

20101252463

МИНИСТЕРСТВО ЗА ОДБРАНА

Врз основа на член 67, став 3 од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Македонија” бр. 14/06, 24/07, 103/08 и 67/10), министерот за одбрана, донесе

П РА В И Л Н И К ЗА ПОСЕБНИТЕ УСЛОВИ ЗА ПЛАНИРАЊЕ, ПРОЕКТИРАЊЕ, ИЗГРАДБА И РЕКОНСТРУКЦИЈА НА ВОЕНИТЕ АЕРОДРОМИ И ХЕЛИДРОМИ

I. ОПШТИ ОДРЕДБИ

1. Основни одредби

Член 1

Со овој правилник се пропишуваат посебните услови за:

- планирање, проектирање, изградба и реконструкција на воените аеродроми или хелидроми;
- поставување, градба и обележување на објекти инсталаци и уреди во зоната на воените аеродроми;
- објекти и уреди за аеродромска контрола на летањето;
- објекти надвор од зоната на аеродромот и леталиштето кои можат да влијаат на безбедноста на воздушниот сообраќај и
- начинот на обработка и користење на земјиштето во зоната на аеродромот и леталиштето и земјиштето во нивна непосредна близина.

Член 2

Одредбите од овој правилник се применуваат на воените аеродроми или хелидроми и на воениот дел од мешовитите воено – цивилни аеродроми, воените леталишта и терени.

Член 3

Според видот на воздухопловите и местото на слетување, воените аеродроми може да бидат аеродроми за воздухоплови на копно, на вода – хидродроми и аеродроми за хеликоптери – хелидроми (на копно, вода и подигнат објект).

2. Изрази и дефиниции

Член 4

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

- 1) Аеродром (Airport) е уредена копнена површина, со површини за маневрирање и површини за полетување и слетување, платформи, објекти, уреди и опрема наменети за безбедно движење, слетување, полетување и престој на воздухоплови;
- 2) Аеродромска инфраструктура (Airport infrastructure) се полетно-слетни патеки, патеки за возење, платформи за воздухоплови, аеродромска контрола на летање, аеродромски оперативен центар, инсталации за хоризонтална и вертикална сигнализација и сите други објекти и инсталации наменети исклучиво за потребите на воздухопловните единици;

3) АКЛ/Аеродромска контрола на летање (ATC/Air Traffic Control) е надлежна служба за менаџирање, односно управување со летовите на воздухопловите во одреден воздушен простор;

4) 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 итн. на воени воздухоплови;

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

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

7) 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;

8) Воздухоплов (Aircraft) е секоја направа што може да се одржува во атмосферата поради реакција на воздухот, освен реакцијата на воздухот што се одбива од површината на земјата;

9) ВУМС/Воздухопловно убојни и материјални средства (Air Ordinance and Materials) се средства за огнена поддршка (куршуми, ракетни зрна, бомби, ракети, итн.) и подкачни контејнери (лансери, горивни резервоари, контејнери за различна опрема, итн.) на воени воздухоплови;

10) Делница од пат-автопат (Section of road-highway) е уредена површина на дел од пат или автопат која со забрана на патниот сообраќај и мали интервенции може да се користи како полетно-слетна патека;

11) 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;

12) Леталиште е определена копнена или водена површина што ги исполнува пропишаните услови за безбедно полетување и слетување на воздухоплови за вршење на посебни задачи;

13) 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;

14) Оперативно летање на воени воздухоплови (Operative Flying of Military Aircraft) е летање со воени воздухоплови за обука, воздухопловна поддршка на АРМ и заштита на територијалниот интегритет и суверенитет на Република Македонија или во мисии предводени од ЕУ, НАТО или ОН, како и пријателски коалиции надвор од територијата на Република Македонија;

15) Оперативно-маневарски површини (Operational-manoevre surface) се уредени делови од аеродромот наменети за полетување, слетување и за движење на воздухоплови на земја во врска со полетување, слетување и паркирање на воздухоплови;

16) ПСП/Полетно-слетна патека (Runway) определена уредена површина на аеродромот, наменета за полетување или слетување на воздухоплови;

17) ПВ/Патека за возење (Taxiway) е уредена површина на аеродром, определена за движење на воздухоплови на земја и за поврзување на оделни оперативно маневарски површини на аеродромот;

