

20101252462

МИНИСТЕРСТВО ЗА ОДБРАНА

Врз основа на член 79, став 2 од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Македонија” бр. 14/06, 24/07, 103/08 и 67/10), министерот за одбрана, донесе

П Р А В И Л Н И К ЗА НАЧИНОТ НА ОДРЖУВАЊЕ И КОНТРОЛИРАЊЕ НА ПОВРШИНИТЕ ЗА МАНЕВРИРАЊЕ, ПЛАТФОРМИТЕ, ОБЈЕКТИТЕ, ИНСТАЛАЦИИТЕ, УРЕДИТЕ И ОПРЕМАТА НА ВОЕНИТЕ АЕРОДРОМИ И ХЕЛИДРОМИ И ВОЕН ДЕЛ НА МЕШОВИТ АЕРОДРОМ

I. ОПШТИ ОДРЕДБИ

1. Основни одредби

Член 1

Со овој правилник се пропишува начинот на одржување и контролирање на површините за маневрирање, платформите, објектите, инсталациите, уредите и опремата на воените аеродроми и хелидроми и воен дел на мешовит аеродром.

Член 2

Со одржувањето и контролирањето на инфраструктурата дефинирана во член 1 на овој правилник се обезбедува безбедно полетување, слетување и престој на воени воздухоплови како и прифаќање и испраќање на воени воздухоплови, персонал и товар.

Член 3

Одржувањето и контролирањето на инфраструктурата на воен аеродром, хелидром и на воениот дел од мешовит воено-цивилен воениот оператор го врши на начин утврден со овој правилник.

Член 4

Одржувањето и контролирањето на оперативно маневарските површини, објектите, инсталациите, уредите и опремата на аеродромот, на мешовит аеродром воениот и цивилниот оператор ги вршат во рамките на своите надлежности.

2. Изрази и дефиниции

Член 5

Одделни изрази и дефиниции употребени во овој правилник го имаат следното значење:

1) Воен аеродром или хелидром (Military Airport or Heliport) се аеродроми или хелидроми во сопственост на Владата на Република Македонија, а ги користи Министерството за одбрана (МО) /Армијата на Република Македонија (АРМ), односно воздухопловните единици и се наменети за безбедно полетување и слетување, движење, престој и сместување на воени воздухоплови;

2) Воени воздухоплови (Military aircraft) се вид на државни воздухоплови, во сопственост на Министерството за одбрана, главно распоредени во воздухопловните единици;

3) Воен дел од аеродромот (Military part of Airport) е дел од мешовит воено-цивилен или цивилен аеродром на кој базира воена воздухопловна единица;

4) Воен оператор (Military Operator) на воениот аеродром или хелидром или на воен дел од мешовит воено-цивилен или цивилен аеродром е воздухопловната единица или посебна логистичка единица во зависност од формациската структура и надлежностите на единиците кои лоцираат на аеродромот, наменета за одржување и контролирање на доделената инфраструктура;

5) ИКАО/Меѓународна организација за цивилно воздухопловство (ICAO/International Civil Aviation Organization) е меѓународна цивилна воздухопловна организација, надлежна за регулирање на цивилниот воздушен сообраќај во целиот свет;

6) ИЛС/Систем за прецизно приоѓање за слетување (ILS/Instrument Landing System) е радио-навигациски систем за прецизно приоѓање за слетување;

7) Метеоролошки изрази (Meteorologic terms) употребени во правилникот го имаат следното значење:

- сув снег (Dry snow) е снег кој може да се издува и кој се распаѓа после обид за создавање на снежна топка и чија волуменска маса изнесува приближно 0,35 kg/dm³;

- влажен снег (Wet snow) е снег кој се соединува при стегање со рака, од кој може да се направи снежна топка и чија волуменска маса изнесува приближно од 0,35 до 0,50 kg/dm³;

- збиен снег, односно мраз (Ice) е снег кој е збиен во цврста маса која веќе не може да се збива и менува облик, а се крши во парчиња при подигнување и чија волуменска маса изнесува приближно 0,50 и повеќе kg/dm³;

- лапавица (Slush) е вода заситена со снег кој се расплускува при газење и чија волуменска маса изнесува приближно од 0,50 до 0,30 kg/dm³;

- влажна површина за движење на воздухоплови (Wet Surface for Movement of Aircraft) е површина чија боја е променета поради влажност;

- мокра површина за движење на воздухоплови (Wetness Surface for movement of Aircraft) е површина натопена со вода но без видлив слој на вода;

- барички вода (Water pool) е вода која се задржува или се задржала во вдлабнатини;

- воден слој (Water layer) е видлив воден слој со кој е прекриена површината за движење на воздухоплови.

8) НАТО Агенција за стандардизација (NSA/NATO Standardization Agency) е назначена агенција на НАТО за подготвување и издавање на договори помеѓу земји членки на НАТО за дефинирање на стандарди од одредени области - СТАНАЗИ;

9) Оперативно маневарски површини или површини за маневрирање (Operational Manoeuvring Surface) се делови од воениот аеродром или хелидром наменети за полетување и слетување, возење, сместување и престој на воени воздухоплови во кои спаѓаат: полетно слетна патека (ПСП), патеки за возење (ПВ), спојници, платформи за воздухоплови, хелиплатформи или полетно-слетни места за хеликоптери, итн.;

10) ПАПИ/Индикатор за прецизен приод (PAPI/Precision Approach Path Indicator) е светлосен уред за прецизен приод за слетување;

