

152.

Na osnovu člana 6 stav 1 tačka 9 i člana 51 stav 2 Zakona o vazдушnom saobraćaju („Službeni list Crne Gore”, br. 30/12, 30/17 i 82/20), uz prethodnu saglasnost Ministarstva kapitalnih investicija, Agencija za civilno vazduhoplovstvo donijela je

**PRAVILNIK
O IZMJENAMA I DOPUNAMA PRAVILNIKA O KRITERIJUMIMA I STANDARDIMA ZA
NESMETANU UPOTREBU OPERATIVNIH POVRŠINA, OBJEKATA, UREĐAJA I
OPREME NA HELIDROMIMA**

Član 1

U Pravilniku o kriterijumima i standardima za nesmetanu upotrebu operativnih površina, objekata, uređaja i opreme na helidromima („Službeni list CG”, br. 9/15 i 58/18) član 2 mijenja se i glasi:

„Značenje izraza

Član 2

Izrazi upotrijebljeni u ovom pravilniku imaju sljedeća značenja:

- 1) operator helidroma je pravno ili fizičko lice koje upravlja helidromom;
- 2) TLOF (*Touch-down and Lift-Off Area*) je površina namijenjena za prizemljenje (dodir) i odvajanje helikoptera prilikom polijetanja i slijetanja;
- 3) FATO (*Final Approach and Take-Off Area*) je određena površina nad kojom se završna faza prilaznog manevra prije lebdjenja ili slijetanja završava i sa koje se započinje manevar polijetanja, a ako FATO koriste helikopteri performansi klase 1, ta površina uključuje i raspoloživu površinu za prekinuto polijetanje;
- 4) sigurnosna zona (*Safety Area*) je određena površina na helidromu koja okružuje FATO bez prepreka, osim prepreka u svrhu navigacije i namijenjena je da ublaži rizik od oštećenja helikoptera prilikom slučajnog skretanja sa FATO-a;
- 5) rulna staza (*helicopter taxiway*) je definisana putanja na helidromu namijenjena za kretanje po zemlji i koja se može kombinovati sa rutama za taksiranje kroz vazduh, kako bi se omogućilo i taksiranje po zemlji i kroz vazduh;
- 6) „D“ je najveća ukupna dužina helikoptera sa uključenim rotorom izmjerena sa najisturenije pozicije glavnog rotora na prednjem dijelu do najisturenije pozicije na zadnjem dijelu repnog rotora ili strukture helikoptera;
- 7) D-vrijednost (*D-value*) je ograničavajuća dimenzija, u smislu „D“, za helidrom, helidek ili helidrom na palubi ili za definisanu površinu unutar njih;
- 8) projektovano D (*Design D*) – jeste „D“ projektovanog helikoptera;
- 9) MTOM je maksimalna masa helikoptera pri polijetanju;
- 10) dinamičko opterećenje površinskog sloja (*dynamic load-bearing surface*) je opterećenje koje helikopter u pokretu izaziva na površinski sloj;
- 11) predpolje (*clearway*) je površina na zemlji ili na vodi određena i pripremljena da obezbijedi helikopteru performansi klase 1 da dostigne ubrzanje i potrebnu visinu;

- 12) pozicija za zaustavljanje (*helicopter stand*) je definisano područje namijenjeno za smještaj helikoptera za potrebe ukrcavanja i iskrcavanja putnika, robe, pošte, goriva, parking ili održavanje, i tamo gdje su taksi operacije previđene, za TLOF-a;
- 13) ruta za kretanje helikoptera (*helicopter taxi route*) je određena staza namijenjena za kretanje helikoptera između lokacija na helidromu, i čine je:
- a) ruta za kretanje kroz vazduh (*air taxi-route*) je označena ruta za kretanje namijenjena za rulanje kroz vazduh;
 - b) ruta zakretanje po tlu (*ground taxi-route*) je označena ruta koja se nalazi na središnjem dijelu rulne staze;
- 14) prilaz do tačke u prostoru PinS (*Point-in space approach*) je procedura prilaza za helikoptere, zasnovana na principu GNSS, koja je u ravni sa referentnom tačkom postavljenom na način da omogući naknadno manevrisanje u letu ili prilaz i slijetanje uz korišćenje vizuelnog manevrisanja u odgovarajućim vizuelnim uslovima da bi se vidjele i izbjegle prepreke;
- 15) površina za prekinuto polijetanje (*rejected take-off area*) je određena površina na helidromu pogodna da helikopter performansi klase 1 završi prekinuto polijetanje;
- 16) krug pozicioniranja na zonu dodira (*touchdown positioning circle – TDPC*) je oznaka za pozicioniranje na zonu dodira (TDPM) u obliku kruga koja služi za višesmjerno pozicioniranje unutar TLOF-a;
- 17) oznaka za pozicioniranje na zonu dodira (*touchdown positioning marking – TDPM*) je oznaka ili skup oznaka koji omogućavaju pozicioniranje helikoptera
- 18) FATO oblika PSS je FATO koji ima oblik sličan obliku poletno-sletne staze;
- 19) statičko opterećenje površinskog sloja je opterećenje koje helikopter izaziva na površinski sloj dok se nalazi na njemu;
- 20) UCW (*undercarriage width*) je širina stajnog trapa helikoptera;
- 21) W je sveobuhvatna širina helikoptera sa glavnim rotorom;
- 22) sigurnosna procjena je aeronautička studija koja obuhvata identifikaciju i procjenu rizika po vazdušni saobraćaj koji su posljedica odstupanja od propisa i standarda, kao i analizu efikasnosti primjene mjera kojima se ti rizici umanjuju, kako bi stepen sigurnosti vazdušnog saobraćaja bio na prihvatljivom nivou;
- 23) podignuti helidrom (*elevated heliport*) je helidrom koji je lociran na izdignutoj strukturi na tlu;
- 24) helidek (*helideck*) je helidrom na nepokretnom ili plutajućem postrojenju (platformi) namijenjenom za istraživanje ili proizvodnju nafte i/ili gasa;
- 25) palubni helidrom (*shipboard heliport*) je helidrom lociran na brodu, izgrađen i dizajniran namjenski za upotrebu helikoptera ili je nenamjenski koji koristi površine na brodu koje mogu da podrže helikopter, ali nijesu dizajnirane za tu namjenu;
- 26) produženo (*elongated*) kada se koristi za TLOF ili FATO, onda podrazumijeva područje koje ima dužinu veću od dvostruke širine;
- 27) referentna tačka helidroma (*heliport reference point – HRP*) je određena lokacija helidroma;
- 28) geoid je ekvipotencijalna površina u gravitacionom polju Zemlje koja se poklapa sa srednjim nivoom mora (MSL) koja se kontinuirano pruža ispod kontinenata,
- 29) undulacija geoida je pozitivna (iznad) ili negativna (ispod) udaljenost geoida od matematičkog referentnog elipsoida. Prema definiciji elipsoida u Svjetskom geodetskom sistemu – 1984 (WGS-84), razlika između elipsoidne visine i ortometrijske visine predstavlja undulaciju geoida.“

Član 2

U članu 5 st. 1 i 2 mijenjaju se i glase:

„(1) Za helidrom koji nije dio aerodroma uspostavlja se referentna tačka helidroma (*heliport reference point*).

(2) Referentna tačka helidroma uspostavlja se u blizini prvobitnog ili planiranog geometrijskog centra helidroma i po pravilu se ne mijenja.“

Član 3

U članu 7 stav 1 tačka 5 mijenja se i glasi:

„5) rulnim stazama i rutama za kretanje – oznaka, širina, tip podloge odnosno površinskog sloja;“

U stavu 2 tačka 2 mijenja se i glasi:

„2) odgovarajućih tačaka središnje linije rulnih staza i ruta za kretanje;“

Član 4

Poslije člana 9 dodaje se novi član koji glasi:

„Informacije o spasilačko-vatrogasnoj službi

Član 9a

(1) Informacije koje se tiču obezbijeđenog nivoa spasilačko-vatrogasne službe na helidromu moraju biti objavljene.

