



Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës,

Në mbështetje të nenit 79 të Ligjit Nr. 03/L-51 për Aviacionin Civil (“Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës” Nr. 28, Viti III, datë 4 qershor 2008) dhe nenit 7 të Rregullores Nr. 3/2011 për Kalibrimin e pajisjeve aeronautike nga ajri,

Me qëllim të zbatimit të Aneksit 4, 11, 14 dhe 15 të ONAC, Dokumentit të ONAC 8168, PS/611 Operimet e Mjeteve Ajrore, Dokumentit 9881, Udhëzimit për hartat elektronike në të cilat përshkruhen të dhënat e terrenit, pengesave dhe aerodromit, Dokumentit 9905 Performanca e kërkuar e navigacionit, Autorizimi i kërkuar (RNP AR) Manuali për dizajnimin e procedurave, Dokumentit 9906 Manuali për sigurimin e cilësisë për Dizajnimin e procedurave për fluturim, Dokumentit 9859 Manuali për menaxhimin e sigurisë, Dokumentit 9274 – AN/904 Manuali për përdorimin e Modelit të rrezikut për ndeshje (CRM) për Operimet ILS, Dokumentit 9368 – AN/911 Manuali për hartimin e procedurave për fluturim me ndihmë të instrumenteve, Dokumentit 9674 – AN/ 946 Manuali i sistemit botëror gjeodezik 1984 (WGS-84),

Nxjerr këtë:

RREGULLORE NR. 10/2011
PËR APROVIMIN E PROCEDURAVE TË FLUTURIMIT DUKE PËRFSHIRË
SID DHE STAR

Neni 1
Fushëveprimi

Kjo Rregullore aplikohet për të gjitha subjektet që janë të përfshira në zhvillimin e Procedurave të Fluturimit dhe të cilat kërkojnë miratimin e tyre nga Autoriteti i Aviacionit Civil i Republikës së Kosovës. Aplikohet për autoritetet përgjegjëse që zhvillojnë analiza të procedurave të fluturimit me anë të instrumenteve si edhe për organizatat inicuese.

Neni 2 **Përkufizimet**

AAC – nënkupton Autoritetin e Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës;

Përdorues i hapësirës ajrore – nënkupton çdo mjet ajror civil apo ushtarak i cili vepron në hapësirën ajrore të Republikës së Kosovës apo çdo palë tjetër, të cilës i duhet hapësira ajrore;

Ofruesi i Shërbimeve të Navigacionit Ajror i Republikës së Kosovës (OSHNA) – nënkupton çdo subjekt publik apo privat i cili ofron shërbime të navigacionit ajror për trafikun e përgjithshëm ajror. Për qëllim të kësaj Rregulloreje, Ofruesi i Shërbimeve të Navigacionit Ajror i Republikës së Kosovës (OSHNA) do të nënkuptojë OSHNA Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” Sh. A., apo secilin subjekt që e trashëgon atë;

Shërbimet e Navigacionit Ajror – nënkupton shërbimet e trafikut ajror, komunikimin, shërbimet e navigacionit dhe ato të survejimit, shërbimet meteorologjike për navigacion ajror, dhe shërbimet e informatave aeronautike;

PIA – nënkupton Publikim i Informatave Aeronautike;

PF Procedurat e Fluturimit – nënkupton detajin e procedurës PANS-OPS për nisje dhe afrim me ndihmë të instrumenteve, që është informatë e dobishme për pilotin komandues dhe për ekzekutimin e procedurës për nisje apo afrim instrumental

IFR -nënkupton Rregullat e Fluturimit Instrumental;

PANS-OPS – nënkupton Procedurat për Shërbimet e Navigacionit Ajror – Operimet e mjeteve ajrore, të cilat përdoren për dizajnimin Afrimit / Arritjes standarde instrumentale (STAR) dhe Standardit;

STAR- nënkupton Afrimin / Arritjen standarde instrumentale;

SID – nënkupton procedurat Standarde instrumentale për nisje;

VFR nënkupton Rregullat e Fluturimit Vizual;

Hapësira ajrore e kontrolluar – nënkupton hapësirën ajrore me dimensione të përcaktuara në kuadër të së cilës ofrohen shërbimet e kontrollit të trafikut ajror në përputhje me klasifikimin e hapësirës ajrore.

Hapësira ajrore e pakontrolluar - nënkupton hapësirën ajrore ku shërbimet e kontrollit të trafikut ajror konsiderohen se nuk janë të nevojshme apo nuk mund të ofrohen për arsye praktike.

