



Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës,

Në bazë të nenit 21.3 dhe nenit 64 të Ligjit Nr. 03/L-051 mbi Aviacioni Civil;

Me qëllim të caktimit të rregullave dhe procedurave për shënjimin e objekteve që konsiderohen të jenë pengesa për operimet e aviacionit civil me shenja vizuale dhe drita në Republikën e Kosovës;

Nxjerr këtë

RREGULLORE Nr. 2/2010 PËR SHENJIMIN E PENGESAVE

Neni 1 Fushëveprimi

1.1 Kjo rregullore është e aplikueshme për të gjithë personat juridikë ose fizikë (person, organizatë ose ndërmarrje) që posedojnë një objekt të lartë ose planifikojnë të ndërtojnë një objekt të lartë në territorin e Republikës së Kosovës.

1.2 Kjo Rregullore do të përcaktojë procedurat për shënjimin e pengesave me shenja vizuale dhe drita në territorin e Republikës së Kosovës me qëllim që ato të bëhen të dallueshme për avionët.

1.3 Çdo referencë në standarde është referencë në Standardet për Shënimin e Pengesave të Aneksit 14 dhe të kësaj Rregulloreje.

Neni 2 Përkufizimet dhe Interpretimet

Në këtë Rregullore:

“Aerodrom” nënkupton një fushë të caktuar në tokë (duke përfshirë çfarëdo ndërtesë, instalim dhe pajisje) që mëton të shfrytëzohet tërësisht apo pjesërisht për aterrim, nisje dhe lëvizje sipërfaqësore të avionëve.

"Zona mbrojtëse e aerodromit" nënkupton gjithë aerodromin dhe hapësirat në tokë ose ujë jashtë kufijve të tij, ku lartësia e ndërtimeve është e kufizuar.

"Godinat dhe pajisjet e aerodromit" nënkupton godinat dhe pajisjet brenda ose jashtë vijës kufizuese të aerodromit e që janë të ndërtuara apo të instaluar dhe mirëmbahen për aterrimin, nisje dhe lëvizje të avionëve në tokë.

"Aneksi 14" nënkupton Aneksin "Aerodromet", Vëllimi 1, i Konventës së Çikagos.

"AAC" nënkupton Autoritetin e Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës.

"Aerodrom i certifikuar" nënkupton një aerodrom, operatorit të së cilit i është dhënë një certifikatë aerodromi.

"Konventa e Çikagos" nënkupton bazën ndërkombëtare për marrëveshjet e aviacionit civil, e që zyrtarisht njihet si Konventa mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar.

"Zonë manovrimi" nënkupton atë pjesë të aerodromit e cila do të shfrytëzohet për ngritje, aterrim dhe për lëvizje të avionëve, duke i përjashtuar platformat.

"Zonë e lëvizjes" nënkupton atë pjesë të aerodromit e cila do të shfrytëzohet për ngritje, aterrim dhe lëvizje të avionëve, e që përbëhet prej zonës së manovrimit dhe platformës(ave).

"Pengesë" në lidhje me aerodromin nënkupton të gjitha objektet fikse (qofshin ato të përkohshme apo të përhershme), apo pjesët e tyre, që janë të vendosura në hapësira që mëtojnë të shfrytëzohen për lëvizjen e avionëve në sipërfaqe apo që shtrihen mbi një sipërfaqe të caktuar që ka për qëllim të mbrojë avionin gjatë fluturimit, si dhe objektet me lartësi 100m e më tepër mbi sipërfaqen e terrenit pavarësisht nga lokacioni ku gjenden.

"Sipërfaqet me pengesa të kufizuara (SPK)" nënkupton një seri sipërfaqesh që përcaktojnë volumnin e hapësirës ajrore në dhe përreth aerodromit që duhet të mbahet pa pengesa për të mundësuar operimet e sigurta të avionëve dhe për të parandaluar ndërtimin e objekteve në zonat përreth aerodromit, që do të ishin pengesë për funksionalitetin e aerodromit.

"Pistë" nënkupton një zonë të definuar në formë drejtkëndëshe në aerodrom e përgatitur për ngritje dhe aterrim të avionëve.

