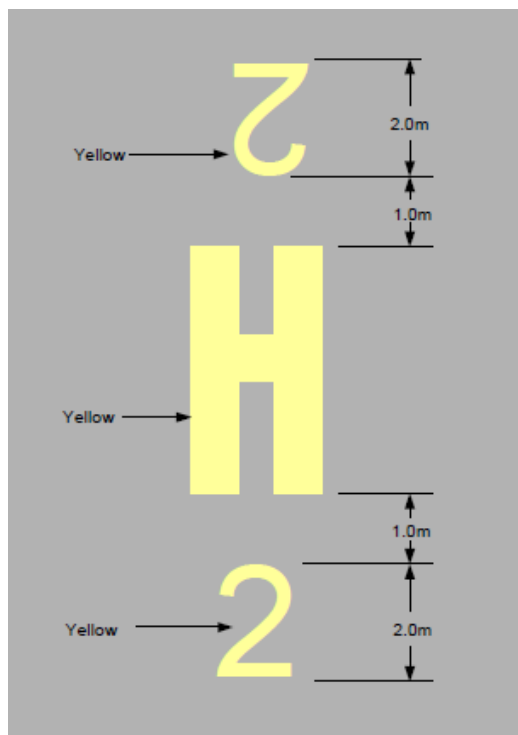


Figura 8.11-4

A1- 8.11.7 Vijëzimet anësore të vendqëndrimit të helikopterëve

A1 - 8.11.7.1 Vijëzimet anësore të vendqëndrimit të helikopterëve duhet të vendosen kur është e nevojshme për të përcaktuar qartësisht zonat e caktuara në mënyrë specifike për parkimin e helikopterëve.

A1 - 8.11.7.2 Në vendqëndrime me sipërfaqe të izoluar, me beton ose me asfalt, vijëzimet anësore duhet të përbehen nga dy vija të vazhdueshme me gjerësi 0.15 m, 0.15 m larg njëra-tjetrës dhe të lyera me ngjyrë blu. Shtuar kësaj, fjalët (VETËM HELIKOPTER) “HELICOPTER ONLY” duhet të lyhen me ngjyrë të verdhë përgjatë anëve të vijëzuara, jashtë vendqëndrimit të helikopterëve dhe të lexueshme për pilotët e avionëve në afërsim. Shkronjat duhet të jenë 0.5 m të gjata, të vendosura 0.15 m nga vijëzimet anësore të vendqëndrimit të helikopterit. Këto fjalë duhet të ndahen me intervale që nuk i kalojnë 50 m përgjatë vijëzimit anësor të vendqëndrimit të helikopterit, siç tregohet më poshtë.

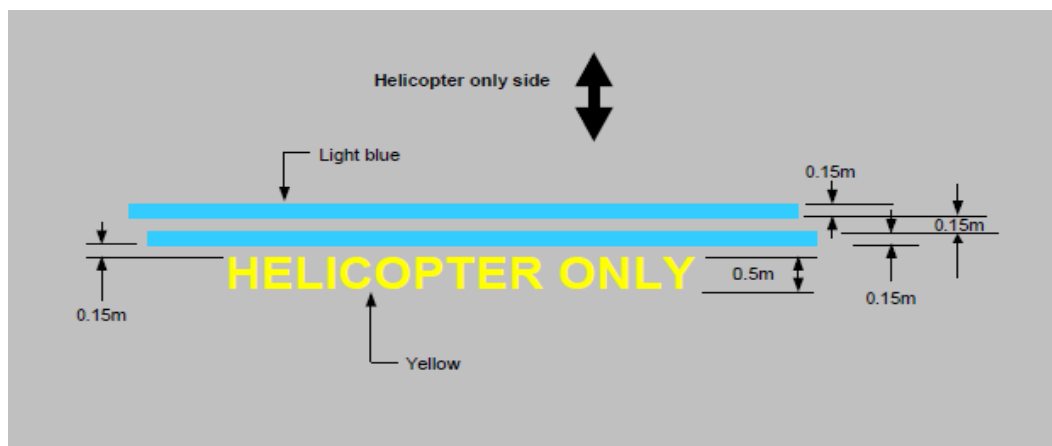


Figura 8.11-5



A1 - 8.11.7.3 Në sipërfaqe me zhavorr ose në sipërfaqe natyrale, vendqëndrimi duhet të shënohet duke përdorur forma konike me ngjyrë blu të çelët; të ndara me një minimum prej 30 m dhe një maksimum prej 60 metra.

A1 - 8.12 Shënjimi i rripave të pistës për avionë pa motor në një aerodrom

A1 - 8.12.1.1 Kur në një aerodrom kryen operime për avionë pa motor, një shenjë që përmban një kryq të bardhë të dyfishtë, duhet të vendoset në zonën e shënuar. Detaje të tabelave janë ilustruar në figurën 8.12-4 më poshtë.

A1 - 8.12.1.2 Kur pista e uljes për avionët pa motor ndodhet tërësisht ose pjesërisht brenda një piste ekzistuese për ulje, gjerësia e një piste uljeje për avionët pa motor duhet të fiksohet në një rën anë nga skaji i pistës ekzistuese, dhe në anën tjetër përgjatë pistës ekzistuese duhet të rregullohen shenjat siç është e nevojshme, siç tregohet më poshtë në figurën 8.12-1 dhe figurën 8.12-2.

A1 - 8.12.1.3 Kur një pistë uljeje për avionë pa motor ndodhet jashtë një piste ekzistuese për avionë me motor, pista e avionëve pa motor duhet të pajiset me shenja që tregojnë kufirin me një ngjyrë të dallueshme, por jo të bardhë, siç edhe tregohet në figurën 8.12-3.

A1 - 8.12.1.4 Kur fundi i një piste uljeje për avionë pa motor nuk është përgjatë fundit të një piste ekzistuese, një kryq i dyfishtë shtesë me ngjyrë të bardhë në një sfond me ngjyrë të zezë duhet të shfaqet 20 metra përballë shenjave që tregojnë fundin e pistës për avionë pa motor, siç edhe tregohet në figurën 8.12-2 dhe 8.12-3.

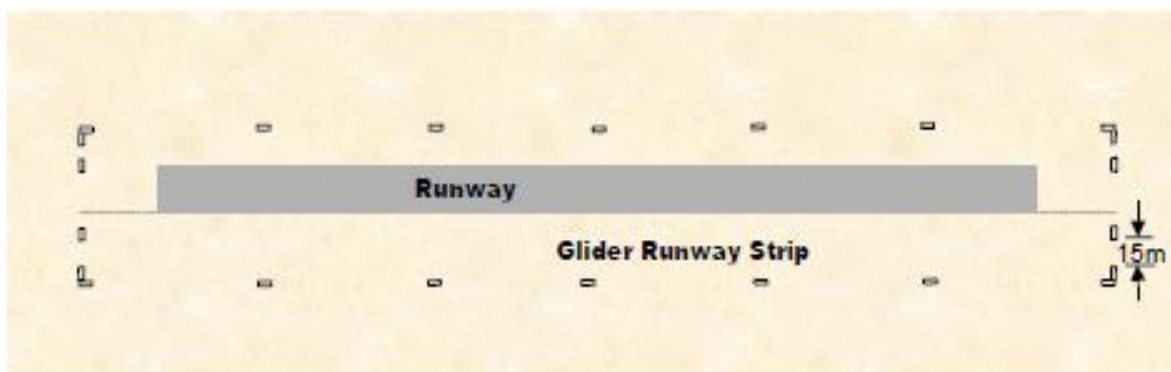


Figura 8.12-1: *Glider runway strip taking up the full length of powered aircraft runway strip (no signal required)*

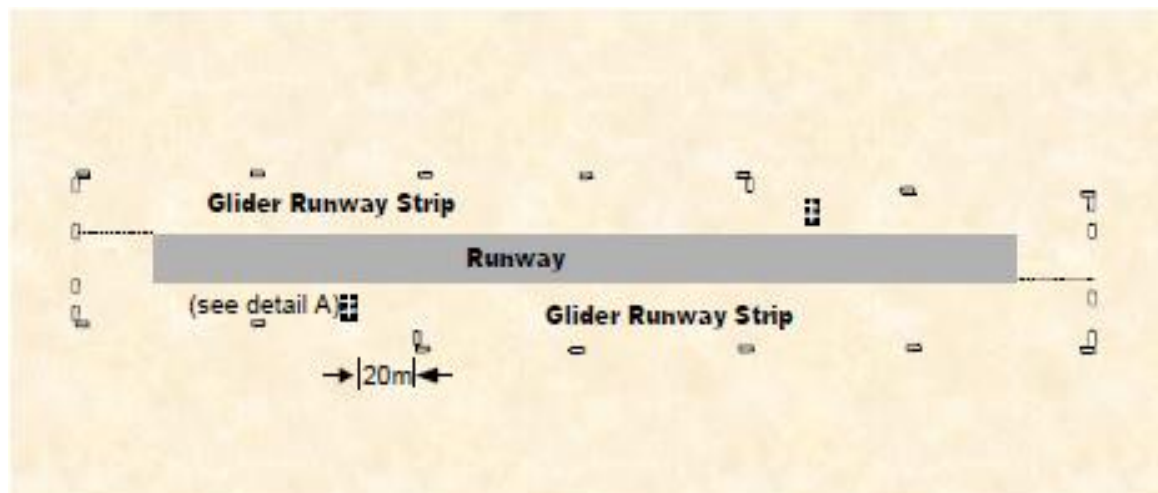


Figura 8.12-2: *Glider runway strip taking part of the powered aircraft runway strip*

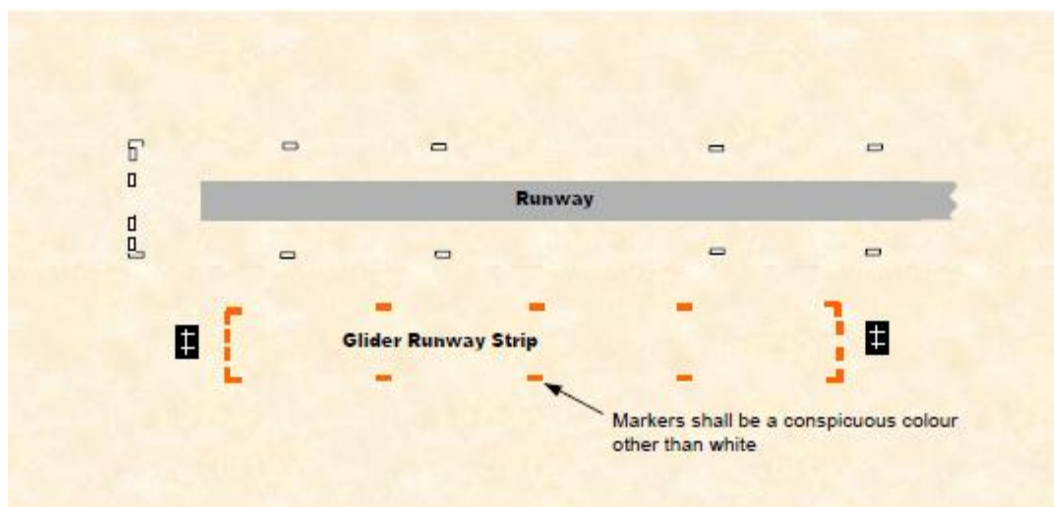


Figura 8.12-3: *Glider runway strip outside an existing powered aircraft runway strip*

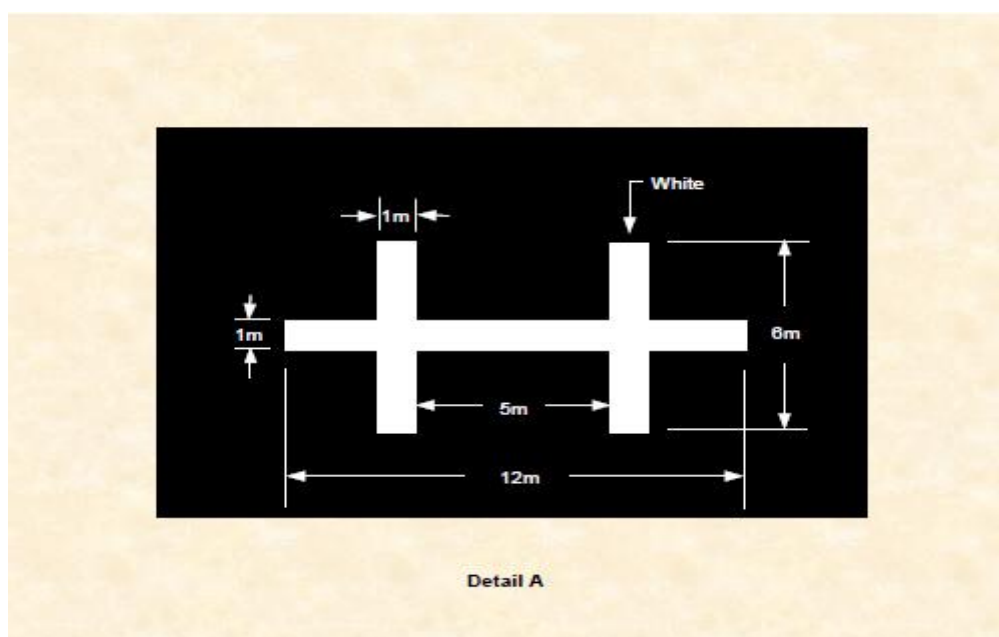


Figura 8.12-4: *Detail of glider operations signal*

A1 - 9 KAPITULLI 9 - PAJISJET NDIHMËSE VIZUALE TË AERODROMIT NDRIÇIMI I AERODROMIT

A1 - 9.1 Të përgjithshme

A1- 9.1.1 Aplikime dhe përkufizime

A1 - 9.1.1.1 Sistemet ekzistuese të ndriçimit duhet të operojnë dhe të ruhen në përputhje me procedurat ekzistuese. Standardet në këtë kapitull, mund të mos aplikohen në një shërbim ekzistues ndriçimi, derisa:

- përshtatjet e ndriçimit të një sistemi ndriçues të zëvendësohen me përshtatje të një tipi tjetër. Në këtë rast një sistem ndriçimi, do të thotë drita në një sektor të rrugës lidhëse (jo në të gjitha), drita në një rrethim (jo në të gjithë) etj.;
- një objekt të ngrihet në nivel;
- të ketë një ndryshim në planifikimin e kategorisë së aerodromit ose kur ka një rritje të densitetit të trafikut të aerodromit;



- d) në rrethana të veçanta, AAC përcakton, se për interes të sigurisë një shërbim ndriçues duhet të arrijë standardet e këtij kapitulli.
- A1 - 9.1.1.2 Për qëllime të ndriçimit të aerodromit, fjalët e përdorura në këtë kapitull kanë kuptimet e mëposhtme:
- a) **Planvendndodhja e aerodromit:** Kjo nënkupton numrin e pistave, rrugëve lidhëse dhe vendqëndrimet e një aerodromi, të gjitha këto të pajisura me ndriçim dhe kjo planvendndodhje ndahet në kategoritë e mëposhtme:
- (i) **Bazik** – aerodrom me një pistë, me një rrugë lidhëse që të çon në zonën e vendqëndrimit.
- (ii) **I thjeshtë** – Aerodrom me një pistë, me më shumë se një rrugë lidhëse dhe që të çojnë në një apo më shumë zona vendqëndrimi.
- (iii) **Kompleks** – Aerodromi me më shumë se një pistë uljeje dhe që ka shumë rrugë lidhëse, që të çojnë në një apo më shumë zona vendqëndrimesh.
- b) **Densiteti i trafikut të aerodromit.** Kjo nënkupton numrin e lëvizjeve të avionëve në një orar më të ngarkuar dhe kjo ndahet në kategoritë e mëposhtme:
- (i) **I ulët** – jo më e madhe se 15 lëvizje për pistë ose si në rastet tipike, më pak se 20 lëvizje totale në aerodrom;
- (ii) **Mesatar** – 16 deri në 25 lëvizje për pistë ose si në rastet tipike, midis 20 deri në 30 lëvizje totale në aerodrom.
- (iii) **I lartë** – 26 ose më shumë lëvizje për pistë ose si në rastet tipike, më shumë se 35 lëvizje totale në aerodrom.
- Shënim:** 1. Numri i lëvizjeve në orarin më të ngarkuar është një mënyrë e ka domethënie aritmetike për numrin e lëvizjeve të orarit më të ngarkuar ditë përgjatë gjithë vitit.*
- 2. Edhe një ngritje apo një ulje konsiderohet, si një lëvizje.*
- c) **Ngritja e nivelit të një shërbim.** Një shërbim i caktuar, mund të ngrihet në nivel, nëse çdo gjë ndryshohet në mënyrë që të lejojë këtë ngritje:
- (i) të presë avionë të një kodi reference më të lartë, p.sh. nga kodi 2 në kodin 3 të një piste ose nga kodi 3 në kodin 4;
- (ii) të përdoret nga aeroplanë që fluturojnë në kushte të ndryshme afrimi, p.sh.:
- Nga një pistë me instrumente në një pistë jo me precizion.
 - Nga një pistë me instrumente jo me precizion në një pistë me precizion;
 - Nga kategoria I me precizion në kategoritë II ose III.
- d) **E praktikueshme.** Ky term përdoret për të lejuar pranimin nga AAC të ndryshimeve të një standardi për shkak të vështirësive të pakapërcyeshme në përputhje të plotë. Nëse operatori i një aerodromi beson, se përputhja me një standard është e pamundur, ky operator duhet ta tregojë këtë pamundshmëri në AAC.
- A1- 9.1.2 Standardizimi i ndriçimit të aerodromit**
- A1 - 9.1.2.1 Që piloti të mundë të njohë dhe të interpretojë sistemin e ndriçimit të një aerodromi, është e rëndësishme, që të përdoren konfiguracione dhe ngjyra standarde. Piloti gjithmonë i shikon sistemet e ndriçimit të aerodromit në perspektivë dhe asnjëherë në plan dhe atij i duhet, të interpretojë guidën e siguruar, ndonjëherë vetëm me një segment të kufizuar të ndriçimit të dukshëm, ndërsa udhëton me shpejtësi të lartë. Meqë koha për të parë dhe për të reaguar ndaj pajisjeve vizive është e kufizuar, thjeshtësia e strukturës së pajisjeve vizive është shumë e rëndësishme, por gjithmonë duke qëndruar brenda standardeve.
- A1 - 9.1.2.2 Ngarkesa e punës së pilotit për interpretimin e shenjave vizive moderohet më së miri nga standardizimi, balanca dhe integriteti i elementeve. Një sistem jo i rregullt, me shumë drita që mungojnë mund të prishë strukturën që shikohet nga piloti, gjë që e kufizon pamjen meqë pozicioni i pilotit është nga kënde të thyer të kabinës nga pjesë mjegulle apo dhe kushte të tjera.
- A1 - 9.1.2.3 Për disa sisteme ndriçimi të aerodromeve, përdorimi përgjatë viteve në shtete të ndryshme ka bërë që një a më shumë sisteme të njihen nga ICAO. Në këto rrethana, AAC mund të ketë miratuar ndonjë prej tyre, por jo të gjithë, si sisteme për përdorim në Republikën e Shqipërisë.

A1 - 9.1.2.4 Sistemet që nuk përfshihen në këtë MSA nuk janë të miratueshme nga AAC për përdorim në Republikën e Shqipërisë. Trajnimi i pilotëve u jep atyre një familjaritet me sistemet standarde, kështu që është e rëndësishme, që pronarët e aerodromeve të mos prezantojnë sisteme ndriçimi të pamiratuara apo të pastandardizuara.

A1 - 9.1.2.5 Nëse një pronar aerodromi ka ndonjë dyshim rreth një sistemi të ri për aerodromin e tij, ata më parë duhet të kontaktojnë me AAC përpara se të fillojë funksionimin.

A1- 9.1.3 Ndriçimi në afërsi të një aerodromi

A1 - 9.1.3.1 Një ndriçim ekzistues, apo i propozuar, që nuk ka funksion aeronautik dhe që ndodhet në afërsi të një aerodromi dhe që për shkak të intensitetit apo konfiguracionit të ngjyrave, mund të rrezikojë sigurinë e një avioni duhet të njoftohet në zyrën përkatëse të AAC për një vlerësim sigurie. Në përgjithësi, afërsia e një aerodromi mund të konsiderohet brenda një rrezeje prej 6 km të aerodromit. Brenda kësaj zone 6 km, zonat specifike të mëposhtme janë ato që kanë më shumë mundësi t'i krijojnë probleme një avioni.

- Për pista me instrument të kodit 4, brenda një zone drejtkëndore gjatësia e së cilës shtrihet të paktën në 4500 metra përpara, çdo pragu dhe gjerësia e së cilës është të paktën 750 metra në njërin anë të shtrirjes së linjës qendrore të pistës.
- Për një pistë me instrument të kodit 2 ose 3, brenda një zone me të njëjtën gjerësi, si në (a) dhe me një gjatësi, që shtrihet të paktën 3000 metra përpara pragut.
- Për raste të tjera, brenda zonës së afërimit.

Shënim:

- Operatorët e aerodromit duhet të mbajnë lidhje me autoritetet lokale të ndriçimit dhe urbanistikës, në mënyrë që të njoftohen për propozime ndriçimi në afërsi të aerodromit. Kryesisht shqetësueset janë propozimet për rrugë me ndriçim.*
- Spektori 9.21 siguron këshilla për dizajnuesit e ndriçimit kur planifikohen instalime ndriçimi në afërsi të aerodromit.*

A1- 9.1.4 Kërkesat minimale të sistemit të ndriçimit

A1 - 9.1.4.1 Në aerodrome të disponueshme për operime natën duhet të sigurohen të paktën facilitetet e mëposhtme me një ndriçim të përshtatshëm:

- pistat, rrugët lidhëse dhe vendqëndrimet, që mund të përdoren natën
- të paktën një tregues i drejtimit të erës
- ndriçimi i pengesave të cilat ndodhen brenda një zone me kufizim pengesash dhe të cilat janë përcaktuar nga AAC si pengesa që kërkojnë ndriçim.

Shënim: Në rastin e rrugëve lidhëse që përdoren nga aerodrome të kodit A ose B, shenja reflektuese të rrugëve lidhëse, mund të përdoren në vend të ndriçimit të rrugëve lidhëse.

A1 - 9.1.4.2 Kur çdo fundafrimi në një pistë është bërë për t'u shërbyer aeroplanëve reaktivë me helikë, që operojnë në transportin ajror, ai fundafrimi duhet të pajiset me një sistem viziv tregues të pjerrësisë, në përputhje me paragrafin A1 -9.9.1. Plus kësaj, AAC mund të urdhërojë, që një pistë të pajiset me një sistem viziv tregues të pjerrësisë, nëse rrethanat që rrethojnë aerodromin e kërkojnë një ndihmë të tillë për qëllime të sigurisë së avionit.

A1 - 9.1.4.3 Për të shmangur konfuzionin në aerodrome me më shumë se një sistem viziv tregues të pjerrësisë duhet të përdoret i njëjti sistem viziv tregues të pjerrësisë, në përputhje me paragrafin 9.9.1.7.

A1 - 9.1.4.4 Një sistem i thjeshtë ndriçimi për pistën e afërimit në përputhje me standardet e këtij kapitulli duhet të instalohet kudo që të jetë e mundur:

- për një pistë jo me instrumente, ku numri i kodit është 3 ose 4 dhe pista është bërë për përdorim natën; dhe
- për një pistë afrimi pa precizion;

përveç rasteve, kur pista të tilla përdoren vetëm në kushte të një pamjeje të mirë ose sigurohet një guidë e mjaftueshme nga pajisjet e tjera vizive.

A1 - 9.1.4.5 Një sistem ndriçimi i kategorisë I për pista afrimi në përputhje me standardet në këtë kapitull duhet të sigurohet kudo që është e mundur për t'i shërbyer një piste afrimi me precizion të kategorisë I.



- A1 - 9.1.4.6 Një sistem ndriçimi i kategorisë II ose III për pista afrimi në përputhje me standardet e këtij kapitulli duhet të sigurohet për t'i shërbyer një piste afrimi të kategorisë II ose III.
- A1 - 9.1.4.7 Shenjat orientuese të zonës së lëvizjes, që janë bërë për përdorim natën duhet të ndriçohen, në përputhje me standardet e kapitullit 8.
- A1 - 9.1.4.8 Në rrethana të caktuara sisteme ndriçimi shtese, mund të kërkohen në disa aerodrome. Aty ku bëhet pajisja me sisteme ndriçimi shtese, ato duhet të jenë në përputhje me standardet e këtij kapitulli.
- A1- 9.1.5 Burimi parësor i furnizimit me energji elektrike**
- A1 - 9.1.5.1 Një sistem ndriçimi i një aerodromi duhet të jetë një instalim i lidhur elektrik me burimin parësor të energjisë elektrike, të furnizuar nga autoritetet lokale të furnizimit, përveç rasteve, kur kjo nuk është e mundur, si në paragrafin 9.1.5.3 që vjen më poshtë.
- A1 - 9.1.5.2 Kur furnizimi me energji i sistemit të ndriçimit të një aerodromi duhet të furnizohet nga një burim tjetër nga rrjeti normal i furnizimit me energji, një shënim për këtë duhet të përfshihet në AIP.
- A1 - 9.1.5.3 Nëse në një aerodrom, që përdoret nga avionë për transport ajror me më pak se 10 vende pasagjerësh, nuk mund të bëhet furnizimi me energji nga rrjeti normal i furnizimit me energji, furnizimi me energji mund të bëhet nga gjeneratorë më vete ose nga bateri me karikim diellor.
- A1- 9.1.6 Rrjeti elektrik**
- A1 - 9.1.6.1 Kur janë elektrikisht të lidhura, ndriçimi i bazës së aerodromit, që përfshin pistën, rrugët lidhëse, pistat e afrimit, sisteme vizive, tregues të pjerrësisë dhe të ndriçimit MAGS duhet të jenë të lidhura në seri.
- Shënim: Qarqet me fije janë të rekomandueshëm për aerodrome për afrim preciz. Një guidë për këtë mund të gjendet në Manualin e Dizajnimit të Aerodromeve të ICAO, pjesa 5.*
- A1 - 9.1.6.2 Kabllot furnizuese dhe transformatorët në seri duhet të instalohen nën tokë duke qenë:
- a) menjëherë të groposur; ose
 - b) në gropa, kanale apo tuba.
- A1 - 9.1.6.3 Pajisje apo kabllot të tjera elektrike, përveçse për dritë, nuk duhet të instalohen mbi nivelin e tokës në zonën e manovrave.
- A1- 9.1.7 Furnizimi dytësor me energji**
- A1 - 9.1.7.1 Furnizim dytësor me energji do të thotë furnizim me energji elektrike në mënyrë që të hyjë në punë automatikisht në dështimin e burimit parësor të energjisë. Kjo mund të sigurohet, nga një nga variantet e mëposhtme:
- a) energji publike e pavarur, që është një burim i furnizimit me energji të shërbimit të aerodromit, nga një nënstacion i ndryshëm, nga nënstacioni normal me anë të një linje transmissioni që ndjek një rrugë të ndryshme nga ajo e furnizimit normal me energji dhe të tillë, që mundësia e një dështimi të furnizimit me energji normale të mos ndodhë; ose
 - b) gjeneratorët, bateritë etj., nga të cilët, mund të merret energji elektrike.
- A1 - 9.1.7.2 Energjia dytësore duhet të sigurohet në të paktën një pistë të aerodromit të kategorisë I, në mënyrë që të lejojë veprimin e sistemeve të mëposhtme ndriçues:
- a) ndriçimi afrimit;
 - b) tregues vizive të pjerrësisë (VASI);
 - c) dritat e skajit të pistës;
 - d) dritat në pragjet e pistës;
 - e) dritat e fundit të pistës;
 - f) dritat thelbësore mbrojtëse të rrugëve lidhëse dhe pistës;
 - g) ndriçimin e vendqëndrimit; dhe
 - h) ndriçimin e pengesave, nëse ka dhe nëse ndriçimi i të cilave është përcaktuar nga AAC, si thelbësor për sigurinë e operimeve të avionëve.
- Shënim: Nuk aplikohet një ndriçim i pengesave jashtë aerodromit statusi i menaxhimit të së cilave është subjekt i monitorimit të operatorit të aerodromit.*

A1 - 9.1.7.3 Si shtesë për paragrafin 9.1.7.2 për një aerodrom për veprime afrimi me precizion të kategorisë II dhe III, energjia dytësore duhet të jetë e përshtatshme për ndriçimin si më poshtë:

- a) dritat e linjës qendrore të pistës;
- b) dritat e zonës së takimit me pistën;
- c) të gjithë shiritat që tregojnë ndalesa.

A1- 9.1.8 Limiti i kohës së fikjes dhe të ndezjes

A1 - 9.1.8.1 Intervali kohor midis dështimit të burimit normal të energjisë dhe rivendosjen e plotë të shërbimit që ndjek kalimin në furnizimin dytësor me energji nuk duhet të kalojë për:

- a) ndihmat vizive të afrimit me precizion për kategorinë I – 15 sekonda;
- b) ndihmat vizive të afrimit me precizion për kategorinë II dhe II;
 - (i) dritat kryesore të pengesave – 15 sekonda;
 - (ii) dritat kryesore të rrugës lidhëse – 15 sekonda;
 - (iii) të gjitha ndihmat e tjera vizive – 1 sekondë;
- c) pistat e ndërtuara për ngritje në fluturim në kushtet e RVR më pak se 800 metra;
 - (i) dritat kryesore të pengesave – 15 sekonda;
 - (ii) dritat kryesore të rrugës lidhëse – 15 sekonda;
 - (iii) dritat e skajit të pistës, në rastet, kur është bërë pajisja me drita e linjës qendrore të pistës – 15 sekonda;
 - (iv) dritat e skajit të pistës, në rastet kur nuk është bërë pajisja me drita e linjës qendrore të pistës – 1 sekondë;
 - (v) dritat e fundit të pistës – 1 sekondë;
 - (vi) dritat e linjës qendrore të pistës – 1 sekondë;
 - (vii) të gjithë shiritat e ndalesave – 1 sekondë.

A1- 9.1.9 Furnizimi me energji në gatishmëri

***Shënim:** Kredibilitet veprues i jepet një sistemi ndriçues të një piste në AIP siguruar me një energji në gatishmëri ose ndriçim transferues. Kjo për shkak, se kur planifikohet ulja e një fluturimi natën në një aerodrom me ndriçim elektrik të pistës duhet të bëhet përgatitja për fluturim për një aerodrom alternues, përveç rasteve kur aerodromi i destinacionit ka energji rezervë në gatishmëri, ose kur dritat transferuese të pistës janë në dispozicion dhe janë bërë marrëveshjet, që një person përgjegjës të jetë në mbikëqyrje.*

A1 - 9.1.9.1 Për ndriçimin e njoftuar në ERS AIP për sigurimin e energjisë rezervë në gatishmëri, furnizimi me energji në gatishmëri mund të jetë ose energji dytësore ose gjeneratorë në gatishmëri të cilët aktivizohen në mënyrë manuale.

A1 - 9.1.9.2 Kur aktivizimi i energjisë në gatishmëri, nuk është automatik duhet të vendosen procedura për të lehtësuar futjen e energjisë rezervë në gatishmëri, sa më shpejt të jetë e mundur, kur lind nevoja.

Shënim:

1. Për aktivizime joautomatike, koha që kërkohet për aktivizimin e energjisë rezervë në gatishmëri duhet të tregohet nga AIP.
2. Procedurat duhet të lejojnë sigurimin e energjisë rezervë në gatishmëri brenda 15 minutave, nga kërkesa e kësaj energjie.

A1- 9.1.10 Dritat portative

A1 - 9.1.10.1 Dritat portative, mund të përfshijnë llambat ose sinjalet ndriçuese, që punojnë djegie karburanti, ose drita elektrike që punojnë me energji të baterive.

A1 - 9.1.10.2 Kur një aerodrom njoftohet nga AIP si i pajisur me drita portative, dritat portative duhet të mbahen në gatishmëri dhe në gjendje shërbimi me xhama të pastër, dhe persona të përshtatshëm duhet të trajnohen në mënyrë që dritat të shpërndahen dhe të vihen në veprim pa vonesa kur lind nevoja.

***Shënim:** Për shkak të kohës, që kërkohet për shpërndarjen e dritave portative, shënimi në AIP duhet të përfshijë një shënim, që nevojitet një lajmërim paraprak.*

A1 - 9.1.10.3 Dritat portative duhet të vendosen në hapësira të njëjta, sikurse edhe dritat e instaluar.



Shënim: Për të lejuar një shpërndarje të shpejtë, vendndodhjet e dritave të transferueshme duhet të shënjohen në mënyrë të qartë dhe sipërfaqja të trajtohet dhe mirëmbahet në mënyrë të përshtatshme.

- A1 - 9.1.10.4 Kur kërkohet, ato duhet të ndizen ose të ndriçohen të paktën 30 minuta përpara kohës së mbërritjes.

Shënim: Dritat portative duhet të shpërndahen në mënyrë të tillë që një avion të mund të ulet në erë.

- A1 - 9.1.10.5 Për një avion që nis, dritat portative duhet të ndizen apo të ndriçohen të paktën 10 minuta përpara kohës së nisjes dhe të mbahen të ndezura apo të ndriçuara për të paktën 30 minuta pas ngritjes, ose nëse nuk ekzistojnë komunikimet ajër-tokë, të mbahen të ndezura për të paktën 1 orë pas ngritjes, duke pasur parasysh rastet, kur avionit do t'i nevojitet të rikthehet në aerodrom.

A1- 9.1.11 Instalimet e dritave dhe strukturat mbajtëse

- A1 - 9.1.11.1 Të gjitha instalimet e dritave dhe strukturat mbajtëse të një aerodromi, duhet të jenë të një peshë minimale dhe të përshtatshme për funksionim dhe duhet të jenë të thyeshme.

Shënim: Manuali i Dizenjimit të Aerodromit ICAO në pjesën 4 siguron guida për thyeshmërinë e ndihmave vizive.

- A1 - 9.1.11.2 Strukturat mbajtëse për dritat e afërimit gjithashtu nevojiten të jenë të një peshë minimale dhe të thyeshme, përveçse në atë pjesë të sistemit ndriçues afërues përtej 300 metra nga pragu i pistës ku:

- a) lartësia e strukturës mbajtëse i kalon 12 metra. Në këtë rast kërkohet, që thyeshmëria të aplikohet vetëm në 12 metrat e fundit; dhe
- b) një strukturë mbajtëse rrethohet nga objekte jo të thyeshme, vetëm pjesa e strukturës, që kalon mbi objektet rrethuese duhet të jetë e thyeshme.

- A1 - 9.1.11.3 Kur një instalim i dritave, apo një strukturë mbajtëse, nuk është e dallueshme mjaftueshëm duhet të shënjohet në mënyrë të përshtatshme.

A1- 9.1.12 Dritat të ngritura në lartësi dhe dritat të futura në mbulesa

- A1 - 9.1.12.1 Dritat e ngritura duhet të jenë të thyeshme dhe të ulëta në mënyrë të mjaftueshme për të ruajtur hapësirën për helikat dhe motorët e reaktiveve. Në përgjithësi ato nuk duhet të jenë më shumë se 360 mm mbi tokë.

- A1 - 9.1.12.2 Dritat e ngritura, në përgjithësi preferohen më shumë sesa dritat e futura në mbulesa, sepse sigurojnë një hapje më të gjerë të dritës, nga e cila mund të shikohen sinjalet. Dritat e ngritura duhet të përdoren në të gjitha rastet, përveç:

- a) kur përdorimi i të futurave në mbulesa është i specifikuar në këtë kapitull; ose
- b) kur nuk është e mundur të përdoren drita të ngritura.

Shënim: Dritat e ngritura, nuk mund të vendosen në rrugë, ku udhëtojnë avionë apo mjete ose në zona ku ka shpërthime ajri të fortë të avionëve reaktivë.

- A1 - 9.1.12.3 Dritat të futura në mbulesa, që gjithashtu njihen edhe si drita të rrugës, nuk duhet:

- a) të ndërtohen me anë të mprehta;
- b) nuk duhet të projektohen më shumë se 25 mm mbi sipërfaqen rrethuese në vende ku dritat nuk do të kenë kontakt me rrotat e avionëve, si p.sh. dritat e pragut, dritat e fundit të pistës dhe dritat e skajeve të pistës;
- c) nuk duhet të projektohen më shumë se 13 mm mbi sipërfaqen rrethuese në vende, ku do të kenë kontakt me rrotat e avionit, si p.sh. dritat e linjës qendrore të pistës, dritat e zonës së takimit me tokën dhe dritat e linjës qendrore të rrugës lidhëse.

- A1 - 9.1.12.4 Temperatura maksimale e sipërfaqes, që arrihet nga një dritë e futur në mbulesë, nuk duhet t'i kalojë 160 gradë C për një kohë prej 10 minutash, nëse po operon me intensitet të plotë, ndërsa e mbuluar nga rrota e një avioni.

- A1 - 9.1.12.5 Ngjyra standarde e kornizës e njësive me drita të ngritura është e verdha.

A1- 9.1.13 Ngjyrat e dritave që shihen

- A1 - 9.1.13.1 Ngjyra e dritave që shihen a duhet të jetë në përputhje me standardet e aplikuara të specifikuara në sektorin 9.2.

- A1 - 9.1.13.2 Për të siguruar një uniformitet të pamjes vizive, dritat që përdorin teknologji të ndryshme filtrimi, nuk duhet të miksohen (p.sh. filtrues dikroik, filtrues thithës, dioda, që nxjerrin

drite (LED) etj.), në mënyrë të tillë që të krijojnë joqëndrueshmëri si në ngjyrë dhe në intensitet, kur shikohen nga një pilot nga një avion që lëviz në një pistë apo rrugë lidhëse.

A1- 9.1.14 Intensiteti dhe kontrolli i dritave

- A1 - 9.1.14.1 Ne një aerodrom me një shërbim të trafikut ajror (ATS), nëse aerodromi ka sistemet e mëposhtme të ndriçimit, sistemet të tilla duhet të pajisen me një kontroll intensiteti në mënyrë që ATS të mund të përzgjedhë ndriçimin e dritave, për të bërë një përshtatje me kushtet e ambientit dhe të shmangë verbimin e pilotëve:
- sistem ndriçimi afrues;
 - sistem drejtues të pjerrësisë afruese (VASIS, PAPI);
 - drita të skajit, pragjet dhe fundit të pistës;
 - drita të linjës qendrore të pistës;
 - drita të zonës së takimit të pistës;
 - drita të rrugës lidhëse.
- A1 - 9.1.14.2 Intensiteti duhet të jetë i ndryshueshëm në 5 ose 6 faza për sistemet e mëposhtme:
- sistemi ndriçimit afrues;
 - sistemi tregues të pjerrësisë vizive të afrimit (VASIS, PAPI);
 - drita me intensitet të lartë të skajit, në pragjet dhe në fundin e pistës;
 - drita të linjës qendrore të pistës;
 - drita të zonës së takimit të pistës.
- A1 - 9.1.14.3 Intensiteti duhet të jetë i ndryshueshëm në të paktën 3 faza për intensitet mesatar të dritave të skajit, në pragjet dhe në fundin e pistës.
- A1 - 9.1.14.4 Nëse një pistë është pajisur me të dyja ndriçimet e skajit të pistës me intensitet të lartë dhe mesatar, 3 fazat më të ulëta të intensitetit duhet të sigurohen nga sistemi me intensitet mesatar.
- A1 - 9.1.14.5 Për dritat e rrugës lidhëse:
- dritat e linjës qendrore të taksive me një intensitet mesatar të rrezatimit kryesor prej 50 cd ose më pak, 3 fazat e kontrollit të intensitetit do të jenë normalisht të mjaftueshme;
 - dritat e linjës qendrore të taksive me një intensitet mesatar të rrezatimit kryesor, prej 100 cd ose më shumë, normalisht do të kërkojnë më shumë, se 3 faza të kontrollit të intensitetit ose të kenë ndriçimin maksimal të reduktuar përfundimisht duke rregulluar fazën maksimale të intensitetit në më pak se 100% të ndriçimit nominal të dritës. Ndriçimi 100% i këtyre dritave është shumë i shndritshëm për kushte normale;
 - dritat e skajit të rrugëve lidhëse normalisht, nuk kërkojnë kontroll të ndarë të intensitetit. Është e zakonshme, që dritat e skajit të rrugës lidhëse të instalohen, në të njëjtin qark elektrik, sikurse dritat e skajit të pistës me intensitet të ulët, apo mesatar dhe të kontrollohen nga kontrolli i dritave të pistës.
- A1 - 9.1.14.6 Intensiteti duhet të reduktohet nga çdo fazë pasardhëse në një rend prej 25-33%. Kjo bazohet në faktin, se një ndryshim i kësaj madhësie është i mjaftueshëm për syrin njerëzor për të dalluar se ka ndodhur një ndryshim. 6 fazat e intensitetit duhet të jenë të rendit 100%, 30%, 10%, 3%, 1% dhe 0.3%.
- A1 - 9.1.14.7 Ne një aerodrom ku ndriçimi sigurohet me radhitje të intensitetit, por ATS nuk siguron një mbulim prej 24 orësh dhe operatori i le dritat ndezur gjatë gjithë natës, ku faza e rekomanduar e intensitetit e cila siguron një ndriçim të përshtatshëm dhe që nuk verbon pilotët, është faza 2.

Shënim: Guidë për përzgjedhjen e rrymës elektrike seri për faza të ndryshme të intensitetit për disa sisteme ndriçimi të aerodromeve, jepet në tabelën 9.1-1. Guida aplikohet vetëm për sistemet e instaluar me standardet industrisë të rrymës elektrike në seri me 6.6 amp, duke dhënë intensitet 100%, përveç rasteve, kur është shënuar ndryshe në tabelë.

- A1 - 9.1.14.8 Kur sistemet ndriçues operohen nga ATS, këto sisteme duhet të monitorohen në mënyrë automatike, që të sigurojnë një tregues të menjëhershëm mbi;
- sistemet ndriçues që janë ndezur;
 - intensitetin e çdo sistemi ndriçues;
 - çdo defekt në një sistem ndriçimi.



dhe një informacion i tillë duhet t'i transmetohet automatikisht pozicionit të operatorit.

- A1 - 9.1.14.9 Në një aerodrom me sistem ndriçimi me intensitet të ulët të skajit të pistës, në përputhje me paragrafin 9.9.1.1 (a), montimet e përdorura të dritave duhet të jenë në përputhje me paragrafin 9.9.6. Sidoqoftë është e lejueshme, që këto sisteme të përshtaten dhe pastaj të vendoset rryma e sistemit në një vlerë të ndryshme nga vlera e vlerësuar e rrymës. Kjo bëhet për të mundësuar vendosjen në një nivel të përshtatshëm ndriçues ndriçimin aktual të dritave të njësisë të ndriçimit për të kombinuar me kushtet specifike të një aerodromi të caktuar për t'u harmonizuar me intensitetin e treguesve vizivë të pjerrësisë së afërimit, nëse ka të tillë dhe për të minimizuar verbimin e pilotëve. Kur rryma elektrike e sistemit është vendosur në një vlerë të ndryshme, nga rryma e vlerësuar, rryma elektrike aktuale e vendosur duhet të regjistrohet në Manualin e Aerodromit.

Sistemi i ndriçimit	Intensiteti minimal nominal i ndriçimit	Faza					
		6	5	4	3	2	1
Dritat e skajit të pistës, intensitet i ulët	100 cd						100% 6.6A
Dritat e skajit të pistës, intensitet mesatar	300 cd tipik				100% 6.6A	30 % 5.4A	10% 4.5A
Dritat e skajit të pistës, intensitet i lartë	10000 cd	100% 6.6A	30% 5.4A	10% 4.5A			
Dritat afruese: -12.5A/6.6 A transformatore seriale izoluese -6.6A/6.6A transformatore seriale izoluese	20000 cd	100% 12.5A 6.6A	25% 9.5A 5.3A	6.5% 7.5A 4.3A	2% 6.2A 3.6A	0.5% 5A 3.2A	0.12 % 4 A 3 A
Dritat e linjës qendrore të pistës	5000 cd	100% 6.6A	25% 5.2A	8% 4.4A	2.5% 3.8A	0.8% 3.3A	0.25% 3 A
Dritat e zonës së takimit të pistës	5000 cd	100% 6.6A	25% 5.2A	8% 4.4A	2.5% 3.8A	0.8% 3.3A	0.25 % 3 A
Dritat e linjës qendrore të rrugës lidhëse	50 cd				100% 6.6A	40% 5.5A	16% 4.8A
PAPI	15000 cd drite e kuqe	100% 6.6A	30% 5.5A	10% 4.8A	3% 3.85A	1% 3.4A	0.3% 3A
T – VASIS	Shikoni sektorin 9.8, paragrafi 9.8.3.11						

Tabela 9.1-1: Guidë mbi përzgjedhjen e linjës në seri të rrymës elektrike për fazat e ndryshme të intensitetit

Shënim:

1. Të gjitha vlerat janë për një sistem standard të një rryme elektrike prej 6.6 A, për ndriçim të plotë nominal, (përveç dritave afruese që përdorin transformatorë izolues 12.5A/6.6A) dhe nuk do të ishte i përshtatshëm për sisteme ndriçimi të instaluar me parametra të tjerë elektrikë.
2. Vlerat e mëposhtme janë amper me (Root mean square) (RMS).
3. Përqindjet e intensitetit janë të përafërsuara. Në fazat më të larta (5 dhe 6) është me e rëndësishme mbajtja e një raporti intensiteti të dritave të skajit të pistës, siç jepet në paragrafët 9.7.1.2 dhe 9.10.1.4. Në fazat më të ulëta të intensitetit, të cilat përdoren në kushte pamore të mira, mbajtja e këtyre raporteve të intensitetit rezultojnë në shkëlqime verbuese për pilotët, kështu që sugjerohen raporte më të ulëta.

A1- 9.1.15 Mirëmbajtja e performancës së ndriçimit të aerodromit

- A1 - 9.1.15.1 Një dritë do të konsiderohet si jashtë shërbimit, kur intensiteti mesatar i rrezatimit është më pak se 50% së vlerës së specifikuar në figurën në sektorin 9.7. Për njësi të dritave ku intensiteti mesatar i paracaktuar i ndriçimit është mbi vlerën e treguar në sektorin 9.7, vlera 50% duhet të lidhet me vlerën e paracaktuar.
- A1 - 9.1.15.2 Një sistem mbrojtës për mirëmbajtjen e ndihmave vizuale duhet të përdoret për të siguruar besueshmërinë e sistemit ndriçues dhe të shenjave.
- A1 - 9.1.15.3 Një sistem paraprak mirëmbajtës i përdorur për një pistë me precizion afrimi të kategorisë II ose III duhet të ketë si objektiv, që gjatë çdo periudhe të operimeve të kategorisë II ose III,

të gjitha dritat e pistës dhe të afrimit të jenë në gjendje shërbimi dhe që për çdo rast të paktën:

- a) 95% e dritave të jenë në gjendje shërbimi në çdo element të veçantë të mëposhtëm:
 - (i) sistemi i ndriçimit për pista me precizion afrimi të kategorisë II dhe III në 450 metërshin e brendshëm;
 - (ii) dritat e linjës qendrore të pistës;
 - (iii) dritat e pragjeve të pistës;
 - (iv) dritat e skajit të pistës;
- b) 90% e dritave të jenë në gjendje shërbimi në dritat e zonës së takimit me dyshe-menë të pistës;
- c) 85% e dritave të jenë në gjendje shërbimi në sistemin ndriçues të afrimit përtej 450 metrave;
- d) 75% e dritave të jenë në gjendje shërbimi në dritat e fundit të pistës.

Në mënyrë që të sigurohet një vazhdimësi të drejtimit, nuk do të lejohen përqindjet e lejueshme të dritave jashtë shërbimit për të mos ndryshuar strukturën bazë të sistemit ndriçues. Për më tej, një dritë jashtë shërbimit nuk do të lejohet ngjitur me një dritë tjetër jashtë shërbimit, përveç rasteve kur, janë në një shtyllë ku dy drita jashtë shërbimi mund të lejohen.

A1 - 9.1.15.4 Sistemi i mirëmbajtjes i përdorur për një shirit ndalues në një pozicion ndalese të pistës, që përdoret në bashkimin me një pistë e parashikuar të operojë në kushte vizive të pistës më pak se vlera 350 duhet të ketë objektivat e mëposhtëm:

- a) jo më shumë se dy drita duhet të mbeten jashtë shërbimi; dhe
- b) dy drita ngjitur, nuk duhet të mbeten jashtë shërbimit, vetëm në rastet, kur hapësira midis dritave është shumë më pak se ajo e specifikuar.

A1 - 9.1.15.5 Sistemi i mirëmbajtjes, i përdorur për një rrugë lidhëse, e cila ka si qëllim përdorimin në kushte vizive të pistës më pak se vlera 350 metra duhet të ketë si qëllim, që të mos ketë jashtë shërbimi dy drita ngjitur të linjës qendrore të rrugës lidhëse.

A1 - 9.1.15.6 Sistemi i mirëmbajtjes i përdorur për një pistë me precizion afrimi të kategorisë I duhet të ketë si qëllim, që gjatë çdo periudhe të operimeve të kategorisë I, të gjitha dritat e pistës dhe të rrugës së afrimit të jenë në gjendje shërbimi dhe në çdo rast të paktën 85% e dritave të jenë në gjendje shërbimi si më poshtë:

- a) në sistemet e ndriçimit për pista me precizion afrimi të kategorisë I;
- b) në dritat e pragut të pistës;
- c) në dritat e skajit të pistës; dhe
- d) në dritat e fundit të pistës.

A1 - 9.1.15.7 Në mënyrë që të sigurohet një vazhdimësi drejtimi, një dritë jashtë shërbimi, nuk duhet të lejohet ngjitur me një dritë tjetër jashtë shërbimi, përveç rasteve kur hapësira e dritave është shumë më pak se ajo e specifikuar.

A1 - 9.1.15.8 Sistemi i mirëmbajtjes, i përdorur për një pistë që përdoret për ngritje në fluturim, në kushte vizive të pistës më pak se vlera 550 m duhet të ketë si objektivat, që gjatë çdo periudhe operimesh të gjitha dritat të jenë në gjendje shërbimi dhe në çdo rast:

- a) të paktën 95% e dritave të jenë në gjendje shërbimi në dritat e linjës qendrore të pistës (nëse ka) dhe në dritat e skajit të pistës;
- b) të paktën 75% e dritave të jenë në gjendje shërbimi në dritat e fundit të pistës.

Në mënyrë që të sigurohet një vazhdimësi drejtimi, një dritë jashtë shërbimi, nuk duhet të lejohet ngjitur me një dritë tjetër jashtë shërbimit.

A1 - 9.1.15.9 Sistemi i mirëmbajtjes i përdorur për një pistë që përdoret për ngritje në fluturim në kushte vizive të pistës prej 550 m ose më shumë duhet të ketë si qëllim, që gjatë çdo periudhe operimi, të gjitha dritat e pistës të jenë në gjendje shërbimi dhe në çdo rast të paktën 85% e dritave të jenë në gjendje shërbimi në dritat e skajit të pistës dhe në dritat e fundit të pistës. Në mënyrë që të sigurohet një vazhdimësi drejtimi një dritë jashtë shërbimi nuk duhet të lejohet ngjitur me një dritë tjetër jashtë shërbimi.

A1- 9.1.16 **Vënia në punë e sistemit ndriçues**



- A1 - 9.1.16.1 Vënia në punë e sistemit ndriçues, do të thotë një proces formal me anë të të cilit performanca e sistemit ndriçues konfirmohet. Mund të duhen një seri procedurash të dizenuara për të përcaktuar performancën e duhur dhe saktësinë e informacionit të siguruar nga çdo ndihmë vizive konform me specifikimet dhe standardet e AAC. Procesi i vënies në punë duhet të konfirmohet, nga një person i kualifikuar. Në këtë rast, një person i kualifikuar do të thotë:
- a) **për kontrollin bazë të përputhjes me specifikimet elektrike dhe standardet e AAC:** inxhinier ose teknik i rrymave energjetike të fushave ajrore, me kualifikime, trajnime dhe eksperiencë të pranueshme për AAC.
- Shënim:** Janë të pranueshme gjithashtu provat e paraqitura nga burime autoritare, se njësitë e dritave janë në përputhje me standardet;*
- b) **për kontroll nga fluturimi në përputhje me specifikimet e operacioneve:** një person ose organizatë, miratuar nga AAC si kompetente për të drejtuar kontrolle të gradimit të fluturimeve.
- A1 - 9.1.16.2 Të gjitha sistemet e ndriçimit të aerodromit duhet të vihen në punë përpara se të njoftohen si të disponueshme për operime normale.
- A1 - 9.1.16.3 Kontrolli bazë për një sistem viziv tregues të pjerrësisë së afrimit duhet të përfshijë verifikime të këndeve vertikale dhe horizontale të ndryshimeve të sinjaleve të ndriçimit nga një person, i cili ka kualifikim dhe eksperiencë civile inxhinierike dhe studiuere.
- A1 - 9.1.16.4 Vënia në punë e sistemit ndriçues të mëposhtëm, shitesë nga kontrolli në tokë duhet të përfshijë edhe kontrollet nga fluturimi të:
- a) sistemit ndriçues afrues;
 - b) sistemit ndriçues të pistës për pista me instrument;
 - c) sisteme vizive treguese të pjerrësisë afruese (PAPI).
 - (i) që përdoren nga aeroplanë me helikë, të përfshirë në operime transporti ajror; ose
 - (ii) të instaluar sipas direktivave të AAC, në përputhje me A1-9.8.1.1 (b);
- A1 - 9.1.16.5 Për një sistem viziv tregues të pjerrësisë së afrimit siç specifikohet në A1-9.1.15.4, që sigurohet vetëm për përdorim të përkohshëm, për shembull për shkak të zhvendosjes së përkohshme të pragut, ose gjatë kryerjes së punimeve, AAC mund të heqë dorë nga kërkesa një kontroll nga fluturimi.
- A1 - 9.1.16.6 Për ato sisteme të specifikuar në A1-9.1.15.4, operatori i aerodromit duhet të paraqesë në AAC, siç duhet, kontrollin bazë në tokë të certifikuar dhe raporte të kontrollit nga fluturimi. Nëse raportet janë të pranueshme, AAC do të aprovojë lëshimin e një NATOM të përhershme. Informacioni mbi një sistem viziv tregues të pjerrësisë së afrimit (PAPI), që duhet të përfshihet në NOTAM të përhershme përfshin:
- a) emërtimin e pistës;
 - b) llojin e sistemit dhe për sistemet AT-VASIS dhe PAPI, dhe anën e pistës, që ndihma vizuale është vendosur, siç shikohet nga piloti që afrohet;
 - c) kur aksi i sistemit, nuk është paralel me linjën qendrore të pistës, këndi i zhvendosjes dhe drejtimi i zhvendosjes, majtas apo djathtas;
 - d) pjerrësia e afrimit; dhe
 - e) lartësia minimale e pamjes mbi pragun për sinjale të pjerrësisë për lart.
- A1 - 9.1.16.7 Për ato sisteme që nuk janë të specifikuar në paragrafin A1-9.1.15.4, operatori i aerodromit duhet të përdorë kontroll bazë të certifikuar, si provë të mjaftueshme të përputhjes me standardet për të filluar një NOTAM të përhershme.
- A1 - 9.1.16.8 Në çdo kohë pas vënies në punë, AAC mund të drejtojë kontrollin bazë dhe/ose kontrollin e fluturimit të një sistemi ndriçues të specifikuar në paragrafin A1-9.1.15.4, duke ndjekur ndryshime thelbësore të sistemit ose në ndryshime të raporteve mbi performimin e sistemit, nga pilotët, ose operatorët e avionëve. Shembuj të ndryshimeve thelbësore të sistemit përfshijnë:
- a) heqja dhe zëvendësimi i 50% ose më shumë strukturave të ndriçimit, në të njëjtën kohë, të sistemit ndriçues të një rrugë afrimi apo pistë;
 - b) heqja dhe zëvendësimi i një a më shumë njësie të dritave të një sistemi PAPI; dhe

- c) heqja dhe zëvendësimi i dy a më shumë njësive të dritave, në të njëjtën kohë, të një sistemi AT-VASIS.

***Shënim:** Përpara se një pistë të hapet për përdorim natën, gjendja e pengesave duhet të vlerësohet për qëllime të ndriçimit të pengesave, veçanërisht, nëse pengesat janë brenda 3 kilometrave nga aerodrome.*

A1 - 9.2 Ngjyrat për dritat bazë të aeronautikës

A1- 9.2.1 Të përgjithshme

- A1 - 9.2.1.1 Specifikimet e mëposhtme përcaktojnë kufizimet e larmisë së ngjyrave, që duhet të përdoren për ndriçimin e aerodromit
- A1 - 9.2.1.2 Ngjyrat shprehen në terma të vëzhguesit standard dhe sistemit koordinativ të adoptuar nga Komisioni Ndërkombëtar mbi Ndriçimin (CIE)

A1- 9.2.2 Ngjyrat

- A1 - 9.2.2.1 Ngjyrat e dritave të një aerodromi duhet të jenë brenda kufijve të mëposhtëm:

a) Të kuqe

$$\text{Kufiri i ngjyrës vjollcë } y = 0.98 - x$$

$$\text{Kufiri i ngjyrës së verdhë } y = 0.335$$

b) E verdha

$$\text{Kufiri i ngjyrës së kuqe } y = 0.382$$

$$\text{Kufiri i ngjyrës së bardhë } y = 0.79 - 0.667x$$

$$\text{Kufiri i ngjyrës jeshile } y = x - 0.12$$

c) Jeshile

$$\text{Kufiri i së verdhës } y = 0.726 - 0.726x.$$

$$\text{Kufiri i së bardhës } x = 0.65y \text{ (përveçse në sistemet vizive të guidës së dokut).}$$

$$\text{Kufiri i së bardhës } x = 0.625y - 0.041 \text{ (për sistemet vizive të guidës së dokut).}$$

$$\text{Kufiri i ngjyrës blu } y = 0.39 - 0.171x.$$

d) Blu

$$\text{Kufiri i ngjyrës jeshile } y = 0.805x + 0.065$$

$$\text{Kufiri i ngjyrës së bardhë } y = 0.4 - x$$

$$\text{Kufiri i ngjyrës vjollcë } x = 0.6y + 0.133$$

e) E bardha

$$\text{Kufiri i ngjyrës së verdhë } x = 0.5$$

$$\text{Kufiri i ngjyrës blu } x = 0.285$$

$$\text{Kufiri i ngjyrës jeshile } y = 0.44 \text{ dhe } y = 0.15 + 0.64x$$

$$\text{Kufiri i ngjyrës vjollcë } y = 0.05 + 0.75x \text{ dhe } y = 0.382$$

f) E bardha e variueshme

$$\text{Kufiri i së verdhës } x = 0.255 + 0.75y \text{ dhe } x = 1.185 - 1.5y$$

$$\text{Kufiri i blusë } x = 0.285$$

$$\text{Kufiri i jeshiles } y = 0.44 \text{ dhe } y = 0.15 + 0.64x$$

$$\text{Kufiri i ngjyrës vjollcë } y = 0.05 + 0.75x \text{ dhe } y = 0.382.$$

A1- 9.2.3 Diferencimi midis ngjyrave të dritave

- A1 - 9.2.3.1 Nëse kërkohet një diferencim i ngjyrës së verdhë nga ajo e bardhë ato duhet të shfaqen në afërsi të ngushtë kohe apo hapësire, si p.sh. duke qenë të ndriçuara nga i njëjti semafor.

- A1 - 9.2.3.2 Nëse kërkohet një diferencim i ngjyrës së verdhë nga ajo jeshile, si p.sh. me dritat e daljes së linjës qendrore të rrugës lidhëse, koordinata “y” e dritës së verdhë, nuk duhet ta kalojë vlerën prej 0.4.

***Shënim:** Kufijtë e ngjyrës së bardhë janë bazuar në supozimin, se ato do të përdoren në situata në të cilat karakteristikat (ngjyra, temperatura) e burimit të dritës, do të jetë kryesisht konstante.*

- A1 - 9.2.3.3 Ngjyra e bardhë e ndryshueshme duhet të përdoret vetëm për dritat, intensiteti i të cilave duhet të ndryshohet, p.sh. për të shmangur shkëlqimet verbuese. Nëse këto drita duhet të diferencohen, nga drita e verdha, dritat duhet të dizajnohen dhe të veprojnë në mënyrë të tillë që:



- koordinata “x” e ngjyrës së verdhë të jetë të paktën 0.05 më e madhe se koordinata “x” e së bardhës; dhe
- vendosja e dritave të jetë e tillë që dritat e verdha të shfaqen në njëherësh dhe në afërsi të ngushtë me dritat e bardha.

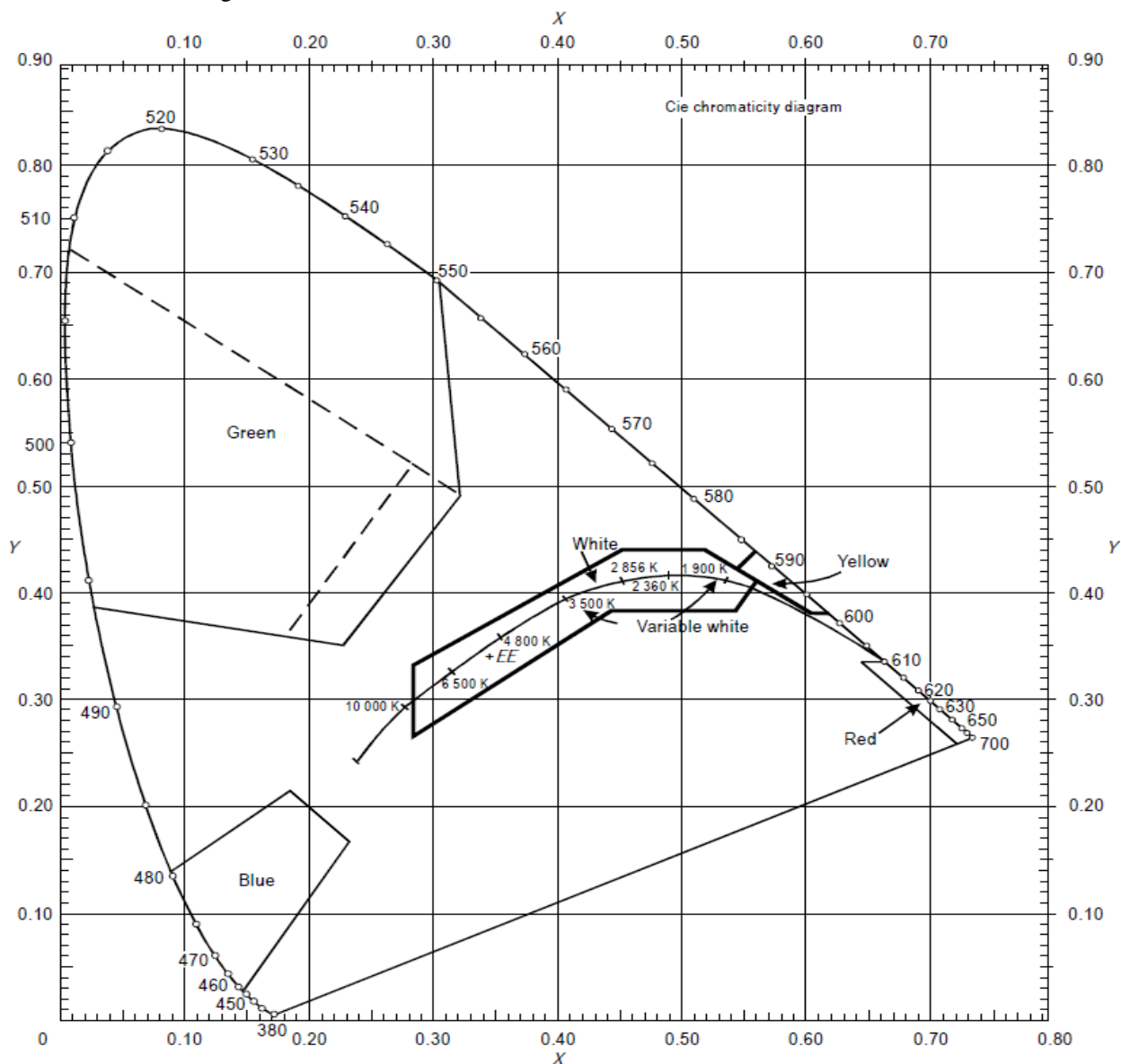


Figura 9.2-1: Ngjyrat për dritat aeronautike në tokë

A1 - 9.3 Ndriçimi i pengesave

A1- 9.3.1 Të përgjithshme

A1 - 9.3.1.1 Nëse AAC përcakton se një objekt ose një objekt i propozuar, i cili ndërhyr në hapësirën e lundrimit ajror kërkon, ose do të kërkohej të pajiset me, ndriçim për pengesa, përgjegjësia për pajisjen dhe mirëmbajtjen e ndriçimit të pengesës, ndërtesës apo strukturës, është e pronarit të ndërtesës apo strukturës. Brenda kufijve të sipërfaqeve me kufizim pengesash së një aerodromi, përgjegjësia për pajisjen dhe mirëmbajtjen e ndriçimit të pengesës në një terren apo bimësi natyrore, ku është përcaktuar si pjesë e nevojshme për operimet e avionit në një aerodrom, është e operatorit të aerodromit.

A1 - 9.3.1.2 Në përgjithësi, një objekt në situatat e mëposhtme do të kërkonte pajisjen me ndriçim për pengesa, përveç rasteve kur AAC, pas një studimi aeronautik, e vlerëson këtë objekt si të

mbuluar nga një objekt tjetër të ndriçuar ose vlerëson që nuk ka rëndësi për operimet që kryhen nga avionët:

- a) për pistat që përdoren natën;
 - (i) nëse objekti shtrihet mbi sipërfaqen për ngritje në fluturim brenda 3000 metrave të skajin e brendshëm të sipërfaqes për ngritje në fluturim;
 - (ii) nëse objekti shtrihet mbi sipërfaqen e afrimit apo mbi sipërfaqen e përkohshme brenda 3000 metrave të skajit të brendshëm të sipërfaqes së afrimit;
 - (iii) nëse objekti shtrihet mbi sipërfaqet e aplikueshme të brendshme konike ose të jashtme horizontale;
 - (iv) nëse objekti shtrihet mbi sipërfaqen e mbrojtjes së pengesave të TVASIS, ose PAPI të instaluar në aerodrome;
 - (v) një mjet apo objekte të tjera të lëvizshme në zonën e lëvizjes, përjashtuar avionët dhe përveç pajisjeve të shërbimit për avionët dhe mjetet e përdorura vetëm në vendqëndrimet;
 - (vi) pengesa në afërsi të rrugëve lidhëse, rrugët lidhëse, apo korsitë e taksive të vendqëndrimit, përveçse dritat e pengesave nuk duhet të instalohen në drita apo sinjale të ngritura nga toka në zonën e lëvizjes;
- b) jashtë sipërfaqeve me kufizim pengesash të një aerodrome, nëse objekti është apo, do të jetë më shumë se 100 metra mbi nivelin e tokës.

A1 - 9.3.1.3 Pronarët e ndërtesave apo të strukturave të larta nën nivelin e sipërfaqeve me kufizim pengesash, ose më pak se 100 metra mbi nivelin e tokës, me vullnetin e tyre, mund të sigurojnë pajisjen me ndriçim të këtyre pengesave për të treguar prezencën e ndërtesave, apo strukturave të tilla gjatë natës. Për të siguruar qëndrueshmëri dhe për të shmangur, çdo ngatërresë të pilotëve ndriçimi i siguruar për pengesat duhet të jetë konform me standardet e specifikuar në këtë kapitull.

A1 - 9.3.1.4 Në rrethana ku shënjimi i një pengese është i pamundur, ndriçimi i pengesës mund të përdoret gjatë ditës në vend të shenjave të pengesës.

A1- 9.3.2 Lloji i ndriçimit të pengesës dhe përdorimi

A1 - 9.3.2.1 Për ndriçimin e pengesave përdoren 3 lloje dritash. Këto janë drita me intensitet të ulët, drita me intensitet mesatar dhe drita me intensitet të fortë ose një kombinim i këtyre dritave.

A1 - 9.3.2.2 Dritat me intensitet të ulët janë drita të kuqe dhe të qëndrueshme dhe duhet të përdoren në objekte jo me shtrirje, lartësia e të cilëve mbi taken rrethuese është më pak se 45 metra.

Shënim: Një grup pemësh ose ndërtesash konsiderohet një objekt me shtrirje.

A1 - 9.3.2.3 Drita me intensitet mesatar duhet të përdoren si vetëm, ashtu edhe duke u kombinuar me drita me intensitet të ulët, kur:

- a) objekti është një objekt me shtrirje;
- b) maja e objektit është 45 metra a më shumë mbi tokën rrethuese;
- c) AAC përcakton se pilotëve duhet t'i bëhet një njoftim i mëparshëm për prezencën e objektit.

A1 - 9.3.2.4 Ka tri lloje të dritave për ndriçim me intensitet mesatar;

- a) **Drita të bardha fleshuese.** Nuk janë të përshtatshme të përdoren në vende me ndjeshmëri të ambientit dhe pranë zonave të ngritura. Mund të përdoren në vend të shenjave të pengesës gjatë ditës për të treguar pengesa të përkohshme në afërsi të aerodromit, p.sh. vinç ndërtimi etj. dhe nuk duhet të përdoren në aplikime të tjera pa marrëveshje specifike me AAC.
- b) **Drita të kuqe fleshuese,** që gjithashtu njihen si semaforë të rrezikut, janë të përshtatshme për të gjitha aplikimet dhe në mënyrë të gjerë përdoret për të shënuar pengesa në terren, të tilla si tokë e ngritur.
- c) **Drita të kuqe të qëndrueshme,** të cilat mund të përdoren, kur ka një kundërshtim për përdorimin e dritave të kuqe në formë fleshuese, për shembull në vende me ndjeshmëri të ambientit.

A1 - 9.3.2.5 Drita me intensitet të lartë për pengesat janë drita të bardha fleshuese të përdorura në pengesa, që i kalojnë 150 metra lartësi. Meqë dritat e bardha me intensitet të lartë kanë një



impakt të madh me ambientin, për sa u përket njerëzve dhe kafshëve është e nevojshme, që përdorimi i tyre të konsultohet me palët e interesuara. Drita me intensitet të lartë mund të përdoren edhe gjatë ditës në vend të shenjave të pengesave për pengesat që i kalojnë 150 metra lartësi ose që janë të vështira për t'u parë nga ajri për shkak të natyrës së tyre strukturore, si p.sh. kullat me kablllo dhe tela në majë, që shtrihen përgjatë rrugëve, fushave apo ujërave.

A1- 9.3.3 Vendndodhja e dritave të pengesave

A1 - 9.3.3.1 Një a më shumë drita pengesash duhet të vendosen sa më afër të jetë e mundur në majë të objektit. Dritat që ndodhen më lart duhet të organizohen në mënyrë të tillë që të tregojnë të paktën pikat apo skajet e objektit, që ndodhet më lart sipërfaqes me kufizim pengesash.

A1 - 9.3.3.2 Në rast të një oxhaku apo strukturave të tjera me të njëjtin funksion me oxhakun dritat, që ndodhen më lart duhet të vendosen mjaftueshëm nën lartësinë e majës (1.5 deri 3 metra) në mënyrë që të minimizohet ndotja e tyre nga tymi etj.

A1 - 9.3.3.3 Në rast të një kullë apo një strukturë antene, e cila duhet të pajiset me drita me intensitet të lartë për pengesa dhe struktura ka një shtojcë, si p.sh. një shufër apo një antene, që zgjatet më shumë se 12 metra mbi strukturën dhe nuk është e mundur vendosja e një drite pengesash me intensitet të lartë në majë të shtojcës, drita me intensitet të lartë duhet të vendoset në pikën më të lartë të mundshme dhe nëse kjo është e mundur drita duhet të ketë një intensitet mesatar (dritë e bardhë në formë fleshuese) e montuar në majë.

A1 - 9.3.3.4 Në rast të një objekti me shtrirje ose një grupi objektësh me hapësirë të afërt, dritat që vendosen në majë duhet të shfaqen të paktën në pikat apo skajet më të larta në lidhje me sipërfaqet me kufizim pengesash, në mënyrë, që të tregojnë përcaktimin e shtrirjes e përgjithshme të objektit. Nëse dy a më shumë skaje janë në një lartësi të njëjtë duhet të ndriçohet skaji më afër pragjet të pistës. Kur përdoren drita me intensitet të ulët ato duhet të jenë larg njëra-tjetrës me intervale, që nuk i kalojnë 45 metra. Kur përdoren drita me intensitet mesatar ato duhet të jenë larg njëra-tjetrës me intervale, që nuk i kalojnë 900 metra dhe të paktën tre prej tyre duhet të shfaqen në njërin anë të shtrirjes së pengesës për të treguar një linjë dritash.

A1 - 9.3.3.5 Kur një sipërfaqe specifike me kufizim pengesash është e pjerrët dhe pika më e lartë mbi sipërfaqen me kufizim pengesash nuk është pika më e lartë e objektit duhet të vendosen drita shtesë për pengesat në pjesën më të lartë të objektit.

A1 - 9.3.3.6 Kur maja e pengesës është më shumë se 45 metra mbi nivelin e tokës së rrethuar ose ngritja e majave të ndërtesave, që ndodhen pranë (kur pengesa është e rrethuar nga ndërtesa), dritat e majës duhet të jenë drita me intensitet mesatar. Duhet të sigurohet pajisja me drita shtesë të një intensiteti të ulët për të treguar lartësinë e plotë të strukturës. Këto drita shtesë duhet të ndahen në mënyrë sa më të barabartë, që të jetë e mundur midis dritave në majë dhe dritave në nivel toke ose niveli i majave të ndërtesave, që ndodhen pranë. Hapësira midis dritave nuk duhet t'i kalojë 45 metra.

A1 - 9.3.3.7 Kur përdoren drita të intensitetit të lartë mbi një objekt pengese të ndryshëm nga një kullë, që mban kablllo dhe tela mbi të, hapësira midis dritave nuk duhet t'i kalojë 105 metratur. Kur drita të intensitetit të lartë përdoren mbi një kullë, që mban mbi vete kablllo ose tela, ato duhet të vendosen në tri nivele:

- a) në majë të kullës;
- b) në nivelin më të ulët të lidhjes së telave apo kablllove; dhe
- c) afërisht me mes të dy niveleve.

Shënim: Në disa raste kjo mund të kërkojë, që dritat e mesit dhe të poshtmet të ndodhen jashtë kullës.

A1 - 9.3.3.8 Numri dhe organizimi i dritave në çdo nivel, që duhet të shënohet duhet të jetë i tillë që pengesa të tregohet nga çdo kënd pamjeje. Kur një dritë është e mbuluar nga çdo drejtim nga një objekt ngjitur, drita e mbuluar mund të mos vendoset, por mund të kërkojë vendosje e dritave shtesë në mënyrë që të arrihet përcaktimi i përgjithshëm i pengesës.

A1 - 9.3.3.9 Ilustrime të ndriçimit tipik të pengesave tregohen më poshtë.