(2) O izmjeni nivoa spasilačko-vatrogasne zaštite na helidromu u odnosu na nivo koji je inače obezbijeđen, operator helidroma obavještava službu vazduhoplovnog informisanja (AIS), i prema potrebi, jedinicu kontrole letjenja kako bi im se omogućilo da pruže adekvatne informacije helikopterima koji dolaze i odlaze.

(3) Kada izmjena iz stava 2 ovog člana više nije važeća, operator helidroma o tome obavještava službe navedene u stavu 2 ovog člana.“

Član 5

Čl. 10 do 16 mijenjaju se i glase:

„FATO

Član 10

(1) FATO je površina koja ne smije da ima prepreka, osim objekata koji su zbog svoje funkcije smješteni na njoj, a koja je dovoljne veličine i oblika da obezbijedi zadržavanje svakog dijela projektovanog helikoptera u fazi završnog prilaza i početku polijetanja, u skladu sa definisanim procedurama.

(2) U slučaju kada je FATO čvrsta površina, ona mora biti otporna na efekte potiska rotora, i:

1) kada je povezana sa TLOF, neprekidna i poravnata sa TLOF, a površinski sloj takve čvrstoće da izdrži predviđena opterećenja i omogući efikasnu drenažu vode, ili

2) takvih karakteristika da ne sadrži opasnosti u slučaju da se zahtjeva prinudno slijetanje, kada nije povezana sa TLOF,

3) povezana sa sigurnosnom zonom.

(3) Helidrom mora da ima najmanje jednu FATO, koja ne mora da bude čvrsta.

(4) Minimalne dimenzije FATO koja je namijenjena za helikoptere performansi klase 1 moraju da sadrže:

1) dužinu distance za prekinuto slijetanje (RTOD) za definisanu proceduru propisanu u skladu sa letačkim priručnikom helikoptera (HFM) za helikoptere za koje je FATO namijenjena ili 1.5 vrijednosti projektovanog D, šta je veće, i

2) širinu u skladu sa procedurom propisanom letačkim priručnikom helikoptera (HFM) za koje je FATO namijenjena, ili 1.5 vrijednosti projektovanog D, šta je veće.

(5) Dimenzije FATO iz stava 3 ovog člana, koja je namijenjena za helikoptere performansi klase 2 i 3 moraju biti takve da može da se upiše kružnica prečnika 1.5 projektovanog D.

(6) U slučaju kada postoji ograničenje pravca prilaza i slijetanja, dimenzije površine FATO moraju biti dovoljnih vrijednosti da se ispune zahtjevi iz stava 1 ovog člana, ali ne manje od 1.5 vrijednosti od ukupne širine projektovanog helikoptera.

(7) Objekti iz stava 1 ovog člana koji se nalaze unutar FATO ne smiju prodirati horizontalnu površinu na nivou FATO više od 5 cm.

(8) FATO mora biti okružena sigurnosnom zonom, koja ne mora da bude čvrsta.“

Predpolje

Član 11

(1) Predpolje mora da obezbijedi:

1) područje bez prepreka, izuzev objekata koji se zbog svoje funkcije nalaze na njemu, dovoljne veličine i oblika da omogući prihvatanje projektovanog helikoptera kada on ubrzava u pravolinijskom letu blizu površine, kako bi postigao sigurnu brzinu penjanja; i

2) površinu koja je neprekidna i poravnata sa FATO, otporna na uticaj potiska rotora, ne sadrži opasnosti u slučaju da se zahtijeva prinudno slijetanje, ako je površina predpolja od čvrstog materijala.

(2) Predpolje se postavlja na spoljnoj strani ivice površine FATO.

TLOF

Član 12

(1) TLOF mora da obezbijedi područje bez prepreka dovoljne veličine i oblika da omogući spuštanje/zadržavanje stajnog trapa najvećeg helikoptera koji namjerava da upotrebljava TLOF u skladu sa planiranom orijentacijom.

(2) TLOF mora da ima površinu koja:

a) ima dovoljnu nosivost površinskog sloja da podnese dinamička opterećenja u skladu sa predviđenim tipom helikoptera koji namjerava da upotrebljava TLOF;

b) nema nepravilnosti koje bi mogle negativno da utiču na slijetanje ili polijetanje helikoptera;

c) ima karakteristike trenja takve da se izbjegne proklizavanje helikoptera ili klizanje ljudi;

d) je otporna na efekte potiska rotora; i

e) osigurava efikasnu drenažu vode, a da pritom nema štetnog uticaja na kontrolu ili stabilnost helikoptera tokom slijetanja i polijetanja ili kada stoji.

- (3) TLOF mora biti spojena sa FATO ili sa pozicijom za zaustavljanje.
- (4) Helidrom mora da ima najmanje jednu TLOF.
- (5) TLOF mora postojati ukoliko je predviđeno da se stalni trap helikoptera spusti unutar FATO ili na poziciju za zaustavljanje, ili poleti iz FATO ili sa pozicije sa zaustavljanje.
- (6) Ukoliko se TLOF nalazi unutar FATO koja je namijenjena za operacije helikoptera performansi klase 1, dimenzije TLOF-a za potrebnu proceduru propisane su u letačkom priručniku helikoptera (HFM) za koje je namijenjen TLOF.
- (7) Ukoliko se TLOF nalazi unutar FATO koje su namijenjene operacijama helikoptera performansi klase 2 ili 3, ili na poziciji za zaustavljanje, dimenzije su sljedeće:
- 1) kada nema ograničenja smjera slijetanja, dovoljne veličine da se upiše kružnica prečnika najmanje 0,83 D:
 - a) unutar FATO-a za projektovani helikopter; ili
 - b) na poziciji za zaustavljanje za najveći helikopter za koji je pozicija namijenjena;
 - 2) kada postoji ograničenje smjera slijetanja, dovoljne širine da ispuni zahtjev iz stava 1 ovog člana, ali ne manje od dvostruke širine stajnog trapa (UCW):
 - a) unutar FATO-a za projektovani helikopter; ili
 - b) na poziciji za zaustavljanje za najveći helikopter za koji je pozicija namijenjena.
- (7) Za podignuti helidrom, kada se TLOF nalazi unutar FATO, TLOF mora biti minimalne veličine i oblika da se upiše kružnica prečnika vrijednosti 1D projektovanog D.
- (8) Kada se TLOF nalazi u sklopu pozicije za zaustavljanje, tada centar TLOF mora biti u centru pozicije za zaustavljanje.
- (9) TLOF se mora označiti na način da jasno ukazuje na poziciju sletanja kao i na moguća ograničenja prilikom manevrisanja.
- (10) Sigurnosni objekti kao što su sigurnosne mreže ili sigurnosne podloge smještaju se oko ivica podignutog helidroma, ali da ne prelaze visinu površine TLOF-a.

Sigurnosne zone

Član 13

- (1) Sigurnosna zona mora da obezbijedi površinu bez prepreka, izuzev objekata koji zbog svoje funkcije moraju biti smješteni unutar nje, kako bi neutralisala greške pri manevrisanju.
- (2) Kada je sigurnosna zona čvrsta površina, ona mora biti neprekidna i poravnata sa FATO, otporna na efekte potiska rotora i takva da omogući efikasnu drenažu vode.
- (3) Sigurnosna zona koja okružuje FATO mora se prostirati od spoljne ivice FATO ka spolja u dužini od najmanje 3 m ili 0.25 vrijednosti projektovanog D, u zavisnosti od toga šta je veće, kao na SLICI 3-1 iz Priloga 1 ovog pravilnika.
- (4) Pokretni objekti nisu dozvoljeni unutar sigurnosne zone tokom izvođenja helikopterskih operacija.
- (5) Objekti iz stava 1 ovog člana koji su smješteni unutar sigurnosne zone ne smiju prodirati površinu koja počinje iznad ivice FATO na visini od 25 cm i prostire se pod nagibom od 5% ka spolja i uvis.
- (6) Na helidromu mora postojati barem jedna zaštitna kosa površ, koja se pod uglom od 45° prostire od ivice sigurnosne zone dužinom od 10 m, kao na SLICI 3-1a iz Priloga 1 ovog pravilnika.