"Vendpunim" nënkupton një pjesë të aerodromit ku janë duke u zhvilluar punë të mirëmbajtjes ose punë ndërtimore.

"Linjë lidhëse" nënkupton një lidhje në mes të sistemeve të energjisë elektrike me të gjitha instalimet e nevojshme (konstruksionet, telat, etj.).

Neni 3

Dispozitat e përgjithshme

- 3.1 Të gjitha pengesat në Republikën e Kosovës duhet të shenjojnë në përputhje me kërkesat e kësaj Rregulloreje.
- 3.2 Shenjimi dhe ndriçimi mund të evitohet kur pengesa është e mbrojtur nga një pengesë tjetër e palëvizshme.
- 3.3 Shenjimi mund evitohet kur pengesa është ndriçuar me drita pengesash me intensitet të lartë gjatë ditës.
- 3.4 Pengesat mund të jenë të përhershme, të përkohshme dhe të lëvizshme. Pengesa të përhershme duhet të konsiderohen objektet që janë përherë të pranishme në një lokacion. Pengesa të përkohshme duhet të konsiderohen të gjitha konstruksionet e larta të përkohshme (vinçat dhe skelet, pajisjet për shpim, shtyllat e linjave të përkohshme të furnizimit me energji elektrike, etj). Pengesa të lëvizshme duhet të konsiderohen të gjitha konstruksionet jo fikse që janë në gjendje të lëvizin apo ndryshojnë shpejt lokacionin, lartësinë etj (vinçat mobilë, mjetet e ndryshme të transportit etj).
- 3.5 Lartësia e çdo pengesë duhet të matet nga lartësia mbidetare-ASL e lokacionit ku është vendosur pengesa.
- 3.6 Qëllimi i shenjimit të pengesave është të informojë ekuipazhet e avionëve për pengesat.
- 3.7 Shenjimi dhe mirëmbajtja e shenjimit të pengesave dhe dritave duhet të kryhet nga pronarët dhe/ose operatorët e pengesave.

Neni 4

Pengesat e Aerodromit

Të gjitha objektet, të palëvizshme apo të lëvizshme, që gjenden brenda një rrezeje prej 15 km prej një aerodromi dhe të cilat konsiderohen të jenë pengesa për avionët në fluturim ose në manovrim në tokë, duhet të jenë të ndriçuara gjatë natës dhe, kur pengesa nuk është mjaftueshëm e dallueshme gjatë ditës, duhet shenjuar me ngjyra të kundërta (kontrast). Pengesat sipërfaqësore dhe hapësirat me terren të keq në zonat e lëvizjes në aerodrom duhet të shenjojnë nëpërmjet përdorimit të shenjave me ngjyra apo flamujve. Metodatat e shenjimit dhe ndriçimit të pengesave në aerodrom janë ilustruar në Pjesën 2 të Shtojcës së Rregullores.

Neni 5

Pengesat En-Route

Objektet që ndodhen përtej një rrezeje prej 15 km prej një aerodromi konsiderohen të jenë pengesa për avionët në fluturim vetëm nëse ato kalojnë 100 m në lartësi. Megjithatë, objektet me lartësi më të vogël, por të cilat dominojnë në rrethinë, mund të konsiderohen si pengesa, kur, për shembull, ato janë të vendosura në ose pranë korridoreve që përdoren rregullisht nga helikopterët.

Neni 6

Pengesat tjera

6.1 Të gjitha objektet e palëvizshme si shtyllat transmetuese (radio, antenë televizive, etj.) të cilat janë të veçuara dhe dominuese në rrethinë brenda një rrezeje prej 100 m, dhe janë më të larta se 6 m duhet të konsiderohen si pengesa.

6.2 Të gjitha linjat lidhëse të transmetimit të rrymës së tensionit më të lartë se 100kV, dhe që kalojnë autostradat, rrugët magjistrale dhe rajonale duhet të konsiderohen si pengesa.

Neni 7

Shenjimi i Pengesave

7.1 Pengesat e shenjuara me shenja vizuale duhet të dallohen qartë nga zona përreth, të jenë të dukshme nga të gjitha drejtimet dhe duhet të përbëhen nga dy ngjyra të kundërta: e kuqe (portokalli) dhe e bardhë.