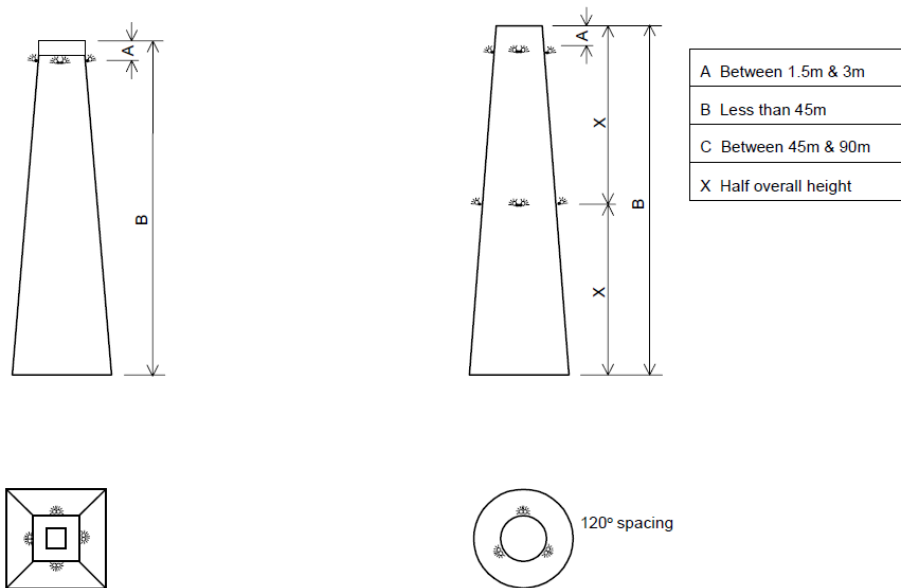


Figura 9.3-1: Ndriçim tipik i pengesave të gjata

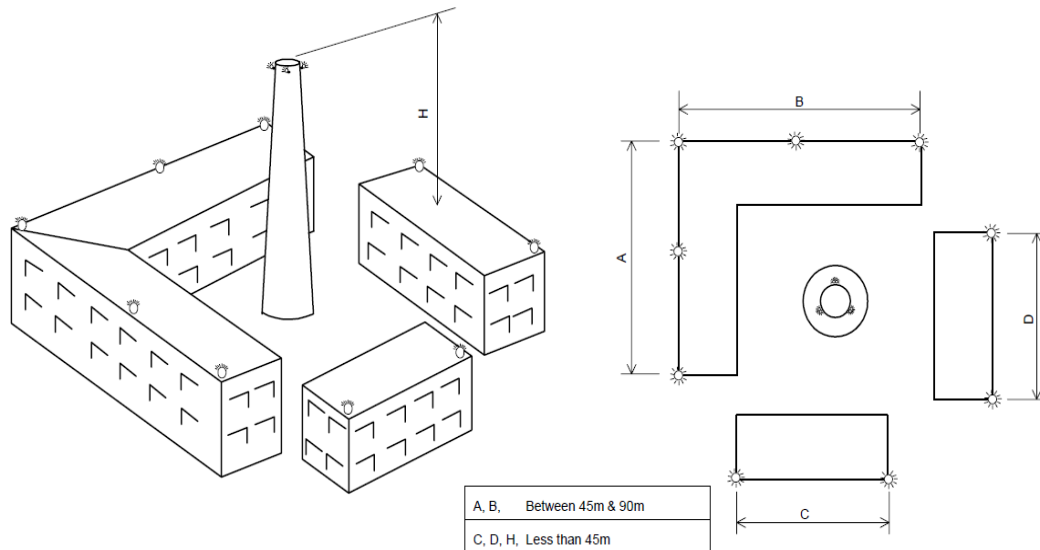


Figura 9.3-2: Ndriçim tipik i një grupi pengesash

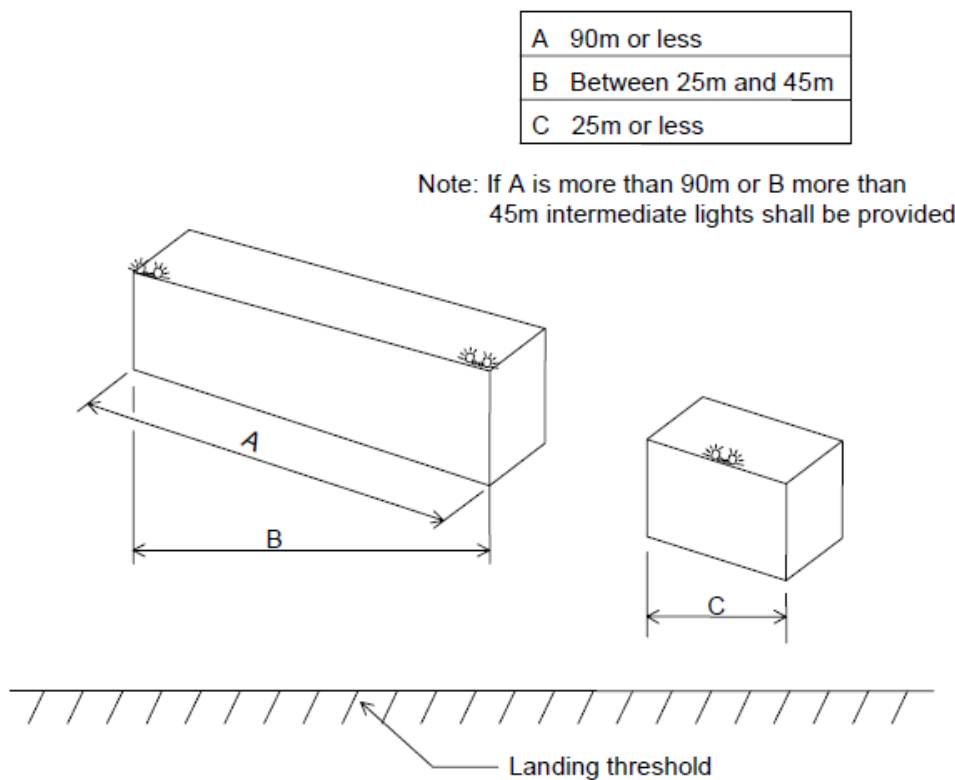


Figura 9.3-3: Ndriçim tipik i pengesave të zgjeruara horizontalisht

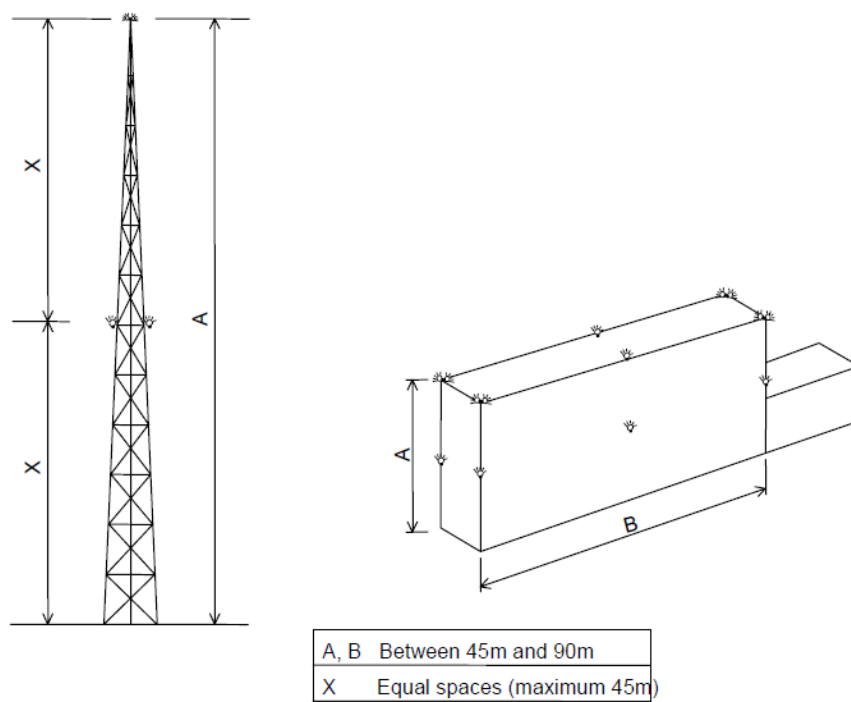


Figura 9.3-4: Ndriçim tipik i kullave dhe i pengesave të mëdha

A1- 9.3.4 Pengesa natyrore

A1 - 9.3.4.1 Pengesat natyrore, të tilla si terreni dhe bimësia, normalisht shtrihen në gjerësi dhe nevoja për ndriçim të pengesave do të vlerësohet nga AAC në bazë të çdo rasti të veçantë. Kur është e nevojshme, dritat e pengesave duhet të sigurohen si më poshtë:

- a) nëse pengesa ndodhet brenda zonës së afrimit, pjesa e pengesës, që është brenda zonës së afrimit duhet të trajtohet në të njëjtën mënyrë si pengesat e ndërtuara nga njeriu për sa i përket pajisjes së pengesës me drita;
- b) nëse pengesa ndodhet jashtë zonës së afrimit ajo duhet të shënjohet nga një numër i mjaftueshëm dritash në tiparet më të larta dhe më të dukshme të vendosura në mënyrë që pengesa të mund të identifikohet lehtë.

A1- 9.3.5 Pengesa të përkohshme

A1 - 9.3.5.1 Natën dhe në kushte të vështira pamore, pengesat e përkohshme në zonën e afrimit ose në zonën e lëvizjes duhet të shënjohen me drita për pengesa të kuqe të përhershme apo të përkohshme. Dritat duhet të organizohen në mënyrë të tillë, që të shënojnë në mënyrë të qartë lartësisë, kufijtë dhe shtrirjen e pengesës.

A1- 9.3.6 Karakteristikat e dritave me intensitet të ulët për pengesat

A1 - 9.3.6.1 Dritat me intensitet të ulët për pengesat duhet të kenë karakteristikat e mëposhtme për aplikime të përgjithshme:

- a) drita të fiksuar të kuqe;
- b) një rrezatim horizontal i shpërndarë, i cili rezulton të mbulojë 360 gradë përreth pengesës;
- c) një kulm intensiteti prej 100 cd minimumi;
- d) një rrezatim vertikal i shpërndarë 10 gradë (me 50% të kulmit të intensitetit);
- e) një shpërndarje vertikale me 100 cd minimumi në +6 gradë dhe +10 gradë mbi horizontalen; dhe
- f) jo më pak se 10 cd në të gjitha këndet e ngritura midis -3 gradë dhe +90 gradë mbi horizontalen.

A1 - 9.3.6.2 Dritat me intensitet të ulët për pengesat, që përdoren për të treguar pengesa të rrugëve lidhëse ose zona jashtë shërbimit të zonës së lëvizjes, duhet të kenë një kulm intensiteti prej 10 cd minimumi.

A1- 9.3.7 Karakteristikat e dritave me intensitet mesatar për pengesat

A1 - 9.3.7.1 Dritat me intensitet mesatar për pengesat duhet të jenë drita të kuqe në formë fleshuese ose të qëndrueshme, ose drita të bardha në formë fleshuese të dallueshme në të gjitha drejtimet pamore.

A1 - 9.3.7.2 Frekuenca e fleshimeve duhet të jetë midis 20 dhe 60 blice për minutë.

A1 - 9.3.7.3 Kulmi i intensitetit efektiv duhet të jetë 2000 Ø 25 % cd me një shpërndarje vertikale, si më poshtë:

- a) shpërndarja vertikale e rrezatimit duhet të jetë minimumi 3π (shpërndarja e rrezatimit përcaktohet si këndi midis dy drejtimeve në një plan, për të cilin intensiteti është i barabartë me 50% të vlerës më të ulët të tolerancës së kulmit të intensitetit);
- b) në ngritje 1π , intensiteti duhet të jetë 50% minimumi dhe 75% maksimumi i vlerës më të ulët të tolerancës së kulmit të intensitetit; dhe
- c) në ngritje 0π , intensiteti duhet të jetë 100% minimumi i vlerës më të ulët të tolerancës së kulmit të intensitetit.

A1 - 9.3.7.4 Kur një dritë e bardhë në formë fleshuese përdoret në vend të shënjimit të një pengese gjatë ditës për të treguar pengesa të përkohshme në afërsi të aerodromit, në përputhje me paragrafin 9.4.2.4 (a), kulmi i intensitetit efektiv duhet të rritet në 20000Ø25 % cd, kur ndriçimi në sfond është 50 cd, ose më shumë për metër katror.

A1- 9.3.8 Karakteristikat e dritave me intensitet të lartë për pengesat

A1 - 9.3.8.1 Dritat me intensitet të lartë për pengesat janë drita të bardha në formë fleshuese

A1 - 9.3.8.2 Intensiteti efektiv i një d, që mban tela dhe kablllo mbi vete duhet të ndryshojë në varësi të ndriçimit të sfondit si më poshtë:

- a) 20000Ø25 % cd intensitet efektiv në një ndriçim sfondi mbi 500 cd/m² (ditën);



- b) 20000025 % cd intensitet efektiv në një ndriçim të sfondit midis 50-500 cd/m² (perëndimi ose agim);
- c) 2000025 % cd intensitet efektiv në një ndriçim të sfondit nën 50 cd/m² (natën);
- A1 - 9.3.8.3 Intensiteti efektiv i një drite pengesash me intensitet të lartë të vendosur në një kullë që mban tela dhe kablllo mbi vete, duhet të ndryshojë në varësi të ndriçimit të sfondit, si më poshtë:
- a) 10000025 % cd intensitet efektiv në një ndriçim të sfondit mbi 500 cd/m² (ditën);
- b) 20000025 % cd intensitet efektiv në një ndriçim të sfondit midis 50-500 cd/m² (perëndim ose agim);
- c) 2000025 % cd intensitet efektiv në një ndriçim të sfondit nën 50 cd/m² (natën).
- A1 - 9.3.8.4 Dritat e pengesave me intensitet të lartë të vendosura në një objekt të ndryshëm, nga një kullë me kablllo dhe tela duhet të ndriçojë në formë fleshuese në të njëjtën kohë në një shkallë, prej 40-60 bluce për minutë.
- A1 - 9.3.8.5 Dritat e pengesave me intensitet të lartë të vendosura në një kullë, që mban kablllo dhe tela duhet të ndriçojë në formë fleshuese njëra pas tjetrës; e para drita e mesit, e dyta drita në majë dhe e fundit drita në fund. Cikli i frekuencës duhet të jetë 40-60 për minutë dhe intervalet midis fleshimeve të dritave duhet të jenë afërsisht si më poshtë:

Intervalet e fleshimit midis:	Raporti i kohës së ciklit
dritës në mes dhe dritës në majë	1/13
dritës në majë dhe dritës në fund	2/13
dritës në fund dhe dritës në mes	10/13

Tabela 9.3-1

- A1 - 9.3.8.6 Për të minimizuar përplasjen me ambientin, instalimi për dritat me intensitet të lartë për pengesat duhet të jetë si më poshtë, përveç rasteve kur udhëzohet ndryshe nga AAC:

Lartësia e njësisë së dritës mbi terren	Këndi i kulmit të rrezatimit mbi horizontalen
Më e madhe se 151 m AGL	0 gradë
122 m deri në 151 m AGL	1 gradë
92 m deri në 122 m AGL	2 gradë
Më pak se 92 m AGL	3 gradë

Tabela 9.3-2

A1- 9.3.9 Ndriçimi me prozhektor i pengesave

- A1 - 9.3.9.1 Kur instalimi normal i dritave të pengesave konsiderohet i pamundur ose i padëshiruar për arsye estetike, apo arsye të tjera, mund të pranohet si alternativë ndriçimi i pengesave me prozhektor. Sidoqoftë, ndriçimi me prozhektor i pengesave, nuk duhet të përdoret pa marrëveshjen e zyrës përkatëse të AAC.
- A1 - 9.3.9.2 Në përgjithësi, ndriçimi me prozhektor, nuk është i përshtatshëm nëse;
- a) struktura është skeletike si një sipërfaqe solide ose e veshur me tipare reflektuese të pranueshme; ose
- b) ka një nivel të lartë ndriçues të sfondit.
- A1 - 9.3.9.3 Ngjyra e dritës së prozhektorit duhet të jetë e bardhë. Ndriçimi i pengesës duhet të mbulojë të gjitha drejtimet pamore mbi të gjithë lartësinë e pengesës, e cila duhet të ndriçohet dhe duhet të jetë uniform përreth perimetrit të pengesës.
- A1 - 9.3.9.4 Niveli minimal i ndriçimit duhet të jetë 5cd/m² në të gjitha pikat.
- Shënim:** Bazuar në një faktor reflektues prej 50% për lyerje të bardhë, kjo do të kërkonte një ndriçim prej të paktën 10 lux. për beton me faktor tipik reflektimi prej 40%, ndriçimi i kërkuar do të ishte të paktën 12.5 lux. Materiale me faktor reflektimi më pak se 30% nuk janë të përshtatshëm për ndriçim me prozhektor.
- A1 - 9.3.9.5 Montimet e lehta në peshë duhet të jenë të ndara në mënyrë të barabartë përreth strukturës në jo më shumë se 120 gradë me të paktën 2 montime në çdo vend. Në çdo vend, montimet e pajisjeve duhet të jenë në qarqe të ndara dhe të bashkuara ndaras.

A1- 9.3.10 Vazhdueshmëria e disponueshmërisë së dritave të pengesave

- A1 - 9.3.10.1 Është e rëndësishme, që dritat që sigurohen për ndriçimin e pengesave të jenë në kushte pune, kur të jetë e nevojshme ndezja e tyre. Pronarët e dritave të pengesave duhet të vendosin një program proaktiv mirëmbajtjeje për të minimizuar ndërprerjen e dritave.
- A1 - 9.3.10.2 Për dritat e pengesave, që ndodhen brenda zonës së sipërfaqes me kufizim pengesash në një aerodrom, operatori i aerodromit duhet të vendosë një program monitorimi, i cili duhet të përfshijë:
- a) vëzhgim viziv të dritave të pengesave të paktën një herë çdo 24 orë (shikoni shënimin);
 - b) kur një dritë për ndriçimin e pengesave me intensitet mesatar është vendosur në mënyrë të tillë, që nuk është vizualisht qartësisht e dallueshme:
 - (i) duhet të vendoset një procedurë ku një dritë e tillë, do të ishte vizualisht e monitoruar brenda, çdo periudhë prej 24 orësh; ose
 - (ii) duhet të instalohet një alarm tregues viziv, apo dëgjimor në një vendndodhje të aerodromit, që përgjithësisht është e zënë nga personeli.

Shënim: Në aerodrome më të vogla me një nivel të ulët të operimeve të avionëve natën, kjo periudhë kohore, mund të zgjatet, duke bërë një marrëveshje me AAC.

- A1 - 9.3.10.3 Për pengesat e ndodhura brenda zonës së sipërfaqes me kufizim pengesash të një aerodromi, në rast të ndërprerjes së ndriçimit të një pengese, operatori i aerodromit duhet:
- a) të njoftojë menjëherë AAC, nëse drita e ndriçimit të pengesës është përcaktuar nga AAC, si kërkesë për operimet e avionëve;
 - b) në çdo rast duhet të fillojë operime të NOTAM për të lajmëruar pilotët për një ndërprerje të tillë të ndriçimit;
 - c) të mbajë lidhje me pronarin e ndriçimit të pengesës për të bërë një riparim të shpejtë.
- A1 - 9.3.10.4 Për pengesat e ndodhura jashtë zonës së sipërfaqes me kufizim pengesash të një aerodromi, pronarët e ndriçimit duhet të vendosin një program për monitorimin e dritave dhe të raportojnë mosfunksionimin e ndriçimit. Pika e raportit për mosfunksionim të ndriçimit të një pengese është normalisht AAC ose ATC. Kur ndriçimi i një pengese është jashtë shërbimit, kjo çështje duhet të raportohet menjëherë në AAC ose ATC në mënyrë që të fillojë një NOTAM që lajmëron pilotët për ndërprerjen e ndriçimit.

A1 - 9.4 Semaforët e një aerodromi

A1- 9.4.1 Të përgjithshme

- A1 - 9.4.1.1 Një semafor aerodromi duhet të sigurohet, nëse kjo është përcaktuar nga AAC se një shërbim i tillë është i nevojshëm për operacionet e kryera.
- A1 - 9.4.1.2 Faktorët e mëposhtëm do të përdoren në përcaktimin e nevojshmërisë për operacione:
- a) nëse një aerodrom është bërë për t'u përdorur natën, nga avionë që udhetojnë kryesisht me anë të mjeteve vizive;
 - b) lloji dhe sasia e trafikut ajror;
 - c) prezenca e ndihmave të tjera vizive apo me radio;
 - d) nëse vendi është subjekt i periudhave kohore të vazhdueshme të uljes pamore;
 - e) nëse është e vështirë për të lokalizura aerodromin, nga ajri për shkak të dritave rrethuese të terrenit.
- A1 - 9.4.1.3 Nëse ka, semafori i një aerodromi duhet të ndodhet në aerodrom ose ngjitur me aerodromin një zonë me ndriçim të ulët të sfondit të ambientit. Për më tepër, semafori i aerodromit duhet të vendoset në mënyrë të tillë, që të mos jetë i mbuluar, nga pengesat dhe të mos verbojë një pilot, i cili po i afrohet tokës.
- A1 - 9.4.1.4 Në aerodrome ndërkombëtare apo në aerodrome në zona të ngritura, semafori i aerodromit, duhet të tregojë dy ndriçime fleshuese, një të bardhë dhe një tjetër me ngjyrë, në mënyrë që të prodhojnë blice të alternuara të bardha dhe me ngjyrë. Për aerodrome tokësore ngjyra duhet të jetë jeshile për aerodrome ujore ngjyra duhet të jetë e verdhë.
- A1 - 9.4.1.5 Në vendndodhje të tjera, janë të pranueshme vetëm blice të bardha.
- A1 - 9.4.1.6 Frekuenca e fleshimeve totale duhet të jetë 20 deri në 30 për minutë.

Shënim: Janë të pranueshëm edhe semaforë më të vjetër me një frekuencë të fleshimeve prej 12 deri në 20 për minutë, deri në zëvendësimin e semaforit.



- A1 - 9.4.1.7 Drita nga semafori duhet të jetë e dukshme nga të gjitha këndet pamore.
A1 - 9.4.1.8 Intensiteti i shpërndarjes së dritës së semaforit të një aerodromi duhet të jetë në përputhje me tabelën 9.5-1:

Këndi i ngritjes (i shprehur në gradë)	Intensiteti efektiv minimal i fleshimeve të bardha (i shprehur në candela)
1 deri në 2	25000
2 deri në 8	50000
8 deri në 10	25000
10 deri në 15	5000
15 deri në 20	1000

Tabela 9.5-1: Intensiteti i shpërndarjes së dritës së semaforit të një aerodromi

- A1 - 9.4.1.9 Intensiteti efektiv i fleshimeve me ngjyra duhet të jetë jo më pak se 0.15 herë sa intensiteti i fleshimeve të bardha në këndin korrespondues të ngritjes.
A1 - 9.4.1.10 Nëse ka informacion, informacioni mbi kodimin e ngjyrës, shkallës së fleshimit dhe vendndodhjes së një semafori në aerodrom duhet të publikohet në hyrjen AIP të aerodromit. Nëse, nuk ka një informacion të tillë, atëherë duhet të publikohet shumë afër aerodromit.

A1 - 9.5 Treguesi i ndriçuar i drejtimit të erës

A1- 9.5.1 Të përgjithshme

- A1 - 9.5.1.1 Në një aerodrom për përdorim natën duhet të ndriçohet të paktën një tregues për drejtimin e erës (WDI).
A1 - 9.5.1.2 Nëse një tregues i drejtimit të erës është siguruar në afërsi të pragjeve të pistës për të siguruar informacion për erën në sipërfaqe, për pilotët në afrim të drejtë dhe në operime uljeje të cilat duhet të bëhen natën, atëherë treguesi i drejtimit të erës duhet të ndriçohet.
A1 - 9.5.1.3 Ndriçimi i një treguesi të drejtimit të erës, duhet të arrihet, duke siguruar pajisjen me një prozhektor nga lart me anë të:
a) katër 200W 240V me llamba me filament tungsten me destinacion të përgjithshëm, si në reflektorët eliptikë vertikalë dhe në reflektorët e rrumbullakët dhe të thellë, midis 1.8 m dhe 2.2 m mbi lartësinë e mesit të montimit dhe midis 1.7 m dhe 1.9 m distancë të rrezes nga aksi i rrotullimit të erës; ose
b) tetë 120W 240V PAR 38 llamba në montimet jorefektuese, midis 1.8 m dhe 2.2 m mbi lartësinë e mesit të montimit dhe midis 1.7 m dhe 1.9 m distancë të rrezes nga aksi i rrotullimit të erës; ose
c) disa mënyra të tjera të ndriçimit me prozhektor, procedurat e të cilave janë të njëjta me çfarë do të sigurohej, sipas nënparagrafit 9.6.1.3(a) ose 9.6.1.3(b), me pasqyrim të saktë të ngjyrës dhe jo më vonës të ndjeshme nxehje ose rindezje.
A1 - 9.5.1.4 Duhet të synohet ndriçimi me prozhektor dhe duhet të mbulohet në mënyrë që:
a) të mos shkaktojë ndriçime verbuese apo shpërqendrim të pilotëve; dhe
b) të ndriçojë në mënyrë uniforme maksimumin e zonës përfshirëse të mëngës së erës.

Shënim: Është i pranueshëm një raport uniform në planin horizontal përgjatë lartësisë së mesit të pjesës konike të erës, prej jo më shumë se 4:1 (mesatarja në minimum).

- A1 - 9.5.1.5 Nëse në një aerodrom ndriçohet vetëm një tregues i drejtimit të erës dhe ka dy a më shumë pista të ndriçuara, kontrolli i ndriçimit të treguesit të drejtimit të erës duhet të përfshihet në kontrollin e ndriçimit të pistës për çdo pistë, në mënyrë që furnizimi me energji i sistemit ndriçues të çdo piste, do të furnizonte automatikisht me energji treguesin e drejtimit të erës.
A1 - 9.5.1.6 Kur mund të ndriçohet më shumë se një tregues i drejtimit të erës, kontrolli i ndriçimit të çdo treguesi të drejtimit të erës, duhet të përfshihet në kontrollin e ndriçimit të pistës për pistën në veprim me të cilën ka lidhje.
A1 - 9.5.1.7 Nëse furnizimi me energji për një tregues të drejtimit të erës sigurohet nga një qark ndriçimi të pistës për të cilin sigurohet kontrolli i intensitetit, kërkohet një intensitet uniform për treguesin e drejtimit të erës pavarësisht nga rregullat e intensitetit për ndriçimin e pistës.

A1 - 9.6 Sistemet ndriçues të afrimit

A1- 9.6.1 Sistem i thjeshtë i ndriçimit të afrimit

A1 - 9.6.1.1 Një sistem i thjeshtë ndriçimi të afrimit ka si qëllim përdorimin në një pistë afrimi pa instrument, ose pa precizion afrimi. Standardet për këtë sistem nuk përfshihen në këtë kapitull dhe nuk ka kredit veprues për sisteme të tilla. Aneksi 14, kapitulli 5, siguron specifikime për sisteme të thjeshta ndriçimi të afrimit. Përpara se të instalohet një sistem i thjeshtë ndriçimi për afrimin duhet të kërkohet një këshillë nga AAC.

***Shënim:** Dritat standarde të skajit dhe pragjet të pistës, të plotësuara nga një sistem pamor tregues i pjerrësisë së pistës së afrimit, janë konsideruar, si të përshatshme për pista pa instrument dhe për pista afrimi pa precizion.*

A1- 9.6.2 Sistemi ndriçues për pista afrimi të kategorisë I me precizion

A1 - 9.6.2.1 Aty ku fizikisht është e mundur, një sistemi ndriçues për pista afrimi të kategorisë I me precizion duhet të sigurohet për t'i shërbyer një piste afrimi të kategorisë I me precizion.

A1 - 9.6.2.2 Një sistemi ndriçues për pista afrimi të kategorisë I me precizion duhet të përbëhet nga një rresht dritash në shtrirjen e linjës qendrore të pistës mbi një distancë prej 900 metrash përpara pragut me një rresht dritash, që formojnë një pjesë të tërthortë me gjatësi 30 metra dhe një distancë 300 metra nga pragu.

Shënim:

1. Instalimi i një sistemi ndriçues për pista afrimi prej më pak se 900 metra në gjatësi mund të rezultojë në kufizime operimesh në përdorimin e pistës.
2. Dritat ekzistuese të shpërndara sipas matjeve të sistemit britanik, konsiderohen të jenë në përputhje me sisteme matëse metrike.

A1 - 9.6.2.3 Dritat që formojnë linjën qendrore duhet të vendosen në intervale me gjatësi prej 30 metrash dhe dritat që ndodhen me në brendësi duhet të vendosen 30 metra nga pragu. Çdo pozicion i dritës së linjës qendrore duhet të konsistojë në një burim të vetëm dritë në 300 metrat me në brendësi të linjës qendrore, dhe në dy burime drite në 300 metrat qendrore të linjës qendrore dhe në burime drite në 300 metrat e jashtme të linjës qendrore për të siguruar në këtë mënyrë një informacion mbi distancën.

A1 - 9.6.2.4 Dritat që formojnë pozicionin e dritave të linjës qendrore në 300 metrat qendrore dhe në 300 metrat e jashtme të linjës qendrore duhet të ndahen nga 1.5 metra.

A1 - 9.6.2.5 Ky sistem duhet të shtrihet sa më pranë të jetë e mundur në planin horizontal, që kalon përgjatë pragut, duke u siguruar që:

- a) asnjë objekt tjetër, përveç antenës së ILS, nuk duhet të kalojë përgjatë planit të dritave të afrimit brenda një distance prej 60 metrash nga pjesa qendrore e sistemit; dhe
- b) të mos mund të shfaqet asnjë dritë, nga avioni që afrohet, përveç rasteve kur është dritë e vendosur brenda pjesës qendrore të tërthortë ose në pozicion ndriçues të linjës qendrore.

A1 - 9.6.2.6 Dritat e linjës qendrore në një sistem ndriçues për pista afrimi të kategorisë I me precizion, mund të përbëhen nga barreta në vend të burimit të treguar të dritave, që u përshkrua më lart. Barretat duhet të jenë të paktën 4 metra të gjata dhe kur përbëhen nga drita, që përafrojnë burimet e treguara, dritat duhet të jenë të ndara në intervale uniforme, që nuk i kalojnë 1.5 metra.

A1 - 9.6.2.7 Nëse linja qendrore përbëhet nga barreta, çdo barretë duhet të plotësohet, nga një kondensator të shkarkimit të dritës, përveç rasteve ku ky lloj ndriçimi konsiderohet i panevojshëm nga AAC, duke marrë parasysh karakteristikat e sistemit dhe natyrën e kushteve meteorologjike.

A1 - 9.6.2.8 Çdo kondensator i shkarkimit të dritës duhet të ndriçojë në formë fleshuese dy herë në sekondë me sekuenca, që fillojnë me dritat e jashtme dhe duke vazhduar deri në dritat, që ndodhen më në brendësi. Dizenjimi i qarkut elektrik duhet të jetë i tillë, që këto drita të mund të vihen në përdorim në mënyrë të pavarur, nga dritat e tjera të sistemit ndriçues afriues.

A1 - 9.6.2.9 Nëse dritat qendrore në një sistem ndriçimi afriues të kategorisë I konsistojnë në një burim të vetëm drite, shtylla të tjera shtesë këtij burimi në 300 metra, nga pragu duhet të sigurohen dhe duhet të vendosen në 150 metra, 450 metra, 600 metra dhe 750 metra nga pragu. Dritat që formojnë çdo shtyllë duhet të jenë aq afër, sa është e mundur në një vijë të drejtë



horizontale të ndara në dysh dhe në kënde të drejta me linjën e dritave të linjës qendrore. Dritat e shtyllave duhet të ndahen në mënyrë të tillë që të formojnë një efekt linear dhe pjesa boshe, që nuk i kalojnë 6 metra, duhet të lihen në çdo anë të linjës qendrore. Dritat brenda çdo shiriti në secilën anë të linjës qendrore, duhet të jenë të ndara në mënyrë uniforme në intervale, prej jo më shumë se 2.7 metra.

A1 - 9.6.2.10 Nëse përdoren shtylla shtesë për drita, fundet e jashtme të shtyllave duhet të shtrihen në dy linja të drejta, që janë paralele me linjën e dritave qendrore ose të konvergjojnë për të arritur një pikë takimi me linjën qendrore të pistës 300 metra nga pragu.

A1 - 9.6.2.11 Çdo antenë ILS që zgjatet përgjatë planit të dritave duhet të trajtohet si një pengesë, prandaj duhet të shënjohet e të ndriçohet.

A1 - 9.6.2.12 Dritat e linjës qendrore të shtyllave horizontale të tërthorta në një sistem ndriçimi afrues me precizion të kategorisë I duhet të jenë drita të palëvizshme, që shfaqin ngjyrë të bardhë të ndryshueshme.

A1 - 9.6.2.13 Dritat duhet të jenë në përputhje me specifikimet e sektorit 9.7 figura 9.7-1.

A1- 9.6.3 Sistemi ndriçues i afrimit me precizion për kategoritë II dhe III

A1 - 9.6.3.1 Një sistem ndriçues i tillë duhet të sigurohet për t'i shërbyer një piste të kategorisë II dhe III me precizion afrimi.

A1 - 9.6.3.2 Nga paragrafët e mëposhtme 9.6.3.6 dhe 9.6.3.19, thuhet se, aty ku ka drita afruese të kategorisë II dhe III, duhet të ketë edhe drita për zonën e takimit me pistën.

A1 - 9.6.3.3 Një sistem ndriçues afrues për kategoritë II dhe III duhet të konsistojë në një rresht dritash në shtrirjen e linjës qendrore të shtrirjes së pistës, kudo që është e mundur, mbi një distancë prej 900 metrash nga pragu e pistës. Shtesë këtij sistemi duhet të ketë dy rreshta anësore dritash që shtrihet 270 metra nga pragu dhe 2 shtylla në 150 metra dhe një në 300 metra nga pragu.

***Shënim:** Gjatësia prej 900 metrash bazohet në sigurimin e drejtimit për operate në kushtet e kategorive I, II dhe III. Gjatësi të reduktuara, mund të përballojnë operate të kategorive II dhe III, por mund të imponojnë kufizime për operimet e kategorisë I.*

A1 - 9.6.3.4 Kur mund të tregohet niveli i shërbimit për dritat afruese sistemi, mund të ketë dy rreshta anësore me drita që shtrihen 240 metra nga pragu dhe dy shtylla, njëra në 150 metra dhe tjetra në 300 metra nga pragu.

A1 - 9.6.3.5 Dritat që formojnë ndriçimin e linjës qendrore, duhet të vendosen në intervale gjatësie, prej 30 metrash me dritën, që ndodhet me në brendësi të vendosur 30 metra nga pragu.

A1 - 9.6.3.6 Dritat, që formojnë rreshtat anësore duhet të vendosen në çdo anë të linjës qendrore. Rreshtat duhet të ndahen nga intervale prej 30 metrash dhe rreshti i parë në 30 metra nga pragu. Ndarja anësore midis dritat e rreshtit anësor, që ndodhen me në brendësi duhet të jetë jo më pak se 18 metra dhe jo më shumë se 22.5 metra (preferohet 18 metra), por në çdo rast kjo duhet të jetë e barabartë me ndarjen e barretave të dritave të zonës së takimit me pistën.

A1 - 9.6.3.7 Shtylla e cila sigurohet në 150 metra nga pragu duhet të mbushë pjesët boshe midis linjës qendrore dhe rreshtit anësor të dritave.

A1 - 9.6.3.8 Shtylla e siguruar në 300 metra nga pragu duhet të shtrihet në të dyja anët e dritave të linjës qendrore në një distancë prej 15 metrash nga linja qendrore.

A1 - 9.6.3.9 Nëse dritat e linjës qendrore përtej 300 metrave nga pragu, nuk janë barreta, shtylla shtesë dritash, duhet të sigurohen në 450 m, 600 m dhe 740 m nga pragu. Kur instalohen këto shtylla shtesë, fundet e jashtme duhet të shtrihen në dy vija të drejta, që ose janë paralele me linjën qendrore, ose konvergjojnë për të takuar linjën qendrore 300 metra nga pragu.

A1 - 9.6.3.10 Sistemi duhet të shtrihet sa më afër të jetë e mundur në planin horizontal, që kalon përgjatë pragut, duke siguruar që:

- a) asnjë objekt tjetër, përveç antenës së ILS, nuk duhet të kalojë përgjatë planit të dritave të afrimit brenda një distance prej 60 metrash nga linja qendrore e sistemit; dhe
- b) të mos mund të shfaqet asnjë dritë nga avioni, që afrohet, përveç rasteve kur është dritë e vendosur brenda pjesës qendrore të shtyllave të tërthorta ose në pozicion ndriçues të linjës qendrore.

- A1 - 9.6.3.11 Çdo antenë ILS, që kalon përgjatë planit të dritave duhet të trajtohet, si pengesë dhe duhet të shënjohet dhe të ndriçohet siç duhet.
- A1 - 9.6.3.12 Linja qendrore e një sistemi ndriçues të afrimit me precizione për kategoritë II ose III për 300 metrat e parë nga pragu duhet të jetë me barreta, që tregojnë ngjyrë të bardhë të ndryshueshme, përveç rasteve, kur pragu zhvendoset 300 metra a më shumë dhe në këto raste, linja qendrore mund të konsistojë në burime të vetme ndriçimi, që shfaqin ngjyrë të bardhë të ndryshueshme.
- A1 - 9.6.3.13 Kur niveli i shërbimit i dritave të afrimit specifikuar, si qëllime të mirëmbajtjes në 9.1.15, mund të demonstrohet, linja qendrore e sistemit ndriçues të afrimit me precizion II dhe III për 300 metrat e parë, mund të konsistojë si në:
- a) barreta, nëse linja qendrore përtej 300 metrave konsiston në barreta siç përshkruhet në 9.6; ose
 - b) burime të vetme drite të alternuar me barreta, kur linja qendrore përtej 300 metrave nga pragu konsiston në burime të vetme drite, siç përshkruhet në 6.3, me burimin e vetëm të dritës në pjesën më në brendësi të vendosur në 30 metra dhe barreta më në brendësi të vendosura në 60 metra nga pragu; ose
 - c) burime të vetme drite, kur pragu zhvendoset 300 metra a më shumë; të cilat tregojnë të gjitha ngjyrë të bardhë të ndryshueshme.
- A1 - 9.6.3.14 Përtej 300 metrave nga pragu, çdo pozicion drite i linjës qendrore duhet të konsistojë ose në:
- a) një barretë siç përdoret në 300 metrat e brendshëm; ose
 - b) dy burime drite në 300 metrat qendrore të linjës qendrore dhe tri burime drite në 300 metrat e jashtëm të linjës qendrore; të gjitha këto duhet të shfaqin dritë me ngjyrë të bardhë të ndryshueshme.
- A1 - 9.6.3.15 Kur niveli i shërbimit të dritave afruese është specifikuar, si qëllime të mirëmbajtjes në 9.1.15, mund të demonstrohet, përtej 300 metrave nga pragu çdo pozicion drite i linjës qendrore, mund të konsistojë si në:
- a) një barretë; ose
 - b) një burim i vetëm drite: dhe të gjitha këto duhet të shfaqin ngjyrë të bardhë të ndryshueshme.
- A1 - 9.6.3.16 Barretat duhet të jenë të paktën 4 metra në gjatësi dhe, kur përbëhen nga drita, të cilat i për afrohen burimeve të treguar, dritat duhet të jenë të shpërndara në mënyrë uniforme në intervale që nuk i kalojnë 1.5 metra.
- A1 - 9.6.3.17 Nëse linja qendrore përtej 300 metrave nga pragu konsiston në barreta, çdo barretë përtej 300 metrave duhet të plotësohet me një kondensator shkarkimi drite, përveç rasteve kur një ndriçim i tillë konsiderohet si i panevojshëm nga AAC duke marrë parasysh karakteristikat e sistemit dhe natyrën e kushteve meteorologjike.
- A1 - 9.6.3.18 Çdo kondensator i shkarkimit të dritës duhet të ndriçojë në formë fleshuese dy herë në sekondë në sekuenca, që fillojnë me dritën, që është në pjesën më të jashtme dhe duke vazhduar deri në dritën, që ndodhet më në brendësi. Dizenjimi i qarkut elektrik duhet të jetë i tillë që këto drita të vihen në veprim në mënyrë të pavarur nga dritat e tjera në sistemin ndriçues afrues.

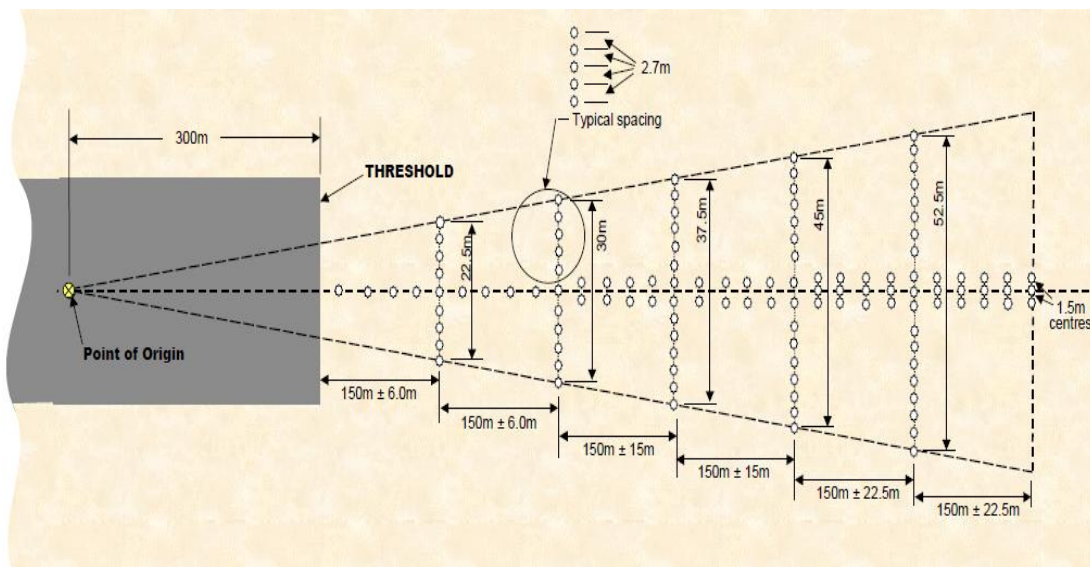


Figura 9.6-1: Ilustrimi i sistemit ndriçimit të afrimit të kategorisë I

- A1 - 9.6.3.19 Gjatësia e një rreshti barretash anësore dhe hapësira uniforme midis dritave, duhet të jenë të barabarta me ato të barretave të dritave të zonës së takimit me tokën (shikoni paragrafin 9.9.20.4).
- A1 - 9.6.3.20 Dritat, të cilat formojnë shtyllat e tërthorta horizontale, duhet të jenë të ndara në mënyrë uniforme në intervale, prej jo më shumë se 2.7 metra.
- A1 - 9.6.3.21 Dritat e linjës qendrore dhe shtyllave të tërthorta horizontale të sistemeve të ndriçimit të afrimit me precizion të kategorive II dhe II duhet të jenë drita të palëvizshme, që shfaqin ngjyrë të bardhë të ndryshueshme.
- A1 - 9.6.3.22 Rreshtat e barretave anësore duhet të jenë drita të palëvizshme, që shfaqin ngjyrë të kuqe. Intensiteti i dritës së kuqe duhet të jetë në përputhje me intensitetin e dritës së bardhë.
- A1 - 9.6.3.23 Dritat duhet të jenë në përputhje me specifikimet e sektorit 9.7, figura 9.7-1 dhe figura 9.7-2.

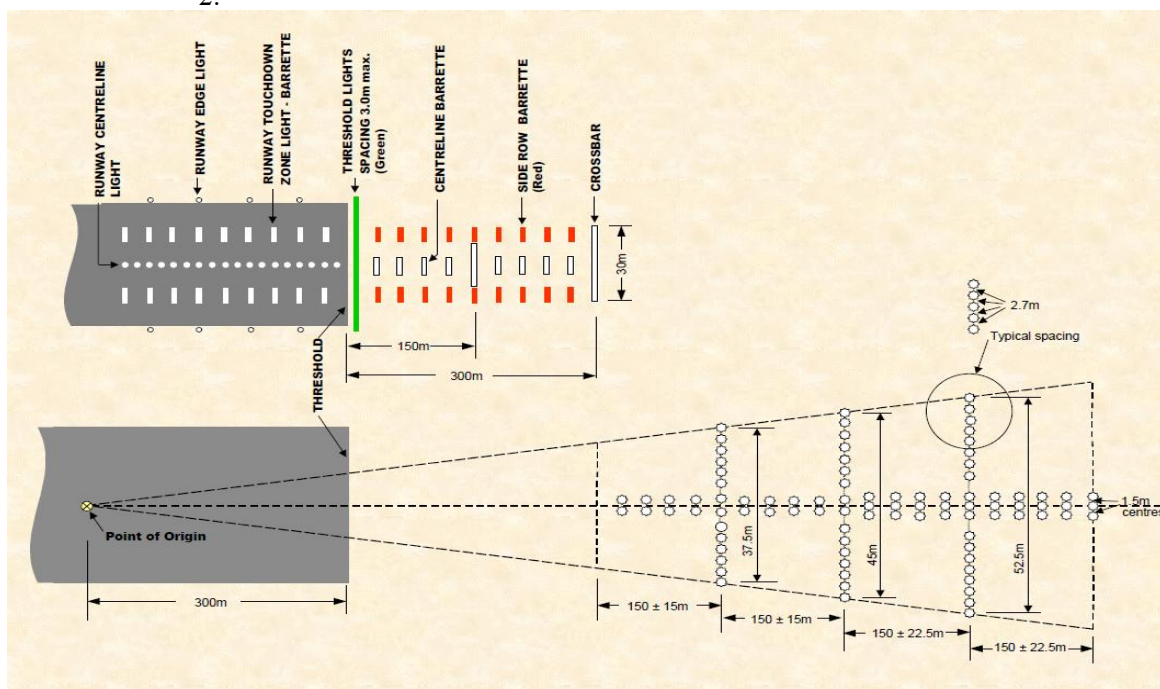


Figura 9.6-2: Ilustrimi i sistemit ndriçimit të afrimit të kategorisë I dhe II

A1 - 9.7 Diagramet Isocandela të ndriçimit të afrimit

A1- 9.7.1 Shënime të përmblledhura

A1 - 9.7.1.1 Përveç paragrafëve 9.10.1.4, këtij sektori i aplikohen shënimet përmblledhëse për sektorin 9.10.

A1 - 9.7.1.2 **Raporti mesatar i intensitetit.** Raporti midis intensitetit mesatar brenda elipsi, që përkufizon rrezatimin kryesor të një drite të re tipike dhe intensiteti mesatar i rrezatimit kryesor të një dritë të re të skajit të një piste duhet të jetë si më poshtë:

- figura 9.7-1 Linjat qendrore afruese dhe shtyllat e tërthorta horizontale – 1.5 deri në 2 (dritë e bardhë);
- figura 9.7-2 Rreshti anësor i afrimit – 0.5 deri në 1 (dritë e kuqe).

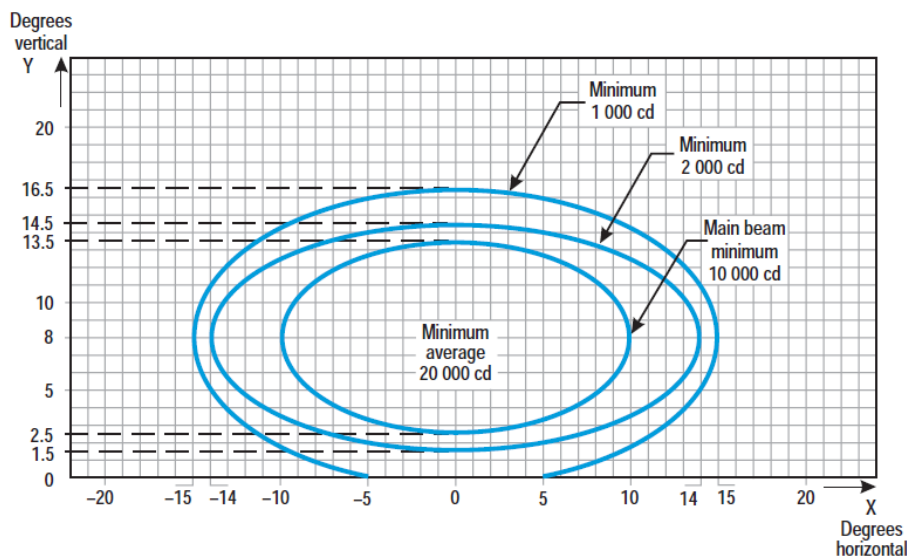


Figura 9.7-1: Diagrami Isocandela për dritën e linjës qendrore të afrimit dhe shiritit kryq (drita e bardhë)

Shënim:

1. Kthesat të llogaritura me formulën

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

2. Këndet vertikale të dritave duhet të jenë të tilla, që mbulimi vertikal i mëposhtëm i rrezatimit kryesor të arrihet:

Distanca nga pragu

Nga pragu deri në 315 metra
316 metra deri në 475 metra
476 metra deri në 640 metra
641 metra e më shumë

Mbulimi i rrezatimit kryesor vertikal

0 gradë – 11 gradë
9.5 gradë – 11.5 gradë
1.5 gradë – 12.5 gradë
2.5 gradë – 13.5 gradë (siç edhe ilustron më lart)

3. Dritat në shtyllat horizontale të tërthorta përtej 22.5 metrave nga linja qendrore duhet të lëvizin në 2 gradë. Të gjitha dritat e tjera duhet të vihen në linjë paralele me linjën qendrore të pistës.

a	10	14	15
b	5.5	6.5	8.5

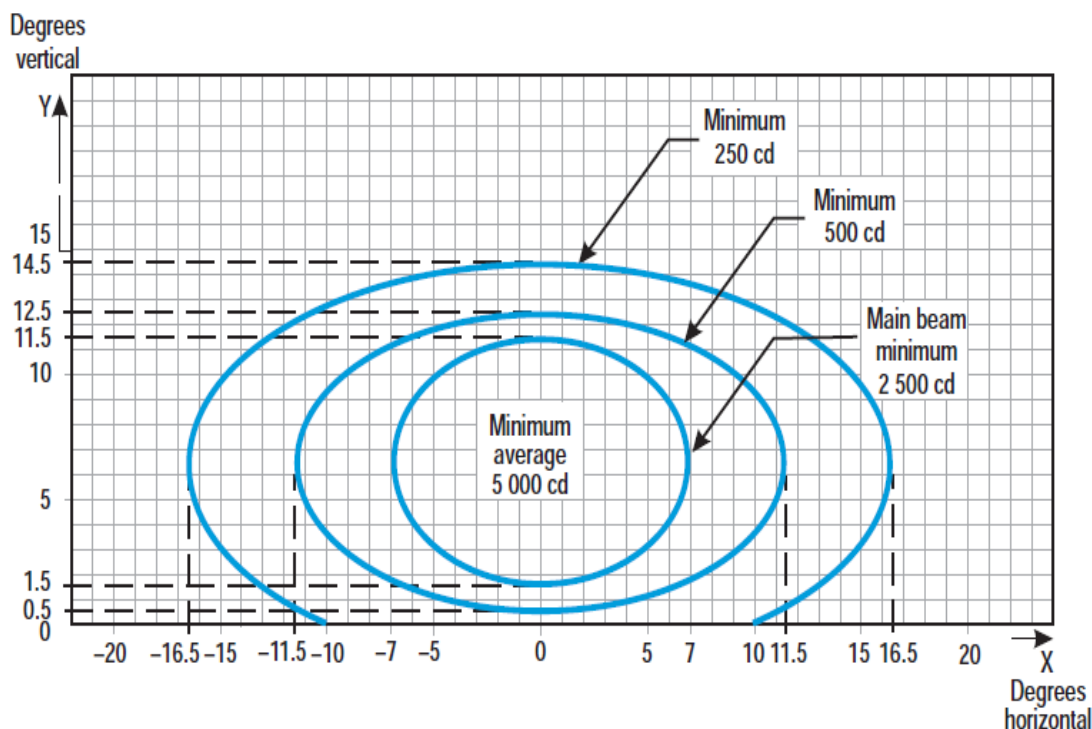


Figura 9.7-2: Diagrami Isocandela për dritat në rreshtat anësore të afrimit (drita e kuqe)

Shënim:

1. Kthesat të llogaritura me formulën
2. Lëvizja në 2 gradë
3. Këndet e kuadrit vertikal të dritave duhet të jenë të tillë që mbulimi vertikal i mëposhtëm i rrezatimit kryesor do të arrihen:

Distanca nga pragu

- Nga pragu deri në 115 metra
- 116 metra deri në 215 metra
- 216 tra e më shumë

4. Shikoni shënimet përmbledhëse në paragrafin 9.8.1.

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	7.0	11.5	16.5
b	5.0	6.0	8.0

Mbulimi i rrezatimit kryesor vertikal

- 0.5 gradë – 10.5 gradë
- 1 gradë – 11 gradë
- 1.5 gradë – 11.5 gradë (siç ilustron më lart)

A1 - 9.8 Sistemet treguese të pjerrësive vizuale të afrimit

A1 - 9.8.1 Të përgjithshme

A1 - 9.8.1.1 Një sistem tregues i pjerrësive vizuale të afrimit duhet të sigurohet për t'i shërbyer afrimit në pistë, qoftë kjo pistë me një shërbim elektronik drejtues për pjerrësitë e afrimit ose jo, ku aplikohet një nga sistemet e mëposhtme:

- a) Pista përdorët nga avionë reaktivë të angazhuar në shërbime të transportit ajror.
- b) AAC udhëzon se duhet të sigurohet pajisja e drejtimit për pjerrësitë vizuale të afrimit, sepse ka përcaktuar se një ndihmë vizive e tillë kërkohet për operate të sigurta të avionit.

A1 - 9.8.1.2 Në përcaktimin e nevojshmërisë së një drektimi për pjerrësi vizuale afrimi ATOA, do të konsiderojë pikat e mëposhtme:

- a) pista përdorët vazhdimisht nga avionë të tjerë reaktivë, ose nga avionë të tjerë me kërkesa të ngjashme të drejtimit për afrim;
- b) piloti i çdo lloj avioni, mund të ketë vështirësi në gjykimin e afrimit për shkak të:
 - (i) guidës së papërshtatshme vizive, që konstatohen gjatë një afrimi mbi ujë, ose mbi një terren pa tipare e dhura gjatë ditës, ose në mungesën e dritave të mjaftueshme në zonën e afrimit gjatë natës;

- (ii) informacion afrimi çorientues për shkak të terrenit shpërndrues rrethues, pjerrësisë së pistës, ose kombinime të pazakonta të gjerësisë, gjatësisë së një piste ose hapësirës së dritave në një pistë.
- c) prezencës së objekteve në zonën e afrimit, e cila mund të krijojë rreziqe serioze, nëse një avion zbret në rrugën normale të afrimit, veçanërisht, nëse nuk ka ndihma të tjera vizive ose jovizive për të lajmëruar prezencën e objekteve të tilla;
- d) kushteve fizike në çdo fund të pistës, që shfaqin një rrezik serioz, në rast të një aeroplani, që kalon kufijtë e pistës;
- e) kushteve të terrenit ose kushteve të forta meteorologjike, që janë të tilla që avioni, mund të jetë subjekt i turbulencave të pazakonta gjatë afrimit.
- A1 - 9.8.1.3 AAC mund të urdhërojë, që një sistem viziv tregues i pjerrësisë së afrimit të sigurohet vetëm për përdorim të përkohshëm, p.sh. për shkak të një zhvendosjeje të përkohshme të pragut ose gjatë punimeve.
- A1 - 9.8.1.4 Sistemet e mëposhtme vizuale tregues të pjerrësisë së afrimit janë aprovuar për përdorim në aerodrome civile në Republikën e Filipineve:
 - a) T-VASIS
 - b) AT-VASIS
 - c) PAPI
 - d) APAPI
- A1 - 9.8.1.5 Instalimet standard duhet të jenë:
 - a) në aerodrome ndërkombëtare, T-VASIS ose PAPI me dy anë. Kur kjo nuk është e mundur, një sistem AT-VASIS ose PAPI është i pranueshëm;
 - b) në aerodrome të tjerë, që nuk janë ndërkombëtare, AT-VASIS ose PAPI aplikohen, përveç rasteve të pikës (c);
 - c) në aerodrome, ku AAC ka përcaktuar se kërkohet një listë shtesë drejtuese, dhe/ose është i nevojshëm një sistem me integritet të lartë, TVASIS ose PAPI me dy anë;
 - d) AT-VASIS dhe PAPI duhet të instalohen në anën e majtë të pistës, përveç rasteve, kur kjo është e pamundur.
- A1 - 9.8.1.6 Kur një T-VASIS duhet të zëvendësohet me një PAPI duhet të sigurohet pajisja me një sistem PAPI me dy anë.
- A1 - 9.8.1.7 Kur në një aerodrom sigurohet më shumë se një sistem vizual tregues i pjerrësisë së afrimit për të shmangur konfuzionin, i njëjti sistem vizual tregues i pjerrësisë së afrimit duhet të përdoret në çdo fund të pistës. Nëse, ka më shumë se një pistë, i njëjti sistem vizual tregues i pjerrësisë së afrimit duhet të përdoret në të gjitha pistat me numër të njëjtë kodi reference.
- A1 - 9.8.1.8 Kur një sistem vizual tregues i pjerrësisë së afrimit sigurohet vetëm për përdorim të përkohshëm, sipas paragrafit 9.8.1.3, atëherë nuk është e nevojshme të aplikohet 9.8.1.7.
- A1 - 9.8.1.9 Zgjedhja e T-VASIS ose PAPI është një çështje midis operatorit të aerodromit dhe operatorëve të linjave ajrore, që përdorin pistën.
- A1 - 9.8.1.10 Një sistem vizual tregues i pjerrësisë së afrimit, nuk duhet të vihet në shërbim, derisa të jetë vlerësuar dhe aprovuar nga AAC.
- A1- 9.8.2 Sipërfaqja e vlerësimit të pengesave**
- A1 - 9.8.2.1 Një sipërfaqe e vlerësimit të pengesave (OAS) duhet të vëzhgohet dhe vlerësohet për pengesa për çdo fund të pistës, në të cilën sigurohet pajisja me një T-VASIS, AT-VASIS ose PAPI. Standardet e OAS janë si më poshtë dhe një OAS është ilustruar më poshtë:
 - a) Linja bazë: gjerësia 150 m, koïncidon me linjën bazë ekzistuese për sipërfaqen afruese;
 - b) Pjerrësia: 1.9 gradë;
 - c) Hapja: 7.5 gradë nga jashtë, duke filluar nga fundet e linjës bazë;
 - d) Gjatësia: 9 km nga linja bazë.

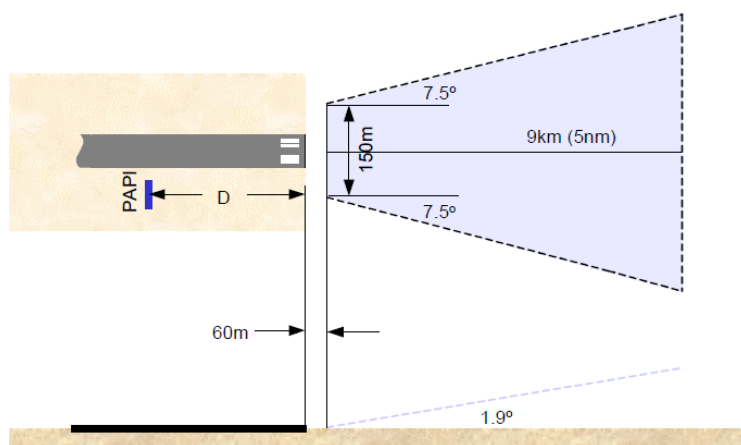


Figura 9.8-1: Ilustrim i një sipërfaqe të vlerësimit të pengesës për qasje me kënd 3°

- A1 - 9.8.2.2 Operatori i aerodromit duhet të kontrollojë çdo objekt që penetron, ose është në afërsi të sipërfaqes së vlerësimit të pengesave, objekte të tilla si direkte, ndërtesa, terren, siç është specifikuar në paragrafin 9.8.2.1. Kur gjenden një a më shumë pengesa, ose kur tokë e ngritur shtrihet afër rrugës së afrimit duhet të konsultohet AAC për një studim aeronautik për të përcaktuar, nëse pengesa, apo pengesat apo terreni, mund të ndikojnë negativisht sigurinë e operimeve të avionit.
- A1 - 9.8.2.3 Kur është e mundur, objektet lart sipërfaqes së vlerësimit duhet të hiqen, përveç rasteve, kur AAC përcakton se objekti nuk do të ndikonte negativisht sigurinë e operimeve.
- A1 - 9.8.2.4 Nëse studimi përcakton se siguria mund të ndikohet negativisht dhe nuk është e mundur heqja e objekti atëherë duhet të ndërmerret të paktën një nga masat e mëposhtme:
- të ngrihet në mënyrë të përshtatshme pjerrësinë e afrimit të sistemit deri në një maksimum 3.3 gradë, kur pista përdorët nga avionë reaktivë, ose 4 gradë për aeroplanë të tjerë; pjerrësia e sipërfaqes së vlerësimit të pengesave, mund të ngrihet me të njëjtën masë p.sh., për një pjerrësi 3.3 gradë OAS, mund të bëhet 2.2 gradë në vend që të jetë 1.9 gradë;
 - të ulet pamja e shpërndarjes në mënyrë që pengesa të jetë jashtë kufijve të rrezatimit;
 - të zhvendoset aksi i sistemit dhe OAS shoqëruese me 5 gradë maksimumi;
 - të zhvendoset pragu në mënyrë të përshtatshme; dhe
 - nëse pika (d) është e pamundur, të zhvendoset sistemi në mënyrë të përshtatshme kundër drejtimit të pragut për të siguruar një rritje në lartësinë e kalimit të pragut të barabartë me lartësinë e penetrimit të pengesës.
- A1- 9.8.3 T-VASIS dhe AT-VASIS**
- A1 - 9.8.3.1 Një sistem vizual tregues i pjerrësisë së afrimit (T-VASIS) është një strukturë dritash e organizuar në mënyrë të tillë që struktura e parë nga piloti të ndryshojë, sipas pozicionit të tij (lart ose poshtë, majtas ose djathtas) sipas rrugës së dëshiruar afruese. Kur kjo strukturë instalohet në pistën e uljes, i siguron pilotit shenja vizive për rrugën e uljes së dëshiruar.

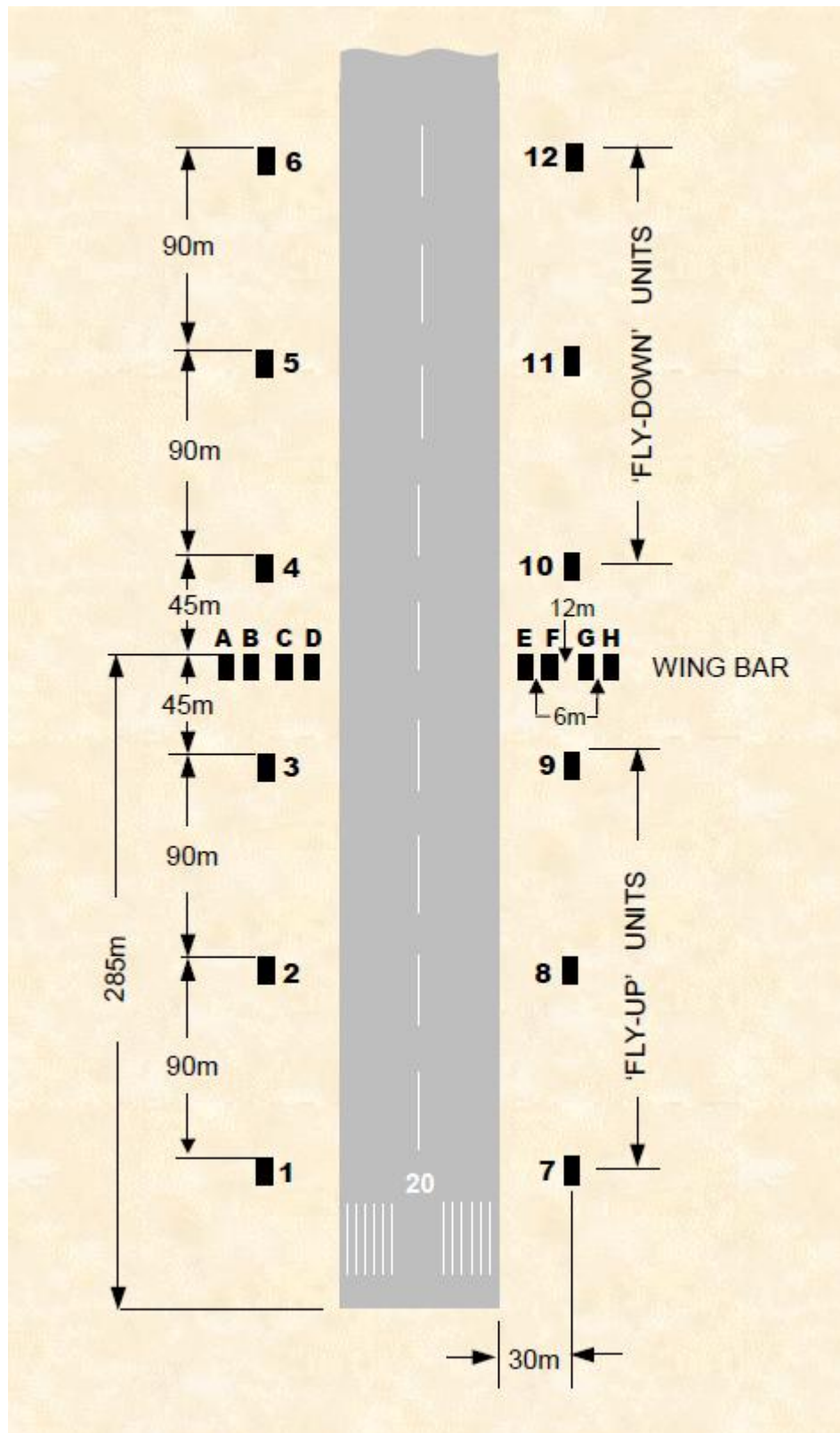


Figura 9.8-2: T-VASIS Layout



- A1 - 9.8.3.2 Një sistem T-VASIS përbëhet nga 20 njësi dritash të vendosura në mënyrë simetrike në formën e dy shiritave anësorë me 4 njësi dritash, secili me ndarje më dysh me linja prej 6 dritave dhe të vendosura, siç tregohet në figurën 9.8-2.
- A1 - 9.8.3.3 Një sistem AT-VASIS duhet të përbëhet nga 10 njësi dritash të organizuara në njëerën anë të pistës në formën e një shiriti të vetëm anësor prej 4 njësi dritash me një shtrirje linje prej 6 dritash të ndarë më dysh.
- A1 - 9.8.3.4 Njësitë e dritave duhet të ndërtohen dhe të organizohen në mënyrë të tillë që piloti i një aeroplani gjatë një afrimi:
- a) kur ndodhet në pjerrësinë e duhur të afrimit, të mund të shikojë një strukturë të bardhë në formë T të përmbysur, që përbëhet nga dritat e bardha të shiritit anësor dhe një, dy ose tri drita të bardha “që tregojnë fluturo poshtë”; sa më shumë drita që tregojnë “fluturo poshtë” të mund të shikohen, aq më lart piloti është mbi pjerrësinë e duhur të afrimit;
 - b) kur ndodhet në pjerrësinë e duhur të afrimit, të mund të shikojë një linjë me drita të bardha të shiritit anësor;
 - c) kur është nën pjerrësinë e duhur të afrimit, të mund të shikojë një strukturë të bardhë në formë T-je, që përbëhet nga dritat e bardha të shiritit anësor dhe një, dy ose tri drita që tregojnë “fluturo lart”; sa më shumë drita “fluturo lart” të mund të shikohen, aq më ulët piloti është nën pjerrësinë e duhur të afrimit; dhe kur të ndodhet shumë nën pjerrësinë e duhur afrimit, të shikojë një strukturë të kuqe në formë T me shiritin anësor dhe tri drita që tregojnë “fluturo lart” me ngjyrë të kuqe.
- A1 - 9.8.3.5 **Vendosja e një T-VASIS ose AT-VASIS.** Vendosja e T-VASIS ose AT-VASIS, duhet të jetë e tillë që:
- a) njësitë e dritave duhet të ndodhen, siç tregohet në figurën 9.8-2 për shkak të tolerancës së dhënë në tabelën 9.8-1;
 - b) njësitë e dritave, që formojnë shiritat anësorë, ose njësitë e dritave që formojnë një dushe të kombinuar për të treguar “fluturo lart” ose “fluturo poshtë” duhet të montohen në mënyrë që t’i shfaqen pilotit të një aeroplani që afrohet kryesisht në një linjë horizontale. Njësitë e dritave duhet të montohen sa më ulët të jetë e mundur dhe duhet të jenë të thyeshme.
- A1 - 9.8.3.6 **Karakteristikat e njësive të dritave të sistemit T-VASIS.** Karakteristikat e njësive të dritave të T-VASIS duhet të jenë të tilla që:
- a) sistemi të jetë i përshtatshëm, si për operime ditën, ashtu edhe për operime natën;
 - b) duhet të sigurohet një kontroll i përshtatshëm intensiteti për të lejuar rregullime, që përputhen me kushtet e paracaktuara dhe për të shmangur verbimin e pilotit gjatë afrimit dhe uljes;
 - c) shpërndarja e dritës së rrezatimit të çdo njësie drite duhet të jetë në formë të rumbullakët që ndriçon mbi një hark të gjerë në drejtim të afrimit. Njësitë e dritave të shiritave anësorë duhet të prodhojnë një rrezatim drite të bardhë nga një kënd vertikal 1 gradë 54’ deri në një kënd vertikal 6 gradë dhe një rrezatim drite të kuqe nga një kënd vertikal 0 gradë deri në 1 gradë 54’. Njësitë e dritave që tregojnë “fluturo poshtë” duhet të prodhojnë një rrezatim drite të bardhë që shtrihet nga një ngritje prej 6 gradë dhe ulët për afërsisht në pjerrësinë e afrimit, ku duhet të ketë një prerje të mprehtë. Njësitë e dritave që tregojnë “fluturo lart” duhet të prodhojnë një rrezatim drite të bardhë nga për afërsisht pjerrësia e afrimit dhe të ulen deri në një kënd vertikal 1 gradë 54’ dhe një rrezatim të dritave të kuqe nën këndin vertikal prej 1 gradë 54’. Këndi i majës së rrezatimit të kuq në njësitë e shiritave anësorë dhe në njësitë që sugjerojnë fluturimin lart, mund të rritet për të siguruar një hapësirë të pengesave.
 - d) Kalimi i ngjyrës nga e bardhë në të kuqe duhet të jetë i tillë që t’i shfaqet një vëzhguesi në një distancë jo më të vogël se 300 metra, sikur ndodh mbi një kënd vertikal prej jo më shumë se 15’. Pikërisht nën këtë sektor, kalimi i intensitetit i të gjithë rrezatimit të kuq, nuk duhet të jetë më pak se 15% i intensitetit i të gjithë rrezatimit të bardhë, pikërisht mbi sektorin e kalimit.

- e) Rrezatimi i dritës së prodhuar nga njësitë e bardha duhet të tregojë nëpërmjet një këndi prej të paktën 1 gradë 3' mbi dhe nën pjerrësisë së afrimit, si ditën ashtu edhe natën, dhe në një pamje jo më pak se 10 gradë gjatë ditës dhe jo më pak se 15 gradë gjatë natës. Shkalla efikase vizive e njësive të dritave në mot të qartë duhet të jetë të paktën 7.4 km mbi këndet e lartpërmendura.

Shënim:

1. *Praktika të kaluara në disa shtete kanë qenë për të ngritur pamjen gjatë natës në 30 gradë.*
 2. *Kur pengesat ndërhyjnë në këtë pamje më të gjerë, pengesat duhet të hiqen aty ku është e mundur, ose shpërndarja e pamjes mund të kufizohet në mënyrë të përshtatshme.*
- f) Njësitë e dritave duhet të dizajnohen në mënyrë të tillë që kondensimi, papastërtitë etj. në transmetimet optike apo në sipërfaqet reflektuese, duhet të ndërhyjë sa më pak të jetë e mundur në sinjalet e dritave dhe në asnjë mënyrë nuk duhet të ndikojë në ngritjen e rrezatimeve apo kontrastit midis sinjaleve të kuqe dhe të bardha. Ndërtimi i njësive të dritave duhet të jetë i tillë që të minimizojë mundësinë e mungesës së sinjaleve të dritave të bllokuara plotësisht apo pjesërisht nga bora apo ngrica, kur këto kushte mund të ndodhin.

A1 - 9.8.3.7

Pjerrësia e afrimit dhe ngritja e rrezatimit të dritës. Pjerrësia e afrimit dhe ngritja e rrezatimit të dritave duhet të jetë e tillë që:

- a) një pjerrësi afrimi, e cila është e pranueshme për operate duhet të përzgjidhet për çdo pistë. Pjerrësia standarde e afrimit është 3 gradë (1:19 nominale) dhe me një lartësi prej 15 metrash, që mund të shikohet mbi portë;
- b) kur pista mbi të cilën është siguruar pajisja e një sistemi T-VASIS është pajisur me një ILS, vendndodhja dhe ngritja e njësive të dritave duhet të jetë e tillë që pjerrësia e afrimit të sistemit TVASIS të jetë në përputhje me rrugën që kalon ILS. një lartësi T-VASIS mbi portë 1 metër më e lartë se rruga, që kalon ILS është e pranueshme për pjesën më të madhe të aeroplanëve;
- c) rrezatimet e dritave nga njësitë korresponduese të dritave në anët e kundërta të pistës duhet të kenë të njëjtin kënd njohjeje. Njësitë e dritave që tregojnë “fluturo lart” ose “fluturo poshtë” dhe që janë në formë T-je duhet të shfaqen me shkallë uniforme me ndryshimet e pjerrësisë së afrimit;
- d) ngritja e rrezatimeve të njësive të dritave të shiritave anësorë në të dyja anët e pistës, duhet të jetë e njëjtë. Ngritja e majës së rrezatimit të njësive të dritave, që tregojnë “fluturo lart” dhe që ndodhet më afër çdo shiriti anësor dhe fundi i rrezatimit të njësive të dritave, që tregojnë “fluturo poshtë” dhe që ndodhet më afër çdo shiriti anësor duhet të jetë e njëjtë dhe duhet të korrespondojë me pjerrësinë e afrimit. Këndi i prerjes i majave të rrezatimeve të njësive pasardhëse “fluturo lart” duhet të ulet me një hark 5' (+/- 1/2) në kënd të ngritjes në çdo njësi pasardhëse që ndodhet larg shiritit anësor. Këndi i hyrjes i fundit të rrezatimit të njësive të dritave “fluturo poshtë” duhet të rritet me një hark 7' (+/- 1/2) në çdo njësi pasardhëse, që ndodhet larg nga shiriti anësor;
- e) ngritja e majës së rrezatimeve të dritës së kuqe të shiritit anësor dhe njësitë e dritave të “fluturo lart” duhet të jenë të tilla që gjatë një afrimi, piloti i një aeroplani, i cili mund të shikojë shiritin anësor dhe tri njësi dritash që tregojnë “fluturo lart” do t'i qartësonte të gjitha objektet në zonën e afrimit, nga një marxhinë e sigurt, nëse këto drita nuk janë të kuqe.

A1 - 9.8.3.8

Hapësira nga zona e lëvizjes. Njësitë e dritave nuk duhet të vendosen më afër se 15 metra nga skaji i pistës. Njësitë e dritave duhet të vendosen të paktën 15 metra nga skaji i një rruge për taksì, por nëse rrethanat kërkojnë që njësitë të jenë më afër se kjo distancë, atëherë ky rast i veçantë duhet t'i referohet AAC.

A1 - 9.8.3.9

Përmasat e sistemit. Më poshtë janë përmasat e sistemit me tolerancat e lejueshme. Këto vlera aplikohen në dizënjim, instalim dhe mirëmbajtje të vazhdueshme:



Njësia	Standardi	Toleranca e lejueshme
Lartësia e shikimit mbi portë	15 m	+1 m – 3 m
Pjerrësia e afrimit	3 gradë (1:19 nominale)	
Distanca e gjatësisë së linjës së njësive të dritave nga skaji i pistës	30 m	+/- 3 m
Hapësira e këmbës së njësive të dritave	45 m 90 m	+/- 4.5 m +/- 9 m
Hapësira nga rruga	15 m 5	
Linja e çdo njësie drite	Paralel me linjën qendrore të pistës	+/- 1 m
Njësitë e dritave në një shirit anësor	Në linjë	+/- 25 mm +/- 25 mm
Niveli i njësive të dritave	Nivel	Sipas saktësisë së nivelit të precizionit të inxhinierëve

1. Kur pista në të cilën sigurohet një T-VASIS është pajisur me një ILS, vendi dhe ngritja e TVASIS duhet të jetë e tillë që pjerrësia vizive e afrimit të jetë konform, sa më shumë të jetë e mundur me rrugën kaluese të ILS.

2. Një lartësi shikimi i T-VASIS mbi portë 1 metër më e lartë se rruga kaluese ILS është e pranueshme për pjesën më të madhe të aeroplanëve.

3. Përdorimi i një pjerrësie të ndryshme afrimi kërkon aprovim paraprak nga AAC.

4. Skaji i një piste përcaktohet si distanca nga linja qendrore e pistës, e cila është sa gjysma e gjerësisë nominale të pistës dhe injoron anët e mbyllura.

5. Një hapësirë minimale midis çdo pjese të një njësie dritash të T-VASIS dhe një pistë apo rrugë lidhëse ngjitur.

6. Kjo përfshin fundin e nivelit për të siguruar se nuk ka pasaktësi të instrumentit.

Tabela 9.8-1

- A1 - 9.8.3.10 Operatori i aerodromit duhet të sigurojë se pjesa rrethuese e çdo njësie dritash të mbahet pa bar. Bari pikërisht përpara njësive të dritave, mund të shkaktojë ngatërresë të sinjaleve të dritave. Bari që rritet pranë kutisë së çdo anë mund të rezultojë si shqetësim gjatë operateve lëvizëse me energji.
- A1 - 9.8.3.11 Informacioni i mëposhtëm është siguruar për një drejtim vetëm të operatorit të aerodromit. Për instalimet ekzistuese, rryma e rekomanduar e llambës, rryma e përafërt në seri dhe intensitetet e përafërta të dritës, tregohen në tabelën 9.8-2 dhe në tabelën 9.8-3.

Faza e intensitetit	Rryma e llambës	Rryma e qarkut në seri	Intensiteti i njësive të dritës
6	6.2 amp	6.2 amp	80000 cd
5	5 amp	5 amp	20000 cd
4	4 amp	4 amp	5000 cd
3	2.4 amp	6.1 amp	450 cd
2	2.05 amp	5.2 amp	140 cd
1	1.65 amp	4.2 amp	50 cd

Shënim: për fazën 6 të intensitetit, eksperimentet kanë treguar se rryma e llambës nën 6.05 amp, nuk ndikon negativisht në vizualitetin nga një shkallë 4 NM në kushte të shkëlqimit të shndritshëm të diellit. Kështu që nëse dëshirohet ruajtja e jetës së një llambe, pranohet ulja e rrymës së llambës për fazën 6 deri në 6.05 amp.

Tabela 9.8-2: Përdorimi i llambave të ditës 021027.8 dhe llamba nate 020946-1

Faza e intensitetit	Rryma e llambës	Rryma e qarkut në seri	Intensiteti i njësive të dritës
6	6.85 amp	5.4 amp	80000 cd
5	5.65 amp	4.5 amp	20000 cd
4	4.8 amp	3.8 amp	5000 cd
3	2.4 amp	6.1 amp	450 cd
2	2.05 amp	5.2 amp	140 cd
1	1.65 amp	4.2 amp	50 cd

Shënim: për fazën e intensitetit 6, eksperimentet kanë treguar, se rryma e llambës nën 6.35 amp nuk ndikon negativisht në vizualitetin nga një shkallë 4 NM në kushte të shkëlqimit të shndritshëm të diellit. Kështu që nëse dëshirohet ruajtja e jetës së një llambe, pranohet ulja e rrymës së llambës për fazën 6 deri në 6.35 amp.

Tabela 9.8-3: Përdorim i llambave të ditës 020975.2 (me transformator 074315.4) dhe llambave të natës 020946-1

A1- 9.8.4 Sistemi tregues i rrugës së afrimit me precizion (PAPI)

- A1 - 9.8.4.1 Sistemi PAPI mund të përbëhet nga një rresht, që gjithashtu quhet dhe “shirit anësor”, prej 4 njësive me shumë llamba me kalim të mprehtë ndriçimi dhe me hapësirë të njëjtë (ose dyshe llambash teke). Sistemi duhet të vendoset në anën e majtë të pistës së parë nga avioni që i afrohet tokës, përveç rasteve kur kjo nuk është e mundur.
- A1 - 9.8.4.2 Sistemi PAPI duhet të ndodhet dhe të rregullohet në mënyrë të tillë që piloti, i cili po afrohet:
- a) kur ndodhet mbi ose në pjerrësinë e afrimit, të shikojë të dyja njësitë më afër pistës me ngjyrë të kuqe dhe dy njësitë më larg pistës t’i shikojë si të bardha;
 - b) kur ndodhet mbi pjerrësinë e afrimit, ta shikojë njësinë më afër pistës si të kuqe dhe tri njësitë më larg pistës si të bardha; dhe kur ndodhet më larg mbi pjerrësinë e afrimit, t’i shikojë të gjitha njësitë si të bardha;
 - c) kur ndodhet nën pjerrësinë e afrimit, t’i shikojë të tria njësitë më afër pistës si të kuqe dhe njësinë më larg pistës si të bardha; dhe kur ndodhet shumë nën pjerrësinë e afrimit t’i shikojë të gjitha njësitë si të kuqe.
- A1 - 9.8.4.3 Kur nuk është e mundur instalimi i një sistemi PAPI në anën e majtë të një piste, dhe ky sistem është instaluar në të djathtë, rendi i zakonshëm i njësive të dritave duhet të jetë i kundërt në mënyrë që treguesi i pjerrësisë në ngritje të jepet nga dy njësitë më afër pistës, duke treguar ngjyrën e kuqe.
- A1 - 9.8.4.4 Kur sigurohet pajisja e një sistemi të dyfishtë PAPI, treguesit e parë nga piloti duhet të jenë simetrike.
- A1 - 9.8.4.5 Kërkesat e mëposhtme aplikohen në vendin e një PAPI.
- a) njësitë e dritave duhet të vendosen, si në konfiguracionin bazë të ilustruar në figurën 9.8-3, si subjekt i tolerancave të instalimit, që janë dhënë në këtë figurë;
 - b) njësitë e dritave, që formojnë një shirit anësor duhet të montohen në mënyrë që t’i shfaqen pilotit të një avioni në afrim në një linjë horizontale. Njësitë e dritave duhet të montohen sa më ulët të jetë e mundur dhe duhet të jenë të thyeshme.