18) Платформа за воздухоплови (Apron) е дел од аеродромот определен за прифаќање и испраќање на воздухоплови, патници, стока и пошта, за снабдување на воздухоплови со гориво и мазиво, паркирање, престој и одржување на воздухоплови кои не го попречуваат вршењето на сообраќајот на аеродромот;

19) СВВА/Служба-Воено воздухопловен авторитет (SMAA/Service-Military Aviation Authority) е служба во Министерството за одбрана надлежна за управни и стручна работи од областа на военото воздухопловство;

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

21) СТАНАЗИ/Стандардни договори (STANAGS/Standard Agreements) се договори помеѓу земји членки на НАТО за дефинирање на стандарди од одредени области, дистрибуирани од НАТО Агенција за стандардизација;

22) Терен (Terrain) е копнена површина која ги задоволува условите за повремено извршување на активности со воздухоплови од посебна категорија, падобрани и хеликоптери;

23) Хелидром (Heliport) е уредена копнена или друга површина со површини за маневрирање и површини за полетување и слетување, платформи, објекти, уреди и опрема наменети за безбедно движење, слетување, полетување и престој на хеликоптери;

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

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

II. ПОСЕБНИ УСЛОВИ ЗА ПЛАНИРАЊЕ, ПРОЕКТИРАЊЕ, ИЗГРАДБА И РЕКОНСТРУКЦИЈА НА ВОЕНИ

АЕРОДРОМИ

Член 5

Воените аеродроми во зависност од уреденоста, опременоста, содржината на објекти, техничките карактеристики на полетно-слетната патека се категоризираат во 3 (три) категории: “А“, “Б“ и “Ц“.

За безбедно полетување и слетување на воздухоплови полетно-слетната патека и основната патека, во зависност од категоријата на аеродромот, треба да ги исполнуваат основните физички карактеристики дадени во табела дадена во Прилог кој е составен дел на овој правилник.

Член 6

Воените аеродромите од “А“ категорија се аеродроми уредени и опремени за прифаќање и обезбедување летање на сите видови борбени и транспортни воени воздухоплови. Имаат една или повеќе полетно-слетни патеки со коловоз од бетон или асфалт-бетон, соодветен број на патеки за возење, тревна полетно-слетна патека, платформи за воздухоплови, засолништа за воздухоплови и персоналот, контрола на летање, аеродромски оперативен центар, складови за погонско гориво, складови за воздухопловни убојни и материјални средства и други помошни објекти.

Член 7

Воените аеродромите од “Б“ категорија се аеродроми уредени и опремени за прифаќање и обезбедување летање на дозвучна млазна авијација, односно млазни авиони кои можат да полетуваат и слетуваат на тревната полетно-слетна патека, турбоелисни и клипни авиони како и сите видови на хеликоптери.

Имаат една полетно-слетна патека која може да биде со тревната стабилизирана подлога или со коловоз од бетон или асфалт-бетон, потребен број на патеки за возење, платформи за воздухоплови, со коловоз од бетон или асфалт-бетон, засолништа за воздухоплови од постојан или полски тип, контрола на летање, аеродромски оперативен центар од постојан или полски тип, складови за погонско гориво, складови за воздухопловни убојни и материјални средства и други помошни објекти.

Член 8

Аеродромите од “Ц” категорија се сите останати аеродроми.

Во зависност од нивната уреденост и опременост можат да се користат за прифаќање и обезбедување летање на лесна борбена авијација, транспортна и лесна повеќенаменска авијација и хеликоптери.

Член 9

Локацијата на нов воен аеродром се одредува во фаза на планирањето за изградба на нов воен аеродром, а врз база на стратемиско-оперативните барања и улогата на аеродромот.

Одредената локација треба да обезбеди дејства во рамките на тактичкиот радиус на воздухопловите и содејство со копнените сили.

Член 10

Освен условите од член 9 од овој правилник, при изборот на локацијата за нов воен аеродром важна улога има и:

- големината на воздухопловната/ите единица/и и типовите на воздухоплови кои ќе базираат на аеродромот;
- топографските карактеристики на теренот, заради можноста за обезбедување безбеден приод и заминување, како и сигурносни зони без пречки;
- потребна оддалеченост од објекти и населени места;
- поволна носивост на теренот и
- услови на видливост во поголемиот дел од годината (метеоролошки карактеристики, роза на ветрови и др.).