11) ПВ/Патека за возење (Taxi way) е определена патека наменета за возење на воздухоплови од стојалишта па преку спојница кон ПСП и спротивно;

12) ПСП/Полетно слетна патека (Runway) е определена патека наменета за полетување и слетување на воздухоплови;

13) Платформа (Apron) е уредена и стабилизирана површина за паркирање и сместување на воздухоплови;

14) СВВА/Служба-Воено воздухопловен авторитет (SMAA/Service-Military Aviation Authority) е служба на Министерство за одбрана за управни и стручни прашања од областа на воздухопловството;

15) Спојница (Section Taxiway) е определена патека која ги спојува ПВ и ПСП, односно патека наменета за возење од ПВ кон ПСП или спротивно;

16) СТАНАЗИ/Стандардни договори (STANAGS/ Standard Agreements) се договори помеѓу земји членки на НАТО за дефинирање на стандарди од одредени области;

17) УПС/Систем за непрекинато напојување (UPS/Uninterruptible Power Supply) е систем за непрекинато напојување со електрична енергија;

18) Хелиплатформа (Helipad) е уредена и стабилизирана површина за вертикално полетување и слетување и за паркирање на хеликоптери;

19) Хелипозиција (Heliposition) е уредена, стабилизирана и означена површина за вертикално полетување и слетување и за паркирање на хеликоптери, со јасно дефинирана големина и оддалеченост од пречки.

II. ОДРЖУВАЊЕ НА ВОЕНИ АЕРОДРОМИ И ХЕЛИДРОМИ И ВОЕН ДЕЛ НА МЕШОВИТ АЕРОДРОМ

Член 6

Одржувањето на оперативно маневарските површини, објектите, инсталациите, уредите и опремата на воениот аеродром односно хелидром, опфаќа збир на мерки, постапки и работи со кои се обезбедува потполна исправност на сите оперативно маневарски површини, објекти, инсталации, уреди и опрема и непрекината и безбедна експлоатација на воениот аеродром односно хелидром и воениот дел на мешовит аеродром.

Одржувањето се презема и спроведува непрекинато, без разлика на степенот на експлоатација на воениот аеродром односно хелидром и воениот дел на мешовит аеродром во различни временски периоди.

Член 7

Одржувањето на оперативно маневарските површини, објектите, инсталациите, уредите и опремата на аеродромот односно хелидромот се врши на начин пропишан со овој правилник, во склад со упатствата на производителот на уредите и опремата и согласно стандардите и препорачаните практики од Анекс 14 на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство ИКАО (ICAO) и соодветни меѓународни воени стандарди содржани во НАТО СТАНАЗИ-те.

Член 8

Во зависност од видот и обемот на мерките, постапките и работите кои се преземаат, одржувањето може да биде тековно или инвестиционо.

Тековното одржување го реализира во сопствена режија или по пат на услуги воениот оператор на воениот аеродром односно хелидром.

Инвестиционото одржување го реализира Министерството за одбрана врз основа на претходно изработен и одобрен годишен план за инвестиционо одржување.

Годишниот план за инвестиционо одржување го изработува воениот оператор на воениот аеродром односно хелидром, а го одобрува Служба-Воено воздухопловен авторитет.

Член 9

Тековното одржување претставува збир на мерки, постапки и работи од помал обем со кои се обезбедува исправноста на оперативно-маневарските површини, објектите, инсталациите, уредите и опремата на воениот аеродром односно хелидром, заради редовна и безбедна експлоатација.

Тековното одржување особено опфаќа вршење на прегледи, преземање на превентивни мерки, поправки, чистење и слични работи на оперативно-маневарските површини, објектите, инсталациите, уредите и опремата на воениот аеродром, односно хелидром.

Тековното одржување се врши врз основа на важечката документација за изведената состојба на оперативно-маневарските површини и објектите и техничката документација за уредите, опремата и инсталациите.

Член 10

Инвестиционото одржување претставува збир на градежни и други работи од поголем обем со кои се обезбедува нормална и безбедна експлоатација на оперативно - маневарските површини, објектите, инсталациите, уредите и опремата на воениот аеродром односно хелидром и воениот дел на мешовит аеродром со што се продолжува векот на нивната употреба, но без промена на нивните основни технички карактеристики.

Инвестиционото одржување се извршува периодично и по потреба, исклучиво врз основа на претходно изработена техничка документација.

За извршеното инвестиционо одржување се води соодветна документација која воениот оператор е должен да ја чува се додека предметот на инвестиционо одржување е во употреба.

Член 11

За одржувањето воениот оператор изготвува годишен план во кој се опфатени тековното и инвестиционото одржување, а е одобрен од Служба-Воено воздухопловен авторитет.

Планот за одржување се изготвува за период од една година со посебен приказ на деловите за летен и за зимски период.

Планот за одржување се изготвува најдоцна до крајот на ноември во тековната година за наредната година.

Планот за одржување во зимскиот период покрај тековното и инвестиционо одржување ги опфаќа и активностите на екипата за одржување на воениот аеродром односно хелидром во зимски услови во поглед на чистење на оперативно маневарските површини од снег, со посебен осврт на превентивните мерки.