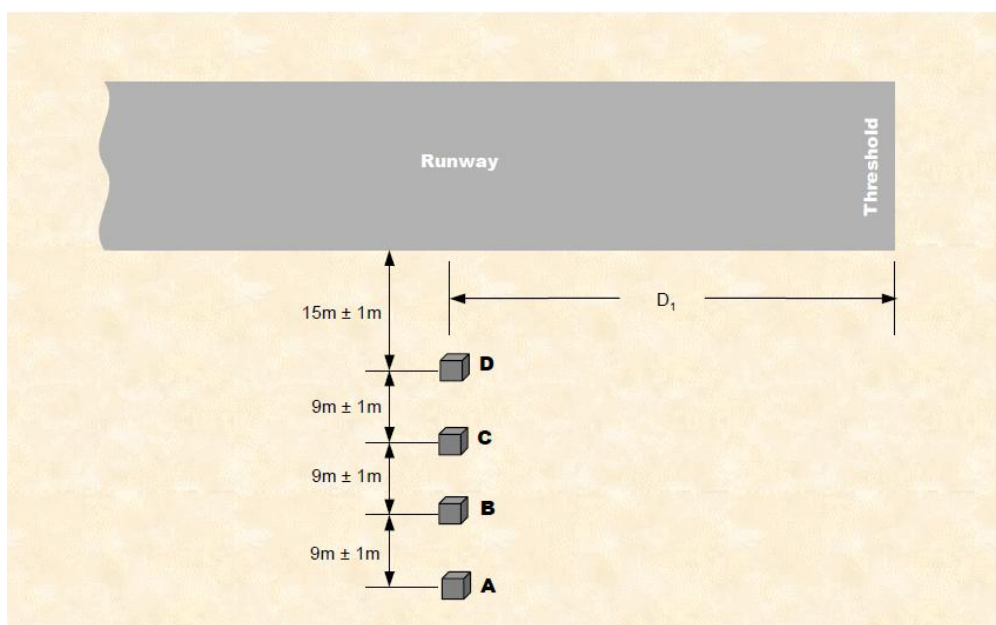


Figura 9.8-3: Vendndodhja e dritave PAPI



Shënim:

- 1- Skaji i pistës përcaktohet si distanca nga linja qendrore e pistës, e cila është sa gjysma e gjerësisë nominale së pistës dhe që injoron anët e mbyllura.
- 2- Në rastet e pistave ku rreshti i dritave të skajit ndodhet përtej 3 metrave standard të specifikuara në 9.10.5.1, p.sh. ato pista në përputhje me shënimin që vjen pas 9.10.5.1, ose për ato pista në përputhje me 9.10.5.2, sistemi PAPI duhet të ndodhet me njësinë e brendshme të dritave 13 ± 1 metra nga linja e dritave të skajit dhe 15 ± 1 metra nga skaji i pistës. (Arsyeja për këtë është për shkak reduktimit të hapësirës midis PAPI në një shkallë të përdorshme të sistemit). Në rastin e shënimin në 9.10.5.1, ku dritat e skajit të pistës rivendosen në vendin e standardit, gjithashtu edhe PAPI duhet të rivendoset në vendin e standardit.

A1 - 9.8.4.6

Karakteristikat e njësive të dritave të PAPI duhet të jenë të tilla që:

- a) Sistemi duhet të jetë i përshtatshëm për operime ditën dhe natën.
- b) Kalimi i ngjyrës nga e kuqe në të bardhë në planin vertikal duhet të jetë i tillë që kur shikohet nga vëzhguesi në një distancë jo më pak se 300 metra, të ndodhë brenda një këndi vertikal jo më shumë se 3 gradë.
- c) Në intensitet të plotë, drita e kuqe duhet të ketë një koordinatë Y, që nuk i kalon 0.32.
- d) Intensiteti i shpërndarjes së dritës së njësive të dritave duhet të jetë, siç tregohet në figurën 9.8-4.
- e) Duhet të sigurohet një kontroll i përshtatshëm intensiteti për të lejuar rregullimin për të arritur kushtet e paracaktuara dhe për të shmangur verbimin e pilotit gjatë afrimit dhe zbritjes.
- f) Çdo njësi drite duhet të mund të rregullohet në ngritje në mënyrë që kufiri më i ulët i pjesës së bardhë të rrezatimit të mund të fiksohet në çdo kënd të dëshiruar të ngritjes midis 1 grade 3' dhe të paktën 4 gradë 3' mbi horizontalen.
- g) Njësitë e dritave duhet të dizajnohen në mënyrë të tillë që mbetje kondensimi, borë, akull, papastërti etj., të ndërhyjnë sa më pak të jetë e mundur në transmetimin optik apo në sipërfaqet reflektuese në lidhje me sinjalet e dritave dhe të mos ndikojnë në kontrastin midis sinjaleve të kuq dhe të bardhë dhe në ngritjen e sektorit të kalimit nga një ngjyrë në një tjetër.

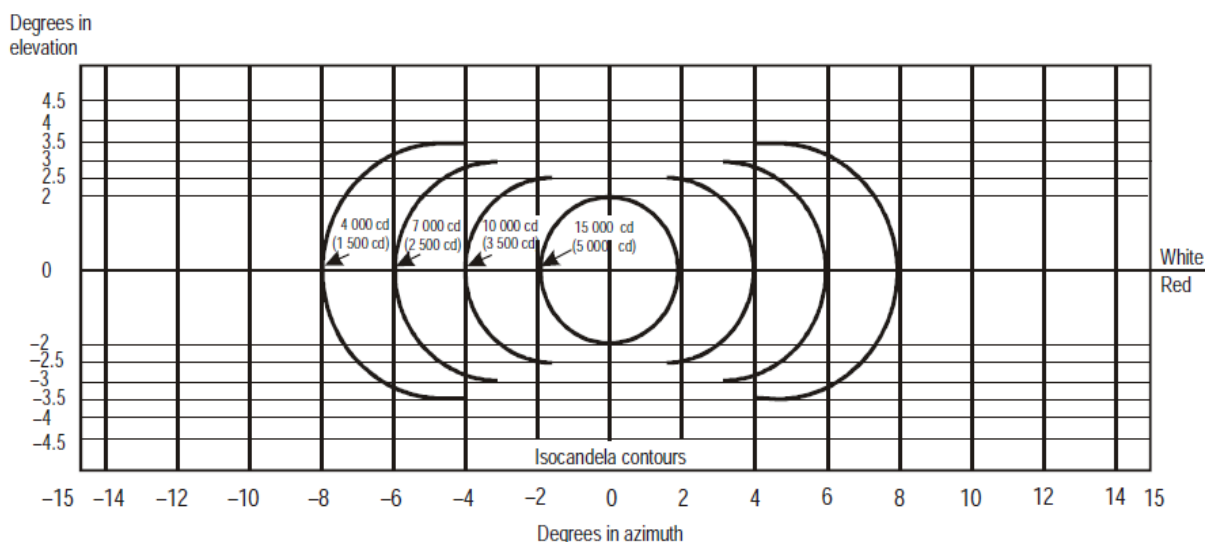


Figura 9.8-4: Light intensity distribution of PAPI

Shënim:

- 1- Këto kurba janë për intensitetet minimal në dritën e kuqe.
- 2- Vlera e intensitetit në sektorin e bardhë të rrezatimit, nuk është më pak se 2 dhe mund të jetë aq e lartë sa 6.5 herë më shumë sa intensiteti korrespondues në sektorin e kuq.

- A1 - 9.8.4.7 Kërkesat për pjerrësinë e afrimit dhe për ngritjen e strukturave të njësive të dritave janë:
- a) Pjerrësia e afrimit, siç është përcaktuar në figurën 9.8-5, duhet të jetë e përshtatshme për përdorim nga aeroplanë që përdorin pistën e afrimit. Pjerrësia standarde e afrimit është 3 gradë.
 - b) Kur pista në të cilën sigurohet një sistem PAPI është pajisur me një ILS, vendi dhe ngritja e njësive të dritave duhet të jetë e tillë që pjerrësia e afrimit të PAPI të jetë konform, sa më shumë të jetë e mundur me rrugën kaluese të ILS.
 - c) Këndi i ngritjes së njësive të dritave në një shirit anësor të një PAPI duhet të jetë i tillë që gjatë një afrimi, piloti i një aeroplani, i cili shikon një sinjal me një të bardhë dhe tre të kuqe të qartësojë të gjitha objektet në zonën e afrimit nga një marxhinë të sigurt. Shikoni 9.8.2.4 (a) që ka të bëjë me ngritjen e pjerrësisë së afrimit.
 - d) Pamja e shpërndarjes së rrezatimit të dritës duhet të jetë e kufizuar në mënyrë të përshtatshme, kur një objekt, që ndodhet jashtë sipërfaqes së vlerësimit të pengesave të sistemit PAPI, por brenda kufijve anësorë të rrezatimit të dritave të tij, shtrihet mbi planin e sipërfaqes së vlerësimit të pengesave dhe një studim aeronautik tregon se objekti mund të ndikojë negativisht sigurinë e operimeve. Shtrirja e kufizimit duhet të jetë e tillë që objekti të mbetet jashtë kufijve të rrezatimit të dritave.
 - e) Kur sigurohet pajisja e një sistemi të dyfishtë PAPI, njësitë korresponduese duhet të shikohen në të njëjtin kënd në mënyrë që sinjalet e çdo shiriti anësor të ndryshojnë në mënyrë simetrike në të njëjtën kohë.

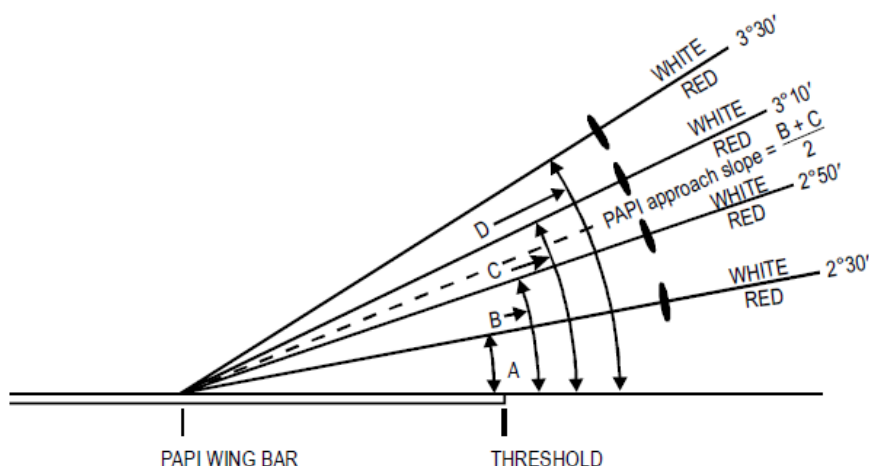


Figura 9.8-5: Light beams and angle of elevation setting for PAPI 3° approach slope

- A1 - 9.8.4.8 9.8.4.8 Distanca optimale e shiritit anësor të sistemit PAPI nga pragu e pistës përcaktohet nga:
- a) kërkesa për të siguruar hapësirë të përshtatshme rrotash mbi portë për të gjitha llojet e avionëve që ulen në pistë;
 - b) përputhja e sistemit PAPI për operimet e dëshiruara me çdo rrugë jovizive, deri në minimumin e mundshëm dhe lartësi; dhe
 - c) çdo ndryshim në ngritje midis njësive PAPI dhe pragut së pistës.
- A1 - 9.8.4.9 Distanca e njësive të PAPI nga pragu mund të modifikohet nga optimalja pasi janë marrë në konsideratë:
- a) gjatësia e mbetur e pistës e vlefshme për ndalimin e një avioni; dhe
 - b) hapësira e pengesave.



- A1 - 9.8.4.10 Tabela 9.8-4 specifikon standardet e hapësirave të rrotave mbi portë për avionët që më rregullisht përdorin pistën për katër avionë të grupit të lartësisë deri në rrotë. Kur është e mundur duhet të sigurohet hapësira standarde e rrotave siç tregohet në kolonën (2).
- A1 - 9.8.4.11 Kur gjatësia e zbritjes mund të jetë e kufizuar, veçanërisht në aerodrome më të vogla, një reduktim i hapësirës së rrotës mbi portë, mund të jetë më i pranueshëm se humbja e distancës së uljes. Minimumi i veçantë i hapësirës së rrotës treguar në kolonën (3) mund të përdoret në një situatë të tillë, nëse një studim aeronautik tregon se reduktimet e tilla të hapësirave mund të pranohen. Si guidë, këto hapësira të rrotave ka shumë pak mundësi të pranohen, kur ka objekte nën afrimin pranë pragut të tilla, që struktura mbrojtëse të dritave të afrimit, gardhe kufizuese, rrugë etj.
- A1 - 9.8.4.12 Vendndodhja e fundit e njësive përcaktohet nga lidhja midis këndit të afrimit, ndryshimi i niveleve midis pragut dhe njësive, dhe minimumi i lartësisë mbi portë (MEHT). Këndi M i përdorur për të vendosur MEHT është një hark prej 2' më pak se këndi i vendosur i njësive, i cili përcakton kufirin më të ulët të treguesit të pjerrësisë për lart, njësia B, njësia e tretë nga pista. Shikoni figurën 9.8-6.
- A1 - 9.8.4.13 Kur një sistem PAPI instalohet në një pistë, e cila nuk është pajisur me një ILS, distanca D1 duhet të llogaritet për të siguruar se lartësia më e ulët në të cilën piloti do të shikojë një tregues të saktë piste afrimi siguron hapësirën mbi portë të specifikuar në tabelën 9.8-4, për avionët, të cilët përdorin me rregullisht pistën.
- A1 - 9.8.4.14 Kur është instaluar një sistem PAPI në një pistë të pajisur me një ILS, distanca D1 duhet të llogaritet për të siguruar përputhjen optimale, midis ndihmave vizuale dhe jovizuale për shkallën e lartësive nga syri për në antenën e aeroplanëve, që e përdorin rregullisht pistën. Nëse një hapësirë rrotash më e madhe se ajo e specifikuar në 9.8.4.8 (f) kërkohet për avionë të veçantë, kjo mund të arrihet duke rritur D1. Distanca D1 duhet të rregullohet për të kompensuar ndryshimet në ngritjen midis rrathëve të qendrës të njësive të dritave dhe pragut.
- A1 - 9.8.4.15 Njësia PAPI duhet të jenë lartësia minimale e praktikueshme mbi tokë, dhe normalisht jo më shumë se 0.9 m. Të gjitha njësitë e një shiriti anësor duhet të shtrihen në të njëjtin plan horizontal; sidoqoftë, për të lejuar për çdo pjerrësi të tërthortë, ndryshime të vogla në lartësi prej jo më shumë se 50 mm midis njësive të dritave janë të pranueshme. Një shkallë anësore jo më e madhe se 1.25% mund të pranohet, nëse sigurohet, që ajo është aplikuar në mënyrë uniforme përgjatë njësive.

Lartësia nga syri deri në rrotë për aeroplanë në konfiguracionin e afrimit	Hapësira standarde e rrotave (metra)	Hapësira e veçantë minimale e rrotave (metra)
(1)	(2)	(3)
Deri në 3 metra pa e përfshirë lartësinë 3 metra	6	3
3 metra e lartë deri në 5 metra pa e përfshirë lartësinë 5 metra	9	4
5 metra e lart deri në 8 metra pa e përfshirë lartësinë 8 metra	9	5
8 metra e lart pa e përfshirë lartësinë 14 metra	9	6
^a Në zgjedhjen e grupit të lartësisë nga syri rrota, do të merren në konsideratë vetëm aeroplanët, të cilët përdorin sistemin në një bazë të rregullt. Avionët me kërkues midis këtyre aeroplanëve, do të përcaktojnë lartësinë nga syri rrota. ^b Kur është e mundur duhet të sigurohet hapësira standarde e rrotës e treguar në kolonën (2). ^c Hapësira e rrotës mund të reduktohet jo më pak se vlerat në kolonën (3) me marrëveshje të veçantë të AAC, kur një studim aeronautik tregon se janë të pranueshme reduktimet e tilla të hapësirës së rrotës. ^d Kur në një portë të zhvendosur sigurohet hapësira e veçantë minimale e rrotës ajo duhet të sigurohet, se hapësira standarde korresponduese e rrotës specifikuar në kolonën (2) do të jetë e vlefshme, kur aeroplani në fundin e grupit të lartësisë së syrit nga rrota, që është përzgjedhur fluturon mbi ekstremet e pistës.		

Tabela 9.8-4: Hapësira e rrotës mbi portë për sistemin PAPI

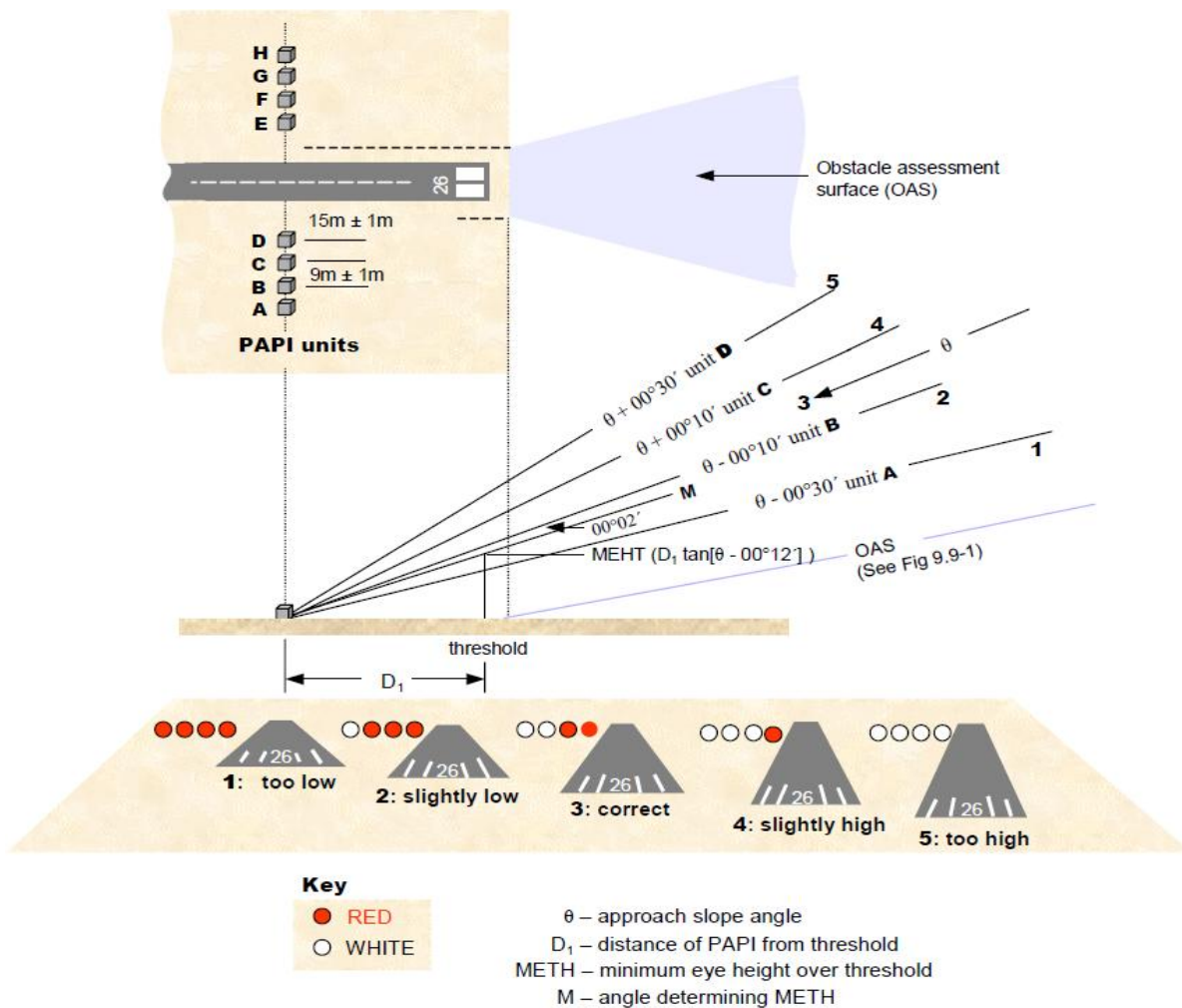


Figura 9.8-6: The arrangement of a PAPI system and the resulting display

A1 - 9.8.4.16

- Procedura për vendosjen e distancës së një shiriti anësor PAPI nga pragu e pistës
- Vendoset mbi pjerrësinë e kërkuar të afrimit. Pjerrësia standarde e afrimit është 3 gradë.
 - Në pista ku nuk ka të instaluar një ILS, referojuni tabelës 9.8-4 për të përcaktuar grupin e aeroplanëve, nga syri, rrota dhe hapësira e rrotës që duhet të sigurohet pragu. METH, e cila siguron një hapësirë të përshtatshme të rrotës mbi portë, vendoset duke i shtuar hapësirës së kërkuar të rrotës mbi portë lartësinë e konfiguracionit të afrimit nga syri rrota të avionëve, që përdorin me rregullisht pistën.
 - Llogaritja e pozicionit nominal të PAPI bëhet mbi supozimin se njësitë e një PAPI janë në të njëjtin nivel me atë të linjës qendrore të pistës ngjitur, dhe ky nivel është i njëjtë me atë të pragut së pistës. Distanca nominale e PAPI llogaritet, duke shumëzuar METH e kërkuar me kotangjentin e këndit M në figurën 9.8-6.
 - Kur ka një ndryshim në kalimin e 0.3 metra, midis ngritjes së pragut së pistës dhe ngritjes së njësisë B në distancën nominale nga pragu, do të jetë e nevojshme të zhvendoset PAPI nga pozicioni i tij nominal. Distanca do të rritet nëse vendi i propozuar është më i ulët se pragu dhe do të ulët, nëse është më e lartë. Zhvendosja e kërkuar përcaktohet duke shumëzuar ndryshimin e niveleve me kotangjentin e këndit M.
 - Kur është instaluar një sistem PAPI në një pistë të pajisur me një ILS, distanca D_1 duhet të jetë e barabartë me atë midis pragut dhe fillimi i rrugës kaluese të ILS, plus një faktor rregullues për ndryshimin e lartësive nga syri deri antena e aeroplanëve përkatës. Faktori



rregullues merret duke shumëzuar lartësinë mesatare nga syri, antena të këtyre aeroplanëve me kotangjentin e këndit të afrimit. Atëherë PAPI synohet, në të njëjtin kënd me pjerrësinë e rregës kaluese të ILS. Harmonizimi i sinjalit të PAPI dhe rrugës kaluese të ILS në një pikë më afër pragut, mund të arrihet duhet rritur gjerësinë e PAPI në sektorin e kursit nga 20' deri në 30'. Sidoqoftë, distanca D1 duhet të jetë e tillë që në asnjë rast hapësira e rrotës mbi portë të mos jetë më e ulët nga ç'është specifikuar në kolonën (3) të tabelës 9.8-4.

A1 - 9.9 Ndryçimi i pistës

A1- 9.9.1 Lloje të sistemeve të ndryçimit të skajeve të pistës

A1 - 9.9.1.1 Një sistem i ndryçimi i skajit të pistës mund të jetë i llojeve të mëposhtme:

- Me intensitet të ulët** - një sistem ndryçimi me një nivel intensiteti të përshtatshëm për një pistë pa instrumente ose për një pistë afrimi pa precizion. Kjo sigurohet në një aerodrom ku nuk ka person të kualifikuar, të tillë si kontrollor të trafikut ajror, operator të certifikuar për komunikim radio ajër/ tokë, ose persona të ngjashëm për të rregulluar intensitetin e dritave;
- Me intensitet të mesëm** - një sistem ndryçimi me intensitet me tri nivele të përshtatshëm për një pistë pa instrumente ose për një pistë afrimi pa precizion. Kjo siguron përmasimin e sistemit të ndryçimit, veçanërisht në kushte e ndryshimit të motit. Ky sistem nuk mund të përdoret në një aerodrom që nuk ka shërbime të trafikut ajror ose personel të kualifikuar shërbimi.

***Shënim:** Kjo kërkesë është për kontrollin e intensitetit të dritave gjatë fazës së uljes së avionit. Kjo pjesë nuk duhet të ngatërrohet me sisteme ndryçimi të kontrolluara nga një sensor foto-elektrike, e cila mund të sigurojë vendosjen e intensitetit ditën dhe natën duke u bazuar në kushtet e ambientit.*

- Me intensitet të lartë**-një sistem ndryçimi me 5 apo 6 nivele, të përshtatshëm për pista afrimi me precizion. Ky sistem nuk mund të përdoret në një aerodrom që nuk ka shërbime të trafikut ajror ose personel për shërbime të tilla.

A1- 9.9.2 Dritat e skajit të pistës

A1 - 9.9.2.1 Dritat e skajit të pistës duhet të sigurohen për një pistë që përdoret natën ose për një pistë afrimi me precizion që përdoret edhe ditën edhe natën. Nëse është përcaktuar ndryshe nga AAC, dritat e skajit të pistës duhet gjithashtu të instalohen në një pistë që përdoret për ngritje në fluturim ditën me një RVR prej 800 metrash ose më pak.

A1 - 9.9.2.2 Ndryçimi i skajit të pistës duhet të arrijë kërkesat e mëposhtme për operime:

- për çdo pistë për përdorim natën, dritat me një drejtim që arrijnë kërkesat e karakteristikave të 9.9.6 duhet të sigurohen për të plotësuar nevojat e qarqeve vizive për një pistë afrimi me instrument deri në minimum dhe qarqet në VMC;
- për një pistë afrimi me precizion ose në plotësim të pikave të mësipërme (a) më lart, drita me një drejtim, që arrijnë kërkesat karakteristike të 9.9.7 dhe 9.9.8 duhet të sigurohen nëse është e mundur të bëhet kjo.

***Shënim:** Praktika të suksesshme të mëparshme kanë qenë për pajisjen me struktura të ndara dritash, njëra për të plotësuar karakteristikat në disa drejtime dhe tjetra për të plotësuar karakteristikat me një drejtim.*

A1- 9.9.3 Vendndodhja e dritave të skajit të pistës

A1 - 9.9.3.1 Dritat e skajit të pistës duhet të vendosen përgjatë të dyja anëve të pistës, në dy rreshta të drejtë paralel me largësi të njëjtë nga linja qendrore e pistës, duke filluar me hapësirë një dritë nga pragu dhe duke vazhduar me hapësirë e me dritë ndarje nga fundi i pistës.

A1- 9.9.4 Hapësira e dritave të skajit të pistës

A1 - 9.9.4.1 Hapësira e vendosjes së dritave të skajit të pistës duhet të jetë uniform dhe duhet të jetë:

- për një pistë instrument, 60 metra + 0/-5 metra;
- për një pistë pa instrument, 90 metra +/- 10 metra, ose 60 metra +0/-5 metra, nëse ka si qëllim ngritjen e pistës, për të njëjtën pistë pa instrument në të ardhmen;
- për pista pa instrument për t'u përdorur në kushte pamore prej 1.5 km ose më shumë, ku dritat ekzistuese të skajit kanë hapësirë në 90 metra +/- 10 metra, është e pranueshme të ruhet kjo hapësirë deri në një zëvendësim apo përmirësim tjetër të sistemit ndryçues të

skajit të pistës. (Kjo situatë është tipike e një piste ekzistuese pa instrument, e cila kthehet në një pistë instrument me precizion, por pa instaluar përsëri dritat e skajit të pistës në standardin 60 metra +0/-5 m).

Shënim:

1- Me teknologjinë GPS (pozicionimi satelitor) në mënyrë virtuale çdo pistë mund të bëhet një pistë instrument. Prandaj rekomandohet që çdo sistem i ri dritash për një pistë duhet të ketë hapësirë sipas paragrafit 9.9.4.1 (a).

2-Dritat ekzistuese me hapësirë sipas standardeve të mëparshëm prej 200 këmbë ose 300 këmbë sipas matjeve britanike, mund të kalojnë respektivisht 60 metra ose 100 metra. Ato konsiderohen në përputhje me standardet e këtij paragrafi, deri në një zëvendësim apo përmirësim tjetër të sistemit anësor të ndriçimit.

A1 - 9.9.4.2 Kur pista është një pistë pa instrument, ose pistë me instrument jo me precizion, dhe ndërpritet nga pista të tjera apo pistë lëvizjeje:

a) brenda 6000 metrave nga pragu, dritat mund të kenë hapësirë të parregullt, por nuk duhet të mungojnë; dhe

b) më shumë se 6000 metra nga pragu, dritat mund të vendosen me hapësirë të parregullt ose të mungojnë, por nuk duhet të mungojnë dy drita të njëpasnjëshme; të cilat duhet të sigurojnë që një hapësirë e tillë e parregullt, apo mungesë e dritave, të mos ndryshojë në mënyrë të konsiderueshme drejtimin vizual të disponueshëm për pilotin, që përdor pistën.

A1 - 9.9.4.3 Dritat anësore të pistës nuk duhet të mungojnë në një pistë afrimi me precizion.

A1 - 9.9.4.4 Në rastet kur një dritë anësore e pistës nuk mund të hiqet, drita anësore të futura të pistës duhet të sigurohen në vend të dritave të ngritura.

A1 - 9.9.4.5 Një dritë anësore e pistës duhet të jetë në linjë me një dritë në anën e kundërt të pistës, përveç rasteve kur një dritë mungon apo zhvendoset sipas paragrafit 9.9.4.2.

A1- 9.9.5 Hapësira anësore e dritave të pistës

A1 - 9.9.5.1 Sipas paragrafit 9.9.5.2, dritat anësore të pistës duhet të vendosen përgjatë anëve të zonës së deklaruar për përdorim si pistë ose jashtë skajeve të zonës në një distancë prej jo më shumë se 3 metra.

Shënim: Dritat ekzistuese të skajit që ndodhen përtej 3 metrave nga skaji i pistës si rezultat i reduktimit, në gjerësinë e pistës së deklaruar nuk kanë nevojë të rivendosen derisa ato të zëvendësohen.

A1 - 9.9.5.2 Nëse gjerësia e një piste është më pak se 30 metra, dritat anësore të saj (pistës) duhet të vendosen sikur pista të ishte 30 metra e gjerë dhe sipas paragrafit 9.9.5.1.

A1 - 9.9.5.3 Nëse në një pistë është siguruar pajisja me njësi dritash me intensitet të ulët ose mesatar dhe të lartë, rreshti i njësive të dritave me intensitet të lartë duhet të vendoset më pranë linjës qendrore të pistës. Dy rreshtat e njësive të dritave duhet të jenë paralele, të ndara nga një distancë prej të paktën 0.5 metra.

A1- 9.9.6 Karakteristikat e dritave anësore të pistës me intensitet të ulët dhe mesatar

A1 - 9.9.6.1 Dritat anësore të pistës me intensitet të ulët dhe mesatar, duhet të jenë drita të fiksuara në disa drejtime, që tregojnë të bardhë të ndryshueshme. Dritat e ngritura me shumë drejtime duhet të kenë shpërndarje (drite) uniforme, për një mbulimin të plotë horizontal prej 360 gradësh. Kur pajisja me drita të ngritura është e pamundur, dhe përdoren drita të futura, karakteristikat fotometrike të dritave të futura duhet të jenë sa më pranë të jetë e mundur me ato të dritave të ngritura.

A1 - 9.9.6.2 Minimumi i intensitetit të dritës, për drita anësore të pistës, me intensitet të ulët, duhet të jetë sipas sektorit 9.10, figura 9.10-1. Rrezatimi kryesor midis 0 gradë dhe 7 gradë mbi horizontalen, duhet të ketë një intensitet minimal mesatar prej jo më pak se 100 cd dhe një intensitet maksimal mesatar prej jo më shumë se 200 cd.

A1 - 9.9.6.3 Dritat anësore të pistës, me intensitet të ulët, duhet të kenë një intensitet të vetëm për të gjitha dritat që ndodhen në të njëjtin sistem ndriçues të pistës.

A1 - 9.9.6.4 Minimumi i intensitetit të ndriçimit për pistë me drita anësore, me intensitet mesatar duhet të jetë në përputhje me pjesën 9.10, figura 9.10-2. Rrezatimi kryesor midis 0 gradë dhe 7 gradë



mbi horizontalen duhet të ketë një intensitet mesatar minimal prej jo më pak se 200 cd dhe një intensitet maksimal mesatar prej jo më shumë se 600 cd.

A1- 9.9.7 Karakteristikat e dritave anësore të pistës me intensitet të lartë

A1 - 9.9.7.1 Dritat anësore të pistës me intensitet të lartë, duhet të jenë drita të fiksuara në një drejtim me rrezatimin kryesor të drejtuar nga pragu.

A1 - 9.9.7.2 Zona mbuluar nga rrezatimi i ndijimit anësor të pistës me intensitet të lartë, duhet të bjerë në drejtim pistës si më poshtë:

- a) 3.5 gradë në rast të një piste me gjerësi 35-40 metra;
- b) 4.5 gradë në rast të një piste me gjerësi 60 metra.

A1 - 9.9.7.3 Dritat anësore të pistës duhet të jenë të fiksuara në mënyrë të tillë që tregojnë të bardhë të ndryshueshme, përveç atyre (dritave) që ndodhen brenda 600 metrash nga fundi i pistës,

- a) në rast të zhvendosjes së pragut, ku dritat midis fillimit të pistës dhe pragut së zhvendosur duhet të tregojnë ngjyrë të kuqe në drejtimin e afrimit; dhe
- b) kur një sektor dritash 600 metra ose një e treta e gjatësisë së pistës, ose kur kjo distancë (një e treta) është më e vogël, në fundin e largët të pistës nga fillohet ngritja në fluturim duhet të tregojnë ngjyrë të verdhë, përveç rasteve kur ka një urdhër të ndryshëm nga AAC.

A1 - 9.9.7.4 Minimumi i intensitetit të ndriçimit për ndriçimin anësor me intensitet të lartë të pistës që tregon gamën e ngjyrës së bardhë duhet të jetë sipas kapitullit 9.10

- a) figura 9.10-1 për pista me gjerësi 30 metra deri në 45 metra; dhe
- b) figura 9.10-2 për pista me gjerësi 60 metra.

A1 - 9.9.7.5 Minimumi i intensitetit të ndriçimit të dritave anësore të pistës me intensitet të lartë, që tregojnë ngjyrë të verdhë është standardi i shfaqur në figurën 9.10-4, shumëzuar me 0.4, e i zbatueshëm për çdo aplikim.

A1- 9.9.8 Përdorimi i mbajtëseve së dritës me dy drejtime ose të dritave të kthyer kurriz me kurriz.

A1 - 9.9.8.1 Në një pistë ku dritat me intensitet të lartë kanë si qëllim të përdoren nga të dyja drejtimet, mbajtëse të veçanta dritash anësore të pistës me intensitet të lartë, mund të vendosen të kthyer kurriz me kurriz me njëra-tjetrën, ose mund të përdoren mbajtëse dritash me dy drejtime me këndin e duhur të kthimit.

A1- 9.9.9 Dritat e pragut së pistës

A1 - 9.9.9.1 Dritat e pragut të pistës duhet të sigurohen në një pistë të pajisur me drita anësore, përveç rastit të një piste pa instrument ose një pistë afrimi jo me precision, ku pragu është zhvendosur dhe është siguruar pajisja me krahët mbajtëse të dritave.

A1- 9.9.10 Vendndodhja e dritave të pragut së pistës

A1 - 9.9.10.1 Dritat e pragut të pistës duhet të ndodhen në një linjë të drejtë në kënde të drejta me linjën qendrore të pistës dhe duhet të vendosen;

- a) kur pragu është në ekstrem të pistës, sa më pranë që të jetë e mundur me ekstremin dhe jo më shumë se 3 metra jashtë; ose
- b) kur pragu është i zhvendosur, në një prag të zhvendosur me një tolerancë prej +/- 1 metër.

A1 - 9.9.10.2 Ndriçimi i pragut duhet të përbëhet nga:

- a) në një pistë pa instrument ose në një pistë afrimi pa precizion, të paktën 6 drita;
- b) në një pistë afrimi me precizion të kategorisë I, të paktën numri i dritave që do të duhen nëse (dritat) janë të ndara nga hapësira prej 3 metrash midis rreshtave të dritave anësore të pistës; dhe
- c) në një pistë afrimi me precizion të kategorisë II dhe III, nga drita uniforme me intervale hapësire prej 3 metrash midis dritave anësore të pistës.

A1- 9.9.11 Krahët mbajtëse të dritave

A1 - 9.9.11.1 Krahët mbajtëse të dritave duhet të sigurohen në një pistë pa instrument ose në një pistë afrimi jo me precizion ku pragu është zhvendosur dhe dritat e portës nevojiten, por nuk janë vendosur. Nëse është urdhëruar nga AAC për shkak të një nevojë për rritjen e qartësisë së pamjes, shirita anësore dritash duhet të sigurohen në një pistë afrimi me precizion.

A1 - 9.9.11.2 Nëse sigurohet mbajtësja anësore e dritave, ato duhet të vendosen në mënyrë simetrike në dy grupe rreth linjës qendrore të pragut të pistës. Çdo krahë mbajtës anësor duhet të formohet nga një grup të paktën prej 5 dritash, të cilat të shtrihen të paktën në 10 metra në kënde të drejta dhe me drejtim jashtë linjës qendrore të pistës, dhe drita që ndodhet më në brendësi të çdo mbajtësi anësor duhet të jetë në linjë me dritat anësore të pistës.

A1- 9.9.12 Karakteristikat e dritave të portës së pistës

A1 - 9.9.12.1 Dritat e pragut të pistës dhe krahët mbajtëse anësore duhet të kenë karakteristikat e mëposhtme:

- a) dritat duhet të jenë drita një drejtimshe të fiksuara dhe duhet të tregojnë ngjyrë jeshile në drejtim të afrimit mbi jo më pak se 38° ose më shumë se 180° të azimutit;
- b) shpërndarja e dritës në drejtim të afrimit duhet të jetë mundësisht sa më afër me atë të dritave anësore të pistës;
- c) intensiteti i dritave jeshile duhet të jetë në shkallën prej 1 deri në 1.5 herë më shumë se sa intensiteti i dritave anësore të pistës.

***Shënim:** Instalime të vjetra me intensitet të dritës jeshile në një shkallë prej 0.5 deri në 1 herë më shumë se intensiteti i dritave të skajit të pistës janë të pranueshme deri në një zëvendësim ose ngritje tjetër të sistemit ndriçues të pistës dhe/ose të pragut.*

A1- 9.9.13 Karakteristikat e dritave me intensitet të lartë të pragut të pistës

A1 - 9.9.13.1 Dritat e pragut të pistës në një pistë afrimi me precizion duhet të jenë drita të fiksuara që tregojnë ngjyrë jeshile në drejtim të afrimit dhe në përputhje me specifikimet e kapitullit 9.10, figura 9.10-5.

A1 - 9.9.13.2 Krahët mbajtës së dritave anësore në pistë afrimi me precizion duhet të jenë drita të fiksuara që tregojnë ngjyrë jeshile në drejtim të afrimit dhe në përputhje me specifikimet e kapitullit 9.10, figura 9.10.6.

A1- 9.9.14 Ndriçim shtesë për të rritur dallueshmërinë e vendndodhjes së pragut.

A1 - 9.9.14.1 Dritat e identifikimit të pragut të pistës:

- a) Në një aerodrom ku është e vështirë të dallohet vendndodhja e portës nga ajri aq si në rastin e një pragu të zhvendosur së pistës, ose në rast të një aerodromi me shtrirje të ndërlikuar të pistës/rrugës lidhëse në afërsi të pragut, mund të jetë e nevojshme identifikimi me ndriçimi i pragut të pistës.

***Shënim:** Dritat e identifikimit të pragut së pistës mund të ndihmojnë pilotin të dallojë një pragu gjatë ditës, muzgut ose natës. Gjatë këtyre periudhave kohore, dritat duhet të kontrollohen në mënyrë që një piloti që është duke u afruar të mos verbohët nga dritat që ndriçojnë në formë fleshuese.*

- b) Dritat e identifikimit të pragut të pistës duhet të sigurohen që gjatë ditës të shënojnë një prag të zhvendosur përkohësisht në një pistë që shërben për avionë reaktivë ndërkombëtarë që kryejnë operime transporti ajror.

A1 - 9.9.14.2 Kur është siguruar identifikimi i dritave të pragut së pistës, këto drita duhet të pozicionohen me një njësi drite në çdo anë të pistës dhe me largësi të njëjtë nga linja qendrore e pistës dhe në një linjë pingule me linjën qendrore të pistës. Vendndodhja e njësive të dritës duhet të jetë nga 10 metra deri në 15 metra jashtë çdo linjë të dritave anësore të pistës dhe në linjë me pragu. Çdo njësi drite duhet të jetë minimumi 10 metra nga anësorët e rrugëve lidhëse. Ngritja e të dyja njësive të dritave duhet të jetë brenda 1 metër të një plani horizontal përgjatë linjës qendrore të pistës me lartësi maksimale mbi tokë që nuk e kalon 1 metër.

A1 - 9.9.14.3 Dritat e identifikimit të pragut të pistës duhet:

- a) të jenë drita të bardha fleshuese;
- b) të jenë në sinkron me një shkallë normale të ndriçimit në formë fleshuese prej 60-120 për minutë;
- c) të kenë një shkallë minimale nën ndriçimin e diellit prej përafërsisht 7 km; dhe
- d) aksi i rrezatimit të çdo njësie drite duhet të synojë 15 gradë jashtë nga një linjë paralele me linjën qendrore të pistës dhe të përkulet në një kënd prej 10 gradë mbi horizontalen.

***Shënim:** L-849 dhe njësitë e dritave "E" të specifikuara në FAA AC 150/5345-51 "Specifikime për lloje shkarkimi të pajisjeve me dritë në formë fleshuese" të jenë drita të llojit ksenon të përshtatshme për përdorim si drita identifikuese të pragut të pistës.*



- A1 - 9.9.14.4 **Dritat e pragut së zhvendosur përkohësisht për përdorim natën.** Dritat e portës së zhvendosur përkohësisht duhet të sigurohen natën për të identifikuar vendndodhjen e pragut të ri kur pragu i një piste zhvendoset përkohësisht.
- A1 - 9.9.14.5 **Vendi i dritave të pragut të zhvendosur përkohësisht**
Dritat e pragut të zhvendosur përkohësisht duhet të sigurohen në çdo anë të pistës:
a) në linjë me portën e zhvendosur;
b) në kënde të drejta me linjën qendrore të pistës; dhe
c) drita që ndodhet më në brendësi në çdo krahë, të jetë në linjë me rreshtin e dritave të skajit të pistës në atë anë të portës.
- A1 - 9.9.14.6 **Karakteristikat e dritave të pragut të zhvendosur përkohësisht**
Dritat e pragut të zhvendosur përkohësisht duhet të kenë karakteristikat e mëposhtme:
a) çdo anë duhet të përbëhet nga 5 drita dhe nëse gjerësia e pistës është 30 metra ose më pak, 3 drita për çdo anë janë të mjaftueshme;
b) dritat duhet të kenë një hapësirë ndarëse prej 2.5 metra;
c) drita e çdo ane që ndodhet më në brendësi duhet të jetë një dritë e fiksuar në disa drejtime që tregojnë ngjyrë jeshile në të gjitha këndet e pamjes;
d) 2 ose 4 dritat e jashtme të çdo ane duhet të jenë drita të fiksuara në një drejtim dhe që tregojnë ngjyrë jeshile në drejtim të afrimit mbi dhe jo më pak se 38 gradë ose më shumë se 180 gradë pamje;
e) shpërndarja e dritës në drejtim të afrimit duhet të jetë mundësisht sa më e afërt me atë të dritave të skajit të pistës;
f) intensiteti i dritës duhet të jetë mundësisht sa më i afërt me 1.5 herë më shumë se intensiteti i dritave të skajit të pistës.
- Shënim:** Dritat e pragut të zhvendosur përkohësisht në një pistë shoqërohen vetëm me sisteme ndriçimi me intensitet të ulët ose mesatar. Ato nuk shoqërohen me sisteme ndriçimi të lartë të pistës. Nëse një pistë afrimi me precizion e ka zhvendosur pragun përkohësisht, kjo e bën ILS të pavlefshme për afrime me precizion, gjë që e ndryshon pistën në një pistë pa instrument dhe pa precizion.*
- A1 - 9.9.14.7 **Ndriçimi i pistës me një prag të zhvendosur.** Nëse pjesa e një piste që ndodhet përpara një pragu të zhvendosur është e vlefshme për përdorim avionësh, p.sh. për ngritje në fluturim në drejtim dhe përgjatë portës së zhvendosur, dhe për ulje nga drejtimi i kundërt, dritat anësore të pistës në këtë pjesë të pistës duhet:
a) të tregojnë ngjyrë të kuqe në drejtim të afrimit të portës së zhvendosur; dhe
b) të tregojnë ngjyrë të bardhë në drejtimin e kundërt, ose ngjyrë të verdhë siç nevojitet për një pistë afrimi me precizion.
- A1 - 9.9.14.8 Intensiteti i dritave të kuqe të skajit të pistës që kërkohet nën paragrafin 9.9.14.1.1 (a) nuk duhet të jetë më pak se çereku dhe jo më shumë se gjysma e intensitetit të dritave të bardha në skajet e pistës.
- A1 - 9.9.14.9 Dritat anësore të pistës mund të jenë mbajtëse dritash me dy drejtime ose strukturë ndara dritash të instaluar në drejtime të kundërta me njëri-tjetrin.
- A1 - 9.9.14.10 Nëse pjesa e pistës përpara një pragu të zhvendosur është e mbyllur për defekte avionësh, të gjitha dritat e pistës që ndodhen në këtë pjesë duhet të fiken.
- A1- 9.9.15 Dritat e fundit të pistës**
- A1 - 9.9.15.1 Dritat e fundit të pistës duhet të sigurohen në një pistë të pajisur me drita anësore (të pistës).
- A1 - 9.9.15.2 Dritat e fundit të pistës duhet të ndodhen në një linjë të drejtë në kënde të drejta me linjën qendrore të pistës, dhe:
a) kur fundi i pistës është në ekstremitet të një piste; sa më afër ekstremitetit që të jetë e mundur dhe jo më shumë se 3 metra jashtë ose 1 metër brenda ekstremitetit;
b) kur fundi i pistës nuk është në ekstremitet të pistës; në fund të pistës dhe me një tolerancë +/- 1 metër; dhe
c) duke pasur parasysh rrugët lidhëse që shërbejnë për të dalë nga pista duhet të jenë të vendosura në mënyrë të tillë që çdo avioni që del nga pista të mos i duhet të kalojë rreshtin e dritave të kuqe që përbejnë dritat e fundit të pistës.

Shënim: Marrëveshja e pranuar në shkallë botërore për sa i përket ndriçimit të një aerodromi është që një piloti nuk i kërkohet asnjëherë të kalojë një rresht me drita të kuqe.

- A1 - 9.9.15.3 Dritat e fundit të pistës duhet të jenë të fiksuara në një drejtim dhe të tregojnë ngjyrë të kuqe drejt pistës. Dritat e fundit të pistës duhet të përbëhen nga 6 drita:
- të ndara në intervale të njëjta midis rreshtave të dritave anësore të pistës; ose
 - të vendosen në mënyrë simetrike rreth pistës në dy grupe me dritat të ndara në mënyrë uniforme në çdo grup dhe me një hapësirë midis grupeve jo më shumë se gjysma e distancës midis rreshtave të dritave anësore të pistës.
- A1 - 9.9.15.4 Dritat me intensitet të ulët dhe me intensitet mesatar të fundit të pistës duhet të kenë karakteristikat e mëposhtme:
- dritat duhet të jenë të fiksuara në një drejtim dhe duhet të tregojnë ngjyrë të kuqe në drejtim të pistës mbi jo më pak se 38 gradë ose më shumë se 180 gradë të pamjes;
 - intensiteti i dritës së kuqe nuk duhet të jetë më pak se çereku dhe jo më shumë se gjysma e intensitetit të dritave të skajit të pistës;
 - shpërndarja e dritës në drejtim të pistës duhet të jetë sa më e afërt të jetë e mundur me shpërndarjen e dritave anësore të pistës.
- A1 - 9.9.15.5 Dritat me intensitet të ulët dhe mesatar të fundit të pistës duhet të jenë drita të futura nëse:
- pista është pajisur gjithashtu edhe me drita me intensitet të lartë të fundit të pistës; ose
 - nëse është i pamundur instalimi i dritave të ngritura.
- A1 - 9.9.15.6 Nëse fundi i një piste koincidon me pragun e pistës, mund të përdoren mbajtëse dritash me dy drejtime ose struktura të ndara të instaluar me drejtime të kundërta nga njëra-tjetra.
- A1 - 9.9.15.7 Dritat e fundit të pistës të instaluar në një pistë të kategorisë III me precizion afrimi duhet të kenë karakteristikat e mëposhtme:
- dritat duhet të jenë të futura, të fiksuara në një drejtim dhe të tregojnë ngjyrë të kuqe në drejtim të pistës;
 - intensiteti minimal i dritës duhet të jetë në përputhje me kapitullin 9.10, figura 9.10-7; dhe
 - hapësira midis dritave të fundit të pistës nuk duhet t'i kalojë 6 metrat, përveç rasteve kur përdoret një hapësirë boshe midis dy dritave që ndodhen më në brendësi.
- A1- 9.9.16 Dritat anësore të zonës së kthesës së pistës**
- A1 - 9.9.16.1 Kur avioni ka siguruar kthesën në pistë, anësorët e zonës së kthesës së pistës duhet të pajiset me drita me ngjyrë blu në krahët e pistës, nëse pista është e pajisur me drita anësore.
- A1 - 9.9.16.2 Dritat anësore të zonës së kthesës së pistës duhet të ndodhen jo më pak se 0.6 metra dhe jo më shumë se 1.8 metra jashtë zonës së kthimit.
- A1 - 9.9.16.3 Nëse fillimi i pjerrësisë për në zonën e kthesës së pistës është më shumë se 10 metra nga drita e mëparshme e skajit të pistës, një dritë blu anësore duhet të vendoset aty ku fillon zona e kthesës.
- A1 - 9.9.16.4 Dritat e skajit të zonës së kthesës duhet të sigurohen për të shënuar çdo ndryshim drejtimi përgjatë anës së zonës së kthimit.
- A1 - 9.9.16.5 Kur një anë e zonës së kthimit është më e gjatë se 30 metra, drita blu me të njëjtën hapësirë për njërin anë duhet të sigurohet përgjatë asaj ane, dhe duhet të kenë një hapësirë ndarëse që nuk i kalon 30 metrat.
- A1 - 9.9.16.6 Dritat e zonës së kthimit në një pistë duhet të kenë të njëjtat karakteristika me dritat anësore të rrugëve lidhëse në përputhje me paragrafin 9.13.15.
- A1- 9.9.17 Dritat e rrugëve të ndalimit**
- A1 - 9.9.17.1 Dritat e rrugëve të ndalimit duhet të sigurohen në një rrugë ndalimi, e cila përdoret natën.
- A1 - 9.9.17.2 Dritat e rrugës së ndalimit duhet të vendosen përgjatë të dyja anëve të rrugës së ndalimit, në linjë me dritat anësore të pistës dhe deri në fundin e pistës.
- A1 - 9.9.17.3 Hapësira midis dritave të rrugës së ndalimit duhet të jetë uniforme dhe jo më shumë se ajo e dritave anësore të pistës dhe dyshja e fundit e dritave duhet të ndodhet në fundin e rrugës së ndalimit.



- A1 - 9.9.17.4 Fundi i rrugës së ndalimit për më tepër duhet të tregohet nga të paktën 2 drita të rrugës së ndalimit në intervale të barabarta përgjatë fundit të rrugës së ndalimit dhe midis dyshe të fundit të dritave të rrugës së ndalimit.
- A1 - 9.9.17.5 Dritat e rrugës së ndalimit duhet të kenë karakteristikat e mëposhtme:
- a) dritat duhet të jenë të fiksuara dhe në një drejtim, dhe duhet të tregojnë ngjyrë të kuqe në drejtim të pistës, dhe të mos jenë të dukshme nga një pilot, i cili i afrohet tokës mbi rrugën e ndalimit; dhe
 - b) shpërndarja e dritës në drejtim të pistës duhet të jetë sa më e afërt të jetë e mundur me atë të dritave anësore të pistës.
- A1- 9.9.18 Dritat e linjës qendrore të pistës**
- A1 - 9.9.18.1 Dritat e linjës qendrore të pistës duhet të sigurohen në një pistë afrimi me precizion të kategorisë II ose III dhe në një pistë, e cila ka si qëllim të shërbejë për ngritje në fluturim me një minimum veprimi RVR më të ulët se 400 metra.
- Shënim:** Rekomandohet pajisja me dritat të linjës qendrore të pistës në një pistë afrimi me precizion të kategorisë I, ku gjerësia midis dritave të skajit të pistës është më e madhe se 50 metra.*
- A1 - 9.9.18.2 Dritat e linjës qendrore të pistës duhet të ndodhen nga pragu deri në fund me gjatësi të hapësirave ndarëse prej 15 metrash. Kur niveli i shërbimit të dritave të linjës qendrore të pistës specifikuar, si objektiva të mirëmbajtjes mund të demonstron dhe pista, e cila ka si qëllim përdorimin në kushte RVR që i kalojnë 350 metra, gjatësia e hapësirës ndarëse mund të rritet në afërsisht 60 metra.
- A1 - 9.9.18.3 Dritat e linjës qendrore të pistës mund të jenë të mënjanuara për jo më shumë se 0.6 metra nga linja e vërtetë qendrore e pistës dhe kjo për qëllime të mirëmbajtjes të shenjave të pistës.
- A1 - 9.9.18.4 Mënjanimi duhet të jetë në anën e majtë të avionit në ulje, nëse kjo është e mundur. Kur një pistë përdoret në të dyja drejtimet, drejtimi nga i cili ndodh pjesa më e madhe e uljeve duhet të mbizotërojë.
- A1 - 9.9.18.5 Dritat e linjës qendrore të pistës duhet të jenë të futura dhe të fiksuara dhe duhet të tregojnë ngjyrë të bardhë të ndryshueshme nga pragu në një pikë 900 metra nga fundi i pistës. Nga 900 metra deri në 300 metra nga fundi i pistës, mbajtësi e dritave duhet të jetë me drita të kuqe të alternuara dhe të bardha të ndryshueshme. Për 300 metrat e fundit përpara fundit të pistës, dritat duhet të tregojnë ngjyrë të kuqe. Për pista me gjatësi më pak se 1800 metra, dritat e kuqe të alternuara dhe dritat e bardha duhet të shtrihen nga pika e mesit të gjatësisë së pistës deri në 300 metra nga fundi i pistës.
- A1 - 9.9.18.6 Intensiteti dhe shpërndarja e ndriçimit të tërë dritave të linjës qendrore të pistës duhet të jenë në përputhje me:
- a) sektorin 9.10, figura 9.10-8 për një hapësirë ndarëse 30 metra;
 - b) sektorin 9.10, figura 9.10-9 për një hapësirë ndarëse 15 metra.
- A1- 9.9.19 Dritat e zonës së prekjes me tokën**
- A1 - 9.9.19.1 Dritat e zonës së prekjes me tokën duhet të sigurohen në zonën e prekjes të një pistë, e cila ka si qëllim përdorimin për operime afrimi me precizion të kategorisë II ose III.
- A1 - 9.9.19.2 Dritat e zonës së prekjes me tokën të një piste duhet të shtrihen nga pragu për një distancë prej 900 metra, përveç rasteve të një piste me gjatësi më pak se 1800 metra, dhe ky sistem duhet të shkurtohet në mënyrë që të mos shtrihet përtej pikës së mesit të pistës. Ndriçimi duhet të përbëhet nga një seri rreshtash dritash të tërthorta, ose shiritash, të cilat vendosen në mënyrë simetrike në çdo anë të linjës qendrore të pistës.
- A1 - 9.9.19.3 Çdo shirit duhet të përbëhet nga 3 njësi dritash 1.5 metra larg. Drita e çdo shiriti, i cili është i vendosur me në brendësi duhet të ndodhet në mënyrë të barabartë me hapësirën anësore të shenjës së zonës së prekjes me tokën.
- A1 - 9.9.19.4 Çifti i parë i shiritave duhet të ndodhet në 60 metra nga pragu. Shiritat e njëpasnjëshëm duhet të ndahen nga hapësira me gjatësi 60 metra larg.
- A1 - 9.9.19.5 Dritat e zonës së prekjes me tokën duhet të jenë të futura dhe të fiksuara në një drejtim, si dhe duhet të tregojnë ngjyrë të bardhë të ndryshueshme.
- A1 - 9.9.19.6 Dritat e zonës së prekjes me tokën duhet të jenë në përputhje me kapitullin 9.10, figura 9.10-10.

A1- 9.9.20 Dritat treguese të daljes së shpejtë të rrugëve lidhëse

- A1 - 9.9.20.1 Dritat treguese të daljes së shpejtë të rrugëve lidhëse duhet të instalohen në një pistë, e cila ka si qëllim përdorimin e një shkalle të kushteve pamore të pistës më pak se 350 metra dhe/ose ku densiteti i trafikut është i rëndë, përveç rasteve kur urdhërohet ndryshe nga AAC.
- A1 - 9.9.20.2 Një strukturë e dritave treguese të daljes së shpejtë të rrugës lidhëse duhet të instalohet në të njëjtën anë të pistës me daljen e shpejtë të rrugës lidhëse për të cilën shërben në konfiguracionin e treguar në figurën 9.9-1. Në çdo mbajtëse dritat duhet të ndodhen 2 metra larg njëra-tjetrës dhe drita më afër me linjën qendrore duhet të zhvendoset 2 metra nga linja qendrore.
- A1 - 9.9.20.3 Nëse ka më shumë se një dalje të shpejtë të rrugës lidhëse, mbajtësja e dritave treguese për çdo dalje nuk duhet të mbivendoset.
- A1 - 9.9.20.4 Dritat treguese të daljeve të shpejta për rrugët lidhëse duhet të jenë drita të verdha të fiksuara në një drejtim dhe të vendosura në linjë, në mënyrë të tillë që të jenë të dallueshme për pilotin e një avioni në ulje, i cili i afrohet daljes së rrugëve lidhëse.
- A1 - 9.9.20.5 Intensiteti dhe shpërndarja e ndriçimit të dritave treguese të daljes së shpejtë të rrugëve lidhëse duhet të jetë në përputhje me:
- a) sektori 9.10, figura 9.10-8 për pista me hapësirë 30 metra të dritës së linjës qendrore;
 - b) sektori 9.10, figura 9.10-9 për pista me hapësirë 15 metra të dritës së linjës qendrore.

A1- 9.9.21 Karakteristikat fotometrike të dritave të pistës

- A1 - 9.9.21.1 Sektori 9.10, figura 9.10-11, tregon metodën e vendosjes së pikave të rrjetit për llogaritjen e mesatares së intensitetit të dritave me intensitet të ulët dhe mesatar të një piste për pista pa instrument dhe për pista instrument me afrim pa precizion.
- A1 - 9.9.21.2 Sektori 9.10, figura 9.10-12 tregon metodën e vendosjes së pikave të rrjetit për llogaritjen e mesatares së intensitetit të dritave me intensitet të lartë të pistës dhe zonës së afrimit në pista me precizion afrimi.
- A1 - 9.9.21.3 Mesatarja e intensitetit të ndriçimit të rrezatimit kryesor të një drite llogaritet:
- a) duke vendosur pikët e rrjetit në përputhje me metodën e treguar në sektorin 9.10, figura 9.10-11 ose figura 9.10-12, cilido qoftë aplikimi;
 - b) duke matur vlerat e intensitetit të dritës në të gjitha pikat e rrjetit brenda dhe në perimetrin e drejtkëndëshit apo elipsit që prezanton rrezatimin kryesor;
 - c) duke llogaritur mesataren aritmetikete të vlerave të intensitetit të dritës matur në këto pikë të rrjetit.
- A1 - 9.9.21.4 Vlera maksimale e intensitetit të dritës e matur mbi ose brenda perimetrin të rrezatimit kryesor nuk duhet të jetë më shumë se tri herë më e madhe se minimumi i vlerës së intensitetit të dritës së matur.

A1- 9.9.22 Instalimi dhe synimi i mbajtësive të dritës

- A1 - 9.9.22.1 Pikat e mëposhtme duhet të ndiqen në instalimin dhe synimin e strukturave të dritave:
- a) dritat synojnë që të mos ketë devijime në strukturën e rrezatimit kryesor, në brenda 1.2 gradë nga standardi i aplikuar dhe i specifikuar në këtë kapitull;
 - b) këndet horizontale maten në lidhje me planin vertikal përgjatë linjës qendrore të pistës;
 - c) kur maten këndet horizontale për drita që nuk janë të linjës qendrore të pistës, drejtimi drejt linjës qendrore të pistës duhet të merret si pozitiv;
 - d) këndet vertikale të specifikuara duhet të maten në lidhje me planin horizontal.

A1- 9.9.23 Ilustrime të ndriçimit të pistës

- A1 - 9.9.23.1 Kapitulli 9.10 përmban ilustrime të ndriçimit të pistës.

A1 - 9.10 Diagrame isocandela të ndriçimit të pistës

A1- 9.10.1 Shënime përmbledhëse

- A1 - 9.10.1.1 Elipset në çdo figurë janë simetrike me akset e përbashkëta vertikale dhe horizontale.
- A1 - 9.10.1.2 Nga figura 9.10-1 deri në figurën 9.10-10 tregojnë intensitetet minimale të lejueshme të dritave. Mesatarja e intensitetit të rrezatimit kryesor llogaritet duke vendosur pikat e rrjetit siç tregohet në figurën 9.10-11 ose në figurën 9.10-12 në mënyrë të përshtatshme dhe duke përdorur vlerat e intensitetit të matura në të gjitha pikat e rrjetit të ndodhura brenda ose mbi



- perimetrin e elipsit që përfaqëson rrezatimin kryesor. Vlera mesatare është mesatarja aritmetike të intensiteteve të dritave të matura në të gjitha pikat e konsiderueshme të rrjetit.
- A1 - 9.10.1.3 Nuk pranohen devijime në mbajtëset e rrezatimit kryesor kur mbajtësja e ndriçimit ka një synim të caktuar.
- A1 - 9.10.1.4 Raporti i mesatares së intensitetit. Raporti midis mesatares së intensitetit brenda elipsit që përcakton rrezatimin kryesor të një drite tipike të re dhe mesatarja e intensitetit të dritës së rrezatimit kryesor të një drite të re të skajit të një piste duhet të jetë:
- Figura 9.10-1 Drita me intensitet të ulët të skajit të pistës 1.0 (dritë e bardhë)
- Figura 9.10-2 Drita me intensitet mesatar të skajit të pistës 1.0 (dritë e bardhë)
- Figura 9.10-3 Drita me intensitet të lartë të anësoreve të pistës (kur gjerësia e pistës është 30-45 metra) 1.0 (dritë e bardhë)
- Figura 9.10-4 Drita me intensitet të lartë të anësoreve të pistës (kur gjerësia e pistës është 60 metra) 1.0 (dritë e bardhë)
- Figura 9.10-5 Drita me intensitet të lartë të pragut 1.0 deri në 1.5 (dritë jeshile)
- Figura 9.10-6 Drita me intensitet të lartë të shiritave anësorë të pragut 1.0 deri në 1.5 (dritë jeshile)
- Figura 9.10-7 Drita me intensitet të lartë të fundit të pistës 9.25 deri në 0.5 (dritë e kuqe)
- Figura 9.10-8 Drita me intensitet të lartë të linjës qendrore të pistës (gjatësia e hapësirës ndarëse 30 metra) 0.5 deri në 1.0 (dritë të bardhë)
- Figura 9.10-9 Drita me intensitet të lartë të linjës qendrore të pistës (gjatësia e hapësirës ndarëse 15 metra) 0.5 deri në 1.0 për kategorinë III (dritë të bardhë), 0.25 deri në 0.5 për kategorinë I dhe II (dritë të bardhë)
- Figura 9.10-10 Dritat e zonës së prekjes me tokën në një pistë 0.5 deri në 1.0 (dritë të bardhë)
- A1 - 9.10.1.5 Mbulimet e rrezatimit në figura sigurojnë një guidë të nevojshme për afrime nën një RVR të rendit prej 150 metra dhe ngritje në fluturim të një RVR të rendit prej 100 metra.
- A1 - 9.10.1.6 Këndet horizontale maten në lidhje me planin vertikal përgjatë linjës qendrore të pistës. për drita që nuk janë drita të linjës qendrore, drejtimi drejt linjës qendrore të pistës konsiderohet si pozitiv. Këndet vertikale maten në lidhje me planin horizontal.
- A1 - 9.10.1.7 Njësitë e dritave duhet të instalohen në mënyrë që rrezatimi kryesor të jetë në linjë brenda një gjysmë grade të kërkesave të specifikuara.
- A1 - 9.10.1.8 Mbi dhe brenda perimetrin të elipsit, i cili përcakton rrezatimin kryesor, intensiteti maksimal i ndriçimit nuk duhet të jetë më i madh se tri herë më shumë se minimumi i vlerës së intensitetit të ndriçimit të matur.

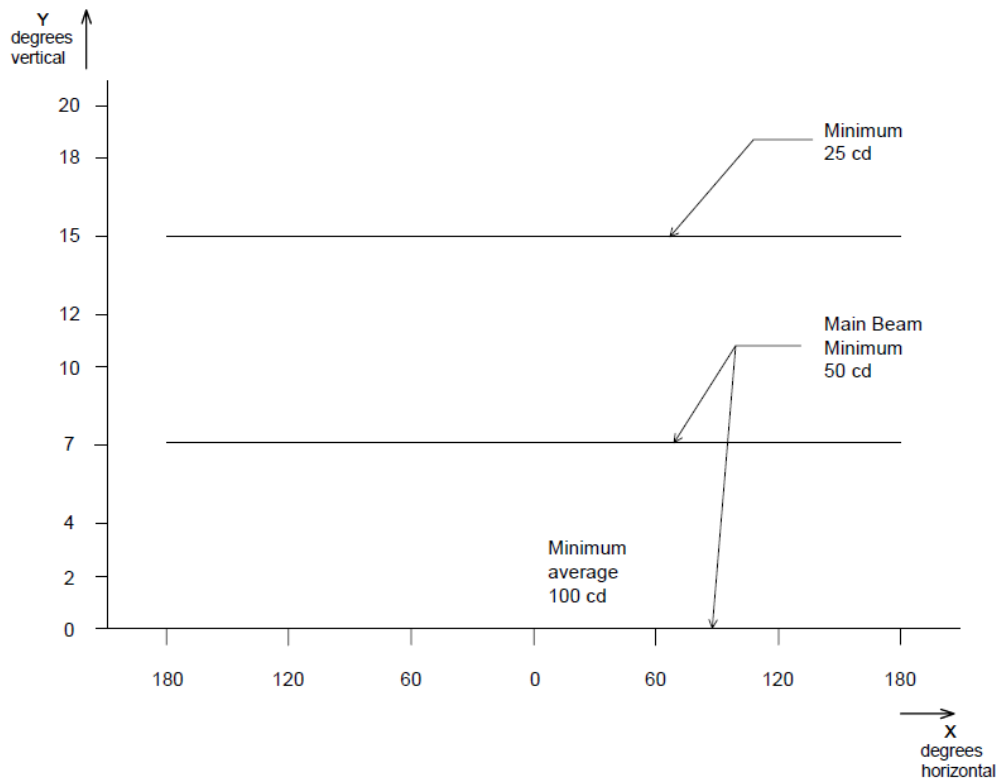


Figura 9.10-1: Isocandela Diagram for Omnidirectional Runway Edge Light – Low Intensity Runway Lighting System

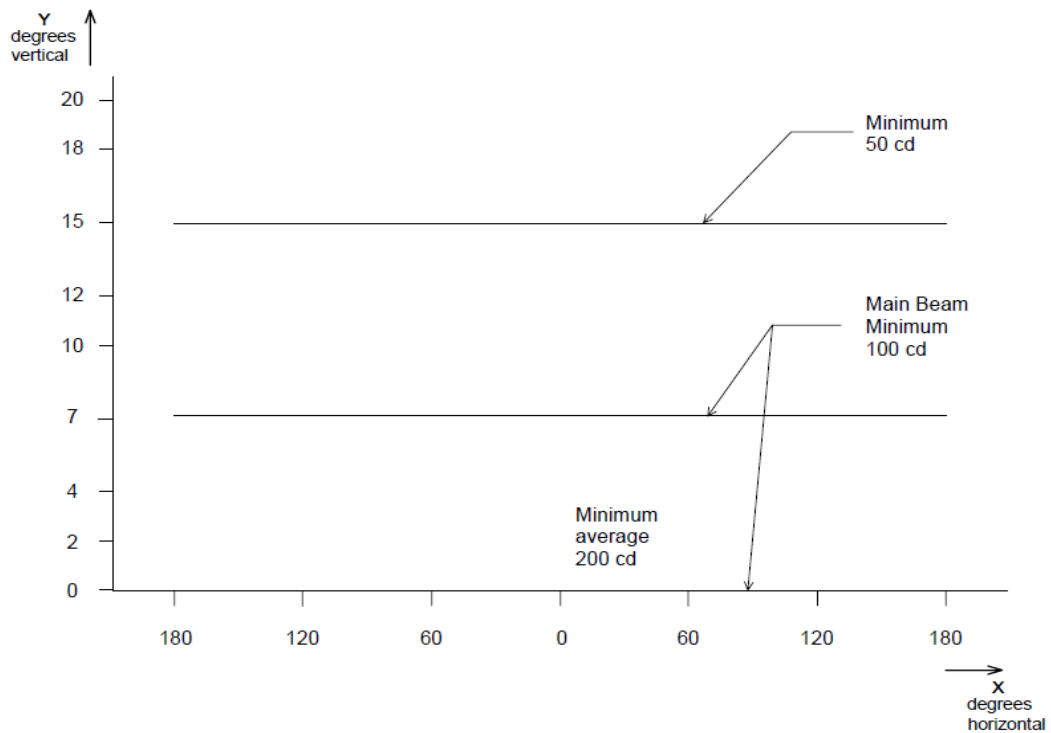
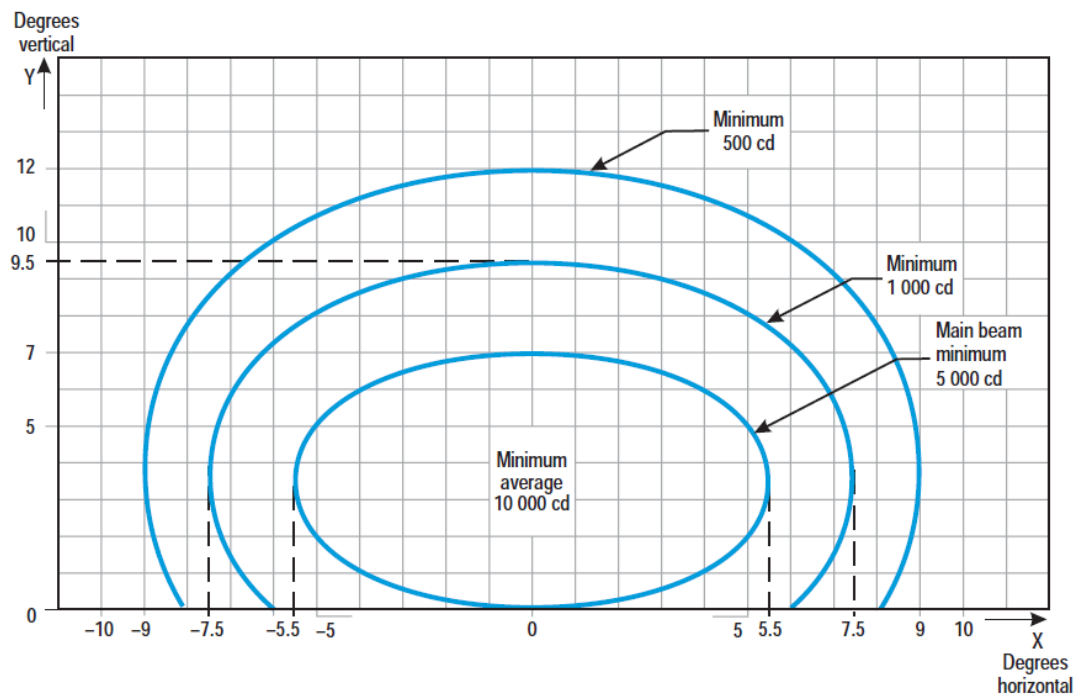


Figura 9.10-2: Isocandela Diagram for Omnidirectional Runway Edge Light - Medium Intensity Runway Lighting System



Notes:

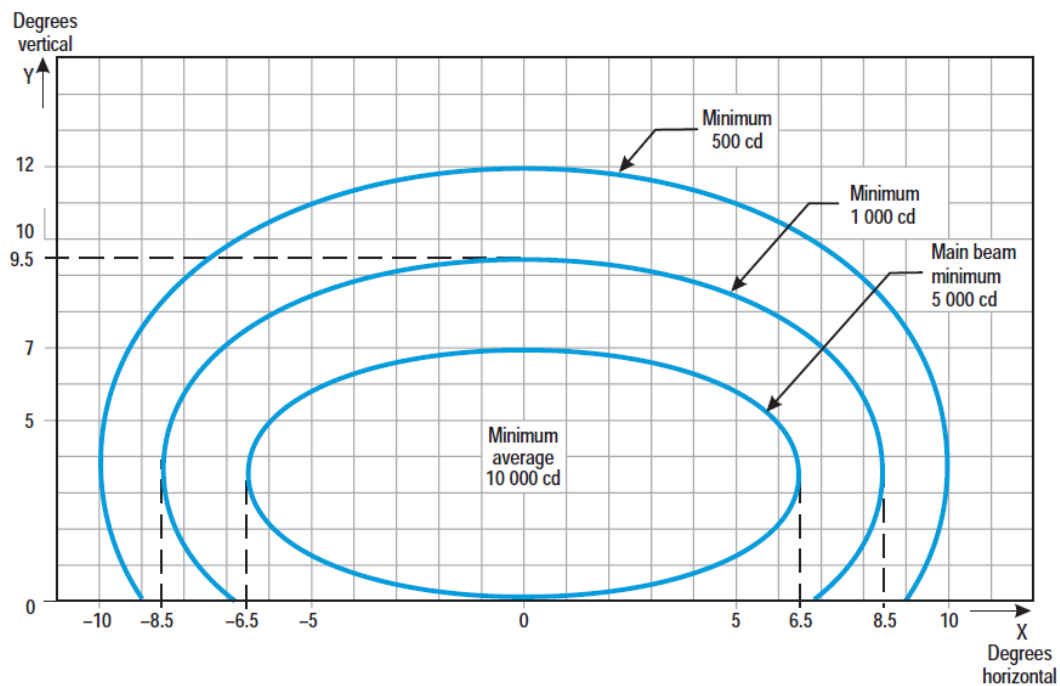
1. Curves calculated on formula

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5.5	7.5	9.0
b	3.5	6.0	8.5

2. Toe-in 3.5 degrees
3. For red light, multiply values by 0.15.
4. For yellow light, multiply values by 0.40.
5. See collective notes for Figures A2-1 to A2-11.

**Figura 9.10-3: Isocandela Diagram for High Intensity Runway Edge Lights
where the Width of the Runway is 30 to 45 metres (White Light)**



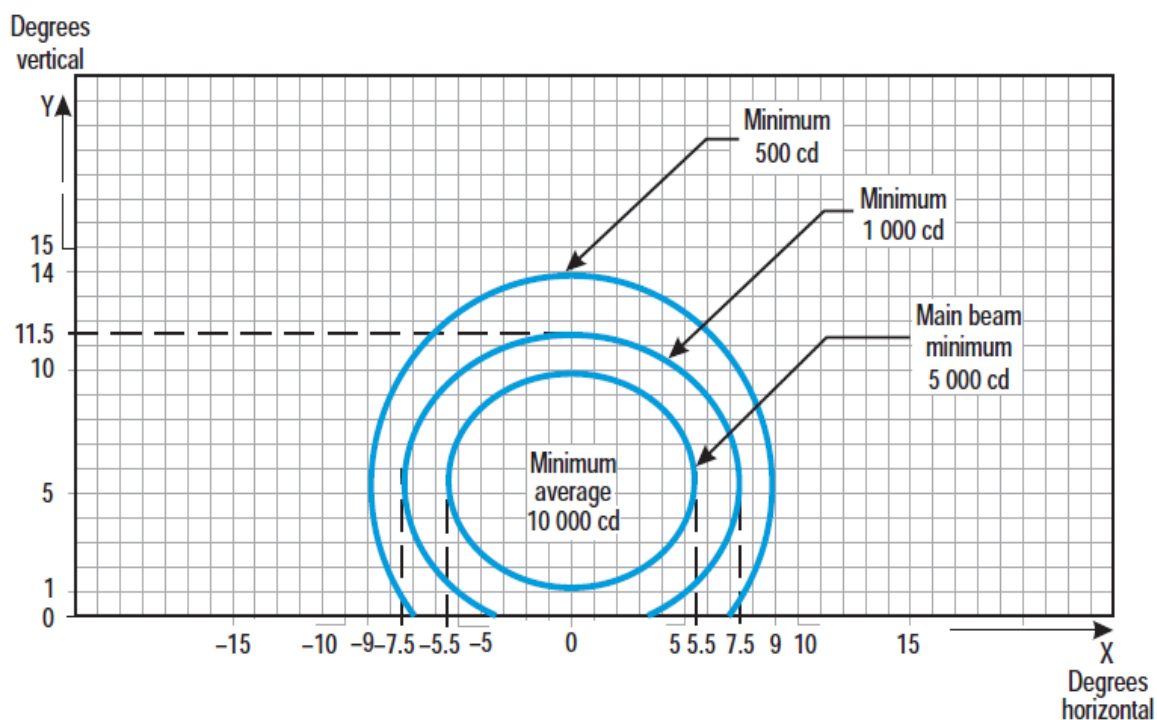
Notes:

1. Curves calculated on formula $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	6.5	8.5	10.0
b	3.5	6.0	8.5

2. Toe-in 4.5 degrees
3. For red light, multiply values by 0.15.
4. For yellow light, multiply values by 0.40.
5. See collective notes for Figures A2-1 to A2-11.