7.2 Pengesat duhet të shenjohen sipas kërkesave të Aneksit 14 të ONAC (ICAO). Shembujt e shenjave të pengesave janë paraqitur në Pjesën 2 dhe Pjesën 3 të Shtojcës së kësaj Rregulloreje.

7.3 Të gjitha pengesat lëvizëse që janë për t'u shenjuar, duhet të shenjohen me ngjyra ose të vendosen flamuj në to.

7.4 Kur pengesat lëvizëse janë të shenjuara me një ngjyrë, duhet të përdoret një ngjyrë qartë e dallueshme:

- a) e kuqe ose e gjelbër-verdhë për automjetet e emergjencës;
- b) e verdhë për automjetet shërbyese.

7.5 Në telat e zgjatur, kabllot, etj. që konsiderohen për t'u shenjuar sipas kësaj Rregulloreje, duhet të vendosen shenja në formë sferike me diametër jo më pak se 60 cm. Shenjat duhet të jenë njëngjyrëshe, e kuqe, portokalli ose e bardhë, dhe duhet të jetë në kontrast me sfondin kundrejt të cilit do të shihen.

Neni 8

Ndriçim i Pengesave

8.1 Për t'i bërë fluturimet të sigurta gjatë natës ose në kushte të shikimit të dobët (mjegull, vesë, borë, shi, etj.), të gjitha objektet e konsideruara si pengesë duhet të jenë të ndriçuara.

8.2 Pengesat e palëvizshme prej 45 m ose më pak në lartësi, duhet të jenë të ndriçuara me nga një dritë të kuqe pengesash të intensitetit të ulët në gjerësi dhe gjatësi, Tipi A, të vendosur në pikën më të lartë praktike.

8.3 Pengesat sipërfaqësore dhe pjesët jashtë përdorimit brenda zonës së lëvizjes në një aerodrom duhet të dallohen nëpërmjet dritave të kuqe portative.

8.4 Nëse shenjimi me drita të intensitetit të ulët të Tipit A nuk është i mjaftueshëm, ose është i nevojshëm një paralajmërim paraprak në lidhje me pengesën, atëherë duhet të përdoren dritat e pengesave të intensitetit të mesëm ose të lartë.

8.5 Drita pengesash të intensitetit të ulët, Tipi C, në aerodrome duhet të shfaqen në automjete dhe objekte të tjera të lëvizshme, me përjashtim të avionëve. Drita pengesash të shfaqura në automjetet e lidhur me emergjenca ose sigurim duhet të jenë e kaltër-vezulluese/rrotulluese dhe ato në automjetet e tjera duhet të jenë e verdhë-vezulluese/rrotulluese.

8.6 Drita pengesash të intensitetit të ulët, Tipi D, e verdhë-flakëruese/rrotulluese, duhet të shfaqen në automjete më-ndiq (follow-me) në një aerodrom.

8.7 Drita pengesash të intensitetit të mesëm, Tipi C, e kuqe statike, duhet të përdoret kur objekti është i gjerë dhe i shtrirë ose lartësia e tij mbi nivelin e tokës përreth është më e madhe se 45 m. Një grup i pemëve ose ndërtesave duhet të konsiderohet si një objekt gjithëpërfshirës.

8.8 Drita pengesash të intensitetit të lartë, Tipi A, e bardhë-flakëruese, duhet të përdoret për të treguar praninë e një objekti në qoftë se lartësia e tij mbi nivelin e tokës përreth kalon 100 m dhe nëse një studim aeronautik tregon se dritat e tilla janë esenciale për identifikim të objektit gjatë ditës.

8.9 Pozita (lokacioni) e dritave për pengesa duhet të jetë sipas Aneksit 14 të ONAC (ICAO). Shembujt e ndriçimit të pengesave janë paraqitur në Pjesën 2 të Shtojcës së kësaj Rregulloreje.

Neni 9 Turbinat e erës

9.1 Një turbinë e erës duhet të shënohet dhe / ose ndriçohet në qoftë se konstatohet se është pengesë.

9.2 Krahët e rotorit, dhoma e motorit dhe 2/3 e epërm të drektut mbështetës së turbinave të erës duhet të lyhen me të bardhë, përveç nëse kërkohet ndryshe nga një studim aeronautik.

