AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ
RƏQƏMSAL İNKİŞAF VƏ NƏQLİYYAT NAZİRLİYİ
DÖVLƏT MÜLKİ AVİASİYA AGENTLİYİ

ƏMR

№ 3-27-102/3-2-53/2024

Bakı şəhəri "2" dekabr 2024 il

"Azərbaycan Aviasiya Qaydaları-Aerodrom Standartları" sənədinin 8-ci nəşrinin qüvvəyə minməsi barədə

Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının "Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında" 1944-cü il 7 dekabr tarixli Konvensiyaya Əlavə 14-ün birinci hissəsinə edilmiş dəyişikliyin tətbiq edilməsi məqsədilə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2018-ci il 22 may tarixli 90 nömrəli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş "Azərbaycan Respublikasının Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi yanında Dövlət Mülki Aviasiya Agentliyi haqqında Əsasnamə"nin 5.6.6-cı yarımbəndini rəhbər tutaraq,

əmr edirəm:

1. "Azərbaycan Aviasiya Qaydaları-Aerodrom Standartları" sənədinin 8-ci nəşri qüvvəyə minsin.
2. Dövlət Mülki Aviasiya Agentliyinin (DMAA) və onun tabeliyində "Mülki Aviasiyada Uçuşların Təhlükəsizliyi üzrə Dövlət Müfəttişliyi" publik hüquqi şəxsin, həmçinin mülki aviasiya subyektlərinin aidiyyəti mütəxəssislərinin sözügedən sənədlə tanış edilməsi və icrası təmin edilsin.
3. Sənədin yenilənmiş nəşri DMAA-nın rəsmi internet saytında yerləşdirilsin.
4. Əmr bütün şəxsi heyətə çatdırılsın.
5. Əmrin icrasına nəzarət direktorun müavini Bəhruz Məlikova həvalə edilsin.

Direktor **Arif Məmmədov**

Dövlət Mülki Aviasiya Agentliyinin
direktorunun
02 Dekabr 2024-cü il tarixli
3-27-102/3-2-53/2024 №-li
Əmri ilə təsdiq edilmişdir

AZƏRBAYCAN AVİASİYA QAYDALARI – AERODROM STANDARTLARI

Azərbaycan Respublikasının Dövlət Mülki Aviasiya Agentliyi

Sənəd № AAR-AGA-001

Nəşr № 08

Qüvvəyə minmə tarixi: 02 Dekabr 2024-cü il

Bakı şəhəri

https://www.caa.gov.az

0. SƏNƏDƏ NƏZARƏT VƏ İDARƏEDİLMƏ

0.1. MÜNDƏRİCAT

0. SƏNƏDƏ NƏZARƏT VƏ İDARƏEDİLMƏ 1

0.1. Mündəricat 1

0.2. Səhifələrin Siyahısı 11

0.3. Sənədin Yayılma Siyahısı 17

0.4. Düzəliş və Dəyişikliklərin Qeydiyyatı 18

0.5. Terminlər 20

0.6. Qısaltmalar 37

0.7. Simvollar 39

0.8. Ön Söz 39

1. GİRİŞ 1

1.1. Ümumi Müddəalar 1

1.1.1. İlkin şərtlər və əhatə dairəsi 1

1.1.2. Aerodromun tənzimləyici funksiyaları və Aerodromda uçuş təhlükəsizliyi Reqlamenti 1

1.1.3. Məsuliyyətlər 3

1.1.4. Müvafiq qanunvericilik və sənədlər 5

1.1.5. ICAO ilə çarpaz istinadlar və qəbul edilmiş Standartlar və Tövsiyə olunan Təcrübələr 6

1.1.6. Fərqlərin AİP-də nəşri 6

1.1.7. Sənədə dəyişiklik edilməsi qaydası (Document change management) 6

1.1.8. Müvafiq istinad sənədləri (Related reference documents) 6

1.2. Tətbiq sahəsi 6

1.3. Ümumi Hesablama Sistemləri (Common Reference Systems) 7

1.3.1. Üfüqi səthdə hesablama sistemi (Horizontal reference system) 7

1.3.2. Şaquli səthdə hesablama sistemi (Vertical reference system) 7

1.3.3. Vaxtın hesablanması sistemi (Temporal reference system) 7

1.4. Aerodromun Sertifikatlaşdirilmasi Prosesi və Aerodromun istismarına dair Təlimata olan Tələblər 7

1.5. İCAO Aerodrom İstinad Kodundan İstifadə 7

1.6. Hava Limanının Dizaynı və Baş Planı 7

1.7. Aerodromun istismarı üçün xüsusi prosedurlar 8

2. STANDARTLARIN VƏ TÖVSİYƏ OLUNAN TƏCRÜBƏLƏRİN AERODROMLARA TƏTBİQİ 1

2.1. Ümumi Müddəalar 1
2.1.1. Qanunverici baza və tətbiq dairəsi 1
2.1.2. Standartlar və tövsiyə olunan təcrübələr 1
2.1.3. Aerodrom standartları və tövsiyə olunan təcrübələrə dəyişiklər və onların mövcud aerodromlara təsiri 2
2.1.4. Aviasiya sahəsində tədqiqatlar 3
2.1.5. Aerodrom standartlarına riayət olunmasından azad olunma halları 4
2.1.6. Digər standartlar və tövsiyə olunan təcrübələrlə ziddiyyət 4
2.1.7. Standartlar və tövsiyə olunan təcrübələrlə birlikdə istifadə edilən digər terminlər ...4
2.2. İCAO Aerodrom İstinad Kodundan istifadə 6
2.2.1. Aerodrom standartları və tövsiyə olunan təcrübələrin müəyyən edilməsi üçün İCAO Aerodrom İstinad Kodundan istifadə olunması 6
2.2.2. Aerodromun İstinad Kodu və təyyarənin xarakteristikaları 6
2.2.3. Gələcəkdə ola biləcək böyük təyyarələrin nəzərə alınması 7
3. AERODROMUN SERTİFİKATLAŞDIRILMASI PROSESİ VƏ AERODROMUN ISTISMARINA DAIR TƏLİMATA OLAN TƏLƏBLƏR 1
3.1. Ümumi Müddəalar 1
3.1.1. Giriş 1
3.1.2. Aerodrom Sertifikatına malik olmaq tələbi 1
3.1.3. Aerodrom Sertifikatı üçün müraciət 1
3.1.4. Aerodrom Sertifikatına dair müraciətə baxılması üçün rüsum 1
3.1.5. Aerodrom Sertifikatına dair müraciətə baxılması 2
3.1.6. Aerodrom Sertifikatının verilməsi 3
3.2. Aerodromun İstismarına dair Təlimat 4
3.2.1. Aerodromun istismarına dair Təlimatın təqdim edilməsinə dair tələb 4
3.2.2. Aerodromun istismarına dair Təlimatın məqsədi və əhatə dairəsi 4
3.2.3. Aerodromun istismarına dair Təlimatın formatı 5
3.2.4. Aerodromun istismarına dair Təlimatın yenilənməsi və ona nəzarət edilməsi 5
3.2.5. Aerodromun istismarına dair Təlimatın paylanması və ona düzəliş edilməsi 6
3.2.6. Aerodromun istismarına dair Təlimata daxil edilməli olan məlumat 7
3.3. AIP və NOTAM Fəaliyyəti 7
3.3.1. Sertifikatlaşdırılmış aerodromu təşviq etmək üçün AIP və NOTAM-ın işə salınması 7
3.3.2. Müntəzəm bildiriş və hesabatlılıq 8
3.4. Aerodrom Sertifikatına Dəyişikliklər 9
3.4.1. Aerodrom Sertifikatına dəyişiklik edilməsi üçün müraciət 9

3.5. Sertifikatlaşdırılmış Aerodromun İşində Köməklik və Təftişlər 9
3.5.1. Təftiş üçün giriş icazəsinin təmin olunması və iş yerində istismar təhlükəsizliyinə dair yoxlamalar 9
3.6. Aerodrom Sertifikatının Verilməsindən İmtina Edilməsi, Sertifikatın Ləğv Edilməsi/Qüvvəsinin Dayandırılması/Ötürülməsi 9
3.6.1. Aerodrom Sertifikatının verilməsindən imtina edilməsi 9
3.6.2. Aerodrom Sertifikatının ləğv edilməsi 10
3.6.3. Aerodrom Sertifikatının qüvvəsinin dayandırılması/ləğv edilməsi 10
3.6.4. Aerodrom Sertifikatının ötürülməsi 11
4. AERODROM İSTİSMARÇISININ TƏŞKİLATI VƏ SƏNƏDLƏRİN İDARƏOLUNMASI 1
4.1. Aerodrom İstismarçı Təşkilat (Aerodrome Operator Organisation) 1
4.1.1. Aerodrom təşkilatının idarə edilməsi və təşkilati strukturu 1
4.1.2. Aerodromun xidməti personalı və personalın səriştəsi 2
4.1.3. Aerodrom əməliyyatlarına dair məlumat bazası 3
4.1.4. Aerodromun əməliyyatlar üzrə personal üçün təlimatlar 3
4.2. Sənədləşmə və Qeydiyyat 3
4.2.1. Formalar, sənədlər və qeydlər 3
5. AERODROMDA ƏMƏYİN MÜXAFİZƏSİ, UÇUŞ TƏHLÜKƏSİZLİYİNİN İDARƏ EDİLMƏSİ SİSTEMİ VƏ HADİSƏ/İNSİDENTİN MƏRUZƏ EDİLMƏSİ, ARAŞDIRILMASI PROSEDURLARI 1
5.1. Aerodromda Əməyin Mühafizəsi 1
5.1.1. Giriş 1
5.1.2. Aerodromun iş planları 1
5.1.3. Aerodromun fəaliyyətinin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsi 3
5.1.4. Markerlər, işarələr və işıqlar 4
5.1.5. Rabitə vasitələri 5
5.1.6. Hava gəmisinin hərəkət sahələrinə yaxın yerlərdə görülən işlər 5
5.1.7. Tamamlanma (Completion) 5
5.2. Uçuş Təhlükəsizliyinin İdarə Edilməsi Sistemi (Safety Management System) 6
5.3. Aerodromda Baş Verən Hadisənin/Insidentin Məruzə Edilməsi və Araşdırılması Prosedurları 6
5.3.1. Aerodromda baş verən aviasiya hadisəsinin məruzə edilməsi 6
5.3.2. Məruzə edilməli olan aviasiya hadisələri və məruzə prosedurları 6
5.3.3. Aerodromda baş verən aviasiya hadisəsinə dair qeydlər 8
5.3.4. Aerodromda baş verən hadisə/insidentin araşdırılması 8

5.4. Uçuş-enmə zolağının təhlükəsizliyi 9

6. AERODROMA DAİR MƏLUMATLAR 1

6.1. Ümumi Müddəalar 1

6.1.1. Giriş 1

6.2. AIS-ə Məruzə Edilməli olan Məlumat 1

6.2.1. Aeronaviqasiya məlumatları 1

6.2.2. Aerodromun istinad nöqtəsi 2

6.2.3. Aerodrom və uçuş-enmə zolağının yerləşmə yüksəklikləri 2

6.2.4. Aerodrom ərazisində hesablanmış havanın istinad temperaturu (Aerodrome reference temperature) 3

6.2.5. Aerodromun ölçüləri və əlaqədar məlumat (Aerodrome dimensions and related information) 3

6.2.6. Süni örtüklərin möhkəmliyi 7

6.2.7. Uçuş öncəsi hündürlükölçənin yoxlanılması üçün meydança 10

6.2.8. Elan edilmiş məsafələr (Declared distances) 10

6.2.9. Hərəkət sahəsinin və onunla əlaqədar olan tikili və qurğuların vəziyyəti 13

6.2.10. Hərəkət qabiliyyətini itirmiş hava gəmisinin uzaqlaşdırılması 15

6.2.11. Xilasetmə və Yanğınsöndürmə 16

6.2.12. Enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyası sistemləri 16

6.2.13. Aerodrom istismarçısı ilə Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətləri arasında koordinasiya 17

7. FİZİKİ XARAKTERİSTİKALAR 1

7.1. Ümumi Müddəalar 1

7.1.1. Giriş 1

7.2. Aerodromla Bağlı Tələblər 1

7.2.1. Uçuş-enmə zolaqları 1

7.2.2. Uçuş-enmə zolağının yan təhlükəsizlik zolaqları (Runway shoulders) 9

7.2.3. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançaları (Runway turn pads) 10

7.2.4. Uçuş zolaqları (Runway strips) 12

7.2.5. Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonaları (Runway end safety areas) 16

7.2.6. Maneələrdən azad zolaqlar (Clearways) 18

7.2.7. Tormozlama üçün son zolaqlar (Stopways) 20

7.2.8. Radiohündürlükölçənin işlədiyi ərazi (Radio altimeter operating area) 21

7.2.9. Sürmə yolları (Taxiways) 21

7.2.10. Sürmə yolunun yan təhlükəsizlik zolaqları (Taxiway shoulders) 28

7.2.11. Sürmə yolunun zolaqları (Taxiway strips) 29

7.2.12. Gözləmə meydançaları, uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerləri, aralıq gözləmə yerləri və hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerləri (Holding bays, runway-holding positions, intermediate holding positions and road-holding positions) 30

7.2.13. Perronlar (Aprons) 33

7.2.14. Hava gəmisinin təcrid edilmiş dayanacaq yeri (Isolated aircraft parking position) 34

7.2.15. Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması vasitələri (De-icing/anti-icing facilities) 35

8. MANEƏLƏRİN MƏHDUDLAŞDIRILMASI VƏ ARADAN QALDIRILMASI (OBSTACLE RESTRICTION AND REMOVAL) 1

8.1. Ümumi Müddəalar 1

8.1.1. Giriş 1

8.2. Maneələrin məhdudlaşdırılması 2

8.2.1. Maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlər 2

8.2.2. Maneələrin məhdudlaşdırılmasına dair tələblər (Obstacle limitation requirements) 8

8.2.3. Maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərin xaricindəki obyektlər (Objects outside the obstacle limitation surfaces) 15

8.2.4. Digər obyektlər (Other objects) 15

8.3. Qarşısı Kəsilərək Qorumaya dair Prinsiplər (Principles of Shielding) 15

8.3.1. Ümumi müddəalar 15

8.3.2. Qarşısı kəsilərək qorumaya dair prinsiplər 16

9. VİZUAL AERONAVİQASİYA VASİTƏLƏRİ (VISUAL AIDS FOR NAVIGATION) ... 1

9.1. Ümumi Müddəalar 1

9.1.1. Giriş 1

9.2. İndikatorlar və Siqnal Qurğuları (Indicators and signalling devices) 1

9.2.1. Küləyin istiqamətini göstərən indikatorlar 1

9.2.2. Enmə istiqamətini göstərən indikator (Landing direction indicator) 1

9.2.3. Siqnal projektoru (Signalling lamp) 2

9.2.4. Siqnal nişanları və siqnal meydançası 3

9.3. İşarələr (Markings) 3

9.3.1. Ümumi müddəalar 3

9.3.2. Uçuş-enməz zolağının tanınma işarəsi (Runway designation marking) 4

9.3.3. Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işarəsi (Runway centre line marking) 7

9.3.4. Uçuş-enmə zolağının astanasının işarəsi (Threshold marking) 7

9.3.5. Toxunma nöqtəsinin işarəsi (Aiming point marking) 10

9.3.6. Yerə enmə zonasının işarəsi (Touchdown zone marking).....11
9.3.7. Uçuş-enmə zolağının kənarının işarəsi (Runway side stripe marking) 14
9.3.8. Sürmə yolunun mərkəzi ox xəttinin işarəsi (Taxiway centre line marking) 14
9.3.9. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının işarəsi (Runway turn pad marking)19
9.3.10. Uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin işarəsi (Runway-holding position marking) 20
9.3.11. Aralıq gözləmə yerinin işarəsi 21
9.3.12. VOR aerodrom yoxlama məntəqəsinin işarəsi (VOR aerodrome check-point marking) 22
9.3.13. Hava gəmilərinin dayanacaq yerlərinin işarələri 23
9.3.14. Perrondakı təhlükəsizlik xətləri.....25
9.3.15. Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin işarəsi (Road-holding position marking) 25
9.3.16. Perron xidməti yol işarəsi 26
9.3.17. İcbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan işarə (Mandatory instruction marking) 26
9.3.18. Məlumatlandırıcı işarə (Information marking) 28
9.4. İşıqlar (Lights).....29
9.4.1. Ümumi müddəalar 29
9.4.2. Qəza işıq-siqnal sistemi.....34
9.4.3. Aeronaviqasiya mayakları.....34
9.4.4. Enməyə girişin işıq sistemləri (Approach lighting systems) 36
9.4.5. Enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyası sistemləri (Visual approach slope indicator systems).....50
9.4.6. Dövrə vurmaqla uçuşun idarə edilməsi işıqları (Circling guidance lights) 61
9.4.7. Uçuş-enmə zolağına yanaşmanın işıq sistemləri (Runway lead-in lighting systems) 62
9.4.8. Uçuş-enmə zolağının astanasını göstərən işıqlar (Runway threshold identification lights) 63
9.4.9. Uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları (Runway edge lights).....63
9.4.10. Uçuş-enmə zolağının astanasının və cinahlarının üfüqi xətlərinin işıqları (Runway threshold and wing bar lights) 68
9.4.11. Uçuş-enmə zolağının sonunun işıqları (Runway end lights) 75
9.4.12. Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqları (Runway centre line lights) ...76
9.4.13. Uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının işıqları (Runway touchdown zone lights) 81

9.4.14. Sürətli çıxış üçün sürmə yolun göstərici işıqları (Rapid exit taxiway indicator lights) 85

9.4.15. Tormozlama üçün son zolaqların işıqları (Stopway lights) 87

9.4.16. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları (Taxiway centre line lights) 87

9.4.17. Sürmə yolun kənarının işıqları.....100

9.4.18. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının işıqları (Runway turn pad lights) 101

9.4.19. “Dayan” xəttinin işıqları (Stop bars) 102

9.4.20. Aralıq gözləmə yerlərinin işıqları 104

9.4.21. Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması vasitəsinin çıxış işıqları (De-icing/anti-icing facility exit lights).....104

9.4.22. Uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqları (Runway guard lights) 105

9.4.23. Perronların projektorla işıqlandırılması (Apron floodlighting) 109

9.4.24. Teleskopik trapla vizual birləşdirmə sistemi (Visual docking guidance system) 110

9.4.25. Teleskopik trapla təkmilləşdirilmiş vizual birləşdirmə sistemi (Advanced visual docking guidance system) 112

9.4.26. Hava gəmisinin dayanacaq yerində manevr etməsinin idarə edilməsi üçün işıqlar (Aircraft stand manoeuvring guidance lights).....115

9.4.27. Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin işıqları (Road-holding position light) 115

9.4.28. “Daxil olmaq qadağandır” xəttinin işıqları (No-entry bar).....116

9.4.29. Uçuş- enmə zolağının status işıqları.....117

9.5. Nişanlar (Signs).....119

9.5.1. Ümumi müddəalar 119

9.5.2. İcbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan nişanlar (Mandatory instruction signs).....123

9.5.3. Məlumatlandırıcı nişanlar (Information signs).....126

9.5.4. VOR aerodrom yoxlama məntəqəsinin nişanı (VOR aerodrome check-point sign) 129

9.5.5. Aerodromun fərqləndirici nişanı (Aerodrome identification sign) 130

9.5.6. Hava gəmisinin dayanacaq yerinin tanınma nişanı (Aircraft stand identification signs) 131

9.5.7. Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin nişanı (Road-holding position sign) 131

9.6. Markerlər 132

9.6.1. Ümumi müddəalar 132

9.6.2. Süni örtüklə örtülməmiş uçuş-enmə zolağının kənarının markerləri (Unpaved runway edge markers) 132

9.6.3. Tormozlama üçün son zolağın yan markerləri (Stopway edge markers) 132

9.6.4. Qarla örtülmüş uçuş-enmə zolaqlarının kənarının markerləri (Edge markers for snow-covered runways) 133

9.6.5. Sürmə yolun kənarının markerləri (Taxiway edge markers) 133

9.6.6. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin markerləri (Taxiway centre line markers) 134