Neni 3 **Zbatueshmëria për OSHNA**

3.1 Kjo Rregullore siguron që dizajnimi i PF i plotëson kriteret e sigurisë dhe cilësinë e shërbimit për përdoruesit e hapësirës ajrore.

3.2 OSHNA do t'u përmbahet kriterëve të identifikuar në këtë procedurë gjatë zhvillimit dhe dizajnit të Proceduravetë Fluturimit VFR dhe IFR.

3.3 PF duhet të zhvillohen në përputhje me PANS-OPS dhe kriteret tjera dhe duhet të pranohen nga AAC-ja. Procesi i validimit do të përcaktohet para pranimit përfundimtar që përfshin kontrollin e cilësisë dhe metodën e garantimit të cilësisë.

Neni 4 **Kriteret për procedurat e reja apo të përditësuara të fluturimit**

4.1 PF të reja

4.1.1 Kur ekziston një kërkesë operationale për një PF të re, përdoruesit e hapësirës ajrore dhe/apo cilido ofruesi i shërbimit, sido që të jetë rasti, do të paraqesin kërkesën te Ofruesi i Shërbimeve të Navigacionit Ajror të Republikës së Kosovës "OSHNA" ("aplikuesi").

4.1.2 OSHNA e Republikës së Kosovës do të formojë dhe do të kryesojë një Grup Punues (GP) i cili do të përbëhet nga OSHNA, përdoruesit e hapësirës ajrore dhe/apo kur kërkohet, operatorët e aerodromit.

4.1.3 Kryesuesi i GP do të sigurojë që, çdo PF është e dizajnuar dhe e validuar në përputhje me standardet e përcaktuara në preambulë të kësaj Rregulloreje dhe do ta dorëzojë të njëjtën në AAC për pranim. Në PF duhet të përfshihen dokumentet mbështetëse të përcaktuara në nenin 7.

4.1.4 Aplikuesi dhe/apo Kryesuesi mund të konsultohet parparakisht me Departamentin e Shërbimeve të Navigacionit Ajror të AAC-së, apo gjatë procesit të dizajnit për t'i sqaruar kriteret rregullatore.

4.2 Përditësimi i procedurave të fluturimit

4.2.1 Secila PF e publikuar në AIP të Kosovës do të përditësohet në rastet si në vijim:

- a) Kur ndodh një ndryshim domethënës në mjedisin e pengesave i cili kërkon një ndryshim të lartësive minimale procedurale;
- b) Për të përmirësuar sigurinë apo efikasitetin operacional, ashtu siç është identifikuar nga pala e interesuar;
- c) Për t'i reflektuar ndryshimet në kategoritë apo karakteristikat e mjetit ajror;
- d) Për të reflektuar lidhjen rrugore apo ndryshimin e organizimit të hapësirës ajrore;
- e) E kërkuar nga ndryshimet në ambientin e pajisjeve mbështetëse të navigacionit;
- f) Për t'iu përmbajtur ndryshimeve të dispozitave në fuqi të ONAC dhe standardeve tjera ndërkombëtare e kombëtare dhe praktikave të rekomanduara;
- g) Kur ndodh një ndryshim domethënës në karakteristikat fizike të aerodromit, siç janë pistat;
- h) Kur ka ndodhur ndonjë ndryshim tjetër domethënës në kuadër të të dhënave aeronautike apo topografike.

4.2.2 Secila PF duhet të rivlerësohet së paku një herë brenda një periudhe pesëvjeçare, pas së cilës mund të propozohet rishikimi, nëse është i nevojshëm.

Neni 5

Kërkesat për Organizatën e Dizajnit të Procedurave - Procesi dhe kërkesat mbi kualifikimet e dizajnerit të procedurave

5.1 Dizajni i PF duhet të jetë një proces i organizuar dhe i menaxhuar. Ky proces duhet të përshkruhet në një doracak përkatës, i cili duhet të mbahet i përditësuar.

5.2 Në mënyrë që të sigurohet se PF, të cilat i dorëzohen AAC-së për pranim dhe publikim të mëvonshëm në AIP të Kosovës, i plotësojnë standardet e kërkuara për garantimin e cilësisë, zotësitë e dizajnesve duhet të përfshijnë:

- a) Përfundimin me sukses të kursit PANS-OPS të ONAC për llojet përkatëse të procedurave të fluturimit; dhe,
- b) Së paku pesë vite përvojë në aviacion si pilot, kontrollor i trafikut ajror, dizajner i procedurave nën mbikëqyrje, apo përvojë të barazvlefshme;

Neni 6 Organizimi i hapësirës ajrore

6.1 Shtigjet e fluturimit instrumental duhet të jetë në kuadër të hapësirës ajrore të kontrolluar, aty ku ekziston.

6.2 Kur shtigjet e fluturimit instrumental bëjnë pjesë në kuadër të hapësirës ajrore të kontrolluar e cila shtrihet mbi hapësirën ajrore të pakontrolluar, lartësia minimale procedurale duhet të jetë së paku 500 ft mbi bazën e hapësirës ajrore të kontrolluar.