9.3 Kur ndriçimi konsiderohet i nevojshëm, duhet të përdoren dritat e intensitetit të mesëm për pengesa, Tipi C, e kuqe-statike. Në rastin e një ferme ere, pra një grup prej dy ose më shumë turbinave të erës, kjo duhet të konsiderohet si një objekt gjithëpërfshirës dhe dritat duhet të instalohen:

a) për të identifikuar perimetrin e turbinave me erë;

b) duke respektuar hapësirën maksimale, që nuk i kalon 900 m ndërmjet dritave përgjatë perimetrit, përveç nëse një vlerësim i dedikuar tregon se një hapësirë më e madhe mund të përdoret; dhe

c) në mënyrë që, brenda një ferme ere, çdo turbinë me erë me lartësi konsiderueshëm më të lartë është identifikuar kudo që ajo ndodhet.

9.4 Dritat e pengesave duhet të instalohen në dhomën e motorit në atë mënyrë që të duken pa pengesa nga avioni që i afrohet nga çfarëdo drejtimi.

Neni 10 **Kontrolli dhe mirëmbajtja e operimit të dritave**

10.1 Dritat duhet të ndizen automatikisht në periudhën e errësirës (nga perëndimi i diellit deri në lindje) dhe gjatë ditës në kushtet me shikueshmëri të dobët. Në rast të problemeve të kycjes automatike, duhet të ketë mënyrë për t'i ndezur ato në mënyrë manuale.

10.2 Dritat duhet të fiksohen në një objekt, qasja për mirëmbajtje duhet të jetë e sigurt, dhe dritat duhet të jene të kthyeshme në pozitën fillestare pas mirëmbajtjes.

10.3 Mosfeksionimi i dritave duhet të rregullohet menjëherë.

10.4 Pronari dhe / ose operatori mbajnë përgjegjësi për ndezjen, ndaljen dhe mirëmbajtjen e dritave.

Neni 11 **Përfjashtimet**

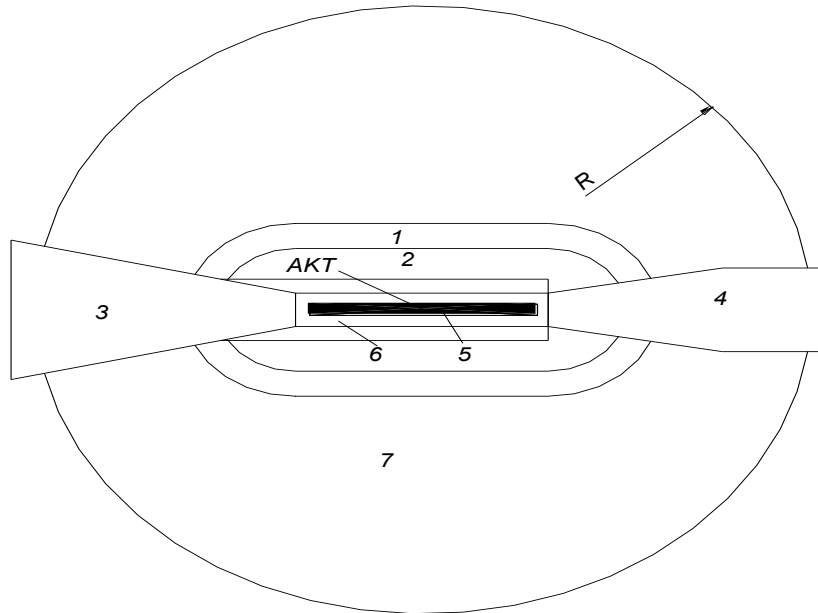
AAC mund të bëjë përfjashtime nga kërkesat e kësaj Rregulloreje, në rast se një veprim i tillë do të ishte urgjent për interesin publik dhe nuk do të rrezikonte sigurinë e aviacionit civil.