9.6.7. Süni örtüklə örtülməmiş sürmə yolun kənarının markerləri (Unpaved taxiway edge markers)134

9.6.8. Sərhədləri göstərən markerlər (Boundary markers) 135

10. MANEƏLƏRİN GÖSTƏRİLMƏSİ ÜÇÜN VİZUAL VASİTƏLƏR (VISUAL AIDS FOR DENOTING OBSTACLES) 1

10.1. Ümumi Müddəalar 1

10.1.1. Giriş 1

10.2. İşarələnməli və/və ya işıqlandırılmalı olan obyektlər 1

10.2.1. Maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərin yan sərhədləri daxilində yerləşən obyektlər 1

10.2.2. Maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərin yan sərhədləri xaricində yerləşən obyektlər 3

10.2.3. Obyektlərin işarələnməsi və/və ya işıqlandırılması (Marking and/or lighting of objects) 4

10.2.4. Mobil obyektlər (Mobile objects) 4

10.2.5. Hərəkətsiz obyektlər (Fixed objects).....8

10.2.6. Külək turbinləri (Wind turbines) 16

10.2.7. Asma məftillər, kabellər və sair, eləcə də dayaq dirəkləri 17

11. İSTİFADƏSİ MƏHDUDLAŞDIRILAN ZONALARIN İŞARƏLƏNMƏSİ ÜÇÜN VİZUAL VASİTƏLƏR (VISUAL AIDS FOR DENOTING RESTRICTED USE AREAS) 19

11.1. Ümumi Müddəalar 19

11.1.1. Giriş 19

11.2. İstifadəyə Yararsız Ərazilərin İşarələnməsi və İşıqlandırılması (Marking and Lighting of Unserviceable Areas) 19

11.2.1. Hərəkətə qapalı olan uçuş-enmə zolaqları və sürmə yollar, yaxud onların hissələri 19

11.2.2. Qeyri-daşıyıcı səthlər (Non-load-bearing surfaces) 3

11.2.3. Uçuş-enmə zolağının astanasından əvvəlki zonalar (Pre-threshold area) 3

11.2.4. İstifadəyə yarasız zonalar (Unserviceable areas) 4

12. ELEKTRİK SİSTEMLƏR 1

12.1. Ümumi Müddəalar 1
12.1.1. Giriş 1
12.2. Elektrik Sistemləri 1
12.2.1. Aeronaviqasiya vasitələri üçün elektrik enerjisi təminatı sistemləri (Electrical power supply systems for air navigation facilities) 1
12.2.2. Sistemin dizaynı 4
12.2.3. Monitorinq 4
13. AERODROMUN İSTİSMAR XİDMƏTLƏRİ, AVADANLIQ VƏ QURĞULARI (AERODROME OPERATIONAL SERVICES, EQUIPMENT AND INSTALLATIONS) ... 1
13.1. Aerodromun fövqəladə hallar ÜÇÜNa fəaliyyətinin planlaşdırılması (Aerodrome emergency planning) 1
13.2. Xilasetmə və yanğınsöndürmə 4
13.3. Hərəkət qabiliyyətini itirmiş hava gəmisinin uzaqlaşdırılması (Disabled aircraft removal) 12
13.4. Quşlar və vəhşi heyvanlarla toqquşma riskinin azaldılması (Wildlife strike hazard reduction) 12
13.5. Perronda fəaliyyətin təşkili xidməti (Apron management service) 13
13.6. Hava gəmisinə yerüstü xidmət göstərilməsi (Ground servicing of aircraft) 14
13.7. Aerodromun nəqliyyat vasitələrinin istismarı (Aerodrome vehicle operations) 15
13.8. Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsi sistemləri (Surface movement guidance and control systems) 16
13.9. Avadanlıq və qurğuların əməliyyat zonalarında yerləşməsi (Siting of equipment and installations on operational areas) 17
13.10. Çəpərləmə (Fencing) 19
13.11. Təhlükəsizlik məqsədilə işıqlandırma (Security lighting) 19
13.12. Uçuş Enmə Zolağında Özünü İdarə edən Qanunsuz Müdaxilə Xəbərdarlığı Sistemi (Autonomous Runway Incursion Warning System) 21
14. AERODROMLARA TEXNİKİ XİDMƏT GÖSTƏRİLMƏSİ (AERODROME MAINTENANCE) 1
14.1. Ümumi Müddəalar 1
14.1.1. Giriş 1
14.2. Aerodromlara Texniki xidmət Göstərilməsinin Təmin Edilməsi (Provision of aerodrome Maintenance) 1
14.2.1. Texniki xidmət 1
14.2.2. Süni örtüklər (Pavements) 1
14.2.3. Çirklərin təmizlənməsi (Removal of contaminants) 4
14.2.4. Uçuş-enmə zolağının örtüyünün üst qatları (Runway pavement overlays) 4

14.2.5. Vizual vasitələr (Visual aids) 5

QOŞMA A – AERODROM STANDARTLARINA DAİR QAYDALAR İLƏ iCAO ƏLAVƏ 14, I CİLDİN STANDARTLARI VƏ TÖVSİYƏ OLUNAN TƏCRÜBƏLƏRİ ARASINDA ÇARPAZ İSTİNADLAR..... 1

QOŞMA B – ƏLAQƏDAR İSTİNAD SƏNƏDLƏRİNİN SİYAHISI..... 1

QOŞMA C – AERODROM SERTİFİKATI ÜÇÜN MÜRACİƏT FORMASI..... 1

QOŞMA D – SERTİFİKATLARIN NÜMUNƏLƏRİ..... 1

QOŞMA E – EHTİYAT BƏND..... 1

QOŞMA F – AERODROMA DAİR TƏLİMATA DAXİL EDİLMƏLİ OLAN XÜSUSİYYƏTLƏR..... 1

QOŞMA G – SAXLANMALI VƏ AERODROM İSTİSMARÇISININ İŞÇİ HEYƏTİ TƏRƏFİNDƏN İSTİFAYƏ TƏQDİM EDİLMƏLİ OLAN SƏNƏDLƏR VƏ NƏŞRLƏR..... 1

QOŞMA H – AERODROM SERTİFİKATI SAHİBİ TƏRƏFİNDƏN SAXLANILMALI OLAN SƏNƏDLƏR VƏ QEYDLƏR..... 1

QOŞMA I – QUŞLAR VƏ VƏHŞİ HEYVANLARLA TOQQUŞMAYA DAİR HESABAT FORMASI..... 1

QOŞMA J – MÜƏYYƏN TƏLƏBLƏRƏ RİAYƏT ETMƏKDƏN AZAD OLMALARA DAİR MÜRACİƏT FORMASI (REQUEST FOR GRANT OF EXEMPTION)..... 1

QOŞMA K – “SNOWTAM”ın NÜMUNƏSİ..... 1

QOŞMA L – UÇUŞ-ENMƏ ZOLAĞININ İLİŞMƏ ƏMSALININ ÖLÇƏN CIHAZIN TEST HESABAT FORMASI..... 1

QOŞMA M – UEZ SƏTHİNİN VƏZİYYƏTİ HAQQINDA UEZ-İN VƏZİYYƏTİNƏ DAİR MƏLUMAT..... 1

QOŞMA N - NİŞANLARIN LAYİHƏLƏNDİRİLMƏSİNƏ DAİR TƏLƏBLƏR..... 1

0.2. SƏHİFƏLƏRİN SİYAHISI

	Hissə 0	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
5	02.Dek.2024	00
6	02.Dek.2024	00
7	02.Dek.2024	00
8	02.Dek.2024	00
9	02.Dek.2024	00
10	02.Dek.2024	00
11	02.Dek.2024	00
12	02.Dek.2024	00
13	02.Dek.2024	00
14	02.Dek.2024	00
15	02.Dek.2024	00
16	02.Dek.2024	00
17	02.Dek.2024	00
18	02.Dek.2024	00
19	02.Dek.2024	00
20	02.Dek.2024	00
21	02.Dek.2024	00
22	02.Dek.2024	00
23	02.Dek.2024	00
24	02.Dek.2024	00
25	02.Dek.2024	00
26	02.Dek.2024	00
27	02.Dek.2024	00
28	02.Dek.2024	00
29	02.Dek.2024	00
30	02.Dek.2024	00
31	02.Dek.2024	00
32	02.Dek.2024	00
33	02.Dek.2024	00
34	02.Dek.2024	00
35	02.Dek.2024	00
36	02.Dek.2024	00
37	02.Dek.2024	00
38	02.Dek.2024	00
	Hissə 1	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
5	02.Dek.2024	00
6	02.Dek.2024	00
7	02.Dek.2024	00
8	02.Dek.2024	00
9	02.Dek.2024	00
10	02.Dek.2024	00
	Hissə 2	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
5	02.Dek.2024	00
6	02.Dek.2024	00
7	02.Dek.2024	00
8	02.Dek.2024	00
	Hissə 3	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
5	02.Dek.2024	00
6	02.Dek.2024	00
7	02.Dek.2024	00
8	02.Dek.2024	00
9	02.Dek.2024	00
10	02.Dek.2024	00
11	02.Dek.2024	00
12	02.Dek.2024	00
	Hissə 4	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
	Hissə 5	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
5	02.Dek.2024	00
6	02.Dek.2024	00
7	02.Dek.2024	00
8	02.Dek.2024	00
9	02.Dek.2024	00
10	02.Dek.2024	00

	Hissə 6	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
5	02.Dek.2024	00
6	02.Dek.2024	00
7	02.Dek.2024	00
8	02.Dek.2024	00
9	02.Dek.2024	00
10	02.Dek.2024	00
11	02.Dek.2024	00
12	02.Dek.2024	00
13	02.Dek.2024	00
14	02.Dek.2024	00
15	02.Dek.2024	00
16	02.Dek.2024	00
17	02.Dek.2024	00
18	02.Dek.2024	00
19	02.Dek.2024	00
20	02.Dek.2024	00
21	02.Dek.2024	00
22	02.Dek.2024	00
	Hissə 7	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
5	02.Dek.2024	00
6	02.Dek.2024	00
7	02.Dek.2024	00
8	02.Dek.2024	00
9	02.Dek.2024	00
10	02.Dek.2024	00
11	02.Dek.2024	00
12	02.Dek.2024	00
13	02.Dek.2024	00
14	02.Dek.2024	00
15	02.Dek.2024	00
16	02.Dek.2024	00
17	02.Dek.2024	00
18	02.Dek.2024	00
19	02.Dek.2024	00
20	02.Dek.2024	00
21	02.Dek.2024	00
22	02.Dek.2024	00
23	02.Dek.2024	00
24	02.Dek.2024	00
25	02.Dek.2024	00
26	02.Dek.2024	00
27	02.Dek.2024	00
28	02.Dek.2024	00
29	02.Dek.2024	00
30	02.Dek.2024	00
31	02.Dek.2024	00
32	02.Dek.2024	00
33	02.Dek.2024	00
34	02.Dek.2024	00
35	02.Dek.2024	00
36	02.Dek.2024	00
37	02.Dek.2024	00
38	02.Dek.2024	00
	Hissə 8	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
5	02.Dek.2024	00
6	02.Dek.2024	00
7	02.Dek.2024	00
8	02.Dek.2024	00
9	02.Dek.2024	00
10	02.Dek.2024	00
11	02.Dek.2024	00
12	02.Dek.2024	00
13	02.Dek.2024	00
14	02.Dek.2024	00
15	02.Dek.2024	00
16	02.Dek.2024	00
17	02.Dek.2024	00
18	02.Dek.2024	00
	Hissə 9	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
5	02.Dek.2024	00
6	02.Dek.2024	00
7	02.Dek.2024	00
8	02.Dek.2024	00

9	02.Dek.2024	00
10	02.Dek.2024	00
11	02.Dek.2024	00
12	02.Dek.2024	00
13	02.Dek.2024	00
14	02.Dek.2024	00
15	02.Dek.2024	00
16	02.Dek.2024	00
17	02.Dek.2024	00
18	02.Dek.2024	00
19	02.Dek.2024	00
20	02.Dek.2024	00
21	02.Dek.2024	00
22	02.Dek.2024	00
23	02.Dek.2024	00
24	02.Dek.2024	00
25	02.Dek.2024	00
26	02.Dek.2024	00
27	02.Dek.2024	00
28	02.Dek.2024	00
29	02.Dek.2024	00
30	02.Dek.2024	00
31	02.Dek.2024	00
32	02.Dek.2024	00
33	02.Dek.2024	00
34	02.Dek.2024	00
35	02.Dek.2024	00
36	02.Dek.2024	00
37	02.Dek.2024	00
38	02.Dek.2024	00
39	02.Dek.2024	00
40	02.Dek.2024	00
41	02.Dek.2024	00
42	02.Dek.2024	00
43	02.Dek.2024	00
44	02.Dek.2024	00
45	02.Dek.2024	00
46	02.Dek.2024	00
47	02.Dek.2024	00
48	02.Dek.2024	00
49	02.Dek.2024	00
50	02.Dek.2024	00
51	02.Dek.2024	00
52	02.Dek.2024	00
53	02.Dek.2024	00
54	02.Dek.2024	00
55	02.Dek.2024	00
56	02.Dek.2024	00
57	02.Dek.2024	00
58	02.Dek.2024	00
59	02.Dek.2024	00
60	02.Dek.2024	00
61	02.Dek.2024	00
62	02.Dek.2024	00
63	02.Dek.2024	00
64	02.Dek.2024	00
65	02.Dek.2024	00
66	02.Dek.2024	00
67	02.Dek.2024	00
68	02.Dek.2024	00
69	02.Dek.2024	00
70	02.Dek.2024	00
71	02.Dek.2024	00
72	02.Dek.2024	00
73	02.Dek.2024	00
74	02.Dek.2024	00
75	02.Dek.2024	00
76	02.Dek.2024	00
77	02.Dek.2024	00
78	02.Dek.2024	00
79	02.Dek.2024	00
80	02.Dek.2024	00
81	02.Dek.2024	00
82	02.Dek.2024	00
83	02.Dek.2024	00
84	02.Dek.2024	00
85	02.Dek.2024	00
86	02.Dek.2024	00
87	02.Dek.2024	00
89	02.Dek.2024	00
90	02.Dek.2024	00
91	02.Dek.2024	00
92	02.Dek.2024	00
93	02.Dek.2024	00
94	02.Dek.2024	00
95	02.Dek.2024	00
96	02.Dek.2024	00
97	02.Dek.2024	00
98	02.Dek.2024	00
99	02.Dek.2024	00
100	02.Dek.2024	00
101	02.Dek.2024	00
102	02.Dek.2024	00
103	02.Dek.2024	00
104	02.Dek.2024	00
105	02.Dek.2024	00
106	02.Dek.2024	00
107	02.Dek.2024	00
108	02.Dek.2024	00
109	02.Dek.2024	00
110	02.Dek.2024	00
111	02.Dek.2024	00

112	02.Dek.2024	00
113	02.Dek.2024	00
114	02.Dek.2024	00
115	02.Dek.2024	00
116	02.Dek.2024	00
117	02.Dek.2024	00
118	02.Dek.2024	00
119	02.Dek.2024	00
120	02.Dek.2024	00
121	02.Dek.2024	00
122	02.Dek.2024	00
123	02.Dek.2024	00
124	02.Dek.2024	00
125	02.Dek.2024	00
126	02.Dek.2024	00
127	02.Dek.2024	00
128	02.Dek.2024	00
129	02.Dek.2024	00
130	02.Dek.2024	00
131	02.Dek.2024	00
132	02.Dek.2024	00
134	02.Dek.2024	00
135	02.Dek.2024	00
136	02.Dek.2024	00
	Hissə 10	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
5	02.Dek.2024	00
6	02.Dek.2024	00
7	02.Dek.2024	00
8	02.Dek.2024	00
9	02.Dek.2024	00
10	02.Dek.2024	00
11	02.Dek.2024	00
12	02.Dek.2024	00
13	02.Dek.2024	00
14	02.Dek.2024	00
15	02.Dek.2024	00
16	02.Dek.2024	00
17	02.Dek.2024	00
18	02.Dek.2024	00
	Hissə 11	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
5	02.Dek.2024	00
6	02.Dek.2024	00
	Hissə 12	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
5	02.Dek.2024	00
6	02.Dek.2024	00
	Hissə 13	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
5	02.Dek.2024	00
6	02.Dek.2024	00
7	02.Dek.2024	00
8	02.Dek.2024	00
9	02.Dek.2024	00
10	02.Dek.2024	00
11	02.Dek.2024	00
12	02.Dek.2024	00
13	02.Dek.2024	00
14	02.Dek.2024	00
15	02.Dek.2024	00
16	02.Dek.2024	00
17	02.Dek.2024	00
18	02.Dek.2024	00
19	02.Dek.2024	00
20	02.Dek.2024	00
	Hissə 14	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
5	02.Dek.2024	00
6	02.Dek.2024	00
7	02.Dek.2024	00
8	02.Dek.2024	00
	Qoşma A	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
	Qoşma B	

Səhifə	Qüvvəyə minmə tarixi	Reviziya №
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
	Qoşma C	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
	Qoşma D	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
5	02.Dek.2024	00
6	02.Dek.2024	00
	Qoşma E	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
	Qoşma F	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
5	02.Dek.2024	00
6	02.Dek.2024	00
7	02.Dek.2024	00
8	02.Dek.2024	00
9	02.Dek.2024	00
10	02.Dek.2024	00
11	02.Dek.2024	00
12	02.Dek.2024	00
	Qoşma G	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
	Qoşma H	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00

	Qoşma İ	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
	Qoşma J	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
	Qoşma K	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
	Qoşma L	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
	Qoşma M	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
	Qoşma N	
Səhifə	**Qüvvəyə minmə tarixi**	**Reviziya №**
1	02.Dek.2024	00
2	02.Dek.2024	00
3	02.Dek.2024	00
4	02.Dek.2024	00
5	02.Dek.2024	00
6	02.Dek.2024	00
7	02.Dek.2024	00
8	02.Dek.2024	00
9	02.Dek.2024	00
10	02.Dek.2024	00
11	02.Dek.2024	00
12	02.Dek.2024	00
13	02.Dek.2024	00
14	02.Dek.2024	00

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

0.3. SƏNƏDİN YAYILMA SİYAHISI

Nüsxə №	Nüsxənin tipi	Şöbə	Yerləşdirilib:
Əsli	**(S)**	Keyfiyyətə nəzarət İdarəsi	DMAA-nın kitabxanası/ Intranet
1	**(S)**	Keyfiyyətə nəzarət İdarəsi	DMAA Q-Pulse
2	**(S)**	Keyfiyyətə nəzarət İdarəsi	DMAA-nın rəsmi internet saytı

(S) Soft Copy - (Elektron nüsxə)

(H) Hard Copy – (Çap olunmuş nüsxə)

Qeyd: *Çap olunmuş və ya yuxarıda qeyd olunmamış nüsxələr "Nəzarət Olunmayan" sayılır.*

0.4. DÜZƏLİŞ VƏ DƏYİŞİKLİKLƏRİN QEYDİYYATI

Nəşr/Dəyişiklik №:	Nəşr/Dəyişikliyin tarixi:	Qüvvəyə minib:	Səbəb
Nəşr № 02	10.APR.2019	Əmr № 10 04.04.2019	32 saylı 19.10.2018 Əmrin icrasını təmin etmək
N.№02/Rev.№01	20.NOY.2019	Əmr № 62 15.11.2019	Təkmilləşdirmə
N.№02/Rev.№02	03.MAR.2020	Əmr № 08 28.02.2020	Təkmilləşdirmə
Nəşr № 03	17.IYUN.2020	Əmr № 27 12.06.2020	
N.№03/Rev.№01	02.NOY.2020	Əmr № 52 28.10.2020	İCAO AN14(I)/AM16 tətbiqi
N.№03/Rev.№02	19.MAR.2021	Əmr № 19 15.03.2021	SMS tələblərinin tətbiqi
Nəşr № 04	15.DEK.2021	Əmr №75 09.12.2021	GRF tətbiqi
Nəşr № 05	12.MAY.2022	Əmr № 41 10.05.2022	Təkmilləşdirmə
Nəşr № 06	01.MAY.2023	Əmr № 21 18.04.2023	Təkmilləşdirmə
Nəşr № 07	30.MAY.2024	Əmr № 3-27-102/3-2-26/2024 30.05.2024	Aviasiya Haqqında Qanun
Nəşr № 08	02.DEK.2024	Əmr № 3-27-102/3-2-53/2024 02.12.2024	PCR tədbiqi