Rulne staze i rute za kretanje

Član 14

- (1) Rulne staze moraju sadržati površinu bez prepreka, dovoljne širine da osigura kretanje stajnog trapa najvećeg helikoptera sa točkovima za koji je rulna staza namijenjena.
- (2) Površina rulne staze mora:
 - 1) biti takve čvrstoće da podnese opterećenje prilikom rulanja helikoptera za koji je rulna staza namijenjena,
 - 2) biti bez nepravilnosti koje bi mogle negativno uticati na rulanje helikoptera po tlu,
 - 3) biti otporna na efekat potiska rotora, i
 - 4) imati efikasnu drenažu vode kako ne bi došlo do negativnih uticaja na upravljanje i stabilnost helikoptera sa točkovima tokom manevrisanja na sopstveni pogon ili kada se ne kreće.
- (3) Rulna staza mora biti povezana sa rutom za kretanje.
- (4) Minimalna širina rulne staze se određuje kao manja vrijednost između:
 - 1) dvostruke vrijednosti širine stajnog trapa helikoptera (UCW) koji je namijenjen za rulnu stazu; ili
 - 2) širine koja zadovoljava uslov iz stava 1 ovog člana.
- (5) Rute za kretanje moraju obezbijediti površinu bez prepreka, izuzev objekata koji zbog svoje funkcije moraju biti smješteni unutar njih, uspostavljenu za kretanje helikoptera i dovoljne širine da osigura kretanje najvećeg helikoptera za koji je ruta namijenjena.
- (6) Kada je površina rute za kretanje čvrsta podloga, ona mora biti otporna na efekte potiska rotora.
- (7) Kada se osa rute za kretanje poklapa sa osom rulne staze, površina rute za kretanje mora:
 - 1) biti neprekidna i poravnata sa rulnom stazom,
 - 2) biti takva da ne prouzrokuje opasnosti prilikom izvođenja operacija, i
 - 3) da omogući efikasnu drenažu vode.
- (8) Kada se ruta za kretanje ne poklapa sa osom rulne staze, površina rute za kretanje mora biti takva da ne prouzrokuje opasnosti u slučaju da se zahtjeva prinudno slijetanje.
- (9) Pokretni objekti nisu dozvoljeni na rutama za kretanje tokom izvođenja operacija helikopterom.
- (10) Ruta za kretanje po tlu mora imati minimalnu širinu 1.5 vrijednosti ukupne širine najvećeg helikoptera za koji je namijenjena i mora da se nalazi na sredini rulne staze, kao na SLICI 3-2 iz Priloga 1 ovog pravilnika.
- (11) Objekti koji zbog svoje funkcije moraju da se nalaze na ruti za kretanje po tlu ne mogu da:
 - 1) se postavljaju na rastojanju od spoljne ivice rulne staze za kretanje po tlu manjem od 50 cm; i
 - 2) prodiru kroz ravan koja počinje na udaljenosti od 50 cm od spoljne ivice rulne staze a na visini od 25 cm iznad površine rulne staze a pruža se pod uglom od 5% bočno i uvis.

Rute za kretanje kroz vazduh

Član 15

- (1) Širina rute za kretanje kroz vazduh ne može biti manja od ukupne dvostruke vrijednosti širine najvećeg helikoptera za koji je namijenjena, kao na SLICI 3-3 iz Priloga 1 ovog pravilnika.
- (2) Kada je ruta za kretanje kroz vazduh kolocirana sa rulnom stazom da bi obezbijedila izvođenje operacija po tlu i kroz vazduh:
 - 1) osa rute za kretanje kroz vazduh mora biti centrirana u odnosu na rulnu stazu, i
 - 2) objekti koji se nalaze unutar rute za kretanje kroz vazduh ne mogu:

- a) se nalaziti na udaljenosti manjoj od 50 cm ka spolja od ivice rulne staze; i
- b) da prodiru kroz ravan koja počinje na udaljenosti od 50 cm od spoljašnje ivice rulne staze a na visini od 25 cm iznad površine rulne staze i pod nagibom od 5% bočno i uvis.

Pozicija za zaustavljanje

Član 16

- (1) Pozicija za zaustavljanje mora biti površina bez prepreka i dovoljne veličine i oblika da osigura smještanje svakog dijela najvećeg helikoptera za koji je pozicija namijenjena kada se on nalazi na njoj.
- (2) Površina pozicije za zaustavljanje mora:
 - 1) biti otporna na efekte potiska rotora,
 - 2) biti bez nepravilnosti koje mogu negativno uticati na manevrisanje helikoptera,
 - 3) biti takve čvrstine da podnese opterećenja za koja je i namijenjena,
 - 4) imati takva svojstva trenja da onemogući proklizavanje helikoptera i klizanje ljudi, i
 - 5) imati efikasnu drenažu vode kako ne bi došlo do negativnih uticaja na upravljanje i stabilnost helikoptera sa točkovima tokom manevrisanja na sopstveni pogon ili kada se ne kreće.
- (3) Pozicija za zaustavljanje mora biti spojena sa pripadajućom zaštitnom zonom.
- (4) Minimalna veličina pozicije za zaustavljanje mora biti dovoljna da se u nju upiše kružnica prečnika 1.2 vrijednosti D najvećeg helikoptera za koji je pozicija namijenjena.
- (5) U slučaju kada postoji ograničenje za manevrisanje i zaustavljanje, minimalna širina pozicije za zaustavljanje mora biti takva da ispunjava zahtjev iz stava 1 ovog člana, ali ne manja od 1.2 vrijednosti ukupne širine najvećeg helikoptera koji namjerava da koristi poziciju za zaustavljanje.
- (6) Pozicija za zaustavljanje označava se oznakama na način da se jasno ukazuje gdje helikopter treba da se zaustavi kao i moguća ograničenja za manevrisanje.
- (7) Poziciju za zaustavljanje mora okruživati zaštitna zona čija površina ne mora biti čvrsta.
- (8) Zaštitna zona pozicije za zaustavljanje mora biti površina bez objekata, izuzev objekata koji zbog svoje funkcije moraju biti smješteni unutar nje.
- (9) Površina zaštitne zone, ukoliko je čvrsta, mora:
 - 1) biti neprekidna i poravnata sa pozicijom za zaustavljanje,
 - 2) biti otporna na efekte potiska rotora, i
 - 3) imati efikasnu drenažu vode.
- (10) Ako je pozicija za zaustavljanje namijenjena za zaokret helikoptera, oko te pozicije mora da se nalazi pripadajuća zaštitna zona koja se prostire van ivice pozicije za zaustavljanje dužinom od 0,4 D, u skladu sa SLIKOM 3-4 iz Priloga 1 ovog pravilnika.
- (11) Minimalna širina pozicije za zaustavljanje i zaštitne zone u slučajevima kada je ona povezana sa pozicijom za zaustavljanje preko koje je predviđena mogućnost rulanja helikoptera, ne može biti manja od širine pripadajuće rute za kretanje.
- (12) Za vrijeme izvođenja operacija helikopterom, unutar zaštitne zone ne smiju se postavljati pokretni objekti.
- (13) U slučaju kada je zaštitna zona povezana sa pozicijom za zaustavljanje koja nije projektovana za upotrebu više helikoptera istovremeno:
 - 1) zaštitna zona susjednih pozicija za zaustavljanje može se preklapati ali ona ne može biti manja od zahtijevane površine zaštitne zone za veće susjedne pozicije za zaustavljanje; i

2) na susjednoj poziciji za zaustavljanje na kojoj se ne izvode operacije, mogu biti smješteni nepokretni objekti, ali se isti moraju nalaziti unutar granica pozicije za zaustavljanje.