Neni 12 **Hyrja në fuqi**

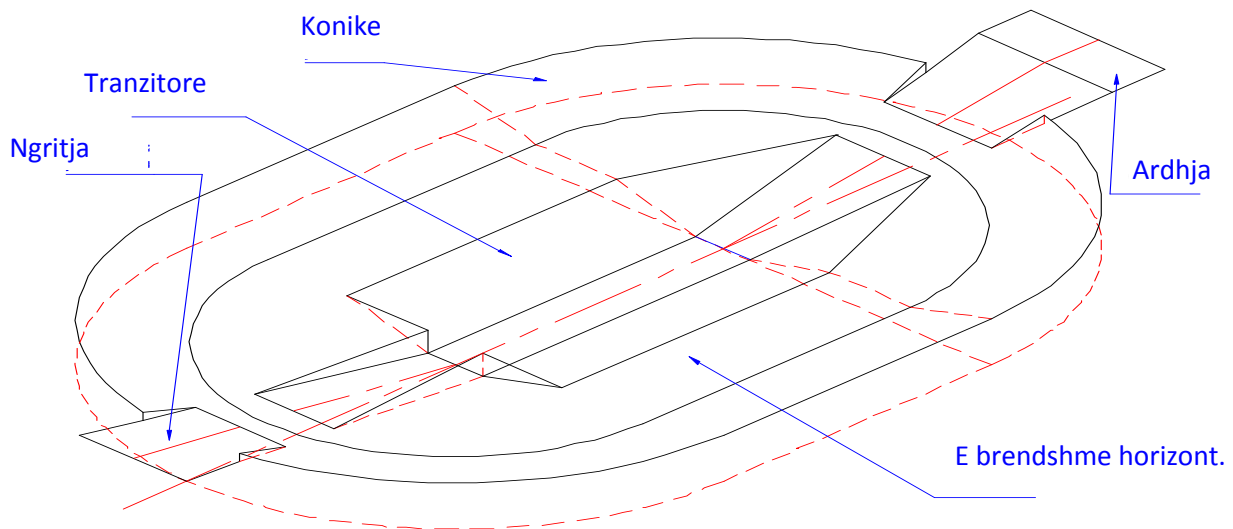
Kjo Rregullore hyn në fuqi më 15 maj 2010.