Nəşr: - *Cari nüsxəyə qədər bütün əvvəlki düzəlişləri birləşdirən sənədin nəşri. Sənədin yeni nəşri göy rəngdə göstərilən düzəlişləri əks etdirmir. Sənədin cari nüsxəsi hər səhifənin aşağı kolontitulunda göstərilir.*

Düzəliş:- *Mətndə göy rəngdə yazılan və ya sənədin sağ tərəfində şaquli xətt ilə müşahidə olunan sənədin müəyyən hissəsinə edilmiş dəyişiklik. Mətndə dəyişikliklər (nömrə və tarix) haqqında məlumat Rəhbərlik sənədin aktual məlumatlar siyahısında, müvafiq səhifənin başlığında və mətnin özündə göstərilmişdir.*

0.5. TERMİNLƏR

Anlayışlar	İzahları
Qəza	Hər hansı şəxsin uçuş məqsədilə hava gəmisinə mindiyi vaxt ilə hava gəmisindən düşdüyü vaxt arasında baş verən, hava gəmisinin istismarı ilə bağlı olan aviasiya hadisəsi, bu hadisənin gedişində: a) həmin şəxs aşağıdakı səbəblərdən ölümcül və ya ciddi şəkildə xəsarət alır: – hava gəmisində olması nəticəsində, və ya – hava gəmisinin hər hansı hissəsi, o cümlədən hava gəmisindən ayrılmış hissələrlə bilavasitə təması nəticəsində, və ya – reaktiv hava axınına (jet blast) birbaşa təsirinə məruz qaldığı üçün, Xəsarətin təbii səbəblərdən baş verdiyi, belə şəxsin öz tərəfindən və ya başqa şəxslər tərəfindən yetirildiyi, yaxud normal halda sərnişinlər və ekipaj üzvlərinin istifadəsində olan sahələrin xaricində gizlənən biletsiz sərnişinlərin (stowaways) xəsarət aldığı hallar istisna olunur və ya; b) hava gəmisi zədələnib və ya struktur nasazlığa məruz qalıb (structural failure) və bunun nəticəsində: – hava gəmisinin struktur gücünə (structural strength), uçuş-texniki qabiliyyətinə (performance) və ya uçuş xarakteristikalarına mənfi təsir edir, və – adətən əsaslı təmir və ya zədələnmiş, yaxud sıradan çıxmış elementin dəyişdirilməsini tələb olunur. c) Zədənin mühərrik, onun kapotu (cowlings) və ya hissələri ilə məhdudlaşdığı şərtilə mühərrikin sıradan çıxması və ya zədələnməsi; və ya zədənin propellerlər, qanaqucuları (wing tips), antenalar, şinlər, əyləclər, müqavimət sipərləri (fairings), hava gəmisinin üzərindəki kiçik batıqlar (dents) və ya deşilmiş dəliklərlə məhdudlaşması istisna təşkil edir; və ya d) hava gəmisi itkin düşür yaxud keçilməz yollar olan yerdədir.
Məlumatın Dəqiqliyi (Accuracy)	Hesablanmış və ya ölçülmüş kəmiyyətlə həqiqi kəmiyyət arasında uyğunluq dərəcəsi. ***Qeyd*** *—Yerləşmə vəziyyətinə dair hesablanmış məlumatlar halında, dəqiqlik əsasən bəyan edilmiş yerləşmə vəziyyətindən hesablanan məsafənin uzunluğu ilə ifadə olunur ki, faktiki yerləşmə vəziyyətinin bu məsafə daxilində olmasına müəyyən əminlik var.*
Aerodrom	Hava gəmilərinin enməsi, qalxması və yerdə hərəkətinin üçün tam və ya qismən istifadə edilən, yaxud istifadə edilməsi nəzərdə tutulan,torpaq və su səthinin müəyyən sahəsi(hər hansı tikililər, qurğular və avadanlıq daxil olmaqla).

Anlayışlar	İzahları
Aerodrom mayakı (Aerodrome beacon)	Aerodromun yerini havadan müəyyən edilməsi üçün istifadə edilən aeronaviqasiya mayakı.
Aerodrom Sertifikatı	Aerodrom Sertifikatı dedikdə, aerodrom istismarçısına aerodromu istismar etməsi üçün DMAA tərəfindən, Aviasiya haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanununun 10-cu maddəsinin 10.2 bəndinə uyğun olaraq verilmiş sertifikat başa düşülür. Bu sertifikat aerodrom istismarçısına Aerodromun istismarına dair Təlimatının qəbul edilməsindən sonra verilir.
Aerodromun səviyyəsi	Enmə sahəsinin (landing area) ən yüksək nöqtəsinin səviyyəsi
Aerodromdakı qurğu və avadanlıqlar (Aerodrome facilities and equipment)	Aerodromun sərhədləri daxilində və ya sərhədlərində kənarda yerləşən, hava gəmisinin uçub gəlməsi, yola düşməsi və ya yerdə hərəkəti üçün düzəldilmiş və ya quraşdırılmış və işlək vəziyyətdə saxlanılan hər hansı vasitə və ya avadanlıq kimi başa düşülür.
Aerodromun tanınma nişanı	Aerodromun havadan tanınması üçün aerodromun üzərində yerləşdirilən nişan.
Aerodromun kartoqrafik məlumatları	Aviasiyada istifadə edilməsi məqsədilə aerodromun kartoqrafik məlumatlarının hazırlanması üçün toplanan məlumatlar. ***Qeyd:*** *Aerodromun kartoqrafik məlumatları istifadəçinin vəziyyətdən daha yaxşı xəbərdar olması, yerüstü naviqasiya əməliyyatları (surface navigation operations), təlim, sxemlərin qurulması (charting) və planlaşdırma məqsədilə toplanır.*
Aerodromun kartoqrafik məlumatlar bazası	Aerodromun sistemləşdirilmiş və strukturlaşdırılmış məlumatlar məcmusu (structured data set) formasında təqdim edilmiş kartoqrafik məlumatlar toplusu.
Aerodromun istismarına dair təlimat (Aerodrome Manual)	Azərbaycan Aviasiya qaydaları - Aerodrom Standartları sənədinə uyğun olaraq Aerodrom Sertifikatının alınması üçün ərizənin bir hissəsini təşkil edən təlimat nəzərdə tutulur.
Aerodrom istismarçısı	Sertifikatlaşdırılmış aerodromlarda, Aerodrom Sertifikatının sahibi mənasında başa düşülür.
Aerodromun nəzarət nöqtəsi	Aerodromun coğrafi mövqeyini müəyyən edən nöqtə.
Aerodromda hərəkətin sıxlığı (Aerodrome traffic density)	a) *Yüngül.* Ən yüklənmiş orta saatlıq müddət (mean busy hour) ərzində əməliyyatların sayı uçuş-enmə zolağı üzrə 15 əməliyyatdan çox deyil və ya ümumilikdə aerodrom üzrə 20-dən azdır. b) *Orta.* Ən yüklənmiş orta saatlıq müddət (mean busy hour) ərzində əməliyyatların sayı uçuş-enmə zolağı üzrə 16-20 əməliyyat və ya ümumilikdə aerodrom üzrə 20-35 əməliyyat təşkil edir. c) *Yüksək.* Ən yüklənmiş orta saatlıq müddət (mean busy hour) ərzində əməliyyatların sayı uçuş-enmə zolağı üzrə 26 və ya daha çox əməliyyat və ya ümumilikdə aerodrom üzrə 35-dən artıq əməliyyat təşkil edir. ***Qeyd 1:*** *Ən yüklənmiş orta saatlıq müddət ərzindəki əməliyyatların sayı il ərzində gündəlik ən yüklənmiş saatlar ərzindəki əməliyyatların sayının riyazi ortasıdır.*

Anlayışlar	İzahları
	Qeyd 2: *Əməliyyat dedikdə, havaya qalxma və ya yerə enmə başa düşülür.*
Aeronaviqasiya mayakı	Daimi yanan və ya yanıb sönən, həmçinin hər tərəfdən görünən yerüstü aeronaviqasiya işığı. Bu işıq yer səthində yerləşən müəyyən nöqtəni göstərmək üçün istifadə olunur.
Yerüstü aeronaviqasiya işığı	Hava gəmisinə quraşdırılan işıqlar istisna olmaqla, xüsusi olaraq aeronaviqasiya vasitəsi kimi istifadə edilmək üçün nəzərdə tutulan hər hansı işıq.
Aeronaviqasiya Məlumatı Nəşri	Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətləri tərəfindən və onun nəzarəti altında dərc edilən, aeronaviqasiya üçün zəruri olan və davamlı xarakter daşıyan aeronaviqasiya məlumatlarını özündə cəmləyən nəşr mənasında işlədilir.
Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətləri (Aeronautical Information Services)	Aeronaviqasiya məlumatı və aeronaviqasiyanın təhlükəsizliyi, müntəzəmliyi və effektivliyinin təmin edilməsinə xidmət edən müəyyən edilmiş əhatə dairəsinin hüdudları çərçivəsində təşkil edilən xidmətlər mənasında işlədilir. Uyğun olduqda, aeronaviqasiya xidmətlərinin və onların aeronaviqasiyanın təhlükəsizliyi, müntəzəmliyi və effektivliyi üçün zəruri olan əlaqədar prosedurlarının mövcudluğuna dair məlumatları təmin etmək üçün nəzərdə tutulan işçi heyəti və vasitələri buraya daxil edilir.
Uçuş sahəsinin təyyarənin tipinə uyğun uzunluğu (Aeroplane reference field length)	Sertifikatlaşdırmanı yerinə yetirən orqan tərəfindən müəyyən edilmiş müvafiq uçuş təlimatında və ya təyyarənin istehsalçısı tərəfindən təqdim edilən ekvivalent məlumatlarda göstərildiyi kimi uçuş sahəsinin təyyarənin maksimum sertifikatlaşdırılmış kütlə ilə, dəniz səviyyəsində, standart atmosfer və küləksiz hava şəraitində və uçuş-enmə zolağının maililiyinin 0 dərəcə olduğu zaman havaya qalxması üçün tələb olunan minimum uzunluğu. Uçuş sahəsinin uzunluğu, müvafiq hallarda, təyyarələr üçün uçuş sahəsinin balanslaşdırılmış uzunluğu, digər hallarda isə havaya qalxma məsafəsi mənasında işlədilir. ***Qeyd:*** *İCAO Əlavə 14-ün, Bölmə 2-sinin Qoşma A-sı uçuş sahəsinin balanslaşdırılmış uzunluğu anlayışına dair məlumatı təmin edir və İCAO Uçuşa yararlılıq Təlimatında (Sənəd 9760) havaya qalxma məsafəsinə dair məsələlərə dair təlimat xarakterli təfsilatlı göstərişlər (guidance) qeyd edilir.*
AİP-ə düzəlişlər (AIP amendment)	Aeronaviqasiya Məlumatı Nəşrində göstərilən məlumata daimi xarakter daşıyan düzəlişlər nəzərdə tutulur.
AİP-ə Əlavələr (AIP supplement)	Aeronaviqasiya Məlumatı Nəşrində göstərilən məlumata müvəqqəti xarakter daşıyan düzəlişlər mənasını daşıyır. Bu düzəlişlər xüsusi əlavə səhifələrin daxil edilməsi vasitəsilə edilir.
Hava gəmisi təsnifatı reytinqi (Aircraft classification rating)	Hava gəmisinin məyyən bir alt standart kateqoriyada təsnif edilmiş səth örtüyünə nisbi təsiri nömrəsi.
Əngəlləmə sistemi (Arresting system)	Uçuş-enmə zolağından kənara çıxan hava gəmisini əngəlləyən (yavaşladan) system.
Uçuş Enmə Zolağında Özünü İdarə edən Qanunsuz Müdaxilə	Uçuş heyətinə və ya nəqliyyat vasitəsinin sürücüsünə birbaşa xəbərdarlıq edən və uçuş-enmə zolağına potensial qanunsuz müdaxilənin və ya aktiv uçuş-enmə zolağına daxil olmanı müstəqil aşkarlayan bir sistemdir.

Anlayışlar	İzahları
Xəbərdarlığı Sistemi (ARIWS)	
Hava Gəmisinin Təsnifat nömrəsi	Hava gəmisinin, özülün (subgrade) standart möhkəmliyinin müəyyən edilmiş kateqoriyası üçün süni örtüyə nisbi təsirinin ifadə olunduğu rəqəm. ***Qeyd:*** *Hava gəmisinin təsnifləşdirmə nömrəsi kritik şassini kritik yüklənməyə məruz qoyan mərkəzə uyğunlaşdırma (centre of gravity) (CG) əsasında hesablanır. Normalda ACN-nın hesablanması üçün perrondakı (dayancaqdakı) (apron (ramp)) maksimum tam kütləyə uyğun olan ən son arxa mərkəzə uyğunlaşdırma (aftmost CG position) istifadə olunur. Xüsusi hallarda, ən qabaq mərkəzə uyğunlaşdırma (forwardmost CG position) ön şassinin (nose gear) daha çox yüklənməyə məruz qalması ilə nəticələnə bilər.*
Hava gəmisinin dayanacaq yeri	Hava gəmilərinin perronda dayanması üçün ayrılmış sahəsi.
Perron	Yerüstü aerodromun sərnişinlərin borta minməsi və ya bortdan enməsi, yükün və ya poçtun hava gəmisinə yüklənməsi və ya hava gəmisindən boşaldılması, yanacaqdoldurma, dayanacaq, yaxud texniki xidmət məqsədilə hava gəmilərinin yerləşdirilməsi üçün ayrılmış müəyyən ərazisi.
Perronda fəaliyyətin təşkili xidməti	Hava gəmilərinin və nəqliyyat vasitələrinin perronda fəaliyyətini və hərəkətini tənzimləmək üçün təmin edilmiş xidmət.
Tamamlanmamış enmə (Balked Landing)	Maneələrin üzərindən uçub keçmənin mütləq/nisbi hündürlüyündən (OCA/H) aşağıda yerləşən istənilən nöqtədə gözlənilməz olaraq yarıda dayandırılmış enmə manevri.
Bir-birinə yaxın yerləşdirilmiş işıqlar cərgəsi (Barrette)	Uzaqdan baxıldıqda qısa işıq zolağı (bar of light) kimi görünməsini təmin edən qaydada, köndələn xəttin (transverse line) üzərində kiçik intervallarla yerləşdirilən üç və ya daha çox yerüstü aeronaviqasiya işığı.
Quşlarla toqquşma hadisəsi (Bird incident)	Bu hadisə: a) Hava gəmisinin və bir yaxud bir neçə quşla toqquşması hadisəsi kimi; yaxud b) Bir yaxud bir neçə quşun hava gəmisini həddən artıq yaxın məsafədən ötüb keçməsi barədə pilota həyəcan siqnalı verən hadisə kimi xarakterizə olunur
Təqvim	Bir gün üçün müvəqqəti mövqeyin təyin edilməsi əsasını təmin edən ayrıca müvəqqəti istinad sistemidir (ISO 19108*).
Kondensator boşalmasından alınan işıq	Boruda qapanmış qazdan yüksək gərginlikli elektrik cərəyanının keçirilməsi vasitəsilə çox qısa müddət ərzində davam edən yüksək intensivlikli işıq parıltısı saçan lampa.
Sertifikatlaşdırılmış aerodrom	Aerodrom Sertifikatına malik İstismarçısı olan aerodrom nəzərdə tutulur.
Maneəsiz zolaq (Clearway)	Təyyarənin müəyyən edilmiş hündürlüyə ilkin qalxmasının bir hissəsini həyata keçirə bilməsi üçün uyğun yer kimi seçilmiş və ya hazırlanmış, yerin və ya suyun səthində yerləşən və aerodrom istismarçısı tərəfindən nəzarət edilən müəyyən düzbucaqlı sahə.

Anlayışlar	İzahları
Nəzarət altında olan aerodrom	Hava nəqliyyatına nəzarət xidmətləri (air traffic control services) ilə təmin edilən aerodrom.
Dövri artıq koddan istifadə etməklə nəzarət (Cyclic redundancy check) (CRC)	Məlumatların itirilməsi və ya onlara dəyişiklik edilməsinə qarşı müəyyən qorunmanı təmin edən, məlumatların rəqəmsal ifadəsinə tətbiq edilən riyazi alqoritm.
Məlumatların keyfiyyəti	Təqdim edilən məlumatların dəqiqlik, keyfiyyət (resolution) və tamlıq cəhətdən onun istifadəçisinin tələblərinə cavab verməsi ehtimalının səviyyəsi və ya dərəcəsi.
İstinad	Digər kəmiyyətlərin hesablanması üçün başlanğıc və ya əsas (reference or basis) kimi çıxış edə biləcək hər hansı kəmiyyət və ya kəmiyyətlər dəstəsi (ISO 19104*).
Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması vasitələri	Təyyarənin səthini don,buz və ya qardan təmizlənməsini (de-icing) təmin etmək üçün və/və ya təyyarənin təmizlənmiş səthlərin məhdud müddət ərzində yenidən şaxta və ya buzun formalaşmasına və qar və ya çamurlu qarın (slush) yığılmasının (anti-icing) qarşısının alınması vasitələri. ***Qeyd:*** *Əlavə təlimat materialı ilə tanış olmaq üçün yerdə hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınmasına dair təlimatda ((Regulation of Aircraft Ground De-icing/Anti-icing Operations (Sənəd 9640)) verilib.*
Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması meydançası.	Uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/buz bağlamasından qarşısı alınması ilə əlaqədar təyyarənin dayanması üçün daxili zona və buzlanmadan qorunmaq üçün nəzərdə tutulan iki və daha artıq mobil avadanlığın hərəkət etməsi üçün xarici zonadan (outer area) ibarət sahə.
Bəyan edilmiş məsafələr (Declared distances)	a) Havaya qalxma zamanı sürət yığma məsafəsinin uzunluğu (TORA). Uçuş-enmə zolağının havaya qalxma yerinə yetirən təyyarənin havaya qalxmaq məqsədilə yerdə hərəkəti üçün mövcud və yararlı elan edilmiş uzunluğu. b) Havaya qalxmanın mövcud distansiyası (TODA)**.** Havaya qalxma zamanı sürət yığma məsafəsinin mövcud uzunluğu ilə maneəsiz zolağın (belə zolaq nəzərdə tutulubsa) uzunluğunun cəmi. c) Dayandırılmış havaya qalxmanın mövcud distansiyası (ASDA). Havaya qalxma zamanı sürət yığma məsafəsinin mövcud uzunluğu ilə son təhlükəsizlik zolağının uzunluğunun (stopway) (belə zolaq nəzərdə tutulubsa) cəmi başa düşülür. d) Mövcud enmə məsafəsi (LDA). Enən təyyarənin yerdə qaçışı üçün mövcud və yararlı bəyan edilmiş UEZ-nın uzunluğu.
Asılı paralel enməyə girişlər (Dependent parallel approaches)	Yaxın uçuş-enmə zolaqlarının mərkəzi ox xətlərinin davamında yerləşən hava gəmilərinin radiolokasiya eşelonlaşdırılması minimumlarının müəyyən edildiyi şəraitdə paralel və ya demək olar