(14) Objekti iz stava 8 ovog člana koji moraju da se nalaze u zaštitnoj zoni ne smiju da probijaju ravan koja:

1) se nalazi na visini od 5 cm i paralelna je sa površinom centralne zone pozicije za zaustavljanje, ako se nalaze na rastojanju manjem od 0,75 D od centra pozicije za zaustavljanje visinom, i

2) započinje sa visine od 25 cm iznad površine centralne zone pozicije za zaustavljanje na rastojanju od 0,75 D i više od centra pozicije za zaustavljanje i pruža se pod nagibom od 5% ka spolja i uvis.“

Član 6

Poddio „2. Fizičke karakteristike podignutih helidroma" i čl. 18 do 25 brišu se.

Član 7

U članu 33 stav 8 tačka 2 mijenja se i glasi:

„2) prepreke u okruženju helidroma i prisustvo barem jedne zaštitne površine pod nagibom;“

Član 8

U članu 36 stav 3 tačka 2 mijenja se i glasi:

„2) prepreke u okruženju helidroma i prisustvo barem jedne zaštitne površine pod nagibom);“

Član 9

U članu 44 stav 1 mijenja se i glasi:

„(1) Na helidromu na tlu, podignutom helidromu, helideku i palubnom helidromu postavlja se oznaka za D.“

Član 10

Član 45 briše se.

Član 11

U članu 46 stav 1 mijenja se i glasi:

„(1) Ako prostiranje FATO, koja je čvrste površine, helidroma izgrađenih na tlu nije vidljivo, FATO se obilježava graničnim oznaka i graničnicima.“

Član 12

U članu 50 stav 4 mijenja se i glasi:

„(4) Oznaka ciljne tačke mora biti izvedena punom linijom i bojom koja omogućava kontrast u odnosu na boju podloge, i dimenzija u skladu sa SLIKOM 5-6 iz Priloga 1 ovog pravilnika.“

Član 13

U članu 51 stav 1 mijenja se i glasi:

„(1) Ako prostiranje TLOF i granične oznake TLOF-a koja je dio FATO nije vidljivo, TLOF se obilježava graničnom oznakom TLOF.“

Član 14

Član 52 mijenja se i glasi:

„(1) Oznaka dodira/pozicioniranja postavlja se kada je potrebno da helikopter dodirne tlo ili pozicionira helikopter na tačno određenom mjestu.

(2) Kada ne postoji ograničenje u pogledu pravca dodira/pozicioniranja, oznaka dodira/pozicioniranja izvodi se kao kružnica oznake dodira/pozicioniranja.

(3) Kada postoji ograničenje u pogledu pravca dodira/pozicioniranja oznaka dodira/pozicioniranja izvodi se kao:

1) posebna linija normalna na pripadajuću centralnu liniju (*shoulder line*) u slučajevima postojanja samo jednog pravca prilaska/odlaska;, ili

2) uobičajna oznaka dodira/pozicioniranja uključujući označene sektore zabranjenim za slijetanje, u slučaju kada postoji više pravaca prilaska/odlaska.

(4) Unutrašnja ivica oznake dodira/pozicioniranja mora se nalaziti na udaljenosti od 0.25 D od centra površine gdje se helikopter pozicionira.

(5) Na helideku, centar oznake dodira/pozicioniranja se nalazi u centru FATO.

(6) Izuzetno od stava 5 ovog člana, oznaka dodira/pozicioniranja može da se izmjesti izvan centra sektora bez prepreka, za rastojanje ne veće od 0,1 D, ako se sigurnosnom procjenom utvrdi da je to neophodno i da neće uticati na sigurnost vazdušnog saobraćaja.

(7) Ukoliko se upotrebljavaju oznake zabranjenog sektora za slijetanje, one moraju biti smještene u okviru oznaka za dodir/pozicioniranje, sa odgovarajućim kursevima i prostiru se do unutrašnje ivice graničnih oznaka TLOF.

(8) Unutrašnji prečnik oznake dodira/pozicioniranja je 0,5 D najvećeg helikoptera za koji je namijenjena TLOF ili/i pozicija za zaustavljanje.

(9) Širina oznake dodira/pozicioniranja mora biti najmanje 0,5 m, odnosno za helidek ili namjenski izgrađen palubni helidrom najmanje 1 m.

(10) Dužina posebne linije normalne na pripadajuću centralnu liniju (*shoulder line*) mora biti 0.5 D najvećeg helikoptera za koji je namijenjena TLOF ili/i pozicija za zaustavljanje.

(11) Oznake sektora zabranjenog za slijetanje, kada se upotrebljavaju, obilježavaju se istaknutim bijelim i crvenim oznakama u skladu sa SLIKOM 5-7 iz Priloga 1 ovog pravilnika.

(12) Oznaka dodira/pozicioniranja ima prednost pri upotrebi sa drugim oznakama na TLOF, izuzev oznaka sektora zabranjenog za slijetanje.“

Član 15

Član 55 briše se.

Član 16

Čl. 56, 57 i 58 mijenjaju se i glase:

„Označavanje rulnih staza

Član 56

- (1) Centralna linija rulne staze mora biti označena.
- (2) Oznake rulnih staza postavljaju se duž centralne linije rulne staze ili, ako je potrebno, duž spoljašnjih ivica rulnih staza.
- (3) Graničnici ivica rulnih staza postavljaju se na rastojanju od 1 m do 3 m, od ivice rulne staze na tlu.
- (4) Graničnici ivica rulnih staza postavljaju se sa obje strane, na razmacima ne dužim od 15 m na ravnom dijelu rulne staze, odnosno ne dužim od 7,5 m na zakrivljenom dijelu rulne staze, pri čemu na zakrivljenom dijelu moraju da postoje četiri ravnomjerno razmaknuta graničnika.
- (5) Na rulnim stazama sa izvedenom kolovoznom konstrukcijom, oznaka centralne linije rulne staze je neprekidna linija žute boje, debljine 15 cm.
- (6) Na rulnoj stazi bez izrađene kolovozne konstrukcije na kojoj se ne mogu izvesti oznaka bojom, centralna linija rulne staze označava se žutim markerima utisnutim u zemlju, širine 15 cm i dužine 1,5 m, sa razmacima ne većim od 30 m na ravnom dijelu rulne staze, odnosno ne dužim od 15 m na zakrivljenom dijelu rulne staze, pri čemu na svakom dijelu moraju da postoje barem četiri ravnomjerno razmaknute oznake.
- (7) Oznaka ivice rulne staze je dvostruka neprekidna linija žute boje, debljine po 15 cm sa razmakom između unutrašnjih ivica linija od 15 cm.
- (8) Graničnici ivica rulnih staza moraju biti lomljivi za helikoptere sa stajnim trapom sa točkovima.
- (9) Graničnik rulne staze ne smije da probija ravan koja počinje na visini od 25cm iznad ravni rulne staze, na udaljenosti od 0.5 m od ivice rulne staze i prostire se uvis i sa strane pod uglom od 5% na udaljenosti 3 m od ivice rulne staze.
- (10) Graničnici ivica rulne staze moraju da budu plave boje.
- (11) Ako se rulne staze upotrebljavaju u noćnim uslovima, graničnici moraju da budu osvijetljeni iznutra ili obloženi reflektujućim materijalom.