Член 12

Во рамките на тековното одржување на оперативно маневарските површини објектите, инсталациите, уредите и опремата на аеродромот односно хелидромот и воениот дел на мешовит аеродром, воениот оператор треба веднаш да ги отстрани сите недостатоци констатирани со прегледите и да ги изврши сите потребни поправки и тоа:

- поправки на помали оштетувања на површината и оштетувања долж спојниците и на аглите на плочите на бетонски и асфалтбетонски коловоз;

- замена на дотрена заливна маса во дилатационите фуги и претходно залиените пукнатини, како и обработка и санација со заливање на новопојавени пукнатини во завршниот слој на коловозите;

- обновување на бојата на ознаките од хоризонталната сигнализација кога нивната воочливост се намали најмногу за 30%;

- косење на тревата на сите површини од основната патека на аеродромот со одржување на нејзината висина до најмногу 30 cm, односно до најмногу 15 cm на тревнати оперативни површини, при што висината на тревата треба да овозможи видливост на сите светилки и ознаки на аеродромот од воздухоплов при слетување, полетување и движење по оперативните површини;

- порамнување, набивање и затревување на крточници на тревнатите оперативно маневарски површини;

- замена на дотраени кабли од системот за светлосна сигнализација на аеродромот односно хелидромот и замена на неисправните светилки;
- поправки на оштетувањата на аеродромската, односно хелидромската заштитна ограда како и перманентно чистење на теренот од двете страни на оградата, од трева, цбунови и дрвја;
- чистење на каналите и риголите, сливниците, шахтите и другите објекти и уреди за прифаќање и одводување на атмосферските води од оперативни маневарските површини;
- одржување и поправки на риголите, шахтите и каналите за одвод на атмосферски води и санитарните отпадни води на целиот комплекс на аеродромот;
- чистење на сите оперативни маневарски површини од кал, прашина, лисја и друг смет, наноси од масла и мазива како и чистење на наслугите од гуми на полетно-слетната патека (ПСП);
- отстранување на разни пречки од оперативни маневарските површини и страничните безбедносни појаси;
- чистење од снег и мраз на сите оперативни маневарски површини;
- подготовка и нанесување на хемиски средства (неагресивни за бетонски и асфалтбетонски коловози) врз оперативни маневарските површини, за топење на снег и мраз и
- преглед и отстранување на сите други неисправности и оштетувања на оперативни маневарските површини, објектите, инсталациите, уредите и опремата на воениот аеродром, односно хелидром и воениот дел на мешовит аеродром кои негативно влијаат на безбедноста на оперативното летање со воени воздухоплови, а согласно техничките карактеристики на објектите, инсталациите уредите и опремата, метеоролошките и климатските влијанија.

Член 13

Попречните и подолжните нагиби на оперативните површини треба да се одржуваат согласно стандардите и препорачаните практики од Анекс 14 на ИКАО (ИКАО) и соодветни меѓународни воени стандарди содржани во НАТО СТАНАЗИ-те.

На површините на ПСП не смее да има деформации поголеми од 3 cm мерено на 45 m во подолжен правец.

На ниту еден дел од површината на ПСП и таканаречени брзоизлезни патеки за возење (ПВ), не смее да има нерамнини поголеми од 1.25 cm во вид на испакнатини без остри ивици, односно поголеми од 3 cm во форма на вдлабнатини без остри ивици во кои може да се задржува вода, мерено со равналка со должина од 3 m во сите правци.

На ниту еден дел од површините на ПВ и платформите не смее да има нерамнини од 3 cm во форма на вдлабнатини без остри ивици во кои може да се задржува вода, мерено со равналка со должина од 3 m во сите правци.

По исклучок од одредбата на став 4 од овој член нерамнините можат да бидат и поголеми во попречен правец на движење на воздухопловот (подолжни нерамнини) само доколку заради карактеристиките на одводнувањето на површините, во истите нема опасност од задржување на вода или се изградени риголи или канали за одвод на атмосферските води кои не може да доведат до оштетување на воздухопловите.

На стабилизирани површини за движење на воздухоплови (без коловозна конструкција) не смее да има нерамнини поголеми од 3 cm мерено со равналка со должина од 3 m во сите правци.

На тревнати оперативни површини не смее да има нерамнини поголеми од 5 cm мерено со равналка со должина од 3 m во сите правци.

Член 14

Во период на поволни временски услови воениот оператор треба да ги планира и извршува следните работи од поголем обем (инвестиционо одржување) предвидени со годишниот план за одржување, но не ограничувајќи се само на нив:

- поправка, замена или засилување на дотраени места на коловозите на оперативните површини;
- заштита на завршниот слој на асфалтните коловозни конструкции од испостување на битуменското врзно средство;
- зголемување на рапавоста на површината на коловозите заради зголемување на условите за кочење, односно коефициентот на триење;
- замена на филтерскиот материјал во дренажните канали;
- отстранување на дрвја и цбунови кои ја пробиваат декларираната површина за ограничување на пречките на аеродромот;
- проверка на рамноста и носивоста на коловозните конструкции на оперативните површини на аеродромот и
- пообемни работи за пошумувања или преземање на други мерки за маскирање на воениот аеродром односно хелидром или пообемни работи на одржување на извршеното маскирање.

Член 15

Воениот операторот треба на воениот аеродром или хелидром и на воениот дел на мешовит аеродром, додека е отворен за оперативно летање со воени воздухоплови, да обезбеди присуство на овластено лице за одржување на системот за вертикална сигнализација.

Член 16

За сите елементи на вертикалната сигнализација и другото осветлување на воениот аеродром или хелидром и воен дел на мешовит аеродром, воениот оператор треба да обезбеди соодветно и доволно количество на резервни делови за вградената опрема согласно искуствените показатели, стандардите и препораките од производителот на опремата, а со цел овозможување на итни поправки и замена на неисправни делови на системот.