Anlayışlar	İzahları
	ki paralel olan, təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqlarına eyni vaxtlı enməyə girişlər
Mülki Aviasiya Agentliyinin Direktoru	Azərbaycan Respublikası Mülki Aviasiya Agentliyinin direktoru dedikdə, Aviasiya haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanununda Azərbaycan Respublikası Mülki Aviasiya Agentliyinin rəhbəri kimi təqdim olunan və bu vəzifəni icra edən hər hansı şəxs nəzərdə tutulur.
Yeri dəyişdirilmiş astana	Uçuş-enmə zolağının ən sonunda (extremity of a runway) yerləşməyən astana.
Effektiv intensivlik (Effective intensity)	Sayrışan işığın (flashing light) effektiv intensivliyi davamlı işıq saçan eyni rəngli işığın effektiv intensivliyinə bərabərdir və müşahidənin analoji şərtləri daxilində bu işıq da eyni görünmə hüdudu təmin edəcək.
Ölümcül xəsarət (Fatal injury)	Qəza baş verdikdən sonra keçən 30 gün ərzində ölümlə nəticələnən hər hansı xəsarət mənasında işlədilir.
Qurğuda nasazlıq hadisəsi	Vizual/qeyri-vizual köməkçi vasitələrin, elektrik sisteminin, aeronaviqasiya telekommunikasiyası vasitələrinin və/və ya hava gəmisinin istismarı üçün tələb olunan digər avadanlıqların iş qabiliyyətini itirməsini daxil edən insident mənasında işlədilir.
Daimi işıqlanma (Fixed light)	Stasionar nöqtədən müşahidə zamanı sabit şüalanma gərginliyi olan işıq.
Kövrək obyekt (Frangible object)	Hava gəmisinə minimum təhlükə törətməsi məqsədilə zərbənin təsiri nəticəsində sınması, deformasiyaya uğraması və ya əyilməsinə imkan verən şəkil hazırlanmış olan az kütləyə malik obyekt. ***Qeyd:*** *Kövrəkliyin təmin edilməsi üçün dizayna dair təlimat xarakterli göstəriş Aerodromun Dizaynına dair Təlimatda (Hissə 6-da) qeyd olunub.*
Kənar maddə qalıqları (Foreign object debris (FOD))	Uçuşların təhlükəsizliyinə manea törədən hərəkət sahəsindəki istismar və aeronaviqasiya funksiyası daşımayan cansız cisim.
Geodeziya koordinatları sistemi	Qlobal hesablama/koordinat sisteminə münasibətdə yerli hesablama sisteminin yerinin və oriyentasiyasının müəyyən edilməsi üçün tələb olunan minimum parametrlər dəsti.
Geoid	Yerin qravitasiya sahəsində ekvipotensial səth. Bu səth dalğasız sakit orta dəniz səviyyəsi (MSL) və bu səviyyənin materiklər üzrə paylanması ilə uyğun gəlir. ***Qeyd:*** *Yerli qravitasiya pozulmaları (küləyin yaratdığı dalğa, duzluluq, cərəyan və s. səbəbindən geoid düzgün olmayan forma alır və istənilən nöqtədə qravitasiyanın istiqaməti geodidə perependikulyardır.*
Geoid dalğası (Geoid undulation)	Geodin səthi ilə riyazi hesablanmış ellipsoidin səthi arasındakı (müsbət və ya mənfi) məsafə. ***Qeyd:*** *Ümumdünya geodeziya sistemində-1984 (WGS-84)-müəyyən edilmiş ellipsoidə nisbətən, geoid dalğası WGS-84 elipsoidin nisbi hündürlüyü ilə geoidin nisbi hündürlüyü arasındakı fərqdir)*

Anlayışlar	İzahları
Qreqoryan təqvimi (Gregorian calendar)	Ümumi istifadədə olan təqvim; ilk dəfə 1582-ci ildə tətbiq edilib bu təqvim yulian təqviminə nisbətən tropik ilə daha dəqiq uyğun gəlir (ISO 19108*). ***Qeyd:*** *Qreqoryan təqvimində adi illər 365 gündən, uzun illər (leap years) isə 366 gündən ibarətdir və bu illər 12 ardıcıl aya bölünür.*
Təhlükə mayakı	Aeronaviqasiyaya təhlükə törədə biləcək maneələrin göstərilməsi üçün nəzərdə tutulan aeronaviqasiya mayakı.
Heliport	Helikopterlərin enməsi,yola düşməsi və hərəkəti üçün tam və ya qismən istifadə edilməsi nəzərdə tutulan aerodrom və ya müəyyən bir sahə.
Gözləmə meydançası (Holding bay)	Hava gəmisinin yerüstü hərəkətini asanlaşdırmaq məqsədilə onun müvəqqəti dayanmasını və ya yanından ötüb keçməni mümkün edən müəyyən meydança.
Təsir müddəti (Holdover time)	Təyyarənin səthində buzun əmələ gəlməsini və şaxtanın və qarın yığılmasının qarşısını alacaq buzlanma əleyhinə mayenin gözlənilən vaxtda qoruma müddətidi.
Xüsusi diqqət tələb edən sahə (Hot spot.)	Aerodromun hərəkət sahəsində yerləşən, toqquşmaların və ya uçuş-enmə zolağına icazə verilməmiş çıxışların (runway incursion) əvvəl də baş verdiyi və ya baş verməsi potensial olaraq mümkün olan, pilotların/sürücülərin diqqətlərini artırmalarının zəruri olduğu sahə.
İnsan amili prinsipi (Human Factors Principle)	Aviasiya sahəsinə aid dizayn, sertifikatlaşdırma, təlim, əməliyyatlar və texniki xidmət məsələlərinə tətbiq edilən və insanın fəaliyyət imkanları nəzərə alınmaqla, insanla sistemin digər komponentləri arasında təhlükəsiz interfeys əlaqəsinin yaradılmasına xidmət edən prinsiplər.
İnsanın fəaliyyət imkanları (Human performance)	İnsanın, aviasiya fəaliyyətinin təhlükəsizliyinə və effektivliyinə təsir edən bacarıqları və onun fəaliyyət imkanlarının hüdudları.
Tanıma mayakı	Müəyyən dayaq nöqtəsinin tanınması üçün ətrafa kodlaşdırılmış siqnal yayan aeronaviqasiya mayakı
İnsident (Incident)	Uçuş əməliyyatının təhlükəsizliyinə təsir edən və ya təsir edə biləcək və hava gəmisinin istismarı ilə əlaqədar olan, qəzadan fərqli aviasiya hadisəsi.
Müstəqil paralel enməyə girişlər	Yaxın uçuş-enmə zolaqlarının mərkəzi ox xətlərinin davamında yerləşən hava gəmilərinin radiolokasiya eşelonlaşdırılması minimumlarının müəyyən edilmədiyi şəraitdə paralel və ya demək olar ki paralel olan, təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqlarına eyni vaxtda enməyə girişlər.
Müstəqil paralel yola düşmələr	Paralel və ya demək olar ki paralel olan, təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqlarından eyni vaxtda yola düşmələr.
Cihazlar üzrə enmə üçün təchiz olunmuş uçuş-enmə zolağı (Instrument runway)	Hava gəmilərinin cihazlar üzrə enməyə giriş sxemlərindən istifadə etməklə uçuş yerinə yetirmələri üçün nəzərdə tutulmuş aşağıda göstərilən uçuş-enmə zolaqlarından biri: a) Qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün nəzərdə tutulmuş uçuş-enmə zolağı. Ən azı birbaşa enməyə girişə adekvat olan istiqamətləndirmə təmin edən (directional guidance adequate for

Anlayışlar	İzahları
	a straight-in approach), vizual və qeyri-vizual vasitələrlə təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı. b) I kateqoriyadan olan dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı. (Precision approach runway, category I.) İLS və /və ya MLS ilə və qərar qəbul etmənin 60 m.-dən az olmayan (200 fut) nisbi hündürlüyü, yaxud 800 m.-dən az olmayan görünmə, ya da uçuş-enmə zolağının 550-m-dən az olmayan görünmə hüdudu (runway visual range) ilə əməliyyatlar üçün nəzərdə tutulmuş vizual köməkçi vasitələrin təmin edildiyi, təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı. c) II kateqoriyadan olan dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı. (Precision approach runway, category II.) İLS və /və ya MLS ilə və qərar qəbul etmənin 60 m.-dən az (200 fut) olan amma 30 m.-dən (100 fut) az olmayan nisbi hündürlüyü, ya da uçuş-enmə zolağının 300 m.-dən az olmayan görünmə hüdudu (runway visual range) ilə əməliyyatlar üçün nəzərdə tutulmuş vizual köməkçi vasitələrin təmin edildiyi, təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı. d) III kateqoriyadan olan dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı. (Precision approach runway, category III.) Vizual və qeyri visual vasitələr ilə xidmət göstərilən yerüstü əməliyyatlar üçün qərar qəbul etmənin 30m-dən(100ft) az və ya qərar qəbul etmə hündürlüyü olmayan və Uçuş Enmə Zolağında görünüş məsafəsi 300m-dən az olan, və ya Uçuş Enmə Zolağında görünüş məsafəsi limiti olmayan B tipli instrumental yaxınlaşma üçün nəzərdə tutulan Uçuş Enmə Zolağı. ***Qeyd 1*** *— Vizual vasitələrin təmin edilmiş mövcud qeyri-vizual vasitələrin miqyasına (scale) uyğun olması zəruri deyil. Vizual vasitələrin seçilməsi meyarı əməliyyatların yerinə yetirilməsi üçün nəzərdə tutulan şərtlərdir.* ***Qeyd 2*** *— Cihazlarla enməyə giriş əməliyyatları üçün İCAO Əlavə 6-ya bax.*
Məlumatın tamlığının təsnifatı (aeronaviqasiya məlumatı).	Təsnifləşdirmə təhrif olunmuş məlumatlardan istifadə nəticəsində meydana gələn potensial risklərə əsaslanır. Aeronaviqasiya məlumatları aşağıdakı kimi təsnif olunur: a) standart məlumatlar: təhrif edilmiş standart məlumatların istifadəsi zamanı hava gəmisinin davamlı uçuş təhlükəsizliyinin və enməsinin qəzaya gətirə biləcək ciddi risk altında olacağı mümkünlüyü çox azdır; b) vacib məlumatlar: təhrif edilmiş vacib məlumatların istifadəsi zamanı hava gəmisinin davamlı uçuş təhlükəsizliyinin və enməsinin qəzaya gətirə biləcək ciddi risk altında olacağı mümkünlüyü azdır; və c) kritik məlumatlar: təhrif edilmiş kritik məlumatların istifadəsi zamanı hava gəmisinin davamlı uçuş təhlükəsizliyinin və

Anlayışlar	İzahları
	enməsinin qəzaya gətirə biləcək ciddi risk altında olacağı mümkünlüyü yüksəkdir
Aralıq gözləmə yeri (Intermediate holding position)	Hərəkətin idarə edilməsi üçün nəzərdə tutulan müəyyən yer. Yerdə hərəkət edən hava gəmiləri və digər nəqliyyat vasitələri bu yerdə dayanır və hərəkətin davam etdirilməsinə icazə verilənə qədər gözləyir. Hərəkətin davam etdirilməsinə icazəni isə aerodromun dispetçer məntəqəsi verir.
Tədqiqat (Investigation)	İnformasiyanın toplanması və analizi, nəticələrin çıxarılması, o cümlədən səbəblərin müəyyən edilməsi, və lazım gəldikdə təhlükəsizlik üzrə tövsiyələrin verilməsi kimi mərhələlərdən ibarət olan və aviasiya qəzalarının qarşısını almaq üçün aparılan proses
Enmə sahəsi (Landing area)	Hərəkət sahəsinin hava gəmisinin enməsi və ya havaya qalxması üçün nəzərdə tutulan hissəsi.
Enmə istiqamətinin göstəricisi (Landing direction indicator)	Yerə enmə və havaya qalxmanın müəyyən edilmiş cari istiqamətinin vizual olaraq göstərilməsi üçün nəzərdə tutulan qurğu.
Lazer şüalarının təsirindən azad olan uçuş zonası (Laser-beam free flight zone) (LFFZ)	Aerodromun bilavasitə yaxınlığında olan uçuş zonasıdır və bu zonanın daxilində şüanın yayılması intensivliyi vizual qavrayışın (visual disruption) pozulmasına az ehtimal verən səviyyədə məhdudlaşdırılıb.
Lazer şüalarının təsiri nöqteyi-nəzərindən kritik zona (Laser-beam critical flight zone) (LCFZ)	Aerodromun bilavasitə yaxınlığında yerləşən amma LFFZ-nın sərhədləri xaricində olan hava məkanıdır və bu məkanın daxilində şüanın yayılması intensivliyi gözqamaşması effektinin baş verməsinə az ehtimal verən səviyyədə məhdudlaşdırılıb (irradiance is restricted to a level unlikely to cause glare effects).
Lazer şüalarının təsirinə həssas olan uçuş zonası (Laser-beam sensitive flight zone) (LSFZ)	LFFZ və LCFZ-nin sərhədləri xaricində yerləşən amma onlara bitişik olması zəruri olmayan hava məkanı. Bu hava məkanı daxilində şüanın yayılması intensivliyi parlaq işığın təsiri nəticəsində gözqamaşmasına və əlavə görüntü obrazlarının yaranması effektinin baş verməsinə az ehtimal verən səviyyədə məhdudlaşdırılıb (irradiance is restricted to a level unlikely to cause flash-blindness or afterimage effects).
İşıq sisteminin etibarlılığı (Lighting system reliability)	Bütün qurğuların müəyyən edilmiş normalar çərçivəsində işləməsi (specified tolerances) və sistemin istismara yaralı olması ehtimalı.
Manevr sahəsi (Manoeuvring area)	Perron istisna olmaqla, aerodromun hava gəmisinin havaya qalxması, yerə enməsi və yerdə hərəkəti üçün nəzərdə tutulmuş hissəsi.
Marker (Marker)	Maneəni və sərhədi göstərmək üçün yer səviyyəsi üzərində yerləşdirilən obyekt.
İşarələnmə (Marking)	Aeronaviqasiya məlumatlarının ötürülməsi üçün hərəkət sahəsinin səthi üzərində yerləşdirilən simvollar və ya simvollar qrupu.
Nazirlik (Minister)	Nəqliyyat naziri mənasında işlədilir.
Hərəkət sahəsi (Movement area)	Aerodromun hava gəmisinin havaya qalxması, yerə enməsi və yerdə sürülməsi üçün istifadə edilən, manevr sahəsi ilə perronun daxil olduğu hissəsi.

Anlayışlar	İzahları
Təxminən paralel uçuş-enmə zolaqları (Near-parallel runways)	Mərkəzi ox xətlərinin davamının kəsişmə/ayrılma bucağı 15 dərəcə və ya daha az olan, bir-biri ilə kəsişməyən uçuş-enmə zolaqları.
Cihazlarla enməyə giriş üçün təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağı (Non-instrument runway)	Hava gəmisinin vizual enməyə giriş prosedurlarından istifadə edən hava gəmilərinin uçuşu üçün nəzərdə tutulmuş uçuş-enmə zolağı. ***Qeyd:*** *Vizual meteoroloji şəraitlər (VMC) Əlavə 2-nin 3-cü fəslində təsvir olunur.*
Normal uçuş zonası (Normal flight zone) (NFZ)	LFFZ, LCFZ və ya LSFZ kimi müəyyən edilməyən amma gözün bioloji cəhətdən zədələnməsinə yol açа biləcək lazer şüalarının təsirindən qorunmalı olan hava məkanı.
NOTAM və ya Pilot üçün Bildiriş (NOTAM or Notice to Airmen)	Elektrorabitə vasitələri ilə yayılan, hər hansı aeronaviqasiya avadanlığının qurulmasına, vəziyyətinə və dəyişilməsinə aid informasiyadan, xidmətdən, qaydalardan və ya uçuşların yerinə yetirilməsi üçün vacib olan təhlükəli vəziyyət haqqında heyətə vaxtında çatdırılması olan məlumatdan ibarət bildiriş.
Maneə (Obstacle)	Hər hansı hərəkətsiz (müvəqqəti və ya daimi) və ya mobil obyetklər, yaxud onların hissələri, hansı ki: a) hava gəmilərinin yerüstü hərəkəti uçub nəzərdə tutulmuş məkanda yerləşdirilib: və ya b) uçuşda olan hava gəmilərinin qorunması üçün müəyyən edilmiş səthin üzərindir; və ya c) müəyyən edilmiş belə səthlərdən kənarda yerləşir və qiymətləndirmənin nəticəsinə uyğun olaraq aeronaviqasiya üçün təhlükə törədir.
Maneələrdən azad zona (OFZ) (Obstacle free zone)	Enməyə girişin daxili səthinin, daxili tranzit səthlərinin və yarıda dayandırılmış eniş zamanı ikinci dövrəyə keçidin səthinin, eləcə də üzərində aeronaviqasiya məqsədlərinə uyğun olaraq tələb olunan az çəkili və kövrək maneədən başqa heç bir hərəkətsiz maneə olmayan, bu səthlərlə məhdudlaşan uçuş zolağının bir hissəsi üzərindəki hava məkanı.
Maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlər (Obstacle limitation surfaces)	Hava gəmisi ilə yerinə yetirilməsi nəzərdə tutulan əməliyyatların təhlükəsiz qaydada icra edilməsi və aerodromun ətrafındakı maneələrin çoxalması səbəbindən onun istifadəyə yararsız olmasının qarşısının alınması məqsədilə maneələrdən azad saxlanılmalı olan, aerodromda və onun ətrafında yerləşən hava məkanının böyüklüyünü müəyyən edən bir sıra səthlər deməkdir.
Aviasiya hadisəsi (Occurrence)	Qəza və ya insident deməkdir.
Əsas şassi təkərlərinin xarici kənarları arasındakı məsafə (Outer main gear wheel span (OMGWS))	Əsas şassi təkərlərinin xarici kənarları arasındakı məsafə.
Ortometrik (nisbi) hündürlük	Normalda MSL (orta dəniz səviyyəsi) səviyyəsi kimi göstərilən, Geoidə aid nöqtənin hündürlüyü.
Səthin təsnifat reytinqi (Pavement Classification rating)	Süni örtüyün yükgötürmə qabiliyyətini ifadə edən kəmiyyət.

Anlayışlar	İzahları
Dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı (Precision approach runway)	Bax: "Təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı".
Uçuşqabağı məlumat bülleteni	İstismar üçün əhəmiyyətli olan cari NOTAM məlumatının uçuşdan qabaq hazırlanmış təqdimatı mənasında işlədilir.
Əsas uçuş-enmə zolağı (zolaqları) (Primary runway(s))	Şərtlər imkan verdikdə, digər uçuş-enmə zolaqlarına nisbətən istifadə edilməsi üstün tutulan uçuş-enmə zolaqları.
Elan edilmiş məlumat insidenti (Promulgated information incident)	Aeronaviqasiya məlumatına dair hər hansı nəşr, xəritə və ya sxemdə göstərilən əhəmiyyətli dərəcədə səhv, qeyri-adekvat və ya çaşdırıcı məlumatla bağlı insident mənasında işlədilir.
Qorunan uçuş zonaları (Protected flight zones)	Lazer şüalanmasının təhlükəli təsirinin azaldılması məqsədilə xüsusi olaraq təyin edilən hava məkanı.
Yol (Road)	Hərəkət sahəsinin hüdudları daxilində yerləşən və yalnız nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti üçün nəzərdə tutulmuş yerüstü marşrut.
Hərəkət marşrutu üzərində yerləşən gözləmə yeri (Road-holding position)	Nəqliyyat vasitələrinin dayanmasının tələb oluna biləcəyi müəyyən yer.
Uçuş-enmə zolağı (Runway)	Yerüstü aerodromun üzərində olan, hava gəmilərinin yerə enməsi və havaya qalxması üçün hazırlanmış müəyyən düzbucaqlı sahə.
Uçuş Enmə Zolağının səthi vəziyyətinin qiymətləndirilməsi cədvəli (Runway condition assessment matrix (RCAM))	Uçuş Enmə Zolağının səthi vəziyyətlərinin müşahidələri və tormozlama barəsində pilotların məlumatlarına əsaslanan Uçuş Enmə Zolağının səthinin vəziyyəti kodunu qiymətləndirmək üçün əlaqəli prosedurlar cədvəli.
Uçuş Enmə Zolağı səthinin vəziyyəti kodu (Runway condition code (RWYCC))	Uçuş Enmə Zolağının səthinin vəziyyətini UEZ-in səthi vəziyyəti məlumatında təsvir edən kod. **Qeyd:** *Uçuş Enmə Zolağının səthinin vəziyyəti kodunun təyinatı uçuş heyəti tərəfindən istismarda olan hava gəmisinin göstəricilərinin hesablanmasına imkan verməkdir. Uçuş-enmə zolağı səthinin vəziyyəti kodu müəyyən edən təlimat G-AGA-026 sənədində verilib.*
Uçuş Enmə Zolağının səthi vəziyyətinin məlumatı (Runway condition report (RCR))	Uçuş Enmə Zolağının səthinin vəziyyəti və onun hava gəmisinin enmə və qalxma performansının təsirinə dair hərtərəfli standartlaşdırılmış məlumat.
Uçuş-enmə zolağının sonunun	Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin davamının hər iki tərəfində simmetrik olaraq yerləşən və zolağın son hissəsinə (end