Označavanje ruta za kretanje kroz vazduh

Član 57

- (1) Centralna linija rute za kretanje kroz vazduh mora biti označena.
- (2) Oznaka centralne linije rute za kretanje kroz vazduh ili marker ugrađen u površinski sloj centralne linije rute za kretanje kroz vazduh postavlja se duž centralne linije rute za kretanje kroz vazduh.
- (3) Oznaka centralne linije rute za kretanje kroz vazduh sa izvedenom kolovoznom konstrukcijom površinskim slojem je neprekidna linija žute boje, debljine 15 cm.
- (4) Centralna linija rute za kretanje kroz vazduh koja nema izvedenu kolovoznu konstrukciju i koju nije moguće označiti bojom, formira se od markera ugrađenih u podlogu.
- (5) Marker iz stava 4 ovog člana su žute boje, širine 15 cm i dužine 1,5 m i postavljaju se na rastojanju ne dužem od 30 m za ravne djelove rute, odnosno ne dužem od 15 m na zakrivljenom dijelu rute, pri čemu na svakom dijelu moraju da postoje barem četiri ravnomjerno razmaknuta markera.

(6) Ako se rute za kretanje kroz vazduh upotrebljavaju u noćnim uslovima, graničnici moraju da budu osvijetljeni iznutra ili obloženi reflektujućim materijalom.

Označavanje pozicije za zaustavljanje

Član 58

- (1) Na poziciji za zaustavljanje postavlja se oznaka granice pozicije za zaustavljanje.
- (2) Na poziciji za zaustavljanje mora se nalaziti i odgovarajuća oznaka dodira/pozicioniranja (TDPM), u skladu sa SLIKOM 5-7 iz Priloga 1 ovog pravilnika.
- (3) Oznaka dodira/pozicioniranja, linije za centriranje i linije za uvođenje i izvođenje helikoptera moraju biti izvedene na način da se svaki dio helikoptera tokom njegovog pozicioniranja i manevrisanja nalazi unutar granica pozicije za zaustavljanje.
- (4) Linije za centriranje i linije za uvođenje i odvođenje helikoptera postavljaju se u skladu sa *SLIKOM 5-8* iz Priloga 1 ovog pravilnika.
- (5) Oznaka granice pozicije za zaustavljanje su pune linije žute boje i debljine 15 cm.
- (6) Karakteristike oznake dodira/pozicioniranja date su u članu 52 ovog pravilnika.
- (7) Linije za centriranje i linije za uvođenje i odvođenje helikoptera su neprekidne linije žute boje, debljine 15 cm.
- (8) Zakrivljeni djelovi linija za centriranje i linija za uvođenje i odvođenje imaju poluprečnik koji odgovara helikopteru koji zahtijeva najveće dimenzije, koji je planiran da upotrebljava mjesto za zaustavljanje.
- (9) Oznaka za označavanje mjesta za zaustavljanje je boje koja stvara kontrast radi lakšeg uočavanja.“

Član 17

Čl. 63 i 64 brišu se.

Član 18

U članu 65 stav 1 mijenja se i glasi:

„(1) Ako se helidrom čija je FATO čvrsta površina upotrebljava u noćnim uslovima postavljaju se svjetla FATO, osim ako se FATO i TLOF u velikoj mjeri preklapaju ili se FATO jasno uočava.“

Član 19

U članu 67 stav 2 mijenja se i glasi:

„(2) Sistem svjetlosnog označavanja TLOF koja se nalazi unutar FATO se izvodi postavljanjem:

- 1) svjetala ivice TLOF;
- 2) reflektorske rasvjete; i
- 3) svjetala izvedenih u nizovima svjetiljki tipa *ASPLS (Arrays of segmented point source lighting)* ili luminescentnih (svijetlećih) ploča tipa LP, namijenjenih za prepoznavanje TLOF, ako svjetla ili rasvjeta iz tač. 1 i 2 ovog stava nijesu praktični i ne postoje svjetla FATO.“

St. 18 i 19 mijenjanju se i glase:

„(18) Sistem svjetlosnog označavanja TLOF koja se nalazi unutar FATO na podignutom helidromu, palubnom helidromu ili helideku izvodi se postavljanjem:

- 1) svjetala ivice TLOF; i

2) svjetala izvedenih u nizovima svjetiljki tipa ASPLS ili luminescentnih (svijetlećih) ploča tipa LP, namijenjenih za prepoznavanje TLOF i/ili reflektorske rasvjete TLOF.

(19) Na podignutom helidromu ili palubnom helidromu svjetla ivice TLOF izvode se na način da nisu uočljiva pilotu helikoptera, ako se nalazi ispod nivoa TLOF.“

Poslije stava 19 dodaju se tri nova stava koja glase:

„(20) Za helidrome na tlu i podignute helidrome, granična svjetla TLOF koja se nalaze unutar FATO ne smiju da prelaze visinu od 5 cm i moraju biti umetnuta u slučaju da svjetla iznad površine mogu da ugroze izvođenje helikopterskih operacija.

(21) Na helideku ili palubnom helidromu, granična svjetla TLOF ne smiju imati visinu veću od 5 cm, ili za situaciju kada se TLOF nalazi unutar FATO/TLOF, 15 cm.

(22) Na helideku ili palubnom helidromu, reflektorska svjetla TLOF ne smiju imati visinu veću od 5 cm, ili za situaciju kada se TLOF nalazi unutar FATO/TLOF, 15 cm.“

Član 20

Naziv člana i član 70 mijenjaju se i glase:

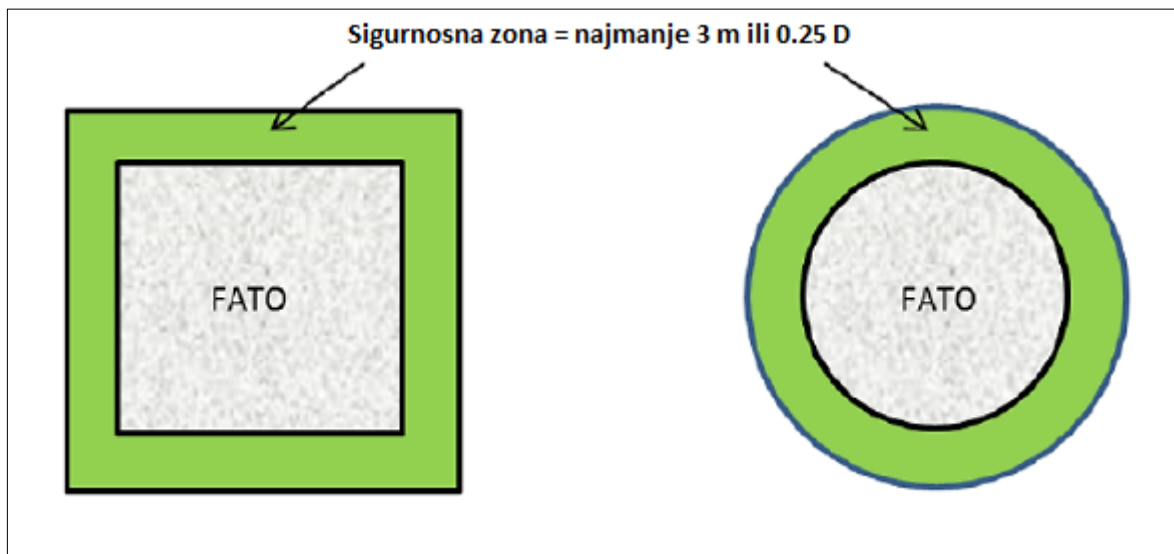
„Osvjetljavanje prepreka izvan i ispod površine za ograničenje prepreka (OLS)