6.3 Çdo propozimi për të krijuar një shteg fluturimi terminal në hapësirën ajrore të pakontrolluar, do t'i nevojitet një vlerësim i sigurisë duke përfshirë konsiderimin e llojeve dhe të dendësisë së trafikut ajror, analizën e rrezikut dhe zvogëlimin e pranueshëm të rrezikut.

Neni 7 Parimi për ndërtimin e procedurës së fluturimit

Përveç vëmendjes primare të evitimit të pengesave, dizajnimi i PF do të ndjekë parimin e sigurisë, thjeshtësisë dhe do të jetë ekonomik sa i përket kohës dhe hapësirës ajrore.

Neni 8 Dokumentacioni mbështetës për miratim nga AAC-ja

Dokumentet e bashkëngjitura me PF, të cilat i janë dorëzuar AAC-së për pranim, duhet të përmbajnë si vijon:

- a) Të dhënat e ekspertizës së pengesave duke përfshirë datën e fundit të ekspertizës së kompletuar dhe të përditësuar (nëse ka);
- b) Të dhënat për aerodromin dhe pajisjet e navigacionit;
- c) Diagramin e secilit segment dhe zonave për pritje (*holding areas*) duke treguar pengesat dominuese;
- d) Lartësitë procedurale dhe ato minimale për secilin segment;
- e) Udhëzimi për trajektoren (*track guidance*);
- f) Diagrami i cili përshkruan procedurën;
- g) Përshkrim tekstual apo i shkurtuar dhe përfunduesit e shtigjeve (*path terminators*), aty ku është e aplikueshme;
- h) Të dhënat shoqëruese pozicionale p.sh. koordinatat, drejtimet, distancat;
- i) Përshkrimi i metodologjisë dhe opsionet që janë marrë parasysh;
- j) Hollësira të mjaftueshme të të dhënave të rëndësishme të kalkulimit dhe dizajnit, për të mundësuar që propozimi të pranohet;
- k) Informatat tjera që konsiderohen relevante në mbështetje të kërkesës për miratim/pranim.

Neni 9

Sigurimi i cilësisë

9.1 Kur është e përdorshme, kalkulimi dhe skicimi i rrugëve të fluturimit dhe zonave të mbrojtura duhet të bëhet duke përdorur softuerin valid për procedurat e dizajnit.

9.2 Teknikat e procedimit dhe transferimit të të dhënave , kur është e përdorshme, duhet të bazohen në metoda elektronike në vend të atyre manuale. Teknikat për nxjerrjen e të dhënave pozicionale duhet të sigurojnë që saktësia, zgjidhja dhe integriteti i të dhënave të tilla janë në pajtim me Dokumentin e ONAC 9674 AN/946 (Manuali WGS - 84).

Neni 10

Përrjashtimet nga kriteret e PANS-OPS

10.1 Çdo përjashtim nga kriteret e PANS- OPS që aplikohet gjatë dizajnit të PF, duhet të identifkohet.

10.2 Përrjashtimet e tilla do konsiderohen në bashkëpunim me përdoruesit e hapësirës ajrore para se të bëhet pranimi për publikim.

10.3 Përrjashtimet nga kriteret e PANS-OPS duhet të pranohen vetëm kur ato sigurojnë një përparësi të identifkueshme operacionale, pa e komprometuar sigurinë, dhe duke e marrë parasysh rrethanat lokale.

Neni 11

Konsultimet me përfaqësuesit e shfrytëzuesve të hapësirës ajrore

11.1 Aplikuesi do të konsultohet me përfaqësuesit e shfrytëzuesve të hapësirës ajrore, kur është e përrshtatshme, para dorëzimit të një PF të re, në veçanti kur bëhet fjalë për dizajne komplekse.

11.2 Konsultimi i tillë mund të jetë jo formal, por në dokumentet mbështetëse do të përrfshihet një shënim për rezultatin e këtyre konsultimeve. Gjatë procesit të validimit, OSHNA do të vendosë nëse është i nevojshëm konsultimi formal me përfaqësuesit e shfrytëzuesve të hapësirës ajrore.

Neni 12

Kontrolli me fluturim

12.1 Gjatë procesit të konsultimit dhe/apo validimit në mes të AAC-së dhe OSHNA-s, do të përrcaktohet nëse është e nevojshme të bëhet kontrolli me fluturim në përputhje me Rregulloren Nr. 3/2011 për Kalibrimin e pajisjeve aeronautike nga ajri.