Член 17

На оперативните површини не треба да има било какви надворешни предмети, отпадоци или смет (парчиња и агрегат од коловозот, остатоци на песок и чакал, остатоци од трева, птици, животни и сл.) кои можат да го оштетат воздухопловот.

Наслагите од масло, мазиво, гума и слично треба веднаш да се отстранат од коловозите на оперативните површини.

Член 18

Заштитните појаси на оперативните површини треба да се одржуваат на начин да спречат било каква можност за всисување на отпадоци, смет, агрегат или остатоци од трева и слично од моторите на воздухопловот.

Заштитниот појас од став 1 на овој член е со димензии според класата и категоријата на аеродромот согласно стандардите и препорачаните практики на ИКАО (ICAO), Анекс 14 и неговите додатоци и соодветни воени меѓународни стандарди.

Член 19

Воениот оператор треба пред почетокот на зимската сезона, да обезбеди доволно количество на средства и опрема за одмрзнување, односно средства за заштита од замрзнување на коловозите на оперативни маневарските површини на аеродромот.

Средствата од став 1 на овој член треба да се одобрени од аспект на нивната еколошка исправност.

Член 20

Операторот изготвува посебен план за чистење на снег, мраз, лапавица и слана во зимски услови со разработени приоритети, начин и постапки на чистење, состав на тимот/ви, работно време и дежурства, механизација и средства, одобрен од Команда на највисоката воздухопловна единица.

При изготвувањето на планот од став 1 на овој член и при извршување на работите на чистење воениот оператор треба да се придржува и кон стандардите и препорачаните практики дадени во Документ 9137 на ИКАО (ICAO), дел 9 – Практики за одржување на аеродроми (Airport Maintenance Practices) и соодветни меѓународни воени стандарди содржани во СТАНАЗИ-те.

Член 21

Атмосферските талози од оперативните површини (вклучително и стабилизирани и тревнати површини) се чистат на начин кој не предизвикува оштетување на површините.

Чистењето на атмосферски талози на ПСП од II-ра и III-та категорија за прецизно слетување е задолжително и постојано, а на останатите оперативни површини започнува веднаш штом талогот достигне најмногу 15 mm за лапавица; 20 mm за влажен снег и 50 mm за сув снег.

Чистењето на снегот може да отпочне и порано доколку условите за кочење се лоши согласно член 39 табела 2 код 1 од овој правилник.

Член 22

Опремата за чистење на снег, мраз, лапавица и слана треба да биде технички исправна пред почетокот на зимската сезона.

Воениот оператор треба најдоцна до 1-ви Ноември во тековната година да изврши преглед на зимската опрема со цел утврдување на исправноста и извршување на обука на лицата кои ќе ракуваат со опремата.

Воениот оператор треба пред почетокот на зимската сезона, да постави соодветни ознаки за обележување на оперативните површини во зимски услови.

Член 23

Висината на снежната покривка на површините во заштитниот појас на ПСП и ПВ треба да обезбеди сигурно надвисување од страна на крилата на воздухопловот и да оневозможи всисување на снег или мраз од страна на моторите на воздухопловот и во случај кога надворешното тркало на стојниот трап на воздухопловот се движи по работ на ПСП или ПВ.

За ПСП и ПВ на аеродроми со кодна ознака “Д” и “Е” според Анекс 14 на ИКАО (ICAO), максималната висина на снежниот покривач не смее да биде повеќе од: 0 cm на работ, 30 cm на 1.5 m од работ, до 1 m на 15 m од работ, до 1.5 m на 20 m од работ и до 3 m на 25 m од работ на коловозот.

За ПСП и ПВ на аеродроми со кодна ознака “Ц” според Анекс 14 на ИКАО (ICAO), максималната висина на снежниот покривач не смее да биде повеќе од: 0 cm на работ, 20 cm на 1.5 m од работ, до 1 m на 10 m од работ, до 1.5 m на 15 m од работ и до 3 m на 20 m од работ на коловозот.

Одредбите на ставовите 2 и 3 од овој член се однесуваат за мешовити аеродроми, а за воените аеродроми се применуваат одредбите од ставот 1 или ставот 2 од овој член во зависност од критичниот транспортен воздухоплов за кој е димензионирана полетно слетната патека.

Член 24

Снегот околу светилките и светлосните уреди и тела на оперативните површини на воениот аеродром или хелидром се чисти на начин кој обезбедува непречена воочливост на светлоста од воздухоплови при слетување, полетување и движење.

Кај светлосните уреди во ниво на терен снегот се чисти до 50 cm од светилката и со висина од 10 cm, а кај надземните светилки снегот треба да биде исчистен до 20 cm под светилката.

На растојанија поголеми од растојанијата од став 2 на овој член, снегот се чисти така да обезбедува исчистена рамнина со најмалку 4% нагиб.

Член 25

Возилата, опремата и уредите за чистење на снег на оперативните површини на воениот аеродром или хелидром и воен дел на мешовит аеродром треба да имаат вклучено ротациони светла со жолта боја за цело време на задржување на тие површини, а ракувачите цело време да се во непосредна радио-врска со раководителот на екипата за чистење, а тој со контролата на летање.

Член 26

Чистењето на снег од оперативните површини на воениот аеродром или хелидром и воен дел на мешовит аеродром во услови кога истите се отворени за оперативно летање со воени воздухоплови, може да отпочне по добивањето на одобрение од надлежната контрола на летање.

Ако чистењето на снегот се врши во време на затвореност на аеродромот за оперативно летање со воени воздухоплови, чистењето може да се извршува и без одобрението од став 1 на овој член.