Anlayışlar	İzahları
təhlükəsizlik zonası (RESA)	of the strip) bitişən, uçuş-enmə zolağına çatmadan enən və ya bu zolağın sərhədləri xaricinə çıxan təyyarənin (aeroplane undershooting or overrunning the runway) zədələnməsi riskinin azaldılması üçün nəzərdə tutulan zona.
Uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqları (Runway guard lights)	Pilotların və ya nəqliyyat vasitələrinin sürücülərinin fəaliyyətdə olan uçuş-enmə zolağına çıxmaq üzrə olduqları barədə xəbərdar edilmələri üçün nəzərdə tutulmuş işıq-siqnal sistemi.
Uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yeri (Runway-holding position)	Uçuş-enmə zolağını, maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthi və ya İLS/MLS-in kritik/həssas hissəsini qorunmaq üçün ayrılan yer. Aerodromun dispetçer məntəqəsi tərəfindən başqa göstəriş verilməzsə, yerdə hərəkət edən hava gəmisi və nəqliyyat vasitələri bu gözləmə yerində dayanmalı və gözləməlidirlər. ***Qeyd:*** *Uçuş-enmə zolağının kənarındakı gözləmə yerinin müəyyən edilməsi üçün radiotelefon frazeologiyasında "gözləmə nöqtəsi" ifadəsindən istifadə edilir.*
Uçuş zolağı (Runway strip)	Uçuş-enmə zolağı ilə tormozlama üçün son zolağı daxil edən (əgər bu zolaq nəzərdə tutulubsa) və aşağıda qeyd edilənlər üçün nəzərdə tutulan müəyyən ərazi: a) uçuş-enmə zolağının sərhədləri xaricinə çıxan hava gəmisinin zədələnməsi riskinin azaldılması, və b) bu zolağın üzərindən uçan hava gəmilərinin havaya qalxdıqları və yerə endikləri zamanı təhlükəsizliyinin qorunması.
UEZ-in səthinin vəziyyəti (Runway surface condition(s))	Təyyarələrin istismar məqsədləri üçün uçuş-enmə zolağının vəziyyət kodunun müəyyən edilməsi Uçuş Enmə Zolağının vəziyyəti haqqında hesabatda Uçuş Enmə Zolağının vəziyyətini təsvir edilməsi üçün əsas yaradır. ***Qeyd -1.*** *Uçuş Enmə Zolağının vəziyyəti haqqında hesabatda Uçuş Enmə Zolağının vəziyyəti aerodrom operatoru, hava gəmiləri istehsalçıları və hava gəmisi operatorları arasında məhsuldarlığın artırılmasına qoyulan tələblərin əsasını qoyur.* ***Qeyd – 2.*** *Hava gəmilərinin buz-bağlamaya qarşı kimyəvi maddələri və digər qarışıqların UEZ-in səthinin ilişmə xarakteristikasına və UEZ-in vəziyyəti kodunun standart təyin edilməsinə təsiri olduğundan hesabatda qeyd olunur ancaq UEZ-in vəziyyəti göstəricilərində göstərilmir.* ***Qeyd 3 –*** *UEZ-in səthinin vəziyyətinin təyin edilməsi prosedurları PANS-Aerodromes (G-AGA-026) sənədində göstərilmişdir.* a) *Quru UEZ*. UEZ o zaman quru hesab edilir ki, onun səthində görülə bilən rütubət (nəm?) yoxdur və istifadə edilən ərazisi çirklənməmişdir. b) *Yaş UEZ*. UEZ-in səthi görülə biləcək rütubətlə(nəmlə) örtülmüşdür və ya istifadə edilən ərazisinin səthində 3mm və daha çox su var. c) *Sürüşkən yaş UEZ.* Əksər hissəsinin ilişməsinin pozulması ilə müşaiyət olunan yaş UEZ.

Anlayışlar	İzahları
	d) *Çirklənmiş UEZ.* Əksər hissəsinin uzunluq və en daxilində (təcrid olunmuş sahələrdə olub olmamasından asılı olmayaraq) UEZ-in səthinin vəziyyətinin göstəriciləri sırasında qeyd edilmiş bir və ya daha çox maddələrlə çirklənmiş (səthi örtülmüş) UEZ. ***Qeyd.*** *– UEZ-in səthinin çirklənməsinin təyin edilməsi prosedurları PANS-Aerodromes (G-AGA-026) sənədində göstərilmişdir.* *e) UEZ səthinin vəziyyətinin göstəriciləri. UEZ-in səthində aşağıdakı elementlərdən biri:* ***Qeyd.*** *– e) i) və viii) bəndlərində qeyd edilmiş göstəricilər yalnız UEZ səthinin vəziyyətini göstərmək üçün istifadə edilir və ÜMT-nın (Ümumdünya Meteorologiya Təşkilatı) müəyyən etdiyi təriflərin əvəzlənməsi və dəyişdirilməsi anlamına gəlmir.* i) *Sıxılmış (kompakt) qar*. Hava gəmisi şinlərinin işçi təzyiq və yüklü vəziyyətində səthdə əhəmiyyətli dəyişiklik yaratmayacaq şəkildə hərəkətini təmin edən bərk halda sıxılmış qar. ii) *Quru qar.* Əl ilə topa şəklində kürəvi formaya gətirmək mümkün olmayan qar. iii) *Qrov.* Qrov hava temperaturun donma temperaturundan aşağı olduqda havadakı rütubətin donmasından yaranan buz kristallarından ibarətdir. Qrovun buzdan fərqi qrov kristalları müstəqil şəkildə havadakı rütubətdən formalaşır və buna görə də daha dənəvər struktura malikdir. ***Qeyd 1:*** *Donma temperaturu hava temperaturunun suyun donma temperaturuna (0°C və ya aşağı) bərabər və ya ondan aşağı olmasıdır.* ***Qeyd 2:*** *Müəyyən şərtlər daxilində qrov UEZ-in səthini sürüşkən edə bilər və bu ilişmə əmsalını azaltdığı üçün uyğun olaraq məlumatlandırılmalıdır.* iv) Buz. Soyuq və quru hava şəraitində suyun donmasından və ya qarın sıxılmasından buza çevrilməsi. v) Sulu qar. Əl ilə götürüldükdə və ya üzərinə basıldıqda suyun axması ilə müşaiyət olunan qarın tam doymuş halı. vi) Durğun su. Suyun dərinliyinin 3mm-dən çox olması ***Qeyd.*** *– 3mm-dən çox dərinliyi olan axar suyun səthdə yayılması durğun suyun konveksiyası kimi məlumatlandırılır.* vii) *Yaş buz.* Əriyən və ya səthində su olan buz. ***Qeyd.*** *– Hava gəmisinin xarakterindən asılı olaraq donmuş atmosfer çöküntüləri UEZ-in səthində yaş buz formalaşmasına səbə ola bilər. Yaş buz səthdə çox sürüşkən vəziyyət yarada bilər. Buna görə də mövcud vəziyyət barəsində PANS-Aerodromes (G-*

Anlayışlar	İzahları
	AGA-026) sənədinin prosedurlarına uyğun olaraq ilişmə əmsalı haqqında məlumat verilir. viii) *Yaş qar.* Əl ilə kürəvi formaya gətirildikdə yaxşı sıxıla bilən ancaq bu halda özündə su buraxmayan qar.
Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançası (Runway turn pad)	Uçuş-enmə zolağına bitişik olan və uçuş-enmə zolağı üzərində 180 dərəcəlik dönmə əməliyyatı yerinə yetirmək üçün istifadə edilən, yerüstü aerodromun üzərində yerləşən müəyyən ərazi.
Uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu (Runway visual range) (RVR)	Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttində olan hava gəmisi pilotunun uçuş-enmə zolağının səthindəki işarələri və ya bu zolağın sərhədlərini müəyyən edən və ya onun ox xəttini göstərən işıqları görə bildiyi məsafə mənasında işlədilir.
Uçuşların Təhlükəsizliyinin idarə edilməsi sistemi (Safety Management System) (SMS)	Zəruri təşkilati struktur, hesabatvermə öhdəliyi,siyasətlər və qaydalar daxil olmaqla, təhlükəsizliyin idarə edilməsinə sistemli yanaşma.
Təhlükəsizliklə əlaqədar insident (Security incident)	Qeyri-qanuni müdaxiləni ilə əlaqədar olan insident mənasında işlədilir.
Ayrı-ayrı paralel əməliyyatlar (Segregated parallel operations)	Paralel və ya demək olar ki, paralel olan təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqlarında yerinə yetirilən eynivaxtlı əməliyyatlar. Bu əməliyyatlar zamanı bir uçuş-enmə zolağı yalnız enməyə girişlər, digər uçuş-enmə zolağı isə yalnız yola düşmələr üçün istifadə edilir.
Ciddi insident (Serious incident)	Qəzanın az qala baş verdiyini göstərən şərtlərlə bağlı olan insident mənasında işlədilir.
Ciddi xəsarət (Serious injury)	Baş vermiş qəzada şəxsin aldığı və aşağıdakı xüsusiyyətlərə malik xəsarət: a) Xəsarət aldığı gündən başlayaraq yeddi gün ərzində yaralanmış şəxsin 48 saatdan artıq müddətə xəstəxana qalması tələb olunur; yaxud b) əl barmaqları, ayaq barmaqları yaxud burunda yüngül qırıqlar istisna olmaqla, istənilən sümüyün qırılması ilə nəticələnir; yaxud c) kəsiklər güclü qanaxmaya, əsəb, əzəl və ya vətər zədələnməsinə səbəb olur; və ya d) hər hansı daxili orqan zədələnir; və ya e) ikinci və ya üçüncü dərəcəli yanıqlar yaxud bədənin faizdən çoxunu zədələyən hər hansı yanıq xəsarəti; və ya f) yoluxucu maddələrin və zərərli radiasiyanın təsdiq edilmiş təsirləri müşahidə olunur.
Yan təhlükəsizlik zolağı (Shoulder)	Süni yol örtüyünün kənarına bitişik və süni yol örtüyü ilə yanaşı səth arasında keçidi təmin etmək üçün hazırlanmış ərazi.

Anlayışlar	İzahları
Nişan (Sign)	a) Daimi məlumat nişanı. Yalnız bir məlumatı əks etdirən nişan. b) Dəyişkən məlumat nişan. Qabaqcadan müəyyən edilmiş bir neçə məlumatı əks etdirə bilən və ya heç bir məlumat göstərməyən (hansı uyğun olarsa) nişan.
Anlayışlar	**İzahları**
Siqnal meydançası (Signal area)	Aerodromun üzərində yerləşən və yerüstü siqnalların yerləşdirilməsi üçün istifadə edilən meydança.
Çamurlu qar	Ayağın yerə zərbəsi zamanı hər tərəfə səpələnən, xüsusi çəkisi 0.5—dən 0.8-ə qədər olan su hopmuş qar **Qeyd:** Xüsusilə yağış, sulu qar yaxud qar yağan zaman, xüsusi çəkisi 0.8-dən artıq olan maddə əmələ gətirən buz, qar və/və ya durğun suların birləşməsi. Bu maddələr yüksək su/buz tərkibinə görə bulanıq deyil şəffaf olacaq və çamurlu qardan daha yaxşı fərqlənəcək.
Qar (yer üzərində) Snow (on the ground)	a) Quru qar. Yumşaq halda küləklə sovrulan yaxud əllə sıxdıqda səpələnə bilən qar; xüsusi çəkisi 0.35 -ə qədər (0.35 daxil deyil) b) Sulu qar. Əllə sıxıldıqdan sonra yapışan və qar topası əmələ gətirən yaxud əmələ gətirməyə meylli olan qar; xüsusi çəkisi 0.35-dən 0.5-ə qədər, 0.5 daxil deyil. c) Bərkimiş qar. Sonrakı sıxılmaya davam gətirən və yerdən götürərkən yapışıqlığını saxlayan və ya hissələrlə parçalanan bərk kütlə halında sıxılmış qar; xüsusi çəkisi 0.5 və ya daha artıq.
Ciddi insident (Serious incident)	Qəzanın az qala baş verdiyini göstərən şərtlərlə bağlı olan insident mənasında işlədilir.
Ciddi xəsarət (Serious injury)	Baş vermiş qəzada şəxsin aldığı və aşağıdakı xüsusiyyətlərə malik xəsarət: f) Xəsarət aldığı gündən başlayaraq yeddi gün ərzində yaralanmış şəxsin 48 saatdan artıq müddətə xəstəxana qalması tələb olunur; yaxud g) əl barmaqları, ayaq barmaqları yaxud burunda yüngül qırıqlar istisna olmaqla, istənilən sümüyün qırılması ilə nəticələnir; yaxud h) kəsiklər güclü qanaxmaya, əsəb, əzəl və ya vətər zədələnməsinə səbəb olur; və ya i) hər hansı daxili orqan zədələnir; və ya j) ikinci və ya üçüncü dərəcəli yanıqlar yaxud bədənin faizdən çoxunu zədələyən hər hansı yanıq xəsarəti; və ya f) yoluxucu maddələrin və zərərli radiasiyanın təsdiq edilmiş təsirləri müşahidə olunur.
Yan təhlükəsizlik zolağı (Shoulder)	Süni yol örtüyünün kənarına bitişik və süni yol örtüyü ilə yanaşı səth arasında keçidi təmin etmək üçün hazırlanmış ərazi.
Nişan (Sign)	c) Daimi məlumat nişanı. Yalnız bir məlumatı əks etdirən nişan.

Anlayışlar	İzahları
	d) Dəyişkən məlumat nişan. Qabaqcadan müəyyən edilmiş bir neçə məlumatı əks etdirə bilən və ya heç bir məlumat göstərməyən (hansı uyğun olarsa) nişan.
Siqnal meydançası (Signal area)	Aerodromun üzərində yerləşən və yerüstü siqnalların yerləşdirilməsi üçün istifadə edilən meydança.
Çamurlu qar	Ayağın yerə zərbəsi zamanı hər tərəfə səpələnən, xüsusi çəkisi 0.5—dən 0.8-ə qədər olan su hopmuş qar ***Qeyd:*** *Xüsusilə yağış, sulu qar yaxud qar yağan zaman, xüsusi çəkisi 0.8-dən artıq olan maddə əmələ gətirən buz, qar və/və ya durğun suların birləşməsi. Bu maddələr yüksək su/buz tərkibinə görə bulanıq deyil şəffaf olacaq və çamurlu qardan daha yaxşı fərqlənəcək.*
Qar (yer üzərində) Snow (on the ground)	a) Quru qar. Yumşaq halda küləklə sovrulan yaxud əllə sıxdıqda səpələnə bilən qar; xüsusi çəkisi 0.35 -ə qədər (0.35 daxil deyil) b) Sulu qar. Əllə sıxıldıqdan sonra yapışan və qar topası əmələ gətirən yaxud əmələ gətirməyə meylli olan qar; xüsusi çəkisi 0.35-dən 0.5-ə qədər, 0.5 daxil deyil. c) Bərkimiş qar. Sonrakı sıxılmaya davam gətirən və yerdən götürərkən yapışıqlığını saxlayan və ya hissələrlə parçalanan bərk kütlə halında sıxılmış qar; xüsusi çəkisi 0.5 və ya daha artıq.
Stansiyanın meyilliliyi (Station declination)	VOR stansiyasının kalibrlənməsi zamanı müəyyən edilən VOR sıfır dərəcəli radialı ilə həqiqi şimal arasındakı kənara çıxma
Tormozlama üçün son zolaq (Stopway)	Havaya qalxma zamanı sürət yığma məsafəsinin mövcud uzunluğunun sonunda yerləşən və yarıda kəsilmiş havaya qalxma halında hava gəmisinin dayandırılması üçün yaralı sahə kimi hazırlan yer səthinin müəyyən edilmiş düzbucaqlı sahəsi.
Dəyişmə müddəti (işıq) Switch-over time (light)	İşıqlar 25%-lik və ya daha çox intensivliklə istismar olunduğu zaman enerji təminatı mənbəyi dəyişdirildikdə (change-over) işığın verilən istiqamətdə ölçülən faktiki intensivliyinin 50%-dən aşağı düşməsi və 50%-ə qalxması üçün tələb olunan vaxt.
Uçub-qalxma uçuş-enmə zolağı (Take-off runway)	Yalnız uçuş üçün nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolağı.
Sürmə yolu (Taxiway)	Yerüstü aerodromun üzərində yerləşən, hava gəmilərinin yerdə sürülməsi və aerodromun bir hissəsinin digər hissəsi ilə birləşdirilməsi üçün nəzərdə tutulan müəyyən yol. Bu yola aşağıda qeyd edilənlər də daxildir: a) Hava gəmisinin dayanacaqda sürülməsi üçün nəzərdə tutulan zolaq (Aircraft stand taxilane). Perronun sürmə yol kimi müəyyən və yalnız hava gəmilərinin dayanacaqlara yanaşması təmin etmək üçün nəzərdə tutulan hissəsi.

Anlayışlar	İzahları
	b) Perron sürmə yolu (Apron taxiway). Sürmə yolları sisteminin perronun üzərində yerləşən və hava gəmilərinin perrondan keçməklə yerdə sürməsi marşrutunu təmin etmək üçün nəzərdə tutulan hissəsi. c) Sürətli çıxış üçün sürmə yolu (Rapid exit taxiway). Uçuş-enmə zolağına iti bucaq (acute angle) altında birləşən və yerə enən təyyarələrin, uçuş-enmə zolağından çıxmaq üçün nəzərdə tutulan digər sürmə yollardakından daha artıq sürətlə uçuş-enmə zolağından çıxması və bununla da uçuş-enmə zolağında qalma müddətinin minimuma endirilməsinə imkan verən yol.
Sürmə yolun kəsişməsi (Taxiway intersection)	İki və ya daha çox sürmə yollarının qovşağı.
Sürmə yolun zolağı (Taxiway strip)	Sürmə yolun üzərində hərəkət edən hava gəmisinin qorunması və təsadüfən sürmə yolundan çıxan hava gəmisinin zədələnməsi riskinin azaldılmasını nəzərdə tutulan və öz sərhədləri daxilinə sürmə yolunu daxil edən ərazi.
Astana (Threshold)	Uçuş-enmə zolağının eniş üçün yararlı olan hissəsinin başlanğıcı.
Yerə enmə zonası (Touchdown zone)	Uçuş-enmə zolağının astanadan dərhal sonra gələn hissəsi. Enmə əməliyyatı yerinə yetirən təyyarənin uçuş-enmə zolağına ilk toxunmasının bu hissədə baş verməsi nəzərdə tutulur.
İstifadə əmsalı (Usability factor)	Uçuş-enmə zolağı və ya uçuş-enmə zolaqları sistemlərindən istifadənin yan külək komponentinin (cross-wind component) mövcudluğu səbəbindən məhdudlaşdırılmadığı, faizlə ifadə olunan müəyyən müddət. ***Qeyd:*** *Yan külək komponenti uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə düz bucaq altında yönəldilən, yer səthinə yaxın əsən külək mənasında işlədilir.*
İstifadəyə yararsız ərazilər (Unserviceable area)	Hərəkət sahəsinin hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatlarda istifadə edilmək üçün boş olmayan və belə əməliyyatlar üçün yararsız olan hissəsi.
İşlərin yerinə yetirildiyi sahə	Aerodromun, texniki və ya təmir işləri aparılan hissəsi.