12.2 Gjatë kontrollimit me fluturim është e obligueshme të përrdoren formularët zyrtarë të AAC-së, të cilat janë të bashkëngjitura kësaj Rregulloreje, si në vijim:

Aneksi 1: Formulari i kontrollimit të fluturueshmërisë së procedurës së fluturimit instrumental, procedura e nisjes (PN);

Aneksi 2: Formulari i kontrollimit të fluturueshmërisë së procedurës së fluturimit instrumental, procedura e afrimit me instrumente (PAI);

Aneksi 3: Formulari i kontrollimit të fluturueshmërisë së procedurës së fluturimit vizual, procedura e nisjes (PN);

Aneksi 4: Formulari i kontrollimit të fluturueshmërisë së procedurës së fluturimit vizual, procedura e afrimit (PA).

Neni 13 Pranimi

13.1 OSHNA duhet t'ia dorëzojë AAC-së për pranim draft-propozimin përfundimtar të PF me të gjitha dokumentet mbështetëse.

13.2 Draft-propozimi i PF-së duhet të përmbajë një deklaratë se PF është e dizajnuar në përputhje me kërkesat e PANS-OPS të ONAC.

13.3 Kur të gjitha kushtet e përcaktuara në këtë Rregullore të jenë plotësuar, AAC-ja do të lëshojë letrën e pranimi për çdo PF, para publikimit në PIA të Kosovës.

Neni 14 Hyrja në fuqi

Kjo Rregullore hyn në fuqi më 10 tetor 2011.

Dritan Gjonbalaj
Drejtore i Përgjithshëm

**INSTRUMENT PROCEDURE FLYABILITY CHECK
DEPARTURE PROCEDURE (DP)**

LOCATION	ICAO IDENTIFICATION
----------	---------------------

NAME OF PROCEDURE

TYPE AIRCRAFT	PILOT
---------------	-------

METHOD (CHECK ONE)		
<input type="checkbox"/> LIVE	<input type="checkbox"/> SIMULATOR	<input type="checkbox"/> TABLE TOP REVIEW ONLY

PANS-OPS SPECIALIST COMMENTS/CONCERNS

SAT	UNSAT		REMARKS
		AIRCRAFT MANEUVERING	
		ALTITUDE RESTRICTIONS	
		NAVAID RECEPTION	
		COCKPIT WORKLOAD	
		OBSTACLE CLEARANCE	
		EASY TO UNDERSTAND	

FLYABILITY CHECK PILOT COMMENTS:

I CONSIDER THE ABOVE SPECIFIED INSTRUMENT PROCEDURE AS FLYABLE IAW THIS CHECKLIST

SIGNATURE	DATE
-----------	------

PRINTED/TYPED NAME AND RANK	DUTY PHONE	UNIT
-----------------------------	------------	------

INSTRUMENT PROCEDURE FLYABILITY CHECK INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE (IAP)							
LOCATION				DATE CHECK FLOWN			
NAME OF PROCEDURE				TYPE AIRCRAFT			
METHOD (CHECK ONE)							
LIVE		SIMULATOR			TABLE TOP REVIEW ONLY		
SEGMENTS NOT FLOWN OR CHECKED SHALL BE ANNOTATED «NF» IN THE REMARKS COLUMN. ITEMS THAT ARE NOT APPLICABLE SHOULD BE MARKED «NA». EACH MUST BE MARKED OR ANNOTATED.							
1. INITIAL APPROACH FIX (IAF) HOLDING PATTERN. PANS-OPS SPECIALIST AND PILOT COMMENTS/CONCERNS (CONTINUE ON SEPARATE SHEET OF PAPER):							
INITIAL APPROACH FIX (IAF) HOLDING PATTERN	SAT	UNSAT	REMARKS	INITIAL APPROACH FIX (IAF) HOLDING PATTERN	SAT	UNSAT	REMARKS
A. ENTRY				D. MANEUVERING			
B. LEG LENGHT				E. SPEED RESTRICTIONS			
C. NAVAID RECEPTION				F. ATC COMMUNICATIONS			
2. IAF TO FINAL APPROACH FIX (FAF). PANS-OPS SPECIALIST AND PILOT COMMENTS/CONCERNS (CONTINUE ON SEPARATE SHEET OF PAPER):							
IAF TO FINAL APPROACH FIX (FAF)	SAT	UNSAT	REMARKS	IAF TO FINAL APPROACH FIX (FAF)	SAT	UNSAT	REMARKS
A. CHARTED COURSE/ARCS/RADIALS, ETC.							
B. ALTITUDES							
C. ALTITUDES AIRCRAFT MANEUVERING ALTITUDES							
3. FAF TO MISSED APPROACH POINT (MAP). PANS-OPS SPECIALIST AND PILOT COMMENTS/CONCERNS (CONTINUE ON SEPARATE SHEET OF PAPER):							
FAF TO MISSED APPROACH POINT (MAP)	SAT	UNSAT	REMARKS				
A. OBSTACLE CLEARANCE							
B. FINAL APPROACH COUSE ALIGMENT							
C. AIRCRAFT MANEUVERING							
D. VISUAL DESCENT POINT (VDP)							
E. MAP LOCATION							
F. COCKPIT WORKLOAD							
G. DESCENT GRADIENT							
H. NAVAID RECEPTION							
I. NAVAID RECEPTION							
J. LANDING MINIMUMS							
K. ATC COMMUNICATIONS							