Член 27

Раководителот на екипата за чистење на снег од оперативните површини на воениот аеродром или хелидром и воениот дел на мешовит аеродром треба да биде во постојана радио-врска со надлежната контрола на летање за цело време на чистењето на снегот.

По завршување на чистењето раководителот од став 1 на овој член треба да изврши преглед на оперативните површини и да ја извести контролата на летање дека површините се слободни за оперативно летање со воени воздухоплови.

Член 28

Ако на оперативно маневарските површини или уредите за вертикална сигнализација се предвидува чистење или други работи, воениот оператор е должен најмалку 30 минути пред почетокот на работите да ја извести надлежната контрола на летање дека воениот аеродромот или хелидром ќе биде затворен, односно најмалку 30 минути пред завршување на работите дека истиот повторно ќе биде отворен.

Воениот аеродромот или хелидром и воениот дел на мешовит аеродром може и итно да се затвори доколку има неочекувани појави како како што се: ненадејни и силни врнежи, смрзнат дожд, поплава, земјотрес, прекин на електронапојувањето заради оштетување на кабли и слично.

III. КОНТРОЛИРАЊЕ НА ВОЕНИ АЕРОДРОМИ И ХЕЛИДРОМИ И ВОЕН ДЕЛ НА МЕШОВИТ АЕРОДРОМ

Член 29

Воениот оператор треба да воспостави внатрешна контрола на системот за управување со безбедноста, вклучувајќи го и надзорот на објектите и опремата на аеродромот.

Воениот оператор треба да обезбеди извештаи од проверките, вклучувајќи ги и извештаите за објектите, услугите и опремата на аеродромот.

Извештаите ги подготвуваат соодветни квалификувани експерти за безбедност.

Член 30

Површините за маневрирање, платформите, објектите, инсталациите, уредите и опремата на воениот аеродром или хелидром и воениот дел на мешовит аеродром, воениот оператор ги контролира со вршење на прегледи кои можат да бидат редовни и вонредни.

Воениот оператор води документација за извршените прегледи во форма на интерно пропишани обрасци, дневници, записници или извештаи.

Член 31

Редовен преглед на оперативните површини, инсталации и уреди за светлосна сигнализација се врши најмалку два пати дневно во време кое не го попречува редовното оперативно летање со воени воздухоплови.

Првиот редовен преглед се врши пред првиот редовен лет, односно пред отварањето на воениот аеродромот или хелидром за оперативно летање со воени воздухоплови во текот на денот.

Вториот редовен преглед се врши непосредно пред да настапи ноќта.

Редовен преглед од став 1 на овој член се врши и ако тоа го побара надлежната контрола на летање, по барање на надлежниот воздухопловен инспектор, по барање на Служба-Воено воздухопловен авторитет или кога воениот оператор процени дека е потребно, односно се посомнева во регуларната состојба на објектите, опремата или инсталациите на воениот аеродром или хелидром.

Член 32

Вонредни прегледи се вршат во пократки интервали, но не подолги од 4 часа ако површините за движење на воените воздухоплови се покриени со снег, мраз, лапавица, слана, односно ако се случат следните промени:

- промена на коефициентот на кочење од најмалку 0.05;
- промена на дебелината на слојот поголема од 20 mm за сув снег, поголема од 10 mm за мокар снег и поголема од 5 mm за лапавица;
- промена на расположивата должина или широчина на полетно-слетната патека (ПСП) за 10% или повеќе;
- секоја промена на видот на атмосферскиот талог или површината која бара измени во деловите “Ф“ и “Т“ од извештајот (образец бр. 2);
- формирање на снежни наноси долж едната или двете страни на ПСП при што се променети висината и оддалеченоста од централната линија на ПСП;
- секоја промена на интензитетот или воочливост на светилките на ПСП и
- промена на било кои други услови за кои од искуство се знае дека се значајни.

Член 33

Освен вонредните прегледи од член 32 од овој правилник, вонредни прегледи се задолжителни и во следните случаи:

- после интезивна експлоатација на оперативно маневарските површини;

- во текот и после престанувањето на обилни атмосферски врнежи;
- во периодите на мразови и после нивниот престанок;
- во време на високи температури и
- при чести и нагли временски промени.

Член 34

За состојбата на оперативните површини и системот за вертикална сигнализација се изготвува извештај.

За состојбата на оперативните површини во зимски услови (SNOWTAM) се изготвува извештај.

Воениот оператор извештаите од ставовите 1 и 2 од овој член ги доставува веднаш и без одлагање до надлежната контрола на летање на аеродромот.

Формата и содржината на извештајот за состојбата на оперативните површини и системот за вертикална сигнализација е дадена во Прилог 1 кој е составен дел на овој правилник.

Формата и содржината на извештајот за состојбата на оперативните површини во зимски услови е дадена во Прилог 2 кој е составен дел на овој правилник.

Член 35

Прегледите на ПСП се вршат по делови – еднакви третини од должината, кои се обележуваат со броеви 1/3, 2/3 и 3/3, со тоа што делот 1/3 е секогаш првата третина во доминантниот правец на слетување.

Прегледите на патеките за возење (ПВ) се врши по нивните абецедни ознаки почнувајќи од ознаката “А” (алфа).

Член 36

Длабочината на атмосферските талози (снег и лапавица) се мери по целата должина на ПСП на 3 m и 10 m од двете страни на осовината.

Растојанието помеѓу две мерни точки може да изнесува од најмалку 10% до најмногу 30% од вкупната должина на ПСП, при што растојанијата од првите мерни точки до краевите на ПСП треба да изнесува приближно 5% од вкупната должина на ПСП.