Најповолната локација е компромис помеѓу сите барања и условите што ги даваат потенцијалните локации.

Член 11

Планирањето, проектирањето, изградбата и реконструкцијата на воените аеродроми треба да овозможат уредување и опремување на воените аеродроми за прифаќање и обезбедување на летање на сите видови и типови на воздухоплови со кои е опремена или се планира да се опреми АРМ.

Член 12

Со планирањето, проектирањето, изградбата и реконструкцијата на воените аеродроми заради создавање основни функционални услови, неопходно е да се предвиди следната аеродромска инфраструктура:

- една или повеќе полетно-слетни патеки со бетонска или асфалтно-бетонска коловозна конструкција;
- полетно-слетна патека со тревната коловозна конструкција;
- патеки за возење;
- платформи за воздухоплови;
- засолништа за воздухоплови;

- засолништа за составот на единицата/ите;
- контрола на летање;
- аеродромски оперативен центар;
- складови за погонско гориво;
- складови за воздухопловни убојни и материјални средства и
- други помошни објекти.

Член 13

Содржината, обемот, опременоста и големината на аеродромската инфраструктура се одредува врз база на тактичко-техничките барања, со кои се дефинира:

- бројот на полетно-слетните патеки и должината на главната полетно-слетна патека со бетонска или асфалтно-бетонска коловозна конструкција;
- капацитетот на секундарните објекти;
- степенот на опременост за слетување/полетување;
- природата и обемот на воздухопловните активности и оперативното летање кое треба да се обезбеди за точно одреден број на години;
- бројот и типови на воздухоплови кои ќе базираат на аеродромот (приближно);
- потребен радиус односно должина на етапи во прелет;
- нивото на безбедност и опременост со радио-навигациска опрема;
- степенот на заштита на одредени објекти и
- фазите при градењето.

Член 14

Проектирањето на воените аеродроми е фаза од изградбата со која се изработува инвестиционо-техничка документација составена од повеќе парцијални меѓусебно усогласени проекти, потребни за изградба на аеродромот.

Со инвестиционо-техничката документација технички се разработува технолошко-експлоатационата концепција на идниот аеродром и се даваат сите технички решенија за негова изградба.

Член 15

Изработката на инвестиционо-техничката документација се базира врз следните нормативи и елементи:

- стратегиско-оперативни барања;
- тактичко-технички барања;
- детални метеоролошки податоци за локацијата;
- карактеристики на воздухопловите;
- геомеханички и инженериско-геолошки карактеристики на земјиштето и
- техничка регулатива врз база на која се димензионираат поедини објекти на аеродромот и друго.

Члан 16

Планирањето, проектирањето, изградбата и реконструкцијата на воените аеродроми се врши согласно условите за безбедност на воздушниот сообраќај, оперативното летање со државни воздухоплови пропишани со Законот за воздухопловство и условите утврдени со стандардите и препорачаните практики на ИКАО (ICAO), Анекс 14, Том I, Дел 2-Аеродромски податоци и Дел 3-Физички карактеристики и соодветни меѓународни воени стандарди содржани во НАТО СТАНАЗИ-те.

Член 17

При планирањето, проектирањето, изградбата и реконструкција на воените аеродроми со тревни полетно-слетни патеки, минималната широчина на полетно-слетната патека не треба да биде помала од 50 m.

Член 18

Во мирновремени услови планирањето, проектирањето, изградбата и реконструкција на воените аеродроми подлегнува на постоечката законска регулатива на Република Македонија.

Член 19

Во воена или вонредна состојба може да се јави потреба од изградба на привремени, оперативни воени аеродроми (леталишта), кои се градат како привремени објекти со ограничен век на користење од неколку дена, недели или месеци.

Во случаите од став 1 на овој член, нормативите и критериумите за планирањето, проектирањето, изградбата и реконструкција на воените аеродроми (леталишта) се сведуваат до ниво на обезбедување безбедно летање во бараниот период.

Член 20

Реконструкцијата на воениот аеродром е резултат на технолошкиот развој и потребата од воведување на нова посовремена или замена на дотраена опрема, подобрување на техничките експлоатациони карактеристики на аеродромот и подобрување или замена на одделни конструктивни елементи од поедини техничко експлоатациони целини на аеродромот.