Član 70

(1) Svjetlosno označavanje i osvjetljavanje prepreka na helidromu vrši se u skladu sa propisom kojim se uređuju standardi i kriterijumi za nesmetanu upotrebu operativnih površina, objekata, uređaja i opreme na aerodromu i u skladu sa tehničkom specifikacijom iz ICAO Aneksom 14, Sveska I, Poglavlje 6.“

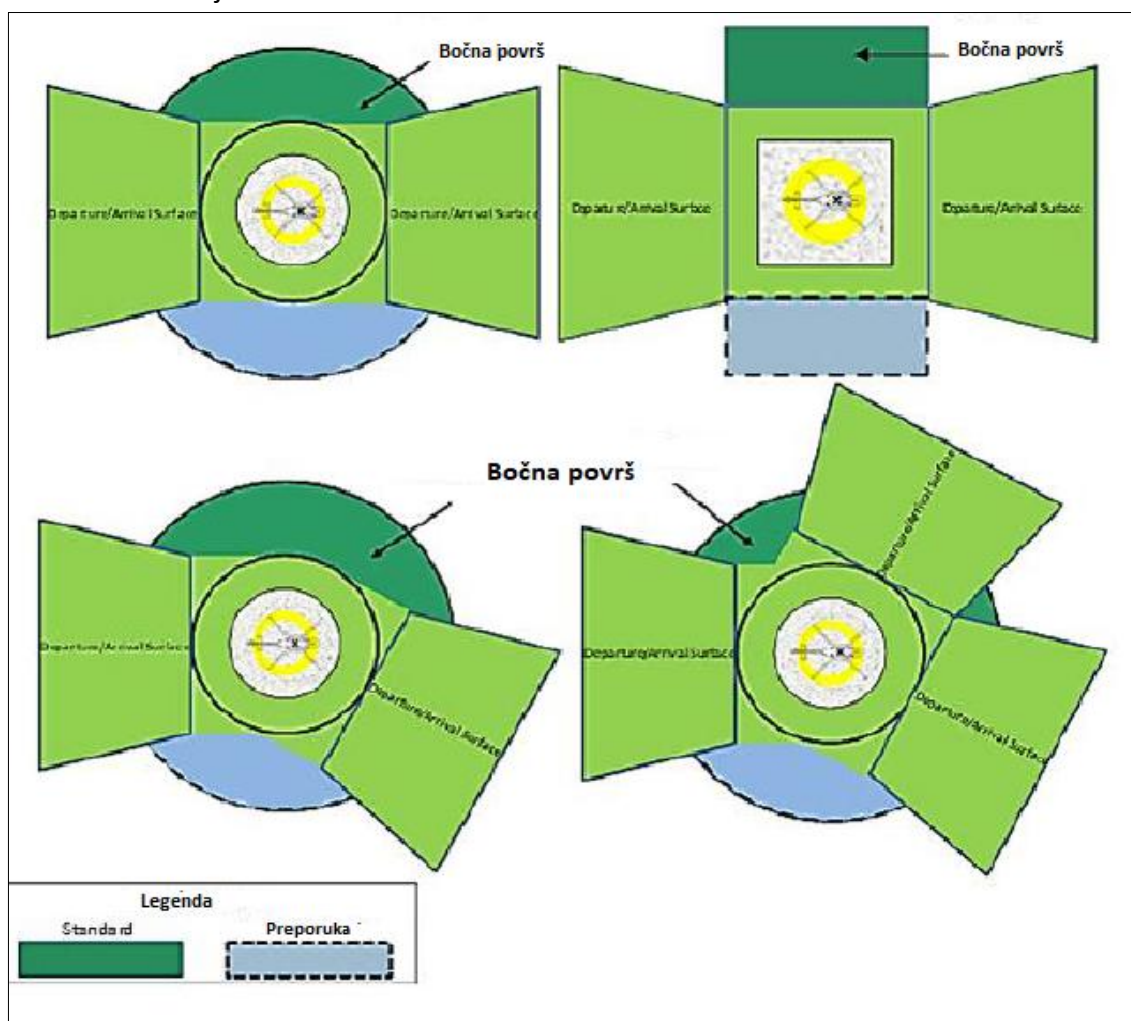
Član 22

U Prilogu 1 Slika 3-1 zamjenjuje se slikom:



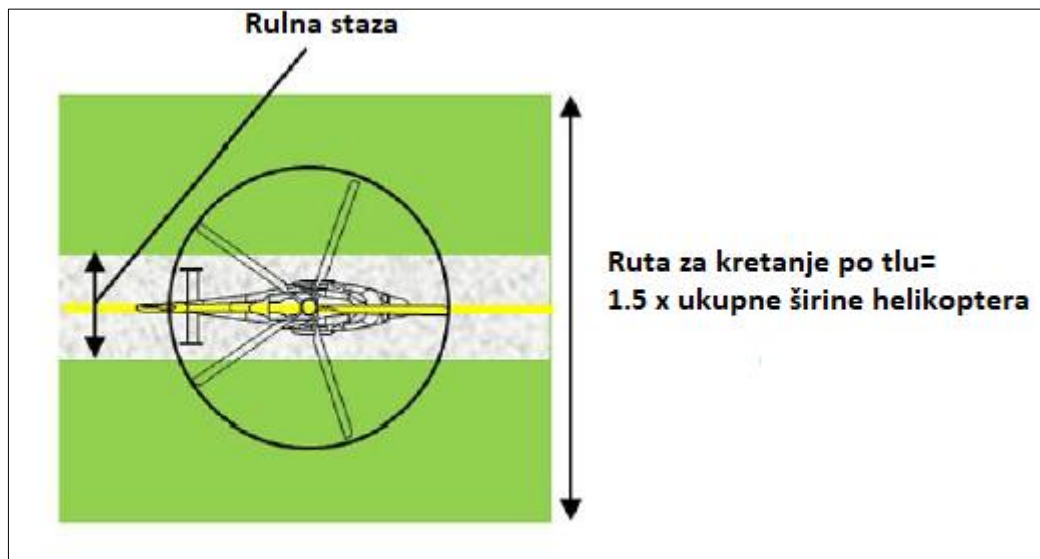
SLIKA 3-1: FATO i pripadajuća sigurnosna zona (SA)

Poslije SLIKE 3-1 dodaje se SLIKA 3-1a:



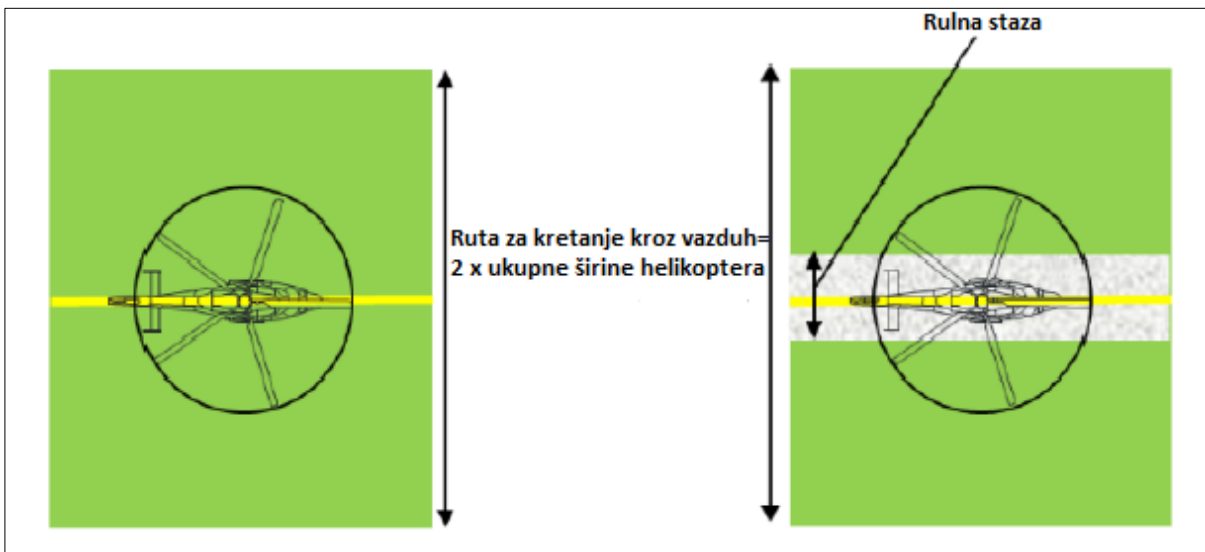
SLIKA 3-1a: Sigurnosna zona FATO-a sa zaštitnom bočnom površi