Средната вредност на длабочината на атмосферскиот талог се пресметува за секоја третина посебно.

Висината на атмосферскиот талог се мери и долж рабовите на ПСП и ПВ при што се утврдува најголемата висина изразена во сантиметри и оддалеченоста од осовината на ПСП и ПВ изразена во метри.

Член 37

Условите за сопирање на ПСП се проверуваат со мерење на коефициентот на триење.

Условите за сопирање на ПСП се проверуваат најмалку еднаш годишно.

Условите за сопирање на ПСП може да се проверуваат секогаш кога има услови за промена на коефициентот на триење како резултат на промена на текстурата на коловозот, кога има наслаги од гуми, наноси од масла, емулгација на прашина или пепел како и присуство на атмосферски талози.

Член 38

Коефициентот на триење се мери долж две мерни линии паралелни на осовината на ПСП на растојание од 3 m до 10 m од двете страни на осовината на ПСП.

За секоја третина на ПСП се пресметува средна вредност на триењето, на начин согласно техничките и производните карактеристики на мерниот уред.

Коефициентот на триење се мери со уреди кои се предвидени според стандардите и препорачаните практики од Анекс 14 на ИКАО (ICAO), а се баждарени според Упатството на производителот.

Мерењето се врши на начин и под услови определени од производителот на опремата, односно уредот.

Член 39

Условите на кочење на ПСП во летни услови се утврдуваат најмалку еднаш годишно кога коловозот на ПСП е покриен со вода или со уред кој симулира вештачко влажнење со дебелина на воден слој од 1 mm.

Условите на кочење на ПСП во летни услови се испитуваат со цел превземање на соодветни мерки за подобрување или одржување на коефициентот на триење.

Граничните вредности на коефициентот на триење се одредуваат според следната табела:

Табела 1

Вид на опрема	Гуми за тестирање		Брзина на тестирање (км/час)	Слојна вода (мм)	Коефициент за нов коловоз	Одржувано ниво на коефициент	Минимален коефициент на триење
	Тип	Приток (кРа)					
1	2	3	4	5	6	7	8
Mu-meter Trailer	A	70	65	1.0	0.72	0.52	0.42
	A	70	95	1.0	0.66	0.38	0.26
Skiddometer Trailer	B	210	65	1.0	0.82	0.60	0.50
	B	210	95	1.0	0.74	0.47	0.34
Surface Friction Tester Vehicle	B	210	65	1.0	0.82	0.60	0.50
	B	210	95	1.0	0.74	0.47	0.34
Runway Friction Tester Vehicle	B	210	65	1.0	0.82	0.60	0.50
	B	210	95	1.0	0.74	0.54	0.41
TATRA Friction Tester Vehicle	B	210	65	1.0	0.76	0.57	0.48
	B	210	95	1.0	0.67	0.52	0.42
GRIPTESTER Trailer	C	140	65	1.0	0.74	0.53	0.43
	C	140	95	1.0	0.64	0.36	0.24

Вредностите во колона 6 и 7 од табела 1 од овој член се средни вредности за ПСП или нејзини делови.

Доколку на делница од најмалку 100 m се измерат вредности помали од вредностите дадени во колона 7 од табела 1 на овој член, воениот оператор на воениот аеродром или хелидром е должен веднаш да преземе мерки за подобрување на условите за кочење и да дистрибуира податок во надлежната контрола на летање дека ПСП е лизгава кога е покриена со вода.

Покрај условите за кочење на површината на ПСП покриена со вода воениот оператор е должен да даде описен податок за состојбата во средината на ПСП: влажна, мокра, барички, воден слој.

Детално упатство за начинот на мерење на коефициентот на триење е дадено во дел 2 на Документот 9137 на ИКАО (ICAO).

Член 40

Условите за кочење во зимски услови се прикажуваат описно и со броеви (кодови) кои одговараат на коефициентот на триење според следната табела:

Табела 2

Измерен – пресметан коефициент на триење	Оценка за кочење	Код
1	2	3
0.40 и повеќе	добро	5
0.39 до 0.36	средно до добро	4
0.35 до 0.30	средно	3
0.29 до 0.26	средно до лошо	2
0.25 и помалку	лошо	1
-	несигурно или не може да се измери	9

Член 41

Ако при прегледот на оперативните површини се утврди дека има оштетувања како: лупење на завршниот слој на коловозот, пукнатини, деградација (распаѓање) на агрегат, деформации, нерамнини (испакнувања, вглабнатини, пропаѓања и слично), смет или други предмети и доколку овие оштетувања се такви да можат да ја загорзат безбедноста на оперативното летање со воени воздухоплови, таквите површини се исклучуваат од употреба.

Воениот оператор оштетувањата од став 1 на овој член треба да ги впише во извештајот од извршениот преглед со опис на оштетувањето и дали истото може или не може да се толерира.

Член 42

Со прегледот на оперативните површини на воениот аеродром или хелидром се констатира и состојбата и исправноста на системот за обележување за користење на истите во дневни и во ноќни услови.

Член 43

Прегледите, контрола на исправноста, подесување и испитување на објектите, инсталациите, уредите, опремата и средствата на воениот аеродром или хелидром и воениот дел на мешовит аеродром се вршат дневно, неделно, месечно, тромесечно, шестомесечно и годишно.

Податоците од извршениот дневен преглед од став 1 на овој член се впишуваат во образецот даден во Прилог 1 на овој правилник.