Dritan Gjonbalaj
Drejtori i Përgjithshëm

Pjesa 1
SIPËRFAQET DHE RRAFSHET E LIMITUARA NGA PENGESAT

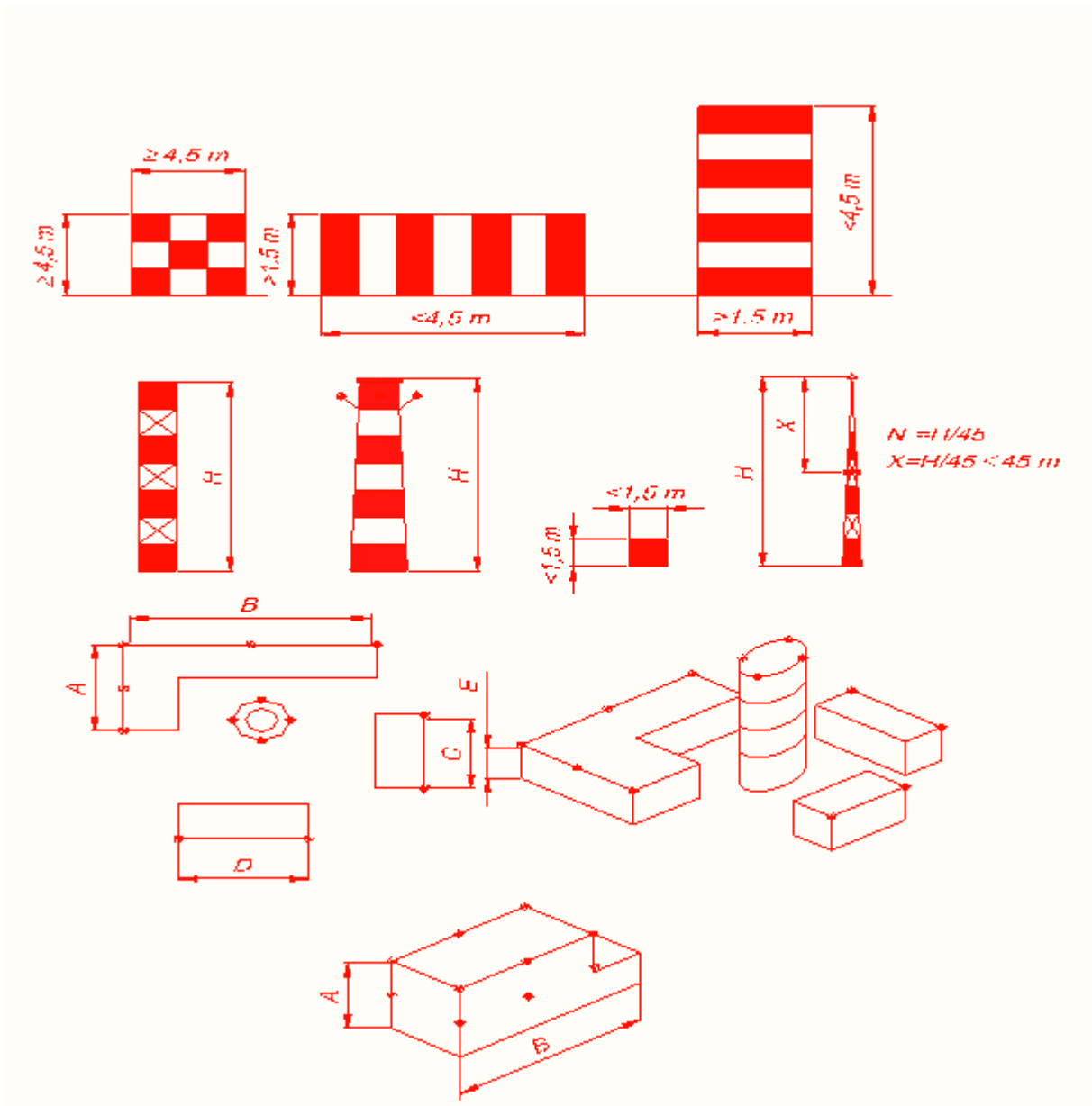


1. Sipërfaqe konike, 2. Sipërfaqe e brendshme horizontale, 3. Sipërfaqe e ardhjes, 4. Sipërfaqe për ngritje-ardhje, 5. Pistë, 6. Sipërfaqe tranzitore (kaluese), 7. Sipërfaqe e jashtme horizontale.



Pjesa 2

SHËNIMI DHE NDRIÇIMI I PENGESAVE



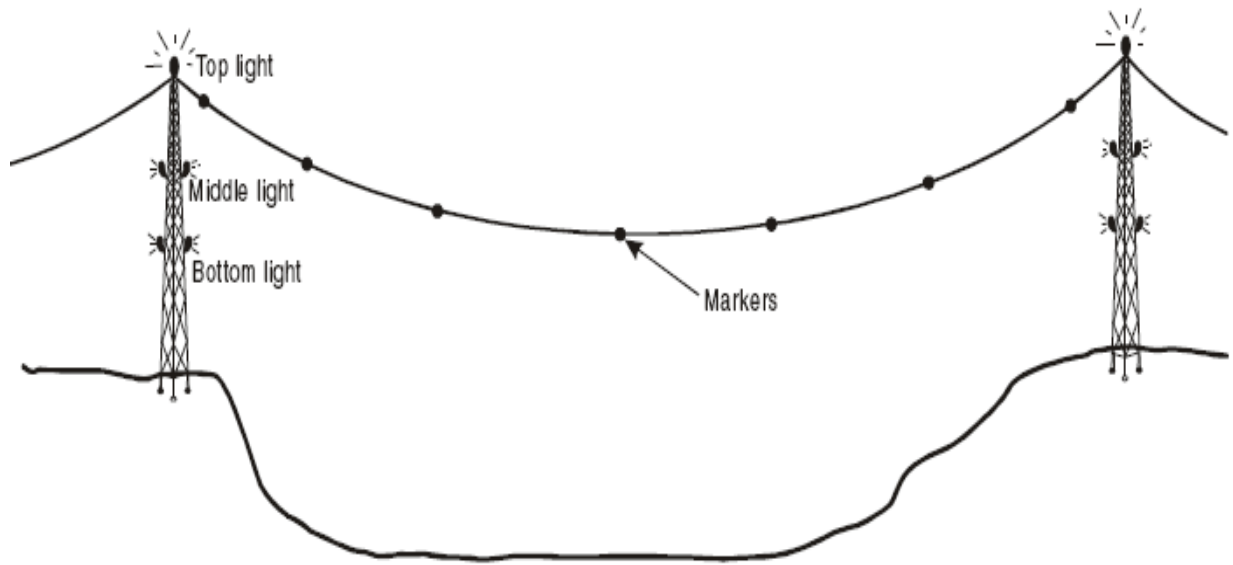
Shënim:

A, B, duhet të jetë 45-90 m, C, D, E duhet të jetë 45 m ose më pak;

N nënkupton një numër të nivelit të dritave të fituar duke e pjesëtuar lartësinë e pengesës me 45. Vlera e fituar duhet të rrumbullakohet drejt vlerës më të lartë të plotë;

X nënkupton distancën ndërmjet nivelit të dritave.

SHËNIMI DHE NDRIÇIMI I PENGESAVE



Vendndodhja e dritave për pengesa në shtyllat ku mbështeten telat elektrikë

Top light - Drita në maje

Middle light - Drita në mes

Bottom light - Drita në fund (bazë)

Markers - Shenjat

Pjesa 3

GJERËSIA E SHIRITIT SHENJUES

Lartësia e pengesës, m		Gjerësia e shiritit, m
Më shumë se	Jo më shumë se	
1,5	210	1/7 e lartësisë së pengesës
210	270	1/9 e lartësisë së pengesës
270	330	1/11 e lartësisë së pengesës
330	390	1/13 e lartësisë së pengesës
390	450	1/15 e lartësisë së pengesës
450	510	1/17 e lartësisë së pengesës
510	570	1/19 e lartësisë së pengesës
570	630	1/21 e lartësisë së pengesës

Shënim: Gjerësia e shiritave duhet të jetë e njëtrajtshme.

Pjesa 4

KARAKTERISTIKAT E DRITAVE

Tipi i dritave	Ngjyra	Tipi i sinjalit, frekuenca e vezullimit	Intensiteti më i lartë (cd) sipas intensitetit të definuar të prapavijës		
			Më shumë se 500 cd/m ²	50-500 cd/m ²	Më pak se 50 cd/m ²
Tip A intensitet i ulët (pengesë e palëvizshme)	Kuq	Vezullim konstant	N/A	10 min	10 min
Tip B intensitet i ulët (pengesë e palëvizshme)	Kuq	Vezullim konstant	N/A	32 min	32 min
Tip C intensitet i ulët (pengesë lëvizëse)	Verdhë/ Kaltër ^(a)	Vezullues ^(c) (60-90 fpm)	N/A	40 min ^(b) 400 max	40 min ^(b) 400 max
Tip D intensitet i ulët (automjet follow-me/më ndiq)	Verdhë	Vezullues ^(c) (60-90 fpm)	N/A	200 min ^(b) 400 max	200 min ^(b) 400 max
Tip A intensitet i mesëm	Bardhë	Vezullues (20-60 fpm)	20000 ^(b) ±25%	20000 ^(b) ±25%	2000 ^(b) ±25%
Tip B intensitet i mesëm	Kuq	Vezullues (20-60 fpm)	N/A	N/A	2000 ^(b) ±25%
Tip C intensitet i mesëm	Kuq	Vezullim konstant	N/A	N/A	2000 ^(b) ±25%
Tip A intensitet i lartë	Bardhë	Vezullim (40-60 fpm)	200000 ^(b) ±25%	20000 ^(b) ±25%	2000 ^(b) ±25%
Tip B intensitet i lartë	Bardhë	Vezullim (40-60 fpm)	100000 ^(b) ±25%	20000 ^(b) ±25%	2000 ^(b) ±25%

a) shiko paragrafin 8.5 dhe 8.6;

b) intensiteti efektiv përcaktuar sipas dokumenteve të ONAC (ICAO); fpm nënkupton frekuencë për minutë

c) automjetet në aerodrome mund të përdorin edhe drita rrotulluese/rotative