Figura 9.10-4: Isocandela Diagram for High Intensity Runway Edge Lights where the Width of the Runway is 60 m (White Light)



Notes:

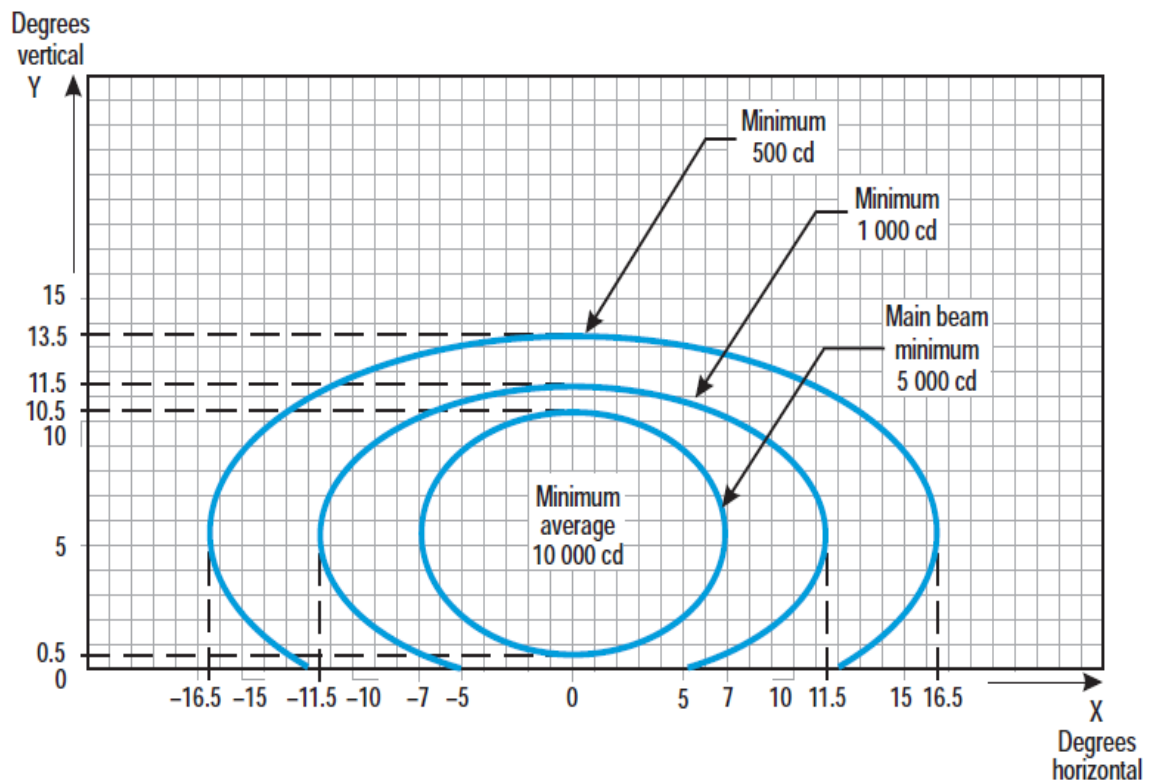
1. Curves calculated on formula

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5.5	7.5	9.0
b	4.5	6.0	8.5

2. Toe-in 3.5 degrees
3. See collective notes for Figures A2-1 to A2-11.

**Figura 9.10-5: Isocandela Diagram for High Intensity Threshold Lights
(Green Light)**



Notes:

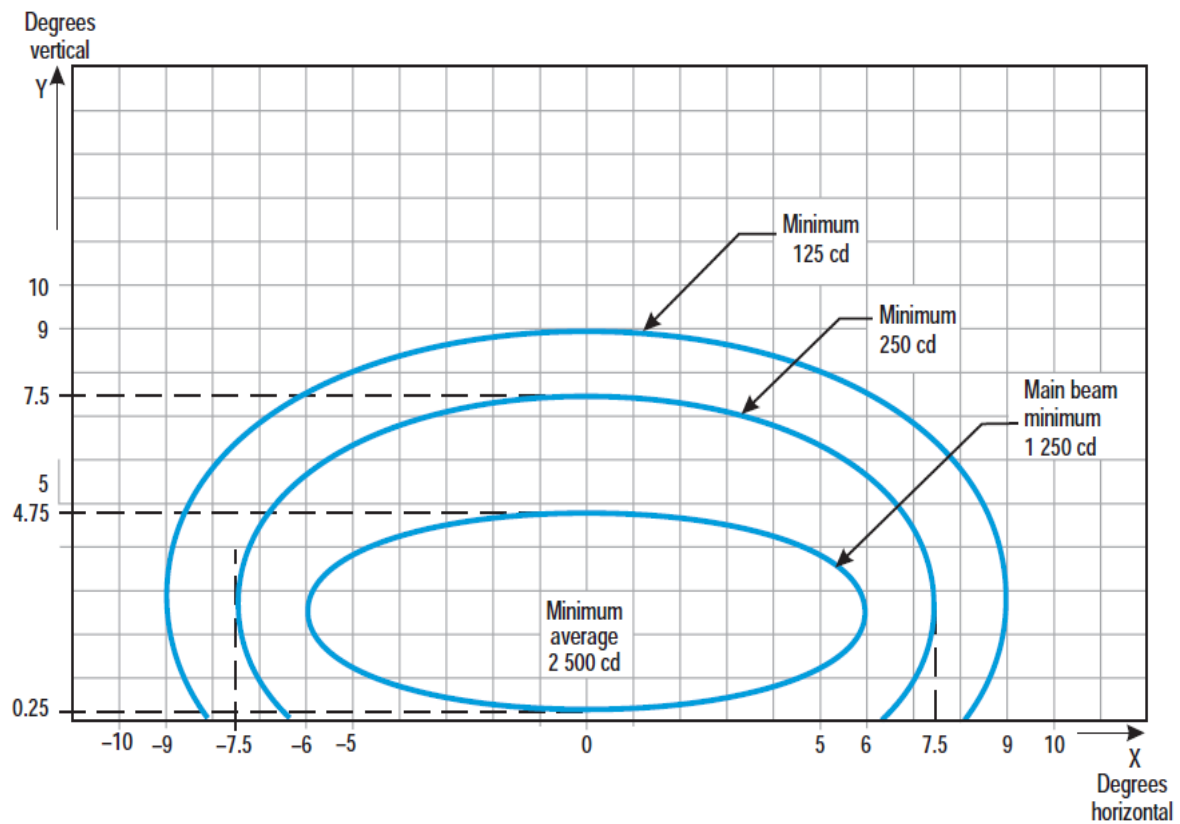
1. Curves calculated on formula

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	7.0	11.5	16.5
b	5.0	6.0	8.0

2. Toe-in 2 degrees
3. See collective notes for Figures A2-1 to A2-11.

Figura 9.10-6: Isocandela Diagram for High Intensity Threshold Wing Bar Lights (Green Light)



Notes:

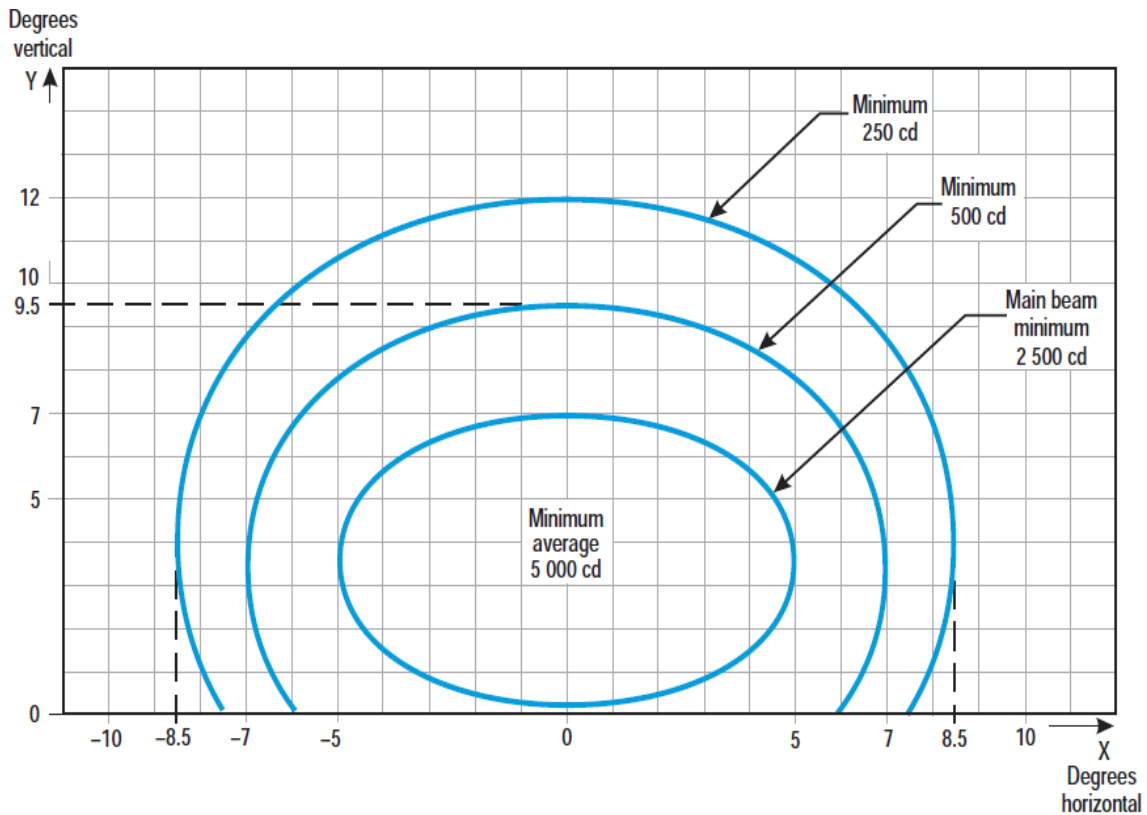
1. Curves calculated on formula

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	6.0	7.5	9.0
b	2.25	5.0	6.5

2. See collective notes for Figures A2-1 to A2-11.

**Figura 9.10-7: Isocandela Diagram for High Intensity Runway
End Lights (Red Light)**



Notes:

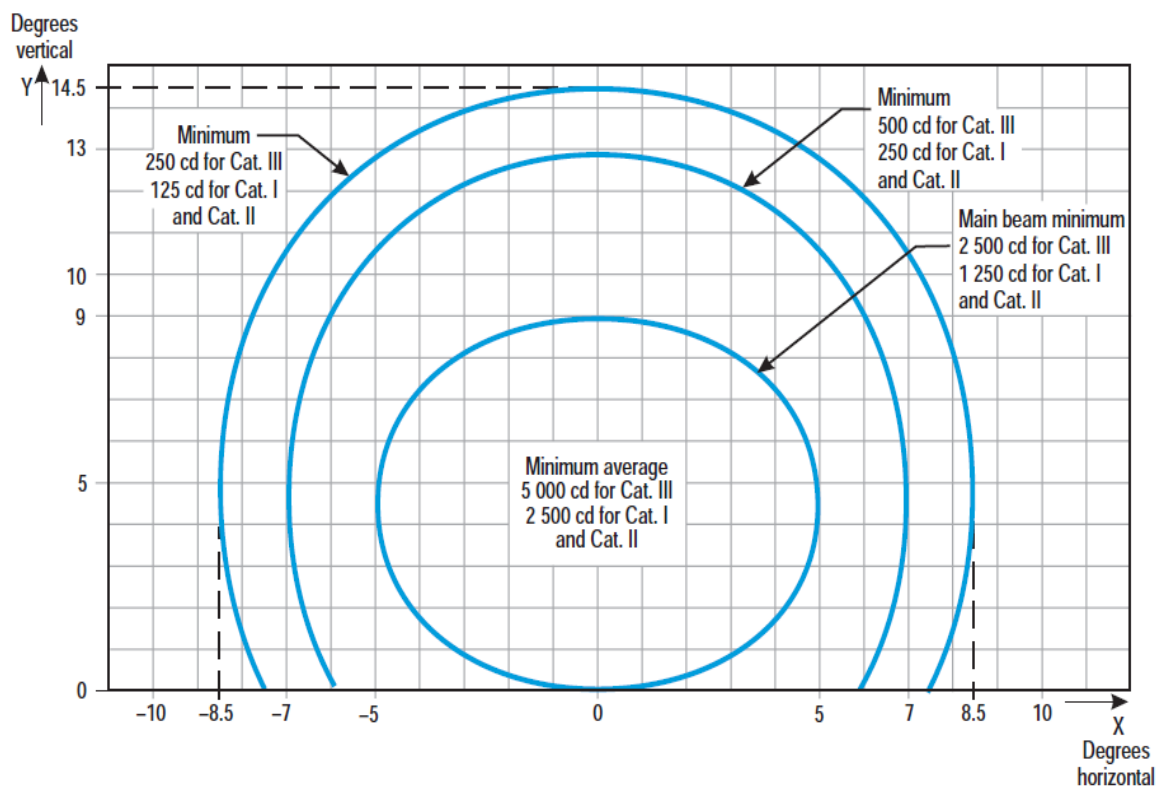
1. Curves calculated on formula

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5.0	7.0	8.5
b	3.5	6.0	8.5

2. For red light, multiply values by 0.15.
3. For yellow light, multiply values by 0.40.
4. See collective notes for Figures A2-1 to A2-11.

Figura 9.10-8: Isocandela Diagram for runway centreline lights with 30 m longitudinal spacing (white light) and rapid exit taxiway indicator light (yellow light)



Notes:

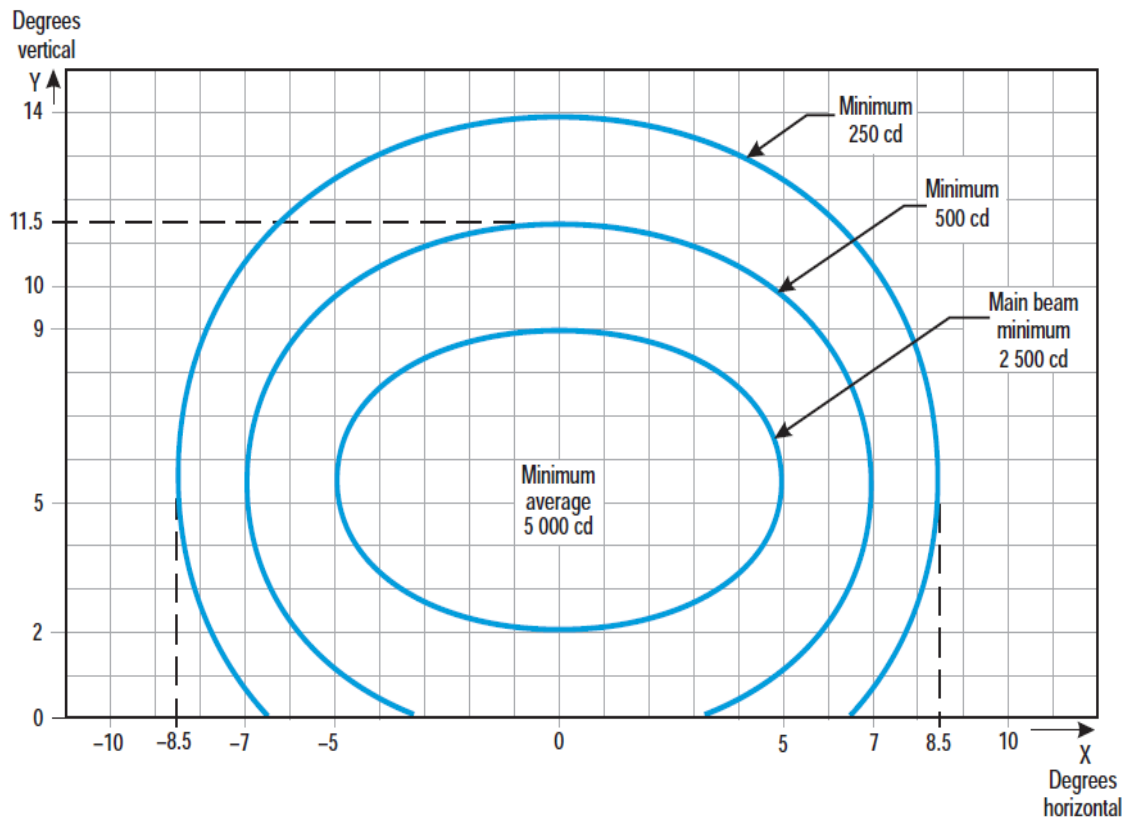
1. Curves calculated on formula

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5.0	7.0	8.5
b	4.5	8.5	10

2. For red light, multiply values by 0.15.
3. For yellow light, multiply values by 0.40.
4. See collective notes for Figures A2-1 to A2-11.

Figura 9.10-9: Isocandela Diagram for runway centreline lights with 15 m longitudinal spacing (white light) and rapid exit taxiway indicator light (yellow light)



Notes:

1. Curves calculated on formula

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5.0	7.0	8.5
b	3.5	6.0	8.5

2. Toe-in 4 degrees
3. See collective notes for Figures A2-1 to A2-11.

Figura 9.10-10: Isocandela Diagram for Runway Touchdown Zone Lights (White Light)

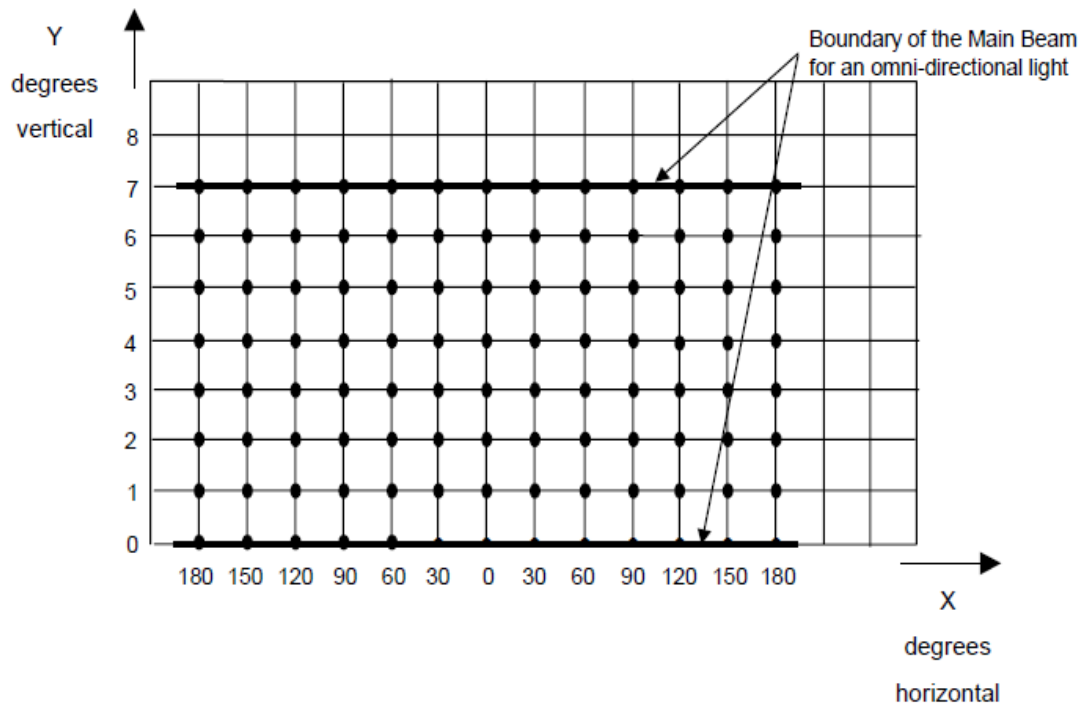


Figure 9.10-11: Method of Establishing Grid Points to be used for the Calculation of Average Intensity of Runway Lights specified by Figure 9.10-1 and Figure 9.10-2

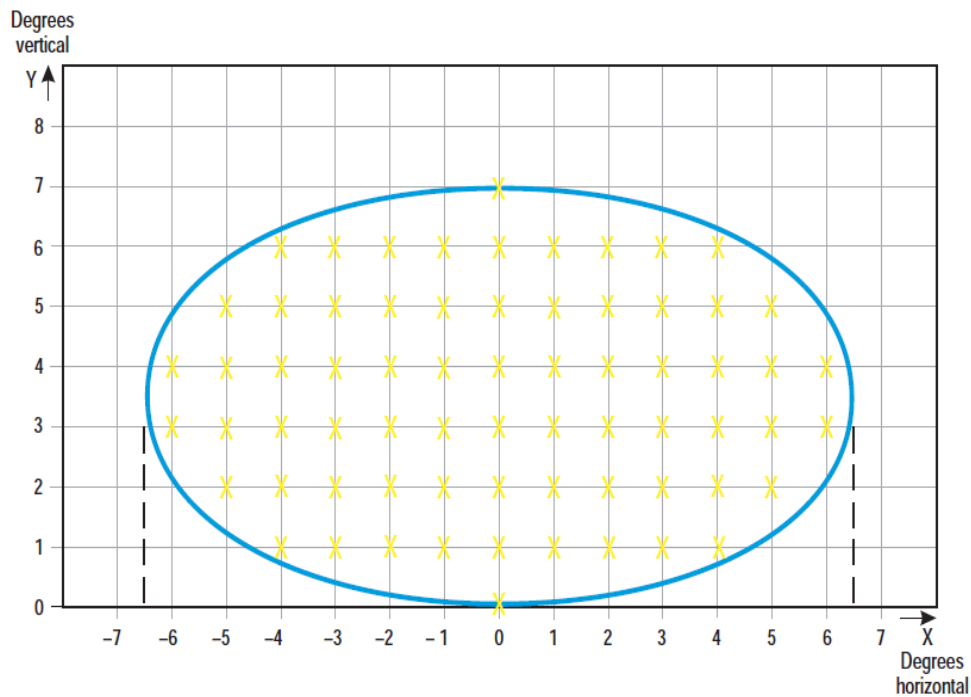


Figure 9.10-12: Method of Establishing Grid Points to be used for the calculation of Average Intensity of Runway Lights specified by Figure 9.10-3 to Figure 9.10-10

A1 - 9.11 Illustrations of Runway Lighting

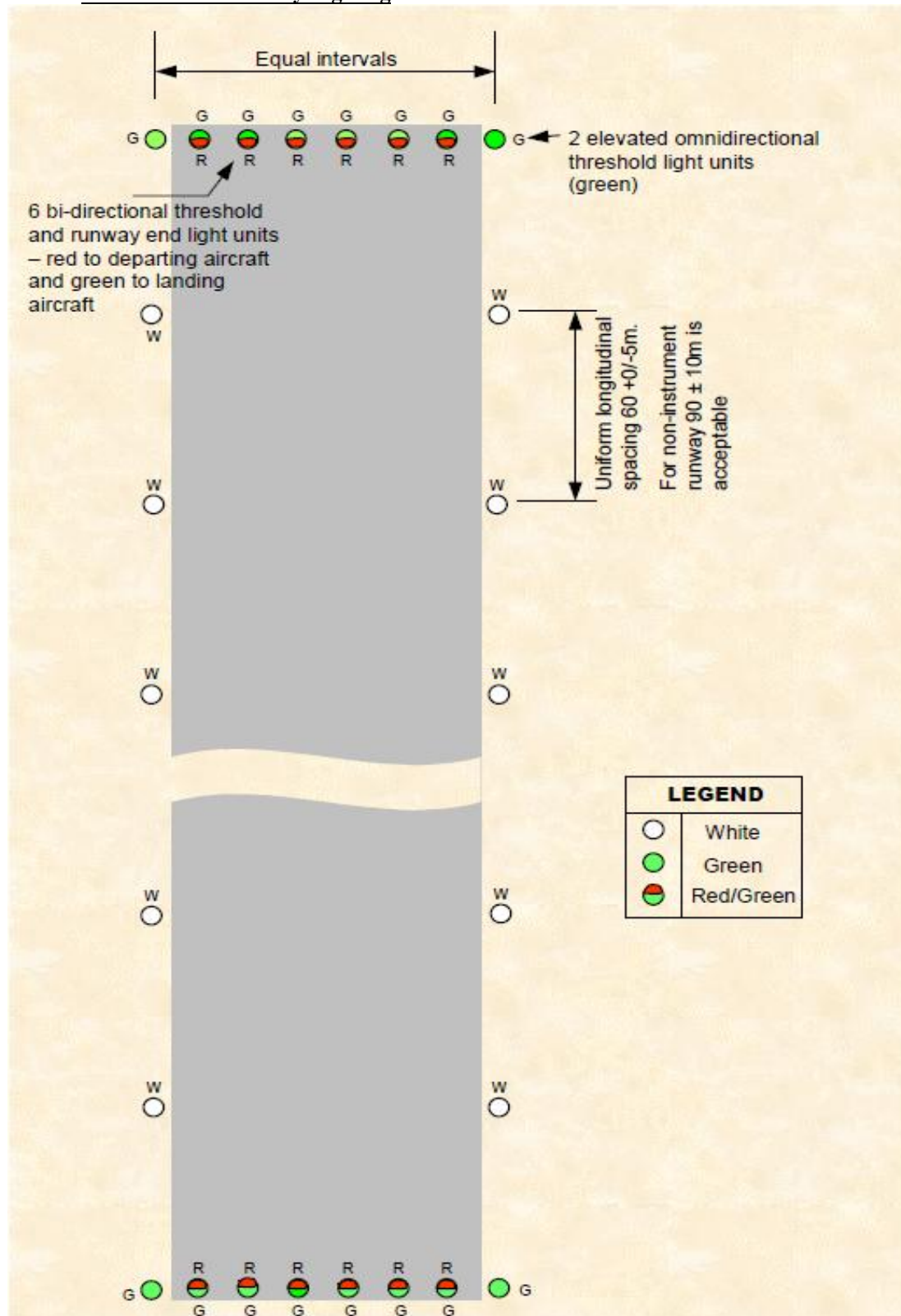


Figure 9.11-1: Runway Edge Lights, Threshold Lights and Runway End Lights Low and Medium Intensity for Non-Instrument and Non-Precision Approach Runways

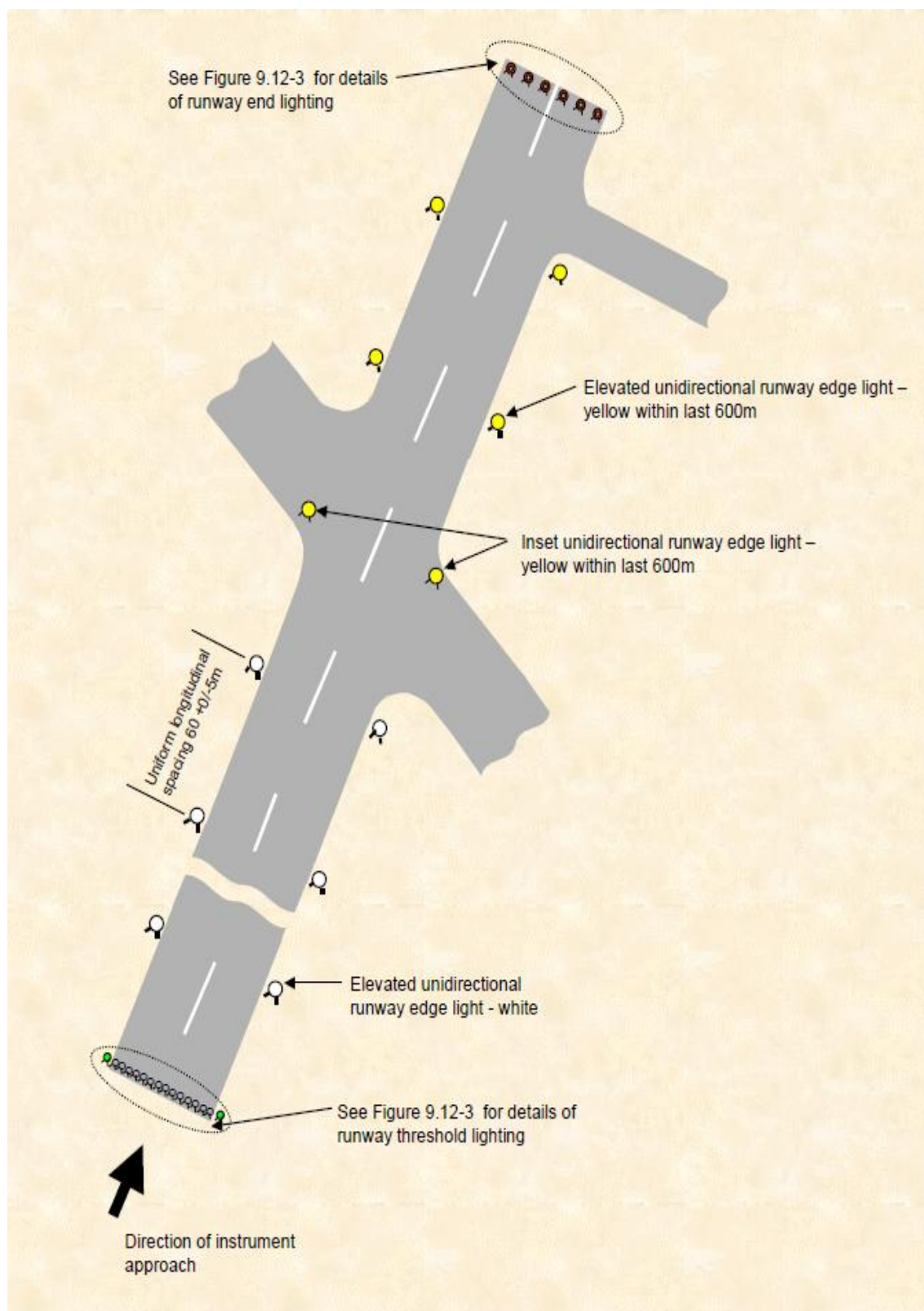


Figura 9.11-2: Runway Edge Lights High Intensity for Precision Approach Runways

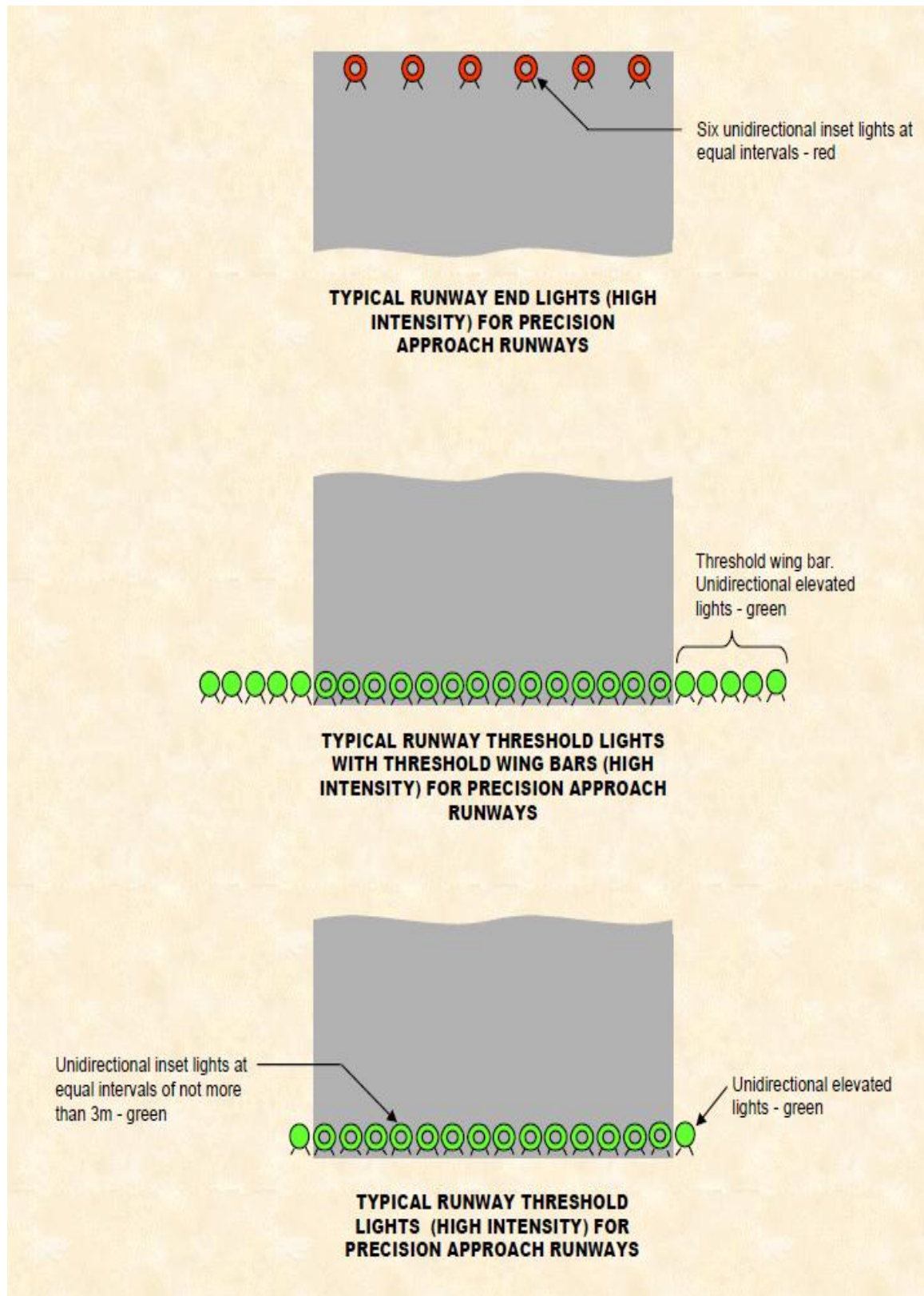


Figura 9.11-3: Typical Runway Threshold and Runway End Lights High Intensity for Precision Approach Runways

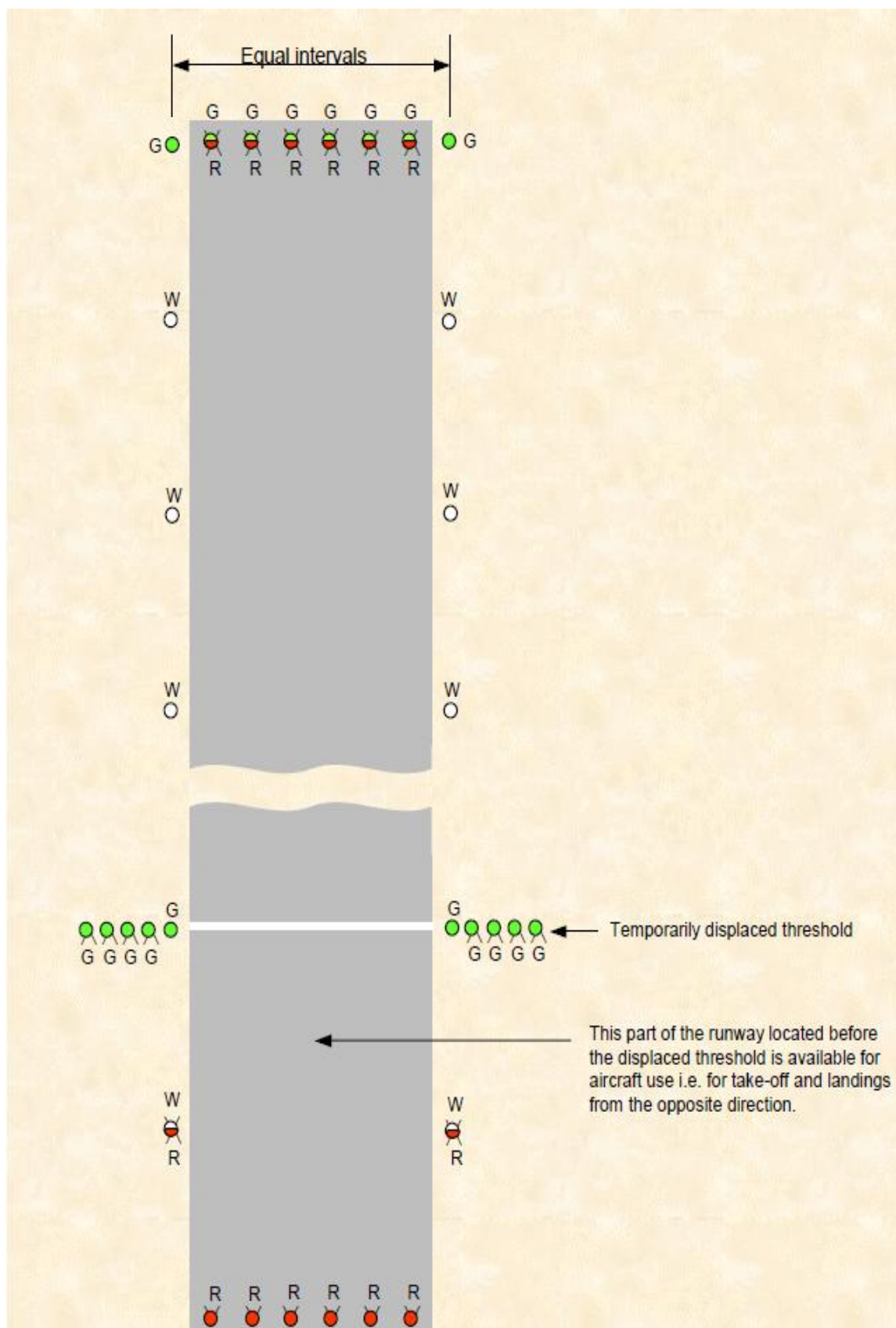


Figura 9.11-4: Typical Temporarily Displaced Threshold

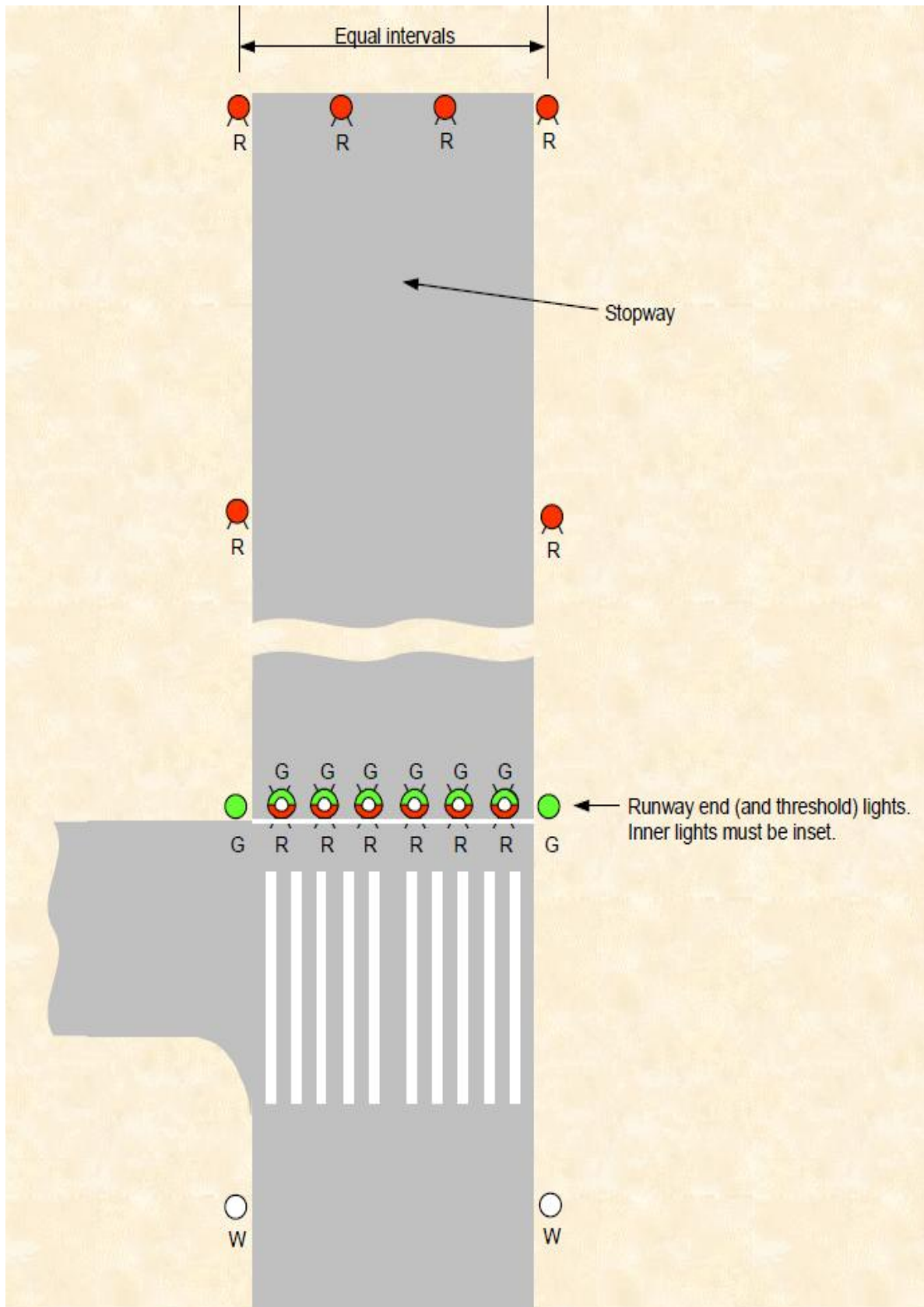
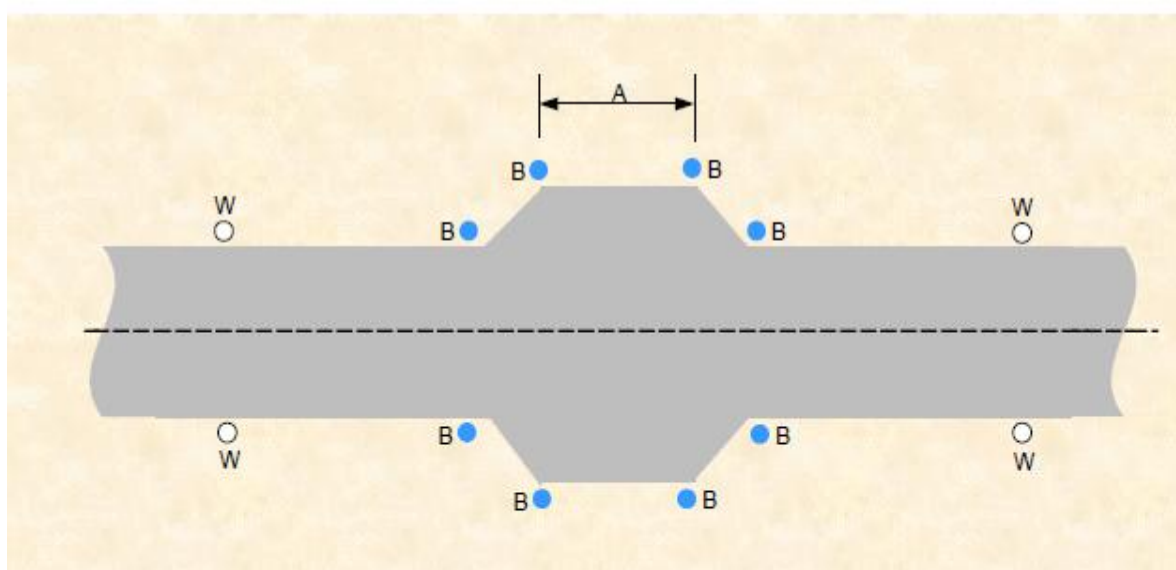
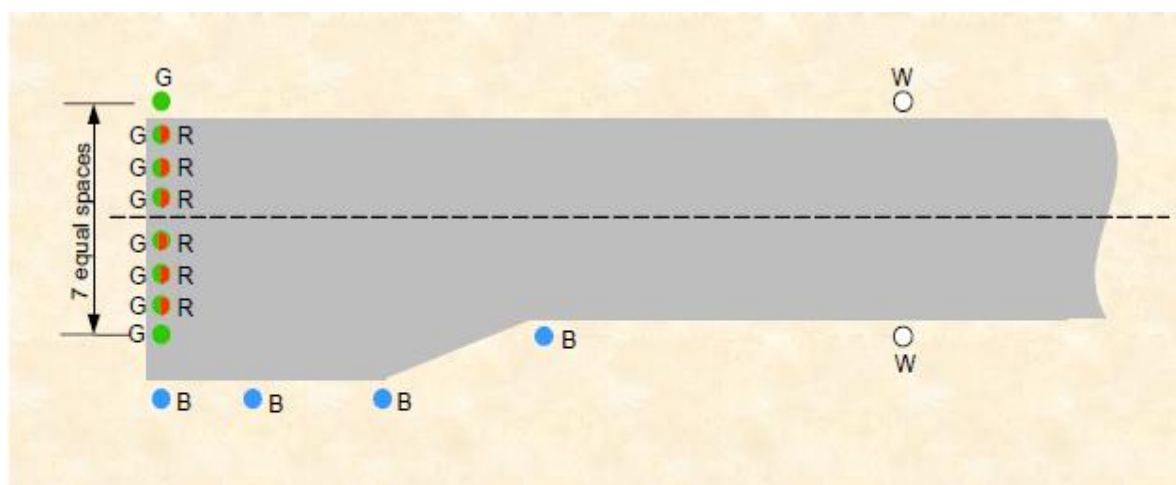


Figura 9.11-5: Typical Stopway Lights



Where distance 'A' is longer than 30m, equally spaced lights not exceeding 30m spacing are to be included

Blue edge lights at the start of the splay are to be omitted where runway edge lights are located within 10m of the start of the splay

Figura 9.11-6: Typical Turning Area Edge Lights

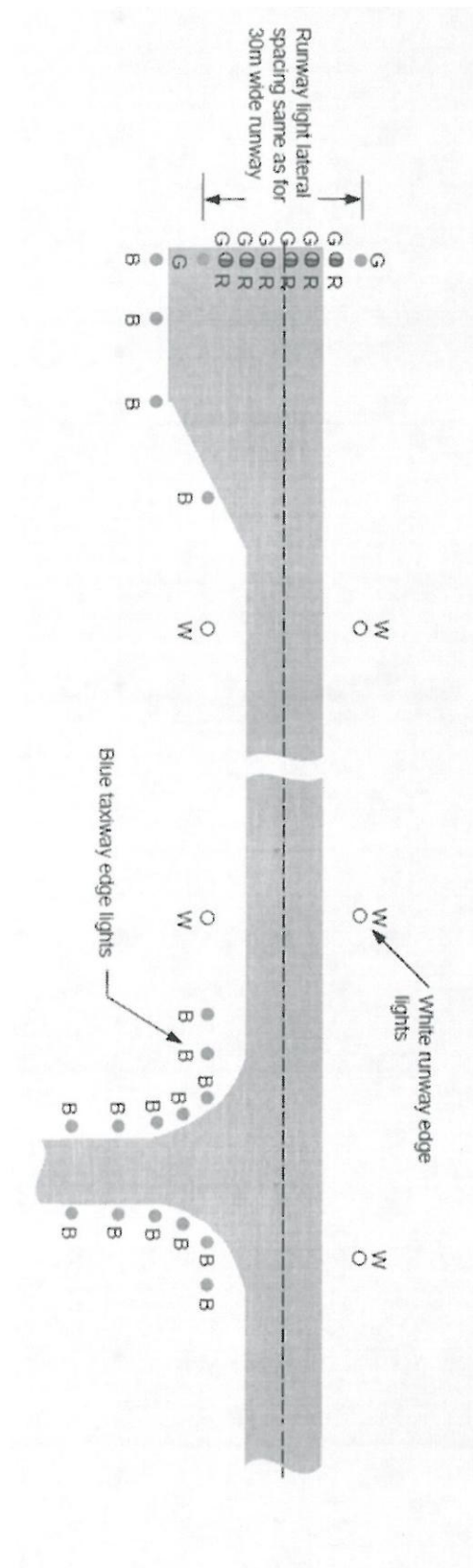


Figura 9.11-7: Typical Light Layout Where Runway Pavement is 23 m or 18 m wide



A1 - 9.12 Ndriçimi i rrugëve lidhëse

A1- 9.12.1 Pajisja e dritave të linjës qendrore të rrugëve lidhëse

A1 - 9.12.1.1 Dritat e linjës qendrore të rrugëve lidhëse duhet të sigurohen në një rrugë taksie, në pajisje shkrirëse të akullit apo kundër ngrirjes dhe në vendqëndrime që përdoren në një shkallë të kushteve pamore të pistës më pak se një vlerë prej 350 metrash (pistë afrimi me precizion të kategorisë II ose III), në mënyrë të tillë që të sigurojnë guidë të vazhdueshme midis linjës qendrore të pistës dhe qëndrimit të avionit. Kur densiteti i trafikut ajror është i lehtë dhe dritat e skajit të rrugës së pistës dhe shenjat e pistës sigurojnë udhëzime të përshtatshme, AAC mund të lejojë që të mos sigurohet pajisja me ndriçim e linjës qendrore të rrugëve lidhëse.

A1 - 9.12.1.2 Dritat e linjës qendrore të rrugëve lidhëse duhet të sigurohen në një pistë duke formuar një pjesë të një rruge lidhëse standard për përdorim në një shkallë të kushteve pamore të pistës më pak se vlera prej 350 metrash (për pista afrimi me precizione të kategorisë II ose III). Kur plani i aerodromit është i thjeshtë, ose kur densiteti i trafikut të aerodromit është i lehtë dhe dritat anësore të rrugëve lidhëse dhe shenjat e linjës qendrore sigurojnë një udhëzim të përshtatshëm, AAC mund të lejojë që të mos sigurohet pajisja me ndriçim e linjës qendrore.

A1 - 9.12.1.3 Dritat e linjës qendrore të rrugës lidhëse duhet të përdoren në një rrugë lidhëse me dalje të shpejtë.

A1 - 9.12.1.4 Dritat e linjës qendrore të rrugës lidhëse duhet të sigurohen me zgjedhjen e operatorit të aerodromit ose nga udhëzime të AAC kur,

- a) shkalla e kushteve pamore të një piste është më shumë se 350 metra;
- b) për ndërprerje veçanërisht të ndërlikuara të rrugës lidhëse;
- c) kur sigurohet qarkore dhe një sistem kontrolli për devijime të përbërësve të lëvizjes së një sipërfaqeje të përparuar.

A1- 9.12.2 Pajisja e dritave të skajit të rrugës lidhëse

A1 - 9.12.2.1 Përveç rasteve të paragrafit 9.12.3.1 dhe 9.12.4.1, dritat e skajit të rrugëve lidhëse duhet të sigurohen në skajet e shesheve të kthesave të pistës, në rrugët lidhëse, vendqëndrimet dhe në xhepat ndalues për përdorim natën dhe që nuk janë të pajisur me drita të linjës qendrore.

A1 - 9.12.2.2 Kur kërkohen shenja vizive shtesë për të devijuar skajet e vendqëndrimeve gjatë natës, dritat e anëve të rrugëve lidhëse duhet të përdoren. Shembujt se kur mund të ndodhë një kërkesë e tillë përfshijnë rastet e mëposhtme, por nuk janë të kufizuara;

- a) vendqëndrime ku nuk është siguruar pajisja e rrugës lidhëse dhe me shenjat e pozicionit të parkimit të avionit;
- b) vendqëndrime ku ndriçimi me prozhektor siguron ndriçim të papërshtatshëm në skajin e vendqëndrimit; dhe
- c) kur skaji i vendqëndrimit gjatë natës është i vështirë për t'u dalluar nga zona që e rrethon.

A1- 9.12.3 Shënjesit e rrugës lidhëse

A1 - 9.12.3.1 Për rrugët lidhëse me shkronjë të kodit A ose B, mund të përdoren shenja reflektuese për anët e rrugëve lidhëse në vend të dritave të linjës qendrore apo skajit të rrugëve lidhëse ose për t'i plotësuar dritat e rrugëve lidhëse. Sidoqoftë, të paktën një rrugë lidhëse nga pista deri vendqëndrimi duhet të sigurohet me ndriçim të rrugëve lidhëse.

A1- 9.12.4 Ndriçimi i rrugëve lidhëse të vendqëndrimit

A1 - 9.12.4.1 Dritat e rrugëve lidhëse nuk kërkohen për një vendqëndrim të rrugëve lidhëse nëse ky vendqëndrim ndriçohet nga prozhektorë që arrijnë standardet e specifikuara në sektorin 9.15.

A1- 9.12.5 Përdorimi i llojeve të ndryshme të dritave të rrugës lidhëse

A1 - 9.12.5.1 Nëse është e mundur, pajisja me drita e rrugëve lidhëse duhet të jetë e tillë që avioni të mos ketë nevojë të alternohet midis dritave të linjës qendrore të rrugëve lidhëse dhe dritave anësore të pistës.

A1 - 9.12.5.2 Kur kërkohet guidë shtesë për të devijuar skajet e rrugëve lidhëse, dritat e skajit rrugëve lidhëse mund të përdoren për të plotësuar dritat e linjës qendrore të rrugëve lidhëse. Nëse është siguruar pajisja me drita anësore të rrugëve lidhëse, këto drita duhet të përputhen me paragrafët 9.12.13 deri në 9.12.15.

A1- 9.12.6 Kontrolli i dritave të rrugëve lidhëse

A1 - 9.12.6.1 Në një aerodrom me shërbim të trafikut ajror, dritat e rrugëve lidhëse me një mesatare të intensitetit brenda rrezatimit kryesor prej më shumë se 20 candela duhet të sigurohet me kontroll të intensitetit sipas paragrafit 9.1.14.6 për të lejuar rregullimin e ndriçimit për t'iu përshtatur kushteve të ambientit.

A1 - 9.12.6.2 Nëse dëshirohet të ndriçohen vetëm rrugë standarde të taksive gjatë një periudhe kohore të caktuar operimesh, p.sh. gjatë operimeve me dukshmëri të ulët, ndriçimi i rrugëve lidhëse mund të dizajnohet për të lejuar që rrugëve lidhëse që janë në përdorim të ndriçohen dhe ato që nuk janë në përdorim të mos ndriçohen.

A1 - 9.12.6.3 Kur është siguruar pajisja me ndriçim i pistës dhe ndriçim të rrugëve lidhëse për një rrugë, e cila formon një pjesë të rrugës standard për taksit, sistemet e ndriçimit duhet të jenë të kombinuara për të përjashtuar mundësinë e operimeve të njëhershme të të dyja formave të ndriçimit.

A1- 9.12.7 Vendndodhja e dritave të linjës qendrore të rrugëve lidhëse

A1 - 9.12.7.1 Dritat e linjës qendrore të rrugëve lidhëse duhet të ndodhen në linjën qendrore të rrugës lidhëse ose të vendosura në mënyrë uniforme jashtë nga linja qendrore e rrugës lidhëse në jo më shumë se 0.3 metra.

A1- 9.12.8 Hapësira midis dritave të linjës qendrore të rrugëve lidhëse

A1 - 9.12.8.1 Përveç rasteve të paragrafit 9.12.8.2 dhe 9.12.9.1, gjatësia e hapësirës ndarëse të dritave të linjës qendrore të rrugëve lidhëse në një sektor të drejtë rrugëve lidhëse duhet të jetë uniform dhe jo më shumë se vlerat e specifikuar në tabelën 9.12-1 më poshtë:

Lloji	Të përgjithshme	60 metrat e fundit përpara një piste apo vendqëndrimi
Rrugët lidhëse të përdorura në pika takimi me një pistë të kategorisë I pa instrument, me afirim me precizion ose jo	60 metra	15 metra
Rrugët lidhëse të përdorura në pika takimi me një pistë të kategorisë II me afirim me precizion	30 metra	15 metra
Rrugët lidhëse të përdorura në pika takimi me një pistë të kategorisë III me afirim me precizion	15 metra	7.5 metra

Tabela 9.12-1 Hapësira maksimale në sektorë të drejtë të rrugës lidhëse

Shënim:

Gjatësia e hapësirave ndarëse të dritave të linjës qendrore nëse do të sigurojë një udhëzim të pranueshëm për pilotët në sektorë me kthesa të rrugëve lidhëse, përfshirë rrugë dalëse dhe prerje në pika ndërprerëse, ndikohet nga gjerësia e rrezatimit kryesor nga pajisjet e ndriçimit të linjës qendrore.

- 1. Nuk është nevoja e zëvendësimit të dritave ekzistuese ose ndryshimit të hapësirave të dritave ekzistuese. Gjatësia e hapësirave ndarëse dhe specifikimet fotometrike në këtë kapitull kanë të bëjnë me dritat e linjave qendrore të rrugëve lidhëse të reja dhe me zëvendësimin e pajisjeve ekzistuese të dritave me pajisje ndriçimi që përputhen me standardet ICAO.*

A1 - 9.12.8.2 Për qëllimin e ndriçimit të linjës qendrore të rrugëve lidhëse, një sektor i drejtë i rrugës lidhëse, i cili është më pak se 180 metra në gjatësi, konsiderohet një rrugë lidhëse e drejtë dhe e shkurtër. Dritat e linjës qendrore në një sektor të drejtë dhe të shkurtër të rrugës lidhëse duhet të ndahen nga hapësira uniforme me intervale prej jo më shumë se 30 metra.

A1 - 9.12.8.3 Në rastin e një rruge lidhëse hyrëse, drita e fundit nuk duhet të jetë më shumë se 1 metër jashtë linjës së dritave anësore të pistës.

A1 - 9.12.8.4 Kur një rrugë lidhëse ndryshon nga një sektor i drejtë në një sektor me kthesë, dritat e linjës qendrore të rrugës lidhëse duhet të vazhdojnë nga sektori i drejtë i mëparshëm në një distancë uniforme nga skaji i jashtëm i rrugëve lidhëse.

A1 - 9.12.8.5 Gjatësia e hapësirës ndarëse të dritave të linjës qendrore të rrugëve lidhëse në një sektor me kthesë të një rruge lidhëse duhet të jetë uniform dhe jo më shumë se vlerat e specifikuar në tabelën 9.12-2.



Lloji	Në kthesa me rreze prej 400 metrash ose më pak	Në kthesa me rreze më të madhe se 400 metra	Në sektorin e drejtë përpara dhe pas kthesës
Rrugët lidhëse të përdorura në pika takimi me një pistë të kategorisë I ose II me instrument, pa precizion ose me afrim me precizion	15 metra Shikoni shënimin	30 metra	Nuk ka kërkesa të veçanta. Përdorni të njëjtën hapësirë si në pjesën tjetër të sektorit të drejtë
Rrugët lidhëse të përdorura në pika takimi me pista të kategorisë III me afrim me precizion	7.5 metra	15 metra	E njëjta hapësirë që përdoret në kthesë duhet të përdoret për 60 metra përpara dhe pas kthesës
<i>Shënim: Në një pikë të zënë ose të komplikuar të rrugëve lidhëse ku dëshirohet udhëzues shtese duhet të përdoret hapësirë më të vogël ndarëse të dritave deri në 7.5 metra.</i>			

Tabela: 9.12-2: Hapësira maksimale në sektorët me kthesa të rrugëve lidhëse

A1- 9.12.9 Vendndodhja e dritave të linjës qendrore të rrugëve lidhëse në rrugë dalëse

- A1 - 9.12.9.1 Dritat e linjës qendrore të një rruge lidhëse dalëse, e cila nuk është një rrugë e shpejtë dalëse duhet:
- të fillojnë në një pikë tangente në pistë;
 - të kenë dritën e parë të mënjeluar 1.2 metra nga linja qendrore e pistës në anë të rrugës lidhëse; dhe
 - të kenë një hapësirë me intervale me gjatësi uniforme prej jo më shumë se 7.5 metra.

A1- 9.12.10 Vendndodhja e dritave të linjës qendrore të rrugëve lidhëse në rrugë të shpejta dalëse

- A1 - 9.12.10.1 Dritat e linjës qendrore të rrugës lidhëse në një rrugë lidhëse të shpejtë dalëse duhet:
- të fillojnë të paktën 60 metra përpara pikës tangente;
 - në atë pjesë ku shenjat janë paralele me linjën qendrore të pistës, të jenë të mënjeluara 1.2 metra nga linja qendrore e pistës në anë të rrugës lidhëse; dhe
 - të vazhdojnë me të njëjtën hapësirë ndarëse për në një pikë në linjën qendrore të rrugës lidhëse në të cilën pritët që avioni të ketë ulur shpejtësinë në një shpejtësi normale taksimi.
- A1 - 9.12.10.2 Dritat e linjës qendrore të rrugës lidhëse për një rrugë lidhëse me dalje të shpejtë duhet të kenë hapësirë në intervale uniforme përgjatë shtrirjes së tyre prej jo më shumë se 15 metra nëse pista ka të instaluar një ndriçim të linjës qendrore, përndryshe hapësira ndarëse e dritave duhet të jetë deri në një maksimum prej 30 metrash.
- A1- 9.12.11 Karakteristikat e dritave të linjës qendrore të rrugës lidhëse**
- A1 - 9.12.11.1 Dritat e linjës qendrore të rrugëve lidhëse duhet të jenë drita të futura dhe të fiksuara që tregojnë ngjyrë jeshile në:
- një rrugë lidhëse të ndryshme nga një rrugë lidhëse në dalje; dhe
 - një pistë që përbën një pjesë të rrugës-taksi (a taxi-route).
- A1 - 9.12.11.2 Dritat e linjës qendrore të rrugëve lidhëse në rrugë dalëse, përfshirë rrugët lidhëse të shpejta në dalje duhet të jenë drita të futura dhe të fiksuara:
- dhe duhet të tregojnë ngjyrë jeshile dhe të verdhë duke i alternuar të dyja këto ngjyra, nga pika ku ato fillojnë deri në perimetrin e zonës kritike ILS ose MLS ose skajin e sipërfaqes së brendshme kaluese, e cila është më larg nga pista; dhe
 - të tregojnë ngjyrë jeshile nga ajo pikë e më tej.
- A1 - 9.12.11.3 Kur shikohet nga pista, drita e rrugës lidhëse në dalje, e cila ndodhet më afër perimetrin ose skajit më të ulët të sipërfaqes së brendshme kaluese duhet të tregojë ngjyrë të verdhë, sado larg nga linja qendrore e pistës.
- A1 - 9.12.11.4 Kur dritat e linjës qendrore të rrugës lidhëse përdoren si për qëllime të pistës, qofshin dalëse ose hyrëse, ngjyra e dritave që shikohen nga piloti i një avioni që po hyn në pistë duhet të jetë jeshile. Ngjyra e dritave të para nga piloti i një avioni që po del nga pista duhet të jetë jeshile e alternuar me të verdhë. Shikoni figurën 9.15-1.
- A1- 9.12.12 Përmasat e rrezatimit dhe shpërndarja e ndriçimit të dritave të linjës qendrore të një rruge lidhëse.**

- A1 - 9.12.12.1 Përmasat e rrezatimit dhe shpërndarja e ndriçimit të dritave të linjës qendrore të rrugës lidhëse duhet të jetë e tillë që dritat të jenë të dallueshme vetëm nga pilotët apo avioni mbi ose në afërsi të rrugës lidhëse.
- A1 - 9.12.12.2 Shpërndarja e ndriçimit të dritave jeshile të linjës qendrore të rrugës së taksive në afërsi të pragut duhet të jetë e tillë që të mos shkaktojë konfuzion me dritat e pragut së pistës.
- A1 - 9.12.12.3 Në një rrugë lidhëse, e cila ka si qëllim përdorimin në një pikë lidhjeje me një pistë të kategorisë I ose II, jo me instrument dhe me afrim me precizion ose jo, dritat e linjës qendrore të rrugës lidhëse duhet të përputhen me specifikimet e vendosura në sektorin 9.14, figura 9.14-1 kudo qoftë e mundur.
- A1 - 9.12.12.4 Në një rrugë lidhëse, e cila përdoret për pika lidhjeje me një pistë të kategorisë III me afrim me precizion, dritat e linjës qendrore të rrugës lidhëse duhet të përputhen me specifikimet e vendosura në sektorin 9.14, figura 9.14-3, figura 9.14-4 ose figura 9.14-5 kudo qoftë e mundur.

Shënim:

1. Njësitë e dritave që arrijnë standardet e intensitetit të figurës 9.14-3, figurës 9.14-4 dhe figurës 9.14-5, dizajnohen në mënyrë specifike për përdorim në kushte të ulëta pamore. Për shkallë normale shikimi që ndodhin në pjesën më të madhe të kohës, këto drita nëse operojnë me intensitet maksimal do të shkaktonin verbimin e pilotit. Nëse instalohen këto drita, mund të jetë e nevojshme të sigurohen faza shtesë të kontrollit të intensitetit, ose përndryshe të kufizohet intensiteti maksimal në të cilin këto drita mund të operojnë.
2. Njësitë e dritave me intensitet shumë të lartë që përdoren për janë gjithashtu të pranueshme. Këto drita mund të kenë intensitete të rrezatimit kryesor prej 1800 cd. Këto drita janë të papërshtatshme për përdorim, përveç rasteve kur merret aprovim paraprak nga AAC për instalimin e tyre.

A1- 9.12.13 Vendndodhja e dritave anësore të rrugës lidhëse

- A1 - 9.12.13.1 Dritat anësore të rrugës lidhëse duhet të sigurohen në skajet e sheshit të kthimit të një piste, në xhepat e ndalimit, xhepat e vendqëndrimit për shkrirjen e akullit dhe kundër ngrirjes ose në vendqëndrime për përdorim natën. Nuk është e nevojshme sigurimi i dritave të skajit të rrugës lidhëse kur AAC pranon se një qarkore e përshtatshme mund të arrihet duke përdorur ndriçimin e sipërfaqes ose mjete të tjera.
- A1 - 9.12.13.2 Një dritë e rrugës lidhëse mund të mungojë nëse do t'i duhet të vendoset në një pikë ndërprerjeje me një rrugë tjetër taksie ose me një pistë.
- A1 - 9.12.13.3 Dritat anësore të rrugës lidhëse duhet të ndodhen jashtë skajit të rrugës lidhëse, duke qenë:
- a) në distancë të njëjtë nga linja qendrore, përveç rasteve kur është siguruar pajisja me fileto josimetrike; dhe
 - b) sa më afër të jetë e mundur me 1.2 metra nga skaji i rrugës lidhëse, por jo më larg se 1.8 metra ose më afër se 0.6 metra.
- A1 - 9.12.13.4 Kur një rrugë lidhëse ndërpritet me një pistë, dritat e fundit të skajit të rrugës lidhëse duhet të jenë në linjë me dritat e skajit të pistës dhe nuk duhet të kryqëzohen përtej linjës së dritave të skajit të pistës në zonën e përshkuar nga dritat e skajit të pistës.
- A1 - 9.12.13.5 Dritat e skajit të rrugës lidhëse duhet të sigurohen në një pistë duke formuar një pjesë të një rruge standard për taksie dhe me qëllimin për shërbim natën nëse pista nuk është e pajisur me drita të linjës qendrore.

A1- 9.12.14 Hapësira ndarëse midis dritave të skajit të rrugës lidhëse

- A1 - 9.12.14.1 Hapësira ndarëse midis dritave anësore të rrugës lidhëse duhet të jetë në përputhje me figurën 9.12-1 më poshtë:

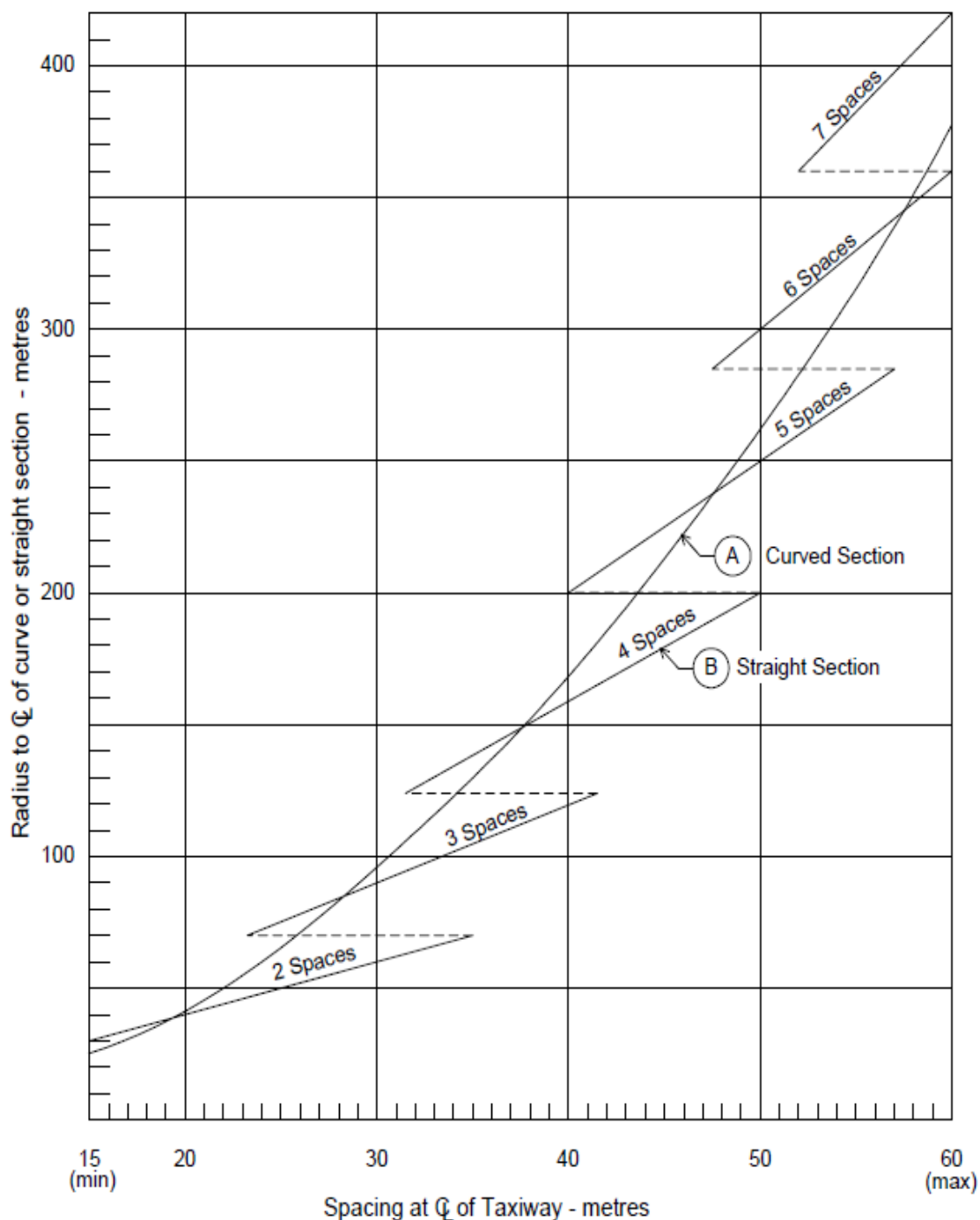


Figura 9.12-1: Longitudinal Spacing for Taxiway Edge Lights

- A1 - 9.12.14.2 Në një sektor me kthesë të rrugës lidhëse, dritat anësore duhet të kenë një hapësirë ndarëse me intervale uniforme në përputhje me kurbën A në figurën 9.12-1 më lart.
- A1 - 9.12.14.3 Në një sektor të drejtë të rrugës lidhëse, dritat anësore duhet të jenë të ndara me intervale uniforme që nuk i kalojnë 60 metra në përputhje me kurbën B në figurën 9.12-1 më lart.
- A1 - 9.12.14.4 Kur një sektor i drejtë bashkohet me një sektor me kthesë, gjatësia e hapësirës ndarëse midis dritave anësore të rrugës lidhëse duhet të reduktohet në mënyrë progresive në përputhje me paragrafët 9.12.14.5 dhe 9.12.14.6 në jo më pak se tri hapësira përpara pikës tangente.

- A1 - 9.12.14.5 Hapësira e fundit midis dritave në një sektor të drejtë duhet të jetë e njëjtë me hapësirën në sektorin me kthesë.
- A1 - 9.12.14.6 Nëse hapësira e fundit e një sektori të drejtë është më pak se 25 metra, hapësira e parafundit në sektorin e drejtë nuk duhet të jetë më e madhe se 25 metra.
- A1 - 9.12.14.7 Nëse një sektor i drejtë i rrugës lidhëse hyn në një ndërprerje me një rrugë tjetër lidhëse, një pistë apo një vendqëndrimi për avionët, gjatësia e hapësirës ndarëse të dritave anësore të rrugës lidhëse duhet të reduktohet në mënyrë progresive në jo më pak se tri hapësira përpara pikës tangente, në mënyrë që hapësirat e fundit dhe të parafundit përpara pikës së tangentes të jenë jo më shumë se 15 dhe 25 metra respektivisht.
- A1 - 9.12.14.8 Dritat anësore duhet të vazhdojnë përreth skajit të kthesës deri në pikën tangente në një rrugë tjetër lidhëse, në skajin e një piste ose një vendqëndrimi avionësh.
- A1 - 9.12.14.9 Dritat anësore të rrugës lidhëse në një xhep ndalimi ose në një skaj të vendqëndrimit të avionëve duhet të kenë hapësirë ndarëse në intervale uniforme që nuk i kalojnë 60 metra, në përputhje me kurbën B në figurën 9.12-1.
- A1- 9.12.15 Karakteristikat e dritave anësore të rrugës lidhëse**
- A1 - 9.12.15.1 Dritat e skajit të rrugës lidhëse duhet të jenë të fiksuara në disa drejtime dhe duhet të tregojnë ngjyrën blu. Dritat duhet të jenë të dukshme:
- a) deri në 30 gradë mbi horizontalen; dhe
 - b) në të gjitha këndet e pamjes së nevojshme për të siguruar qarkore për pilotin e një avioni mbi rrugët lidhëse.
- A1 - 9.12.15.2 Në një pikë takimi, dalje apo kthesë, dritat duhet të jenë të mbuluara, nëse është e mundur, në mënyrë që të mos mund të shikohen nëse mund të ngatërrohen me drita të tjera.
- A1 - 9.12.15.3 Intensiteti më i lartë i dritave blu të skajit nuk duhet të jetë më i vogël se 5 kandela.
- A1- 9.12.16 Pajisja e pistës me drita mbrojtës**
- Shënim: Dritave mbrojtëse të pistës nganjëherë i referohemi si “sinjalizime”. Efektiviteti i këtij sistemi ndriçimi në parandalimin e inkursioneve ka qenë i suksesshëm në disa vende dhe ky sistem ndriçimi është adoptuar nga ICAO si një standard. Pajisja e një piste me drita mbrojtëse do të bënte të mundur që ndriçimi i një aerodromi të jetë në linjë me praktikën ndërkombëtare.*
- A1 - 9.12.16.1 Konfiguracioni A i dritave mbrojtëse të një piste duhet të sigurohet në çdo pikë takimi piste apo rrugë lidhëse kur pista ka si qëllim të përdorët në:
- a) një shkallë të kushteve pamore të pistës më pak se vlera prej 550 metrash ku nuk është instaluar një mase ndalimi; dhe
 - b) një shkallë të kushteve pamore të pistës me vlera midis 550 dhe 1200 metra ku trafiku është i rëndë.
- A1 - 9.12.16.2 Nëse është urdhëruar nga AAC, konfiguracioni A i dritave mbrojtëse të pistës duhet të përdorët në çdo ndërprerje të pistës apo rrugës lidhëse që shoqërohen me pistën dhe që kanë si qëllim përdorimin në:
- a) një shkallë të kushteve pamore të pistës me vlera më pak se 550 metra ku një nuk është instaluar masë ndalimi; dhe
 - b) një shkallë të kushteve pamore të pistës midis 550 dhe 1200 metrash ku trafiku është i lehtë ose mesatar.
- A1- 9.12.17 Struktura dhe vendndodhja e dritave mbrojtëse të pistës**
- A1 - 9.12.17.1 Ka dy standarde konfiguracioni të dritave mbrojtëse të pistës:
- a) konfiguracioni A (ose drita mbrojtëse të pistës të ngritura) ka drita në çdo anë të rrugës lidhëse; dhe
 - b) konfiguracioni B (ose drita mbrojtëse të pistës të instaluar në rrugë) ka drita përgjatë rrugës lidhëse.
- A1 - 9.12.17.2 Konfiguracioni A është konfiguracioni, i cili duhet të instalohet në të gjitha rastet, përveç rasteve kur konfiguracioni B ose të dyja konfiguracionet A dhe B, duhet të përdoren kur është e nevojshme përforcimi i dallueshmërisë së ndërprerjeve rrugës lidhëse apo pistës, p.sh.;
- a) në ndërprerje të ndërlikuara të rrugës lidhëse me një pistë; ose
 - b) kur shenjat e pozicioneve ndaluese nuk shtrihen përgjatë rrugës lidhëse; ose



- c) në një rrugë lidhëse me hyrje të gjerë ku dritat e konfiguracionit A në të dyja anët e rrugës lidhëse nuk do të ishin brenda fushës normale të pamjes së një piloti, i cili i afrohet dritave mbrojtëse të pistës.

A1 - 9.12.17.3 Dritat mbrojtëse të pistës të konfiguracionit A duhet të vendosen në të dyja anët e rrugës lidhëse, në pozicionin ndalues të pistës, i cili ndodhet më afër me pistën, me ndriçim në të dyja anët:

- a) me distancë të njëjtë nga linja qendrore e rrugës lidhëse; dhe
b) jo më pak se 3 metra dhe jo më shumë se 5 metra jashtë skajit të rrugës lidhëse.

A1 - 9.12.17.4 Dritat mbrojtëse të pistës të konfiguracionit B duhet të vendosen përgjatë gjithë rrugës lidhëse, përfshirë filetot, xhepat ndalues etj. Në pozicionin ndalues të pistës, i cili është më afër me pistën, me hapësirë ndarëse midis dritave me intervale prej 3 metrash.

A1 - 9.12.17.5 Konfiguracioni B nuk duhet të ndodhet bashkë me një instalim të masave ndaluese.

A1- 9.12.18 Karakteristikat e dritave mbrojtëse të pistës

A1 - 9.12.18.1 Dritat mbrojtëse të konfiguracionit A duhet të përbëhen nga dy çifte dritash të ngritura që tregojnë ngjyrë të verdhë, nga një çift në secilën anë të rrugës lidhëse.