Податоците за прегледите и превземените работи и активности на објектите, инсталациите, уредите, опремата и средствата на воениот аеродром или хелидром и воениот дел на мешовит аеродром се впишуваат во Дневник за одржување.

Записите во Дневникот за одржување од став 3 на овој член ги потпишува овластеното лице кое ги извршило работите, а ги заверува одговорното лице на соодветната единица на воениот оператор.

Извештаите од прегледите и извршените мерења од став 1 на овој член се составен дел на Дневникот за одржување.

Член 44

Дневните прегледи се однесуваат, но не се ограничуваат, на следните работи:

- проверка на исправноста на природните светилки и светилки на оперативните површини (прегорени светилки, извалкани или оштетени елементи, стакла, леќи, состојба после чистење на снег и сл.);

- проверка на далечинското вклучување, управување и промена на интензитот на светлосната сигнализација на воениот аеродром или хелидром и проверка на системите за константно напојување;

- проверка на сите системи за осветлување и обележување на пречките и средства за вклучување на звучни и светлосни сигнали во вонредни случки и

- визуелна проверка на состојбата на површината на коловозите на оперативните површините (оштетувања, чистота, лупење, испакнувања, депресии и сл.)

Неисправностите од извршените дневни прегледи од став 1, алинеа точка 1 на овој член се отстрануваат веднаш, односно процентот на неисправни светилки треба секогаш да биде во границите на дозволените вредности според категоријата на аеродромот согласно стандардите и препорачаните практики од Анекс 14 на ИКАО (ИКАО) во дел 10.

Член 45

Неделните прегледи се однесуваат, но не се ограничуваат, на следните работи:

- проверка на резервното напојување со електрична енергија (пробна работа на агрегатите со контрола на напон, фреквенција и други параметри според производителот на опремата, контрола на времето на покренување на агрегатите и преземање на оптеретувањето согласно стандардите и препорачаните практики од Анекс 14 на ИКАО (ИКАО) во дел 8.1, стабилност на излезните карактеристики на генераторите и вибрации со претходно загревање на моторите, проверка на сите системи за заштита, спојни елементи, количество на гориво и сл.);

- проверка на функционирањето на системот за непрекинато напојување (УПС), доколку е вграден и

- проверка со евентуално подесување на вертикалниот агол на светлосниот сигнал на уредот ПАПИ (РАPI) од земја.

Член 46

Месечните прегледи се однесуваат, но не се ограничуваат, на следните работи:

- проверка на функционалноста на системот за регулација, сигнализација и далечинско управување на осветлувањето на оперативните површини;

- проверка на работењето на системот за контрола на движење на воздухопловите и возилата по оперативните површини, доколку е вграден и

- општ преглед на системот за осветлување на аеродромот и регулаторите за константност на струјата.

Член 47

Шестмесечните прегледи се однесуваат, но не се ограничуваат, на следните работи:

- мерење на отпорот на изолација за сите примарни струјни кругови од системот за вертикална сигнализација на аеродромот кој треба да биде најмалку 50 МΩ (мегаома).

Минималниот отпор на изолација на каблите треба да биде 5 МΩ (мегаома). Во случај на опаѓање на отпорите, мерењата да се вршат почесто со утврдување и отстранување на причините за опаѓање. Мерењата на отпорите на изолација смеат да ги вршат исклучиво лица обучени за мерења на висок напон со примена на сите мерки за заштита.

- пресметките и мерењата од точка 1 на овој член се вршат согласно стандардите и препорачаните практики во дел 5 на Документ 9157 на ИКАО (ICAO) (Електрични системи) и

- проверка на подесеноста на вертикалниот агол на уредите ПАПИ (РАPI) од воздух, односно заедно со проверките на уредите за навигација (калибража на ИЛС/ILS).

Член 48

Годишните прегледи се однесуваат, но не се ограничуваат, на следните работи:

- мерење на интензитетот на осветленост на платформите за воздухоплови при што просечната хоризонтална и вертикална (на 2m над земјата) осветленост на стојното место на воздухопловот да не е под 20 lx (лукса) додека на останатите површини да не е под 10 lx (лукса);

- преглед на сите шахти и пропусти на кабловската канализација на аеродромот;

- проверка на отпорот на заземјувањето во склад со важечките електротехнички прописи и

- физичка проверка на арматурата на сите светилки на оперативните површини и природните светилки на аеродромот.

Покрај годишните прегледи од став 1 на овој член, операторот треба најмалку еднаш годишно да врши преглед на исправноста на целокупната опрема на аеродромските служби согласно препораките на производителот.

Член 49

Воениот оператор на воениот аеродром или хелидром треба да врши контрола на присутноста на птици и да презема мерки за намалување на нивно присуство согласно со стандардите и препораките на ИКАО (ICAO) Aneks 14, Volume I Airport Services Manual, Part 3 (Bird Control and Reduction).

IV. ОДРЖУВАЊЕ И КОНТРОЛИРАЊЕ НА ЛЕТАЛИШТА И ТЕРЕНИТЕ

Член 50

Леталиштето односно теренот, може да се користат додека не настапат околности кои ги менуваат условите за безбедно полетување и слетување на воздухопловите, пропишани во делот VI (Посебни услови за планирање, проектирање, изградба и реконструкција на воени леталишта и терени) од Правилникот за посебни услови за планирање, проектирање, изградба и реконструкција на воени аеродроми и хелидроми.

Ако настапи промена на ПСП, која не може да се отстрани или промена на блиската околина која влијае на безбедноста на летањето, воениот оператор на леталиштето е должен да престане со користење на таквото леталиште или терен и за тоа да ја извести Службата- Воено воздухопловен авторитет.