4. MISSED APPROACH: PANS-OPS SPECIALIST AND PILOT COMMENTS/CONCERNS (CONTINUE ON SEPARATE SHEET OF PAPER):

MISSED APPROACH	SAT	UNSAT	REMARKS	MISSED APPROACH	SAT	UNSAT	REMARKS
A. UNDERSTANDABLE				E. COCKPIT WORKLOAD			
B. AIRCRAFT MANEUVERING				F. ATC COMMUNICATIONS			
C. OBSTACLE CLEARANCE				G. CLIMB GRADIENT			
D. NAVAID RECEPTION							

5. CIRCLING AREAS. PANS-OPS SPECIALIST AND PILOT COMMENTS/CONCERNS (CONTINUE ON SEPARATE SHEET OF PAPER):

CIRCLING AREAS	SAT	UNSAT	REMARKS
A. AIRCRAFT MANEUVERING			
B. OBSTACLE CLEARANCE			
C. ABSENCE OF OPTICAL ILLUSIONS			
D. ATC COMMUNICATIONS			

6. ADDITIONAL COMMENTS:

I CONSIDER THE ABOVE SPECIFIED INSTRUMENT PROCEDURE AS FLYABLE AND SATISFACTORY.

SIGNATURE		DATE
PRINTED/TYPED NAME AND RANK	DUTY PHONE	UNIT

VISUAL PROCEDURE FLYABILITY CHECK DEPARTURE PROCEDURE (DP)			
LOCATION		ICAO IDENTIFICATION	
NAME OF PROCEDURE			
TYPE AIRCRAFT		PILOT	
METHOD (CHECK ONE)			
LIVE		SIMULATOR	TABLE TOP REVIEW ONLY
PANS-OPS SPECIALIST COMMENTS/CONCERNS:			
NOTE:			
SAT	UNSAT		REMARKS
		AIRCRAFT MANEUVERING	
		ALTITUDE RESTRICTIONS	
		CLIMB GRADIENT	
		COCKPIT WORKLOAD	
		OBSTACLE CLEARANCE	
		DEPARTURE COURSE ALIGNMENT	
		ATC COMMUNICATION	
		EASY TO UNDERSTAND	
FLYABILITY CHECK PILOT COMMENTS:			
I CONSIDER THE ABOVE SPECIFIED INSTRUMENT PROCEDURE AS FLYABLE IAW THIS CHECKLIST			
SIGNATURE			DATE
PRINTED/TYPED NAME AND RANK		DUTY PHONE	UNIT

VISUAL PROCEDURE FLYABILITY CHECK APPROACH PROCEDURE (AP)			
LOCATION		ICAO IDENTIFICATION	
NAME OF PROCEDURE			
TYPE AIRCRAFT		PILOT	
METHOD (CHECK ONE)			
LIVE		SIMULATOR	TABLE TOP REVIEW ONLY
PANS-OPS SPECIALIST COMMENTS/CONCERNS			
NOTE:			
SAT	UNSAT		REMARKS
		AIRCRAFT MANEUVERING	
		ALTITUDE RESTRICTIONS	
		CLIMB GRADIENT	
		COCKPIT WORKLOAD	
		OBSTACLE CLEARANCE	
		APPROACH COURSE ALIGNMENT	
		ATC COMMUNICATION	
		EASY TO UNDERSTAND	
FLYABILITY CHECK PILOT COMMENTS:			
I CONSIDER THE ABOVE SPECIFIED INSTRUMENT PROCEDURE AS FLYABLE IAW THIS CHECKLIST			
SIGNATURE			DATE
PRINTED/TYPED NAME AND RANK		DUTY PHONE	UNIT