Shënim: Për të përforcuar përvetësimin vizual:

- a) *linja qendrore e dritave në secilin çift duhet të jetë e ndarë nga një distancë horizontale, e cila nuk është më pak se 2.5 herë më e vogël dhe jo më shumë se 4.5 herë më e madhe se rrezja e lenteve individuale të fenerit;*
b) *çdo dritë duhet të pajiset me një xham mbrojtës për të minimizuar reflektimet të jashtme nga sipërfaqet optike të fenerëve;*
c) *xhami mbrojtës dhe pjesa e përparme e strukturës së ndriçimit që rrethon lentet e fenerëve duhet të jetë në ngjyrë të zezë për të minimizuar reflektimin dhe për të siguruar një kontrast të fortë;*
d) *kur nga sfondi kërkohet izolim shtesë i sinjalit, një tabelë me plan të zi mund të vendoset rreth anëve dhe pjesës së sipërme të pjesës ballore të strukturës së dritës.*

A1 - 9.12.18.2 Dritat mbrojtëse të konfiguracionit B të pistës duhet të përbëhen nga drita të futura që tregojnë ngjyrë të verdhë.

A1 - 9.12.18.3 Performanca e dritave mbrojtëse të pistës sipas konfiguracionit A duhet të jetë në përputhje me pikat e mëposhtme:

- a) dritat në çdo çift duhet të ndriçohen në mënyrë të alternuar midis 30 dhe 60 cikle për minutë;
b) periudhat e fikjes dhe ndriçimit të çdo drite në një çift dritash duhet të jenë me një kohëzgjatje të njëjtë dhe të kundërt;
c) rrezatimet e ndriçimit duhet të jenë në një drejtim dhe të synojnë që qendrat e rrezatimit të kalojnë linjën qendrore të rrugës lidhëse në një pikë 60 metra përpara pozicionit ndalues të pistës;
d) intensiteti efektiv i dritës së verdhë dhe rrezatimi i shpërndarë duhet të jenë në përputhje me specifikimet në sektorin 9.14, figura 9.14-6.

A1 - 9.12.18.4 Performanca e dritave mbrojtëse të pistës sipas konfiguracionit B duhet të përputhet me pikat e mëposhtme:

- a) dritat ngjitur duhet të ndriçohen duke u alternuar dhe dritat e alternuara duhet të ndriçojë në të njëjtën kohë;
b) dritat duhet të ndriçohen midis 30 dhe 60 cikleve për minutë dhe periudhat kohore të fikjes dhe ndriçimit duhet të jenë të njëjta dhe të kundërta në secilën dritë;
c) rrezatimi i ndriçimit duhet të jetë në një drejtim dhe në linjë në mënyrë që të jetë i dallueshëm për pilotin e një aeroplani që hyn në pozicionin ndalues;
d) intensiteti efektiv i rrezatimit të verdhë dhe shpërndarja e rrezatimit duhet të jenë në përputhje me specifikimet në sektorin 9.14, figura 9.14-3.

A1- 9.12.19 Kontrolli i dritave mbrojtëse të pistës

A1 - 9.12.19.1 Dritat mbrojtëse të pistës duhet të jenë të lidhura me elektricitet në mënyrë që të gjitha dritat mbrojtëse që ruajnë një pistë të mund të jenë të ndezura kur pista është aktive si ditën ashtu edhe natën.

A1- 9.12.20 Pajisja e dritave të ndërmjetme të pozicionit ndalues

A1 - 9.12.20.1 Dritat e ndërmjetme të pozicionit ndalues duhet të sigurohen në çdo shenjë të ndërmjetme të pozicionit ndalues.

A1- 9.12.21 Struktura dhe vendndodhja e dritave të pozicionit ndalues të ndërmjetëm

A1 - 9.12.21.1 Në rrugën lidhëse, të pajisur me drita të linjës qendrore, dritat e ndërmjetme të pozicionit ndalues duhet të përbëhen nga 3 drita të futura me hapësirë ndarëse nga njëra-tjetra prej 1.5 metra, të vendosura në mënyrë simetrike rreth dhe në kënde të drejta me linjën qendrore të rrugës lidhëse, me vendndodhje jo më shumë se 0.3 metra përpara shenjës së ndërmjetme të pozicionit ndalues ose shenjës së ndërprerjes së rrugës lidhëse, siç është e përshtatshme.

A1 - 9.12.21.2 Me një aprovim paraprak nga AAC, në një rrugës lidhëse të pajisur me drita anësore, dritat e ndërmjetme të pozicionit ndalues mund të përbëhen nga 1 dritë e ngritur në secilën anë të rrugës lidhëse e ndodhur në linjë me dritat anësore të rrugës lidhëse dhe pozicionin e ndërmjetëm ndalues.

A1- 9.12.22 Karakteristikat e dritave të pozicionit të ndërmjetëm ndalues

A1 - 9.12.22.1 Dritat e pozicionit ndalues të ndërmjetëm duhet:

- të jenë drita të fiksuara në një drejtim dhe që tregojnë ngjyrë të verdhë;
- të jenë në linjë në mënyrë që të jenë të dallueshme për pilotin e një avioni, i cili i afrohet një pozicioni ndalues; dhe
- të kenë një shpërndarje të ndriçimit sa më të afërt të jetë e mundur me atë të dritave anësore të rrugës lidhëse.

A1 - 9.12.22.2 Dritat e ngritura të pozicionit ndalues të ndërmjetëm duhet:

- të jenë drita të fiksuara në një drejtim dhe të tregojnë ngjyrë të verdhë; dhe
- të kenë një shpërndarje ndriçimi sa më të afërt të jetë e mundur me atë të dritave të skajit të rrugës lidhëse.

A1- 9.12.23 Masat e ndalesës

A1 - 9.12.23.1 Një masë ndaluese duhet të sigurohet në çdo pozicion ndalues të pistës, që i shërben një pistë kur synimi është që pista të përdoret në një shkallë kushteve pamore më pak se vlera prej 350 metrash, përveçse kur procedurat operacionale në aerodrom e kufizojnë numrin e avionëve në zonën e manovrimit në 1 në një kohë kur shkalla e kushteve pamore të pistës është më pak se 350 metra.

A1 - 9.12.23.2 Një masë ndaluese duhet të sigurohet në çdo pozicion ndalues të pistës që i shërben një pistë kur synimi është që pista të përdoret në një shkallë të kushteve pamore midis vlerave 350 dhe 550 metra, përveçse kur procedurat operacionale në aerodrom kufizojnë numrin e avionëve në zonën e manovrimit në 1 në një kohë kur shkalla e kushteve pamore të pistës është më pak se 550 metra dhe ndihma procedura të duhura janë në dispozicion për të ndihmuar në parandalimin e inkursioneve të paqëllimit nga një avion dhe mjetet në pistë.

***Shënim:** Meqë masat ndaluese kërkojnë kontroll direkt të ATC, një operator i aerodromit duhet të konsultojë ATC përpara se të planifikojë vendosjen e këtyre masave.*

A1 - 9.12.23.3 Kur sigurohet pajisja me një mekanizëm të kontrollit të masave ndaluese, ky mekanizëm duhet të arrijë kërkesat operacionale të Shërbimit të Trafikut Ajror në një aerodrom.

A1- 9.12.24 Vendndodhja e shiritave ndalues

A1 - 9.12.24.1 Një shirit ndalues duhet të sigurohet në çdo pozicion ndalues të pistës, dhe

- duhet të ndodhet përgjatë rrugës lidhëse në pikën në të cilën synohet që trafiku që i afrohet pistës të ndalojë, ose jo më shumë se 0.3 metra përpara kësaj pike;
- duhet të përbëhet nga drita të futura përgjatë rrugës lidhëse me hapësirë nga njëra-tjetra prej 3 metrash;
- të vendosen në mënyrë simetrike rreth linjës qendrore të rrugës lidhëse dhe në kënde të drejta me këtë linjë.

A1 - 9.12.24.2 Kur një piloti i kërkohet që të ndalojë avionin në një pozicion aq afër dritave sa pamja e dritave të bllokohet nga struktura e avionit duhet të sigurohet pajisja me një çift dritash të ngritura me të njëjtat karakteristika me dritat e masave ndaluese tërthorazi me masën ndaluese dhe me vendndodhje prej të paktën 0.3 metra nga skaji i rrugës lidhëse, e mjaftueshme për të kaluar problemin e dukshmërisë.



A1- 9.12.25 Karakteristikat e masave ndaluese

- A1 - 9.12.25.1 Një masë ndaluese duhet të jetë me një drejtim dhe të tregojë ngjyrë të kuqe në drejtim të afrimit për në masën ndaluese.
- A1 - 9.12.25.2 Intensiteti dhe shpërndarja e rrezatimit të dritave të një mase ndaluese duhet të jetë në përputhje me specifikimet e aplikueshme në sektorin 9.14, figura 9.14-1 deri në figurën 9.14-5.
- A1 - 9.12.25.3 Masat ndaluese, të cilat ndizen në mënyrë selektive duhet të instalohen në pikat e takimit me të paktën tri drita të linjës qendrore të rrugës lidhëse (dhe duhet të shtrihen për një distancë prej të paktën 90 metra nga masa ndaluese) në drejtimin ku synohet që një avion të vazhdojë të lëvizë nga masa ndaluese.
- A1 - 9.12.25.4 Qarku i ndriçimit duhet të dizajnohet në mënyrë që:
- a) masat ndaluese, të cilat ndodhen përgjatë rrugës lidhëse hyrëse të mund të ndizen në mënyrë selektive;
 - b) masat ndaluese, të cilat ndodhen përgjatë rrugës lidhëse që përdorët vetëm si rrugë dalje të mund të ndizen në mënyrë selektive ose në grup;
 - c) kur një masë ndaluese ndriçohet, çdo dritë e linjës qendrore të rrugës lidhëse, e cila ndodhet pikërisht përtej masës ndaluese duhet të dallohet për një distancë prej të paktën 90 metra; dhe
 - d) masat ndaluese duhet të bashkohen me dritat e linjës qendrore të rrugës lidhëse në mënyrë që kur të ndizen dritat e linjës qendrore përtej masës ndaluese, dritat e masës ndaluese të fiken dhe anasjelltas.

A1- 9.12.26 Shënjesit reflektivë të anëve të rrugës lidhëse

- A1 - 9.12.26.1 Kur përdoren në vend të dritave anësore të rrugës lidhëse në një rrugë lidhëse me shkronjën e kodit A ose B, shënjesit e skajit të rrugës lidhëse duhet të sigurohen të paktën në vende ku në rast të kundërt do të ishte siguruar pajisja me dritat anësore të rrugës lidhëse.

A1- 9.12.27 Karakteristikat e shënjesve anësore të rrugës lidhëse

- A1 - 9.12.27.1 Shënjesit anësorë të rrugës lidhëse duhet të jenë retro reflektues blu.
- A1 - 9.12.27.2 Sipërfaqja e një shënjesi anësor të rrugës lidhëse, kur shikohet nga piloti duhet të jetë një drejtkëndësh me një raport të lartësisë me gjerësinë përafërsisht 3:1 dhe një minimum të zonës së pamjes prej 150 cm².
- A1 - 9.12.27.3 Shënjesit anësorë të rrugës lidhëse duhet të kenë peshë të lehtë, të jenë të thyeshëm dhe të jenë të ulët mjaftueshëm për të ruajtur hapësirën e duhur për helikat dhe për motorët e avionëve reaktivë.

A1- 9.12.28 Shënjesit e linjës qendrore të rrugës lidhëse

- A1 - 9.12.28.1 Shënjesit e linjës qendrore të rrugës lidhëse mund të përdoren në sektorë të një rruge lidhëse si një plotësim për shënjesit e skajit të rrugës lidhëse ose për dritat e skajit të rrugës lidhëse, p.sh. në kthesa ose në ndërprerje. Nëse përdoren shënjesit e linjës qendrore të rrugës lidhëse nuk duhet të kenë hapësirë ndarëse më të madhe se hapësira për dritat e linjës qendrore.

A1- 9.12.29 Karakteristikat e shënjesve të linjës qendrore të rrugës lidhëse

- A1 - 9.12.29.1 Shënjesit e linjës qendrore të rrugës lidhëse duhet të jenë retro reflektive jeshile.
- A1 - 9.12.29.2 Sipërfaqja e shenjës, kur shikohet nga piloti duhet të jetë një drejtkëndor dhe duhet të ketë një sipërfaqe minimale pamjeje prej 20 cm².
- A1 - 9.12.29.3 Shënjesit e linjës qendrore të rrugës lidhëse duhet të mund ta përballojnë kalimin e rrotave të avionit mbi to pa pësuar dëmtim dhe pa i shkaktuar dëme avionit.

A1- 9.12.30 Karakteristikat fotometrike të dritave të rrugës lidhëse

- A1 - 9.12.30.1 Mesatarja e intensitetit të rrezatimit kryesor të një drite të rrugës lidhëse llogaritet:
- a) duke vendosur pikat e rrjetit në përputhje me metodat e treguara në sektorin 9.14, figura 9.14-7;
 - b) duke matur vlerat e intensitetit të ndriçimit në të gjitha pikat e rrjetit që ndodhen brenda dhe mbi perimetrin e drejtkëndëshit që përfaqëson rrezatimin kryesor;
 - c) duke llogaritur mesataren aritmetike të vlerave të intensitetit të ndriçimit të matur në ato pika të rrjetit.

A1 - 9.12.30.2 Vlera maksimale e intensitetit të ndriçimit të matur mbi ose brenda perimetrit të rrezatimit kryesor nuk duhet të jetë më shumë se tri herë sa vlerat minimale të intensitetit të ndriçimit të matur.

A1- 9.12.31 Instalimi dhe qëllimi i strukturave të ndriçimit

A1 - 9.12.31.1 Pikat e mëposhtme duhet të ndiqen në instalimin dhe qëllimin e mbajtësve të ndriçimit:

- a) dritat kanë si qëllim që të mos ketë devijime në strukturën e rrezatimit kryesor brenda $\frac{1}{2}$ grade nga standardi i aplikuar i specifikuar në këtë kapitull;
- b) këndet horizontale maten në lidhje me planin vertikal përgjatë linjës qendrore të rrugës lidhëse;
- c) kur maten këndet horizontale për drita që nuk janë drita të linjës qendrore rrugës lidhëse, drejtimi drejt linjës qendrore të rrugës lidhëse duhet të merret sikur është pozitiv;
- d) këndet e specifikuara vertikale duhet të maten në lidhje me planin horizontal.

A1- 9.12.32 Ilustrimi i ndriçimit të rrugës lidhëse

A1 - 9.12.32.1 Kapitulli 9.15 përmban ilustrime të ndriçimit të rrugës lidhëse.

A1 - 9.13 Diagrami Isocandela për dritat e rrugës lidhëse

A1- 9.13.1 Shënime përmbledhëse për figurat

A1 - 9.13.1.1 Nga figura 9.1301 deri në figurën 9.13-5 tregohen vlerat candela në ngjyrë jeshile dhe të verdhë për dritat e linjës qendrore të rrugës lidhëse dhe ngjyrë të kuqe për dritat e masave ndaluese.

A1 - 9.13.1.2 Nga figura 9.13-1 deri në figurën 9.13-5 tregohen intensitetet minimale të lejueshme të ndriçimit. Mesatarja e intensitetit të rrezatimit kryesor llogaritet duke vendosur pikat e rrjetit siç tregohet në figurën 9.13-7 dhe duke përdorur vlerat e intensitetit të matura në të gjitha pikat e rrjetit që ndodhen mbi ose brenda perimetrit të drejtkëndëshit që përfaqëson rrezatimin kryesor. Vlera mesatare është mesatarja aritmetike e intensiteteve të ndriçimit të matur në të gjitha pikat e marra në konsideratë në rrjet.

A1 - 9.13.1.3 Nuk pranohen devijime në rrezatimin kryesor kur fiksimi i ndriçimit ka një synim të caktuar.

A1 - 9.13.1.4 Këndet horizontale maten në lidhje me planin vertikal përgjatë linjës qendrore të rrugës lidhëse, përveç kthesave ku ato maten në lidhje me tangjenten me kthesën.

A1 - 9.13.1.5 Këndet vertikale maten nga gjatësia e pjerrësisë së sipërfaqes së rrugës lidhëse.

A1 - 9.13.1.6 Njësia e dritave duhet të instalohet në mënyrë që rrezatimi kryesor të jetë në linjë brenda një gjysmë grade të kërkesës së specifikuar.

A1 - 9.13.1.7 Mbi perimetrin dhe në brendësi të perimetrit të drejtkëndëshit që përcakton rrezatimin kryesor, vlera maksimale e intensitetit të ndriçimit nuk është më e madhe se tri herë sa minimumi i matur i intensitetit të ndriçimit.

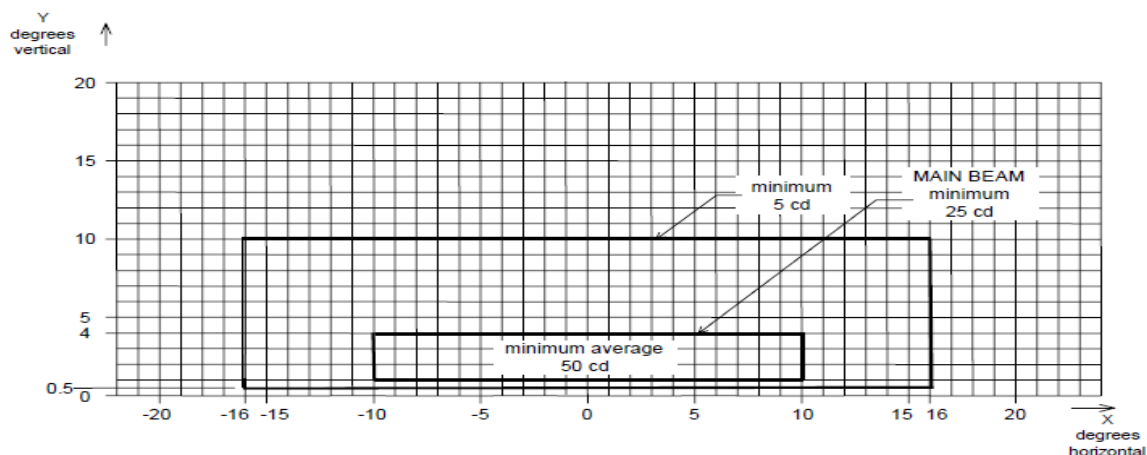


Figura 9.13-1: Isocandela diagram for Taxiway Centreline Lights, and Stop Bar Lights on Straight Sections of Taxiways intended for use in conjunction with a Non-Precision or Precision Approach Category I or II Runway



Shënim:

1. Vlerat e intensitetit kanë llogaritur ndriçim të lartë të sfondit dhe mundësia e përkeqësimit të ndriçimit nga pluhuri dhe ndotje lokale.
2. Kur përdoren drita me disa drejtime, ato duhet të përputhen me shpërndarjen e rrezatimit vertikal.
3. Shikoni shënimet përmbledhëse në paragrafin 9.13.1 për këto diagrame isocandela.

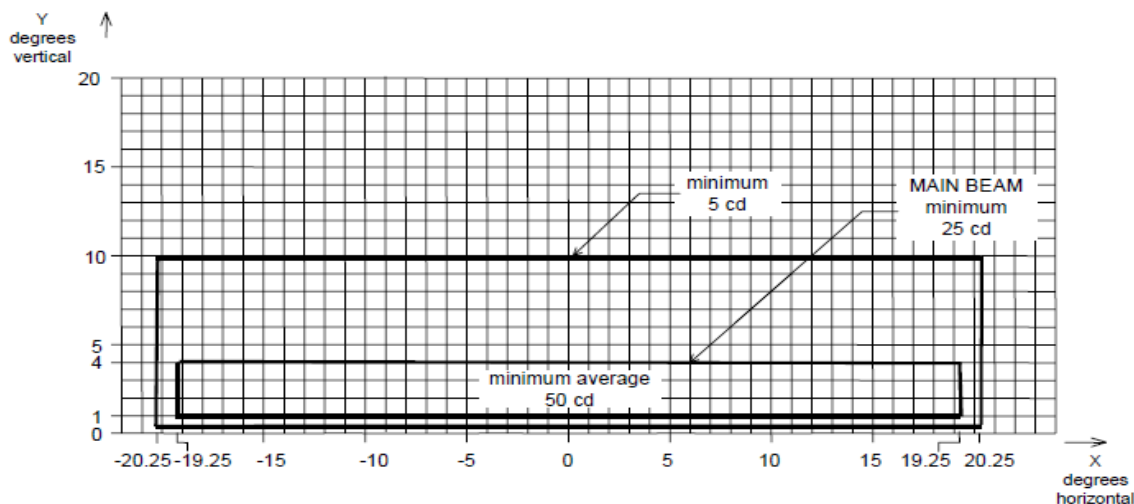


Figura 9.13-2: Isocandela Diagram for Taxiway Centreline Lights, and Stop Bar Lights on Curved Sections of Taxiways intended for use in conjunction with a Non-Precision or Precision Approach Category I or II Runway

Shënim:

1. Vlerat e intensitetit kanë llogaritur ndriçim të lartë të sfondit dhe mundësia e përkeqësimit të ndriçimit nga pluhuri dhe ndotje lokale.
2. Dritat në kthesa duhet të kenë një rrezatim të ndriçimit që kthehet në 17.5 gradë në lidhje me tangenten e kthesës.
3. Këto mbulime të rrezatimit lejojnë zhvendosjen e kabinës nga linja qendrore deri në distancën prej 12 metrash siç mund të ndodhë në fund të kthesës.
4. Shikoni shënime përmbledhëse në paragrafin 9.13.1 për këto diagrame isocandela.

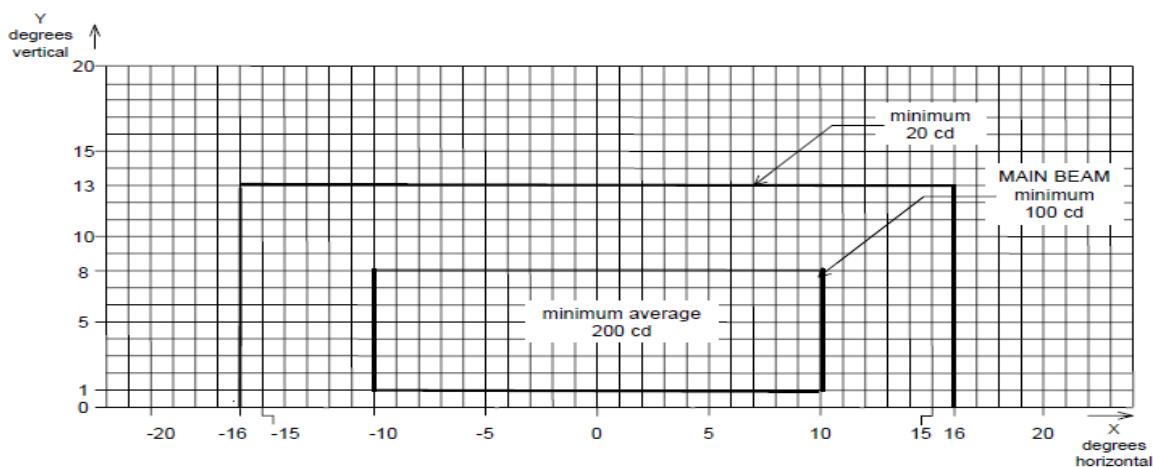


Figura 9.13-3: Isocandela Diagram for Taxiway Centreline Lights, and Stop Bar Lights, on Taxiway intended for use in conjunction with a Precision Approach Category III Runway — for use on straight sections of taxiway where large offsets can occur. Also for Runway Guard Lights Configuration B.

Shënim:

1. Këto mbulime të rrezatimit janë të përshtatshme për një zhvendosje normale të kabinës nga linja qendrore deri në 3 metra.
2. Shikoni shënimet përmbledhese në paragrafin 9.13.1 për këto diagrame isocandela.

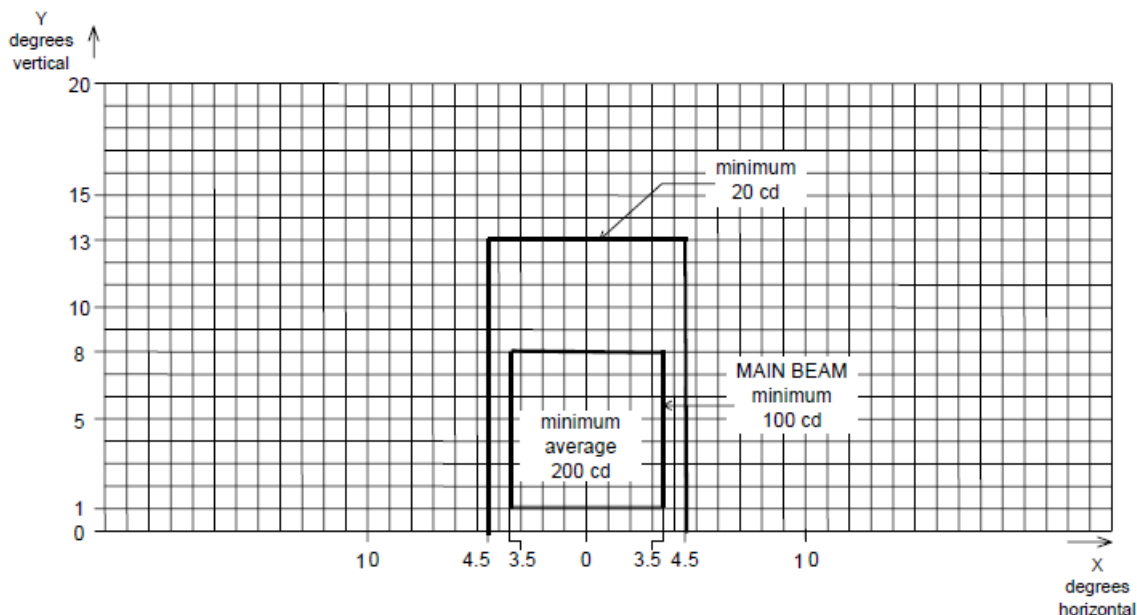


Figura 9.13-4: Isocandela Diagram for Taxiway Centreline Lights, and Stop Bar Lights, for Taxiways intended for use in conjunction with a Precision Approach Category III Runway – for use on straight sections of taxiway where large offsets do not occur

Shënim:

1. Këto mbulime të rrezatimit janë të përshtatshme për një zhvendosje normale të kabinës nga linja qendrore deri në 3 metra.
2. Shikoni shënimet përmbledhese në paragrafin 9.13.1 për këto diagrame isocandela.

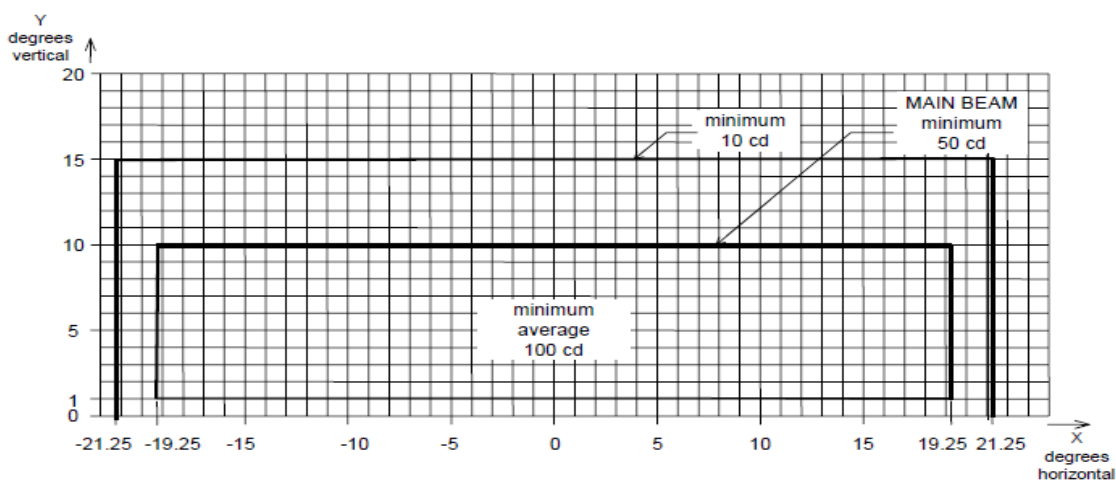


Figura 9.13-5: Isocandela Diagram for Taxiway Centreline Lights, and Stop Bar Lights, for Taxiways intended for use in conjunction with a Precision Approach Category III Runway — for use on curved sections of taxiway

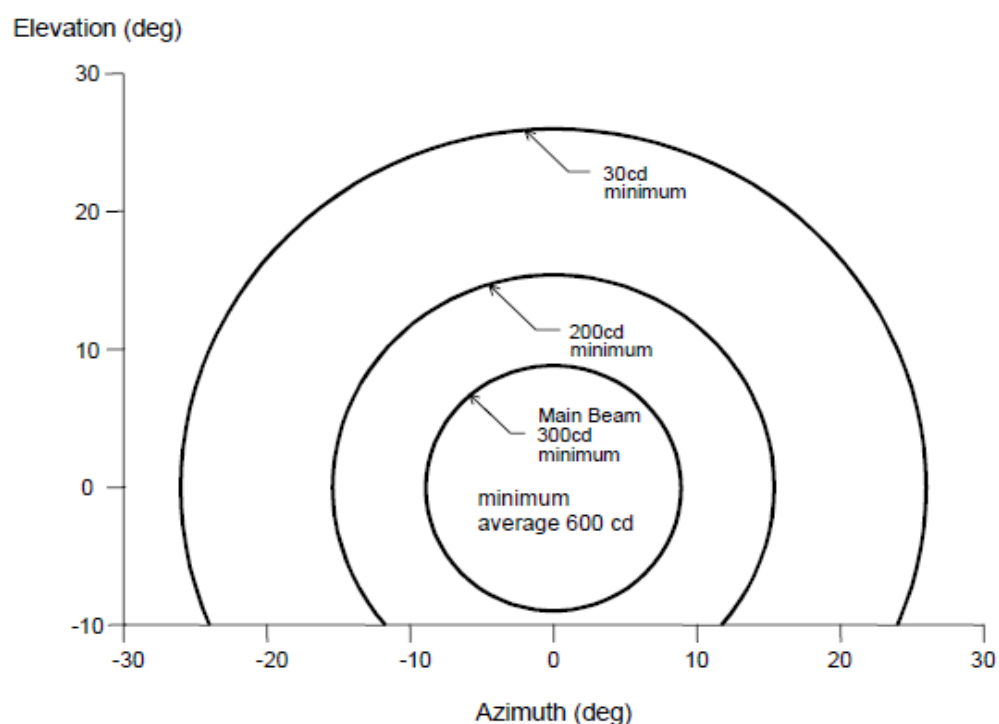


Figura 9.13-6: Isocandela Diagram for Each Light in Runway Guard Lights. Configuration A.

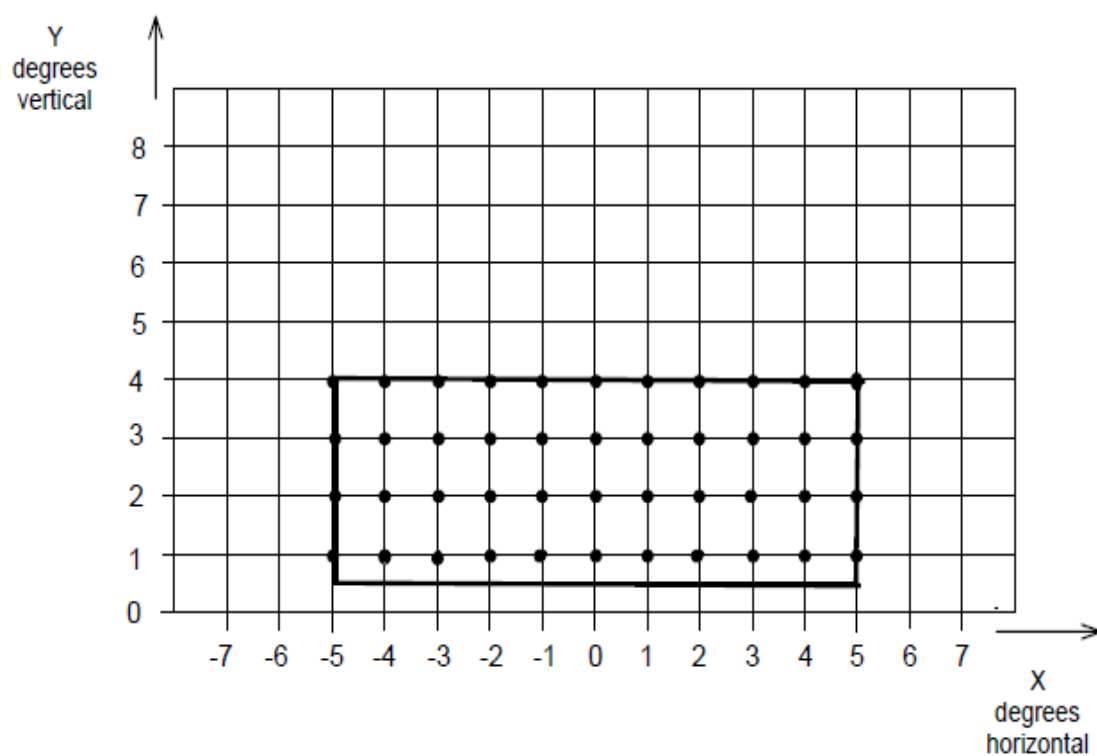


Figura 9.13-7: Method of Establishing Grid Points to be used for Calculation of Average Intensity of Taxiway Centreline Lights and Stop Bar Lights

A1 - 9.14 Illustrations of Taxiway Lighting

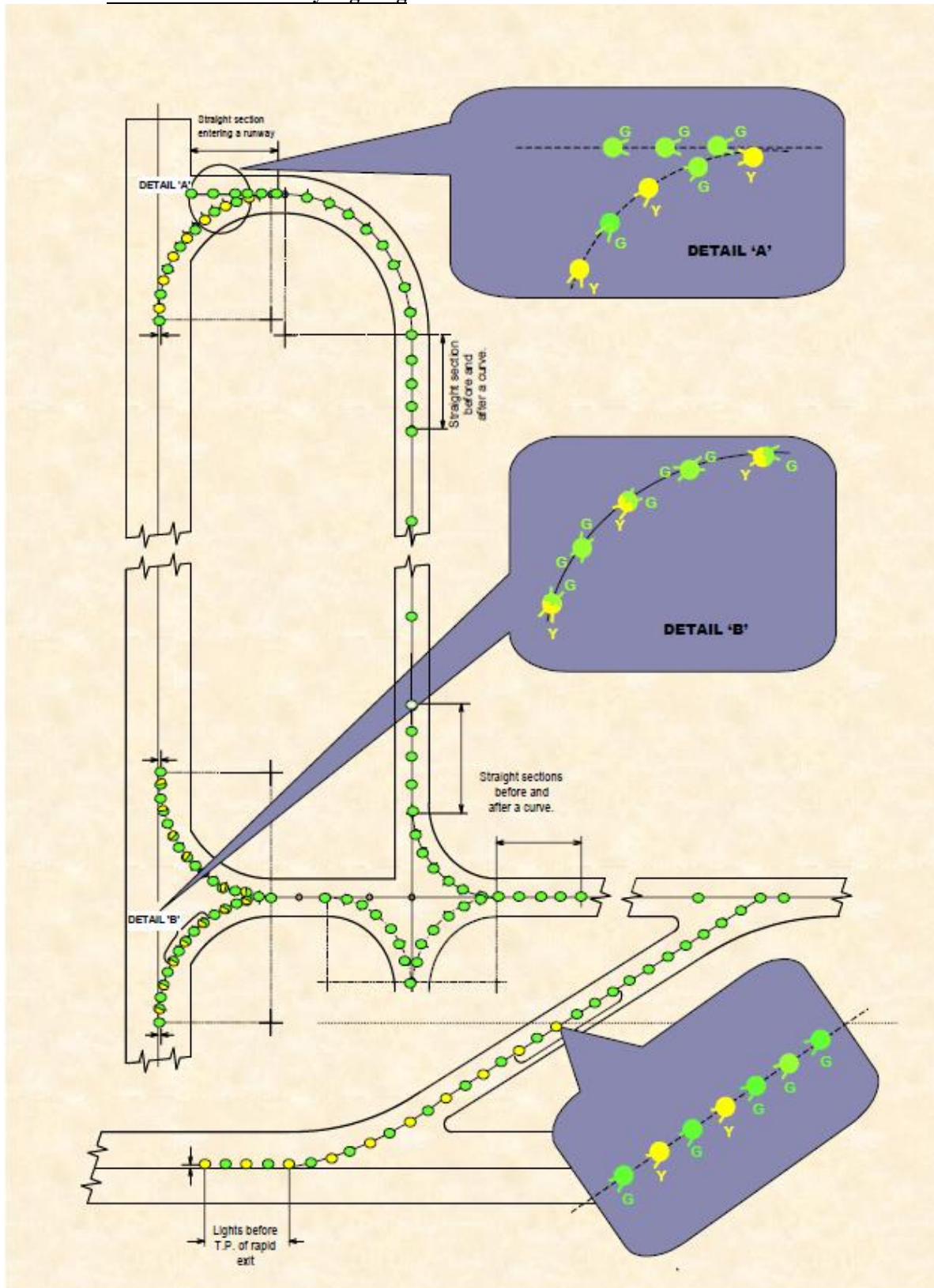


Figura 9.14-1: Typical Taxiway Centreline Lights Layout

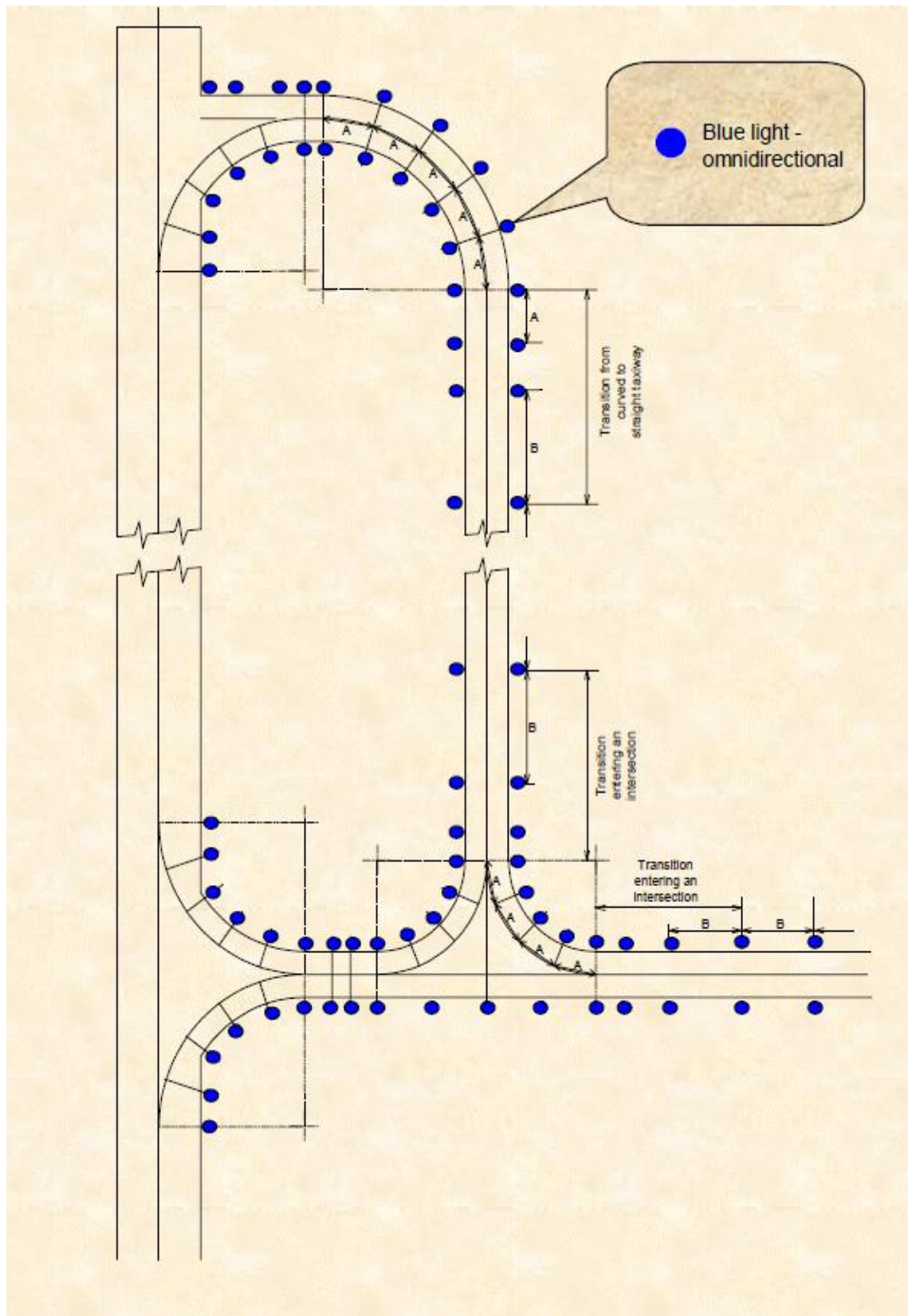


Figura 9.14-2: Typical Taxiway Edge Lights Layout

A1 - 9.15 Ndriçimi me prozhektor i vendqëndrimit të avionëve

A1- 9.15.1 Hyrje

- A1 - 9.15.1.1 ICAO vendos standardet për ndriçimin me prozhektor të vetëm një vendqëndrimi avionësh. Qëllimi i të këtij seksioni është që aeroplanët më të mëdhenj se kodit 3C trajtohen si aeroplanë të mëdhenj. Aeroplanët e kodit 3C dhe aeroplanë më të vegjël se kodit 3 C trajtohen si aeroplanë të vegjël.

Shënim: Ky seksion do të përdorë përmasat e aeroplanëve si kriter për specifikimet e ndriçimit.

- A1 - 9.15.1.2 Një sistem ekzistues ndriçimi me prozhektor në një vendqëndrim avionësh, që është përdorur nga aeroplanë më të mëdhenj, i cili nuk arrin specifikimet e këtij seksioni, nuk është i nevojshëm të zëvendësohet derisa sistemi të zëvendësohet ose derisa kur përcaktohet nga AAC bazuar në një ndryshim domethënës në përdorimin e një vendqëndrimi nga aeroplanë më të mëdhenj.

A1- 9.15.2 Pajisja e ndriçimit me prozhektorë e një vendqëndrimi avionësh

- A1 - 9.15.2.1 Ndriçimi me prozhektorë i një vendqëndrimi avionësh, sipas këtij seksioni, duhet të sigurohet në një vendqëndrim avionësh ose në një pjesë të vendqëndrimit të avionëve dhe në dizajnime të izoluar të pozicioneve të parkimit për përdorim natën.

A1- 9.15.3 Vendndodhja e ndriçimit me prozhektor të vendqëndrimit të avionëve

- A1 - 9.15.3.1 Ndriçimi me prozhektor i vendqëndrimit të avionëve duhet të vendoset në mënyrë që të sigurojë ndriçim të përshtatshëm në të gjitha zonat e shërbimit, të cilat synojnë të përdoren natën.

- A1 - 9.15.3.2 Nëse një vendqëndrim në rrugën lidhëse nuk është pajisur me ndriçim të rrugës lidhëse, atëherë duhet të ndriçohet nga një prozhektor i vendqëndrimit të avionëve në përputhje si me 9.15.4.3 (b) ashtu edhe me 9.15.4.4 (b).

- A1 - 9.15.3.3 Prozhektorët e vendqëndrimit të avionëve duhet të ndodhen dhe të mbulohen në mënyrë që të ketë një minimum të ndriçimit të drejtpërdrejtë apo të reflektuar ndaj pilotëve të një avioni në fluturim dhe në tokë, ndaj kontrollorëve të trafikut ajror dhe ndaj personelit të vendqëndrimit të avionëve.

Shënim: Shikoni gjithashtu sektorin 9.21 në lidhje me përbërësit e ndriçimit në lartësi.

- A1 - 9.15.3.4 Një pozicion parkimi i avionëve duhet të marrë, nëse është e mundur, ndriçim me prozhektor nga vendqëndrimet nga dy a më shumë drejtime për të minimizuar hijet.

Shënim: Për qëllime të ndriçimit me prozhektor të vendqëndrimit të avionëve, një pozicion parkimi avioni do të thotë një zonë drejtkëndore e tendosur nga shtrirja e krahut dhe gjatësia totale e avionit më të madh, i cili mund të zërë atë pozicion.

- A1 - 9.15.3.5 Shtyllat mbajtëse dhe shtyllat e tensionit të lartë të ndriçimit me prozhektor të vendqëndrimeve të avionëve nuk duhet të hyjnë në sipërfaqet me kufizim pengesash.

A1- 9.15.4 Karakteristikat e ndriçimit me prozhektor të vendqëndrimit të avionëve

- A1 - 9.15.4.1 Për të minimizuar mundësinë që një objekt i ndriçuar që rrotullohet, si p.sh. një helikë, të duket si i palëvizshëm, në aerodrome kryesore ndriçimi me prozhektor në vendqëndrimet e avionëve duhet të shpërndahet përgjatë fazave të një sistemi furnizues me energji me tri faza për të shmangur një efekt stroboskopik.

- A1 - 9.15.4.2 Shpërndarja e spektrit të ndriçimit me prozhektor të një vendqëndrimi avionësh duhet të jetë i tillë që ngjyrat e përdorura për shenja të avionëve dhe që lidhen me shërbime rutinë dhe për shenjat e sipërfaqes dhe pengesave, të mund të identifikohen me saktësi. Nuk duhet të përdoren drita njëngjyrëshe.

- A1 - 9.15.4.3 Ndriçimi mesatar i një vendqëndrimi avionësh për avionë të mëdhenj duhet të jetë:

- a) Në një pozicion parkimi të avionit:
 - (i) për ndriçim horizontal – 20 lux me një raport uniform (mesatarja në minimum) prej jo më shumë se 4 deri në 1; dhe
 - (ii) për ndriçim vertikal – 20 lux në një lartësi prej 2 metrash mbi vendqëndrimin në drejtimin e parkimit, paralel me linjën qendrore të aeroplanit;
- b) në zona të tjera të vendqëndrimit të avionëve, ndriçimi horizontal në 50 për qind e mesatares së ndriçimit në një pozicion parkimi të avionit me një raport uniform (mesatarja në minimum) prej jo më shumë se nga 4 deri në 1.



Shënim: Uniformiteti i raportit midis mesatares së të gjithave vlerave të ndriçimit të matura mbi një rrjet që mbulon zonën e përshtatshme dhe ndriçimi minimal brenda një zone. Një raport 4:1 nuk do të thotë detyrimisht një minimum prej 5 lux. Nëse arrihet një mesatare e ndriçimit, le të themi prej 24 lux, atëherë minimumi duhet të jetë jo më pak se $24/4 = 6$ lux.

- A1 - 9.15.4.4 Ndriçimi mesatar i një vendqëndrimi për përdorim vetëm nga aeroplanë të vegjël duhet të jetë të paktën si më poshtë:
- a) në një pozicion parkimi të avionit:
 - (i) për ndriçim horizontal – 5 lux me një raport uniform (mesatare në minimum) prej jo më shumë se 4:1; dhe
 - (ii) për ndriçim vertikal – 5 lux në një lartësi prej 2 metrash mbi vendqëndrimin në drejtimin e parkimit në fjalë, paralel me linjën qendrore të aeroplanit;
 - b) në zona të tjera të vendqëndrimit të avionëve, ndriçimi horizontal i graduar në një minimum prej 1 lux në ekstremitetet e vendqëndrimit ose 2 lux për anësorët e rrugës lidhëse që nuk kanë drita në vendqëndrimin të avionëve.
- A1 - 9.15.4.5 Një kontroll errësues mund të sigurohet për të lejuar që ndriçimi i një pozicioni parkimi të një avioni të reduktohet në jo më pak se 50 % i vlerave të tij normale në një vendqëndrim aktiv që nuk është i duhur për përdorim avionësh.
- A1 - 9.15.4.6 Për vendqëndrime të përdorura për aeroplanë të mëdhenj, ndriçimi me prozhektor i vendqëndrimit duhet:
- a) të përfshihet në sistemin dytësor të furnizimit me energji të aerodromit; dhe
 - b) pas një ndërkreje energjie deri në 30 sekonda, të mund të rindizet dhe të mund të arrijë jo më pak se 50% të ndriçimit normal brenda 60 sekondave.
- A1 - 9.15.4.7 Nëse prozhektorët ekzistues nuk mund të arrijnë kërkesat e paragrafit duhet të bëhet pajisja me ndriçim ndihmës me prozhektor që arrin të sigurojë të paktën 2 lux të ndriçimit horizontal të pozicioneve ndalues të avionit. Ndriçimi ndihmës me prozhektor duhet të qëndrojë i ndezur derisa ndriçimi kryesor të ketë arritur 80% të ndriçimit normal.

A1 - 9.16 Sisteme udhëzues për lidhjen vizuale

A1- 9.16.1 Pajisja me sistemet udhëzuese të lidhjes vizuale

- A1 - 9.16.1.1 Një sistem udhëzues i lidhjes vizuale duhet të sigurohet në një vendqëndrim të pozicionit të parkimit të avionit të pajisur me një urë për të ngarkuar pasagjerët, ku karakteristikat e urës së ngarkimit të pasagjerëve kërkojnë një pozicion të saktë të një avioni.
- A1 - 9.16.1.2 Pajisjet që kërkojnë në këtë sektor nuk kërkojnë që të zëvendësohen instalimet ekzistuese. Kur instalimet ekzistuese duhet të zëvendësohen për shkak të paqartësisë, ngritjes së nivelit të një shërbimi, ndryshim të planit të vendqëndrimit, ndryshim të urës së ngarkimit të pasagjerëve, ndryshim të kategorisë së avionëve, ndryshim të kërkesave operacionale ose për arsye të ngjashme, të gjitha sistemet e reja ose/dhe të zëvendësuar duhet të përputhen me këtë sektor.

A1- 9.16.2 Karakteristikat e sistemit udhëzues të lidhjes vizuale

- A1 - 9.16.2.1 Sistemi duhet të sigurojë pajisjen me azimuth dhe me udhëzues për ndalimin.
- A1 - 9.16.2.2 Njësia e udhëzimit të azimuthit dhe treguesi i pozicionit ndalues duhet të jenë të përshtatshëm për përdorim në të gjitha kushtet e motit, dukshmërisë, ndriçimit të sfondit dhe kushteve të rrugës për të cilën sistemi aplikohet, si ditën ashtu edhe natën, por nuk duhet të verbojë pilotin.
- A1 - 9.16.2.3 Njësia udhëzuese e azimuthit dhe treguesit të pozicionit ndalues duhet të jenë të një dizenjimi, që:
- a) të jetë në dispozicion të pilotit një tregues i qartë i mosfunksionimit të njëres apo të dy njësive; dhe
 - b) të mund të fiken.
- A1 - 9.16.2.4 Njësia udhëzuese e azimuthit dhe treguesi i pozicionit ndalues duhet të vendosen në një mënyrë të tillë që të ketë vazhdimësi udhëzuesit midis shenjave të pozicionit të parkimit të avionit, dritave udhëzuese të manovrimit të avionit, nëse ka të tilla dhe sistemit udhëzues të lidhjes vizuale.

- A1 - 9.16.2.5 Saktësia e sistemit duhet të jetë e përshtatshme për llojin e urës së ngarkimit dhe instalimeve të fiksuara të shërbimit të avionëve me të cilin ai do të përdoret.
- A1 - 9.16.2.6 Sistemi duhet të jetë i përdorshëm për të gjitha llojet e avionëve për të cilët është synuar pozicioni i parkimit të avionit, preferohet pa operime të përzgjedhur.
- A1 - 9.16.2.7 Nëse kërkohet veprim selektiv për të përgatitur sistemin për përdorim nga një lloj i veçantë avioni, atëherë sistemi duhet të sigurojë një identifikim të llojit të selektuar të avionit si për pilotin ashtu edhe për operatorin e sistemit për t'u siguruar se sistemi është vendosur siç duhet.
- A1- 9.16.3 Vendndodhja e njësive udhëzuese të azimuth**
- A1 - 9.16.3.1 Njësia udhëzuese e azimuthit duhet të ndodhet në linjën e linjës qendrore të pozicionit të parkimit përpara avionit ose afër kësaj linje në mënyrë që sinjalet e saj të jetë të dukshme nga kabina e një avioni përgjatë lidhjeve vizive dhe në linjë për përdorim të paktën nga piloti që ulet në sediljen e majtë.
- A1 - 9.16.3.2 Pranohen edhe sistemet udhëzues të azimuthit që janë në linjë për përdorim nga pilotët që ulen në të dyja sedilje, të majtë dhe të djathtë.
- A1- 9.16.4 Karakteristikat e njësive udhëzuese të azimuthit**
- A1 - 9.16.4.1 Njësia udhëzuese e azimuthit duhet të sigurojë udhëzues të qartë majtas ose djathtas, e cila e bën të aftë pilotin të marrë dhe të mbajë një linjë drejtimi pa qenë nevoja të kontrollojë herë pas here.
- A1 - 9.16.4.2 Kur udhëzuesi i azimuthit tregohet nga ndryshimi i ngjyrës, jeshilja duhet të përdoret për të identifikuar linjën qendrore dhe e kuqja për devijimet nga linja qendrore.
- A1- 9.16.5 Vendndodhja e treguesit të pozicionit ndalues**
- A1 - 9.16.5.1 Treguesi i pozicionit ndalues duhet të vendoset i ndërthurur me njësinë e udhëzuesit së azimuthit, ose shumë afër me të, në mënyrë që piloti të mund të vëzhgojë sinjalet e azimuthit dhe të ndalimit pa e kthyer kokën.
- A1 - 9.16.5.2 Treguesi i pozicionit ndalues duhet të jetë i përdorshëm të paktën nga piloti që ulet në sediljen e majtë.
- A1 - 9.16.5.3 Janë të pranueshme edhe sistemet me tregues të pozicionit ndalues që janë të përdorshëm nga të dy pilotët, si ai që ulet në sediljen e majtë dhe ai në të djathtë.
- A1- 9.16.6 Karakteristikat e treguesit të porcionit ndalues**
- A1 - 9.16.6.1 Informacioni që sigurohet nga treguesi i pozicionit ndalues për një avion të llojit të veçantë duhet të llogaritet për shkallën paraprake të ndryshimeve në lartësinë e shikimit të pilotit dhe/ose këndin e pamjes.
- A1 - 9.16.6.2 Treguesi i pozicionit ndalues duhet të tregojë pozicionin ndalues të një avioni për të cilin është siguruar udhëzuesi dhe duhet të sigurojë një informacion të afërsisë për të aftësuar pilotin që të ulë shpejtësinë e avionit gradualisht deri në një pikë ndalesë të plotë në pozicionin e synuar të ndalimit.
- A1 - 9.16.6.3 Treguesi i pozicionit ndalues duhet të sigurojë informacion që tregon afërsinë për një distancë prej të paktën 10 metrash.
- A1 - 9.16.6.4 Kur udhëzuesi i ndalimit tregohet me ndryshim të ngjyrës, jeshilja duhet të përdoret për të treguar se avioni mund të procedojë dhe e kuqja për të treguar se pika e ndalimit është arritur, përveç rasteve të një distance të shkurtër përpara pikës së ndalimit ku një ngjyrë e tretë mund të përdoret për të lajmëruar se pika e ndalimit është afër.
- A1- 9.16.7 Shenja e identifikimit të pozicionit ndalues**
- A1 - 9.16.7.1 Një shenjë e identifikimit të pozicionit të parkimit duhet të sigurohet në një pozicion parkimi për avionë, pozicion, i cili është pajisur me sistem udhëzues të lidhjes vizuale.
- A1 - 9.16.7.2 Një shenjë identifikuese e pozicionit të parkimit duhet të vendoset, në mënyrë që të jetë qartësisht e dukshme nga kabina e një avioni që po hyn në një pozicion parkimi.
- A1 - 9.16.7.3 Një shenjë e identifikimit të pozicionit të parkimit duhet të përbëhet nga një shkrim me numra ose me shkronja të verdha në një sfond të zi me anë të verdha me specifikimet e njëjta të vendndodhjes së një shenjë udhëzuese në zonën e lëvizjes. Kur një pozicion parkimi duhet të përdoret natën, shenja e identifikimit duhet të ndriçohet.



A1- 9.16.8 Njoftimi i llojit të sistemit udhëzues lidhës të avionit

- A1 - 9.16.8.1 Për shkak të llojeve të ndryshme të sistemeve udhëzues të lidhjeve vizuale që mund të gjenden në veprim në një aerodrom, informacioni mbi llojet e veçanta të instaluar duhet të publikohet në publikime aeronautike informative për përdorim nga pilotët.
- A1 - 9.16.8.2 Operatorët e aerodromit duhet të njoftojnë AAC për detajet të sistemit të tyre udhëzues për avionët i cili synohet të përdorët për operime ndërkombëtare.
- A1 - 9.16.8.3 Informacioni i sistemeve udhëzues së lidhjeve vizuale duhet të regjistrohet në Manualin e Aerodromit. Informacioni duhet të përmbajë:
- a) llojin e sistemit udhëzues vizual;
 - b) informacion përshkruar për çdo lloj sistemi të instaluar, me ilustrime nëse është e nevojshme; dhe
 - c) pozicione parkimi në të cilët sistemi është instaluar.
- A1 - 9.16.8.4 Njoftimet për detajet e sistemeve të lidhjes vizuale duhet të bëhen në AIS sipas kapitullit 5 në pjesën Informacion i Aerodromit për AIP, dhe sipas kapitullit 10 në pjesën Standarde Veprimi për Aerodromet e Certifikuara.

A1 - 9.17 Ndriçimi i shoqëruar me zona të mbyllura dhe jashtë shërbimit

A1- 9.17.1 Pistë ose rrugë lidhëse e mbyllur

- A1 - 9.17.1.1 Kur një pistë ose një rrugë lidhëse, ose një pjesë e tyre është mbyllur, i gjithë ndriçimi i aerodromit në atë pjesë të mbyllur duhet të fiket. Ndriçimi duhet të izolohet nga ana elektrike ose të shpëputet për të parandaluar aktivizimin e paqëllimte të dritave.

Shënim:

1. Lejohet veprimi i kufizuar i dritave për mirëmbajtje ose për qëllime të këtitlla.
2. Për periudha të shkurtra kohore, pranohet të mbulohen dritat me një mbulesë të errët, duke u siguruar që:

- a) mbulesa të jetë e ngjitur mirë me tokën, në mënyrë që të mos hiqet pa dashje; dhe
- b) mbulesa dhe mjetet e saj të ngjites me tokën nuk shfaqin një rrezik për avionin dhe nuk përbëjnë një objekt që nuk është i lehtë në peshë dhe i thyeshëm.

- A1 - 9.17.1.2 Kur një pistë, një rrugë lidhëse, ose një pjesë e tyre ndërpritet nga një pistë apo një rrugë lidhëse në përdorim natën, dritat që tregojnë se këto pjesë janë jashtë shërbimit duhet të vendosen përgjatë hyrjes në zonën e mbyllur në intervale që nuk i kalojnë 3 metra.

A1- 9.17.2 Zonat jashtë shërbimit

- A1 - 9.17.2.1 Kur çdo pjesë e një rruge lidhëse, e një vendqëndrimi avionësh, e një xhepi ndalues, është e papërshtatshme për lëvizje të avionit, por është akoma e mundur që avioni të kalojë në këtë zonë në mënyrë të sigurt, dhe kjo zonë përdorët natën duhet të përdoren drita që tregojnë se kjo zonë është jashtë shërbimit.
- A1 - 9.17.2.2 Dritat duhet të vendosen në intervale që janë mjaftueshëm afër, në mënyrë që të përcaktojnë zonën jashtë shërbimit, dhe në çdo rast nuk duhet të jenë më shumë se 7.5 metra larg njëra-tjetrës.

A1- 9.17.3 Karakteristikat e dritave që tregojnë jashtë shërbimit

- A1 - 9.17.3.1 Dritat që tregojnë se një zonë është jashtë shërbimit duhet të jenë të palëvizshme dhe të tregojnë ngjyrë të kuqe.
- A1 - 9.17.3.2 Dritat duhet të kenë një intensitet të mjaftueshëm për të siguruar dallueshmërinë duke pasur parasysh intensitetin e dritave ngjitur dhe nivelin e përgjithshëm të ndriçimit kundër të cilit këto drita do të duhet të shikohen. Në asnjë rast intensiteti nuk duhet të jetë më pak se 10 cd për dritat e kuqe.

A1 - 9.18 Drita të tjera në një aerodrom

A1- 9.18.1 Dritat e paralajmërimit të mjeteve

- A1 - 9.18.1.1 Dritat paralajmëruese për mjetet, siç edhe kërkohet nga 10.9.2, sigurohen për t'i treguar pilotëve dhe të tjerëve prezencën e mjeteve apo automjeteve lëvizëse në zonën e lëvizjes.
- A1 - 9.18.1.2 Një dritë apo dritat e paralajmërimit të një mjeti duhet të montohen në majë të mjetit, në mënyrë që të sigurohet një dallueshmëri në 360 gradë.
- A1 - 9.18.1.3 Dritat duhet të jenë të qarta/të verdha/portokalli dhe të ndriçojë në formë fleshuese ose të rrotullohen në një mënyrë që të jetë e pranueshme për AAC.

***Shënim:** Eksperiencia ndërkombëtare ka treguar se specifikimet e mëposhtme janë veçanërisht të pranueshme. Drita e verdhë me një shkallë fleshuese midis 60 dhe 90 blice për minutë dhe me një maksimum të intensitetit prej midis 40 dhe 400 cd, me një shpërndarje vertikale të ndriçimit prej 12 gradë dhe me maksimumin e intensitetit të vendosur në përafërsisht 2.5 gradë vertikalisht.*

A1 - 9.18.1.4 Për mjete të urgjencës apo të sigurisë që nuk janë pjesë e përdorimit të aerodromit, dritat paralajmëruese të mjeteve, të cilat përputhen me kodin lokal të trafikut janë të pranueshme për operime të aerodromit.

A1- 9.18.2 Dritat e kufizimit të punimeve

A1 - 9.18.2.1 Dritat e kufizimit të punimeve duhet të sigurohen për t'i treguar kufizimin e zonës së punimeve personave që kanë të bëjnë me organizimin e punimeve.

A1 - 9.18.2.2 Dritat e kufizimit të punimeve duhet të jenë të transportueshme, të qarta/të verdha/portokalli dhe të jenë drita të një lloji standardi të vlefshme nga ana tregtare si drita paralajmëruese të punimeve.

A1- 9.18.3 Ndiriçimi i rrugës dhe i parkimit të makinave

A1 - 9.18.3.1 AAC nuk rregullon ndiriçimin e rrugëve dhe parkimeve të makinave, por siguron një përputhje me paragrafin 9.1.3.

A1 - 9.18.3.2 Kur në një aerodrom kërkohet ndiriçi i rrugës dhe i parkimit të makinave, operatori i aerodromit këshillohet të konsultohet me autoritet lokale rrugore që mbulojnë këtë sektor.

A1 - 9.19 Monitorimi, mirëmbajtja dhe shërbimi i ndiriçimit të aerodromit

A1- 9.19.1 Të përgjithshme

A1 - 9.19.1.1 Operatori i aerodromit duhet të monitorojë dhe të mirëmbajë të gjitha dritat dhe sistemet e ndiriçimit që lidhen me ndihmat vizive tokësore të aerodromit si ditën ashtu edhe natën, mbi një bazë të vazhdimësisë për korrektësi, kështu që këto drita dhe sisteme ndiriçimi të mund të shikohen me lehtësi. Monitorimi i një sistemi ndiriçimi të tillë si T-VASIS, PAPI dhe ndiriçi afrimi duhet të zbatohet në përputhje me frekuencat dhe procedurat e përcaktuara në Manualin e Aerodromit. Drita të tjera të aerodromit duhet të monitorohen gjatë inspektimeve të shërbimit gjatë ditës dhe duhet të ndizen për këtë qëllim.

A1 - 9.19.1.2 Zonat me bar rreth dritave duhet të mirëmbahen në mënyrë që dritat të mos errësohen në asnjë mënyrë. Dritat duhet të mbahen të pastra nga pislëku, në mënyrë që të mos pakësohet ngjyra apo dallueshmëria e tyre. Dëmet ndaj dritave, përfshirë humbjen apo pakësimin e ndiriçimit duhet të rregullohen.

A1- 9.19.2 Raportimi i mosfunksionimit të ndiriçimit të aerodromit

A1 - 9.19.2.1 Çdo konstatim i mosfunksionimit të çdo ndiriçi të aerodromit duhet të rregullohet sa më shpejt të jetë e mundur. Specifikimet e mëposhtme kanë synim të përcaktojnë objektivat e niveleve të performancës së mirëmbajtjes dhe jo të përcaktojnë nëse një sistem ndiriçi është apo jo jashtë shërbimit apo të mos e vënë re një mosfunksionim, por për të treguar se kur një mosfunksionim duhet t'i njoftohet zyrës së NOTAM. Specifikimet duhet të përdoren si nxitës të operimeve të NOTAM për të njoftuar pilotët për një mosfunksionim aktual, përveç rasteve kur mosfunksionimi mund të ndreqet përpara përdorimit të ardhshëm.

A1 - 9.19.2.2 Për detaje të ndritjes së një raporti të NOTAM, referojuni sektorit 10.3.

A1 - 9.19.2.3 Një dritë konsiderohet si jashtë shërbimit kur rrezatimi kryesor është jashtë linjës së specifikuar ose kur mesatarja e intensitetit të rrezatimit kryesor është më pak se 50% të vlerës së specifikuar. Për njësi dritash mesatarja e intensitetit kryesor të të cilave është mbi vlerën e specifikuar, vlera e 50% do të ketë lidhje me atë vlerë dizenjimi.

***Shënim:** për instalime ekzistuese ku vlerat e mesatares së intensitetit të rrezatimit kryesor janë të panjohura dhe/ose të paarrtshme, vlera 50% duhet të lidhet me vlerën e specifikuar.*

A1 - 9.19.2.4 Një dritë fleshuese ose një dritë e padukshme do të konsiderohet jashtë shërbimi kur:

- a) drita ndalon së ndriçuari ose nuk duket; ose
- b) frekuenca dhe/ose kohëzgjatja e dritës fleshuese është jashtë shkallës së specifikuar në një faktor prej 2 ose 1 ose më shumë; ose
- c) brenda një periudhe kohore prej 10 minutash nuk ndodh 20% e ndiriçimit në formë fleshuese.

A1 - 9.19.2.5 Një sistem ndiriçi konsiderohet jashtë shërbimit kur:



- a) në rast të një sistemi ndriçimi që përbëhet nga më pak se 4 drita (p.sh. dritat e pozicionit të ndalimit të menjëhershëm ose dritat e identifikimit të pragut së pistës), një nga dritat është jashtë shërbimit;
- b) në rast të një sistemi ndriçimi, që përbëhet nga 4 ose 5 drita (p.sh. dritat treguese të drejtimit të erës ose dritat mbrojtëse të pistës), më shumë se 1 dritë është jashtë shërbimit;
- c) në rastin e një sistemi ndriçimi që përbëhet nga 6 deri në 13 drita (p.sh. dritat e pragut), më shumë se 2 drita janë jashtë shërbimit, ose nëse 2 drita të një sistemi ndriçimi ngjitur janë jashtë shërbimit;
- d) në rastin e një sistemi ndriçimi që përmban, më shumë se 13 drita, më shumë se 15% e dritave janë jashtë shërbimi, ose nëse 2 drita të një sistemi ndriçimi ngjitur janë jashtë shërbimi.

Shënim: Në këtë rast, një sistem ndriçimi do të thotë drita të përdorura për të ndriçuar një shërbim të caktuar, p.sh. të gjitha dritat e përdorura për të shënuar një portë ose një fund piste, dritat e skajit të pistës, dritat e rrugëve lidhëse në një gjatësi të rrugës lidhëse midis pikave të takimit, një sistem T-VASIS ose PAPI.

A1 - 9.19.2.6 Për një sistem T-VASIS, standardet për një mosfunksionim llogarisin si numrin e llambave jashtë shërbimit brenda një njësie, ashtu edhe numrin e njësive të dritave brenda sistemit TVASIS. Standardet janë:

- a) Një njësi drite T-VASIS konsiderohet jashtë shërbimit kur 3 apo më shumë llamba në qarkun elektrik janë jashtë shërbimit (gjatë ditës), ose kur një llambë në qarkun elektrik është jashtë shërbimit (gjatë natës).
- b) Një sistem T-VASIS konsiderohet jashtë shërbimit kur:
 - (i) në njësitë shirit – kur janë jashtë shërbimit më shumë se 2 njësi dritash ose 2 njësi dritash ngjitur;
 - (ii) në njësitë e dritave që tregojnë se duhet të fluturohet lart – më shumë se 1 njësi dritash është jashtë shërbimit;
 - (iii) në njësitë e dritave që tregojnë se duhet të fluturohet për poshtë – më shumë se 1 njësi dritash është jashtë shërbimit.
- c) Një sistem AT-VASIS konsiderohet jashtë shërbimit kur:
 - (i) në njësitë shirit – më shumë se një njësi dritash është jashtë shërbimit;
 - (ii) në njësitë që tregojnë se duhet të fluturohet lart – një njësi dritash është jashtë shërbimit; ose
 - (iii) në njësitë që tregojnë se duhet të fluturohet për poshtë – një njësi dritash është jashtë shërbimit;
- d) kurdo që një filtër i kuq përkeqësohet në mënyrë të tillë që nuk prodhon rrezatimin e duhur të ndriçimit të ngjyrës ose mungon, ose dëmtohet, të gjitha llambat brenda njësive së dritave në fjalë duhet të fiken derisa filtri i kuq të ndreqet. Njësia e prekur e dritave përfshihet si një njësi dritash jashtë shërbimit kur aplikohet pika (b) ose (c) më lart.

A1 - 9.19.2.7 Për një PAPI, standardet për një mosfunksionim llogarisin si numrin e llambave jashtë shërbimit brenda një njësie, ashtu edhe numrin e njësive të dritave brenda sistemit PAPI. Standardet janë:

- a) Një njësi drite PAPI konsiderohet jashtë shërbimit kur më shumë se 1 llambë në 3 a më shumë njësi të llambave të drunjtë është jashtë shërbimit, ose një llambë në një njësi drite me më pak se 3 llamba është jashtë shërbimit.
- b) Kurdo që një filtër i kuq përkeqësohet në mënyrë të tillë që nuk tregohet ngjyra e duhur, ose mungon, ose dëmtohet, të gjitha llambat që lidhen me këtë filtër duhet të fiken derisa filtri i kuq të ndreqet. Llambat e prekura përfshihen në mosfunksionim kur kjo përcaktohet nga pika (a) më lart.
- c) Një sistem PAPI me dy anë (p.sh. njësi me 8 drita):
 - (i) konsiderohet jashtë shërbimit, por i përdorshëm, kur të gjitha njësitë e dritave në një shirit anësor funksionojnë plotësisht dhe çdo njësi drite në shiritin tjetër anësor janë jashtë shërbimi. Sistemi mund të mbetet në përdorim, por duhet të plotësohet

një raport NOTAM duke detajuar numrin e dritave jashtë shërbimit dhe në cilën anë ka ndodhur ky mosfunksionim; dhe

(ii) konsiderohet jashtë shërbimit kur një apo më shumë drita në secilin shirit anësor janë jashtë shërbimit. Sistemi PAPI me dy anë duhet të fiket derisa të ndreqet.

d) Një sistem PAPI me vetëm një anë (p.sh. me 4 njësi dritash) konsiderohet jashtë shërbimi kur një njësi drite është jashtë shërbimi. Sistemi PAPI nuk duhet të përdoret për një shërbim normal derisa të ndreqet kjo pamjaftueshmëri.

A1 - 9.19.2.8 Në një aerodrom, ku sistemi i ndriçimit sigurohet me qarqe të ndërthurura, sistemi i ndriçimit konsiderohet jashtë shërbimi kur dështon një nga qarqet.

A1 - 9.20 Ndriçimi në afërsi të aerodromit

A1- 9.20.1 Të përgjithshme

A1 - 9.20.1.1 AAC mund të kërkojë që dritat, të cilat mund të shkaktojnë konfuzion, shpërqendrim ose verbim të pilotëve në ajër, të fiken ose të modifikohen. Dritat tokësore mund të shkaktojnë konfuzion ose shpërqendrim për shkak të ngjyrave të tyre, pozicionit, strukturës ose intensitetit të nxjerrjes së dritës mbi planin horizontal.

A1 - 9.20.2 Kërkesa të përgjithshme

A1 - 9.20.2.1 Një këshillim për orientimin e dizenjuesve dhe kontraktuesve të instalimit është siguruar për situata ku dritat duhet të instalohen brenda një rrezeje prej 6 kilometrash të një aerodromi. Dritat brenda kësaj zone bien në një kategori që ka shumë mundësi të jetë subjekt i pajisjes së rregullores së certifikimit. Brenda kësaj zone të madhe, ekziston një zonë parësore, e cila ndahet në katër zona kontrolli të ndriçimit: A, B, C dhe D. Këto zona reflektojnë shkallën e interferencës, që mund të shkaktojnë dritat tokësore, ndërsa një pilot i afrohet tokës.

A1 - 9.20.2.2 Zona primare tregohet në figurën 9.20-1. Ky vizatim gjithashtu cakton intensitetin e nxjerrjes së dritës mbi të cilën ndodh interferenca. Projektet e ndriçimit brenda kësaj zone duhet të ekzaminohet në afërsi për të parë se ato nuk shkelin masat e rregullores së certifikimit.

A1 - 9.20.2.3 Fakti se një lloj i caktuar strukture ndriçimi tashmë ekziston në një zonë, nuk është detyrues një tregues se mund të shtohen edhe më shumë drita të të njëjtit lloj në të njëjtën zonë.

A1 - 9.20.2.4 Megjithëse një instalim është dizenuar në përputhje me intensitetin e zonës së treguar në figurën 9.20-1, dizenjuesit këshillohen të konsultohen me AAC, sepse mund të ketë faktorë shtesë, të cilët kërkojnë kontrolle më kufizuese për të shmangur konflikt.

A1 - 9.20.3 Strukturat e ndriçimit

A1 - 9.20.3.1 Strukturave të ndriçimit të zgjedhura për një instalim duhet t'i ekzaminohet diagrami i tyre isocandela për t'u siguruar se kjo strukturë do të përshtatet me kërkesat e zonës. Në shumë raste, diagramet polare, të publikuara nga prodhuesit nuk tregojnë detaje të mjaftueshme në sektorin pranë horizontal, dhe kështu që duhet t'i referohemi me kujdes diagramit isocandela.

A1 - 9.20.3.2 Për instalime, ku strukturat e ndriçimit janë përzgjedhur për shkak të nxjerrjes së ngritur të dritës mbi horizontalen, konform me kërkesat e zonës, nuk kërkohet një modifikim i mëtejshëm.

A1 - 9.20.3.3 Për instalime ku struktura e ndriçimit nuk arrin kërkesat e zonës, atëherë një mbulesë duhet të vendoset për ta kufizuar nxjerrjen e dritës në zero mbi horizontalen. Përdorimi i një mbulese për të kufizuar dritën në zero nga horizontalja, është i nevojshëm për të kaluar problemet e shoqëruara me lëvizjen e strukturës ose në një linjë të gabuar gjatë mirëmbajtjes.

A1 - 9.20.4 Dritat me ngjyra

A1 - 9.20.4.1 Dritat me ngjyra shkaktojnë konflikt, pavarësisht nga intensiteti i tyre, pasi dritat me ngjyra përdoren për të identifikuar shërbime të ndryshme të aerodromit. Propozimet për drita me ngjyra duhet t'i drejtohen AAC për një orientim të detajuar.