Член 21

На воените аеродроми приоритет при реконструкцијата и модернизацијата се дава на:

- опремата и уредите за контрола и раководење со летањето;
- полетно-слетните патеки и другите оперативно-маневарски површини;
- објектите за заштита и
- објектите за складирање.

Член 22

Пред изградбата или реконструкцијата на воениот аеродром, леталиштето или друг објект во зоната на аеродромот, односно леталиштето, Министерството за одбрана е должно да прибави согласност за услови за градба од аспект на безбедноста на воздушниот сообраќај-оперативното летање за локацијата.

Согласноста од став 1 на овој член ја дава Агенцијата за цивилно воздухопловство согласно член 68 став 2 од Законот за Воздухопловство.

Член 23

Обележувањето на оперативно-маневарските површини и други површини и објекти на воениот аеродром се врши според стандардите и препорачаните практики на ИКАО (ИКАО), Анекс 14, Том 1, Дел 5-Визуелни знаци за навигација и соодветни меѓународни воени стандарди содржани во НАТО СТАНАЗИ-те.

III. ПОСЕБНИ УСЛОВИ ЗА ПЛАНИРАЊЕ, ПРОЕКТИРАЊЕ, ИЗГРАДБА И РЕКОНСТРУКЦИЈА НА ВОЕНИ ХЕЛИДРОМИ

Член 24

Воените аеродроми можат да бидат предвидени за истовремено базирање на авијациски и на хеликоптерски единици, при што се користат постоечките објекти, техника, опрема и материјални средства за опслужување на хеликоптерите.

Член 25

При базирање на хеликоптери на воените аеродроми можат да се уредат и обележат посебни површини за полетно-слетни патеки и платформи за хеликоптери.

Во случаевите од став 1 на овој член полетно-слетната патека за хеликоптери е паралелна со полетно-слетната патека на аеродромот.

Член 26

Воените аеродроми можат да бидат наменети за базирање само на хеликоптерски единици.

Член 27

Во случај на нужда како хелидроми можат да послужат сите доволно пространи и рамни терени без препреки, вклучувајќи ги и рамните покриви на зградите доколку носивоста на конструкцијата тоа го дозволува, како и водените површини.

Рамните терени, рамните покриви на зградите како и водените површини можат да послужат и за уредување и изградба на хелидроми.

Член 28

При донесување одлука за уредување на хелидроми на рамните покриви од поедини згради или рамни платоа на високите планини важен фактор е појавата на турбуленција помеѓу зградите или појава на рафали од ветар.

Појавите од став 1 на овој член треба детално да се проверат и проучат во однос на техничките карактеристики на хеликоптерот, пред донесување на конечната одлука.

Член 29

Со планирањето, проектирањето, изградбата и реконструкцијата на хелидромите од постојан тип, а заради создавање основни функционални услови, неопходно е да се предвиди следната инфраструктура:

- Една или повеќе полетно-слетни патеки за хеликоптери со бетонска или асфалт-бетонска коловозна конструкција;
- патеки за возење;
- платформи за хеликоптери;
- поединечни платформи за хеликоптери;
- засолништа за составот;
- контрола на летање;
- складови за погонско гориво;
- складови за воздухопловно убојни и материјални средства и
- други помошни објекти.

Член 30

Локацијата на новиот хелидром се одредува во фаза на планирањето за изградба на нов хелидром, а врз база на стратегиско-оперативните барања и улогата на хелидромот.

Одредената локација треба да обезбеди дејства во рамките на тактичкиот радиус на хеликоптерите и потребите за содејство со копнените сили.

Член 31

Освен барањата од член 30 на овој правилник, важна улога при изборот на локацијата за хелидром игра и:

- големината на хеликоптерските единици и типовите на хеликоптери;

- топографските карактеристики на теренот заради можноста за обезбедување приоди и сигурносни зони без пречки;
- доволната оддалеченост од објекти и населени места;
- поволната носивост на теренот;
- условите на видливост во поголемиот дел од годината и
- режимот на ветрови и друго.

Најповолната локација е компромис помеѓу сите барања и условите што ги даваат потенцијалните локации.