Член 51

За време на користењето на леталиштето, односно теренот, воениот оператор на леталиштето, треба да го одржува леталиштето односно теренот, во склад со условите пропишани во Правилникот за посебните услови за планирање, проектирање, изградба и реконструкција на воените аеродроми и хелидроми, при што да обезбеди безбедно полетување и слетување на воените воздухоплови.

Член 52

Ознаките за обележување пропишани во делот VI (Посебни услови за планирање, проектирање, изградба и реконструкција на воени леталишта и терени) од Правилникот за посебните услови за планирање, проектирање, изградба и реконструкција на воените аеродроми и хелидроми, треба да се одржуваат во состојба која овозможува безбедно полетување и слетување на воените воздухоплови.

Доколку ознаките станат неупотребливи, односно недоволно воочливи, треба да се поправат или заменат со нови.

Ознаката се смета за недоволно воочлива ако е воочлива помалку од 70% од вкупната површина на ознаката и ако се променила основната боја на ознаката.

V. ЗАВРШНА ОДРЕДБА

Член 53

Овој правилник влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија“.

Бр. 01 - 6033/2
13 септември 2010 година
Скопје

Министер за одбрана,
Зоран Коњановски, с.р.

Образец бр. 1:

**ИЗВЕШТАЈ ЗА СОСТОЈБАТА НА ОПЕРАТИВНИТЕ ПОВРШНИ И
СИСТЕМОТ ЗА ВЕРТИКАЛНА СИГНАЛИЗАЦИЈА**

Аеродром и ознака на ПСП	LW ____ - ____ / ____		
Датум и време на прегледот	____, ____, 20 ____ година, ____, ____ часот (UTC)		
Површина на коловозот на ПСП			
A) сува; B) влажна; C) мокра; D) под вода	секција (дел) на ПСП		
	1/3	2/3	3/3
Услови за кочење на ПСП: (само за ПСП под вода од 1мм)			
(мерење со 95км/час)	Mu-meter Trailer	Skidometer Trailer	Surface Friction Tester Vehicle
ДОБАР (ознака 3)	над 0.38	над 0.47	над 0.47
СРЕДЕН (ознака 2)	0.26 – 0.38	0.34 – 0.47	0.34 – 0.47
ЛОШ - ЛИЗГАВО (ознака 1)	испод 0.26	испод 0.34	испод 0.34
нема податок (ознака 9)	-	-	-
НЕИСПРАВНОСТИ			
објект / површина	надворешни предмети	оштетувања (равност)	вертикална сигнализација
Полетно-слетна патека	1/3		приод ивици
	2/3		осовина праг
	3/3		крај допир
Патеки за возење (ознака на патеката – опис)			ивици осовина холдинг
Пристанишна платформа			ивици осветл.
Светла за означување на препреки			
ОСТАНАТИ ЗАБЕЛЕШКИ			
ПАПИ	опис:		
Хоризонт. сигнализација	ПСП:	ПВ:	ПЛ:
Трева	Светла:	ГП:	ЛЛЗ:
Пребреки (РНУ)	ознаки:	светла:	
Појава на птици	опис:		
Друго	опис:		

Примил, ФИО: _____, време: _____

Прегледот го извршил: _____

Примил, диспечер _____, време: _____

Образец бр. 2

**ИЗВЕШТАЈ ЗА СОСТОЈБАТА НА ОПЕРАТИВНИТЕ ПОВРШНИ
ВО ЗИМСКИ УСЛОВИ - SNOWTAM**

(Пополнува дежурен во АКЛ)

РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА		SNOWTAM FORMAT	
Дата и време на пополнување	___ . ___ . 20___ година, ___ (UTC)	Адреса на оригинаторот во АКЛ: LW-----	

SNOWTAM број _____

(Пополнува дежурен во операторот на аеродромот)

Аеродром	A	LWSK		
Дата и време на прегледот (UTC)	B	___ . ___ . 20___ година, ___ (UTC)		
Ознака на ПСП - доминантен правец	C			
Должина на исчистена ПСП (во метри, ако е помала од декларираната)	D			
Широчина на исчистена ПСП (во метри, ако е помала од декларираната) (висина на талог – оддалеченост од ц/л L, R или LR)	E			
Наслаги на ПСП (гледано од доминантниот праг) NIL – чисто и суво – сув снег 5. – влажно – влажен снег 6. – мокро – збиен снег 7. – барички вода – лапавица 8. – воден слој	F	1/3 (A) dopirna zona	2/3 (B)	3/3 (C)
Средна дебелина на талогот (во мм)	G			
Услови за кочење: измерени вредности: оценка - 0.40 и повеќе добро, 5 - 0.39 – 0.36 средно до добро 4 - 0.35 – 0.30 средно 3 - 0.29 – 0.26 средно до лошо 2 - 0.25 и помалку лошо 1 - 9 – несигурно несигурно 9	H	_____	_____	_____
Неисчистен талог: (висина во цм - оддалеченост од ц/л во м – лево(L) десно (R) или LR)	I			
Видливост на светла на ПСП: (видливи – YES, нејасни – NO)	J			
Употребливост на патеки за возење: (ознака / употреблива – YES, неупотреблива – NO)	K			
Талог на патеки за возење: (ознака / вид на талог – висина во цм)	L			
Талог на пристанишната платформа: (вид на талог – висина во м)	M			
Други забелешки	O			

Примил, ФИО: _____, време: _____

Прегледот го извршил: _____

Примил, диспечер _____, време: _____