Qeyd: *Yuxarıda qeyd edilən, təkdə işlədilən terminlər və anlayışlar bu Qaydalarda cəmdə işlədildik də eyni məna verməlidir (və ya əksinə).*

** ISO Standart 19104, Coğrafi Məlumat – Terminologiya*

** ISO Standart 19108, Coğrafi Məlumat – Müvəqqəti sxem (Temporal schema)*

0.6. QISALTMALAR

AIG	Azərbaycan Respublikası Dövlət Mülki Aviasiya Agentliyinin Aviasiya Hadisələrinin Araşdırılması Qrupu
ACN	Hava gəmisinin Təsnifat Nömrəsi
ACR	Hava gəmisinin təsnifat reytinqi
AGA	Dövlər Mülki Aviasiya Agentliyinin Aerodrom istismarçılarına nəzarət (AGA) və yerüstü idarəetmə İdarəsi
AGL	Aerodromun Yerüstü İşıqlandırması
AIP	Aeronaviqasiya İnformasiya Nəşri
APAPİ	Qısaldılmış dəqiq enməyə giriş trayektoriyasının göstəricisi
AIS	Aeronaviqasiya İnformasiya Xidmətləri
ANA	Aeronaviqasiya aktı
Aprx.	Təxminən
ASDA	Dayandırılmış uçuşun mövcud məsafəsi
ATC	Havada Hərəkəti İdarəedən Orqan
ATS	Hava məkanında Hərəkət Xidməti
ARIWS	Uçuş Enmə Zolağında Özünü İdarə edən Qanunsuz Müdaxilə Xəbərdarlığı Sistemi (Autonomous runway incursion warning system)
cd	Kandela
cm	Santimetr
C	Dərəcə selsi
Cat.	Kateqoriya
CBR	Kaliforniya Torpaq Sıxlığı göstəricisi
CIE	İşıqlandırma üzrə Beynəlxalq Komissiya
DMAA	Dövlət Mülki Aviasiya Agentliyi
DME	Məsafə ölçən avadanlıq
E	Modulus of elasticity
ft	fut
ICAO	Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı
ILS	Cihazlar üzrə enmə sistemi
IMC	Cihazlar üzrə Meteoroloji Şərait
kg	kiloqram
km	kilometr
km/h	Km/saat
kt	düyün
K	Dərəcə kelvin
L	Litr
LDA	Mövcud enmə məsafəsi
m	Metr
max	maksimum
mm	Millimetr
mnm	Minimum
MLS	Mikrodalğalı enmə sistemi
MN	Meqa nyuton
MPa	Meqa Paskal
NM	Dəniz mili
OCA/H	Maneələrinin üzərindən ötüb-keçmənin mütləq hündürlüyü
OFZ	Maneələrdən azad zona
MMS (OLS)	Maneələrin məhdudiyyət səthləri
OMGWS	Əsas şassi təkərlərinin xarici kənarları arasındakı məsafə.
PAPI	Dəqiq Enməyə Giriş Trayektoriyasının Göstəricisi
PCR	Səthin təsnifat reytinqi
QMXS	Qanunsuz Müdaxilə Xəbərdarliğ Sistemi
RESA	UEZ-ın sonunda təhlükəsiz zona
RFF	Xilasetmə və Yanğınsöndürmə
RFFS	Xilasetmə və Yanğından mühafizə Xidməti
RVR	UEZ-da görünmə həddi
SARPS	Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının Standartları və Tövsiyə olunan Təcrübələri
SMGCS	Yerüstü Hərəkətə Nəzarət və İdarəetmə sistemi
SMR	Yerüstü Hərəkət Radarı
SMS	Təhlükəsizliyin İdarəolunması sistemi
TODA	Mövcud Uçuş məsafəsi
TORA	Uçub-Qalxma üçün Mövcud Qaçış uzunluğu
VMC	Vizual Meteoroloji Şəraitlər
Vol.	Həcm

VOR	Çox yüksək Tezliyə malik hər tərəfə istiqamətlənmiş radiomayak
UEZ	Uçuş-enmə zolağı
WHMP	Quşlar və vəhşi heyvanlardan gələn təhlükələrin idarəetmə proqramı

0.7. SİMVOLLAR

°	Dərəcə (Degree)
=	Bərabərlik (Equals)
'	Qövs Dəqiqəsi (Minute of Arc)
μ	Sürtünmə Əmsalı (Friction Coefficient)
>	Böyükdür (Greater than)
<	Kiçikdir (Less than)
%	Faiz (Percentage)
±	Plyus və ya Minus (Plus or Minus)
"	Qövs Saniyəsi (Second of Arc)

0.8. ÖN SÖZ

DMAA aerodromun sertifikatlaşdırılması prosesi və Aerodroma dair müvafiq, aydın ifadə edilmiş, aerodrom istismarçıları tərəfindən əməl edilməli olan Standartların təşviq edilməsinə məsuliyyət daşıyır. Aerodrom Standartları Beynəlxalq Mülki Aviasiya üzrə Çikaqo Konvensiyasına (qüvvədə olan və Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının Şurası tərəfindən zaman-zaman düzəlişlər edilən) Əlavə 14-ün I Cildində ("Aerodromlar – Aerodromun Dizaynı və Aerodromda yerinə yetirilən Əməliyyatlar" adlandırılan) göstərilən standartlar və tövsiyə edilmiş təcrübələrə, eləcə də DMAA tərəfindən Azərbaycan halında həyata keçirilməsi zəruri hesab edilə biləcək uyğunlaşdırmalara əsasən hazırlanmışdır.

Bu Qaydalar aşağıda qeyd edilənlərdən ibarətdir:

(a) aerodromların sertifikatlaşdırılmasına dair prosedurlar; və
(b) aerodrom standartları, tövsiyə olunan təcrübələr və aerodrom xidmətlərinin, vasitələrinin və avadanlıqlarının planlaşdırılması, istismarı və onlara texniki xidmət göstərilməsi haqda təlimat materiallar.

Aerodrom istismarçıları və ya aerodrom sertifikatı üçün müraciət edənlər Azərbaycanın mülki aviasiya qanunvericiliyinin tələbləri və belə qanunvericilik tərəfindən müəyyən edilən öhdəliklər barədə məlumat almaq üçün bu Qaydalarla bərabər Aviasiya haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanununun müvafiq bölmələrinə istinad etməlidirlər.

DMAA zaman-zaman Aerodrom Standartlarında Aerodromda Uçuş Təhlükəsizliyinə dair Nəşrlər (**Aerodrome Safety Publications**) adı ilə göstərilən tələblərə əlavələr etmək barədə qərar vermiş ola bilər. Uyğun olduqda, belə direktivlər düzəlişlər formasında bu Qaydalara daxil ediləcəkdir. Aerodrom standartlarına dair bu Qaydalara düzəliş edilməsi DMAA-nın səlahiyyətinə daxildir. Oxucular xətalara, uyğunsuzluqlara dair tövsiyələrini və ya təkmilləşdirməyə dair təkliflərini bu ünvana göndərə bilərlər: hq@caa.gov.az.

1. GİRİŞ

1.1. ÜMUMİ MÜDDƏALAR

1.1.1. İlkin şərtlər və əhatə dairəsi

1.1.1.1. Aerodromda uçuş təhlükəsizliyi (aerodrome safety) aviasiyada uçuşların təhlükəsizliyinin əhəmiyyətli həlqəsidir. Aerodromda uçuş təhlükəsizliyinə müvafiq aerodrom xidmətlərinin, vasitə və avadanlıqlarının təmin edilməsi, eləcə də onların və aerodromun yerləşdiyi sahənin (aerodrome environment) hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatlar üçün təhlükəsiz olmasına şərait yaradan səviyyədə saxlanılması vasitəsilə nail olunur. Müəyyən edilmiş standartlar və prosedurlara riayət etməklə və aktiv şəkildə aerodromlarının istismarı prosesinə uçuş təhlükəsizliyinin idarə edilməsi prizmasından yanaşmaqla, aerodrom istismarçıları uçuş təhlükəsizliyinə dair sərnişinlər qarşısındakı öhdəliklərini yerinə yetirmiş olduqlarını nümayiş etdirə bilərlər.

1.1.1.2. "Aviasiya haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanunun 10.2-ci maddəsində göstərildiyi və bu sənəddə müəyyən edildiyi kimi, Aerodrom Standartlarına dair hazırkı Qaydalarda aşağıda qeyd edilənlər daxildir.

(a) aerodromların sertifikatlaşdırılmasına dair prosedurlar; və

(b) aerodrom standartları, tövsiyə olunan təcrübələr, eləcə də aerodrom xidmətlərinin, vasitələrinin və avadanlıqlarının planlaşdırılması, istismarı, onlara texniki xidmət göstərilməsi haqda olan, aerodrom istismarçılarının riayət etməli olduqları, təlimat materiallar.

1.1.1.3. Bu Qaydaların əhatə dairəsi aerodrom vasitələrinin, avadanlıq və istismar prosedurlarının təhlükəsizliyi, müntəzəmliyi və effektivliyi aspektləri ilə məhdudlaşdırılır. Qaydalar aviasiya meteorologiyası (aeronautical meteorology), aerodromun maliyyə resurslarının idarə edilməsi, sərnişinlər və yüklə əlaqədar işləri əhatə etmir. Bundan əlavə, hava nəqliyyatı xidmətləri və aeronaviqasiya məlumatı xidmətləri buraya daxil deyil. Hərçənd, bu xidmətlərin fəaliyyəti ilə aerodrom istismarçısının fəaliyyəti arasında koordinasiya təlimata daxil edilmişdir. Belə koordinasiya aerodrom əməliyyatlarının ayrılmaz tərkib hissidir.

1.1.2. Aerodromun tənzimləyici funksiyaları və Aerodromda uçuş təhlükəsizliyi Reqlamenti

1.1.2.1. İCAO Əlavə 14, I Cildin 1.4.1 maddəsində standart olaraq göstərilib ki, dövlətlər beynəlxalq əməliyyatlarda istifadə edilən aerodromları Əlavə 14-də qeyd edilən spesifikasiyalar, eləcə də digər müvafiq İCAO spesifikasiyalarına uyğun olaraq sertifikasiyadan keçirməlidir və bu zaman müvafiq normativ hüquqi bazanın (regulatory framework) tələblərinə əməl edilməlidir. Əlavə 14-ün 1.4.3 maddəsində normativ hüquqi bazaya aerodromların sertifikatlaşdırılması üzrə meyar və prosedurların daxil edilməsi standart qismində müəyyən edilib.

1.1.2.2. Azərbaycan Respublikasının tələblərinə görə, bu Qaydalar əsasında verilmiş aerodrom sertifikatına malik olmadan Azərbaycan Respublikasında yerləşən aerodromdan, sərnişin daşıma məqsədilə yerinə yetirilən və ya xüsusi uçuşlarda istismar edilən hava gəmisinin havaya qalxması və yerə enməsi üçün istifadə edə bilməz.

1.1.2.3. Həmin 10.2-ci maddə Aerodrom Sertifikatı almaq üçün müraciət edənə bu sertifikatın DMAA tərəfindən aşağıda göstərilən şərtlərə əməl edildiyi halda verilməsini müəyyən edir:

(a) müraciət edən, əvvəlki davranışı və təcrübəsi, vasitə və avadanlıqları, təşkilati imkanları, işçi heyəti, texniki xidmət imkanları və digər təşkilatı məsələlər nəzərə alınmaqla, aerodromu lazımı şəkildə idarə etmək və aerodromdakı vasitələrə texniki xidmət göstərmək üçün müvafiq sərişdə və təcrübəyə malikdir;

(b) müraciət edənin aerodromu ilə əlaqədar olaraq hazırlanmış və Aerodrom Sertifikatı almaq üçün onun tərəfindən göndərilən müraciətlə birlikdə təqdim edilən Aerodromun istismarına dair Təlimatda dəqiq və düzgün məlumatlar qeyd edilib və Aerodrom Standartlarına dair hazırkı Qaydalarda müəyyən edilən tələblər nəzərə alınıb;

(c) müraciət edənin aerodrom vasitələri, avadanlıq və xidmətləri Aerodrom Standartlarına dair hazırkı Qaydalarda göstərilən standartlara uyğundur;

(d) müraciət edənin aerodromunun istismar prosedurları hava gəmisinin təhlükəsizliyinin təmin olunmasını nəzərə alır; və

(e) müraciət edənin aerodromunda uçuş təhlükəsizliyinin idarə edilməsi məqbul sistemi mövcuddur.

1.1.2.4. Aerodromda təhlükəsizliyin tənzimlənməsi (Aerodrome security regulation)

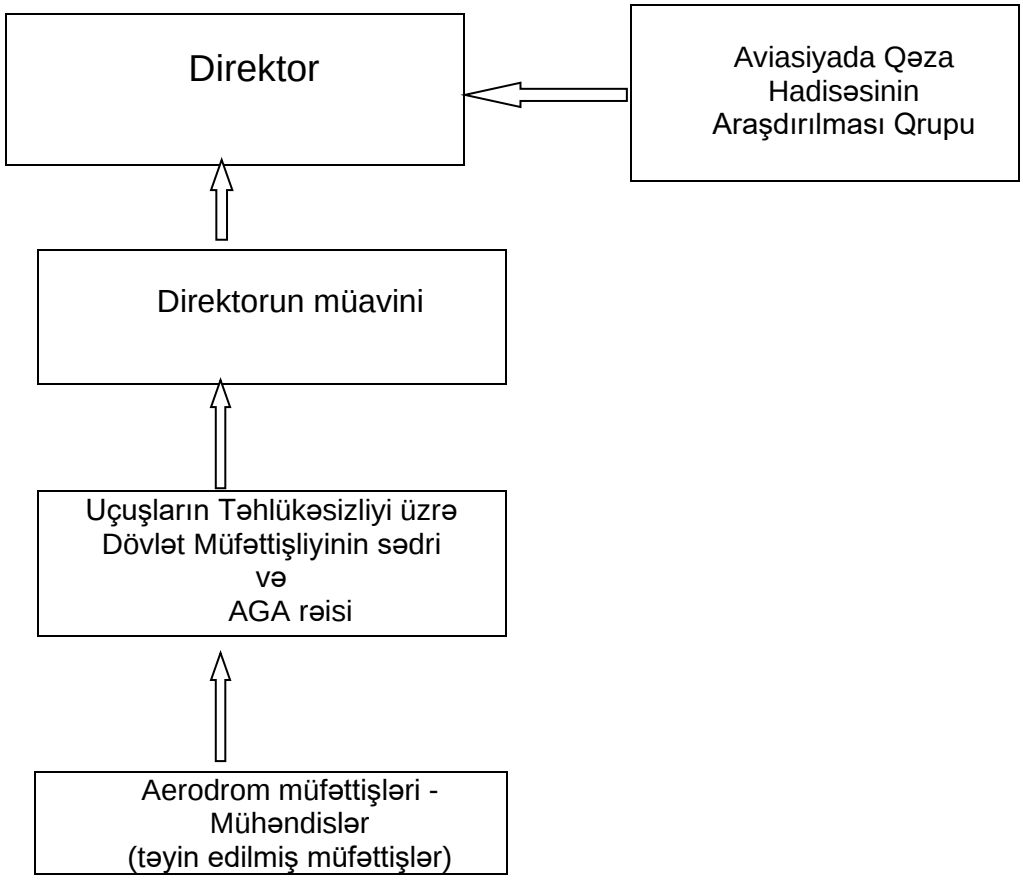
Aerodromlara, hava limanlarına və aviasiya təhlükəsizliyinə dair siyasət və qaydaların müəyyən edilməsi səlahiyyəti “Azərbaycan Hava Yolları” QSC-nin Təhlükəsizlik İdarəsinə aiddir. Bu siyasət və qaydalar hazırkı Qaydaların əhatə dairəsi xaricindədir. Lakin həmin siyasət və qaydaların mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə, eləcə də insanların, nəqliyyat vasitələrinin, avadanlıqların, heyvanların və digər obyektlərin hərəkət sahəsinə icazəsiz daxil olmasının qarşısının alınmasına dair cəhətləri bu Qaydaların əhatə dairəsinə daxildir.

1.1.2.5. Aviasiyada qəza hadisəsinin araşdırılması (Air accident investigation)

Azərbaycanda aviasiyada qəza hadisələrinin və insidentlərin araşdırılması üzrə məsuliyyət DMAA–nın AIG Qrupunun üzərinə düşür. Buna paralel olaraq, AGA aerodromda uçuş təhlükəsizliyi qaydaları və tələblərinə riayət edilib-edilmədiyini müəyyən etmək məqsədilə araşdırmalar həyata keçirə bilər.

1.1.2.6. Yuxarıda göstərilən tənzimləmə strukturunun elementlərini özündə əks etdirən sxem aşağıda nümayiş etdirilmişdir.

Şəkil 1-1 - Aerodromun Tənzimləyici və İstismar Funksiyalarının Təşkili



1.1.3. Məsuliyyətlər

1.1.3.1. Aerodrom istismarçılarına nəzarət və yerüstü idarəetmə İdarəsinin vəzifə və öhdəliklərinə aşağıda göstərilənlər daxildir:

(a) Beynəlxalq Mülki Aviasiyaya Konvensiyasına uyğun olaraq Azərbaycanda yerləşən aerodromların təhlükəsiz istismar mühiti təklif etməsinin təmin edilməsi;

(b) aerodroma dair İCAO dövlət məktublarının nəzərdən keçirilməsi, cavabların hazırlanması və müvafiq təbirlərin görülməsi;

(c) aerodromda uçuş təhlükəsizliyi üzrə milli qaydalar və təcrübələrlə İCAO Əlavə 14, I Cilddə göstərilən SARP-lar arasındakı fərqlər barədə İCAO-nun məlumatlandırılması;

(d) "Aviasiya haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanuna uyğun olaraq aerodromun sertifikatlaşdırılmasının həyata keçirilməsi;

(e) aerodromlarla əlaqədar milli uçuş təhlükəsizliyi standartları (national safety standards) və tövsiyə olunan təcrübələrin işlənib hazırlanması, həmçinin nəzərdən keçirilməsinin davam etdirilməsi;

(f) monitorinq edilməsi, eləcə də bu standartlara və tövsiyə olunan təcrübələrə uyğunluğun təmin edilməsi. Bu məqsədlə uçuş təhlükəsizliyinə dair müntəzəm

auditlər keçirilməsi, uyğunluğun icbari xarakter daşıması istiqamətində tədbirlərin həyata keçirilməsi və lazım olduqda, digər zəruri addımların atılması;

(g) aerodroma dair qaydaların və təcrübələrin müntəzəm olaraq nəzərdən keçirilməsi və aerodromda uçuş təhlükəsizliyinin təkmilləşdirilməsini təşviq etmək məqsədilə aerodrom standartları və tövsiyə edilmiş təcrübələrlə əlaqədar təlimat materialını daxil edən Aerodromda Uçuş Təhlükəsizliyinə dair Direktivlər (Aerodrome Safety Directives) və/və ya Aerodromda Uçuş Təhlükəsizliyinə dair Nəşrlərin işlənib hazırlanması və buraxılması;

(h) aerodromla əlaqədar qəza hadisələri və insidentlərin araşdırılmasına dair AİG tərəfindən hazırlanmış hesabatların nəzərdən keçirilməsi, uçuş təhlükəsizliyinə dair qaydalara və aerodrom istismarçılarının tələblərinə riayət edilib-edilmədiyini müəyyən etmək üçün araşdırmaların aparılması (zəruri olduqda) və icbari tədbirlərin (enforcement actions) yerinə yetirilməsi (ehtiyac olduqda);

(i) Aeronaviqasiya Məlumatı Nəşrinə daxil edilməsi məqsədilə aerodromların sertifikatlaşdırılması və onların xüsusiyyətləri barədə məlumatları Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərinə bildirmək;

(j) hər bir sertifikatlaşdırılmış aerodrom, aerodromlara dair milli standartlar, tövsiyə olunan təcrübələr, aerodrom müfəttişləri üçün təlimat materialları və zəruri olduqda, digər sorğu materiallarından ibarət faylların cəmləndiyi texniki kitabxanaya malik olmaq; və

(k) DMAA-nın, zaman-zaman tələb edə biləcəyi məlumat və məsləhət xidmətləri ilə təmin edilməsi.

1.1.3.2. AGA aerodrom standartlarını və tövsiyə olunan təcrübələri müəyyən etməsinə və lazımi səviyyədə saxlamasına, aerodrom istismarçılarını sertifikatlaşdırmasına və aerodromda uçuş təhlükəsizliyinə nəzarət edilməsinin auditini yerinə yetirməsinə baxmayaraq, aerodromda yerinə yetirilən əməliyyatların təhlükəsizliyi ilə əlaqədar məsuliyyət sertifikatlaşdırılmış aerodrom istismarçılarının üzərinə düşür. Uçuş Təhlükəsizliyinin İdarə Edilməsi Sistemi yerində olduqda, sertifikatlaşdırılmış aerodrom istismarçısından istismar təhlükəsizliyinin yoxlanılması (safety audit) və müfəttiş proqramını yerinə yetirmək tələb olunur. AGA daxili istismar təhlükəsizliyinin yoxlanılması proqramının (internal safety audit program) hansı sahələrdə inkişaf etdiyi və aerodrom istismarçısı təşkilatının (aerodrome operator organisation) uçuş təhlükəsizliyi nöqteyi-nəzərindən hansı vəziyyətdə olduğu maraqlandırır.