Член 32

Планирањето, проектирањето, изградбата и реконструкцијата на воени хелидроми се врши согласно условите утврдени со стандардите и препорачаните практики на ИКАО (ИКАО), Анекс 14, Том 2, Дел 2-Хелидромски податоци и Дел 3-Физички карактеристики и соодветни меѓународни воени стандарди содржани во НАТО СТАНАЗИ-те.

Член 33

Обележувањето на оперативно-маневарските површини и други површини и објекти на воените хелидроми се врши според стандардите и препорачените практики на ИКАО (ИКАО), Анекс 14, Том 2, Дел 5-Визуелни знаци и соодветни меѓународни воени стандарди содржани во НАТО СТАНАЗИ-те.

IV. УСЛОВИ ЗА ПОСТАВУВАЊЕ, ГРАДБА И ОБЕЛЕЖУВАЊЕ НА ОБЈЕКТИ, ИНСТАЛАЦИИ И УРЕДИ ВО ЗОНАТА НА АЕРОДРОМОТ, ОБЈЕКТИ И УРЕДИ ЗА КОНТРОЛА НА ЛЕТАЊЕТО

Член 34

Поставувањето и градбата на објекти во зоната на воениот аеродром се врши согласно условите утврдени во стандардите и препорачаните практики на ИКАО (ИКАО), Анекс 14, Том I и II, Дел 4-Ограничување и отстранување на пречки и соодветни меѓународни воени стандарди содржани во НАТО СТАНАЗИ-те.

Член 35

Обележувањето на објектите инсталациите и уредите во зоната на воениот аеродром, објектите и уредите за контрола на летањето и објектите надвор од зоната на аеродромот и леталиштето кои можат да влијаат на безбедноста на воздушниот сообраќај-оперативното летање, се врши согласно условите утврдени во стандардите и препорачаните практики на ИКАО (ИКАО), Анекс 14, Том 2, Дел 6-Визуелни средства за обележување на пречки .

Член 36

Како пречки за воочување во дневни и ноќни услови се обележуваат сите издвоени антенски столбови кои доминираат во радиус од 100 m во околината, и чија висина изнесува повеќе од 6 m, на следниот начин:

- За воочување во дневни услови со боење на столбот во полиња со црвена и бела боја (при што најгорното и најдолното поле се со црвена боја):

- а) 3 црвени и 2 бели полиња за столбови со висина од 6m до 15 m;
- б) 4 црвени и 3 бели полиња за столбови со висина од 15 m до 45 m;
- в) 5 црвени и 4 бели полиња за столбови со висина над 45 m.

- За воочување во ноќни услови со поставување на едно светло за пречки на највисокиот дел од столбот доколку висината на столбот изнесува над 15 m и дополнителни светла за пречки на 1/2 од висината на столбот повисок од 45 m.

Член 37

Како пречки за дневно воочување се обележуваат и сите далноводи под напон од над 100 KV на преминот преку автопат.

Член 38

Обележувањето на објектите, инсталациите и уредите во зоната на воениот аеродром, објектите и уредите за контрола на летањето и објектите надвор од зоната на аеродромот и леталиштето кои можат да влијаат на безбедноста на воздушниот сообраќај-оперативното летање со воени воздухоплови, при изградбата на нови аеродроми е обврска на Министерството за одбрана.

V. ПОСЕБНИ УСЛОВИ ЗА ПЛАНИРАЊЕ, ПРОЕКТИРАЊЕ, ИЗГРАДБА И РЕКОНСТРУКЦИЈА НА ВОЕНИ ЛЕТАЛИШТА И ТЕРЕНИ

Член 39

За безбедно полетување и слетување на воздухоплови од посебна категорија и воздухоплови вон ИКАО (ИКАО) стандарди (ултралесни и лесни летала со maximum takeoff weight - МТOW до 750 кг), можат да се користат леталишта и терен кои ги задоволуваат условите за безбедност на воздушниот сообраќај утврдени со овој правилник.

Член 40

Леталиштето не треба да се наоѓа на оддалеченост помала од 500 m од населено место. Терен може да се наоѓа на било која локација која ги исполнува условите за безбедно полетување и слетување на воздухоплови пропишани со овој правилник.