SLIKA 3-2 zamjenjuje se slikom:



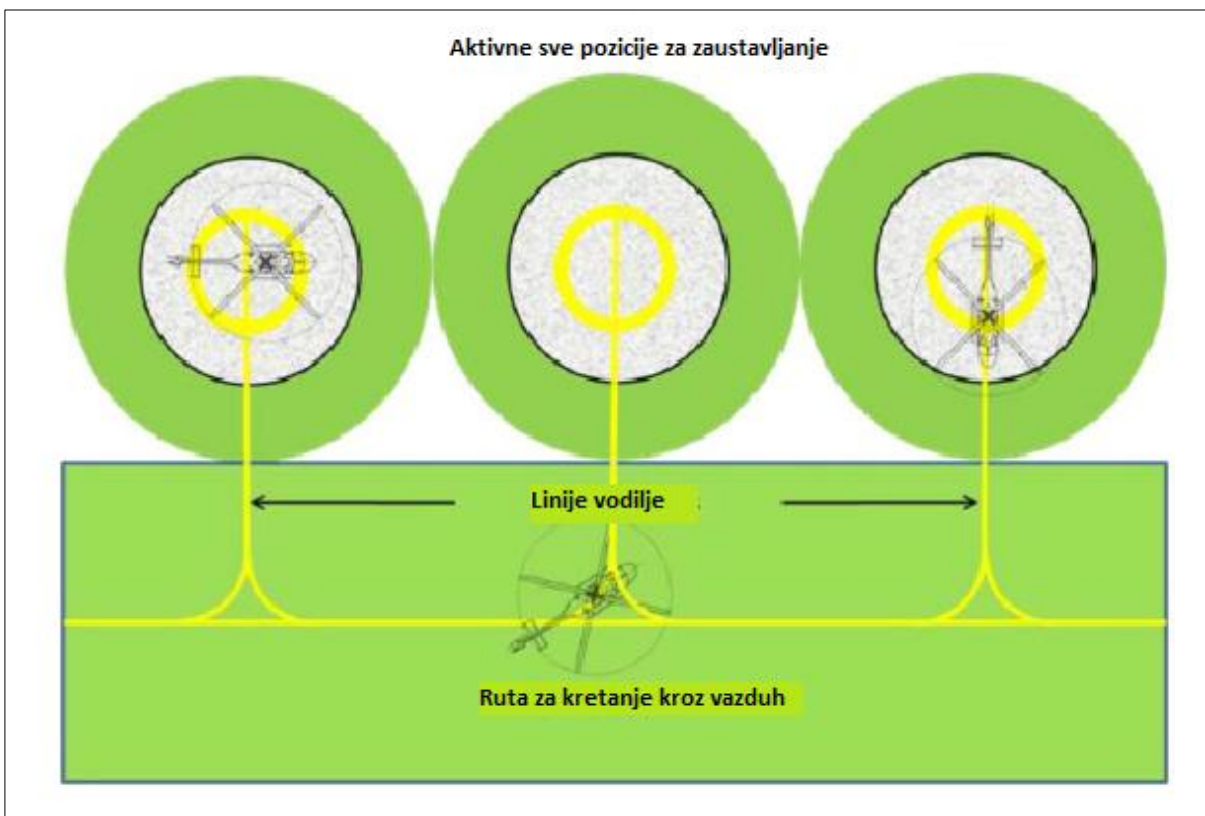
SLIKA 3-2: Rulna staza i ruta za kretanje po tlu

SLIKA 3-3 zamjenjuje se slikom:



SLIKA 3-3: Ruta za kretanje kroz vazduh i rulna staza

SLIKA 3-4 zamjenjuje se slikom:



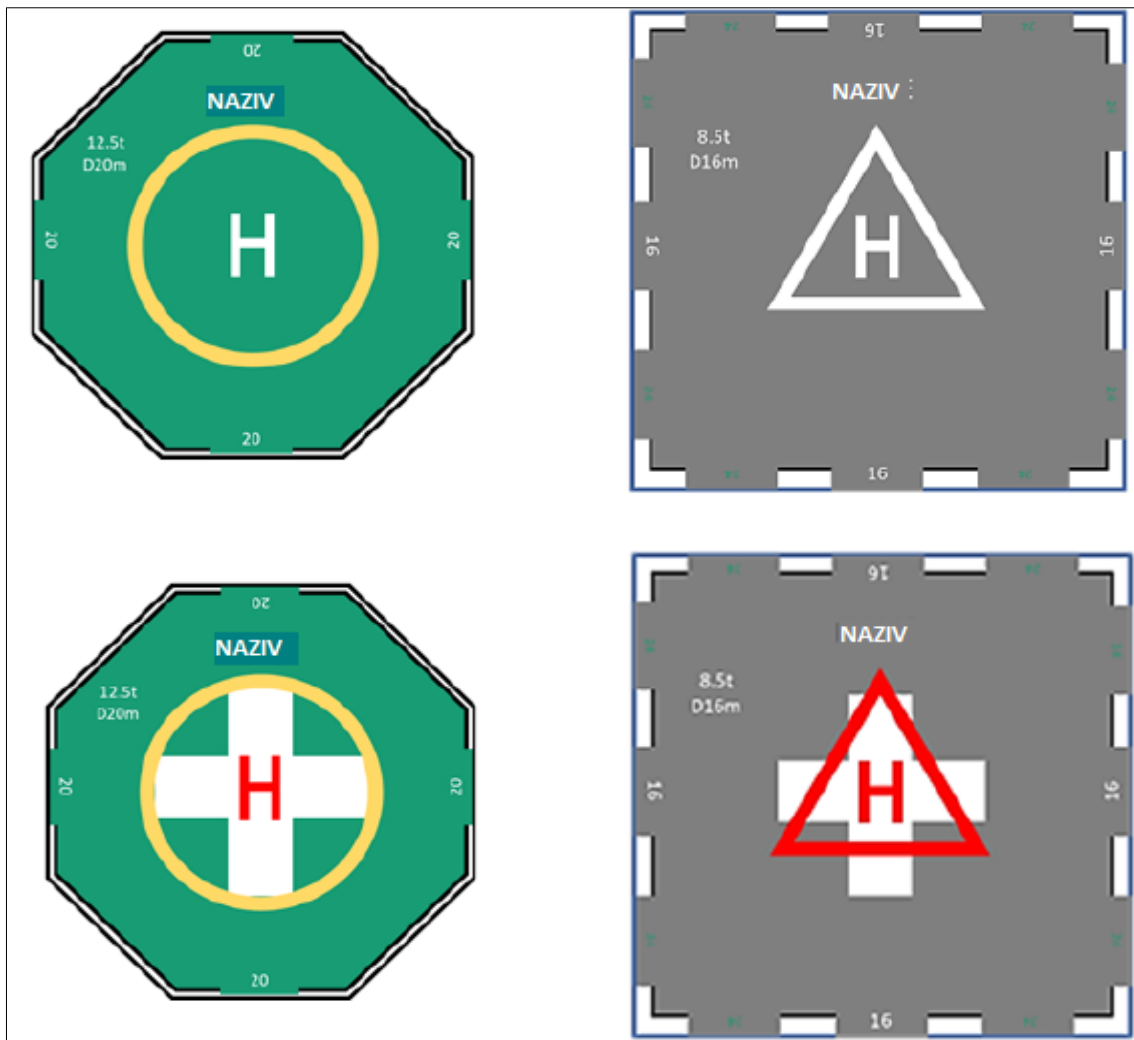
SLIKA 3-4: Pozicije za zaustavljanje koje se upotrebljavaju za zaokret helikoptera/simultane operacije