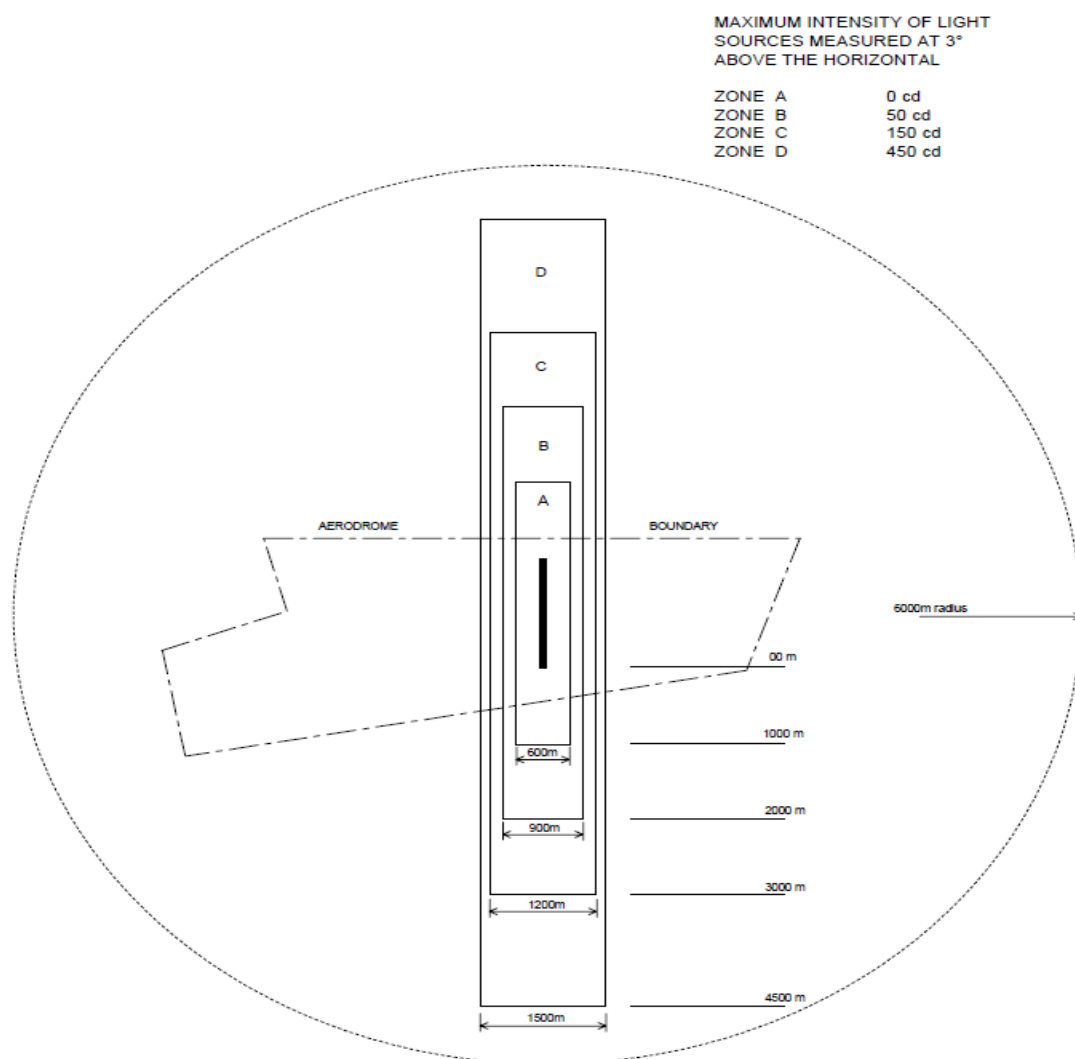


Figura 9.20-1: Maximum lighting intensities

A1 - 10 KAPITULLI 10 - STANDARDET E OPERIMIT PËR AERODROME TË CERTIFIKUARA

A1 - 10.1 Të përgjithshme

A1- 10.1.1 Hyrje

- A1 - 10.1.1.1 Ky kapitull përcakton standardet që duhet të mbarten në procedurat operative në aerodrome të certifikuara, përfshirë edhe ato procedura që duhet të dokumentohen në manualin e aerodromit.
- A1 - 10.1.1.2 Ky kapitull gjithashtu përmban informacion mbi sistemin e menaxhimit të sigurisë në një aerodrom (SMS). Siç edhe është përkthyer në rregulloren e certifikimit, një SMS i pramueshëm duhet të

- sigurohet në aerodrome të certifikuar. Të gjithë operatorët e aerodromeve inkurajohen të miratojnë një SMS.
- A1 - 10.1.1.3 Standardet duhet të aplikohen në një mënyrë proporcionale me llojin dhe nivelin e aktivitetit të avionëve në një aerodrom të caktuar. P.sh., seksioni 10.17 në operate me dukshmëri të ulët, mund të mos aplikohet në të gjitha aerodromet.
- A1- 10.1.2 Manuali i aerodromit dhe procedurat operative të aerodromit**
- A1 - 10.1.2.1 Si një pjesë integrale e procesit të certifikimit, një manual aerodromi duhet të përgatitet kur aerodromi përdoret për operate ndërkombëtare ose për operate domestike nga avionë me kapacitet pasagjerësh më shumë se 30. Manuali është mekanizmi i përdorur për përcaktimin e shkallës së informacionit dhe procedurave operative, siç është specifikuar në rregulloren e certifikimit. Megjithatë procesi i certifikimit nuk përfshin një proces të ndarë të aprovimit për manualin e aerodromit, informacioni i manualit duhet të pranohet nga AAC.
- A1 - 10.1.2.2 Manuali i aerodromit duhet të jetë në një format që të mund të rifreskohet me lehtësi.
- A1 - 10.1.2.3 Përbajtja e manualit të aerodromit mund të prezantohet në një dokument të vetëm ose në një numër dokumentesh të ndara. P.sh., në aerodrome kryesore, plani i emergjencës së aerodromit dhe libri i kontrollit të mjeteve ajrore mund të jenë secili një publikim i ndarë më vete. Në këtë rast, manuali i aerodromit duhet të integrojë me efektivitet publikimet e përbërësve nga referencat e përshtatshme.
- A1 - 10.1.2.4 Një kopje e azhurnuar e manualit të aerodromit dhe të gjithë përbërësve të tij (nëse ka) duhet të mbahet në qendrën e biznesit të operatorit të aerodromit dhe të jetë i disponueshëm për qëllime auditi të AAC.
- A1- 10.1.3 Trajnimi i personelit të aerodromit për funksione sigurie**
- A1 - 10.1.3.1 Personat e angazhuar për të performuar funksionet raportuese, përfshirë inspektimet mbi gjendjen e shërbimit të aerodromit dhe funksione të tjera sigurie duhet të trajnohen në mënyrën e duhur për qëllime të tilla.
- A1 - 10.1.3.2 Në lidhje me certifikimin e aerodromit, AAC është kryesisht e vëmendshme ndaj kompetencës së personave të përfshirë në funksionet e sigurisë së aerodromit. Kompetencat thelbësore përfshijnë:
- inspektimin dhe raportimin mbi karakteristikat fizike dhe kushtet e aerodromit;
 - inspektimi dhe raportimi mbi sistemet e ndriçimit të aerodromit;
 - inspektimi dhe raportimi mbi OLS;
 - fillimi i një NOTAM;
 - përdorimi i radios; dhe
 - mbikëqyrja e sigurisë së punimeve të aerodromit.
- A1 - 10.1.3.3 Nuk ka kushte të detyrueshme, të cilat rregullojnë organizata private të trajnimit ose iniciativa trajnimi të operatorit të aerodromit, por operatorët e aerodromit duhet të jenë të aftë të tregojnë se personat që marrin funksione të sigurisë së aerodromit, kanë pasur një trajnim dhe eksperiencë të përshtatshme për të ndërmarrë këto funksione.
- Shënim: Udhëzues mbi trajnimin e personelit të aerodromit mund të gjendet në qarkoren këshilluese.*
- A1- 10.1.4 Sistemet e menaxhimit të sigurisë së aerodromeve (SMS)**
- A1 - 10.1.4.1 Një kërkesë për një SMS të pranueshëm ekziston në aerodrom të certifikuar, të cilëve u kërkohet të kenë një manual aerodromi.
- A1 - 10.1.4.2 Minimalisht, një SMS do të jetë i pranueshëm nëse tregon që:
- rreziqet e sigurisë identifikohen;
 - ndërmerret veprim ndreqës për të mirëmbajtur një nivel të pranueshëm të sigurisë siç duhet;
 - sigurohet monitorim i vazhdueshëm dhe vlerësim i rregullt për arrijten e nivelit të sigurisë; dhe
 - SMS ka si qëllim përmirësimin e vazhdueshëm të të gjithë nivelit të sigurisë.
- A1 - 10.1.4.3 Një sistem i menaxhimit të sigurisë duhet të përcaktojë qartë linjat e përgjegjësisë së sigurisë në një operator të një aerodromi të certifikuar, përfshirë një përgjegjësi direkte për sigurinë në pjesën e menaxhimit të lartë.
- A1 - 10.1.4.4 Kërkesat e SMS duhet të plotësojnë procedurat e përcaktuara në manualin e aerodromit.
- A1- 10.2 Inspektimi dhe raportimi i gjendjes së shërbimit të aerodromit**
- A1- 10.2.1 Të përgjithshme**
- A1 - 10.2.1.1 Ndërsa inspektimet mbi gjendjen e shërbimit të aerodromit janë kontrolle thelbësore vizive, procesi duhet të përfshijë operate të përshtatshme fillestare nëse gjetjet e inspektimit tregojnë diçka që mund të ketë ndikim në sigurinë e operateve të avionit. Nëse gabimi i identifikuar nuk mund të ndreqet përpara veprimit të ardhshëm të avionit, atëherë çështja duhet t'i raportohet për operate NOTAM. Shembuj të këtij lloji veprimi të ndreqjes përfshijnë heqjen e copave nga zona e lëvizjes ose prezencën e pellgjeve të ujit në një pistë.



- A1 - 10.2.1.2 Operatorit të një aerodromi të certifikuar i kërkohet të organizojë inspektimet mbi vlefshmërinë e shërbimit të aerodromit të paktën 2 herë çdo ditë përfshirë një inspektim gjatë orëve të natës, dhe një inspektim shtesë pas një fenomeni natyror të tillë si erë e fortë ose shtrëngatë shiu, tërmeti ose kur kërkohet nga kontrolli i trafikut ajror ose nga AAC.
- A1 - 10.2.1.3 Inspektimet mbi vlefshmërinë e shërbimit të aerodromit duhet të jenë subjekt i marrëveshjes me AAC, dhe kur frekuenca e inspektimeve mund të reduktohet në jo më pak se 2 në javë në aerodrome me numër të ulët të lëvizjeve të trafikut. Në aerodrome të kufizuara për operime VFR, një inspektim mbi vlefshmërinë e shërbimit të aerodromit duhet të ndërmerrret përpara lëvizjes së parë të një avioni gjatë orëve ditore.
- A1 - 10.2.1.4 Raportimi i aerodromit është njoftimi i ndryshimeve të informacionit të publikuar të aerodromit ose çdo ndodhi ose emergjencë tjetër që ndikon vlefshmërinë e aerodromit dhe sigurinë e avionit që përdor avionin. Ndodhitë mund të dihen që më parë, si p.sh. punime të planifikuara në aerodrom, ose të zbulohen gjatë një inspektimi të aerodromit apo sipërfaqes me kufizim pengesash.
- A1 - 10.2.1.5 Të veçantat e procedurave për kryerjen e inspektimeve mbi gjendjen e shërbimit të aerodromit, përfshirë dhe përdorimin e një listë të plotë, dhe për raportimin e çdo ndryshimi në informacionin e aerodromit ose për kërkesën e plotësimit të një NOTAM duhet të përfshihen në manualin e aerodromit.
- A1- 10.2.2 Objekte të rëndësishme**
- A1 - 10.2.2.1 Çdo objekt, i rëndësishëm i gjetur gjatë një inspektimi, përfshirë pjesë, të cilat mund të kenë rënë nga një avion, ose mbetjet e zogjve që mund të jenë goditur nga një avion duhet t'i raportohen menjëherë AAC.
- A1- 10.2.3 Kushtet e sipërfaqes së zonës së lëvizjes, përfshirë praninë e ujit**
- A1 - 10.2.3.1 Një inspektim mbi gjendjen e shërbimit të aerodromit duhet të kontrollojë për:
- a) grumbullim uji;
 - b) thyerje ose krisje të rrugës;
 - c) grumbullim plastike;
 - d) parregullsi të sipërfaqes;
 - e) dëme të shkaktuara nga derdhja e lëngjeve gërryese;
 - f) gabime të kullimit të tubave, veçanërisht në struktura të imëta jokohezive nëntokësore, në zona me reshje të shumta shiu;
 - g) pastrime ose gërryerje të kanaleve;
 - h) pirgje termi ose pengesa të tjera terreni të mbuluara nga bari;
 - i) tokë të butë, veçanërisht në kombinimin me ashpërsinë dhe rrëshqitjen e sipërfaqes; dhe
 - j) çdo shenjë tjetër rreziku në rrugë, që mund të kthehet me shpejtësi në një situatë të rrezikshme.
- A1- 10.2.4 Shenjat, ndriçimi, treguesit e drejtimit të erës dhe sinjalet tokësore të aerodromit**
- A1 - 10.2.4.1 Një inspektim mbi gjendjen e shërbimit të aerodromit duhet të kontrollojë për:
- a) humbjen e dukshmërisë së shenjave dhe shënjesve;
 - b) përdorimin e shenjave jo të duhura;
 - c) çdo çrregullim të nivelit dhe linjës së dritave;
 - d) kontroll vizual të qëndrueshmërisë së intensitetit të dritave (a ndriçon një dritë më pak se të tjerat në një sistem);
 - e) lente të zbardhura (cngjyrosura) ose të pista;
 - f) llamba jashtë shërbimit, llamba të vendosura jo në vendin e duhur ose gabim;
 - g) kushtet e thyeshmërisë së bazave të dritave;
 - h) skaje të dala përreth pikëmbështetjeve dhe instalimeve të tjera të aerodromit;
 - i) dëmtime të strukturës totale të treguesve të drejtimit të erës; dhe
 - j) dëmtime të copave të treguesve të erës ose humbje të dallueshmërisë së ngjyrës.
- A1- 10.2.5 Pastërtia e zonës së lëvizjes**
- A1 - 10.2.5.1 Një inspektim mbi gjendjen e shërbimit të aerodromit duhet të kontrollojë për:
- a) objekte të huaja, si p.sh. pajisje për rregullimin e avionëve dhe pjesë të tjera;
 - b) mjete mekanike, njësi të vogla pajisjesh dhe mjete personale;
 - c) copëra, të tilla si: rrëzë, gurë, beton, dru, plastike, pjesë gomash dhe balte; dhe
 - d) me vigjilencë të veçantë gjatë dhe pas aktivitetit ndërtues, çdo copë ose material që mund të ketë ardhur si pasojë e lëvizjes së mjetit, dershjes, ruajtjes së aktivitetit të jashtëm.
- A1- 10.2.6 Kafshët e egra në zonën e lëvizjes ose në afërsi të saj**
- A1 - 10.2.6.1 Një inspektim mbi gjendjen e shërbimit të aerodromit duhet të përfshijë:
- a) kushtet e gardhit të aerodromit, veçanërisht në zonat kritike;

- b) vlerësimet klimaterike ose sezonale, si p.sh., praninë e zogjve në kohë të caktuara të vitit, ose thellësinë e ujit në zonat e kullimit;
- c) streha të mundshme të siguruar nga infrastruktura e aerodromit, si p.sh.: ndërtesa, pajisje dhe shenja në formë çatie me majë;
- d) procedura të zvogëlimit të rrezikut të kafshëve të egra, të përfshira në procedurat e menaxhimit të mjedisit për aerodromin;
- e) veprimtari tërheqëse jashtë aeroportit, si kopshte për shitje kafshësh, zona pikniku, shërbime ventilimi dhe hedhje mbeturinash apo zona groposjeje; dhe
- f) përdorimi i procedurave shqetësuese aty ku është e nevojshme.

A1- 10.2.7 Qarkullimi i NOTAM

- A1 - 10.2.7.1 Një inspektim mbi gjendjen e shërbimit të aerodromit duhet të përfshijë kontrollin e çdo NOTAM të diskutueshëm për aerodromin, përfshirë konfirmimin se përbërjet e NOTAM, veçanërisht periudhat kohore efektive, janë akoma të qëndrueshme.

A1- 10.2.8 Rrethimi i aerodromit

- A1 - 10.2.8.1 Një inspektim mbi gjendjen e shërbimit të aerodromit duhet të kontrollojë për gardhe të dëmtuara, pragu të hapura dhe shenja të tentativave të kafshëve apo njerëzve për të hyrë në aerodrom.

A1- 10.2.9 Regjistrimet e inspektimeve

- A1 - 10.2.9.1 Operatori i aerodromit duhet të mbajë regjistrime të inspektimeve të aerodromit në formën e ditarëve ose në një formë të ngjashme me këtë për të regjistruar datën dhe orën e çdo inspektimi të gjendjes së shërbimit të aerodromit, rezultatet e çdo inspektimi dhe çdo masa të marra. Regjistrimet duhet të ruhen për të paktën 2 vjet.

A1- 10.2.10 Pengesat që shkelin sipërfaqet e ngritjes në fluturim, afrimit dhe kalimit

- A1 - 10.2.10.1 Operatori i aerodromit duhet të ketë procedura në vend dhe pajisje në dispozicion për të aftësuar personelin e inspektimit të identifikojë objektet që hyjnë në sipërfaqen me kufizim pengesash. Pajisjet duhet të përfshijnë instrumentet e përshtatshme, të tillë si:
- a) një klinometër që mund të transportohet me dorë;
 - b) instalime të "planit të pamjes"; ose
 - c) pajisje të vëzhgimit formal.

A1- 10.2.11 Vlerësimet empirike të forcës mbajtëse të rrugëve dhe pistave të uljeve të pavlerësuar të një piste

- A1 - 10.2.11.1 Forca mbajtëse e një piste për ulje do të kërkohet të vlerësohet vetëm kur një pistë e hapur nuk është shënuar dhe e gjithë pista e uljes është e disponueshme për operime avionësh.

A1 - 10.3 Fillimi i një NOTAM

A1- 10.3.1 Hyrje

- A1 - 10.3.1.1 Një NOTAM përdoret për të informuar pilotët dhe operatorët e avionëve për ndryshime të rëndësishme të aerodromit që mund të ndikojnë në operimet e avionit. Kjo është një nga funksionet më të rëndësishme të sigurisë së një aerodromi, kështu që procesi dhe procedurat për fillimin e një NOTAM duhet të përcaktohen qartë në Manualin e Aerodromit dhe të gjithë personat të përfshirë në këtë duhet të jenë plotësisht të informuar dhe të trajnuar. Një NOTAM mund të fillojë dhe të anulohet nga një zyrtar i autorizuar ose një zyrtar i AAC.

- A1 - 10.3.1.2 Për ndryshime të ndihmave të navigacionit, frekuenca të ATC ose procedura të veçanta, NOTAM mund të fillohet nga një punonjës shërbimi ose nga një zyrtar i AAC. Kur një ndihmë navigacioni është pronë e operatorit të aerodromit dhe mirëmbahet nga operatori i aerodromit, një NOTAM për të lajmëruar për ndryshimet e statusit të tij mund të fillojë nga zyrtari i emëruar për raportim.

A1- 10.3.2 Ndryshimet e raportuara në zyrën e NOTAM

- A1 - 10.3.2.1 Kur një ndryshim në kushtet e aerodromit kërkon plotësimin e një NOTAM, zyrtari i emëruar për raportim duhet të dërgojë një njoftim në zyrën e NOTAM (NOF) me anë të faksit ose me telefon. Këshillimi me anë të telefonit duhet të konfirmohet me shkrim sa më shpejt të jetë e mundur.

- A1 - 10.3.2.2 Ndodhitë e mëposhtme duhet t'i raportohen zyrës së NOTAM;

- a) ndryshimet (të përhershme apo të përkohshme) në informacionin e publikuar të aerodromit përfshirë ndryshime shtesë të NOTAM të deritanishme;
- b) ndryshime në nivelin e mbrojtjes normalisht të disponueshëm në aerodrom për shpëtim dhe zjarifikëse;
- c) punimet në aerodrom që ndikojnë në pista ose në sipërfaqet me kufizim pengesash, përfshirë punime me kohë të kufizuar që kërkojnë më shumë se 10 minuta për t'u rikthyer në rend shërbimi;
- d) pjesë jashtë shërbimi të pistës ose dështim të ndriçimit të aerodromit apo pengesave;



- e) pengesa të përkohshme për operime të avionëve;
 - f) një rritje e rëndësishme apo një përqendrim të zogjve apo kafshëve në afërsi të aerodromit ose në aerodrom;
 - g) ndryshime që i kalojnë 0.5% të të dhënave të publikuara të zonave të ngritura;
 - h) ngritja e pengesave të reja;
 - i) kur një ndihmë me radio navigacioni ose një ndihmë për t'u ulur në tokë është jashtë shërbimit ose rikthehet në shërbim; dhe
 - j) çdo ngjarje tjetër e rëndësishme, e cila ndikon në sigurinë e avionit që përdor aerodromin.
- A1 - 10.3.2.3 Raportimi në zyrën e NOTAM duhet të kryhet sa më shpejt të jetë e mundur. Nëse të gjitha informacionet e një raportimi nuk mund të sigurohen me një herë, çështja duhet akoma të raportohet, dhe detaje të vazhdueshme mund të plotësohen në një raportim të mëtejshëm. Në rast dyshimi, mbani anën e sigurisë.
- Shënim:* Për të shmangur një mbingarkesë të sistemit NOTAM, mosfunksionime, të cilat nuk janë kritike për sigurinë normalisht nuk raportohen. P.sh. kushtet e pistës së uljes normalisht nuk raportohen. Në të njëjtën mënyrë, nëse një pjesë e rrugës lidhëse apo vendqëndrimit të avionëve është jashtë shërbimit, duke përfshirë një pjesë të ndriçimit të rrugës lidhëse ose ndriçimin me prozhektor të vendqëndrimit të avionëve, zona duhet të shënjohet dhe të ndriçohet siç duhet, por nuk është e nevojshme të raportohet. Sidoqoftë, nëse një aerodrom ka vetëm një rrugë lidhëse dhe kjo rrugë është jashtë shërbimit, ose kur ka vetëm një vendqëndrim, dhe i gjithë vendqëndrimi është jashtë shërbimit, do të ishte e nevojshme të njoftohej kjo gjë me anë të NOTAM.
- A1 - 10.3.2.4 Në raportimin e ndryshimeve për veprim të NOTAM, operatori i aerodromit duhet të paraqesë një raport, i cili përfshin:
- a) emrin e aerodromit;
 - b) shërbimin e prekur dhe setaje të mosfunksionimit;
 - c) arsyen e ndryshimit;
 - d) koha e fillimit dhe koha kur mendohet të përfundojë ky mosfunksionim; dhe
 - e) nëse është e mundur, kohëzgjatja ditore ose orari i mosfunksionimit.
- Shënim:* Përdorimi i një formulari me titull standard do të ndihmonte në raportim. një shembull i raportit të një aerodromi tregohet në figurën 10.4.
- A1 - 10.3.2.5 Pas bërjes së një kërkesë NOF për një NOTAM, zyrtari i raportimit duhet të marrë një kopje të NOTAM, në mënyrë që të kontrollojë saktësinë dhe të mbajë një regjistrim të çështjes.
- Shënim:* Për të ilustruar se si i komunikohen pilotëve ndryshimet mbi informacionin e një aerodromi, disa shembuj NOTAM jepen në sektorin 10.5. Ky sektor gjithashtu siguron një listë të shkurtimeve të fjalëve që përdoren më shpesh dhe shkurtim të shprehjeve në mënyrë që të minimizojë gjatësinë e një raporti NOTAM të një aerodromi.
- A1- 10.3.3 NOTAM me kohë të kufizuar**
- A1 - 10.3.3.1 Një NOTAM që nuk është i përhershëm, është “me kohë të kufizuar”. Një NOTAM me kohë të kufizuar duhet të ketë një kohë të hamendësuar dhe të deklaruar përfundimi, dhe do të përfundojë automatikisht.
- A1- 10.3.4 NOTAM i përhershëm**
- A1 - 10.3.4.1 Një NOTAM i përhershëm fillon në lidhje me ndryshimet të informacionit të operimeve të aerodromit të publikuar në AIP. Ky informacion kalohet në zyrën e NOTAM, e cila do të plotësojë NOTAM dhe më pas do ta kalojë informacionin në AIS. AIS do t'i përfshijë ndryshimet në publikimin e ardhshëm të AIP. NOTAM anulohet kur informacioni publikohet siç duhet në AIP.
- A1- 10.3.5 Ndryshimi i informacionit të aerodromit i publikuar në AIP**
- A1 - 10.3.5.1 Për ndryshime në informacionin e AIP, i cili nuk ka një ndikim të menjëhershëm në sigurinë e operimeve të avionit, këto ndryshime nuk duhet t'i njoftohen NOF. Në vend të kësaj, operatori i aerodromit për këto ndryshime duhet të njoftojë AIS direkt me shkrim. P.sh. ndryshimi i një furnizuesi karburanti.
- A1 - 10.3.5.2 Informacioni mbi statusin e certifikimit të aerodromeve duhet të raportohet nga operatori i aerodromit direkt në AIS.
- A1- 10.3.6 Paralajmërimet për rrezikun nga kafshët e egra**
- A1 - 10.3.6.1 Në aerodrome kur AIP përfshihet në një kujdes të vazhdueshëm për rreziqe nga zogjtë ose kafshët e egra, NOTAM duhet të fillohet vetëm kur ka një rritje të konsiderueshme të numrit të zogjve apo kafshëve. NOTAM duhet të përfshijë informacion specifik mbi llojin, periudhën kohore të shtimit, vendndodhjen e mundshme dhe rrugën e fluturimit.
- A1- 10.3.7 Ndihma vizive të reja dhe të përmirësuara**

- A1 - 10.3.7.1 Çdo ndryshim AIP, e cila prezanton një ndihmë të re vizive, ose përmirësimin e një ndihme ekzistuese duhet t'i referohet AAC së përshtatshme për qëllime hapësire. Ndihma të tilla vizive duhet të vlerësohen ose të kontrollohen në fluturim përpara se të vihen në përdorim.
- A1- 10.3.8 Ndryshimet e informacionit të tabelës të llojit A**
- A1 - 10.3.8.1 Ndryshimet e informacionit të tabelës së tipit A nuk njoftohen me anë të NOTAM, sidoqoftë AIP duhet t'i referohet publikimit të fundit të tabelës së tipit A. Operatorët e aerodromit duhet t'i sigurojnë direkt mbajtësve të tabelës një shërbim rregullues për informacionin e tabelës A.
- A1- 10.3.9 Operimet e ndjekjes**
- A1 - 10.3.9.1 Operatori i aerodromit duhet gjithashtu të sigurohet që Manuali i Aerodromit të jetë ndryshuar për të reflektuar ndryshimet që nuk janë të përkohshme.
- A1- 10.3.10 Ruajtja e regjistrimeve**
- A1 - 10.3.10.1 Operatorët e aerodromeve duhet të mbajnë një ditar që tregon detajet e të gjitha raporteve dhe të kontrollojnë NOTAM ose ndryshimet pasuese të AIP për saktësi, dhe të mbajnë një kopje të raporteve dhe NOTAM me ditarin.

A1 - 10.4 Sample Aerodrome Report Form

Forma e raportit të aerodromit Njoftimet e ndryshimit të shërbimeve në një aerodrom	
Drejtuar: zyrës së NOTAM Aerodromi..... Data / / 20__ Ora (preferohet CTC) UTC. Lokale.	Telefoni Faksi
Qëllimi i raportit Periudha e vlefshmërisë (parashikuar) (përkohshëm) (datë/orë).....	Të sigurojë një informacion të ri të detajuar më poshtë Të zgjerojë informacionin e mëparshëm (NOTAM nr.....). Datë:..... Të fshijë informacionin e mëparshëm (NOTAM nr.....). Date:..... NOTAM i përkohshëm Nga (data/ora).....deri (data/ora)..... (e (nëse koha e përfundimit është e pa përcaktuar) (vetëm për NOTAM të Shënim: Nëse koha e përfundimit, kontaktohet zyra e NOTAM të paktën 2 orë përpara orës së përcaktuar të përfundimit dhe informohet nëse NOTAM do të zgjerohet ose do të fshihet. Kohëzgjatja ditore ose orari (nëse aplikohet) Nga (datë/orë).....deri (datë/orë).....
Tekst (për shembuj të tekstit shiko seksionin 10.5) Ju lutem faksojeni kopjen e NOTAM numri i krijuesit me nr. fax.....	
Ky raport konfirmon informacionin telefonik të mëparshëm. Nr. i kontaktit: tel..... Fax:.....	



Firmosur nga.....	
Data/ora.....	
Nëpunësi i raportimit (emri i shtypur).....	
AAC është lajmëruar me: telefon. fax. e-mail, nuk është lajmëruar (selektro njërin)	
Vetëm për zyrën e NOTAM	
Nr. NOTAM C.....	Inicialet.....

A1 - 10.5 Shembuj të NOTAM dhe lista e shkurtimeve

A1- 10.5.1 Shembuj

A1 - 10.5.1.1 Për të ilustruar se si ndryshimet e informacionit të aerodromit u komunikohen pilotëve, më poshtë jepen disa shembuj të NOTAM.

A1 - 10.5.1.2 Punime me kohë të kufizuar

C0174/91 NOTAMN

A) 0174/91 ADNAME (AD) 9106140900

B) 9106211000

C) 9106211600

E) WIP RWY 17/35.

A1 - 10.5.1.3 Shpjegime të formatit të NOTAM

C0174/91 - numri NOTAM;

NOTAMN - një NOTAM që përmban informacion të ri;

A) ADNAME - emri i aerodromit;

AD - informacion në lidhje me aeroportin, ose objektet mbi të, duke përfshirë afrime dhe ulje të ndihmave, dhe ekzistencën, largimin e rrezeve ose të pengesave;

9106140900 - viti / data / koha e lëshimit të NOTAM, dhjetë shifrat UTC përfaqësojnë, vitin muajin, ditën, orën dhe minutat (shënim: viti mund të hiqet);

B) 9106211000 - fillimi i ngjarjes;

C) 9106211600 - ndërprerja dhe njoftimi i ngjarjes;

D) 1000/1600 - periudha e aktivitetit, brenda periudhës së specifikuar në fushat B dhe C;

E) Teksti i NOTAM i shprehur sa më saktë të jetë e mundur. "Puna e pistës 17/35 në zhvillim. Nëse tregohet operacioni, atëherë njerëzit dhe pajisjet që punojnë në të nuk do të tregohen".

A1 - 10.5.1.4 Punimet kryesore në përputhje me metodën e planit të punës (MOWP)

(a) C0943/91 NOTAMN

A) 0943/91 ADNAME (AD) 9105200600

B) 9105222300

C) 9105270800 E EST

E) RWY 24/06 jo i disponueshëm gjatë WIP. MOWP REF 4 / 1987 ACT FAZA E 1.

(b) C0056/91 NOTAMN

A) 0056/91 ADNAME (AD) 9106101002

B) 9106121100

C) 9106140600

E) RWY 14/32 jo i disponueshëm gjatë WIP MOWP REF 86 / 7 FAZA3.

(C) C0934/95 NOTAMN

A) ADNAME C0934/95 (AD) 9505200600

B) 9506032200

C) 9506100600

D) 2200/0600 DITORE

E) RWY 24/06 WIP. REF MOWP 4 / 1993 Amendamenti 3.360 N dhe i padisponueshëm.

(d) C0935/95 NOTAMN

- A) ADNAME C0935/95 (AD) 9505200600
B) 9506032200
C) 9506040600
D) 2200/0600 dita) WIP RWY 18/36. MOWP REF 4 / 1993 Amendament 3 (i ndjekur nga teksti i NOTAM).

A1 - 10.5.1.5 Zona e lëvizjeve jashtë shërbimit

(a) C0639/91 NOTAMN

A) 0639/91 ADNAME (AD) 9107272100

B) 9107272100

C) 9108010600 EST

E) RWY 23/05 DHE TWY ALPHA jo i disponueshëm përgjatë një sipërfaqeje të lagur dhe të butë. RWY 16/34 e disponueshme.

(B) C0021/91 NOTAMN

A) 0021/91 ADNAME (AD) 9103232200

B) 9103232200

C) 9103290600 EST

E) RWY 18/36 AMD. Len. 140 milionë fundi jo i disponueshëm përgjatë një sipërfaqeje të ashpër. THR 36 i disponueshëm 200M.

A1 - 10.5.1.6 Kapaciteti mbajtës i sipërfaqes. Nëse sipërfaqja ose pjesa e zonës së manovrimit është jashtë shërbimit për avionë me peshë të rëndë, mund të vendoset një kufizim peshe për të lejuar avionët e lehtë të veprojnë.

C0281/91 NOTAMN

A) 0281/91 ADNAME (AD) 9108160400

B) 9108160400

C) 9108230600 EST

E) AD AVBL TO ACFT ABV 1930 KG MTOW. Për shkak të sipërfaqes së butë të lagur.

A1 - 10.5.1.7 Zonat e vendqëndrimit. Këto nuk janë pjesë të zonës së manovrimit dhe normalisht për këtë arsye nuk duhet të jenë subjekt i NOTAM, por një NOTAM mund të lëshohet edhe në aerodromet e vogla për të treguar marrëveshje të përkohshme parkimi.

C0256/91 NOTAMN

A) 0256/91 ADNAME (AD) 9108280500

B) 9108280500

C) 9108292600 EST

E) Apron i mbyllur për shkak të WIP. Ngarkim SHKARKIMIN në PISTË. Pista nuk është e disponueshme kur aeroplanët qëndrojnë mbi të. Pilotët duhet të marrin masa për ALTN.

A1 - 10.5.1.8 Informacion për pengesat

- a) Një NOTAM i përhershëm për rregullimin e ndryshimeve në distancat e deklaruar për shkak të ndryshimit të lartësive të pengesave kritike (pemë).

C0166/95 NOTAMN

A) ADNAME C0166/95 (AD)

B) B 9501210200) 9501210200

C) I përhershëm

D) AMD RWY 14 Gradients NEW DEC RWY 14 Tora 2042 (6698) Toda 2102 (6895) ASDA 2042 (6698) LDA 2042 (6.698) AIP AMD DATE 12 shtator 96.

(b) një NOTAM i përkohshëm për të lajmëruar për një vinç brenda zonës OLS.

C0073/91 NOTAMN

A) 0073/91 ADNAME (AD) 9104200700

B) 9104200700

C) 9106210600 EST

E) RWY 14/32 TEMP CRANE OBST. 300FT AMSL BrG 076 Mag 2 NM RWY 14/32. Prish HZS.

A1 - 10.5.1.9 Ndriçimi i pistës jashtë shërbimit



C0091/91 NOTAMN

- A) 0091/91 ADNAME (AD) 9108510420
- B) 9108162200
- C) 9108192200
- E) LGT RWY jo i disponueshëm.

A1 - 10.5.1.10 Tërheqja e përkohshme ose e përhershme e certifikatës së aerodromit

(a) C0037/91 NOTAMN

- A) 0037/91 ADNAME (AD) 9109251035
- B) 9109251035
- C) 9109260600
- E) AD CERTIFICATE e pezulluar.

(b) C0048/91 NOTAMN

- A) 0048/91 ADNAME (AD) 9103272218
- B) 9103272220
- C) përhershëm
- E) AD CERTIFICATE e anuluar.

A1- 10.5.2 Shkurtime të përgjithshme dhe shkurtime të frazave për të minimizuar gjatësinë e mesazhit të NOTAM të aerodromit.

Shkurtime fjalësh dhe frazash (në anglisht)

April APR
Abbreviated 'T' Visual Approach Slope Indicator
System AT-VASIS
Abbreviated Visual Approach Slope Indicator System
A-VASIS
Abeam ABM
About ABT
Above Aerodrome level AAL
Above ground level AGL
Above mean sea level AMSL
Accelerate-stop distance available ASDA
Accept or accepted ACPT
Active, activated, activity ACT
Actual time of arrival ATA
Actual time of departure ATD
Addition or additional ADDN
Adjacent ADJ
Advise ADZ
Aerodrome AD
Aerodrome Diagrams ADDGM
Aerodrome beacon ABN
Aerodrome control or aerodrome control tower TWR
Aerodrome Frequency Response Unit AFRU
Aerodrome obstruction chart AOC
Aerodrome reference point ARP
Aeronautical Information Circular AIC
Aeronautical Information Publication AIP

Aeronautical Information Service AIS
After....(time or place) AFT
Again AGN
Air Traffic Control (in general) ATC
Air traffic services ATS
Aircraft ACFT
Aircraft classification number ACN
Airport AP
Airway AWY
All-up-weight AUW
Alternate (Aerodrome) ALTN
Alternate or alternating (light alternatës in colour) ALTN
Altimetër sub-scale setting to obtain elevation or altitude QNH
Altitude ALT
Amend(ed) AMD
Amendment (AIP Amendment) AMDT
Approach APCH
Approach lighting system ALS
Approximate(ly) APRX
Arrange ARNG
Arrive, or arrival ARR
As soon as possible ASAP
Asphalt ASPH
Associated with ASSW
Attention ATTN
Aircraft landing area (OR Authorised landing area) ALA
Authorised or authorisation AUTH
Automatic terminal information service ATIS
Auxiliary AUX
Available AVBL
Average AVG
Aviation gasoline AVGAS
Azimuth AZM
Beacon (aeronautical ground light) BCN
Bearing BRG
Becoming BECMG
Before BFR
Below BLW
Between BTN
Blue B
Boundary BDRY
Braking BRKG
Broken BKN
Building BLDG
By way of.. VIA
Calibration CLBG
Callsign (used to request a callsign) CSGN
Category CAT
Caution CTN
Celsius (Centigrade) C
Centreline C/L
Centimetre CM
Centre (runway) C
Change frequency to... CF
Channel CH
Check CK
Civil CIV
Clear, cleared to, clearance CLR



Clearway CWY
Close or closed or closing CLSD
Code number (runway) CN
Commissioned CMSD
Common Traffic Advisory Frequency CTAF
Communications COM
Completion or completed or complete CMPL
Concrete CONC
Condition COND
Confirm(ing) or I confirm CFM
Conical surface COS
Construction or constructed CONST
Contact CTC
Continue(s) or continued CONT
Continuous day and night service H24
Continuous(ly) CONS
Co-ordinated Universal Time UTC
Correction or correct or corrected COR
Cover or covered or covering COV
Cross X
Crossbar (of approach lighting system) XBAR
Crossing XNG
Customs CUST
Danger or dangerous DNG
Decommissioned DCMSD
Degrees DEG
Delay or delayed DLA
Depart or departure DEP
Departure and Approach procedures DAP
Depth DPT
Destination DEST
Deteriorate, deteriorating DTRT
Deviation or deviated DEV
Direct DCT
Displaced DISP
Distance DIST
Distance measuring equipment DME
Divert or diverting or diversion DIV
Docking DOCK
Document DOC
Domestic DOM
Doppler VOR DVOR
Duration DUR
During DRG
Dust DU
Dust storm DS
East north-east ENE
East or east longitude E
East south-east ESE
Eastbound EB
Effective operational length EOL
Elevation ELEV
Emergency EMERG
Enroute Supplement Indonesia (AIP) ERSA
En route ENRT
Engine ENG
Equipment EQPT
Estimate or estimated EST

Estimated/estimating time of arrival ETA
 Estimated/estimating time of departure ETD
 Every EV
 Except EXC
 Exercises or exercising or to exercise EXER
 Expect(ed)(ing) EXP
 Expected approach time EAT
 Extend(ed)(ing) EXT
 February FEB
 Facility, facilities FAC
 Facsimile transmission FAX
 Feet (dimensional unit) FT
 Field FLD
 First FST
 Flares FLR
 Flight FLG
 Flight information service FIS
 Flight service (in general) FS
 Flight service centre FSC
 Flight service unit FSU
 Flight plan (domestic) PLN
 Fluctuating, fluctuation, fluctuated FLUC
 Fly or flying FLY
 Fog FG
 Follow(s), following FLW
 Forecast FCST
 Frequency FREQ
 Frequent FRQ
 Friday FRI
 From FM
 General GEN
 General Aviation AWK or PVT
 General Aviation Aerodrome Procedures GAAP
 Glide path GP
 Glider GLD
 Glider flying GLY
 Gradual(ly) GRADU
 Gravel GRVL
 Green G
 Ground GND
 Hazard beacon HBN
 Haze HZ
 Heading HDG
 Heavy HVY
 Height or height above HGT
 Helicopter HEL
 Helicopter Landing Site HLS
 Hertz (cycles per second) HZ
 High intensity approach lighting HIAL
 High intensity obstacle lights HIOL
 High intensity runway lighting HIRL
 Higher HYR
 Hold(ing) HLDG
 Homestead HS
 Horizontal surface HZS
 Hour HR
 International standard atmosphere ISA
 Immediate(ly) IMT



Immigration IMM
Improve(ment), improving IMPR
Inbound INBD
Information INFO
Inner marker IM
Inoperative INOP
Install or installed or installation INSTL
Instrument INSTR
Instrument approach and landing charts IAL
Instrument approach chart IAC
Instrument flight rule IFR
Instrument landing system ILS
Instrument meteorological conditions IMC
Intensify(ing) INTSF
Intensity INTST
Intermittent(ly) INTER
International INTL
International Civil Aviation Organisation ICAO
Interrupt(ion)(ed) INTRP
Intersection INT
Isolated ISOL
January JAN
July JULY
June JUNE
Jet barrier JBAR
Jet stream JTST
Kilogram KG
Kilometres KM
Kilometres per hour KMH
Kilopascals KPA
Kilowatts KW
Knots KT
Landing LDG
Landing direction indicator LDI
Landing distance available LDA
Latitude LAT
Leave or leaving LVE
Left (runway identification) L
Length LEN
Level LVL
Light or lighting LGT
Lighted LGTD
Limited LTD
Local mean time LMT
Local, locally, location, located LOC
Localiser LLZ
Low intensity obstacle lights LIOL
Low intensity runway lights LIRL
Longitude LONG
Magnetic MAG
Magnetic bearing QDR
Magnetic orientation of runway QFU
Magnetic variation VAR
Maintain(ed)(ing) MNTN
Maintenance MAINT
Mandatory Broadcast Zone MBZ
Manual MAN
Marker radio beacon MKR

Maximum MAX
Maximum brakes release weight MBRW
Maximum landing weight MLW
Maximum take off weight MTOW
Maximum tyre pressure MTP
Mean sea level MSL
Medical MED
Medium intensity obstacle lights MIOL
Medium intensity runway lights MIRL
Megahertz MHZ
Men and equipment MAE
Message MSG
Method of working plan MOWP
Metres (preceded by figurës) M
Metres për second MPS
Microwave landing system MLS
Mid-point (related to RVR) MID
Middle marker MM
Military MIL
Minimum MNM
Minimum eye height over threshold (VASI system) MEHT
Minimum obstacle clearance (required) MOC
Minus MS
Minutes MIN
Miscellaneous MISC
Missed approach point MAPT
Mist BR
Moderate(ly) MOD
Modification CHG
Monitor(ed and ing) MNT
Mountain MT
Move(d)(ment), moving MOV
Nautical mile NM
Navigation NAV
Near or over large town CIT
Next NXT
Night NGT
Night visual flight rule NV
Non scheduled commercial transport CHTR
No SAR action required NOSAR
No change NC
No or negative or permission not granted or that is not correct NEG
No specific working hours HX
Non-directional radio beacon NDB
None or nothing NIL
North north-east NNE
North north-west NNW
North or north latitude N
North-west NW
Northbound NB
NOTAM Office NOF
Not before NBFR
Notice to airmen NOTAM
Number NR
Open(ed)(ing) OPN
Obscure OBSC
Observe(d), observation OBS
Obstacle OBST



Obstacle clearance altitude/height OCA/H
Obstacle clearance limit OCL
Obstruction OBSTR
Occasional(ly) OCNL
Occulting (light) OCC
On request O/R
On top OTP
Operate, operator, operative, operating, operational OPR
Operation OPRT
Operations OPS
Outbound OUBD
Outer marker OM
Overhead OHD
Parallel PARL
Parking PRKG
Passengers PAX
Passing PSG
Pavement classification number PCN
Performance PER
Persons on board POB
Pilot activated lighting PAL
Plus PS
Position PSN
Power PWR
Precision approach path indicator PAPI
Prior notice required PN
Probable, probability PROB
Procedure PROC
Procedures for air navigation services PANS
Provisional PROV
Public Holidays PH
Quadrant(al) QUAD
Radial RDL
Radius RAD
Ragged RAG
Rain RA
Rapid or rapidly RAPID
Reach or reaching RCH
Read back RB
Recent (to qualify other abbreviations) RE
Reference REF
Reference datum height (for ILS) RDH
Registration REG
Remarks RMK
Report(ed)(ing)(ing point) REP
Requested REQ
Require RQ
Requirements RQMNTS
Reroute RERTE
Rescue and Fire Fighting Services RFFS
Rescue Coordination Centre RCC
Rescue Sub Centre RSC
Restriction RESTR
Return to service RTS
Return(ed)(ing) RTN
Review REV
Route RTE
Runway RWY

Runway centreline RCL
Runway centreline light RCLL
Runway edge light REDL
Runway end light RENL
Runway lead in lighting system RLLS
Runway strip RWS
Runway surface condition RSCD
Runway threshold light RTHL
Runway touchdown zone light RTZL
Runway visual range RVR
Rules of the air and air traffic services (associated with AIP) RA0
Sand SA
Sandstorm SS
Scattered SCT
Scheduled SKED
Scheduled commercial air transport S
Search and Rescue SAR
Second(ary) SRY
Secondary surveillance radar SSR
Seconds SEC
Sector SECT
Service available during scheduled hours of operation HS
Service available to meet operational requirements HO
Service(ing), served SER
Serviceable SVCBL
Severe SEV
Short take-off and landing STOL
Showers SH
Simple approach lighting system SALS
Simultaneous(ly) SIMUL
Simultaneous Runway Operations SIMOPS
Slow(ly) SLW
Smoke FU
Snow SN
South or south latitude S
South south-east SSE
South south-west SSW
South-east SE
South-west SW
Southbound SB
Special series NOTAM (message type designator) SNOWTAM
Sport aviation SPA
Standard STD
Standard instrument arrival STAR
Standard instrument departure SID
Standard departure clearance SDC
Standby SDBY
Start of TORA (take-off run available) SOT
Start of climb SOC
Station STN
Stationary STNR
Status STS
Stop-end(related to RVR) END
Stopway SWY
Stopway light STWL
Straight in approach STA
Subject to SUBJ
Sunrise SR



Sunrise to sunset **HJ**
Sunset **SS**
Sunset to sunrise **HN**
Supplement (AIP Supplement) **SUP**
Supplementary take-off distance **STODA**
Surface **SFC**
Surface movement control **SMC**
Surface movement radar **SMR**
'T' visual approach slope indicator system **T-VASIS**
Take-off **TKOF**
Take-off distance available **TODA**
Take-off run available **TORA**
Taxiing guidance system **TGS**
Taxiing or taxi **TAX**
Taxiway **TWY**
Taxiway link **TWYL**
Technical reason **TECR**
Telephone **TEL**
Temperature **T**
Temporary **TEMPO**
Terminal area surveillance radar **TAR**
Terminal control area **TMA**
Threshold **THR**
Threshold crossing height **TCH**
Through **THRU**
Thunderstorm **TS**
Thursday **THU**
Time-limited **WIP** (work in progress) **TLW**
Time search action required **SARTIME**
To be advised **TBA**
Tornado **TDO**
Touchdown zone **TDZ**
Track **TR**
Traffic **TFC**
Transitional surface **TNS**
Trend or tending to **TEND**
Tropical cyclone **TC**
True bearing **QTE**
Turbulence **TURB**
Type of aircraft **TYP**
Typhoon **TYPH**
UHF tactical air navigation aid **TACAN**
Ultra high frequency (300-3000 MHz) **UHF**
Unable **UNA**
Unable to approve **UNAP**
Unlimited **UNL**
Unserviceable **U/S**
Until **TIL**
Until advised by **UAB**
Until further notice **UFN**
Upper limits **UL**
VHF omni-direction radio range **VOR**
Variable **VRB**
Vertical **VER**
Vertical take-off and landing **VTOL**
Very high frequency (30-300 MHz) **VHF**
Very important person **VIP**
Very low frequency (3-30 kHz) **VLF**

Vicinity VCY
 Visibility VIS
 Visual approach slope indicator system VASIS
 Visual en route chart VEC
 Visual flight rules VFR
 Visual meteorological conditions VMC
 Visual terminal chart VTC
 Warning WRNG
 We agree or it is correct OK
 Weaken(ing) WKN
 Weather WX
 Weight WT
 West north-west WNW
 West or west longitude W
 West south-west WSW
 White W
 Widespread WID
 Wind direction indicator WDI
 Wind shear WS
 With effect from, or effective from WEF
 Within WI
 With immediate effect, or effective immediately WIE
 Without WO
 Work in progress WIP
 World Aeronautical Chart (1:1,000,000) WAC
 Yards YD
 Yellow caution zone (runway lighting) YCZ
 Yes, or affirm, or affirmative, or that is correct AFM
 Yours YR

Shkurtime fjalësh dhe frazash (në shqip)

Prill APR
 AT-VASIS - shkurtimi i sistemit tregues të afrimit të zonës së pjerrësisë 'T'
 A VASIS - shkurtimi i treguesit të sistemit të afrimit të zonës së pjerrësisë
 ABM - tërthor
 Abt - rreth
 AAL - mbi nivelin e aerodromit
 AGL - mbi nivel tokë
 AMSL - do të thotë mbi nivelin e detit
 ASDA - distancë në dispozicion të përshpejtimit ose të ndalimit
 ACPT - pranoj ose i pranuar
 ACT - aktiv, i aktivizuar ose aktivitet
 ATA - koha aktuale e mbërritjes
 ATD - koha aktuale e nisjes
 ADDN - shtim ose shtesë
 ADJ - afër
 ADZ - informacion
 AD - aerodrom
 ADDGM - diagrame aerodromi
 ABN - sinjalizim aerodromi
 TWR - kontrolli i aerodromit ose kulla e kontrollit të aerodromit
 AFRU - sektori i përgjigjes së frekuencës së aerodromit
 AOC - grafiku i pengesave të aerodromit
 ARP - pika e referencës së aerodromit



AIC - qarkorja informative aereonautike
AIP - publikimet informative aereonautike
AIS - shërbimi informativ aereonautik
AFT - pas.... (kohë ose vend)
AGN - përsëri
ATC - kontrolli i trafikut ajror (në përgjithësi)
ATS - shërbimet e trafikut ajror
ACFT - aeroplanë
ACN - numri i klasifikimit të aeroplanëve
AP - aeroport
AWY - rrugë ajrore
AUW - mbi peshë
ALTN - alternativ (aerodrom)
ALTN - alternative ose të alternuara (drita me ngjyrë të altenuar)
QNH - mjedis lartësimatësi nën shkallë për të fituar ngritje ose lartësi
ALT - lartësi
AMD- ndryshim
AMDT- ndryshim (ndryshim AIP)
APCH- afrim
ALS- sistem afrimi i ndriçuar
APRX- përfaqësisht
ARNG- vendos
ARR- mbërrij ose mbërritje
ASAP- sa më shpejt të jetë e mundur
ASPH- asfalt
ASSW- i lidhur me...
ATTN- vëmendje ose kujdes
ALA- zonë ulje e aeroplanëve (ose zonë e autorizuar uljeje)
AUTH- autorizim ose i autorizuar
ATIS- shërbimi automatik i informimit të terminalit
AUX- ndihmës
AVBL- i disponueshëm
AVG- mesatare
AVGAS- karburanti i aviacionit
AZM- **azimut**
BCN- semafor (dritë aereonautike tokësore)
BRG- shtyllë
BECMG- i përshtatshëm
BFR- përpara
BLW- poshtë
BTN- ndërmjet
B- blu
BDRY- kufi
BRKG- frenim
BKN- i thyer
BLDG- ndërtesë
VIA-rrugës për.....
CLBG- kalibrim
CSGN- callsign
CAT- kategori
CTN- kujdes
C- celsius
C/L- centerlinë
CM- centimetër
C- qendër (pistë)
CF- ndrysho frekuencë në.....
CH- kanal
CK- kontrollo

CIV- civil
CLR- pastroj, pastrim
CWY- rrugë ku ndalohet qëndrimi
CLSD- mbyll, mbyllur ose mbyllet
CN- numër kodi (pistë)
CMDS-me mandat
CTAF- frekuenca këshilluese për trafikun e përbashkët
COM - komunikim
CMPL- përfundim ose i përfunduar
CONC- konkrete
COND- kusht ose konditë
CFM- konfirmim ose konfirmoj
COS- sipërfaqe konike
CONST- konstruksion
CTC- kontakt
CONT- vazhdoj ose vazhdimësi
H24- shërbim i vazhdueshëm natë e ditë
CONS - vazhdimisht
UTC - koha universale e koordinuar
COR - korrigjoj ose korrigjim
COV - mbuloj ose mbulesë
X - kryqëzim
XBAR - tërthorë (sistemi i dritave të përqasjes)
XNG - kryqëzim
CUST - doganë
DNG - rrezik ose i rrezikshëm
DCMSD - decommissioned
DEG - gradë
DLA - vonesë ose vonuar
DEP- nisje ose nisur
DAP- nisje dhe procedurat e ardhjes
DPT- intensitet
DEST- destinacion
DTRT- shkatërroj ose shkatërruar
DEV- devijim ose devijoj
DCT- direkt
DISP- zhvendos
Dist- distancë
DME- pajisje matëse për distancën
DIV- devijoj ose devijim
DOCK- dok
DOC- dokument
DOM- i zbutur
VOR, DVOR- doppler
DUR- kohëzgjatje
DRG- gjatë
DU- rrëmujë ose trazirë
DS-trazirë stuhie
ENE- lindje veri-lindje
E- lindje
ESE- lindje jug-lindje
EB- shkon drejtë lindjes
EOL- gjatësia efektive operacionale
ELEV- ngritje
EMERG- emergjencë
ERSA- Enroute Supplement Indonesia AIP
ENRT- gjatë rrugës
ENG- mjet



EQPT- pajisje
EST- vlerësim ose vlerësoj
ETA- vlerësim i kohës së mbërritjes
ETD- vlerësim i kohës në nisjes
EV- çdo
EXC- përveç
EXER- ushtrim ose ushtroj
EXP- pres ose i pritur
EAT-pres kohën e mbërritjes
EXTD- vazhdoj ose i vazhduar
FEB- shkurt
FAC- lehtësi ose lehtësim
FAX- transmetim me FAX
FT- feet (njësi matëse)
FLD- zonë ose shesh
FST- i pari
FLR- sinjal me dritë
FLG- fluturim
FIS- shërbimi i informimit të fluturimit
FS - shërbimi i fluturimit (në përgjithësi)
FSC - qendra e informimit të fluturimit
FSU - njësia e informimit të fluturimit
PLN - plani i fluturimit (i brendshëm)
FLUC - lëkundje ose lëkund
FLY - fluturim ose fluturoj
FG - mjegull
FLW - ndjek
FCST - parashikim
FREQ - frekuencë
FRQ - frekvente
FRI - e premte
FM - nga
GEN - e përgjithshme
AWK ose PVT - aviacioni i përgjithshëm
GAAP - procedurat e përgjithshme të aerodromit të aviacionit
GP - shteg zbritës i butë
GLD - zbritje e butë
GLY - fluturim zbritës i butë
GRADU - gradualisht
GRVL - rrugë e shtruar me zhavorr
G - jeshil
GND - terren
HBN - semafor rreziku
HZ - mjegull e dendur
HDG - krye
HVY - i rëndë
HGT - lartësi
HEL - helikopter
HLS - vendqëndrim për uljen e helikopterëve
HZ - herts
HIAL - dritë afrimi me intensitet të lartë
HIOL - dritë pengese me intensitet të lartë
HIRL - dritë piste me intensitet të lartë
HYR - i lartë
HLDG - mbaj ose mbajtje
HS - ngastër toke
HZS - sipërfaqe horizontale
HR - orë

ISA - atmosfera internacionale standarde
IMT - menjëherë
IMM - emigrim
IMPR - përmirësim ose përmirësuar
INBD - me drejtim nga brenda
INFO - informacion
IM - shënues i brendshëm
INOP - jofunksional
INSTL - instaloj ose instalim
INSTR - instrument
IAL - grafiku i instrumenteve të afrimit dhe të uljes
IAC - grafiku i instrumenteve të afrimit
IFR - rregullat e instrumenteve të fluturimit
ILS - sistemi i instrumenteve të uljes
IMC - instrumentet e kushteve metereologjike
INTSF - rrit ose shtoj
INTST - intensiteti
INTER - ndërprerje
INTL- internacional
ICAO- Organizata Internacionale e Aviacionit Civil
INTRP - ndërprerë ose ndërprerje
INT - ndërpres
ISOL - izoluar
JAN - janar
JULY - korrik
JUNE - qershor
JBAR - pengesë e rrëmbyer
JTST - rrjedhë e rrëmbyer
KG - kilogramë
KM - kilometër
KMH - kilometra në orë
KPA - kilopaskal
KW - kilovat
KT - nyjë ose vështirësi
LDG - vend uljeje
LDI - treguesi i drejtimit të vendit të uljes
LDA - distanca në dispozicion për vendin e uljes
LAT - latitude (gjerësi)
LVE - largim ose larguar
L- majtë (treguesi i pistës)
LEN - gjatësi
LVL - nivel
LGT - dritë ose ndriçim
LGTD - ndriçuar
LTD - limituar
LMT - ora lokale
LLZ - lokalizues
LIOL - dritë pengese me intensitet të ulët
LIRL - dritë piste me intensitet të ulët
LONG - longitude (gjatësi)
MAG - magnetike
QDR - shtyllë magnetike
QFU - orientimi magnetik i pistës
VAR - ndryshimi magnetik
MNTN - mirëmbaje ose mirëmbajtje
MAINT - mirëmbajtje
MBZ - zona e transmetimit të detyrueshëm
MAN - manual



MKR - radio shënues i semaforëve
MAX - maksimum
MBRW - pesha maksimale për lëshimin e frenave
MLW - pesha maksimale në vendin e uljes
MTOW - pesha maksimale për ngritjen
MTP - presioni maksimal i gomës
MSl - në nivelin e detit
MED - mjekësore
MIOL - dritat e pengesave me intensitet mesatar
MIRL - drita të pistës me intensitet mesatar
MHZ - megahertz
MAE - njerëz dhe pajisje
MSG - mesazh
MOWP - plani i metodës së punës
M - metra
MPS - metra për sekondë
MLS - sistemi i vendit të uljes me mikrovalë
MID - në qendër
MM - shenja në qendër
MIL - ushatarake
MNM - minimum
MEHT - minimumi i shikimit jashtë kufirit
MOC - pastrimi minimal i kërkuar i pengesave
MS - minus
MIN - minuta
MISC - i shumëllojshëm
MAPT - humbja e pikës së afrimit
BR - mjegull ose errësirë
MOD - mesatar
CHG - modifikim
MNT - monitorim ose i monitoruar
MT - mal
MOV - lëviz ose lëvizje
NM - milje lundrimi
NAV - navigim
CIT - afër ose përtej qyteteve të mëdha
NXT - tjetër
NGT- natë
NV - rregullat vizuale të fluturimit gjatë natës
CHTR - transporti tregetar jo i planifikuar
NOSAR - operimet e kërkuara jo SAR
NC - s'ka ndryshime
NEG- jo, negative, leja nuk jepet ose nuk është në rregull
HX - orët jo të përcaktuara të punës
NDB - semafori radio jo i drejtuar
NIL - jo ose asgjë
NNE - veri veri-lindje
NNW - veri veri-perëndim
N - veri
NW - veri perëndim
NB - shkon drejtë veriut
NOF - zyra e NOTAM
NR - numër
OPN - hapur
OBSC - i turbullt
OBS - vëzhgoj ose vëzhgim
OBST - pengesë
OCA/H - pastrim i pengesave në gjerësi ose gjatësi

OCL - limiti i pastrimit të pengesave
OBSTR - pengim ose bllokim
OCNL - rastësisht ose rastësi
OCC - të fshehura (drita)
O/R - me kërkesë
OTP - në fillim
OPR - operoj, drejtoj, operative, operacional
OPRT - drejtoj, operoj
OPS - operacion
OUBP - i drejtuar për nga jashtë
OM - shënjeshtë i jashtëm
OHD - ajrore
PARL - paralel
PRKG - parking
PAX - pasagjerë
PSG - vendkalim
PCN - numër klasifikimi i trotuarit
PER - performancë
POB - persona në bord
PAL - drita e pilotit e aktivizuar
PS - plus
PSN - pozicion
PWR - fuqi
PAPI - treguesi i saktësisë së rrugës së ardhjes
PN - kërkesa për njoftimin kryesor
PROB - probabilitet
PROC - procedurë
PANS - procedura për shërbimet e navigimit ajror
PROV - provizor
PH - pushime publike
QUAD - kuadrant
RDL - radial
RAD - radius
RAG - i prishur
RA - shi
RAPID - i shpejtë
RCH - arrij ose arritur
RB - read back
RE - bashkëkohor
REF - referencë
RDH - referenca karakteristike e lartësisë (për ILS)
REG - regjistrim
RMK - vërejtje ose shënim
REP - relacion
REQ - kërkoj
RQ - kërkesë
RQMNTS- kërkesë
RERTE - ricaktoj intenerarin
RFFS - shërbimi për shpëtimin dhe luftimin kundër zjarrit
RCC - qendra e koordinimit të shpëtimit
RSC - nënqendra e shpëtimit
RESTR - frenim
RTS - kthim në shërbim
RTN - kthimi
REV - rishikim ose rishqyrtim
RTE - intenerar
RWY - pistë
RCL - qendra e pistës



RCLL - dritat e qendrës së pistës
REDL - dritat anash pistës
RENL - dritat e fundit të pistës
RLLS - sistemi i dritave të drejtimit në pistë
RWS - brez i ngushtë në pistë
RSCD - kushtet e sipërfaqes së pistës
RTHL - dritat e pragut të pistës
RTZL - dritat e zonës së pikut të pistës
RVR - rang vizual i pistës
RAC - rregullat e shërbimit të ajrit dhe të trafikut ajror
SA - rërë
SS - stuhi rërë
SCT - i shpërndarë
SKED - programim
S - planifikimi komercial i transportit ajror
SAR - kërkim dhe shpëtim
SRY - dytësor
SSR - radari dytësor i mbikëqyrjes
SEC - sekonda
SECT - sektor
HS - shërbimi në gatishmëri gjatë orëve të operimit
HO - shërbim i disponueshëm për të përmbushur kërkesat operacionale
SER - shërbim
SVCBL - i dobishëm
SEV - i sertë
STOL - ngritje dhe ulje të shkurta
SH - rrebesh shiu
SALS - sistem i thjeshtë për dritat e afrimit
SIMUL - njëherësh
SIMOPS - operacionet e menjëhershme të pistës
SLW - ngadalësim
FU - duhan
SN - borë
S - jug ose jugore
SSE - juglindje
SSW - jug perëndim
SB - që shkon drejt jugut
SNOWTAM - seria speciale e NOTAM (dizenjim i tipave të mesazheve)
SPA - aviacion për sport
STD - standard
STAR - instrumentet standarde të mbërritjes
SID - instrumentet standarde të nisjes
SDC - hapësira standarde e nisjes
SDBY - rezervë
SOT - nisja e TORA
SOC - nisja e ngjitjes
STN - stacion
STNR - i palëvizshëm
STS - status
END - stop ose ndalo
SWY - stopway
STWL - dritat e stopway
STA - rrugë e drejtë
SUBJ - subjekt
SR - lindja e diellit
HJ - nga lindja e diellit në perëndim
SS - perëndim
HN - nga perëndimi në lindje të diellit

SUP - suplement
STODA - distanca suplementare për ngritjen
SFC - sipërfaqe
SMC - kontrolli i lëvizjes në sipërfaqe
SMR - radari i lëvizjes në sipërfaqe
TKOF - ngritje
TODA - distanca e disponueshme për ngritje
TORA - rruga e disponueshme për ngritje
TGS - sistemi i drejtimit të taksive
TAX - taksi
TWY - vendi i taksive
TWYL - lidhja e vendit të taksive
TECR - arsye teknike
TEL - telefon
T - temperatura
TEMPO - përkohësisht
TAR - radari i mbikëqyrjes së zonës së terminalit
TMA - kontrolli i zonës së terminalit
THR - pragu
TCH - pragu i kalimit të lartësisë
THRU - mes për mes
TS - stuhi
THU - e enjte
TLW - koha limit për WIP
SARTIME - koha e kërkuar për operimet e kërkimit
TBA - të vihet në dijeni
TDO - tornado
TDZ - zona e golit
TR - gjurmë
TFC - trafik
TNS - sipërfaqe kalimi
TEND - drejtim
TC - ciklon tropikal
QTE - shtyllë e vërtetë
TURB - turbulence
TYP - tipi i avionit
TYPH- tajfun
TACAN - ndihma taktike e navigimit ajror
UHF - frekuenca UHF
UNA- i paaftë
UNAP - i paaftë për të miratuar
UNL - pakufi ose i pakufizuar
U/S - jashtë shërbimit
TIL - derisa
UAB - derisa të njoftohet nga...
UFN - deri në një njoftim tjetër
UL - mbi limitin
VOR - rangu VHF shumë drejtimesh i radios
VRB - variabël
VER - vertikal
VTOL - ngjitja dhe ulja vertikale
VHF- frekuenca VHF
VIP - njeri shumë i rëndësishëm
VLF - frekuencë shumë e ulët
VCY - në afërsi
VIS - largësi pamjeje
VASIS - sistemi vizual i përcaktimit të pjerrtësisë së uljes
VEC - grafiku i vizualitetit gjatë rrugës



VFR - rregullat vizuale të fluturimit
VMC - kushtet vizuale metereologjike
VTC - grafiku vizual i terminalit
WRNG - kujdes ose paralajmërim
OK - jemi dakord ose është në rregull
WKN - dobët ose dobësim
WX - koha
WT - pesha
WNW - perëndim veri-perëndim
W - perëndim
WID - i shtrirë plotësisht
WDI - treguesi i drejtimit të erës
WS - pritësi i erës
WEF - me efekt nga ose efektiv nga
WI - brenda
WIE - me efekt të menjëhershëm ose menjëherë efektiv
WO - jashtë ose pa
WIP - punë në vazhdimësi
WAC - grafiku botëror aereonautik (1:1,000,000)
YD - jard
Y CZ - zona e verdhë e paralajmërimit
AFM - po ose konfirmoj
YR - tuaji

A1 - 10.6 Caktimi i specialisteve të raportimit

A1- 10.6.1 Të përgjithshme

- A1 - 10.6.1.1 Operatori i aerodromit duhet të caktojë si specialist për raportim persona me trajnimin e përshtatshëm. Emërimet duhet t'i njoftohen me shkrim zyrës së NOTAM dhe AAC.
- A1 - 10.6.1.2 Persona të tjerë, që nuk janë punonjës të aerodromit, por që kanë trajnimin dhe eksperiencën e duhur, gjithashtu mund të caktohen si specialist për raportim në aerodrome.

A1- 10.6.2 Kualifikimet e specialisteve të raportimit

- A1 - 10.6.2.1 Operatorët e aerodromit duhet të sigurohen se çdo person që kryen funksionin si raportues të ketë qenë i trajnuar në mënyrë të përshtatshme dhe të ketë atributet e mëposhtme:
- a) njohuri të fortë të karakteristikave fizike të zonës së lëvizjes së aerodromit, sipërfaqes me kufizim pengesash të aerodromit, shenjave të aerodromit, ndriçimit dhe sinjaleve tokësore dhe pajisjeve thelbësore të sigurisë;
 - b) të ketë njohuri mbi informacionin e aerodromit të përfshirë në AIP;
 - c) të jetë i aftë të kryejë një inspektim mbi gjendjen e shërbimit të aerodromit;
 - d) të ketë njohuri të procedurave të emergjencës së aerodromit; dhe
 - e) të ketë njohuri të sistemit NOTAM dhe të ketë aftësinë të kryejë procedurat raportuese të aerodromit.

A1- 10.6.3 Çfarë duhet raportuar

- A1 - 10.6.3.1 Operatorët e aerodromit duhet të njoftojnë ATC ose Zyrën e NOTAM për ngjarjet e mëposhtme:
- a) ndryshimet (të përkohshme ose të përhershme) në informacionin e publikuar të pistës, duke përfshirë këtu ndryshime të mëtejshme të informacionit që përmban NOTAM i përhershëm aktual;
 - b) punimet në aerodrom që kanë ndikim në pista ose në sipërfaqet me kufizim pengesash, përfshirë punimet me kohë të kufizuar, të cilat kërkojnë më shumë se 10 minuta për të rivendosur standardet e sigurisë normale;
 - c) mosfunksionimin e ndriçimit të aerodromit ose ndriçimit të sipërfaqes me kufizim pengesash përtej kufijve të specifikuar;
 - d) pengesa të përkohshme për operimet e avionëve;
 - e) një rritje të konsiderueshme të numrit të zogjve apo kafshëve në aerodrom ose afër aerodromit, gjë që do të ishte një rrezik për avionin;
 - f) ndryshime që do të rezultonin në bllokim të sipërfaqes me kufizim pengesash;
 - g) shfaqjen e pengesave të reja;
 - h) kur një shërbim ndihme me radio në pronësi të operatorit të aerodromit ose kur një ndihmë për ulje është jashtë shërbimit ose rikthehet në shërbim; ose

- i) çdo ngjarje tjetër, e cila ndikon në sigurinë e avionit që përdor aerodromin.
- A1 - 10.6.3.2 Raportimi duhet të kryhet sa më shpejt të jetë e mundur pasi është vërejtur një ngjarje për t'u raportuar, duke dhënë sa më shumë detaje që është e mundur. Kur është e nevojshme, detaje shtesë mund të raportohen më pas për plotësimin e një NOTAM të mëvonshëm. Kur është e mundur, ATC duhet të njoftohet për mosfunksionimin dhe synimin e fillimit të një NOTAM.
- A1 - 10.6.3.3 Operatorët e aerodromit duhet të sigurojnë sa më shumë njoftime të jetë e mundur për punimet në aerodrom, të cilat do të ndikonin në oraret e linjave ajrore.
- A1- 10.6.4 Monitorimi i aktiviteteve jashtë aerodromit**
- A1 - 10.6.4.1 Funkzioni i raportimit duhet gjithashtu të përfshijë monitorimin e aktiviteteve në afërsi, por jashtë aerodromit, të cilat mund të ndikojnë në operimet e avionëve. Kjo përfshin:
- zhvillime të cilat mund të bëhen pengesa;
 - organizime ose përdorime të terrenit, të cilat mund të tërheqin zogjtë; dhe
 - instalime të sistemeve të ndriçimit, të cilat mund të krijojnë konfuzion të pilotëve gjatë natës.
- A1 - 10.7 Planifikimi i emergjencës së aerodromit**
- A1- 10.7.1 Hyrje**
- A1 - 10.7.1.1 Një plan i emergjencës së aerodromit (AEP) duhet të vendoset në një aerodrom. AEP duhet të jetë në proporcion me operimet e avionëve dhe aktivitetet e tjera të zhvilluara në një aerodrom.
- A1 - 10.7.1.2 Plani duhet të respektojë parimet e faktorëve të njeriut për të siguruar përgjigje optimale nga të gjitha agjencitë ekzistuese që marrin pjesë në operacione emergjente.
- A1 - 10.7.1.3 Përdorimi dhe përshtatshmëria e një AEP duhet të rishikohet të paktën një herë në 12 muaj.
- A1 - 10.7.1.4 Operatori i aerodromit duhet të krijojë një Komitet të Emergjencës së Aerodromit (AEC), i cili përfshin përfaqësues të agjencive brenda dhe jashtë aerodromit, të cilat mund të ndihmojnë gjatë një emergjence. AEC duhet të zhvillojë një plan emergjence të aerodromit, duke përfshirë procedura për koordinimin e veprimtari të agjencive ndihmëse.
- A1 - 10.7.1.5 Një ushtrim i përgjithshëm i emergjencës duhet të kryhet të paktën një herë çdo dy vjet, sipas përmasave dhe shkallës së operimeve në aeroport, përveç rasteve kur plani i emergjencës është aktivizuar për emergjencë kryesore brenda një periudhe dyvjeçare. Një ushtrim i pjesshëm duhet të kryhet në vitin në të cilin ndodh emergjencia e rëndësishme.
- A1 - 10.7.1.6 AEP duhet të përfshijë marrëveshje organizative dhe procedurale për reagim gjatë situatave të mëposhtme:
- emergjencat e avionëve;
 - gatishmëri lokale dhe emergjencë të plotë;
 - sobotazhe përfshirë kërcënimet për bombë;
 - marrja e avionëve jashtë ligjit;
 - avionë të dëmtuar;
 - incidente me materiale të rrezikshme;
 - katastrofa zjarri dhe natyrore; ose
 - emergjencë mjekësore.
- A1 - 10.7.1.7 AEP duhet të përcaktojë në mënyrë të qartë sekuencat e aktivizimit përfshirë marrëveshjet për gatishmëri lokale dhe emergjencë të plotë. Gatishmëria lokale nuk kërkon një përgjigje nga agjencitë që ndodhen jashtë aerodromit, ndërsa një emergjencë e plotë e kërkon këtë përgjigje.
- A1 - 10.7.1.8 Operatori i aerodromit duhet të bëjë një rrjet hartash (ose disa harta) të aerodromit dhe zonave në afërsi të tij për të përfshirë vendndodhje të detajuara të portave hyrëse parësore dhe dytësore. Harta në formë rrjeti duhet të jetë e disponueshme për të gjitha agjencitë.
- A1 - 10.7.1.9 AAC nuk rregullon agjentitë vepruese të AEP dhe mënyrën se si ato do t'i kryejnë operimet e tyre. Është përgjegjësia e AEC të sigurojë se niveli dhe disponueshmëria e pajisjeve dhe shërbimeve të emergjencës të jenë të përshtatshme për aerodromin.
- A1 - 10.7.1.10 Plani do të përfshijë gatishmërinë dhe koordinimin e agjencive të duhura të specializuara, të cilat mund të veprojnë ndaj emergjencave kur një aerodrom është i vendosur pranë ujit dhe / ose në zonat moçalore dhe kur një pjesë e konsiderueshme e operimeve të afrimit apo nisjes ndodh mbi këto zona.
- A1- 10.7.2 Regjistrimet / rekordet**
- A1 - 10.7.2.1 Regjistrimet e ushtrimit dhe të kontrollit, duke përfshirë këtu edhe emergjencat reale, duhet të mbahen dhe të ruhen për të paktën 3 vjet.
- A1- 10.7.3 Heqja e avionëve të dëmtuar**
- A1 - 10.7.3.1 Plani i heqjes së avionëve të dëmtuar (DARP), duhet të përfshijë një listë pajisjesh dhe personel të cilët duhet të jenë të disponueshëm për rikuperimin dhe heqjen në kohë të avionit.
- A1 - 10.7.3.2 Operatori i aerodromit duhet të caktojë personin përgjegjës për kordinimin e DARP.



A1 - 10.7.3.3 DARP duhet të bazohet në karakteristikat e avionit që normalisht mund të pritet të veprojnë në aerodrom.

A1 - 10.8 Guidat për planet e emergjencës së aerodromit

A1- 10.8.1 Të përgjithshme

A1 - 10.8.1.1 Planifikimi i emergjencës së aerodromit është procesi i përgatitjes së një aerodromi të perballojë një emergjencë që ndodh në aerodrom ose në afërsi të tij. Objektivi i planit është të sigurojë një reagim në kohë dhe efektiv ndaj një emergjence, veçanërisht kur ka të bëjë me shpëtim jetësh dhe veprime për mirëmbajtjen e avionëve.

A1 - 10.8.1.2 Shembuj të emergjencave të aerodromit janë: përplasje (aksidente avionësh), frika nga bombat, avionë të dëmtuar, derdhje e materialit të rrezikshëm, katastrofa zjarri dhe natyrore.

A1 - 10.8.1.3 Plani i emergjencës së aerodromit duhet të jetë në përputhje me shkallën dhe llojin e operimeve të avionëve, ambientin rrethues dhe veprimtari të tjera që kryhen në aerodrom. Me ndihmën e Komitetit të Emergjencës së Aerodromit, një aerodrom i certifikuar duhet të planifikojë për situatat më të këqija të emergjencës duke pasur parasysh përmasat, vendndodhjen, kohën dhe motin.

A1 - 10.8.1.4 Shembuj të agjencive të cilat mund të ndihmojnë në emergjencat të aerodromeve, janë:

- agjencitë në brendësi të aerodromit: njësitë e shërbimit të trafikut ajror, njësitë e shpëtimit dhe të zjarrfikësve, administrimi i aeroportit, operatorë të avionëve, shërbimet e sigurisë; dhe
- agjencitë jashtë aerodromit: brigadat e zjarrit, policia, shërbime mjekësore dhe ambulancat, spitalet, forcat ushtarake, Komiteti i Sigurisë së Transportit Kombëtar, shërbimet e emergjencës, autoritetet e transportit, shërbimet vullnetare të shpëtimit, agjencitë e ndihmës sociale, autoritetet qeveritare (doganat, shëndeti, emigracioni etj.), shërbimet detare dhe agjentët furnizues;
- agjencitë vepruese jashtë aerodromit duhet të vendosen që të merren me pjesën më të madhe ose me të gjitha situatat e emergjencës që ndodhin në komunitet. Kështu që, procedurat e emergjencës së aerodromit duhet të kenë shkallën më të lartë të ngjashmërisë me procedurat e përdorura përgjithësisht në komunitet;
- kuptimi më i mirë i procedurave arrihet duke marrë pjesë në procesin e planifikimit, dhe procedurat më të realizueshme janë ato që rrjedhin nga ato që duhet t'i kryejnë. Kështu që në zhvillimin e procedurave, aerodromet e certifikuar duhet të kërkojnë një përfshirje maksimale të agjencive vepruese dhe të marrin miratimin e tyre mbi procedurat e zhvilluara.

A1- 10.8.2 Nënkomiteti mjekësor

A1 - 10.8.2.1 Në aerodromet e mëdha është e zakonshme që përgatitja e planit mjekësor t'i delegohet një nënkomitetit. Kur vendoset, nënkomiteti mjekësor duhet:

- të planifikojë shpërndarjen e personeli mjekësor që thirret për një emergjencë të një avioni;
- të zhvillojë procedura për përzgjedhje, trajtim të emergjencës dhe lëvizje të aksidenteve; dhe
- të emërojë një koordinator për burimet mjekësore në vendin e përplasjes.

A1- 10.8.3 Testimi i shërbimeve dhe rishikimi i roleve

A1 - 10.8.3.1 Shërbimet e kryera në përgjigje të agjencive të ndryshme, përfshirë këtu edhe sistemet e komunikimit duhet të testohen në intervale, të cilat nuk e kalojnë afatin kohor prej një viti.

A1 - 10.8.3.2 Pjesëmarrësit individuale në planet e emergjencave të aerodromeve duhet të inkurajohen që të kontrollojnë vazhdimisht rolin e tyre (p.sh. një ditë të caktuar të çdo muaji për të siguruar se i njohin përgjegjësitë e tyre dhe se i gjithë informacioni në plan është i kohëve të fundit. Gjithashtu është e rëndësishme që i gjithë personeli, të cilit mund t'i kërkohej të veprojë në një emergjencë duhet të ketë një zhvillim mendor të qëndrueshëm ndaj planit të emergjencës së aerodromit. Në përfundim dhe pavarësisht natyrës vetëbesuese, është e rëndësishme të theksohet se mësimet e nxjerra, të cilat duhet të fitohen nga ata që kanë kaluar një emergjencë aeroporti janë:

- njerëzit duhet të veprojnë më mirë në një emergjencë nga ç'janë trajnuar;
- emergjencat ndodhin më pak paralajmërim ose pa paralajmërim fare; dhe
- emergjencat i ndodhin kujtdo.

A1- 10.8.4 Ushtrimet për emergjencat e aerodromit

A1 - 10.8.4.1 Frekuenca minimale e një ushtrimi ndaj një emergjence të plotë për të vepruar në shkallë të gjerë prej është me një afat kohor prej 2 vjetësh dhe është vendosur në përputhje me standardet ndërkombëtare.

A1 - 10.8.4.2 Ushtrime të specializuara për emergjencat, të cilat synojnë testimin dhe rishikimin e reagimit të individëve dhe agjencive vepruese, si shërbimet e shpëtimit dhe zjarrfikësve, si edhe pjesë të planit të emergjencës, si sistemet e komunikimit duhet të mbahen në intervale me frekuenca se ushtrimet në shkallë të plotë.

A1 - 10.8.4.3 Aerodromet e certifikuar duhet të kryejnë ushtrime të pjesshme ose të një shkalle të lartë duke përfshirë Komitetin e Emergjencës së Aerodromit çdo vit midis ushtrimeve të shkallës së plotë, duke siguruar që ushtrime të tilla nuk krijojnë përplasje me ushtrimet e specializuara.