Член 41

Леталиштето треба да ги исполнува следните услови за безбедно полетување и слетување на воздухоплови:

- подлогата треба да биде тревната и стабилизирана (сува ливада, пасиште, коловозен застор и слично);
- основната патека на леталиштето треба да биде широка најмалку 40 m за леталиште на копно и 100 m за леталиште на вода, и на неа не смее да се наоѓаат пречки кои можат да ја загорат безбедноста на летањето;
- основната патека треба да биде на двата краја подолга најмалку по 30 метри од должината на полетно-слетната патека;
- должината на полетно-слетната патека мора да биде еднаква на 2,5 должини од должината на залетот при полетување до одвојување од истата, според Оперативниот прирачник за одреден вид или тип на воздухоплов при негово најголемо оптоварување, зголемена за 7% за секои 300 метри надморска висина, и за 1% за секој 10°C референтна температура над 15°C, а должината на полетно-слетната патека не смее да биде помала од 300 m за леталишта на копно и 600 m за леталишта на вода;
- полетно-слетната патека треба да е широка најмалку 20 m за леталишта на копно и најмалку 60 m за леталишта на вода;
- рамноста на површината на тревнатата полетно-слетна патека и основната патека не смее да отстапува за повеќе од ± 5 cm, мерено со рамналка долга 3 m, по цела нејзина должина и широчина;
- рамноста на површината на полетно-слетна патека со коловозен застор не смее да отстапува за повеќе од ± 3 cm, мерено со рамналка долга 3 m, по цела нејзина должина и широчина;

- нагибот (наклон) на природната и одлетната рамнина, која почнува на 30 m од прагот на полетно-слетната патека, не смее да биде поголем од 4% (1:25), на должина од 1125 m, со дивергенцијата на страничните рабови од 10%, внатрешната широчина изнесува најмалку 40 m, а надворешната најмалку 240 m;

- нагибот на страничната површина која почнува од рабникот на основната патека, не смее да биде поголем од 45% на широчина од 100 m, и по целата должина на основната патека и природно-заминувачките рамнини;

- зоната на леталиштето е одредена со кружна хоризонтална рамнина со радиус од 1305 m и височина од 45 m во однос на надморската височина на референтната точка на полетно-слетната патека;

- најголемиот подолжен и попречен нагиб на полетно-слетната патека и основната патека не смее да биде поголем од 3%.

Низ страничната природно-заминувачка површина и хоризонталната рамнина не смее да има никакви пречки кои би можеле да ја загрозат безбедноста на летањето.

Член 42

Основната патека и оперативно-маневарските површини, можат да се користат исклучиво за нивната намена: полетување, слетување и престој на воздухоплови.

Треватниот дел на оперативните површини може да се обработува врз основа на начин по претходна согласност на службата надлежна за вршење на управни и стручни работи од областа на военото воздухопловство.

Член 43

Земјиштето во зоната на воениот аеродром и леталиште, земјиштето во непосредна близина на воениот аеродром и леталиштето и земјиштето во зоната на техничките објекти, средства, уреди и опрема за воздухопловна навигација, се обработува на начин при кој насадите на земјиштето нема да претставуваат пречка која ги надвисува површините во зоната на воениот аеродромот од член 34 и во зоната на техничките објекти, средства, уреди и опрема за воздухопловна навигација од член 36 на овој правилник.

Член 44

Земјиштето на воениот аеродромот и леталиштето и земјиштето во непосредна близина на воениот аеродром и леталиште се обработува и користи на начин кој нема да предизвика зголемено присуство на птици и животни на аеродромот кои можат да ја загрозат безбедноста на воздушната пловидба-оперативното летање со воени воздухоплови на аеродромот.

Член 45

Приодно-заминувачките, страничните површини и хоризонталната рамнина (систем од имагинарни површини) се површини кои обезбедуваат безбедно полетување и слетување на леталиштето.

Секоја надземна структура која ги надвисува имагинарните површини од став 1 на овој член се смета за пречка и треба да се отстрани.

По исклучок на став 2 од овој член пречката може да се обележи за дневно и ноќно воочување, доколку со посебна воздухопловна студија се утврди дека истата не ја загрозува безбедноста на воздушната пловидба - оперативното летање со воени воздухоплови.

Член 46

Полетно-слетната патека на леталиштето може да биде со завршна обработка на коловозот со бетон или асфалтбетон.

Условите утврдени во член 41 на овој правилник се однесуваат и за леталишта со завршна обработка на коловозот на полетно-слетната патека со бетон или асфалтбетон, како и на делница од пат-автопат.