Tabela 3-1 zamjenjuje se tabelom:

Tabela 3-1: rastojanja minimalnih razdvajanja FATO od operativnih površina aerodroma pri izvođenju simultanih operacija

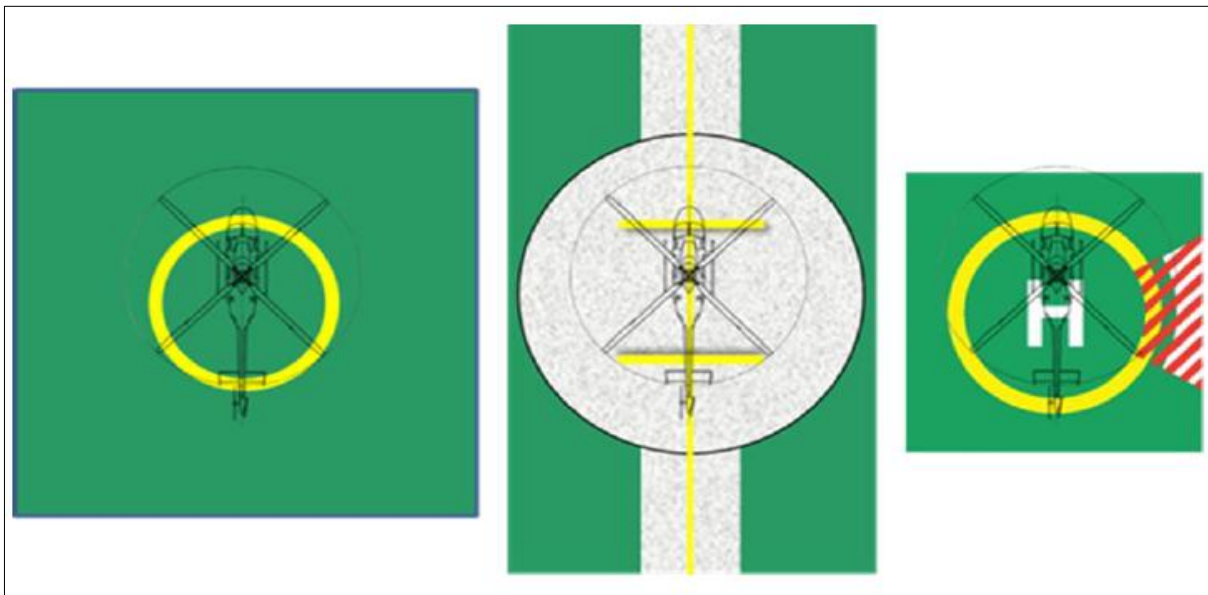
Ako su MTOW vazduhoplovai/ili helikoptera	Udaljenost između ivica FATO i ivica PSS ili rulnih staza
do ali ne uključujući 3175 kg	60 m
3175 kg i više do ali ne uključujući 5760 kg	120 m
5760 kg i više do ali ne uključujući 100 000 kg	180 m
100 000 kg i više	250 m

Poslije slike 5-1 dodaje se slika 5-1a:



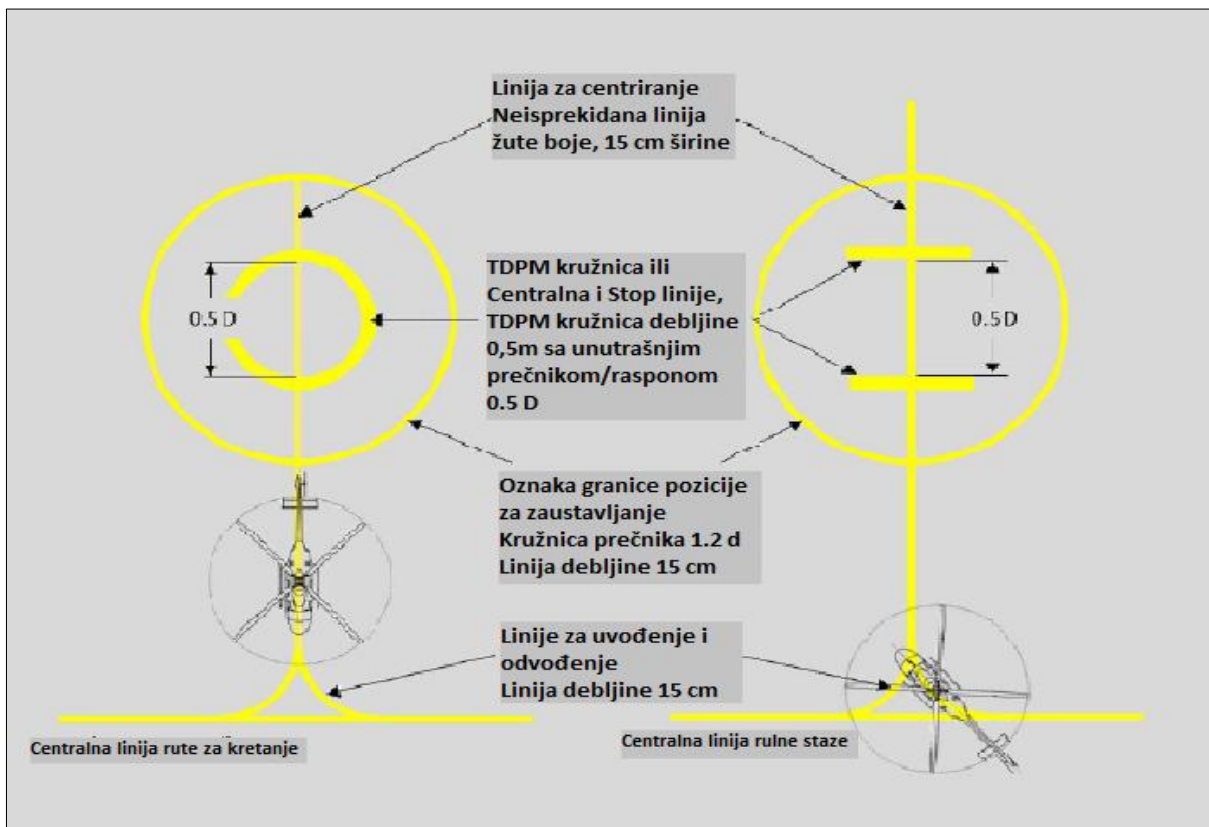
SLIKA 5-1a: Identifikacione oznake helidroma sa TLOF-om i tačkom dodira za helidrome i bolničke helidrome

Slika 5-7 zamjenjuje se slikom:



SLIKA 5-7: Višesmjerna kružnica oznake dodira (TDPC) bez ograničenja (lijevo). Jednosmjerna oznaka linije ramena sa pripadajućom centralnom linijom (sredina). Višesmjerna kružnica oznake dodira (TDPC) sa oznakom zabranjenog sektora za slijetanje

Slika 5-8 zamjenjuje se slikom:



SLIKA 5-8: Oznake pozicije za zaustavljanje

Slike 5-13, 5-14 i 5-15 brišu se.

Tabela 5-1 briše se.

Stupanje na snagu

Član 23

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore”.

Broj: 02/1-348/20-720/9

Podgorica, 02.02.2021. godine

Direktor,
Dragan Đurović, s.r.