- A1 - 10.8.4.4 Ekspierienca që duhet të fitohet nga ushtrimet duhet të ndahet duke ftuar persona të certifikuar të aerodromeve të tjera për të marrë pjesë si vëzhgues. Operatorët e aerodromeve kryesore duhet të njoftojnë pilotin dhe stafin e kabinës të çdo ushtrimi të emergjencës së aerodromit që të aftësojnë përfaqësuesit e këtyre organizatave të vëzhgojnë ushtrimin dhe të marrin pjesë në rishikim, nëse dëshirojnë.
- A1- 10.8.5 Qendra e operimeve të emergjencës dhe posta e lëvizshme e komandës**
- A1 - 10.8.5.1 Një qendër e fiksuar e operimeve të emergjencës dhe një postë komande e lëvizshme e avancuar duhet të jenë të disponueshme për përdorim në një emergjencë. Qendra e fiksuar e operimeve të emergjencës duhet të jetë pjesë e shërbimeve të aerodromit dhe duhet të përdoret për të koordinuar dhe për të drejtuar të gjitha operimet ndaj emergjencës. Vendndodhja dhe stafi i qendrës së operimeve të emergjencës duhet të dallohen lehtë në plan. Posta e avancuar e komandës lëvizëse duhet të jetë një strukturë që mund të dallohet lehtë e aftë për të lëvizur me shpejtësi në skenën e emergjencës kur kërkohet dhe duhet të përdoret për të kontrolluar agjencitë që ndodhen në skenë dhe që po veprojnë ndaj emergjencës.
- A1 - 10.8.5.2 Plani i emergjencës së aerodromit duhet të vendosë qartë rolet e veçanta të qendrës së operimeve të emergjencës dhe të postës së komandës lëvizëse dhe të ndriçojë vendndodhjen fizike të koordinatorit të emergjencës.
- A1- 10.8.6 Përkufizimet e komandës, kontrollit dhe koordinimit**
- A1 - 10.8.6.1 Përkufizimet “e komandës”, “kontrollit” dhe “koordinimit” që duhet të përdoren në kontekst të planifikimit të emergjencës së aerodromit jepen më poshtë.
- A1 - 10.8.6.2 **Komanda.** “Komandë” është drejtimi i prestarëve dhe i burimeve të një organizimi për performancën e roleve dhe detyrave të organizimit. Autoriteti i komandës është vendosur në legjislacion ose në një marrëveshje me organizimin. Komanda lidhet me organizimin dhe vepron vertikalisht brenda organizimit.
- A1 - 10.8.6.3 **Kontrolli.** “Kontroll” është drejtimi i përgjithshëm i aktivitetëve. Autoriteti për kontroll vendoset në legjislacion ose në një plan emergjence dhe mban përgjegjësinë për ndarjen e detyrave dhe për koordinimin e organizimeve të tjera sipas nevojave të situatës. Në këtë kontekst, ndarja e detyrave do të thotë t’u tregosh njerëzve se çfarë duhet të bëjnë, por jo se si ta kryejnë detyrën. Kontrolli lidhet me situatat dhe vepron horizontalisht përgjatë organizimeve.
- A1 - 10.8.6.4 **Koordinimi.** “Koordinim” është bashkimi i organizimeve dhe elementeve për të siguruar reagime efikase kundër emergjencave dhe si element parësor ka lidhje me përfitim sistematik dhe aplikimin e burimeve (organizime, njerëz dhe pajisje) në përputhje me kërkesat e vendosura nga rreziku ose impakti i një emergjence. Koordinimi lidhet në mënyrë parësore me burimet dhe vepron:
- a) vertikalisht brenda një organizimi si një funksion i autoritetit të komandës; dhe
 - b) horizontalisht përgjatë organizimeve si një funksion i autoritetit të kontrollit.
- A1- 10.8.7 Roli i policisë**
- A1 - 10.8.7.1 Në momentin që policia ndodhet në skenën e një emergjence apo ushtrimi të aerodromit, oficeri kryesor i policisë duhet të marrë koordinim të plotë të agjencive vepruese ndaj emergjencës. Personi, i cili si fillim merr koordinimin e situatës duhet t’ia kalojë atë policisë sapo ajo të mbërrijë.
- A1 - 10.8.7.2 Policisë mund t’i kërkohet të marrë në konsideratë të gjithë njerëzit në bord të një avionit të përplasur. Në ngarkim të këtij funksioni, do të jetë e nevojshme të sigurohet zona e vendit të përplasjes dhe të vendoset një kontroll mbi personat, të cilët hyjnë dhe dalin nga kjo zonë.
- A1 - 10.8.7.3 Policia gjithashtu ka përgjegjësinë e ruajtjes së çdo pjese të avionit të dëmtuar e emër të AAC.
- A1- 10.9 Kontrolli i hyrjes ajrore dhe kontrolli i mjeteve**
- A1- 10.9.1 Hyrje**
- A1 - 10.9.1.1 Në manualin e aerodromit duhet të përfshihen edhe specifikime të veçanta të procedurave për të parandaluar hyrjen e paautorizuar në zonën e lëvizjes, përfshirë marrëveshjet për kontrollin e hyrjes në zonën ajrore dhe kontrollin e mjeteve ajrore.
- A1 - 10.9.1.2 Në aerodrome që shërbejnë për operime të transportit ajror nga avionë me më shumë se 30 pasagjerë, një gardh ose një pengesë tjetër e përshtatshme duhet të sigurohet aty ku është e mundur përreth zonës së lëvizjes së aerodromit.
- A1- 10.9.2 Kontrolli i mjeteve ajrore**
- A1 - 10.9.2.1 Me një mjet duhet të kontrollohet:
- a) në një zonë manovrimi, vetëm kur është autorizuar nga kulla e kontrollit të aerodromit; dhe
 - b) në një vendqëndrim, vetëm kur është autorizuar nga autoriteti i përcaktuar për këtë gjë.
- A1 - 10.9.2.2 Operatori i aerodromit duhet të prezantojë dhe të mirëmbajë një sistem për aprovim të lejeve të operimeve të mjeteve ajrore, përveç rasteve kur ka urdhër nga AAC.



- A1 - 10.9.2.3 Mjetet dhe pajisjet bazë të operimeve ajrore duhet të mirëmbahen në kushte të mira mekanike dhe rrugore, në mënyrë që të parandalohen avari që mund të shmangen dhe derdhje të karburantit, lubrifikanteve dhe lëngjeve hidraulike.
- A1 - 10.9.2.4 Operatori i aerodromit duhet të vendosë limite shpejtësie për mjetet në zonën e lëvizjes dhe një rregullore, e cila duhet të zbatohet.
- A1 - 10.9.2.5 Mjetet nuk duhet të afrohen poshtë një avioni ose brenda 3 metrave të çdo pjese të një avioni, përveç rasteve kur është e nevojshme për të kryer shërbime në një avion.
- A1 - 10.9.2.6 Mjetet që operojnë në zonën e lëvizjes gjatë ditës duhet të shënjohen sipas paragrafit 8.10.4.
- A1 - 10.9.2.7 Mjetet që operojnë në zonën e lëvizjes gjatë natës, ose në kushte të këqija pamore, duhet të shfaqin drita që fiken dhe ndizen dhe duhet të ndriçohen nga drita paralajmëruese.
- A1- 10.9.3 Shoferët e zonës ajrore**
- A1 - 10.9.3.1 Shoferët që operojnë me mjete në zonën ajrore duhet të trajnohen dhe të jenë kompetente. Gjithashtu ata duhet t'i binden udhëzimeve të hartuara nga kontrollori i aerodromit, kur janë në zonën e manovrimit, dhe atyre të autoritetit të përkatës kur janë në vendqëndrime.
- A1 - 10.9.3.2 Çdo person që operon me mjete dhe pajisje tokësore duhet:
- a) të kenë një licencë për të vepruar;
 - b) t'u bindet udhëzimeve të transmetuara nga shenjat dhe sinjalizimet;
 - c) t'u bindet të gjitha udhëzimeve të detyrueshme të transmetuara nga sinjalet me drita.
- A1 - 10.9.3.3 Shoferi i një mjeti të pajisur me radio duhet të vendosë komunikime të pranueshme me dy rrugë me kontrollorin e aerodromit përpara se të hyjë në zonën e manovrimit, dhe/ose vendqëndrimit të avionëve nëse i kërkohet dhe të mbajë një rrugë të vazhdueshme dëgjimi në frekuencën e caktuar kur është në zonën e manovrimit ose në vendqëndrim.
- A1 - 10.10 Siguria e punimeve në aerodrom**
- A1- 10.10.1 Hyrje**
- A1 - 10.10.1.1 Operatori i një aerodromi të certifikuar duhet të organizojë punimet e aerodromit, në mënyrë që të mos krijë asnjë rrezik për avionin ose konfuzion për pilotin. Manuali i aerodromit duhet të përfshijë specifikime të procedurave për planifikimin dhe sigurinë, gjatë kohës që janë duke u kryer punime në aerodrom.
- A1 - 10.10.1.2 Punimet e aerodromit mund të kryhen pa e mbyllur aerodromin duke marrë masa sigurie.
- A1 - 10.10.1.3 Punimet e aerodromit duhet të kryhen në mënyrat e mëposhtme:
- a) kur punimet janë të një natyre që do të prishë operimet e avionëve, ato duhet të kryhen nën një skemë organizimi që quhet metoda e planit të punës; dhe
 - b) kur punimet janë me kohë të shkurtër dhe të një natyre mirëmbajtjeje, ato mund të kryhen si punime me kohë të kufizuar.
- A1 - 10.10.1.4 Kur duhet që një porte të zhvendoset përkohësisht për më shumë se 300 metra për shkak të punimeve të aerodromit, atëherë kjo çështje duhet t'i kalojë AAC për vlerësim të rëndësisë së veprimit të kësaj zhvendosjeje.
- A1- 10.10.2 Metodat e planeve të punimeve**
- A1 - 10.10.2.1 Në një aerodrom, i cili përdoret nga avionë me një peshe maksimale ngritjeje, më shumë se 5700 kg atëherë operatori i aerodromit nuk duhet të kryejë punime që nuk janë punime me kohe të kufizuar pa pasur një metodë të planit të punimeve (MOWP) të përgatitur për këto punime, përveç rasteve kur aerodromi mbyllet gjatë punimeve ose puna që kryhet është emergjente.
- A1 - 10.10.2.2 MOWP duhet të përcaktojë marrëveshjet për kryerjen e këtyre punimeve.
- A1 - 10.10.2.3 Një MOWP duhet të përgatitet në përputhje me sektorin 10.11 të këtij kapitulli.
- A1 - 10.10.2.4 Kur përgatitet një MOWP, operatori i një aerodromi duhet të konsultohet me:
- a) operatore komerciale të transportit ajror që përdorin aerodromin;
 - b) kontrollin e trafikut ajror; dhe
 - c) skuadrat e shpëtimit dhe shërbimin e zjarrfikësve të një aerodromi, nëse MOWP mund të ndikojë në operimet e tij, në mënyrë që të sigurojë sigurinë e operimeve të avionëve në aerodrom.
- A1 - 10.10.2.5 Operatori i aerodromit duhet t'i japë një kopje të MOWP dhe çdo ndryshim të këtij plani AAC sa më shpejt të jetë e mundur, kur MOWP të jetë përgatitur ose ndryshuar.
- A1 - 10.10.2.6 Punimet e aerodromit për të cilat kërkohet një MOWP, dhe çdo ndryshim në MOWP, duhet të kryhen në përputhje me marrëveshjet e përcaktuara në MOWP e autorizuar dhe me çdo amendim të mëvonshëm.
- A1 - 10.10.2.7 Një MOWP nuk kërkohet nëse një operator aerodromi e mbyll aerodromin për operimet e avionëve ndërkohë që janë duke u kryer punime në aerodrom. Gjithashtu duhet të jepet një arsye për mbylljen e aerodromit në AAC, në operatorët tregtarë të transportit ajror dhe në të gjitha organizatat apo personat që mund të ndikohen nga mbyllja.

- A1 - 10.10.2.8 Operatori nuk duhet ta mbyllë aerodromin për shkak të punimeve, përveç rasteve kur një NOTAM, i cili njofton mbylljen e aerodromit është lëshuar të paktën 14 ditë përpara se të ndodhë mbyllja.
- A1 - 10.10.2.9 Nuk kërkohet një MOWP në rastet e punimeve që kryhen për të riparuar dëme të paparashikuara të pjesëve të zonës së manovrimit, ose për heqjen e një pengesë, ose nëse punimet nuk kërkojnë ndonjë kufizim të operimeve të avionëve. Kur është e nevojshme, duhet të lëshohet sa më shpejt të jetë e mundur një NOTAM, i cili jep kohën dhe datën e fillimit të punimeve, por preferohet jo më pak se 48 ditë përpara fillimit të punimeve.
- A1- 10.10.3 Punimet me kohë të kufizuar**
- A1 - 10.10.3.1 Punimet e aerodromit mund të kryhen si punime me kohë të kufizuar nëse nuk ndikojnë në operimet normale të avionëve dhe kur zona e lëvizjes mund të restaurohet dhe të kthehet në standarde normale sigurie në jo më shumë se 30 minuta, përfshirë këtu heqjen e çdo pengese të krijuar nga këto punime.
- A1 - 10.10.3.2 Punimet me kohë të kufizuar përfshijnë punimet e mëposhtme:
- a) mirëmbajtja e shenjave dhe dritave;
 - b) krasitja e barit;
 - c) nivelimi i sipërfaqeve;
 - d) pastrimi i rrugëve;
 - e) riparime të vogla të rrugëve; dhe
 - f) vëzhgime dhe inspektime.
- A1 - 10.10.3.3 Një person nuk duhet të fillojë punime me kohë të kufizuar, të cilat kërkojnë kohë më shumë se 10 minuta për të rivendosur standardet normale të sigurisë në zonën e lëvizjes dhe në heqjen e pengesave, përveç rasteve kur një NOTAM është lëshuar jo më pak se 24 orë përpara fillimit duke dhënë datën dhe kohën e fillimit dhe kohën e kërkuar për të rivendosur standardet normale të sigurisë.
- A1- 10.10.4 Kufizimet për punime me kohë të kufizuar**
- A1 - 10.10.4.1 Si subjekt të paragrafit 10.10.4.2, punimet me kohë të kufizuar nuk duhet të kryhen natën ose nëse pamja vizuale është më pak se 5 kilometra.
- A1 - 10.10.4.2 Paragrafi 10.10.4.1 nuk aplikohet nëse është autorizuar nga Kontrolli i Trafikut Ajror në një aerodrom të kontrolluar ose në raste të tjera nëse standardet e sigurisë normale mund të rivendosen me shpejtësi në mënyrë që të një veprim i avionëve të ndodhë pa vonesë.
- A1- 10.10.5 Rivendosja e standardeve normale të sigurisë**
- A1 - 10.10.5.1 Punimet me kohë të kufizuara duhet të ndalohen dhe duhet të rivendosen standardet normale të sigurisë kur kërkohet kryerja e operimeve nga një avion.
- A1 - 10.10.5.2 Duhet të merren të gjitha masat e nevojshme për të plotësuar rivendosjen e standardeve normale të sigurisë jo më pak se 5 minuta përpara orarit të vendosur ose të njoftuar për të vepruar një avion.
- A1- 10.10.6 Rifillimi i punimeve të aerodromit**
- A1 - 10.10.6.1 Punimet të cilat ndalohen për vendosjen e standardeve normale të sigurisë, mund të rifillojnë:
- a) menjëherë pas mbërritjes, nëse janë ndaluar për mbërritjen e një avioni, nëse siguria e avionit nuk rrezikohet nga rifillimi i punimeve;
 - b) 15 minuta pasi është bërë nisja, nëse janë ndaluar për shkak të nisjes së një avioni; ose
 - c) 30 minuta pas kohës së orarit të njoftuar për mbërritjen e avionit, nëse janë ndaluar për mbërritjen e një avioni, i cili nuk mbërrin (kur vendoset një ETA e re);
 - d) Kontrolli i trafikut ajror, me kërkesë të operatorit të aerodromit, mund të ndryshojë limitet kohore të përcaktuara në paragrafin 10.10.6.1 për rivendosjen e standardeve normale të sigurisë ose rifillimin e punimeve të aerodromit. një ndryshim sipas këtij paragrafi është subjekt i kushteve që mund të vendosë Kontrolli i Trafikut Ajror.
- A1- 10.10.7 Menaxhimi dhe kontrolli i punimeve të aerodromit**
- A1 - 10.10.7.1 Operatori i aerodromit duhet të sigurojë, që punimet e aerodromit të kryhen në përputhje me standardet e këtij kapitulli.
- A1 - 10.10.7.2 Një operator aerodromi duhet të caktojë me shkrim një person si oficer të sigurisë së punimeve me qëllim sigurimin e drejtimit të punimeve të aerodromit sipas kushteve të përcaktuara.
- A1 - 10.10.7.3 Përpara se të caktohet një person si një oficer të sigurisë së punimeve, operatori i aerodromit duhet të sigurohet se ky person është i aftë të përmbushë funksionet e oficerit të sigurisë së punimeve të përcaktuara në sektorin 10.12.
- A1 - 10.10.7.4 Një oficer i sigurisë së punimeve duhet të jetë i pranishëm gjithmonë gjatë kryerjes së punimeve të aerodromit dhe kur aerodromi është i hapur për veprimet e avionëve. Për punime me kohë të kufizuar, nuk kërkohet një oficer i posaçëm nëse një nga personat që drejtojnë punimet është kompetent për të qenë një oficer i sigurisë së punimeve.



- A1 - 10.10.7.5 Operatori i aerodromit duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme për të siguruar që grupi i punës të kryejë punimet në aerodrom në mënyrë të tillë operimet e avionëve të jenë të sigurt.
- A1 - 10.10.7.6 Personat, mjetet, strukturat dhe pajisjet e kërkuara për kryerjen e punimeve të aerodromit, nuk duhet të lejohen të hyjnë në zonën e lëvizjes ose të qëndrojnë në të, përveç rasteve kur si qëllim është kryerja e punimeve.
- A1 - 10.10.7.7 Procedurat për të hyrë në zonat e punimeve duhet të përcaktohen në MOWP.
- A1 - 10.10.7.8 Operatori duhet të lejojë hyrjen në zonat e punimeve vetëm nëpërmjet rrugëve të treguara në MOWP.
- A1- 10.10.8 Shenjat dhe dritat**
- A1 - 10.10.8.1 Shenjat dhe dritat e aerodromit, të cilat janë të nevojshme dhe ndikohen nga punimet e aerodromit, duhet të instalohen, ndryshohen ose të hiqen sipas standardeve të përshtatshme.
- A1 - 10.10.8.2 Pjesë të zonës së lëvizjes, të cilat janë jashtë shërbimi si rezultat i kryerjes së punimeve të aerodromit duhet të shënjohen dhe të ndriçohen sipas standardeve të duhura.
- A1 - 10.10.8.3 Të gjitha pengesat e krijuara nga kryerja e punimeve në aerodrom duhet të shënjohen dhe të ndriçohen sipas standardeve të përcaktuara në kapitullin 8.
- A1 - 10.10.8.4 Mjetet dhe strukturat që përdoren gjatë kryerjes së punimeve në aerodrom duhet të shënjohen sipas paragrafit 8.10.4.
- A1 - 10.10.8.5 Shtesat e kërkesave të paragrafit 10.10.8.4, për mjetet dhe strukturat që përdoren në kryerjen e punimeve në aerodrom gjatë natës duhet të ndriçohen sipas paragrafit 9.19.1.
- A1- 10.10.9 Pajisjet e komunikimit**
- A1 - 10.10.9.1 Në një aerodrom të kontrolluar, një mjet që përdoret nga një oficer i sigurisë së punimeve, ndërsa kontrollon punimet e aerodromit duhet të jetë i pajisur me një radio për komunikim me dy rrugë me Kontrollin e Trafikut Ajror.
- A1 - 10.10.9.2 Për të komunikuar me kontrollin e trafikut ajror, çdo mjet i përdorur nga oficeri i sigurisë së punimeve duhet të pajiset me një sinjal thirrjeje.
- A1 - 10.10.9.3 Çdo mjet apo strukturë që nuk është:
- a) e shënuar apo e ndriçuar sipas paragrafit 10.10.8; ose
 - b) e pajisur me një radio me dy rrugë komunikimi, mund të përdoret në kryerjen e punimeve të aerodromit nëse:
 - (i) përdoret nën kontrollin e drejtpërdrejtë të oficerit të sigurisë së punimeve; ose
 - (ii) përdoret vetëm brenda kufijve të zonave të punës të shënuara dhe të ndriçuara siç duhet.
- A1- 10.10.10 Përfundimi**
- A1 - 10.10.10.1 Në përfundim të punimeve të aerodromit dhe rivendosjen e standardeve normale të sigurisë në zonën e lëvizjes, operatori i aerodromit duhet të fillojë sipas NOTAM të lëshuar për lajmërimin e këtyre punimeve.
- A1- 10.10.11 Punimet e shtrimit të rrugës**
- A1 - 10.10.11.1 Në fund të seksionit të punimeve të shtrimit, kur pista duhet të kthehet në një gjendje operative, sipërfaqet e reja dhe të vjetra të pistës nuk duhet të lihen me një sipërfaqe vertikale të vrazhdë prej më shumë se 25 mm. Normalisht kjo do të kërkojë pajisjen me një devijim të përkohshëm midis sipërfaqeve të reja dhe të vjetra.
- A1 - 10.10.11.2 Gjatësia e matur e pjerrësisë së devijimit të përkohshëm të përshkruar në paragrafin 10.10.11.1, duke iu referuar sipërfaqes ekzistuese të pistës ose kursit të shtrimit të mëparshëm duhet të jetë:
- a) 0.5 deri në 1 për qind për shtrime deri në 5 cm trashësi (përfshirë këtu edhe 5 cm); dhe
 - b) jo më shumë se 0.5 për qind për shtrime më shumë se 5 cm në trashësi.
- A1 - 10.10.11.3 Kur është e mundur, drejtimi i shtrimit të rrugës duhet të procedojë nga njeri fund i pistës drejt fundit tjetër, kështu që bazuar në një përdorim të pistës, pjesa më e madhe e operimeve të avionëve do të këtë një drejtim të devijimit për poshtë.
- A1 - 10.10.11.4 Kur është e mundur, e gjithë gjerësia e pistës duhet të shtrohet gjatë çdo seksioni punimesh. Kur nuk mund të shtrohet e gjithë gjerësia e pistës gjatë një seksioni pune, atëherë duhet të shtrohet të paktën dy të tretat qendrore të gjerësisë së pistës. Në këtë rast, një devijim i përkohshëm i tërthortë prej midis 0.8 dhe 1 për qind duhet të sigurohet midis skajit të sipërfaqes së re të shtruar dhe sipërfaqes ekzistuese të pistës ose të kursit shtrimeve të mëparshme kur ndryshimi në nivel i kalon 25 mm.
- A1 - 10.10.11.5 Përpara se një pistë me kodin 3 ose 4, e cila është duke u shtruar të kthehet në shërbim të përkohshëm duhet të sigurohet një shenjë e linjës qendrore të pistës konform specifikimeve në kapitullin 8.
- A1- 10.10.12 Punimet në pistat e uljes**
- A1 - 10.10.12.1 Punimet në pistat e uljes duhet të kryhen në një kohë sa më të shkurtër të jetë e mundur, dhe kur kryhen duhet të bëhen brenda 23 metrave të skajit të pistës ose anës së pistës:

QZ

- a) punimet duhet të kryhen vetëm në një anë të pistës në çdo kohë;
 - b) zona e punimeve në çdo kohë nuk duhet t'i kalojë 9 metra katrorë, përveç rasteve të prerjes së hendeqeve me makinë, dhe në këtë rast nuk duhet t'i kalojnë 100 mm gjerësi dhe 280 metra gjatësi;
 - c) materiale, si zhavorri, shenja dhe drita etj., të lëna në këtë pjesë të pistës, nuk duhet t'i kalojnë një gjysmë metri lartësi mbi tokë. Çdo material që mund të ndikohet nga larja e helikave ose rrymave ajrore të reaktiveve duhet të hiqet; dhe
 - d) strukturat dhe mjetet duhet ta lirojnë këtë zonë kur pista është në përdorim.
- A1 - 10.10.12.2 Kur punimet kryhen në një pistë uljeje midis 23 metra nga skaji i pistës ose anëve të pistës dhe skajit të pjesës së ngritur të pistës së uljes, një kufizim i ngjashëm duhet të aplikohet brenda kësaj zone të rripit të pistës si në paragrafin 10.10.12.1 më lart, përveç rasteve kur zona e punimeve mund të shtrihet deri në një zonë prej 18 metrash katrorë, dhe lartësia e materialeve mund të shtrihet deri në një metër.
- A1 - 10.10.12.3 Kur punimet duhet të kryhen në afërsi të ndihmave të navigacionit ose të uljes që ndodhen brenda rripit të pistës duhet të tregohet kujdes për të siguruar që as punimet dhe as mjetet apo strukturat e shoqëruara me punimet të mos ndikojnë në efektshmërinë e ndihmave.

A1 - 10.11 Metodat e planeve të punimeve

A1- 10.11.1 Hyrje

A1 - 10.11.1.1 MOWP duhet të prezantohet në sektorë sipas sekuencave të mëposhtme:

- a) titulli i faqes;
- b) informacion mbi punimet;
- c) kufizimet për operimet e avionëve;
- d) kufizime në organizimin e punimeve;
- e) administrimi;
- f) autoriteti;
- g) vizatimet;
- h) lista e shpërndarjes.

A1- 10.11.2 Titulli i faqes

- A1 - 10.11.2.1 Çdo MOWP duhet të ketë një numër reference që përbëhet nga kodi i përdorur për të identifikuar aerodromin në AIP, dy numrat e fundit të viti dhe numri që i është dhënë MOWP nga operatori i aerodromit.
- A1 - 10.11.2.2 MOWP e lëshuara në lidhje me të njëjtin aerodrom duhet të numërohen sipas rendit të lëshimit të tyre.
- A1 - 10.11.2.3 Numri i MOWP, data e lëshimit, dhe data dhe numri e çdo ndryshimi duhet të përcaktohen lart në cepin e anës së djathtë të faqes së titullit.
- A1 - 10.11.2.4 Titulli duhet të tregojë vendin e punimeve dhe të japë një përshkrim të shkurtër të projektit, p.sh. "emri i aerodromit – pista 07/25 – riparime".
- A1 - 10.11.2.5 Data e aprovimit të MOWP, data e fillimit dhe e mbarimit të MOWP, dhe data e përfundimit të punimeve duhet të përcaktohen në faqen e titullit.
- A1 - 10.11.2.6 Faqja e titullit duhet të përfshijë një listë të sektorëve të MOWP.

A1- 10.11.3 Informacion mbi punimet

A1 - 10.11.3.1 MOWP duhet:

- a) të përfshijë një plan të të gjithë shtrirjes së punimeve dhe të tregojë se cila shërbime të aerodromit preken;
- b) të tregojë datën dhe kohën e planifikuar të fillimit, kohëzgjatjen e çdo faze dhe kohën e përfundimit;
- c) të përmbajë fjalinë e mëposhtme:
"Koha dhe data e fillimit do të njoftohen me anë të një NOTAM që do të lëshohet jo më pak se 48 orë përpara fillimit të punës".

A1- 10.11.4 Kufizimi i operacioneve të avionëve dhe lëshimi i NOTAM

A1 - 10.11.4.1 Ky sektor i MOWP duhet të jetë në një formë që lejon lëshimin e tij veçmas për operatorët e aerodromit dhe u lejon këtyre operatorëve të kenë një referencë të lehtë të informacionit që i prek ato.

A1 - 10.11.4.2 Ky sektor i MOWP duhet të tregojë çdo kufizim dhe çdo tip avioni që ndikohet nga ky kufizim.

A1- 10.11.5 Fazat e punës



- A1 - 10.11.5.1 Çdo kufizim i operacioneve të avionëve në zonën e lëvizjes, ose në zonat e uljes dhe ngritjes në fluturim duhet të listohet dhe të tregohet me vizatim të çdo faze e punimeve.
- A1 - 10.11.5.2 Kur ndërmerren punë të ndërlikuara duhet të përfshihet edhe një tabelë që tregon kufizimet e mundshme të çdo faze të punimeve dhe për veprime të çdo tipi avioni.
- A1 - 10.11.5.3 Tabela duhet të skicojë fazat e ndryshme të punimeve me datat e fillimit dhe të përfundimit dhe të ketë një kolonë me shënimet, për të listuar detaje të kufizimeve të veçanta dhe lëshimin e NOTAM për informacionin e një piloti përpara një fluturimi.
- A1- 10.11.6 Emergjencat dhe moti i keq**
- A1 - 10.11.6.1 MOWP duhet të skicojë detaje, nëse ka të tilla, të marrëveshjeve të veçanta që duhet të bëhen gjatë punimeve nëse ndodhin emergjencat apo në raste të motit të keq.
- A1- 10.11.7 NOTAM**
- A1 - 10.11.7.1 Duhet të përfshihet teksti i plotë i të gjitha planeve NOTAM të shoqëruar me punimet që janë kryer ose do të kryhen në aerodrom.
- A1- 10.11.8 Kufizimet e organizimit të punimeve**
- A1 - 10.11.8.1 MOWP duhet të sigurojë çdo kufizim mbi çdo organizim që kryen punimet e aerodromit dhe kërkesat për rivendosjen e standardeve normale të sigurisë.
- A1- 10.11.9 Personeli dhe pajimet**
- A1 - 10.11.9.1 Kur personeli dhe pajimet duhet të lirojnë zonën e lëvizjes për operime të caktuara, ky fakt duhet të përmendet në veçanti, p.sh.: "I gjithë personeli dhe pajimet duhet të largohen nga pista 11/29 për të gjitha operimet nga avionë më të mëdhenj se B737".
- A1- 10.11.10 Hyrja**
- A1 - 10.11.10.1 MOWP duhet të identifikojë rrugët për në zonën e punimeve dhe nga zona e punimeve, dhe procedurat për të hyrë në zonat e punimeve brenda zonës së lëvizjes.
- A1 - 10.11.10.2 Specifikime të rrugëve për në zonën e punimeve dhe nga zona e punimeve duhet të tregohen me vizatime të bashkangjitura me MOWP.
- A1- 10.11.11 Shenjat dhe dritat e aerodromit**
- A1 - 10.11.11.1 Detajet e marrëveshjeve për instalimin, ndryshimin dhe heqjen e shenjave dhe dritave të aerodromit në zonat e punimeve dhe në zona të tjera të prekura nga punimet e aerodromit duhet të tregohen në vizatime bashkangjitur me MOWP.
- A1- 10.11.12 Mbrojtja e shërbimeve elektrike**
- A1 - 10.11.12.1 MOWP duhet të përcaktojë procedurat për sigurinë që shërbimet elektrike dhe kabllo të kontrollit të mos dëmtohen.
- A1- 10.11.13 Kërkesa të veçanta**
- A1 - 10.11.13.1 MOWP duhet të sigurojë detaje për çdo kërkesë të veçantë që ngrihet gjatë ose në përfundim të punimeve të aerodromit, p.sh. marrëveshjet për lënien e sipërfaqeve të rrugëve të pastra përpara largimit nga zona e punimeve.
- A1- 10.11.14 Administrimi**
- A1 - 10.11.14.1 MOWP duhet të japë emrin e menaxherit të projektit të caktuar nga operatori i aerodromit dhe mjetet e kontaktit, përfshirë mjetet jashtë orarit normal të punës.
- A1 - 10.11.14.2 MOWP duhet të japë emrat e oficerit apo oficerëve për sigurinë e punës, të caktuar nga operatori i aerodromit dhe mjetet e kontaktit, përfshirë mjetet jashtë orarit normal të punës.
- A1 - 10.11.14.3 MOWP duhet të japë emrin e organizuesit të punimeve (nëse duhet) dhe mjetet e kontaktit, përfshirë mjetet jashtë orarit të punës.
- A1- 10.11.15 Autoriteti**
- A1 - 10.11.15.1 Çdo MOWP duhet të përmbajë pohimet e mëposhtme: "Të gjitha punimet do të kryhen në përputhje me MOWP".
- A1 - 10.11.15.2 Çdo MOWP duhet të përcaktojë datën e përfundimit dhe çdo ndryshim të kësaj date.
- A1 - 10.11.15.3 Çdo MOWP duhet të nënshkruhet nga operatori i aerodromit ose nga menaxheri i projektit.
- A1- 10.11.16 Vizatimet**
- A1 - 10.11.16.1 Vizatimet duhet të bashkohen për të siguruar një referim vizual të çdo faze të punimeve. Vizatimet duhet të përmbajnë detaje të veçanta të tilla si zona e punimeve, kufizimet ndaj avionëve, vendndodhja e ndihmave të navigacionit me radio, vendndodhjen e saktë të ndihmave dhe shenjave vizive tokësore, detaje të lartësisë dhe vendndodhjes së pengesave kritike, vendndodhjen e rrugëve të përkohshme, rrugët e hyrjes, zonat e ruajtjes së materialit dhe pajimeve, dhe vendndodhjen e shërbimeve elektrike dhe kabllove të kontrollit që mund të preken gjatë punimeve.
- A1- 10.11.17 Lista e shpërndarjes**
- A1 - 10.11.17.1 Lista e shpërndarjes së MOWP duhet të përfshijë të paktën personat dhe organizatat e mëposhtme:
- a) menaxherin e projektit;

- b) oficerin e sigurisë së punimeve;
- c) menaxherin e sigurisë së aerodromit, nëse ka një të tillë;
- d) organizuesin e punimeve;
- e) inspektorin e AAC për aerodromin;
- f) ATC dhe njësinë e skuadrat e shpëtimit dhe njësinë e shërbimit të zjarrfikësve të aerodromit;
- g) operatorët e avionëve të transportit ajror që përdorin aerodromin në të cilin duhet të kryhen punimet; dhe
- h) operatorët e palëvizshëm që përdorin aerodromin në të cilin duhet të kryhen punimet.

A1 - 10.12 Funksionet e oficerit të sigurisë së punimeve

A1- 10.12.1 Oficeri i sigurisë së punimeve

A1 - 10.12.1.1 Oficeri i sigurisë së punimeve ka përgjegjësitë e mëposhtme:

- a) të sigurojë sigurinë e operimeve të avionëve në përputhje me standardet për punimet e aerodromit dhe MOWP e aplikueshme;
- b) të sigurohet që punimet e aerodromit të njoftohen duke lëshuar një NOTAM dhe teksti i NOTAM të jetë saktësisht siç është përcaktuar në MOWP e aplikueshme;
- c) t'i japë kontrollorit të trafikut ajror mbi një bazë ditore çdo informacion që është i nevojshëm për të siguruar sigurinë e operimeve të avionëve;
- d) të diskutojë mbi një bazë ditore me organizuesit e punimeve për çdo çështje të nevojshme për të siguruar sigurinë e operimeve të avionit;
- e) të sigurohet se pjesët jashtë shërbimit të zonës së lëvizjes, bllokimet e përkohshme dhe kufizimet e zonës së punimeve të shënohen dhe të ndriçohen siç duhet sipas paragrafit 10.10.8 dhe MOWP së aplikueshme.
- f) të sigurohet se mjetet, strukturat dhe pajimet që kryejnë punimet e aerodromit të jenë të shënuara dhe të ndriçuara siç duhet ose të jenë nën kontrollin e oficerit të sigurisë së punimeve ose brenda një zone punimesh me shenjat dhe ndriçimin e duhur;
- g) të sigurohet se të gjitha kërkesat e tjera të drejtimeve dhe MOWP që ka të bëjë me mjetet, strukturat, pajimet dhe materialet të përputhen;
- h) të sigurojë se rrugët hyrëse për në zonën e punimeve të jenë në përputhje me MOWP e aplikueshme dhe të përcaktuara qartë dhe se hyrja të jetë e kufizuar për këto rrugë;
- i) të sigurojë se evakuimi të kryhet sipas MOWP dhe në veçanti për të shmangur dëme ose humbje të kalibrimit të ndonjë kabloje nëntokësore të energjisë apo kontrollit, të shoqëruar me një sistem afrimi dhe uljeje ose çdo ndihmë tjetër navigacioni;
- j) t'i raportojë menjëherë kontrollorit të trafikut ajror dhe operatorit të aerodromit për çdo incident ose dëmtim të ndonjë shërbimi që mund të ndikojë në shërbimet e kontrollit të trafikut ajror ose në sigurinë e avionit;
- k) të qëndrojë në detyrë në zonën e punimeve, ndërsa puna është në progres dhe aerodromi është i hapur për operimet e avionëve;
- l) të sigurohet se kontrollori i trafikut ajror mbahet i informuar për thirrjet dhe sinjalet e radiove të mjeteve që përdoren nga oficeri i sigurisë së punimeve;
- m) të kërkojë heqjen e menjëhershme të mjeteve, strukturave dhe personelit nga zona e lëvizjes ku është e nevojshme të sigurohet siguria e operimeve të avionit;
- n) të sigurohet se zona e lëvizjes është e sigurt për operime normale të avionëve, duke ndjekur heqjen e mjeteve, strukturave, pajimeve dhe personelit nga zona e punimeve;
- o) në rastin e punimeve me kohë të kufizuar, të sigurohet se zona e punimeve të rikthehet në standarde normale të sigurisë në jo më pak se 5 minuta përpara orarit ose njoftimit për një lëvizje të avionit; dhe
- p) të sigurohet se ndriçimi me prozhektor ose çdo ndriçim tjetër që kërkohet për kryerjen e punimeve të aerodromit të mbulohet në mënyrë që të mos përbëjë një rrezik për operimet e avionëve.

A1 - 10.13 Parkimi i avionit

A1- 10.13.1 Hyrje

A1 - 10.13.1.1 Ky sektor aplikohet vetëm në aerodrome ku ngarkesa e tepërt është një problem.

A1 - 10.13.1.2 Operatori i aerodromit duhet të përfshijë në manualin e aerodromit veçanti të procedurave për kontrollin e parkimit të avionëve në vendqëndrime për të siguruar sigurinë e avionit gjatë manovrimeve në vendqëndrim.

A1- 10.13.2 Mbingarkesa në vendqëndrime avionësh

A1 - 10.13.2.1 Procedurat e duhura të sigurisë së vendqëndrimeve duhet të zhvillohen dhe të monitorohen në përputhje me një bazë të rregullt nga operatori i aerodromit në lidhje me organizatat vepruese, si



p.sh. linjat ajrore, manovruesit dhe furnizuesit. Marrëveshje dhe kontrata me shkrim janë përbërës të nevojshëm të masave lehtësuese të mbipopullimit.

A1- 10.13.3 Menaxhimi i sigurisë së vendqëndrimit të avionëve

A1 - 10.13.3.1 Operatorët e aerodromit duhet të sigurohen se procedurat të jenë korrekte, pavarësisht se kush është përgjegjës.

A1 - 10.13.3.2 Procedurat e sigurisë së menaxhimit të vendqëndrimit duhet:

- a) të sigurojnë se njerëzit e përfshirë të jenë të trajnuar siç duhet dhe të kenë eksperiencë; dhe
- b) të sigurojnë se njerëzit e angazhuar në këto aktivitete të jenë të pajisur me mjete të përshtatshme, të tilla si komunikimi, veshje që dallohen lehtë dhe pajisje për fikjen e zjarreve të përshtatshme të paktën për ndërhyrjet e para në rast të një zjarri të lëndëve djegëse.

A1 - 10.13.3.3 Nëse aktivitetet operacionale të vendqëndrimit ndërmerren nga organizata që nuk janë operatorë të aerodromit, atëherë operatori i aerodromit duhet të sigurohet që procedurat e sigurisë së menaxhimit të aerodromit të ndiqen.

A1 - 10.14 Menaxhimi i rreziqeve nga kafshët e egra

A1- 10.14.1 Hyrje

A1 - 10.14.1.1 Operatori i aerodromit duhet të monitorojë dhe të regjistrojë rregullisht praninë e zogjve ose kafshëve në aerodrom ose në afërsi të aerodromit. Personeli i monitorimit duhet të jetë i trajnuar për këtë qëllim.

A1 - 10.14.1.2 Kur monitorimi i rregullt konfirmon ekzistencën e rrezikut të zogjve apo kafshëve për operimet e avionit, ose kur AAC jep udhëzime të tilla, operatori i aerodromit duhet të përgatisë një plan menaxhimi për rrezikun nga zogjtë dhe kafshët, plan i cili duhet të përfshihet si pjesë e manualit të aerodromit.

A1 - 10.14.1.3 Nëse udhëzohet nga AAC, plani i menaxhimit duhet të përgatitet nga një person me kualifikim të përshtatshëm, si p.sh. një ornitologjist ose një biolog etj.

A1 - 10.14.1.4 Plani i menaxhimit duhet t'i adresohet:

- a) vlerësimit të rrezikut, duke përfshirë këtu edhe aksionin dhe analizën e monitorimit;
- b) njoftimit të pilotit.
- c) ndërlidhjes dhe marrëdhënieve të punës me autoritetet e planifikimit të përdorimit të tokës;
- d) ambienteve tërheqëse në brendësi të aeroportit që sigurojnë ushqim, ujë apo strehë për zogjtë dhe kafshët;
- e) metodave të përshtatshme të shqetësimeve; dhe
- f) një strategjie në vazhdim për zvogëlimin e rrezikut të zogjve dhe kafshëve, përfshirë këtu edhe pajisjen me një gardh të përshtatshëm.

A1 - 10.14.1.5 Plani i menaxhimi të rrezikut të zogjve dhe kafshëve duhet të shikohet për efektivitetin e tij rregullisht, të paktën si pjesë e çdo inspektimi teknik.

A1 - 10.14.1.6 Kur prania e zogjve apo e kafshëve vlerësohet si një rrezik i vazhdueshëm për avionët, operatori i aerodromit duhet të njoftojë me shkrim AAC dhe të përfshijë një njoftim paralajmërues për publikimin në AIP.

A1 - 10.14.1.7 Kur rreziku i zogjve apo kafshëve vlerësohet si akut, pilotëve duhet t'i jepet një shkrim shitesë me anë të një NOTAM.

A1 - 10.15 Mirëmbajtja e shtresës së rrugës

A1- 10.15.1 Pastërtia e rrugës

A1 - 10.15.1.1 Të gjitha rrugët e shtruara, sipërfaqet e rrugëve lidhëse dhe vendqëndrimet duhet të mbahen të pastra nga objektet apo pjesët që mund të shkaktojnë dëme në strukturën ose motorin e avionit ose që mund të dëmtojnë veprimin e sistemeve të avionit.

A1 - 10.15.1.2 Të gjitha pistat, rrugët lidhëse dhe vendqëndrimet që përdoren nga avionë reaktivë të transportit ajror me numër reference 3 ose 4 duhet të pastrohen rregullisht nga objektet e huaja.

A1- 10.15.2 Fërkimi i sipërfaqes së pistës

A1 - 10.15.2.1 Operatori i aerodromit duhet të mirëmbajë pistat me sipërfaqe të mbyllura me asfalt ose me beton sipas standardeve të ndërtimit të sipërfaqes të specifikuara në kapitullin 6.

A1 - 10.15.2.2 Inspektimi teknik i aerodromit për sipërfaqet e pistës duhet të konfirmojë se standardi i ndërtimit është arritur.

Shënim: AAC mund të kërkojë testimin e një pjese apo të gjithë sipërfaqes së pistës për vlerësimin e raportit të inspektimit teknik, përfshirë këtu përdorimin e pajisjeve matëse të fërkimit të vazhdueshëm.

A1 - 10.15.2.3 Aerodrome ndërkombëtare të certifikuara me pista që i shërbejnë avionëve reaktivë të kodit 4 që kryejnë operime ndërkombëtare të transportit ajror duhet të përdorin një ICAO të pranueshëm me mjet për matjen e fërkimit të vazhdueshëm me vetëspërkatje për të matur nivelin e fërkimit në pistë.

- A1 - 10.15.2.4 Pistat duhet të vlerësohen në fillim kur ndërtohen ose pasi shtrohen përsëri për të përcaktuar karakteristikat e fërkimit të një sipërfaqeje piste të lagur.
- A1 - 10.15.2.5 Matjet e fërkimit duhet të bëhen në intervale që të sigurojnë identifikimin e pistave që kanë nevojë mirëmbajtjeje ose trajtime të veçanta të sipërfaqeve përpara se kushtet e sipërfaqes të përqeshohen më tej. Koha e intervaleve midis matjeve është në varësi të faktorëve të tillë, si tipi i avionit dhe frekuenca e përdorimit, kushtet klimaterike, lloji i shtrimit të rrugës dhe kërkesat e mirëmbajtjes.
- A1 - 10.15.2.6 Kur kryhen testime të fërkimit në pista të lagura, ka një rënie të fërkimit me ngritjen e shpejtësisë. Sidoqoftë, ndërsa shpejtësia rritet, shkalla me të cilën zvogëlohet fërkimi bëhet me e vogël. Cilësia makro e sipërfaqes ndikon në marrëdhënien midis fërkimit dhe shpejtësisë, kështu që duhet të përdoret një shpejtësi aq e madhe sa të mund të tregojë këto ndryshime të fërkimit/shpejtësisë. Preferohet, por nuk është e detyrueshme, që testimi i karakteristikave të një piste të shtruar të bëhet në më shumë se me një shpejtësi.
- A1 - 10.15.2.7 Rezultatet e matjeve do të përdoren si më poshtë:
- për të verifikuar karakteristikat e fërkimit të sipërfaqeve të pistave të mbyllura të reja ose të rishtruara me asfalt ose me beton, duke përdorur objektivat e dizenjimit për vlera të sipërfaqes në tabelën 10.15-1.
 - nëse niveli i matjes së fërkimit bie nën vlerat e nivelit të planifikimit të mirëmbajtjes në tabelën 10.15-1, operatori i aerodromit duhet të fillojë veprim mirëmbajtës të përshtatshëm rregullues për të përmirësuar fërkimin.
 - nëse niveli i matjeve të fërkimit bie nën vlerat e minimumit të fërkimit në tabelën 10.15-1, operatori i aerodromit duhet të shpallë me anë të një NOTAM se shtrimi i pistës bie nën nivelin minimal të fërkimit kur pista është e lagur. Shtesë kësaj, veprim mirëmbajtës rregullues duhet të ndërmerret pa vonesë. Kjo kërkesë aplikohet kur karakteristikat e fërkimit sipër të gjithë pistën, ashtu edhe për pjesë të saj janë nën nivelin minimal të fërkimit.

Pajisja e testimit	Presioni i gomës së testimit (kPa)	Shpejtësia e testimit (km/orë)	Thellësia e testimit (mm)	Objektivi i dizenuar për sipërfaqe të re	Niveli i planifikimit të mirëmbajtjes	Niveli minimal i fërkimit
Rimorkio	A 70	65	1.0	0.72	0.52	0.42
	A 70	95	1.0	0.66	0.38	0.26
Rimorkio Skidometër	B 210	65	1.0	0.82	0.60	0.50
	B 210	95	1.0	0.74	0.47	0.34
Mjet testues fërkim i të sipërfaqes	B 210	65	1.0	0.82	0.60	0.50
	B 210	95	1.0	0.74	0.47	0.34
Mjet testues fërkim i të pistës	B 210	65	1.0	0.82	0.69	0.50
	B 210	95	1.0	0.74	0.54	0.41
Mjet testues fërkim i TATRA	B 210	65	1.0	0.76	0.57	0.48
	B 210	95	1.0	0.67	0.52	0.42
Rimorkio testuese shtrënguese	C 140	65	1.0	0.74	0.53	0.43
	C 140	95	1.0	0.64	0.36	0.24

Tabela 10.15-1: Vlerat e fërkimit për mjete matës të vazhdueshme të fërkimit

A1- 10.15.3 Përkeqësimi i kanalizimeve të pistës

- A1 - 10.15.3.1 Kur sipërfaqja e shtrimit të një piste është kanalizuar, operatori i aerodromit duhet të kontrollojë në mënyrë periodike kushtet e kanalizimeve të pistës sipas këshillave të Administrimit Federal të Aviacionit të USA (FAA) të përcaktuara në qarkoren këshilluese AC 150/5320-12C të FAA. Qarkorja këshilluese pohon se kur 40% të kanaleve në një pistë janë të barabarta ose më pak se 3 mm në thellësi dhe/ose gjerësi për një distance prej 457 metrash, efektiviteti i kanaleve për parandalimin grumbullimit të ujërave është ulur ndjeshëm. Operatori i aerodromit duhet të ndërmarrë një veprim të menjëhershëm rregullues për të rivendosur thellësinë dhe gjerësinë prej 6 milimetrash të kanaleve kulluese.

A1- 10.15.4 Parregullsi të sipërfaqes



- A1 - 10.15.4.1 Operatorët e aerodromit duhet ta mbajnë sipërfaqen e pistave të shtruara në kushte të tilla që përjashtojnë mundësinë e ngritjes së tepruar të asfaltit, vibrimin ose vështirësi të tjera me kontrollin e avionit.

Shënim: Raportet të performacës aktuale të avionit do të përdoren për të përcaktuar përputhjen.

- A1 - 10.15.4.2 Sipërfaqet e shtruara të pistës duhet të mirëmbahen në mënyrë që të mos formohet apo të mbahet uji i ndenjtur. Grumbullimet e ujit duhet të riparoen sa më shpejt.

A1- 10.15.5 Standardet për sipërfaqen natyrore ose të shtruara me zhavorr të pistës

- A1 - 10.15.5.1 Sipërfaqja e pistave dhe rripave të pistës natyrore ose të shtruara me zhavorr duhet të mirëmbahet me standardet fizike të përcaktuara në kapitullin 13.

Shënim: Një sipërfaqe e ashpër e kombinuar me një sipërfaqe të butë dhe të lagur, është veçanërisht e rrezikshme për operimet e avionëve.

A1 - 10.16 Mirëmbajtja rreth ndihmave të navigacionit

A1- 10.16.1 Hyrje

- A1 - 10.16.1.1 Operatorët e aerodromit duhet të dokumentojnë procedurat për mirëmbajtjen e zonave përreth ndihmave të navigacionit që shërbejnë në aerodrom. Kjo do të përfshinte ndihmat e navigacionit që ndodhen në aerodrom ose jashtë aerodromit qofshin këto pronë e operatorit të aerodromit, apo të siguruesve të tjerë të shërbimeve.

- A1 - 10.16.1.2 Organizimet për mirëmbajtje të tokës përreth këtyre instalimeve duhet të përfshijnë detaje të konsultimit me siguruesin e shërbimit për të shmangur ndërhyrje në veprimin e ndihmave.

- A1 - 10.16.1.3 Mirëmbajtja tokësore e kryer përreth ndihmave të navigacionit duhet të jetë në akord me siguruesin e shërbimit.

- A1 - 10.16.1.4 Nëse nuk ka një akord specifik me siguruesin e shërbimit, mirëmbajtja tokësore përreth shërbimeve të reja duhet të jetë në akord me udhëzimet e prodhuesit dhe për shërbimet që ekzistojnë më parë, për të cilat udhëzimet e prodhuesit nuk janë të disponueshme. Mirëmbajtja duhet të jetë në akord me pikat e mëposhtme:

- a) eliminimi i barit në bazat e kullave, linjat e gardheve dhe themelet e ndërtesave për një distancë prej 500 mm;
- b) zonat e rrethuara të mbahen pa bar, shkurre ose bimë të tjera që rriten më shumë se 300 mm lartësi; dhe
- c) brenda zonave të rrethuara, ose në vende të parrethuara brenda kufirit të aerodromit:
 - (i) instalimet VOR, lartësia e barit brenda një rrezeje prej 150 metrash nga antena nuk duhet të kalojë 600 mm;
 - (ii) lokalizuesit ILS me një antenë me 7 elemente, lartësia e barit në zonën prej një rrezeje 90 metra pas antenës dhe zona 180 metra me gjerësi 90 metra përballë antenës nuk duhet t'i kalojë 150 mm;
 - (iii) lokalizuesit ILS me një antenë me 12 elemente, lartësia e barit në zonën drejtkëndore që shtrihet nga 90 metra në çdo anë të antenës dhe 30 metra pas deri në 300 metra përballë antenës (ose fundit të pistës nëse është më afër) nuk duhet t'i kalojë 150 mm.
 - (iv) instalimet NDB ose DME, lartësia e barit mbi zonën që mbulon kullat, tokën, ndërtesat dhe rrugët e hyrjes, bashkë me një diferencë prej 5 metrash, nuk duhet t'i kalojë 150 mm.
- d) zonat e mirëmbajtura të përshkruara më lart nuk duhet të përdoren ose të trajtohen ndryshe, p.sh. të plugohen apo të mbillen.

- A1 - 10.16.1.5 Procedurat e mirëmbajtjes së tokës përreth ndihmave të navigacionit duhet të përfshijnë pajisjen dhe përfundimin e sinjalistikës së duhur.

A1 - 10.17 Procedurat e sigurisë së aerodromit gjatë operacioneve me shikueshmëri të ulët

A1- 10.17.1 Hyrje

- A1 - 10.17.1.1 Në një aerodrom ku kryhen operacione me shikueshmëri të ulët, operatori i aerodromit duhet të vendosë procedura për menaxhimin e aktiviteteve tokësore gjatë operimeve me shikueshmëri të ulët.

- A1 - 10.17.1.2 Procedurat e sigurisë së aerodromit duhet t'i adresohen procedurave paralajmëruese dhe detajeve të procedurave të operimeve tokësore, përfshirë këtu njerëzit, mjetet, heqjen e njerëzve të panevojshëm nga zona ajrore, kontrolli fizik i instalimeve ndriçuese dhe mjeteve paralajmëruese, të tilla si sinjalistika.

- A1 - 10.17.1.3 Nëse operimet e dallueshmërisë përcaktohen nga matjet manuale të RVR, procedurat e sigurisë së aerodromit duhet të përfshijnë:

- a) metodat për matjet dhe raportimin në kohë të RVR;
- b) vendndodhjen e pozicioneve vëzhguese të pistës; dhe
- c) kërkesat dhe trajnimin të personelit të përzgjedhur për detyra RVR të vëzhgimit.

A1 - 10.18 Inspektimet teknike të aerodromit

A1- 10.18.1 Hyrje

- A1 - 10.18.1.1 Inspektimet teknike të aerodromit duhet të kryhen në akord me kërkesat e rregulloreve.
- A1 - 10.18.1.2 Inspektimet teknike të aerodromit duhet të kryhen në intervale prej jo më shumë se 12 muaj dhe kur është e nevojshme, si rezultat të gjetjeve të inspektimeve mbi disponueshmërinë e aerodromit.
- A1 - 10.18.1.3 Pjesë të inspektimit teknik të aerodromit mund të kryhen në kohë të ndryshme nga pjesët e tjera. Çdo pjesë e inspektimit teknik duhet të kryhet në intervale prej jo më shumë se 12 muaj.
- A1 - 10.18.1.4 Inspektimi teknik duhet të identifikojë çdo mungesë ose zonat për përmirësim.
- A1 - 10.18.1.5 Inspektimi teknik duhet të përfshijë një ose disa plane për veprim rregullues.
- A1 - 10.18.1.6 Aktiviteti i auditit të AAC do të përfshijë vazhdimësi mbi progresin e arritur në raportet dhe planet e mëparshme për veprim rregullues.

A1 - 11 KAPITULLI 11 - STANDARDET PËR SHËRBIME TË TJERA TË AERODROMIT

A1 - 11.1 Të përgjithshme

A1- 11.1.1 Hyrje

- A1 - 11.1.1.1 Kapitulli përmban standarde të aspekteve të dizenjimit të aerodromit dhe operacioneve që nuk mbulohen në ndonjë pjesë tjetër të këtij manuali.

A1- 11.1.2 Standardet për vendndodhjen dhe hapësirën e zonave për shërbime të rrugëve ajrore në aeroporte.

- A1 - 11.1.2.1 Shërbimet e rrugëve ajrore në një aeroport lejojnë navigimin e sigurt të avionit brenda hapësirës ajrore të një rruge ajrore dhe përfshijnë ndihma navigacioni përgjatë rrugës ajrore dhe për afrimin dhe zbritjen në aerodrome, shërbime komunikacioni, shërbime meteorologjike dhe shërbime ATC.
- A1 - 11.1.2.2 Shërbimet e rrugëve ajrore për një veprim të sigurt dhe efikas të avionit, në zonën e terminalit që rrethon një aeroport dhe në zonën e manovrimit të një aeroporti. Në pjesën më të madhe të rasteve është e nevojshme të vendosen mbi ose në perimetrin e aerodromit. Disa prej këtyre shërbimeve, në veçanti shërbimet e afrimit me precizion duhet të pozicionohen në lidhje të sakta gjeometrike të pistave ose të shtrirjes së linjës qendrore të pistës. Pjesa më e madhe e shërbimeve kanë zona shoqëruese të hapësirave të vendeve që rrethojnë vendndodhjen për të siguruar veprimin e duhur të shërbimit.

A1 - 11.1.2.3 Këtu përcaktohen standardet:

- a) kërkesa e përgjithshme për vendet dhe përmasat specifike të hapësirave të zonave të vendeve (për ato lloj shërbimesh për të cilat është e mundur të bëhet një specifikim i tillë) për shërbime ekzistuese; dhe
- b) përgjegjësitë e operatorit të aerodromit për ruajtjen e vendeve dhe zonave të tyre të hapësirave për shërbime të planifikuara apo ekzistuese.

Shënim: Shumë prej këtyre shërbimeve sigurohen dhe mirëmbahen nga AAC. Operatorët e aerodromit duhet gjithashtu të lidhen me AAC për informacion rreth kërkesave teknike të shërbimeve individuale të rrugëve ajrore.

A1 - 11.1.2.4 Për shërbime të tjera të ndiqen udhëzimet e prodhuesve.

A1 - 11.1.2.5 Shërbimet e rrugëve ajrore në një aerodrom mund të përfshijnë një ose të gjitha pikat e mëposhtme:

- a) shërbimet ndihmuese të navigacionit:
 - (i) ILS;
 - (ii) DME;
 - (iii) VOR;
 - (iv) NDB;
- b) vendet e sensorëve të radarëve;
- c) sistemet e komunikacionit ajror/tokësor dhe pikë-më-pikë, përfshirë këtu sistemet që përdorin radio dhe vendet e komunikacionit satelitor;
- d) qendrat e shërbimeve të trafikut ajror;
- e) stacionet e zjarrit (dhe stacionet satelitore të zjarrit); dhe
- f) kullat ATC.

A1- 11.1.3 Kërkesat e përgjithshme për vendndodhjet

- A1 - 11.1.3.1 Kriteret e vendndodhjes përcaktojnë kërkesat minimale për një funksionim të rregullt të çdo shërbimi. Mospërputhja ose shkelja e kriteve të vendndodhjes dhe zonave shoqëruese të hapësirave nuk rezultojnë gjithmonë në mosfunksionim apo pasiguri të një shërbimi të veçantë, por funksionet mund të punojnë keq. Sidoqoftë, ky degradim mund të ketë nevojë për heqjen e shërbimeve në disa



- raste. Çdo shkelje e mundshme nga operatori i aerodromit ndaj kriterëve për shërbime të planifikuara apo ekzistuese duhet t'i referohet siguruesit të shërbimit nga operatori i aerodromit.
- A1 - 11.1.3.2 Kërkesat e përgjithshme për shërbime të rrugëve ajrore janë një vend i caktuar për instalimet e tyre fizike, strehat, themelet, kullat, antenat, plus një zonë e arsyeshme shërbimi përreth tipareve fizike. Në shumë raste, ka gjithashtu një kërkesë për një zonë me hapësirë përreth kësaj hapësirë, në disa raste relativisht me shtrirje për qëllim të sigurimit të transmetimit të valëve elektromagnetike pa ndërhyrje nga burime të jashtme, ose për qëllim të vizioneve të pakalueshme në rastet e kullave ATC të stacioneve RFFS.
- A1 - 11.1.3.3 Përgjegjësitë e operatorit të aerodromit në përputhjen me kërkesat e këtij standardi, përfshijnë:
- a) kontrollet në ngritjen e strukturave, p.sh.: ndërtesat, hangarëve, gardheve, rrugëve brenda distancave të specifikuara dhe kufizimet e lartësisë të shërbimeve të planifikuara apo ekzistuese të rrugëve ajrore;
 - b) kontrolli i hyrjes së mjeteve ose avionëve që kalojnë ose parkojnë në brendësi të hapësirave të zonave të specifikuara; dhe
 - c) sigurimi se siguruesit e shërbimeve konsultohen mbi efektin e punimeve të propozuara të aerodromit ose zhvillimeve në shërbimet e rrugëve ajrore. Edhe punimet e ndërtimeve të përkohshme, të tilla si kursimi i materialeve mund të ketë një ndikim, veçanërisht në ndihmë të afrimit me precizion.
- A1- 11.1.4 Shërbimet e ndihmave të navigacionit**
- A1 - 11.1.4.1 Vendndodhja e ndihmave të navigacionit me radio përcaktohet kryesisht nga rruga ajrore ose rruga e afrimit në të cilën këto ndihma duhet të përdoren. Normalisht që ato nuk mund të hiqen pa ndryshime pasuese apo kufizime të vendosura në rrugën e afrimit ose në rrugën ajrore.
- A1 - 11.1.4.2 Këto shërbime nuk duhet të krahasohen me shërbime me radio, televizive apo telefonike. Përveç NDB, ndihmat e navigacionit me radio janë më komplekse në terma të pajisjeve të transmetimit, dizenjimit e antenës dhe fushave elektromagnetike që janë krijuar për to. Saktësia e rrugëve e përcaktuar nga një ndihme navigacioni specifike përcaktohet jo vetëm nga shërbimi transmetues, por është shumë në varësi të reflektimit të sinjaleve të saj nga objektet përreth shërbimit; terreni, bimësia, ndërtesat, linjat elektrike, avioni, mjete të tjera, gardhet, kanalizimet etj.. në dizenjimin e një shërbimi, llogaritet edhe pozicioni i këtyre objekteve. P.sh., vendet zgjidhen në mënyrë që këto objekte të sigurojnë një degradim sa më të vogël të sinjalit: bimësia hiqet, toka nivelohet në zonat kryesore dhe linjat elektrike mund të hiqen ose të groposen.
- A1 - 11.1.4.3 Gjatë shërbimit për të mbetur një pjesë e nevojshme e sistemit të rrugëve ajrore, duhet të ruhen këto karakteristika të ambientit dhe çdo propozim për ndryshim duhet të ekzaminohet me kujdes.
- A1 - 11.1.4.4 Detyrimet e zhvillimit të përcaktuara në këtë kapitull sigurojnë një guidë për aktivitetin dhe kufizimet e zhvillimit në afërsi të ndihmave të navigacionit me radio. Në rastet kur një zhvillim i planifikuar apo i propozuar është i përmasave domethënëse, i një natyre të pazakontë ose që i kalon këto kufizime, siguruesi i shërbimit duhet të konsultohet dhe duhet të merret një aprovim me shkrim përpara fillimit të çdo zhvillimi apo aktiviteti të tillë.
- A1- 11.1.5 Shërbimet VOR**
- A1 - 11.1.5.1 **Lëvizjet e mjeteve.** Rrugët e automjeteve, rrugët lidhëse, rrugët publike, tramvajet dhe hekurudhat e një aerodromi nuk duhet të jenë më afër se një rrezeje 300 metra. Mjetet e përdorura nga stafi i mirëmbajtjes së aerodromit nuk duhet të parkohen brenda një rrezeje prej 300 metrash.
- A1 - 11.1.5.2 **Zona e kufizuar.** Personeli dhe mjetet e paautorizuara duhet të mbahen larg nga shërbimi brenda një rrezeje prej 300 metrash. Shenja druri apo gardhe druri duhet të përdoren vetëm për të përcaktuar qartësisht zonën e kufizuar. Ndalohet lëvizja e mjeteve midis ndërtesës së VOR dhe antenës së VOR.
- A1 - 11.1.5.3 **Mirëmbajtja e vendndodhjes.** Bari dhe shkurret brenda 150 metrave nga vendndodhja duhet të krasiten ose të priten rregullisht. Pajisja për prerjen e barit nuk duhet të parkohet brenda një rrezeje prej 300 metra të ndërtesës VOR.
- A1 - 11.1.5.4 **Shërbimet.** Të gjitha kabllot (p.sh. kabllot e energjisë dhe telefonit) duhet të vendosen nëntokë brenda një rrezeje 300 metra të shërbimit të VOR. Kabllot mund të shtrihen mbi tokë në një rreze nga 300 deri në 600 metra të VOR nëse janë në linjë në një rreze me VOR.
- A1 - 11.1.5.5 **Zona e lirë nga pengesat.** Asnjë strukturë, ndërtesë, pemë, gardh, kullë apo linjë energjie nuk lejohet brenda një rrezeje prej 600 metrave të VOR nëse do të shtrihen mbi një kënd ngritjeje prej 1 grade nëse shikohen nga vendi i VOR.
- A1- 11.1.6 Shërbimet DME**
- A1 - 11.1.6.1 **Lëvizjet e mjeteve.** Asnjë kufizim.
- A1 - 11.1.6.2 **Zona e kufizuar.** Nuk ka zona të kufizuara.

- A1 - 11.1.6.3 **Mirëmbajtja e vendit.** Nuk ka kërkesa për pastrimin e barit apo shkurreve, sidoqoftë, pemët brenda një rrezeje prej 300 metrash nuk duhet të lejohen të rriten mbi lartësinë e pikës së montimit të një antene DME në shtyllën e DME.
- A1 - 11.1.6.4 **Shërbimet.** Vendosja lartë e linjave të energjisë dhe kontrollit mbi LV janë të lejueshme në afërsi të vendndodhjes së një DME nëse është siguruar arritje e kërkesave të hapësirës të paragrafit 11.1.7.5. Linjat HV 2 kV-22kV që vendosen lart duhet të jenë të paktën 400 metra larg, ndërsa linjat HV që i kalojnë 22kV duhet të jenë të paktën 1 km larg nga sistemi i antenave të DME.
- A1 - 11.1.6.5 **Zona e lirë nga pengesat.** Struktura të vogla, ndërtesa të vogla, linja të vendosura lart dhe gardhe, të gjitha këto janë të lejueshme afër vendndodhjes së antenës DME brenda një rrezeje prej 600 metrash, nëse është siguruar se ato nuk projektojnë mbi pikën e montimit të antenës DME në shtyllën DME.
- A1 - 11.1.6.6 Pengesa më të mëdha të tilla, si: ndërtesa shumëkatëshe, hangarë, urat etj., mund të ndërhyjnë në performancën e sistemit DME dhe çdo propozim për ngritjen e strukturave të mëdha mbi një kënd ngritjeje prej 1 gradë duke e shikuar nga antena e DME brenda një rrezeje 5 km nga vendndodhja e antenës DME mund të ndikojë në funksionimin e sistemit.
- A1- 11.1.7 Sistemi i uljes**
- A1 - 11.1.7.1 **Të përgjithshme.** Ka përbërës të ndryshëm në një sistem uljeje; lokalizuesi, rruga kaluese, shenjat e brendshme, të mesit dhe të jashtme, monitorët në distancë dhe semaforët e lokalizuesit. Shërbimet përbërëse performojnë funksione të ndryshme dhe ndodhen veçmas në rrugën e afrimit dhe përgjatë pistës që ato do t'i shërbejnë. Kërkesa të ndryshme të vendndodhjes dhe kufizimet e hyrjes dhe lëvizjes aplikohen në çdo vendndodhje.
- A1 - 11.1.7.2 **Shërbimet.** Brenda zonave të vendndodhjeve të gjitha kabllot e energjisë dhe kontrollit duhet të shtrihen nëntokë.
- A1 - 11.1.7.3 **Ndërtimi.** Asnjë ndërtim apo ndryshim i hyrjes nuk lejohet brenda zonave kritike pa një aprovim paraprak nga AAC.
- A1 - 11.1.7.4 **Avionët.** Avioni nuk duhet të hyjë apo të qëndrojë brenda zonës kritike, ndërsa ILS është në përdorim. Ky kusht mund të ndryshojë nëse është pjesë e një procedure të aprovuar.
- A1 - 11.1.7.5 **Mjetet dhe pajimet.** Mjetet dhe pajimet nuk duhet të hyjnë apo të qëndrojnë brenda zonës kritike, ndërsa ILS është në përdorim.
- A1 - 11.1.7.6 Mjetet që operojnë brenda zonës kritike mund të shkaktojnë një fikje automatike të pajisjeve. Gjatë aktiviteteve, të cilat kërkojnë akses në zonën kritike, si p.sh. krasitja, ILS duhet të hiqet nga shërbimi.
- A1 - 11.1.7.7 **Përdorimi i rrugës.** Aprovimi mund të garantohet për përdorimin e rrugëve të ndërtuara kur lloji dhe përmasat e mjetit janë vlerësuar dhe përcaktuar si të pranueshme.
- A1 - 11.1.7.8 **Kontrolli i hyrjes.** Hyrja në zonat kritike duhet të kontrollohet nga oficeri përgjegjës i ATC.
- A1 - 11.1.7.9 **Sinjalet.** Sinjalet duhet të sigurohen për të përcaktuar kufijtë e zonës kritike.
- A1 - 11.1.7.10 **Zonat kritike dhe të cënueshme.** Një interferencë në sinjalet ILS është në varësi të të gjithë ambientit përreth antenave të ILS dhe karakteristikave të antenës. Ambienti për qëllimin e zhvillimit të kriterëve të zonave mbrojtëse, mund të ndahet në dy lloje zonash, zonat kritike dhe zonat e cënueshme.
- A1 - 11.1.7.11 Zona kritike është një zonë me përmasa të përcaktuara rreth lokalizuesit dhe rrugës së kalimit ku mjetet, përfshirë këtu edhe avionin, do t'i shkaktonin shqetësime të papranueshme funksionimit të ILS.
- A1 - 11.1.7.12 Zonat e cënueshme janë zona që shtrihen përtej zonës kritike ku parkimi dhe/ose lëvizja e mjeteve, përfshirë këtu edhe avionin, mund të ndikojë funksionimin e ILS.
- A1- 11.1.8 Lokalizuesi.**
- A1 - 11.1.8.1 **Vendndodhja.** Antena e lokalizuesit ndodhet në shtrirjen e linjës qendrore të pistës 400 metra nga fundi i ndalesës.
- A1 - 11.1.8.2 Streha e lokalizuesit është përgjithësisht 90 metra në anë të sistemit të antenës.
- A1 - 11.1.8.3 **Zona kritike.** Zona kritike e lokalizuesit shtrihet 90 metra në secilën anë të linjës qendrore të pistës dhe shtrihet përpara deri në një pikë prej 360 metrash përpara antenës (shikoni figurën 11.1-1).
- A1 - 11.1.8.4 **Zonat e cënueshme.** Zona e cënueshme fillon në filluesën e antenës së lokalizuesit dhe shtrihet përpara në një sektor +/- 10 gradë të linjës qendrore të pistës. Brenda këtij sektori pengesat duhet të jenë me një ngritje më pak se 0.5 gradë kur maten nga niveli i tokës në bazën e antenës (shikoni figurën 11.1-1).
- A1 - 11.1.8.5 **Përgatitja e vendit.** Zona kritike duhet të përgatitet që të ketë një ngritje anësore prej jo më shumë se +/- 1 gradë dhe duhet të ketë një ngritje të butë brenda +/- 75 mm të niveleve të dizenjimit.

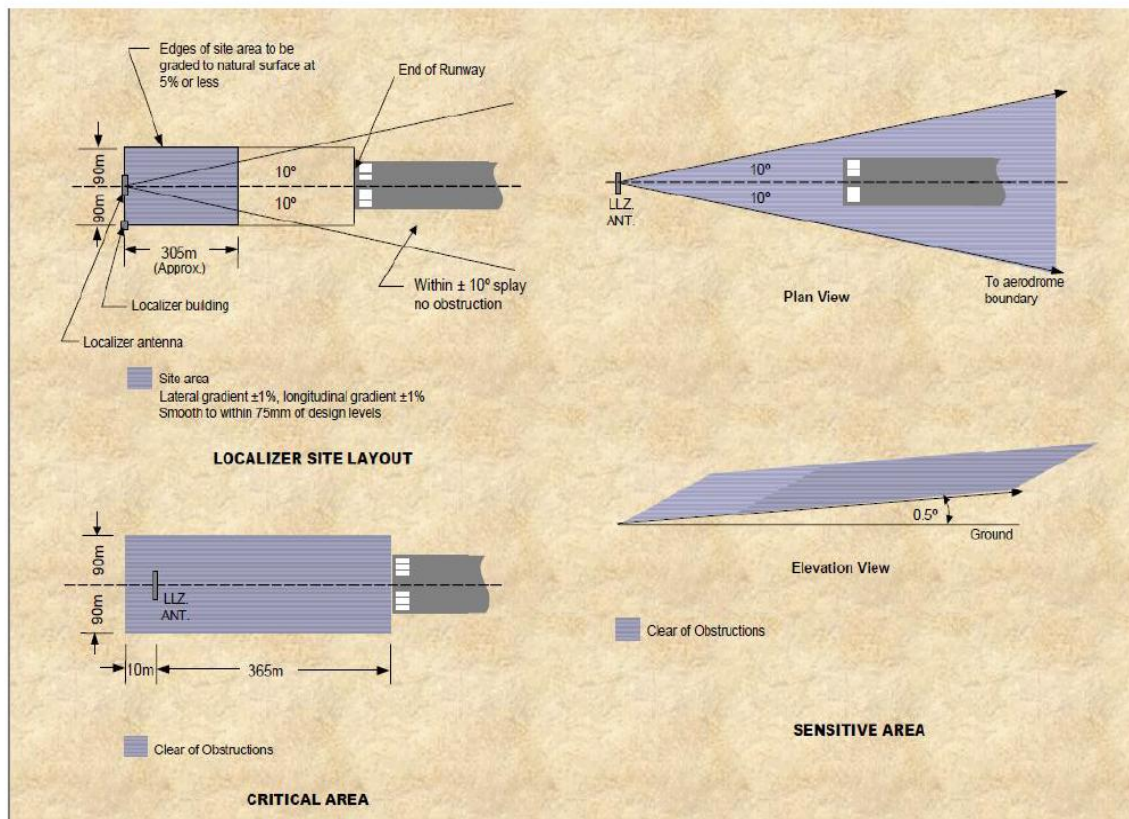


Figura 11.1-1: ILS localizer site preparation and restrictions

A1- 11.1.9 Rruga e kalimit transit

- A1 - 11.1.9.1 **Vendndodhja.** Praktika normale është instalimi i sistemit të rrugës së kalimit për një portë që e kalon lartësinë prej 15 metrash, me një kënd të rrugës prej 3 gradësh. Kulla e kalimit të rrugës duhet të ndodhet në anën ku nuk ka pistë të lëvizjes për afërsisht e vendosur 300 metra pas pragut dhe midis 150 metra dhe 175 metra nga linja qendrore e pistës.
- A1 - 11.1.9.2 **Shtresa e veçantë e tokës,** e vendosur midis antenës së rrugës së kalimit dhe sistemeve të transmetimit të monitorit, duhet të inspektohet në intervale të rregullta. Është e nevojshme që të parandalohet rritja e barit.
- A1 - 11.1.9.3 **Zona kritike.** Zona kritike për një rrugë kalimi shtrihet 700 metra përpara antenës dhe në secilën anë të një linje, paralel me linjën qendrore të pistës, e cila kalon përgjatë kullës së antenës (shikoni figurën 11.1-2).
- A1 - 11.1.9.4 **Zona e cënueshme.** Zona e cënueshme përfshin zonën kritike plus një zonë që kufizohet nga linja në +/- 30 gradë të një rrezeje që fillon nga antena dhe që shtrihet paralel me linjën qendrore të pistës drejt pragut. Një tolerancë të një ngritjeje prej 0.5 gradësh lejohet për ndërtimet jashtë zonës kritike (shikoni figurën 11.1-2).
- A1 - 11.1.9.5 **Monitorët në distancë.** Monitorët në distancë janë një monitor joekzekutiv të lokalizuesit dhe ndodhen përtej fushës, përgjithësisht në zonën e shenjave të mesit.
- A1 - 11.1.9.6 **Zona e cënueshme është e detajuar** në figurën 11.1-3.