Член 47

Тревнатата полетно-слетна патека на леталиштето за дневно користење се обележува со ознаки кои можат да бидат неподвижни и подвижни. Неподвижните ознаки се аголници и траки, а подвижните се знаменца или конусни ознаки.

Се обележуваат аглиите, рабниците, праговите, краевите и правецот односно приодот на полетно-слетната патека, како и местото на допир на полетно-слетната патека при слетување.

Тревнатата полетно-слетна патека на леталиштето за ноќно користење се обележува со фиксни или мобилни светла.

Член 48

Кога обележувањето на тревнатата полетно-слетна патека се врши со неподвижни ознаки, праговите се обележуваат со аголници чија должина на краците изнесува 6 m, а широчината 1 m.

Рабниците на полетно-слетна патека се обележуваат со траки долги 4 m, а широки 1 m, кои се поставуваат на секои 50 m осовински.

Правецот односно приодот на полетно-слетна патека се обележува со лента долга 6 m и широка 1 m, поставена на оддалеченост од 50 m осовински од прагот на полетно-слетна патека во нејзината продолжена осовина.

Местото на допир на воздухопловот со полетно-слетна патека се обележува (само доколку на тревнатата полетно-слетна патека не се обележани праговите) со буква „Г“ поставена спротивно на правецот на слетување, изработена од лесен материјал (монтажно - демонтажен) во бела боја.

Аголниците и траките се изработуваат од песок, чакал, дробен камен, бетон, асфалтбетон или друг погоден материјал и се бојат со бела боја и истите треба да бидат во ниво на околниот терен.

Член 49

Кога обележувањето на тревнатата полетно-слетна патека се врши со подвижни ознаки, на аглиите на праговите, краевите и правецот односно приодот кон полетно-слетна патека се поставува по едно црвено знаменце.

Рабниците на полетно-слетна патека се обележуваат со црвено-бели знаменца, кои се поставуваат на растојание од по 50 m, по целата должина.

Димензиите на знаменцата од ставовите 1 и 2 на овој член треба да изнесуваат 50x40 cm при што висината на знаменцата не смее да биде поголема од 50 cm од земја, а црвено-белите знаменца се обоени по дијагонала, така да црвената страна ја означува страната вон полетно-слетна патека.

Подвижните ознаки од ставовите 1 и 2 од овој член може да бидат и конусни пластични ознаки чија максимална височина треба да изнесува 50 cm, на аглиите на праговите, краевите и правецот односно приодот кон полетно-слетна патека конусните ознаки се со црвена боја, додека на рабниците на полетно-слетна патека се со црвенобела боја во три полиња, од кои првото и последното се со црвена боја.

Ознаките од ставовите 1, 2 и 4 на овој член треба да се изработени од материјал (платно, мека пластика, гума или слично) кој не може да го оштети воздухопловот при полетување, слетување или движење.

Член 50

Пречките и другите опасни места вон основната патека, кои можат да ја загрозат безбедноста на летањето, се обележуваат со црвени знаменца, а просторот за паркирање воздухоплови се обележува со жолти знаменца.

Член 51

Вертикални ознаки на тревнатата полетно-слетна патека се поставуваат ако полетно-слетна патека се користи ноќе, а се обележуваат праговите, краевите, рабниците и правецот односно приодот кон полетно-слетна патека.

На прагот на полетно-слетна патека се поставуваат од пет до седум светла со насочена зелена боја на еднакви одстојанија од централната линија, на рабниците се поставуваат ненасочени светла со бела боја на секои 50 m, а на краевите се поставуваат најмалку од 5 до 7 светла со насочена црвена боја на еднакви одстојанија од централната линија.

Приодот кон полетно-слетна патека се обележува со линиски насочени светла со црвена боја во должина од 420 m, поставени на меѓусебни растојанија од по 60 m и пречка од 6 светла (по 3 од двете страни на осовината) поставени на 300 m од прагот на полетно-слетната патека.

Вертикалните ознаки од ставот 2 и 3 на овој член може да бидат надземни или вградени, доколку се надземни и фиксни истите треба да се поставени на лесно кршлива арматура.