1.1.3.3. Aerodrom istismarçılarına nəzarət və yerüstü idarəetmə İdarəsi uçuş təhlükəsizliyinə dair müntəzəm auditlər, nöqsanların nəzərdən keçirilməsi, zəruri qabaqlayıcı və təshih tədbirlərinin aşkar edilməsi, uçuş təhlükəsizliyi ilə əlaqədar olaraq aerodromda baş verən aviasiya hadisələrinin (safety occurrences) yoxlanılması və ictimaiyyət və ya bu sahənin digər iştirakçıları tərəfindən qaldırılan məsələlərin qiymətləndirilməsi vasitəsilə uçuşların təhlükəsizliyi üzrə fəaliyyəti (safety performance) monitorinq edir.

1.1.4. Müvafiq qanunvericilik və sənədlər

1.1.4.1. Azərbaycan Respublikasında aerodromların sertifikasiyası ilə əlaqədar qanunvericilik və sənədlərin iyerarxiyası aşağıda qeyd edilənlərdən ibarətdir:

(a) "Aviasiya haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanununun 10.2-ci maddəsi, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2018-ci il 22 may tarixli 90 nömrəli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi yanında Dövlət Mülki Aviasiya Agentliyinin Əsasnaməsinin 3.0.20-ci, 3.0.24-cü yarımbəndləri və Dövlət Mülki Aviasiya Agentliyinin Direktoru tərəfindən təsdiq edilmiş Azərbaycan Aviasiya Qaydaları (AAQ);

(b) Aerodrom Standartlarına dair bu Qaydalar (İCAO Əlavə 14-ün, I Cildinin müvafiq bölmələrinə və uyğun təlimat materialına istinadlarla birlikdə);

(c) Aerodromda Uçuş Təhlükəsizliyinə dair Direktivlər (DMAA tərəfindən nəşr edildikdə); və

(d) Aerodromda Uçuş Təhlükəsizliyinə dair Nəşrlər (AGA tərəfindən nəşr edildikdə).

1.1.4.2. Bu normativ sənədlər aerodrom istismarçıları və aerodrom istismarçısı olmağı planlaşdıranlar üçün uçuş təhlükəsizliyinə dair tələblərə və təlimatlara (safety conformance requirements and guidelines) uyğunluq vasitələrinin müfəssəl təsvirini təşkil edir.

1.1.4.3. "Aviasiya haqqında" Qanun və DMAA-nın Nizamnaməsi bütün aerodrom istismarçılarının fəaliyyətini tənzimləyən qanunvericilik bazasını (yəni Qaydalar) və tənzimləmə rejimini müəyyən edir.

1.1.4.4. Aerodrom Standartlarına dair Qaydalara DMAA tərəfindən müəyyən edilmiş standartlar daxildir. Bu tələblər İCAO Əlavə 14-ün I Cildində göstərilən SARP-lara və İCAO-nun digər müvafiq təlimat materiallarına əsaslanır. DMAA digər ölkələrin məqbul standartlarını və/və ya tövsiyə olunan təcrübələrini bu Qaydalara daxil edə bilər. Hazırkı sənəddə göstərilən tələblərə davamlı uyğunluğu müəyyən etmək məqsədilə aerodrom istismarçıları öz daxili fəaliyyətlərini Aerodromun istismarına dair Təlimatda sənədləşdirməlidirlər.

1.1.4.5. Uçuş Təhlükəsizliyinə dair Direktivlər və/və ya Aerodromda Uçuş Təhlükəsizliyinə dair Nəşrlər Aerodrom Standartlarına dair Qaydalarda göstərilən standartlar və tövsiyə olunan təcrübələrə əlavə və ya təhsildə istifadə edilməli olan tövsiyə olunan təcrübələrin və əlavə materialların təmin edilməsi məqsədi daşıyır. Bu sənədlər qaydalara riayət etmək üçün vasitələri nümayiş etdirir (başqa vasitələrin də mövcud olması istisna edilmir). Bu Direktivlər və Nəşrlər aydınlaşdırıcı və izahedici materiallar təmin etmək vasitəsilə müəyyən normativ tələbləri izah edə bilər. Bu Direktivlər və Nəşrlərdə göstərilən əsas məsələlərin həll edilməsi üçün Aerodrom istismarçılarının adekvat təcrübələr təmin edəcəkləri və/və ya daxili fəaliyyətlərini Aerodromun istismarına dair öz Təlimatlarında sənədləşdirəcəkləri gözlənilir.

1.1.4.6. Yuxarıda göstərilən sənədə əlavə olaraq, AGA fəaliyyət göstərməsi üçün sistematik və aydın şəkildə ifadə edilmiş işlək prosedurlar və təlimatlar təmin etmək məqsədilə, İdarənin əməkdaşlarının öz vəzifələrini yerinə yetirərkən istinad etmələri və riayət etməli olduqları Aerodrom üzrə Müfəttiş üçün Təlimatda AGA tərəfindən işlənib hazırlanır.

1.1.5. ICAO ilə çarpaz istinadlar və qəbul edilmiş Standartlar və Tövsiyə olunan Təcrübələr

1.1.5.1. Hazırkı sənəddə nəzərdə tutulmuş standartlar və tövsiyə olunan təcrübələrin İCAO Əlavə 14, I Cildə, digər müvafiq İCAO sənədlərində göstərilən standartlar və tövsiyə olunan təcrübələrlə və digər dövlətlərin standartları və tövsiyə olunan təcrübələri ilə çarpaz istinad edilməsini asanlaşdırmaq üçün bu Qaydalarda göstərilən standartlar və tövsiyə olunan təcrübələrin götürüldüyü istinad sənədlərinin mənbəyini göstərən yuxarıdakı sənədlərin uyğun maddələrinin siyahısı buraya daxil edilmiş Qoşma A-də göstərilmişdir.

1.1.5.2. Yuxarıda qeyd edilənə baxmayaraq, İCAO Əlavə 14, I Cildə göstərilən Standartlar və/və ya tövsiyə olunan təcrübələr, yaxud müvafiq dövlətin standartlar və tövsiyə olunan təcrübələri ilə bu Qaydalarda göstərilən standartlar və tövsiyə olunan təcrübələr arasında ziddiyyət yarandığı zaman hazırkı sənəddə göstərilən standartlar və tövsiyə olunan təcrübələr əsas götürülür.

1.1.6. Fərqlərin AİP-də nəşri

1.1.6.1. Bu Qaydalarda müəyyən edilən Standartlarla İCAO Əlavə 14, I Cildə göstərilən Standartlar arasında ziddiyyətlər (mövcud olarsa) AGA tərəfindən Azərbaycan Aeronaviqasiya İnformasiyası Nəşrinin (Azerbaijan Aeronautical Information Publication) (AİP) Ümumi (Gen) 1.7 bölməsində elan edilir və həmçinin İCAO-ya bildirilir.

1.1.6.2. DMAA tərəfindən təmin edilən azad olmalar (Exemptions) AİP vasitəsilə elan edilir.

1.1.7. Sənədə dəyişiklik edilməsi qaydası (Document change management)

1.1.7.1. Bu Qaydalara düzəliş edilməsi səlahiyyəti DMAA-ya məxsusdur.

1.1.7.2. Bu Qaydaların məzmununa hər hansı dəyişiklik edilməsinə dair müraciətlər DMAA-ya ünvanlana bilər.

1.1.7.3. Bu Qaydalara düzəliş edilməsi zərurəti aşağıda göstərilən amma onlarla məhdudlaşmayan səbəblərdən yarana bilər:

(a) uçuş təhlükəsizliyinin təşviq edilməsi;

(b) dəyişiklik edilmiş DMAA-ya uyğunlaşmaq və ya qanunvericiliyinin tələbinə riayət edilməsi;

(c) İCAO-nun tələbinə riayət edilməsi; və ya

(d) yeni təşəbbüslər və texnologiyaların tətbiq edilməsi üçün.

1.1.8. Müvafiq istinad sənədləri (Related reference documents)

1.1.8.1. Bu Qaydalar Qoşma B-də göstərilən istinad sənədləri ilə birlikdə oxuna bilər.

1.2. TƏTBİQ SAHƏSİ

1.2.1.1. AAR-AGA-001 sənədinin 7-ci Fəsilində göstərilən tələblər yalnız quruda yerləşən aerodromlara aiddir.

1.2.1.2. Bu sənəddə olan tələblər, uyğun olduqda, helikopter meydançalarına da tətbiq olunmalıdır, lakin Qısa Qalxma və Enmə Aerodromlarına (STOLPORT) şamil edilmir.

Qeyd: *Qısa Qalxma və Enmə Aerodromlarına dair təlimat İCAO 9150 sənədində verilmişdir.*

1.3. ÜMUMİ HESABLAMA SİSTEMLƏRİ (COMMON REFERENCE SYSTEMS)

1.3.1. Üfüqi səthdə hesablama sistemi (Horizontal reference system)

1.3.1.1. Üfüqi səthdə hesablama sistemi qismində (geodeziya) Ümumdünya geodeziya sistemi - 1984 (WGS-84) istifadə edilir. Elan edilən aeronaviqasiya coğrafi koordinatları (coğrafi enlik və uzunluğu göstərən) WGS-84 geodeziya hesablama bazasına nisbətdə ifadə edilir.

Qeyd: *WGS-84-lə əlaqədar müfəssəl təlimat materialı Ümumdünya Geodeziya Sisteminə dair Təlimatda qeyd edilir - 1984 (WGS-84) (Doc 9674).*

1.3.2. Şaquli səthdə hesablama sistemi (Vertical reference system)

1.3.2.1. Baza kimi götürülən orta dəniz səviyyəsi (MSL) (Mean sea level datum) şaquli səthdə hesablama sistemi qismində istifadə edilir. Bu baza qravitasiyadan asılı nisbi hündürlüklərin (müəyyən səth və ya nöqtənin yerləşmə yüksəkliyi (elevation)) səthlə geoid adlanan əlaqəsini təmin edir.

Qeyd 1: *Qlobal mənada geoid ən çox MSL-ə uyğun gəlir. O, yerin qravitasiya sahəsində ekvipotensial səth kimi müəyyən edilir. Bu səth dalğasız orta dəniz səviyyəsi (undisturbed mean sea level) (MSL) və bu səviyyənin materiklər üzrə davamlı paylanması ilə uyğun gəlir.*

Qeyd 2: *Qravitasiyadan asılı nisbi hündürlüklər (müəyyən səth və ya nöqtənin yerləşmə yüksəklikləri (elevations)) dəniz səviyyəsi üzərindən hesablanan hündürlük də adlandırılır. Eyni zamanda, ellipsoidin üzərindəki nöqtələrə qədər olan məsafələr isə ellipsoidə nisbətdə ölçülən hündürlüklər adlandırılır.*

1.3.3. Vaxtın hesablanması sistemi (Temporal reference system)

1.3.3.1. Vaxt Qriqorian təqvimi və Koordinasiya edilmiş ümumdünya vaxtına (UTC) istinad edərək hesablanmalıdır.

1.3.3.2. Vaxtın hesablanması üçün fərqli sistemin istifadə edildiyi hallar Aeronaviqasiya Məlumatı Nəşrinin (AIP) GEN 2.1.2 maddəsində qeyd edilməlidir.

Qeyd*: M-ANS-001 (Aeronautical Information Management Manual) sənədinin 2-ci Qoşmasına bax.*

1.4. AERODROMUN SERTİFİKATLAŞDİRİLMASİ PROSESİ VƏ AERODROMUN İSTİSMARINA DAİR TƏLİMATA OLAN TƏLƏBLƏR

(Bax Fəsil-3)

1.5. İCAO AERODROM İSTİNAD KODUNDAN İSTİFADƏ

(Bax Bənd-2.2)

1.6. HAVA LİMANININ DİZAYNI VƏ BAŞ PLANI

Giriş Qeyd. *– Aerodromun uzun müddətli inkişafı üçün nəzərdə tutulmuş baş planı mərhələli şəkildə son vəziyyətini əks etdirir və planın əsaslandığı məntiq və məlumatlara istinad edir. Baş plan mövcud və yaradılacaq aerodromların ölçüləri, tamlığı və fəaliyyətinin dəstəklənməsinə əsaslanaraq hazırlanır. Qeyd etmək vacibdir ki, baş plan təsdiq edilmiş proqramın tətbiqinə əsaslanmır. O mərhələli şəkildə nəzərdə tutulan inkişaf formaları haqqında informasiyanı özündə cəmləyir. Aerodromların planlaşdırılmasının bütün aspektləri Hava limanı planlaşdırılması təlimatında (Doc 9184 – part 1) göstərilmişdir.*

1.6.1 Aerodromun infrastrukturunun inkişafı üçün detallı planlardan ibarət olan baş planı hazırlanmalıdır.

Qeyd 1: *Baş plan spesifik bir aerodrom üçün inkişaf planını əks etdirir. Bu aerodrom istismarçısı tərəfindən iqtisadi məqsədəuyğunluğu, nəqliyyatı, həmçinin hava gəmisi istismarçılarının cari və gələcək tələblərini nəzərə alaraq inkişaf etdirilir.*

Qeyd 2:*Hava limanının xidmət qabiliyyətinin az olması, nəqliyyat tutumu gözlənilən çox olduqda, hava və iqlim vəziyyəti dəyişdikdə və ya ətraf mühitin təhlükəsizliyinə qarşı yönəlmiş işlər, hava nəqliyyatının işinə təsir edəcək ətrafdakı coğrafi ərazi ilə bağlı riskli və təhlükəli işlər görüldükdə baş plan tələb edilə bilər.*

1.6.2 Baş plan aşağıdakıları özündə cəmləməlidir:

(a) mərhələli tətbiq planı daxil edilmiş prioritetlər cədvəli daxil edilməli; və

(b) cari və gələcək aerodrom hərəkətliliyi nəzərə alınmaqla periodik olaraq yenilənməlidir.

1.6.3 Konsultativ və birgə yanaşma tətbiq edilməklə aerodromun maraqlı tərəfləri – xüsusilə hava gəmisi istismarçıları ilə əsas planlaşdırılmanın aparılması üçün məsləhətləşmələr aparılmalıdır.

Qeyd 1: *Planlamanı asanlaşdırmaq üçün mükəmməl planlaşdırma məlumatlarının təmin edilməsinə hava gəmisi tipləri, gələcəkdə istifadə edilməsi nəzərdə tutulan hava gəmisi xarakteristikaları və sayı, hava hərəkətinin gözlənilən sayı, sərnişinlərin sayı və daşınacaq yüklərin miqdarı daxildir.*

Qeyd 2: *Hava gəmisi istismarçıları aerodrom istismarçılarını İKAO Əlavə 9, fəsil 6-ya uyğun olaraq gələcəkdə gözlənilən hərəkətliliyi uyğun şəkildə nəzərə almaq üçün xidmət, cədvəllər və uçuş planları ilə təmin etməlidir.*

Qeyd 3: *Öncədən planlaşdırılmış məlumatlar və həssas kommersiya məlumatlarının qorunmasının təmin edilməsi ilə bağlı istifadəçiləri konsultasiya etmək üçün bax - İKAO-nun Aeroportlar və Hava Hərəkəti Xidmətləri qiymətləri üzrə qaydaları Doc 9082, Hissə 1.*

1.6.4 Beynəlxalq mülki aviasiyanın təhlükəsizliyi tədbirləri üçün arxitektura və infrastruktur ilə bağlı tələblər aerodromdakı yeni və mövcud tikililərin inşası və planlamasına inteqrasiya edilməlidir.

1.6.5 Aerodromların dizaynı ərazidən istifadə və ətraf mühitə nəzarət qaydalarını nəzərə almalıdır.

Qeyd: *Ərazidən istifadə edilməsi və ətraf mühitə nəzarət Hava limanları planlaşdırılması qaydalarında (Doc 9184, Part 2) nəzərə alınıb.*

1.7. AERODROMUN İSTİSMARI ÜÇÜN XÜSUSİ PROSEDURLAR

Giriş Qeydi: *Bu hissə G-AGA-026 sənədini aerodromun yerinə yetirmək istədiyi nəqliyyat tipi və əməliyyatlara aerodromun uyğunluğunu qiymətləndirmək üçün təqdim edilir. G-AGA-026 sənədində aerodromların üzləşdiyi istismar problemlərindən bəhs edilir və uçuşların təhlükəsizliyini təmin etmək üçün vacib prosedurlar göstərilir. Alternativ tədbirlər, əməliyyat prosedurları və istismar məhdudiyyətləri işlənib hazırlandıqda, bunlar aerodrom təlimatında detallı təsvir olunur və davamlılığını qiymətləndirmək üçün vaxtaşırı nəzərdən keçirilir. G-AGA-026 sənədi bu Qaydalardakı müddəları əvəz etmir və onlardan kənara çıxmır. Mövcud aerodromun və ya yeni aerodromun infrastrukturunun bu qaydaların tələblərinə tam uyğun olması gözlənilir. DMAA-nın İCAO-nun Aeronaviqasiya İnformasiya Nəşrləri ilə fərqlilikləri üçün bax: AAR-ANS-005, 2.2.1 c).*

1.7.1 Əgər aerodromda aerodromun sertifikasiya xarakteristikalarından kənara çıxan hava gəmisi olarsa həmin hava gəmisinin istismarı ilə aerodrom infrastrukturu arasında uyğunluq qiymətləndirməsi aparılır və həmçinin əməliyyatlar zamanı uçuşların

təhlükəsizliyinin qəbul edilən səviyyəsini əldə etmək üçün müvafiq tədbirlər hazırlanır və tətbiq olunur.

Qeyd: *Yeni bir təyyarənin mövcud bir hava limanı ilə uyğunluğunun qiymətləndirilməsi proseduru G-AGA-026 sənədində verilmişdir.*

1.7.2 1.7.1bəndi ilə əlaqədar olaraq aerodromda tətbiq olunan alternativ tədbirlər, istismar qaydaları və məhdudiyyətlər barədə məlumatlar yayımlanmalıdır.

Qeyd 1: *Yerli hava hərəkəti qaydaları ilə bağlı ətraflı məlumat M-ANS-001, Qoşma 2, AD 2.20 bəndində verilmişdir.*

Qeyd 2: *Uçuşların təhlükəsizliyinə dair olan məlumatların yayımlanması ilə bağlı G-AGA-026, 2-ci Hissə, 3.6 bəndinə bax .*

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

2. STANDARTLARIN VƏ TÖVSİYƏ OLUNAN TƏCRÜBƏLƏRİN AERODROMLARA TƏTBİQİ

2.1. ÜMUMİ MÜDDƏALAR

2.1.1. Qanunverici baza və tətbiq dairəsi

2.1.1.1. "Aviasiyaya" Haqqında Qanunun 10-cu maddəsinə əsasən, Aerodrom Sertifikatı üçün müraciət edənin aerodromunda olan vasitələr, avadanlıqlar və xidmətlər Aerodrom Standartlarına dair Qaydalarda (Regulation of Aerodrome Standards) nəzərdə tutulan standartlara uyğun olarsa, DMAA ona Aerodrom Sertifikatını verə bilər. Eyni qaydada həmçinin nəzərdə tutulur ki, aerodrom istismarçısı Aerodrom Standartlarına dair Qaydalarda irəli sürülən müvafiq standartlara riayət eləmi və heç bir halda aerodrom sertifikatının hər hansı tələblərini pozmamalı və ya belə pozuntunun səbəbkarı olmamalı, yaxud bu pozuntunun baş verməsinə imkan verməməlidir.

2.1.2. Standartlar və tövsiyə olunan təcrübələr

2.1.2.1. Aerodrom Standartlarına dair bu Qaydaların kontekstində istifadə edilən Standartlar və tövsiyə olunan təcrübələr aşağıdakı kimi müəyyən edilir:

Standart. Fiziki xarakteristikalar, konfiqurasiya, material, istismar xarakteristikaları (performance), işçi heyəti və ya prosedurla əlaqədar hər hansı spesifikasiya, hansı ki, bu tələblərin birlikdə tətbiqi beynəlxalq aeronaviqasiyada uçuş təhlükəsizliyi və ya onun müntəzəmliyi nöqteyi-nəzərindən zəruri olduğu üçün Aerodrom istismarçıları bu Qaydaların və Uçuş Təhlükəsizliyinə dair Direktivlərin müddəalarına riayət etməlidirlər. Hər hansı standarta uyğunsuzluq halında, belə standarta riayət olumasından azad olma üçün müraciət və ya standarta riayət edilməməsinin əsaslandırması (müvafiq risk qiymətləndirməsi və/və ya aviasiya sahəsində təhqiqatlar vasitəsilə) barədə məlumatın DMAA-ya təqdim olunması icbari xarakter daşıyır.