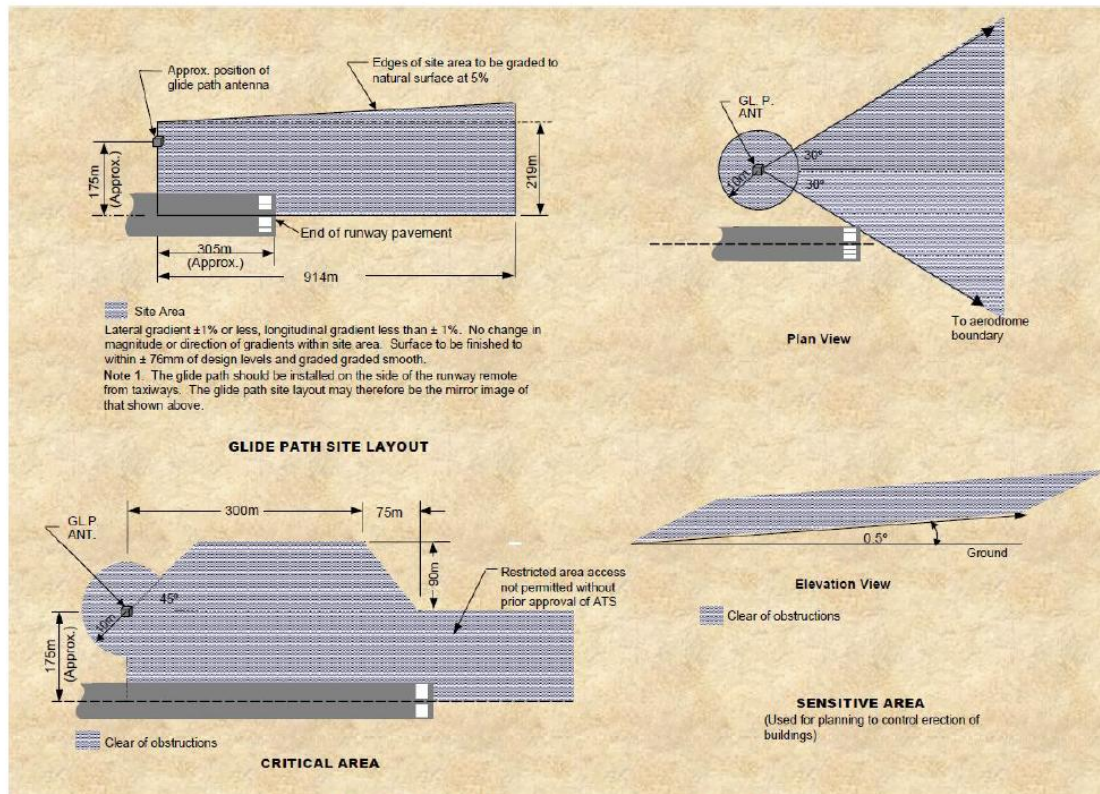


Figura 11.1-2: ILS Glide path site preparation and restrictions

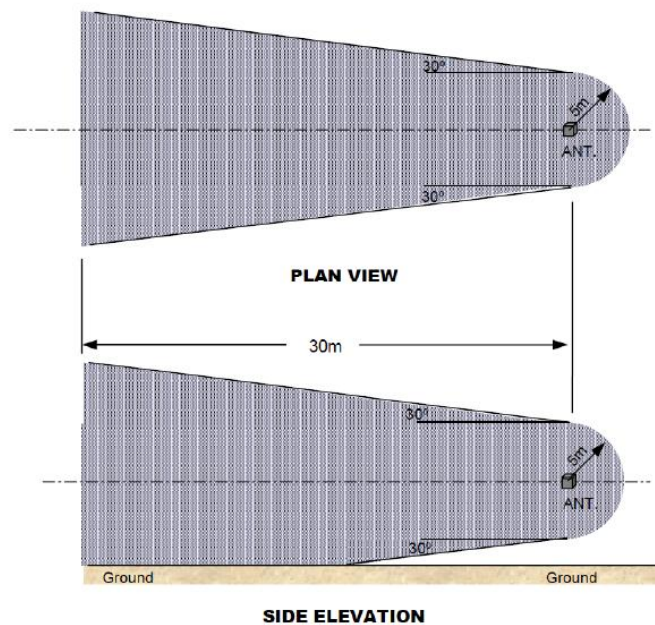


Figura 11.1-3: ILS Remote monitor antenna sensitive area

A1- 11.1.10 Semaforët e shenjave

A1 - 11.1.10.1 Shenjat e brendshme. Shenja e brendshme duhet të ndodhet midis 75 dhe 450 metrave nga pragu dhe jo më shumë se 30 metra nga shtrirja e linjës qendrore të pistës. Duhet të tregohet kujdes në



- vendosjen e shenjës së brendshme për të shmangur ndërhyrjen midis shenjës së brendshme me shenjën e mesit.
- A1 - 11.1.10.2 **Shenjat e mesit.** Shenja e mesit duhet të vendoset 1050 +/-150 metra nga pragu i uljes në fund të afrimit në pistë dhe jo më shumë se 75 metra nga shtrirja e linjës qendrore të pistës.
- A1 - 11.1.10.3 **Shenjat e jashtme.** Shenja e jashtme duhet të vendoset 3.9 milje detare nga pragu i pistës. Nëse distanca është e papërshtatshme, shenja mund të vendoset midis 3.5 dhe 6 miljeve detare nga pragu. Nëse shenja ndodhet jashtë shtrirjes së linjës qendrore të pistës, ajo nuk duhet të jetë më shumë se 75 metra nga linja qendrore.
- A1 - 11.1.10.4 **Pengesat.** Ndërtesat, linjat elektrike apo telefonike duhet të shtrihen nëntokë. Përtej distancës, çdo ndërtim i lartë duhet të arrijë kufizimet e pengesave si më lart.
- A1 - 11.1.10.5 **Lëvizjet e automjeteve.** Nuk ka kërkesa të veçanta.
- A1 - 11.1.10.6 **Shërbimet.** Brenda 15 metrave të antenës, të gjitha linjat elektrike dhe telefonike duhet të shtrihen nëntokë. Përtej kësaj distance, çdo ndërtim i lartë duhet të arrijë kufizimet e pengesave si më lart.
- A1 - 11.1.10.7 **Ndërhyrjet elektrike.** Nuk ka kërkesa.
- A1 - 11.1.10.8 **Zona e kufizuar.** Nuk ka kërkesa të veçanta.
- A1 - 11.1.10.9 **Mirëmbajtja e vendit.** Bari, shkurret etj. duhet të priten deri në një nivel të arsyeshëm, p.sh. më pak se 0.6 metra. Pemët nuk duhet të shkelin kufizimet e pengesave.
- A1- 11.1.11 Semaforët e lokalizuesve**
- A1 - 11.1.11.1 Të gjitha kërkesat janë të njëjta si për semaforët jo të drejtuar, si më poshtë.
- A1- 11.1.12 Semaforët jo të drejtuar (NDB)**
- A1 - 11.1.12.1 **Pengesat.** Zona e afërt rrethuese brenda një rrezeje prej 150 metrash të antenës, duhet të jetë e lirë nga ndërtesa, të cilat i kalojnë 2.5 metra në çdo përmasë, bimësia duhet të mbahet nën 0.6 metra lartësi. Ndërtesa të vogla që nuk duhet të jenë ndërtime metalike dhe që shtrihen më pak se 2.5 metra në çdo përmasë, mund të ndërtohen jo më afër se 60 metra nga antena.
- A1 - 11.1.12.2 Linja energjetike dhe telefonike që varen lart dhe që shërbejnë për NDB duhet të mbahen të paktën 150 larg nga antena. Kulla çeliku dhe direke duhet të ruajnë këndet e ngritjes më pak se 3 gradë të matura nga niveli i tokës në qendër të sistemit të antenës së NDB.
- A1 - 11.1.12.3 **Lëvizjet e automjeteve.** Me përjashtim të mjeteve të autorizuar, asnjë mjet nuk duhet t'i afrohet antenës brenda një distancë më afër se 60 metra.
- A1 - 11.1.12.4 **Shërbimet.** Kabllot e energjisë dhe telefonit duhet të jenë nëntokë në një thellësi prej 0.45 metrash brenda 150 metrave të antenës.
- A1 - 11.1.12.5 **Zona e kufizuar.** Nuk ka kërkesa të veçanta. Kur është e nevojshme duhet të sigurohet pajisja me gardh për të mbajtur bagëtitë dhe kafshët e egra larg nga zona.
- A1 - 11.1.12.6 **Mirëmbajtja e vendit.** Nuk ka kërkesa të veçanta përveç mbajtjes së rritjes së bimësisë në një lartësi më pak se 0.6 metra dhe të ruhet një pamje e qartë e vendit. Plugimi nuk lejohet mbi çdo pjesë të zonës.
- A1- 11.1.13 Vendet me sensorë të radarëve**
- A1 - 11.1.13.1 **Kërkesat për vendndodhjen.** Kërkesa e vendndodhjes për lloje ekzistuese të sensorëve të radarëve është një zonë drejtkëndore rreth 50 metra me 40 metra, përfshirë këtu hapësirë të njaftueshme për manovrimin e një vinçi dhe një shesh për mirëmbajtjen e antenës.
- A1 - 11.1.13.2 Për vende të reja, përmasat e mësipërme mund të reduktohen, në varësi kjo nëse gjeneratorët e gatishmërisë së energjisë do të bashkëvendosen. Sidoqoftë, hapësira e mirëmbajtjes së antenës në të cilën mund të manovrojnë një vinç, mund të jetë një faktor kufizues.
- A1 - 11.1.13.3 **Kërkesat për hapësirën e lirë nga pengesat.** Kërkesat për hapësirën e lirë nga pengesat për transmetimin me radarë, kanë si qëllim parandalimin e pikave të mëposhtme:
- Vrimat në mbulesë nga ndërtime të reja që bllokojnë linjën e pamjes midis një radari dhe një avioni. Çdo ndërtim, i cili gjeometrikisht ndërfitet mbi linjën ekzistuese të qiellit që shikohet nga radari, do të ketë një ndikim.
 - Ndërhyrjen me fusha të afërta të antenës, të cilat mund të shqetësojnë strukturën e antenës përtej fushës. Kjo aplikohet brenda 500 metrave në pjesën më të madhe të radarëve.
 - Shpërbërjen dhe përkuljen e sinjaleve nga skajet dhe objektet e holla që mund të shkaktojnë përcaktim jo të saktë të vendndodhjes nga radari, humbje apo konfuzion të gjurmimeve të radarit etj.. Rreziqe të mundshme në lidhje me këtë janë shtyllat, p.sh. shtyllat e ndriçimit.
 - Reflektet e sinjaleve të radarit nga sipërfaqe të qëndrueshme apo të lëvizshme. Reflektet bëjnë që një avion të shfaqet në ekranet e radarit në më shumë se 1 vendndodhje.
- A1 - 11.1.13.4 Duhet të ruhen kërkesat e mëposhtme të hapësirës së lirë nga pengesat:

- a) Nuk duhet të ketë ndërfaqe brenda 1 km të radarit në një sipërfaqe me lartësi 5 metra nën pedestalin e antenës. Nuk duhet të ketë asnjë ndërfaqe midis radarit dhe vendndodhjes së mundshme të shënjestrave të dëshiruara.
- b) Nuk duhet të ketë asnjë sipërfaqe metalike apo sipërfaqe të tjera elektrike reflektive kudo që shtrihet një kënd prej më shumë se 0.5 gradësh, ose siç edhe kërkohet nga specifikimet e prodhuesit ose masa të tjera sigurie, kur shikohet nga radari, p.sh. gardhet, linjat e energjisë, cisternat dhe gjithashtu edhe shumë ndërtesa të tjera. Të gjitha linjat e energjisë që varen lart brenda 1 km duhet të vihen në linjë në të njëjtën rreze nga radari ose të vendosen të paktën 10 gradë nën horizontalen nga antena.
- c) Nuk duhet të ketë asnjë lëshues të ndërhyrjes me radio brenda 2 km, duke pasur çdo përbërës të transmetimit në bandat e radarit, p.sh. linjat transmetuese të saldatorëve dhe linjave të energjisë. Nuk duhet të ketë asnjë linjë elektrike për transmetim brenda distancave të specifikuar më poshtë:

Kapaciteti i linjës	Distanca
2 kV - 22 kV	400 metra
22 kV - 110 kV	1 km
mbi - 110 kV	2 km

Tabela 11.1-1

- d) Pajisje të tjera elektronike mund të ndikohen nga transmetimet e radarit. Pajisje të tilla nuk duhet të vendosen aty ku radarët mund të ndërhyjnë në funksionimin e tyre.
- A1 - 11.1.13.5** Masat kundër ekspozimit të personelit ndaj rrezatimit të frekuencave të radios nga sistemet e radarit. Transmetuesit primare të vëzhgimit të radarëve në aeroporte, rrezatojnë rreze me fuqi të madhe të energjisë së frekuencave të radiove. Në afërsi të madhe me antenën e një radari vëzhgues, forca e fushës elektromagnetike brenda rrezes transmetuese të radarit mund të jetë e tillë që personat mund të jenë subjekt të niveleve tejkaluese të ekspozimit të rrezatimit përtej kufijve të sigurisë. Kështu që stafi i aeroportit duhet të jetë i kujdesshëm dhe të mos afrohet më afër se në një rreze prej 500 metrash në çdo vendndodhje të antenës parësore të radarit dhe që është midis 5 metrave nën dhe 50 metrave mbi nivelin horizontal të fundit të antenës.
- A1- 11.1.14 Shërbime të komunikimit**
- A1 - 11.1.14.1** Kërkesat e vendit. Kërkesat fizike të vendit do të ndryshojnë shumë në varësi të llojit të shërbimit të komunikimit dhe, kështu që nuk është e mundur të specifikohet një kërkesë e përgjithshme (përveç asaj për vendet e stacioneve satelitore në tokë).
 - A1 - 11.1.14.2** Kërkesat për hapësirën e lirë nga pengesat. Komunikime të besueshme VHF/UHF kërkojnë një linjë të pastër pamjeje midis stacionit bazë dhe avionit dhe mjetit që përdor për shërbim. Ndërtimi i ndërtesave, kullave etj., mund të parandalojë komunikime të sakta.
 - A1 - 11.1.14.3** Stacionet tokësore satelitore. Kërkesa për vendin është një zonë katrore me përmasat 25 metra me 25 metra. Hapësirat që duhet rreth stacioneve tokësore satelitore tregohen në figurën 11.1-4.
 - A1 - 11.1.14.4** Skuadrat e shpëtimit dhe stacionet e zjarrfikësve. Vendndodhja e stacioneve të zjarrfikësve të aeroportit (ose stacionet satelitore të zjarrit) përfshin përputhje me kërkesat e rregullores së certifikimit mbi kohën e reagimit të RFFS dhe kështu që përgjithësisht duhet të jetë e vendosur në qendër në lidhje me konfiguracionin e pistës.

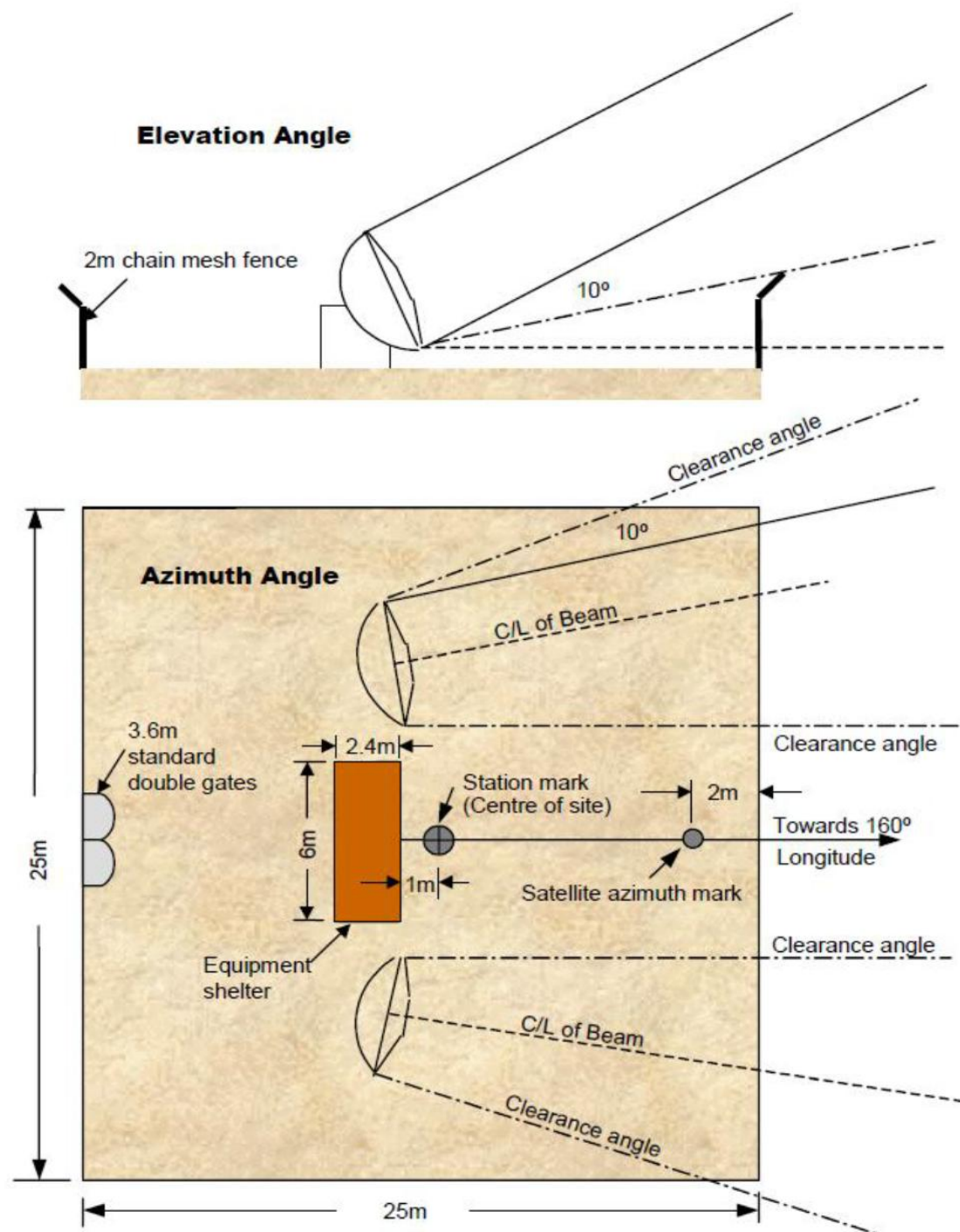


Figura 11.1-4: Typical Communications Satellite Ground Station Site

A1- 11.1.15 Pikat tokësore

A1 - 11.1.15.1 Kur kërkohet, pajisja me pika tokësore duhet të bëhet në marrëveshje me siguruesin e shërbimit të furnizimit me karburant të avionit.

- A1 - 11.1.15.2 Kur sigurohet pajisja me pika tokësore, rezistenca me tokën nuk duhet t'i kalojë 10 om.
- A1 - 11.1.15.3 Kur sigurohen pikat tokësore, ato duhet të mirëmbahen sipas procedurave të përcaktuara në paragrafët 11.1.17.1 deri në 11.1.19.1.
- A1- 11.1.16 Testimi i pikave tokësore**
- A1 - 11.1.16.1 Çdo pikë tokësore duhet të testohet për rezistencën e saj teknike si pjesë e instalimit fillestar (ose zëvendësimit), gjashtë muaj pas instalimit (ose zëvendësimit), por më pas edhe si pjesë e inspektimit teknik të aerodromit.
- A1 - 11.1.16.2 Kur testimi tregon se pikat tokësore janë në gjendje të mirë, ato duhet të shënjohen me një rreth me diametër 15 cm të lyster me të bardhë.
- A1- 11.1.17 Inspektimi i pikave tokësore**
- A1 - 11.1.17.1 Pikat tokësore duhet të inspektohen si pjesë e inspektimit teknik tremujor për të siguruar se:
- a) pika tokësore të jetë e lidhur mirë me shufrat tokësore dhe të jetë e ulur në tokë;
 - b) shufra tokësore të jetë ngulur mirë në tokë;
 - c) fletët e përdorura për bërjen e lidhjeve elektrike duhet të jenë të pastra, pa graso, lyster apo ndonjë substancë tjetër;
 - d) asnjë pikë tokësore të mos hiqet apo groposet.
- A1- 11.1.18 Operimet ndreqëse**
- A1 - 11.1.18.1 Kur rezistenca me tokën i kalon 10 om dhe pika tokësore nuk mund të riparohet apo zëvendësohet menjëherë, koka e pikës tokësore duhet të hiqet ose të shënjohet me një rreth me diametër 15 cm të lyster me ngjyrë të kuqe për të treguar se kjo pikë nuk mund të përdoret.
- A1- 11.1.19 Perimetri i vendeve lëkundëse**
- A1 - 11.1.19.1 Kalibrimi i perimetrit të avionit mund të kryhet duke përdorur pajisje të aprovuara të kalibrimit të perimetrit të avionit ose duke vendosur në linjë një avion në krye magnetike të njohura për qëllim përcaktimin e shkallës së gabimit në perimetrin magnetik, që përgjithësisht i referohemi si "lëkundje e perimetrit". Metoda e fundit duhet të kryhet vetëm në një vend të përshtatshëm të lëkundjeve të perimetrit.
- A1 - 11.1.19.2 Informacioni udhëzues për vendosjen e një perimetri të vendit lëkundës ndodhet në qarkoren këshilluese (AC).
- A1- 11.1.20 Shërbimet e lidhjes së avionëve**
- A1 - 11.1.20.1 Duhet të sigurohet pajisja me shërbimet e lidhjes së avionëve për të siguruar aeroplanët kundër dëmtimit të mundshëm nëse ato shtyhen nga vendqëndrimi i pozicionit të parkimit nga erëra të forta.
- A1 - 11.1.20.2 Nëse sigurohen shërbime të lidhjes, ato duhet të jenë të një force të përshtatshme për llojin e avionit që sigurohet. Dizajnimi i shërbimeve lidhëse duhet të përcaktohet duke u konsultuar me një konsulent apo prodhues inxhinierik. Shërbimet lidhëse të avionëve duhet të fiksohen mirë në tokë, duke përdorur spiranca të ngulura dhe nuk duhet të lihen të lira në sipërfaqen e vendqëndrimit ku mund të krijojnë një problem FOD.



A1 - 12 KAPITULLI 12 - STANDARDET OPERATIVE PËR AERODROME

TË REGJISTRUAR

A1 - 12.1 Të përgjithshme

A1- 12.1.1 Hyrje

- A1 - 12.1.1.1 Procedurat operative e aerodromit për aerodrome të regjistruar që përdoren nga avionë me 10 deri në 30 pasagjerë për operime të transportit ajror brenda vendit janë më pak të rrepta se procedurat për aerodrome të certifikuara.
- A1 - 12.1.1.2 Operatorit të një aerodromi të certifikuar i kërkohet:
- a) të sigurojë se informacioni veprues i aerodromit që është siguruar dhe publikuar në AIP të jetë aktual;
 - b) kur nuk është aktual, menjëherë të njoftojë pilotët me anë të një NOTAM për ndryshimet, të cilat mund të ndikojnë në operimet e avionëve; dhe
 - c) të sigurojë përgatitjen vjetore apo në një kohë të përcaktuar nga AAC të një raporti inspektimi mbi sigurinë e aerodromit.
- A1 - 12.1.1.3 Për t'u siguruar se informacioni i siguruar për një aerodrom është aktual, shërbimet e aerodromit duhet të ruhen në standardet kur aerodromi u regjistrua në fillim, ose, nëse një shërbim është ndërtuar sipas një standardi të ri, të ruhet në atë standard.
- A1 - 12.1.1.4 Për të bërë të mundur lajmërimin e menjëhershëm për ndryshimet, operatorët e aerodromeve të regjistruara duhet të kenë personel dhe procedura për të kryer në kohë inspektime mbi gjendjen e shërbimit të aerodromit, të identifikojnë rrethanat e ndryshuara dhe të bëjnë raporte.
- A1 - 12.1.1.5 Megjithëse nuk kërkohet dokumentacion formal i të gjitha aspekteve të aerodromit, është në interes të operatorit të një aerodromi të regjistruar që të mund të tregojë se ai apo ajo po e kryen me kujdes detyrën në sigurimin e një shërbimi të sigurt për operimet e avionit. Për të shmangur konfuzionin dhe keqkuptimin, të gjitha marrëveshjet që kanë të bëjnë me funksionet e sigurisë së aerodromit duhet të jenë me shkrim.
- A1 - 12.1.1.6 Nëse një aerodrom i regjistruar dështon në arritjen e kërkesave të sigurisë, AAC mund të pezullojë ose të anulojë regjistrimin. Staf i AAC mund të kryejë inspektime të programuara ose të paprogramuara të aerodromit për të vlerësuar nëse një aerodrom i regjistruar i arrin apo jo kërkesat e sigurisë.
- A1 - 12.1.1.7 Standardet dhe procedurat e këtij kapitulli kanë si qëllim të ndihmojnë operatorin e një aerodromi të regjistruar të arrijë kërkesat e vazhdueshme të sigurisë së aerodromit.

A1- 12.1.2 Oficeri raportues i aerodromit

- A1 - 12.1.2.1 Operatori i një aerodromi të regjistruar duhet të ketë persona me eksperiencë ose me trajnimin e duhur, të cilët njihen si oficerë raportues, për të kryer funksionet e sigurisë së aerodromit. Atributet që kërkohen përfshijnë:
- a) njohuri mbi standardet, të cilave duhet t'i përmbahet aerodromi;
 - b) pjekuri dhe përgjegjësi për të siguruar besim në kryerjen e inspektimeve të rregullta mbi gjendjen e shërbimit të aerodromit të elementeve të sigurisë së aerodromit;
 - c) të kenë aftësi komunikuese të të folurit dhe të të shkruarit për të filluar një NOTAM ose t'i komunikojnë gjendjen e kushteve të aerodromit pilotëve, ATC dhe përdoruesve të tjerë të aerodromit.
- A1 - 12.1.2.2 Oficeret raportues normalisht punësohet direkt nga operator i aerodromit. Sidoqoftë, në një aerodrom ku punonjësit e operatorit të aerodromit mund të mos jenë në dispozicion gjatë gjithë kohës, persona të tjerë mund të emërohen si oficerë raportues. Përpara funksioneve raportuese, operator i aerodromit duhet të sigurohet se personi, të cilit i besohen këto funksione është i trajnuar dhe ka atributet e nevojshme.
- A1 - 12.1.2.3 Oficeret raportues duhet të pajisen me radio të përshtatshme në mjetet e tyre, në mënyrë që gjatë orëve të punës, të mbajnë kontakt mbi operimet e avionëve mbi aerodrom dhe në aerodrom.

A1- 12.1.3 Inspektimet e gjendjes së shërbimit të aerodromit

- A1 - 12.1.3.1 Inspektimet e gjendjes së shërbimit të aerodromit janë kontrole vizuale të elementeve të aerodromit, të cilat mund të kenë një ndikim në sigurinë e avionit. Një lista kontrolli e përmbytjes së inspektimit duhet të zhvillohet në përputhje me përmasat dhe kompleksitetin e aerodromit.
- A1 - 12.1.3.2 Lista e kontrollit duhet të përfshijë të paktën njësitë e mëposhtme:
- a) kushtet e sipërfaqes në zonën e lëvizjes, përfshirë pastërtinë;
 - b) kushtet e sipërfaqes së pistës, veçanërisht përdorshmërinë e rrugëve të hapura në kushte të lagura;
 - c) shenjat, shënjesat, treguesit e drejtimit të erës dhe sistemet ndriçuese të aerodromit;
 - d) çdo pengesë, e cila mund të shkelë sipërfaqet e afrimit, ngritjes në fluturim, sipërfaqet transit dhe sipërfaqet e brendshme horizontale;
 - e) aktivitetin e kafshëve apo zogjve në aerodrom ose në afërsi të aerodromit;
 - f) kontrolli i gardheve ose mjeteve të tjera që parandalojnë personat dhe mjetet të lëvizin në zonën e lëvizjes;
 - g) kontrolli i qarkullimit të çdo NOTAM të filluar të diskutueshëm.

Shënim: Elementet e çështjes duhet të kontrollohen në janë apo jo të njëjta me ato të detajuara në kapitullin 10.

A1- 12.1.4 Frekuenca e inspektimeve të gjendjes së shërbimit të aerodromit

A1 - 12.1.4.1 Në një aerodrom me operime ditore të transportit ajror, inspektimet e gjendjes së shërbimit duhet të zhvillohen çdo ditë dhe përpara operimeve të programuara. Në aerodrome ku kryhen operime gjatë natës, sistemet e ndriçimit duhet të inspektohen për gjendjen e tyre të shërbimit të paktën një herë gjatë orëve të natës.

A1 - 12.1.4.2 Inspektime shtesë mbi disponueshmërinë duhet të kryhen pas fenomeneve të rëndësishme të motit, si p.sh. erëra të forta ose shira të rrëmbyeshëm.

A1 - 12.1.4.3 Në një aerodrom pa operime të rregullta të transportit publik ditor, inspektimet mbi disponueshmërinë e shërbimit duhet të kryhen përpara çdo veprimi të transportit ajror ose jo më pak se dy herë në javë ose më shumë.

A1- 12.1.5 Regjistrimet e inspektimeve dhe operimeve ndreqëse

A1 - 12.1.5.1 Operatori i një aerodromi të regjistruar duhet të ruajë një ditar inspektimi për të treguar se inspektimet janë kryer. Përveç regjistrimit inspektimeve, ditari duhet gjithashtu të regjistrojë punime të rëndësishme përmirësuese ose rregulluese të aerodromit.

A1 - 12.1.5.2 Ditari duhet të mbahet për të paktën 12 muaj ose për periudhën për të cilën është rënë dakord për inspektimet e sigurisë së aerodromit, nëse kjo periudhë është më e gjatë se 12 muaj. Ditari duhet të jetë i disponueshëm për çdo person të autorizuar të AAC që kryen inspektimin e aerodromit dhe për çdo person, i cili kryen inspektimin periodik vjetor të sigurisë së aerodromit.

A1- 12.1.6 Ndryshimet e raportimit

A1 - 12.1.6.1 Kur një ndryshim në kushtet e aerodromit ka nevojë për një NOTAM, kjo duhet të bëhet sipas sektorit 10.3.

Shënim: një kopje e formularit të raportit të aerodromit për zyrën e NOTAM tregohet në sektorin 12.2.

A1 - 12.1.6.2 Regjistrimi i një NOTAM të filluar duhet të mbahet për të paktën 1 vit ose për periudhën për të cilën është rënë dakord për inspektimin e sigurisë, nëse kjo periudhë është më e madhe se 1 vit.

A1- 12.1.7 Punimet e aerodromit

A1 - 12.1.7.1 Punimet e aerodromit duhet të organizohen, në mënyrë që të mos krijojnë ndonjë rrezik ndaj avionit ose konfuzion për pilotët.

A1 - 12.1.7.2 Punimet e aerodromit duhet të kryhen pa mbyllur aerodromin pasi duhet të sigurohen masa parandaluese.

A1 - 12.1.7.3 Kur punimet e aerodromit kryhen pa e mbyllur aerodromin, procedurat e sigurisë së punimeve të aerodromit të specifikuara në kapitullin 10, sektori 10.7 për aerodrome të certifikuara, janë njëlojtë të aplikueshme edhe në aerodromet e certifikuar.

A1- 12.1.8 Raportet e inspektimit të sigurisë

A1 - 12.1.8.1 Rregullore e certifikimit kërkon që një aerodrom i regjistruar që përdorët nga avionë me më shumë se 9 ndenjës për pasagjerë, të përgatisë dhe të prezantojë në AAC çdo vit, ose për një periudhë tjetër për të cilën është rënë dakord, një inspektim sigurie të aerodromit. Gjithashtu edhe çështjet të cilat duhet të jenë në këtë raport përshkruhen në rregullore.

A1 - 12.1.8.2 Raporti duhet të sigurojë një tablo të vërtetë të gjendjes së aerodromit për sa i përket përputhjes së tij me standardet e aplikuara. Kur identifikohen veprime korrigjuese ose përmirësime të nevojshme, operatori i aerodromit duhet të sigurojë pajisjen me një miratim se si operimet korrigjuese apo përmirësuese janë bërë.

A1 - 12.1.8.3 Për aerodrome që përdoren nga avionë me jo më shumë se 9 ndenjës për pasagjerët, zona e afrimit dhe e ngritjes në fluturim do të ketë nevojë akoma të kontrollohen mbi një bazë të rregullt kohore për rritjen e binësisë ose për objekte të reja të larta. Kur një pengesë tjetër mund të bëhet pengesa kritike dhe mund të ndikojë në pjerrësinë e publikuar të ngritjes në fluturim apo në vendndodhjen e pragut, kontrolli duhet të kryhet nga një person me aftësi teknike të përshtatshme.

A1 - 12.2 Kampioni i formularit të raportit të aerodromit

(E njëjtë me formën në seksionin 10.4)



**A1 - 13 KAPITULLI 13 - STANDARDET E AERODROMEVE QË PËRDOREN
PËR OPERIME TË AVIONËVE ME PESHË TË LEHTË**

A1 - 13.1 Të përgjithshme

A1- 13.1.1 Hyrje

A1 - 13.1.1.1 Ky kapitull përcakton standardet për aerodrome që përdoren në operacionet e transportit ajror. Mbajtësit e certifikatave ajrore të operatorit (AOC), kur kryhen operime të transportit ajror në aeroplanë me peshë maksimale të ngritjes në fluturim që nuk i kalon 5700 kg, duhet të operojnë nga një aerodrom, i cili përmbush standardet e rregullores së certifikimit.

A1 - 13.1.1.2 Përgjegjësia për sigurimin nëse një aerodrom është në përputhje me standardet e rregullores së certifikimit, mbetet për mbajtësin e AOC. Përgjegjësia nuk mund të transferohet edhe pse disa ose të gjitha funksionet e veprimit të aerodromit mund t'i delegohen një personi tjetër, si p.sh. pronari ose operatori i një aerodromi.

A1 - 13.1.1.3 Pavarësisht paragrafit 13.1.1.2, personat që sigurojnë shërbimet e aerodromit ose shërbime për operimet e avionëve, kanë një detyrë të kujdesen për të siguruar një shërbim të sigurt. Përveç rasteve kur aerodromi është i certifikuar ose i regjistruar, AAC nuk e rregullon operatorin e aerodromit.

Sidoqoftë, aktivitetet e operatorit të aerodromit mund të jenë subjekt për shqyrtim të AAC si pjesë e auditit të AOC të përputhjes së mbajtësit me rregullorët.

A1- 13.1.2 Standardet e aerodromit

A1 - 13.1.2.1 Përmasat fizike dhe sipërfaqet me kufizim pengesash (OLS) përcaktohen në tabelën 13.1-1.

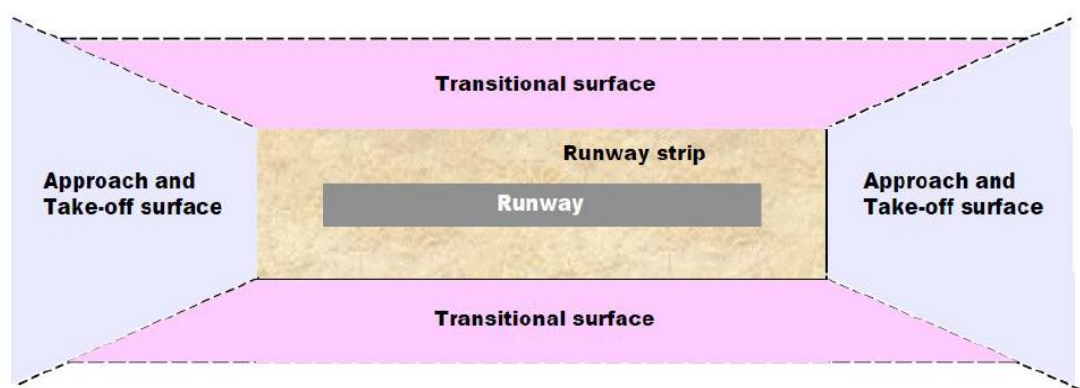


Figura 13.1-1: Obstacle limitation surfaces

Sipërfaqet e pistës dhe kufizimit të pengesave	Aeroplanë që nuk i kalojnë 5700 kg (gjatë natës)	Aeroplanë që i kalojnë 2000 kg, por që nuk i kalojnë 5700 kg (gjatë ditës)	Aeroplanë që nuk i kalojnë 2000 kg (gjatë ditës) në një erë që nuk i kalon 5 nyje (vetëm për përdorime të rastit)
Pista dhe pista e uljes			
Gjerësia e pistës	18 m	15 m	10 m
Gjerësia e pistës së uljes – e ngritur	45 m, 80 m nëse është e mundur	45 m, 60 m nëse është e mundur	30 m
– e përmirësuar	80 m	60 m	60 m
Pjerrësia e gjatësisë së pistës	2 %	2 %	2 %
Pjerrësia e tërthortë e pistës	2.5 %	2.5 %	2.5 %
Pjerrësia e tërthortë e pistës së uljes	2.5 %	2.5 %	2.5 %
Sipërfaqet e afrimit dhe të ngritjes në fluturim			
Gjatësia e skajit të brendshëm	80 m	60 m	30 m
Distanca e skajit të brendshëm përpara pragut	60 m	30 m	30 m
Divergjenca, çdo anë	10 %	10 %	10 %
Gjatësia e sipërfaqes	2500 m	1600 m	900 m
Pjerrësia	4 %	5 %	5 %
Sipërfaqja e kalimit			
Pjerrësia (deri 45 m lartësi)	20 %	20 %	20 %
Sipërfaqja e brendshme horizontale			
Lartësia	45 m	45 m	45 m
Rrezja nga rripi i pistës	2500 m	2000 m	2000 m

Table 13.1-1: Standards for physical dimensions and obstacle limitation surfaces

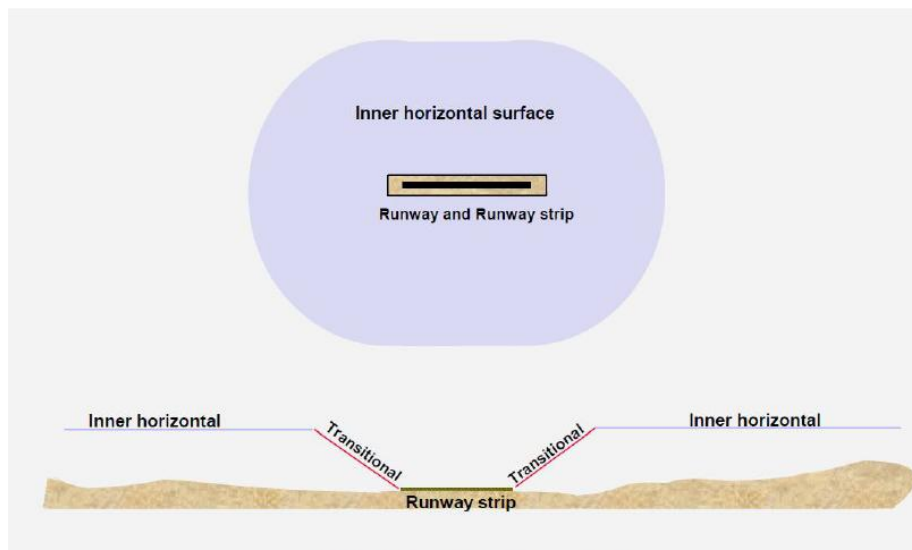


Figura 13.1-2: OLS cross-section

- A1 - 13.1.2.2 **Pengesat.** Kur veprimi i një aeroplani ndikohet nga prania e pengesave, kjo çështje duhet të silltet në vëmendje të AAC, e cila do të përcaktojë kërkesat për shenjat dhe ndriçimin e pengesës dhe çdo kufizim të operimeve.
- A1 - 13.1.2.3 **Gjatësia e pistës.** Kërkesa për gjatësinë e pistës ndryshojnë në varësi të llojit të avionit dhe vendndodhjes lokale. Është e nevojshme të sigurohet se gjatësia e siguruar e pistës është e përshtatshme për aeroplanët që operojnë më shpesh (jo detyrimisht me ngarkesë maksimale të ngritjes në fluturim) dhe të cilëve aerodromi ka si qëllim t'i shërbejë.
- A1 - 13.1.2.4 **Rrugët ku ndalohet qëndrimi dhe ndalesat.** Nëse është siguruar pajisja me një rrugë ku ndalohet qëndrimi ose një vend ndalese për të plotësuar gjatësinë e pistës, ajo duhet të sigurohet sipas standardeve për rrugët ku ndalohet qëndrimi dhe për ndalesat siç është specifikuar në kapitullin 6.
- A1- 13.1.3 Shenjat e aerodromit**
- A1 - 13.1.3.1 **Duhet të sigurohen shenja për aerodromin.** Sipërfaqet e mbyllura normalisht shënjohen nga shenja të lyera me ngjyra dhe sipërfaqet e hapura me shënjes.

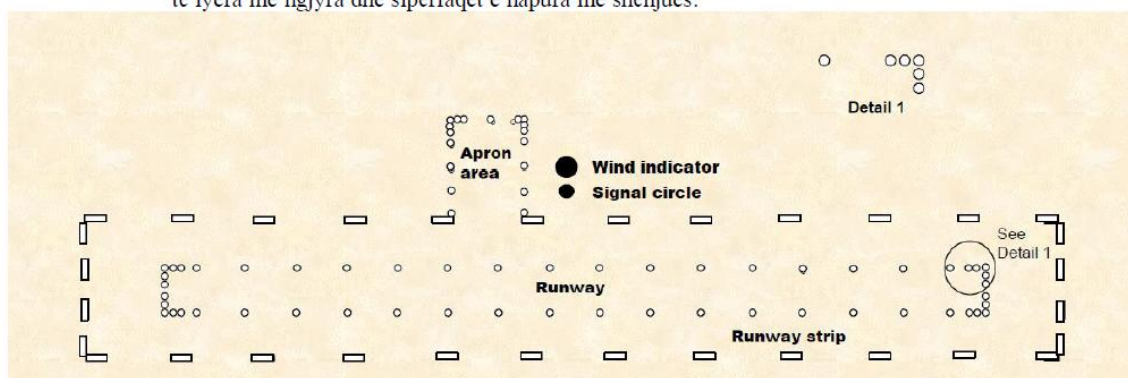


Figura 13.1-3: Aerodrome markings

- A1 - 13.1.3.2 Për një pistë të mbyllur, pragjet e pistës duhet të lyhen sipas paragrafit 8.3.8. Shenjat e linjës qendrore të një piste nuk kërkojnë në pista me gjerësi 18 metra ose më pak. Shiritat anësore me gjerësi 0.3 metra, të lyer me të bardhë në një pistë duhet të sigurohen nëse ka ndonjë mungesë kontrasti midis sipërfaqes së pistës dhe zonës rrethuese.
- A1 - 13.1.3.3 Në pista të hapura, kur shiriti i pistës nuk është ruajtur në standardet normale, pista duhet të shënjohet duke përdorur shenja të skajeve, përveçse shënjesit e skajeve të pistës mund të mos vihen nëse e gjithë gjerësia e rripit të pistës shënjohet duke përdorur shenja shirit. Kur pista nuk ka shenja të skajit, vendndodhjet e pragut duhet të shënjohen siç duhet në formën e një U-je.
- A1 - 13.1.3.4 Si për pista të mbyllura edhe për pista të hapura, rripi i pistës duhet gjithashtu të jetë i shënjuar duke përdorur shenja me forma konike, me majë, goma ose tambure prej 200 litra të prerë në gjysmë

përgjatë gjatësisë së tyre dhe të vendosur me pjesën e hapur poshtë, ose diçka atë ngjashme me këtë. Këta shënjes-shirita të pistës duhet të jenë me ngjyrë të bardhë.

Shënim: Shënjesit në formë konike të pistës duhet të kenë një diametër bazë prej 0.4 metra dhe të jenë 0.3 metra të lartë. Shënjesit në formë konike të shiritave të pistës duhet të kenë një diametër bazë prej 0.75 metra dhe të jenë 0.5 metra të lartë. Shenjat me majë duhet të jenë 3 metra të larta.

A1 - 13.1.3.5 Shënjesit me përmasa konike apo të ngjashme me to duhet të kenë një hapësirë ndarëse nga njëra-tjetra jo më shumë se 90 metra. Shenjat me majë ose me forma të ngjashme me to duhet të kenë një hapësirë ndarëse nga njëra-tjetra jo më shumë se 180 metra.

A1 - 13.1.3.6 Kur skajet e rrugëve lidhëse apo vendqëndrimeve të hapura mund të mos jenë qartësisht të dallueshme për pilotët, shenjat mund të sigurohen sipas sektorit 8.2.

A1- 13.1.4 Ndriçimi i aerodromit

A1 - 13.1.4.1 Kur një pistë ka si qëllim shërbimin për operime gjatë natës, pista duhet të pajiset me ndriçim të skajeve të pistës me hapësirë anësore 30 metra nga njëra-tjetra dhe në gjatësi përafërsisht 90 metra. Dritat e skajit në secilën anë duhet të prezantojnë dy rreshta të drejtë paralelë me distancë të njëjtë nga linja qendrore e pistës. Dritat që tregojnë fundet e pistës duhet të jenë në kënde të drejta me linjën qendrore.

A1 - 13.1.4.2 Kur nuk ka furnizim të qëndrueshëm elektriciteti të dritave me ngjyrë të bardhë, mund të përdorët energji me anë të gjeneratorëve, baterive ose burimeve të ngjashme me këto. Ndriçimet me anë të lëndëve djegëse mund të përdoren gjithashtu. Preferohet të përdorët vetëm një lloj burimi drite për çdo instalim të veçantë.

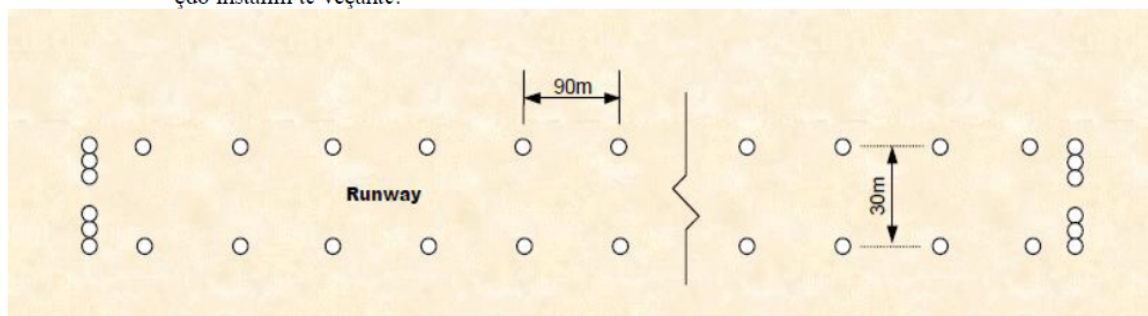


Figura 13.1-4: Aerodrome lighting

A1- 13.1.5 Treguesit e drejtimit të erës

A1 - 13.1.5.1 Treguesi standard i drejtimit të erës (WDI) është një mëngë pëlhure në formë konike (çorap ere) 3.65 metra i gjatë dhe me ngjyrë të bardhë. Ky tregues duhet të vendoset në mënyrë të tillë që të jetë qartësisht i dallueshëm nga ajri. Gjithashtu duhet të vendoset qartë 1:5 (20%) në zonën e kalimit.

A1 - 13.1.5.2 Nëse aerodromi shërben për operime gjatë natës, treguesi i drejtimit të erës duhet të pajiset me ndriçim.

A1 - 13.1.5.3 Për të përforcuar tregimin e drejtimit, WDI duhet të vendoset brenda një zone qarkore me një diametër prej 15 metrash, sipërfaqja e së cilës të errësohet siç duhet ose të pajiset me një ngjyrë që bën kontrast dhe të kufizohet nga 15 shënjes të bardhë me distancë të njëjtë nga njëri-tjetri.

A1- 13.1.6 Sinjalet tokësore dhe zona e sinjaleve

A1 - 13.1.6.1 Një zonë sinjali takësor, që përbëhet nga një rreth, e errësuar ose e pajisur me ngjyrë që bën kontrast, me një diametër prej 9 metrash e shënuar nga 6 shenja të bardha me distancë të njëjtë nga njëra-tjetra duhet të vendoset pranë treguesit të drejtimit të erës me qëllim shfaqjen e sinjaleve tokësore për pilotët.

A1 - 13.1.6.2 Kur një aerodrom është tërësisht jashtë shërbimit, një kryq i kuq prej 6 metrash në gjatësi dhe prej 0.9 metrash në gjerësi në secilin krah duhet të shfaqet në rrethin e sinjalit duke i treguar pilotëve se aerodromi është i mbyllur për operime të avionëve.

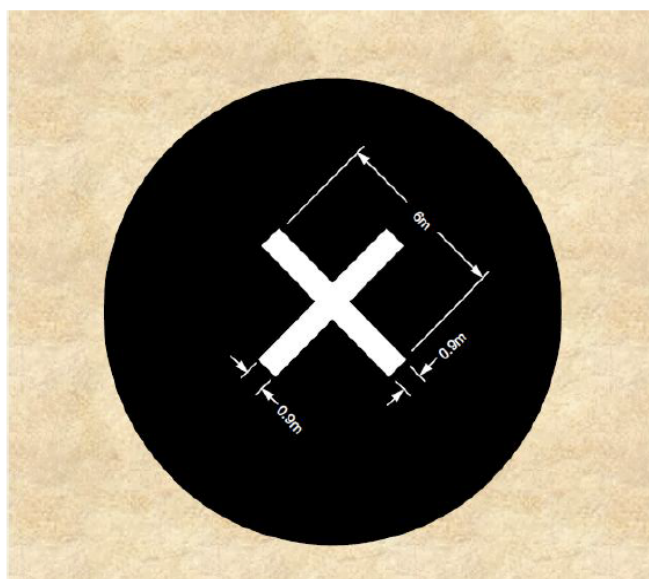


Figura 13.1-5: Total unserviceability marking

A1- 13.1.7 Kushtet e pistës dhe rripave të pistës

A1 - 13.1.7.1 Sipërfaqja e pistës dhe e rripit të pistës duhet të mirëmbahet si më poshtë për të minimizuar efektet negative për veprimet e aeroplanëve:

Sipërfaqja	Pista	Rripi i pistës
Sipërfaqe e mbyllur	Pas ngjeshjes, sipërfaqja duhet të pastrohet dhe të mos ketë gurë	N/A
Lartësia e barit		
I rrallë	450 mm	600 mm
Mesatar	300 mm	450 mm
Me densitet të lartë	150 mm	300 mm
Përmasat e gurëve		
Gurë të izoluar në sipërfaqe natyrale	25 mm	50 mm
Sipërfaqe ndërtimi me zhavorr	50 mm	75 mm
Të çara të sipërfaqes	40 mm	75 mm

Tabela 13.1-2

A1 - 13.1.7.2 Sipërfaqja e pistave ose rripave të pistave të hapura nuk duhet të ketë parregullsi, të cilat mund të kenë efekte negative për ngritjen dhe uljen e një avioni.

Shënim: Një testim empirik për cilësinë e pistës është të ngasësh një mjet të ngurt, si p.sh. një kamion me përmasa mesatare përgjatë pistës në një shpejtësi jo më pak se 65 km/orë. Nëse xhiroja me këtë kamion është e parehatshme për pasagjerët, atëherë sipërfaqja duhet të përmirësohet dhe të nivelohet.

A1- 13.1.8 Raportimi mbi gjendjen e shërbimit të avionit

A1 - 13.1.8.1 Nëse aerodromet nuk kanë informacion të publikuar në AIP ose nuk janë pajisur me një shërbim NOTAM, mbajtësi i AOC duhet të vendosë, në bashkëveprim me operatorin e aerodromit, një sistem raportimi të tillë që piloti të mund të njoftohet për çdo ndryshim mbi gjendjen e shërbimit të aerodromit, mundësisht përpara imbarkimit në një udhëtim.

A1 - 13.1.8.2 Operatori i aerodromit ka si detyrë të sigurojë informacion, i cili duhet të jetë sa më i saktë të jetë e mundur. Kjo do të kërkonte inspektim fizik të aerodromit, mundësisht përpara nisjes së aeroplanit të linjës ajrore nga aerodromi i nisjes, por gjithmonë përpara mbërritjes së aeroplanit. Për të ruajtur një saktësi të gjendjes së shërbimit të aerodromit, është thelbësore që aerodromi të inspektohet pas shiut ose erës së fortë. Informacioni i siguruar duhet të përmbajë:

- kushtet e sipërfaqes së pistës: e thatë, e lagur, e butë, e rrëshqitshme;
- kushtet e rripit të pistës: çdo pengesë, ashpërsi të papërshtatshme, dukshmëria ose shenjat;
- treguesi i drejtimit të erës: nëse është grisur apo penguar;
- zonat e afrimit dhe të ngritjes në fluturim: nëse ka objekte afër ose lart sipërfaqeve të pengesave;

- e) kushte të tjera të rrezikshme ose objekte të njohura për operatorin e aerodromit, p.sh., rreziqe nga kafshët apo zogjtë.
- A1 - 13.1.8.3 Nëse një informacion i aerodromit nuk është publikuar në AIP, Manuali i Operimeve të mbajtësit të AOC duhet të tregojë qartësisht informacionin e aerodromit dhe detajet e kontaktit për raportet e gjendjes së shërbimit të aerodromit.
- Shënim: Është e rëndësishme që personi, i cili kryen detyrat e inspektimit dhe raportimit të ketë një njohuri punë të kërkesave të sigurisë së aerodromit dhe të kuptojë qartë përgjegjësitë e tij.*
- A1 - 13.1.8.4 Për zona në zbritje të hapura, gjendja e shërbimit shpesh ndikohet nga shiu. Kur aerodromi konsiderohet si shumë i lagur për operimet e aeroplanit, operatori i aerodromit duhet të shfaqë sinjale të mosfunksionimit dhe të njoftojë linjat ajrore që kryejnë shërbime në këtë aerodrom. Kur ka dyshime, gjithmonë duhet vepruar në anën e sigurisë.

A1 - 14 **KAPITULLI 14 – SHËRBIMET E SHPËTIMIT DHE ZJARRFIKËSVE**

A1 - 14.1 **Të përgjithshme**

- A1- 14.1.1 Objektivi primar i një shërbim shpëtimi dhe zjarrfikës duhet të shpëtojë jetë në rast të një aksidenti të avionit ose incidenteve që ndodhin në një aerodrom ose shumë afër aerodromit. Shërbimi i shpëtimit dhe i zjarrfikësve sigurohet për të krijuar dhe për të mbajtur kushte mbijetese për të siguruar rrugë daljeje për njerëzit dhe të fillojë shpëtimin e atyre që e kanë të pamundur që të shpëtojnë vetë pa ndonjë ndihmë. Shpëtimi mund të kërkojë përdorimin e pajisjeve dhe personelit, përveç atyre që janë caktuar më parë për qëllime shpëtimi dhe zjarrfikëse.
- A1- 14.1.2 Faktorët më të rëndësishëm që mbartin një ndërhyrje efikase për mbijetesën në një aksident të avionit, janë: trajnimi, efektshmëria e pajisjeve dhe shpejtësia me të cilën personeli dhe pajisjet që janë caktuar për qëllime shpëtimi dhe zjarrfikëse mund të vihen në përdorim.
- A1- 14.1.3 Kërkesat për të luftuar zjarret e ndërtesave apo të depove të karburantit ose për shkurëzimin e pistave nuk merren në konsideratë në këto standarde.
- A1- 14.1.4 Kur një aerodrom ndodhet afër ujit apo zonave moçalore ose afër një terreni të vështirë, dhe kur një pjesë e rëndësishme e operimeve të afrimit apo të nisjes ndodh mbi këto zona duhet të jenë të disponueshme shërbime të specializuara të shpëtimit dhe pajisje të përshtatshme të zjarrfikësve për rrezikun.
- A1 - 14.2 **Niveli i mbrojtjes**
- A1- 14.2.1 Niveli i mbrojtjes i siguruar në një aerodrom për shpëtim dhe fikjen e zjarreve duhet të përcaktohet nga tabela 14-1 dhe duhet të bazohet në aeroplanët më të gjatë, që normalisht përdorin aerodromin dhe në gjerësinë e strukturës së tyre.
- A1- 14.2.2 Pas përzgjedhjes së kategorisë së përshtatshme të gjatësisë më të madhe të avionit, nëse gjerësia e strukturës së atij avioni është më e madhe se gjerësia maksimale në tabelën 14-1, kolona 3 për atë kategori, atëherë kategoria për atë aeroplan duhet normalisht të jetë një kategori më e lartë.
- A1- 14.2.3 Gjatë periudhave kohore të një aktiviteti të reduktuar, niveli i disponueshëm i mbrojtjes nuk duhet të jetë më i vogël se ai që nevojitet për kategorinë më të lartë të aeroplanit të planifikuar të përdorë aerodromin gjatë asaj periudhe kohore, pavarësisht nga numri i lëvizjeve.

Kategoria e aerodromit (1)	Gjatësia totale e avionit (2)	Gjerësia maksimale e strukturës së avionit (3)
1	nga 0 m deri në 9 m pa përfshirë 9 m	2 m
2	nga 9 m deri në 12 m pa përfshirë 12 m	2 m
3	nga 12 m deri në 18 m pa përfshirë 18 m	3 m
4	nga 18 m deri në 24 m pa përfshirë 24 m	4 m
5	nga 24 m deri në 28 m pa përfshirë 28 m	4 m
6	nga 28 m deri në 39 m pa përfshirë 39 m	5 m
7	nga 39 m deri në 49 m pa përfshirë 49 m	5 m
8	nga 49 m deri në 61 m pa përfshirë 61 m	7 m
9	nga 61 m deri në 76 m pa përfshirë 76 m	7 m
10	nga 76 m deri në 90 m pa përfshirë 90 m	8 m

Tabela 14-1 Kategoria e aerodromit për RFFS

Shënim: Guidë mbi kategorizimin e aerodromeve për qëllime të RFFS jepet në ICAO, Annex 14, Attachment A, sektori 17 dhe në pjesën 1 të Manualit të Shërbimeve të Aeroportit.

- A1- 14.2.4 Ndryshimet në nivelin e mbrojtjes që janë normalisht të disponueshme në një aerodrom për shërbime të shpëtimit dhe të zjarrfikësve duhet t'i njoftohen njësisë së përshtatshme të shërbimit të trafikut ajror dhe



njesisë së informacionit aeronautik, në mënyrë që këto njësi të mund të sigurojnë informacionin e nevojshëm për avionë që mbërrijnë ose nisen. Kur një ndryshim i tillë korrigjohet, njësitë e lartpërmendura duhet të njoftohen.

A1- 14.2.5 Ndryshimet e nivelit të mbrojtjes mund të rezultojnë nga ndryshime të disponueshmërisë së agjentëve të shuarjes, pajisjeve për t'i shpërndarë agjentëve ose personelit për të vepruar me to.

A1- 14.2.6 Çdo ndryshim duhet të shprehet në terma të kategorisë së nivelit të disponueshëm të mbrojtjes.

A1 - 14.3 Agjentët e shuarjes

A1- 14.3.1 Si agjentët primarë, ashtu edhe agjentët plotësues duhet të jenë siguruar në një aerodrom, përveç rasteve kur është urdhëruar ndryshe nga ndihmësekretari.

Shënim: Përshkrimet e agjentëve mund të gjenden në pjesën 1 të Manualit të Shërbimeve të Aeroportit të ICAO.

A1- 14.3.2 Agjenti primar i shuarjes mund të jetë shkumë që arrin minimumin e funksionit të nivelit të kategorisë A ose B, ose një kombinim të këtyre 2 kategorive.

Shënim: Informacioni rreth cilësive të nivelit të funksionimit të shkumës për fikjen e zjarreve mund të gjendet në pjesën 1 të Manualit të Shërbimeve të Aeroportit të ICAO.

A1- 14.3.3 Agjenti plotësues i shuarjes duhet të jetë një pudër kimike e thatë e përshtatshme për fikjen e zjarreve të hidrokarboneve.

A1- 14.3.4 Sasia e ujit për prodhimin e shkumës dhe agjentëve plotësues për automjetet e shpëtimit dhe të fikjes së zjarreve duhet të jetë sipas kategorisë së aerodromit e përcaktuar sipas 14.2.1 dhe 1.2.2 dhe tabelës 14-2, përveçse këto sasi mund të modifikohen si më poshtë:

- për kategori të aerodromeve 1 dhe 2 deri në 100% e ujit mund të zëvendësohet me agjentin plotësues; dhe
- për kategori të aerodromeve nga 3 deri 10, kur përdoret një shkumë që arrin nivelin A të performancës, deri në 30 % e ujit mund të zëvendësohet nga agjenti plotësues.

Për qëllimin e zëvendësimit të agjentit duhet të përdoren ekuivalencat e mëposhtme:

- 1 kg e agjentit plotësues është e barabartë me 1 litër ujë për prodhimin e një shkume që arrin nivelin A të performancës; dhe
- 1 kg e agjentit plotësues është e barabartë me 0.66 litra ujë për prodhimin e një shkume që arrin nivelin B të performancës.

A1- 14.3.5 Sasia e përqendrimeve të shkumës që sigurohet veçmas në automjete për prodhimin e shkumës duhet të jetë në përpjesëtim me sasinë e ujit që sigurohet dhe përqendrim të zgjedhur të shkumës. Sasia e përqendrimit të shkumës së siguruar në një automjet duhet të jetë e mjaftueshme që të prodhojë të paktën 2 ngarkesa me solucion shkume.

A1- 14.3.6 Shkalla e shkarkimit të solucionit të shkumës dhe agjentit plotësues nuk duhet të jetë më pak se shkallët e treguara në tabelën 14-2.

Kategoria e aerodromit	Shkumë e nivelit A të performancës		Shkumë e nivelit B të performancës		Agjentët plotësues	
	Ujë (L)	shkallë e shkarkimit të solucionit të shkumës/min (L)	Ujë (L)	shkallë e shkarkimit të solucionit të shkumës/min (L)	Kimikate të thata Pudër (kg)	Shkalla e shkarkimit (kg/sek)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	350	350	230	230	45	2.25
2	1000	800	670	550	90	2.25
3	1800	1300	1200	900	135	2.25
4	3600	2600	2400	1800	135	2.25
5	8100	4500	5400	3000	180	2.25
6	11800	6000	7900	4000	225	2.25
7	18200	7900	12100	5300	225	2.25
8	27300	10800	18200	7200	450	4.50
9	36400	13500	24300	900	450	4.50
10	48200	16600	32300	11200	450	4.50

Tabela 14-2 Minimumi i përdorshëm i sasisë së përbërësit të shuarjes për RFFS

A1- 14.3.7 Agjenti plotësues duhet të përputhet me specifikimet e përshtatshme të Organizatës Ndërkombëtare për Standardizim (ISO).

Shënim: Guida për agjentët plotësues jepet në publikimin ISO 7202

A1 - 14.4 **Koha e reagimit**

A1- 14.4.1 Koha e reagimit konsiderohet të jetë koha midis thirrjes fillestare e shërbimit të shpëtimit dhe fikjes së zjarreve dhe koha kur automjeti i parë është në pozicion reagimi për të hedhur shkumë në një shkallë të paktën 50% të shkallës së shkarkimit të specifikuar në tabelën 14-2.

Shënim: Dukshmëria optimale dhe kushtet e sipërfaqes përcaktohen si gjatë ditës, dukshmëri e mirë dhe me mënyrë reagimi të lirë nga ndotjet e sipërfaqes.

A1- 14.4.2 Çdo automjet tjetër që kërkohet të shpërndajë sasinë e agjentëve të shuarjes, të specifikuar në tabelën 14-2 duhet të sigurojë aplikim të vazhdueshëm të agjentit dhe duhet të mbërrijë jo më shumë se një minutë pas automjetit të parë, në mënyrë që të sigurojë aplikim të vazhdueshëm të agjentit.

A1- 14.4.3 Një sistem i mirëmbajtjes paraprake të mjeteve të shpëtimit dhe të fikjes së zjarreve, duhet të përdorët për të siguruar efektshmëri të pajisjeve dhe përputhje me kohën e specifikuar të reagimit përgjatë gjithë funksionimit të automjetit.

A1 - 14.5 **Rrugët emergjente hyrëse**

A1- 14.5.1 Rrugët emergjente hyrëse duhet të sigurohen në një aerodrom ku kushtet e terrenit lejojnë ndërtimin e tyre në mënyrë për të lehtësuar arritjen në kohën minimale të ndërhyrjes. Vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet pajisjes së hyrjes së lehtë për t'iu afruar zonave deri në 1000 metra nga pragu, ose të paktën brenda kufirit të aerodromit. Kur është vendosur një gardh duhet të merret në konsideratë nevoja për hyrje të favorshme në zonat e jashtme.

A1- 14.5.2 Rrugët emergjente hyrëse duhet të mbajnë automjete të renda, të cilat do t'i përdorin dhe duhet të jenë të përdorshme në të gjitha kushtet e motit. Rrugët duhet të dizajnohen, ndërtohen dhe të mirëmbahen për të parandaluar prishjen e sipërfaqes dhe për të parandaluar kalimin e copave në sipërfaqen e një rruge për avionët.

A1 - 14.6 **Stacioni i zjarrfikësve**

A1- 14.6.1 Të gjitha automjetet e shpëtimit dhe të zjarrfikësve duhet të strehohen në një stacion zjarrfikësish. Stacioni i zjarrfikësve duhet të ketë një vendndodhje, në mënyrë që hyrja për mjetet e shpëtimit dhe të zjarrfikësve në zonën e pistës të jetë e drejtpërdrejtë dhe pa pengesa, gjë që kërkon sa më pak kthesa.

A1 - 14.7 **Sistemet e komunikimit dhe alarmit**

A1- 14.7.1 Një sistem diskret (i veçantë/i qartë) komunikimi duhet të sigurohet për të lidhur një stacion zjarrfikësish me kullën e kontrollit dhe me çdo stacion tjetër zjarrfikësish në aerodrom dhe me automjetet e shpëtimit dhe të zjarrfikësve.

A1- 14.7.2 Një sistem alarmi për personelin e shpëtimit dhe të zjarrfikësve duhet të sigurohet në të gjitha stacionet e zjarrfikësve në aerodrom. Sistemi i alarmit duhet të mund të jetë i operueshëm nga çdo stacion zjarrfikësish në aerodrom dhe nga kulla e kontrollit të aerodromit.

A1 - 14.8 **Automjetet e shpëtimit dhe zjarrfikësve**

A1- 14.8.1 Numri minimal i automjeteve të shpëtimit dhe zjarrfikësve në një aerodrom duhet të jetë sipas tabelës 14-3.

Kategoria e aerodromit	Numri i automjeteve të RFFS
1	1
2	1
3	1
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

Tabela 14-3: Numri i automjeteve të RFFS

A1 - 14.9 **Automjetet e shpëtimit dhe zjarrfikësve**

A1- 14.9.1 Gjatë operimeve të fluturimit duhet të ketë personel të mjaftueshëm të trajnuar që të jetë i detajuar dhe i gatshëm për të ngarë automjetet e shpëtimit dhe zjarrfikësve dhe për të operuar me pajisjet me kapacitet maksimal. Ky personel i trajnuar duhet të shpërndahet në mënyrë që të shfrytëzohet koha minimale e ndërhyrjes dhe aplikimi i vazhdueshëm i agjentëve që të mund të ruhet plotësisht në një shkallë të përshtatshme. Gjithashtu duhet të merret në konsideratë dhe përdorimi i litarëve nga personeli, shkallëve dhe pajisjeve të tjera që normalisht nevojiten për shpëtimin e avionit që përdor aerodromin.

A1- 14.9.2 Në përcaktimin e numrit të personelit që duhet për të siguruar shpëtimin e një avionit, duhet të merren në konsideratë llojet e avionëve që përdorin aerodromin.



Aneksi 2 - KËRKESË PËR CERTIFIKIMIN E NJË AERODROMI

 REPUBLIKA E SHQIPËRISË MINISTRIA E PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL		
Aplikim për Certifikatë të Aerodromit Application for an Aerodrome Certificate		
Certifikata fillestare ☐	Përtërirje e certifikatës ☐	Transferim i certifikatës ☐
Initial Certificate	Renewal of Certificate	Transfer of Certificate
1. Të dhëna mbi aplikuesin / Particulars of the Applicant		
Emri i plotë i aplikuesit: Full name of the Applicant		
Emri i plotë i operatorit: Full Name of the operator:		
Adresa: Address:		
Kodi postal: Postal code:		
Tel.: E-mail: Tel.: Phone:		
2. Menaxherët / Managers		
(Të dhënat profesionale të menaxherëve duhet të jenë të bashkëngjitura me aplikacionin / Professional record of managers must be enclosed with initial application)		
Menaxheri Përgjegjës: Accountable Manager:		
Menaxheri i Sigurisë: Safety Manager:		
Menaxheri i Operimeve: Operations Manager:		
Autoriteti i Aviacionit Civil - Civil Aviation Authority Adresa: "Sulejman Delvina" Nr. 1, Tiranë, Albania Tel / Fax: +355 4 2223969, Email: ____@acaa.gov.al		

3. Të dhënat mbi pozitën e aerodromit

Particulars of the Aerodrome Site

Emri i Aerodromit:
Aerodrome Name:

Përshkrimi i pronës:
Real Property Description:

Koordinatat gjeografike të aerodromit:
Geographical Coordinates of the ARP:

ose

or

Pozita dhe largësia nga qyteti më i afërt:
Bearing and distance from nearest town:

4. A është aplikuesi pronar i aerodromit?

Is the Applicant the owner of the Aerodrome Site?

PO JO
YES NO

Nëse JO dëshmoni:

If NO provide:

- a) Detajet e të drejtave mbi aerodromin; dhe
Details of Rights held in Relation to the Site; and
- b) Emri dhe adresa e pronarit të patundshmërisë
Name and address of the owner of the site

5. Përshkrimi i operimeve të planifikuara

Description of Intended operation

Informoni për modelin e aeroplanit më të madh që pritet ta përdorë aerodromin:

Indicate the Largest Type of the Aircraft Expected to Use the Aerodrome:

.....

Orari i planifikuar i operimit:

Intended operation hours:

Kodi referent i aerodromit:

Aerodrome Reference Code:

Llojet e operimeve të transportit ajror:.....

Types of air transport operations:



6. Detajet që do të shënohen në Certifikatën e Aerodromit

Details to be shown on the Aerodrome Certificate

Emri i Aerodromit:
Aerodrome Name:

Emri i operatorit të Aerodromit:
Name of Aerodrome Operator:

Me këtë aplikoj për Certifikatë për operimin e Aerodromit.
I hereby apply for a certificate to operate the Aerodrome.

Nënshkrimi:
....
Signed:

Autoriteti im në emër të aplikuesit:
My authority to act on behalf of the applicant is:

.....
.....
.....
.....
.....

Emri i personit që deklaron:
Name of person making the declaration:

Data: / /
Date:

Informacion:

Information:

1. Si pjesë e aplikacionit kërkohet një kopje a Manualit të Aerodromit, i përgatitur në përputhje me Rregulloren Nr..... për Aerodromet dhe adekuat me aktivitetet e pritshme të aeroplanëve në Aerodrom.

1. A copy of the Aerodrome manual, prepared in accordance with Regulation Nr..... on Aerodromes and commensurate with the aircraft activities expected at the Aerodrome, are required as part of the application.

2. Aplikacioni duhet të dorëzohet në AAC.

2. The application should be submitted to CAA.

3. Mund të kërkohen dëshmi të dokumentuara si mbështetje e të gjitha të dhënave në këtë aplikacion.

3. Documentary evidence in support of all matters in this application may be requested.



Aneksi 3 - KËRKESË PËR CERTIFIKIMIN E NJË AERODROMI

REPUBLIKA E SHQIPËRISË MINISTRIA E PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL Aplikim për Regjistrim të Aerodromit <i>Application to Register an Aerodrome</i>
1. Të dhëna mbi aplikuesin / Particulars of the Applicant
Emri i plotë i aplikuesit: Full name of the applicant: Adresa: Address: Kodi Posal / Postcode: Pozicioni / Position: Tel. / Phone: Fax: E-mail:
2. Të dhëna te Aerodromit / Particulars of the Aerodrome
Emri i Aerodromit: Name of aerodrome: Pershkrimi i pronësise se patundshme: Real property description: Afersia ose distanca nga qyteti më i afërt ose zona të populluar: Bearing or distance from nearest town or populous area:
3. Është Aplikanti Pronar i Vendndodhjes se Aerodromit Is the Applicant the Owner of the Aerodrome Site? PO / Yes ☐ (kalo tek pika 4) JO / No ☐
Nëse JO dëshmoni: If NO provide: a) Detajet e të drejtave mbi aerodromin; dhe Details of Rights held in Relation to the Site; and b) Emri dhe adresa e pronarit të pronës se patundshme dhe një evidence të shkruara që vertetojnë që leja është marrë për vendndodhjen që të përdoret si aerodrom. Name and address of the owner of the site and written evidence to show that permission has been obtained for the site to be used by the as an aerodrome.
4. Informoni për modelin e aeroplanit më të madh që pritet ta përdorë aerodromin: Indicate the Largest Type of the Aircraft Expected to Use the Aerodrome:

5. Do perdoret Aerodromi për Transporte të Rregullta Publike / Operimi të Transportit Ajror

Used for RPT (regular public transportation) / Air Transport Operations?

PO / Yes ☐ JO / No ☐

Ne emër të Operatorit të Aerodromit të treguar më sipër {Te Fshihet nëse nuk është e aplikueshme}

On behalf of the Aerodrome Operator shown above, {Delete if not applicable}.

Une i nënshkruari aplikoj për regjistrimin e aerodromit.

I hereby apply for registration of the aerodrome.

Nenshkrimi:

Signed:

Autoriteti im për të vepruar në emër të aplikantit është:

My authority to act on behalf of the applicant is:

Emri i personit që ben deklaratën

Name of person making the declaration:

Data / Date: ... / /

6. Te dhenat e Aerodromit / Aerodrome Data

Nëse nuk është e aplikueshme, vendos N/A në kutinë në të djathtë:

If not applicable, insert N/A in the box on the right:

(Te plotësohet nga një person i aprovuar siç përshkruhet në Rregulloren e Regjistrimit të Aerodromeve. Te Dhenat e Aerodromit duhet të jepen në përputhje me Kapitullin 5 të Aneksin 1, Manuali i Standardeve të Aerodromeve (MSA), të Rregullores në fjalë.)
(To be completed by an approved person as prescribed in Register Regulation. Aerodrome Data must be derived in accordance with Manual of Standards for Aerodromes, Chapter 5: Aerodrome Information for AIP.)

Note: Kërkesa duhet të shoqërohet me një raport të përgatitur nga një person i miratuar siç përshkruhet në Rregulloren e Regjistrimit, duke konfirmuar se informacioni i dhënë në vazhdim është i saktë dhe se aerodromi i plotëson standardet e zbatueshme të sigurisë.

Application must be accompanied by a report prepared by an approved person as prescribed in Register Regulation, confirming that the information provided below is accurate and that the aerodrome meets the applicable safety standards.

Njoftime të te Dhënave të Aerodromit nga Personi i Aprovuar (siç tregohet në Rregulloren përkatëse)

Report on Aerodrome Data by Approved Person (as Prescribed Register Regulation)

6a. Diagrama e Aerodromit / Aerodrome Diagram

Ky diagram tregon si më poshtë:

This diagram depicts the following:

(i) plan vendndodhja e pistës, tregimi magnetik dhe gjatësia në metra;

(i) The runway layout, their magnetic bearing and length in metres;

(ii) plan vendndodhja e rrugëve lidhëse dhe vendqendrimeve

(ii) The layout of the taxiways and aprons;

(iii) Vendndodhja e pikës së referimit aerodromit;

(iii) The location of the aerodrome reference point;

(iv) vendndodhja e treguesit të drejtimit të erës, të ndriçuar ose të pandriçuar;

(iv) The location of the wind direction indicators, both lit and unlit;

(v) lartësia e aerodromit (pikë me e lartë mbi sipërfaqen ujit, në metra);

(v) The elevation of the aerodrome (the highest point on the landing surface in meter);

(vi) Për pistën me instrumente, lartësine e pikës së mesit të çdo pragu, dhe

(vi) For instrument runway, the elevation of the mid-point of each threshold; and

(vii) Tregimi magnetik dhe distanca më të afërt me qendrën e qyteti apo zone të populluar.

(vii) The magnetic bearing and distance to the nearest city, town or population center.



6b. Vendndodhja e Aerodromit / *Aerodrome Location: (ARP)*

Lat:

Long:

6c. Administrimi i Aerodromit (Siguro informacionin e mëposhtëm në lidhje me pronarin e aerodromit.)
Aerodrome Administration (Provide the following information on the aerodrome owner.)

Emri i Aerodromit:

Name of Aerodrome:

Emri i Operatorit të Aerodromit:

Name of Aerodrome Operator:

Adresa:

Address:

Tel: (24h)..... Fax

Shteti në të cilën është vendosur Aerodromit:

State in which the Aerodrome is Located:

Është ky Aerodrom i hapur për publikun?

Is this Aerodrome Open to Public? Jo/No ☐ Po/Yes ☐

A ka Pagesa për Ulje?

Are there Landing Charges? Jo/No ☐ Po/Yes ☐

Pagesat e Alikuara: / *Applicable Charges:*

Nëse është i hapur për publik, cili është (janë) Oficeri (ët) Raportues të Aerodromit?

If open to the public, who is (are) the Aerodrome Reporting Officer(s)?

Emri / Name:(O/P)/(B/H)(P/P)/(A/H)

Emri / Name:(O/P)/(B/H)(P/P)/(A/H)

6d. Runway Details (For each runway, provide the following. Add a page if there is more than one runway.)

Runway Designation:..... Runway Reference Code:

Runway End:..... TORA:TODA:..... (.....%) ASDA:..... LDA:

Runway End:..... TORA:TODA:..... (.....%) ASDA:..... LDA:

Runway Width:Runway Slope:..... Runway Strip Width (araded):(overall):

STODA:

RunwayEnd:.....1.6%.....1.9%.....2.2%.....2.5%.....3.3%.....5.0%.....

RunwayEnd:.....1.6%.....1.9%.....2.2%.....2.5%.....3.3%.....5.0%.....

Pavement Surface Type:.....Pavement Rating:.....(ACN/PCN) or

Maximum Aircraft Weight.....and Tyre Pressure.....able to use runway.

6e. Ndricimi Aerodromit / Aerodrome Lighting:

(Për çdo pistë pajisur me ndriçim, duhet të sigurojë si vijon. Shto faqe shtesë, nëse ka më shumë se një pistë me ndriçim.)

(For each runway equipped with lighting, provide the following. Add extra pages if there is more than one runway with lighting.)

Pershkrimi i Pistës:

Runway Designation:.....

Light Intensity: Low ☐ Medium ☐ High ☐

Approach Lighting Provided: Po/Yes ☐ Jo /No ☐

Pilot Activated Lighting (PAL) Provided: Po/Yes ☐ Jo /No ☐ Frequency:

T-VASIS or PAPI Provided: Po/Yes ☐ Jo /No ☐ Type and Location:

Aerodrome Beacon Provided: Po/Yes ☐ Jo /No ☐ Type and Location:

Standby Power Provided: Po/Yes ☐ Jo /No ☐ Type:

Portable Lights: Po/Yes ☐ Jo /No ☐

Any other lighting, specify:.....

6f. Shërbimet ne Toke / Ground Services

(Siguro informacionin e mëposhtëm mbi shërbimet në dispozicion për të pilotëve.)

(Provide the following information on services available to pilots.)

Fuel Type:..... Supplier:.....

Tel: (O/P)/(B/H).....(P/P)/(A/H).....

Met Facilities Available: Po/Yes ☐ Jo /No ☐

TAF Category:..... AWIS Phone Number:.....AWIS Frequency:.....

CTAF or MBZ available: Po/Yes ☐ Jo /No ☐

CTAF:MBZ:UNICOM:AFRU:

Navaid Facilities Available: Po/Yes ☐ Jo /No ☐

Type:..... CodeCoordinates:..... Range:.....

Monitoring:.....

ATS Communication Facilities Available: Po/Yes ☐ Jo /No ☐

FIA:.....On Ground:.....Circuit:.....

Passenger Facilities Available: Po/Yes ☐ Jo /No ☐

6g. Special Procedures / Procedura Speciale:

(Siguro informacionin e mëposhtëm në lidhje me çdo procedurë e veçantë që pilotët të kenë nevojë për të vëzhguar apo ndjekur.)

(Provide the following information about any special procedures that pilots need to observe or follow.)

Special Procedures Apply: Po/Yes ☐ Jo /No ☐

.....

.....



6h. Njoftime / Notices:

(Provide the following information on any local safety information.)

Details of any Obstacles:.....

Details of any Hazards (eg, birds or animals):.....

Detail of any Restrictions on the use of Taxiways or Aprons:.....

Details of any other activities at the aerodrome (eg, sport aviation activities):

Firma e personit të Aprovuar

Approved person's signature Date / /

Abonimet vjetore për Fletoren Zyrtare mund të bëhen pranë Postës Shqiptare ose pranë Qendrës së Botimeve Zyrtare, në adresën: Bulevardi “Gjergj Fishta”, mbrapa ish-ekspozitës “Shqipëria Sot”, tel: 04 24 27 007.

Hyri në shtyp më 18.2.2013
Doli nga shtypi më 19.2.2013

	Formati: 61x86/8
--	------------------

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2013

Çmimi 326 lekë