Силината на светлата на ознаките од став 2 на овој член не смее да биде под 25 cd (кандели), додека силината на светлата на ознаките од став 4 на овој член не смее да биде под 200 cd (кандели), силината на светлата исто така не смее да го заслепува пилотот при слетување, полетување или движење со воздухопловот.

Член 52

Теренот треба да ги исполнува следните минимални услови за безбедно полетување и слетување на воздухопловите:

- подлогата треба да биде стабилизирана и исчистена од дрвја и камења;
- димензиите, подолжниот и попречниот нагиб мора да ги задоволуваат критериумите за полетување или слетување од Оперативниот прирачник на воздухопловот или воздухопловите за кои е наменет, но да не бидат помали од квадрат со страна од 40 m, попречниот нагиб да не биде поголем од 6° (степени) односно (10,5%), а подолжниот нагиб да не биде поголем од 30° (степени) односно (57,7%);
- рамноста на површината во било кој правец не смее да отстапува од ± 10 cm мерено со рамналка долга 3 m, по целата должина и широчина;
- нагибот на приодно-заминувачката рамнина, која почнува од рабникот на површината, во должина од 300 m не смее да биде поголема од 7% (1:14,3), формата на приодно-одлетните рамнини е одредена од правците на радијалите за полетување, односно слетување, при што радијалот за полетување не може да биде помал од 30° (степени).

Низ приодно-заминувачките рамнини не смее да има никакви пречки кои би можеле да ја загрозат безбедноста на летањето.

Член 53

На леталиштето и теренот за време на користењето треба да се наоѓа покажувач на правецот и јачината на ветерот.

Покажувачот на правецот и јачината на ветерот на леталиштето, е од платно со цилиндричен облик, со должина од 1,5 до 2 m и се поставува на висина од 2 до 3 m, на видно место, странично на 10 m од рабникот на полетно – слетната патека, во ниво на точката на допир при слетување на воздухопловите.

Покажувачот на правецот и јачината на ветерот на терените може да биде и од лесно воочливи (најмалку 3) платнени траки со должина од 1,5 до 2 m, поставени на висина од 2 до 3 m.

Член 54

Во Комисиите за технички преглед на објектите на воените аеродроми, хелидроми, леталиштата или на објектите во нивната зона, во недостаток на стручен кадар од министерството за одбрана може да учествува и претставник од Агенцијата за цивилно воздухопловство, при што се утврдува дали се исполнети техничките и другите услови што овозможуваат безбедно полетување, слетување, маневрирање и престој на воздухопловите на воениот аеродром или хелидром односно леталиште, што е услов за издавање на одобрение за користење.

VI. ПРЕОДНА ОДРЕДБА

Член 55

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

Бр. 01 - 6035/1
13 септември 2010 година
Скопје

Министер за одбрана,
Зоран Коњановски, с.р.

Прилог

Табела

ИМЕ	КАТЕГОРИЈА НА АЕРОДРОМОТ					
	А			Б		Ц
	главна ПСП	помошна ПСП	останати ПСП	ПСП со коловоз	тревна ПСП	ПСП
1	2	3	4	5	6	7
Должина во метри	> 2200	1700 -2200	1500	> 2000	> 2000	> 1500
Ширина во метри	30 - 45	18 - 30	12 - 18	30	100	100
Максимален подолжен нагиб на ПСП	1,25%	1,50%	1,25%	1,5%	2,5%	2,5%
Просечен подолжен нагиб	1,00%	1,50%	1,00%	1,50%	2,00%	2,00%
Мах. подолжен нагиб на крајните третини	0,80%	1,00%	0,80%	1,00%	2,00%	2,00%
Радиус на вертикални кривини во метри	30000	20000	30000	15000	15000	10000
Далечина на слободна видливост за две точки: висина = 3 м висина = 2 м	1800 900	1800 900	1500 750	1500 750	1500 750	1500 750
Ширина на основната патека за IFR	150	90	60	60	100	100
Ширина на основната патека за VFR	90	60	60	60	100	100
Должина на предполето во м	250 - 500	250	250 - 500	250	250	250
Попречен нагиб на преодниот појас и предполето	2 – 2,5%	2 – 2,5%	2 – 2,5%	2,5%	3%	2,5 – 3%
Подолжен нагиб на предполето	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	2%	2%
Подолжен нагиб на основната патека на 75 м од осовината на ПСП	2%	2%	2%	2%	2%	2,5%