Tövsiyə edilən təcrübələr. Fiziki xarakteristikalar, konfiqurasiya, material, istismar xarakteristikaları (performance), işçi heyəti və ya prosedurla əlaqədar hər hansı spesifikasiya, hansı ki, bu tələblərin birlikdə tətbiqi beynəlxalq aeronaviqasiyada uçuş təhlükəsizliyi və ya onun müntəzəmliyi nöqteyi-nəzərindən arzu edilən hesab edildiyi üçün Aerodrom istismarçıları bu Qaydaların və Uçuş Təhlükəsizliyinə dair Direktivlərin və/və ya Aerodromda Uçuş Təhlükəsizliyinə dair Nəşrlərin müddəalarına riayət etməyə səy göstərməlidirlər. Hər hansı tövsiyə edilən təcrübəyə uyğunsuzluq halında, DMAA-ya bildirişin göndərilməsi icbari xarakter daşıyır.

2.1.2.2. Aerodrom Standartlarına dair bu Qaydalarda, Uçuş Təhlükəsizliyinə dair Direktivlərdə və/və ya Aerodromda Uçuş Təhlükəsizliyinə dair Nəşrlərdə müəyyən edilən standartlarda "etməlidir" və ya "etməyə borcludur" ('must' or 'shall') sözlərindən istifadə edilir. Bu standartlarla əlaqədar Şəkillər, əlavələr və cədvəllər əsas sənədin elementlərini təşkil edir və əsas mətnlə eyni statusa malikdir. Aerodrom Standartlarına dair bu Qaydalar digər sənədlərdə göstərilən

standartlara riayət edilməsini tələb edə bilər. Belə hallarda, istinad edilən həmin standartlar da bu sənədin bir hissəsi kimi nəzərdən keçirilir.

2.1.2.3. Tövsiyə edilən təcrübələrdə "etməyi arzu olunandır" və ya "edə bilər" ('should' or 'may') sözlərindən istifadə edilir. Aerodrom istismarçıları tövsiyə edilən təcrübələrə əməl etməyə səy göstərməlidirlər. Bu tövsiyə edilən təcrübələrlə əlaqədar Şəkillər, əlavələr və cədvəllər əsas sənədin elementlərini təşkil edir və əsas mətnlə eyni statusa malikdir.

2.1.3. Aerodrom standartları və tövsiyə olunan təcrübələrə dəyişiklər və onların mövcud aerodromlara təsiri

2.1.3.1. DMAA tərfindən dərc edilmiş və DMAA-nın rəsmi saytında yayımlanan qaydalara dəyişiklik və ya yeni nəşr və digər təlimatlar haqqında DMAA tərəfindən göndərilən bildirişləri almaq üçün Aerodrom istismarçıları əlaqələndirici şəxs təyin etməlidirlər. Aerodrom istismarçıları təyin olunmuş əlaqələndirici şəxsin əlaqə məlumatlarını (Telefon nömrəsi, e-poçt və s.) və dəyişiklik olduğu təqdirdə yenilənmiş məlumatları DMAA-ya, xüsusilə AGA-ya göndərməlidirlər.

2.1.3.2. Aerodrom istismarçıları DMAA-dan alınan yenilənmiş məlumatların əlaqələndirici tərəfindən mövcud siyahiyə uyğun qaydaların yeni nəşri/dəyişiklikləri və digər təlimatlarla bağlı müvafiq məlumatları qəbul etməli olan məsul şəxslərə paylandığına əmin olmalıdır.

2.1.3.3. Standartlar və tövsiyə olunan təcrübələr zaman-zaman dəyişikliklərə məruz qalır. Ümumilikdə götürüldükdə, aerodrom istismarçısına qabaqcan bildiriş göndərilməzsə, mövcud aerodrom vasitələrinin yeni standartlara və/və ya tövsiyə edilən təcrübələrə uyğun olaraq dərhal modifikasiya edilməsi tələb olunmaya bilər. Tələbin kritik xarakterindən və aerodromun istismar edilməsi ilə əlaqədar digər mülahizələrdən asılı olaraq, AGA tətbiq edilməli olan standartlara və tövsiyə edilən təcrübələrə düzəlişlərin müvafiq vaxtını aerodrom istismarçılarının əməl edə bilməsinə imkan verən qaydada müəyyən etməli və elan etməlidir.

2.1.3.4. Yuxarıda qeyd edilən 2.1.3.3 bəndinə uyğun olaraq, aralıq müddətdə və AGA tərəfindən başqa bir tələb verilmədiyi təqdirdə, aerodrom istismarçısının bu Qaydalarda göstərilən yeni standartlara uyğun olmayan mövcud qurğuları Aerodrom Sertifikatının verilməsi zamanı istismarçının qarşısında qoyulan tələblərə uyğun olaraq göstərilən yeni standartlara riayət edilməlidir.

2.1.3.5. Sertifikatlaşdırılmış aerodromda yerləşən və Aerodrom Standartlarına dair bu Qaydalarda müəyyən edilən tələblərə uyğun olmayan mövcud aerodrom qurğuları (facility) aşkarlanmalı və Fəsil 3-də göstərilən Aerodromun istismarına dair Təlimatda qeyd edilməlidir. Belə qeyd həmin qurğuların ilkin olaraq istismara verildiyi və ya təkmilləşdirildiyi vaxt və ya müddəti, eləcə də həmin qurğuların bu Qaydanının tələblərinə uyğun vəziyyətə gətirilməsini göstərən, aerodrom istismarçısı tərəfindən müəyyən edilən plan və ya zaman çərçivəsini daxil edilməlidir. AGA tərəfindən yerinə yetirilən iş yerində istismar təhlükəsizliyinə dair yoxlamaların (site safety audits) bir hissəsi olaraq, yuxarıda qeyd edilən planın yerinə yetirilməsi və zaman çərçivəsinə əməl edilməsi ilə əlaqədar səylərin göstərildiyinə dair sübut tələb oluna bilər.

2.1.3.6. İstifadəsinin davam edilməsinə icazə verilən mövcud aerodrom qurğuları və avadanlıqlar və ya xüsusi hallarla əlaqədar olaraq aerodrom istismarçılarının müvafiq tələblərə əməl edilməsindən azad olunduqları hallar istisna olmaqla, yeni aerodrom qurğuları və ya avadanlıq istismara verildikdə, yaxud mövcud qurğu və

avadanlıq təkmilləşdirildikdə, ya da onun müvafiq elementləri dəyişdirildikdə (çox cüzi xarakterli işlər istisna təşkil edir) aerodrom istismarçısının Aerodrom Standartlarına dair bu Qaydalarda göstərilən standartlar və tövsiyə olunan təcrübələrə əməl edəcəyi gözlənilir.

2.1.4. Aviasiya sahəsində tədqiqatlar

2.1.4.1. Aerodrom istismarçısının bu Qaydalarda qeyd edilən hər hansı standarta əməl etmək imkanın olmadığı hallarda, standartdan kənarlaşmanın təsirinin ölçülməsi məqsədilə müvafiq risk qiymətləndirməsi və/və ya aviasiya sahəsi ilə əlaqədar tədqiqatlar aparılmalıdır. Bu təhqiqatlar hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatlar zamanı uçuş təhlükəsizliyinin təmin edilməsinin alternativ vasitələrinin göstərilməsi, bu alternativ vasitələrinin effektivliyinin ölçülməsi və kənarlaşmanın kompensasiya edilməsi üçün prosedurların tövsiyə edilməsi məqsədini daşıyır.

2.1.4.2. Aviasiya sahəsində tədqiqat ən çox hallarda yeni hava limanın və ya yeni hava limanı vasitəsinin planlaşdırılması və ya mövcud aerodromun sertifikatlaşdırılması zamanı həyata keçirilir. Belə tədqiqatlar inkişaf prosesinin nəticəsi olaraq aerodrom standartlarına əməl edilə bilinmədiyi hallarda da həyata keçirilə bilər.

2.1.4.3. Aviasiya sahəsində tədqiqat aviasiyanın üzləşdiyi problemlərin, müvafiq həll yollarının üzə çıxarılması və uçuş təhlükəsizliyinə mənfi təsir etməyən məqbul həllərin tapılması üçün aerodrom istismarçısı tərəfindən həyata keçirilən tədqiqatıdır. AGA bu tədqiqatları fərdi qaydada nəzərdən keçirir və onların məqbul olub-olmamasını müəyyən edir.

2.1.4.4. Uçuş təhlükəsizliyinin ekvivalent səviyyənin digər vasitələrlə əldə edilə bilinməsini nəzərdə tutmaqla, texniki təhlil kənarlaşmanın əsaslandırılmasını təmin edir. Standartdan kənarlaşmaya yol açan problemin aradan qaldırılması xərclərinin hədsiz çox olduğu və problemin uçuş təhlükəsizliyinə mənfi təsirlərinin bəzi prosedur qaydalar və ya həm praktik, həm də məntiqli həll yolları təklif edən digər vasitələrlə aradan qaldırıla bilməsinin mümkün olduğu vəziyyətlərdə bu məqbuldur.

2.1.4.5. Texniki təhlil həyata keçirən zaman aerodrom istismarçısı toplanmış praktik təcrübəsindən və xüsusi biliklərindən istifadə etməlidir. Aerodrom istismarçısı müvafiq sahələrə dair məsələlərdə digər mütəxəssislərdən də məsləhət ala bilər. Kənarlaşmanın təsdiqi prosesində (deviation approval process) alternativ prosedurları nəzərdən keçirərkən, qaydaların məqsədlərindən yayınmamaq üçün aerodromun sertifikatlaşdırılması üzrə qaydaların və məqbul standartların uçuş təhlükəsizliyi məqsədlərinin diqqətdə saxlanılması zəruridir.

2.1.4.6. Bəzi hallarda, uçuş təhlükəsizliyinin ekvivalent səviyyəsinin təmin edilməsinin yeganə ağlabatan vasitəsi uyğun prosedurun qəbul edilməsi və sertifikatlaşdırmadan keçmənin şərti kimi, xəbərdaredici məsləhətin (cautionary advice) müvafiq AİS nəşrlərində dərc edilməsinin tələb olunmasıdır.

2.1.4.7. Xəbərdaredici məlumatın verilməsi barədə qərar aşağıda göstərilən iki mülahizədən asılıdır:

(i) pilotun potensial təhlükəli vəziyyətlərdən xəbərdar olması zərurəti; və

(ii) AGA standartlardan kənarlaşmanı dərc etmə öhdəliyi (əks halda bu kənarlaşma sertifikatın statusunda nəzərə alınacaq).

2.1.5. Aerodrom standartlarına riayət olunmasından azad olunma halları

2.1.5.1. Aerodrom Standartlarına dair Qaydalarda göstərilən standartlara riayət edilməsi imkanı mövcud olmadıqda, aerodrom istismarçısı müvafiq standarta riayət edilməsindən azad olmaq üçün rəsmi müraciət göndərməlidir. Azad olma barədə müraciət Forması bu Qaydalara Qoşma J-də göstərilmişdir. Belə müraciətlər, aviasiya sahəsində tədqiqatlar və onların əlaqədar nəticələri, eləcə də mövcud standartlara nə zaman riayət edilə biləcəyinə dair məlumat daxil olmaqla, inandırıcı səbəblərlə müşayiət olunmalıdır.

2.1.5.2. "Aviasiya haqqında" Qanunun 10.6-cı maddəsinə əsasən DMAA, uçuşların təhlükəsizliyi ilə əlaqədar bütün aspektləri və istismar şərtlərini nəzərə aldıqdan sonra, yazılı bildirişlə istənilən aerodrom istismarçısını hər hansı müddəaları yerinə yetirilməsindən azad edə bilər.

2.1.5.3. "Aviasiya haqqında" Qanunun 10.6-cı maddəsində göstərildiyi kimi, DMAA tərəfindən icazə verilən istənilən azad olma halı, onun tərəfindən müvafiq Aerodrom Sertifikatında müəyyən edilən və uçuş təhlükəsizliyi nöqteyi-nəzərindən zəruri kimi qiymətləndirilən hər hansı şərt və ya prosedura tabe olmalıdır.

2.1.5.4. "Aviasiya haqqında" Qanunun 10.6-cı maddəsində göstərildiyi kimi, aerodromun Aerodrom Standartlarına dair Qaydalarda göstərilən hər hansı standarta riayət etməsi imkanı mövcud olmadıqda, DMAA aviasiya sahəsinə aid və zəruri hesab etdiyi digər tədqiqatları nəzərə aldıqdan sonra həmin aerodromun müvafiq standartla tələb olunana ekvivalent uçuş təhlükəsizliyi səviyyəyə çatması üçün zəruri olan hər hansı şərt və ya proseduru müəyyən edə bilər. Aerodrom istismarçısı bu aerodromun DMAA tərəfindən müəyyən edilən hər hansı şərt və ya prosedura riayət etməsini təmin etməlidir.

2.1.5.5. "Aviasiya haqqında" Qanunun 10.6-cı maddəsi aerodromun hər hansı standartdan kənarlaşmasının müvafiq Aerodrom Sertifikatının təsdiqi sənədində (endorsement) qeyd edilməsini nəzərdə tutur.

2.1.5.6. Aerodrom istismarçısının hər hansı tələbə əməl etməkdən azad olması barədə məlumat Aerodromun istismarına dair Təlimatda da qeyd edilməlidir. Belə azad olmaların təfsilatları, azad olma üçün müraciətin səbəbi, nəticədə ortaya çıxan hər hansı məhdudiyyətlər, tətbiq edilən şərtlər və ya prosedurlar və uçuş təhlükəsizliyinə dair digər əlaqədar məlumatlar Aerodromun istismarına dair Təlimatda qeyd edilməlidir.

2.1.5.7. Mövcud vasitə ilə əlaqədar təmin edilən azad olma həmin vasitənin istismar müddətinin sonuna qədər qüvvədə olmalıdır.

2.1.6. Digər standartlar və tövsiyə olunan təcrübələrlə ziddiyyət

2.1.6.1. Aerodroma Standartlarına dair bu Qaydalarda müəyyən edilən standartlar və tövsiyə edilən təcrübələrə uyğunluq aerodrom istismarçısını digər hökumət və ya qanunverici orqanlar tərəfindən təyin edilən tələblərlə əlaqədar öhdəliklərdən azad etmir. Digər qanunverici tələb bu Qaydaların müddəaları ilə ziddiyyət təşkil etdiyi halda, məsələ baxılması və müvafiq həll yolunun tapılması üçün DMAA-ya təqdim edilməlidir.

2.1.7. Standartlar və tövsiyə olunan təcrübələrlə birlikdə istifadə edilən digər terminlər

2.1.7.1. Bu Qaydalarda göstərilən standartlar və tövsiyə olunan təcrübələrlə birlikdə istifadə edilən digər terminlərin statusu aşağıda qeyd edilən kimi izah edilir:

(a) Əlavələr

Əlavələr asan istifadə üçün qruplaşdırılan amma standartlar və tövsiyə olunan təcrübələrin bir hissəsini təşkil edən materiallardan ibarətdir.

(b) Anlayışlar

Anlayışlar müstəqil statusa malik deyillər amma istifadə edildikləri hər bir standart və tövsiyə olunan təcrübənin ayrılmaz hissəsini təşkil edirlər. Buna görə də terminin mənasında hər hansı dəyişikliyin baş verməsi spesifikasiyalara da təsir edir.

(c) Cədvəllər və Şəkillər

Cədvəllər və Şəkillər standart və tövsiyə olunan təcrübələrə əlavə təşkil edir və ya onları illüstrasiya edir. Burada istinad edilən cədvəl və Şəkillər əlaqədar standart və tövsiyə olunan təcrübənin bir hissəsini təşkil edir və onlarla eyni statusu daşıyır.

(d) Ön sözlər (Forewords)

Ön sözlər DMAA və ya İCAO-nun fəaliyyətinə əsaslanan tarixi və izahedici materiallardan ibarətdir.

(e) Müqəddimələr (Introductions)

Müqəddimələr bu Qaydaların hissələrinin, fəsillərinin və ya bölmələrinin əvvəlində verilən izahedici materiallardan ibarətdir. Onlar mətnin anlaşıla bilməsinə yardımçı olmaq məqsədini daşıyır.

(f) Qeydlər

Qeydlər faktiki məlumatların verilməsi və ya əlaqədar standart və tövsiyə olunan təcrübələrə dair istinadların təmin edilməsi üçün mətnin müvafiq yerlərinə daxil edilir amma standart və tövsiyə olunan təcrübələrin bir hissəsini təşkil etmir.

(g) Qoşmalar (Attachments)

Qoşmalar standart və tövsiyə olunan təcrübələrə əlavə material rolunu oynayır və ya onların tətbiqinə dair təlimat xarakterli göstərişlər təmin edir.

2.2. İCAO AERODROM İSTİNAD KODUNDAN İSTİFADƏ

2.2.1. Aerodrom standartları və tövsiyə olunan təcrübələrin müəyyən edilməsi üçün İCAO Aerodrom İstinad Kodundan istifadə olunması

2.2.1.1. Aerodromda istismar edilməsi nəzərdə tutulan təyyarələrə uyğun olan bir sıra aerodrom vasitələri təmin etmək məqsədilə İCAO aerodromların xarakteristikaları ilə əlaqədar çoxsaylı spesifikasiyaların bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqəyə girməsinin sadə metodunu təmin edən istinad kodu işləyib hazırlamışdır.

Bu kod uçuş-enmə zolağının uzunluğunun və ya süni örtüyün möhkəmliyinə dair tələblərin müəyyən edilməsi məqsədilə istifadə edilmək üçün nəzərdə tutulmayıb. Kod iki elementdən ibarətdir. Bu elementlər təyyarənin uçuş-texniki xarakteristikaları və ölçüləri ilə əlaqədardır. Element 1 - uçuş sahəsinin təyyarənin tipinə uyğun uzunluğuna əsaslanan rəqəmdir. Element 2 isə - təyyarənin qanad genişliyi (aeroplane wing span) və əsas şassinin kənar təkərləri arasındakı məsafəyə (outer main gear wheel span) əsaslanan hərfdir. Xüsusi spesifikasiya kodun iki elementindən ən məqbulu və ya iki kodlu elementin müvafiq kombinasiyası ilə əlaqədardır. Dizayn məqsədləri üçün seçilmiş element daxilindəki kod hərfi və ya rəqəmi, bu parametrin nəzərdə tutulduğu təyyarənin kritik xüsusiyyətləri ilə əlaqədardır.

2.2.1.2. Aerodrom Standartlarına dair bu Qaydalar İCAO-nun aerodromlar və aerodrom vasitələrindən tələb olunan xarakteristikaların müəyyən edilməsi üçün aerodromun istinad kodunun tətbiq edilməsi metodundan istifadə edir.

2.2.2. Aerodromun İstinad Kodu və təyyarənin xarakteristikaları

2.2.2.1. Bu Qaydalarda göstərilən standartlar və tövsiyə olunan təcrübələri tətbiq edən zaman ilkin olaraq, aerodromda istismar ediləcəyi nəzərdə tutulan təyyarələr və kodun iki elementi müəyyən edilir.

2.2.2.2. Aerodromun planlaşdırılması məqsədilə seçilmiş aerodromun istinad kodu - kod rəqəmi və hərfi - təyyarənin xarakteristikalarına uyğun olaraq müəyyən edilməlidir. Aerodrom qurğusu (facility) həmin təyyarə üçün nəzərdə tutulur.

2.2.2.3. Təyyarə istinad kodunun rəqəmləri və hərfləri bu Qaydaların Cədvəl 2-1-ində onlara verilən mənaları daşımalıdır.

2.2.2.4. Element 1 üçün kod rəqəmi bu Qaydaların Cədvəl 2-1-inin sütun 1-inə əsasən müəyyən edilməlidir. Bunun üçün uçuş-enmə zolağından istifadə edəcəyi nəzərdə tutulan təyyarələrin uçuş sahəsinin təyyarənin tipinə uyğun uzunluqlarının ən yüksək kəmiyyətinə uyğun kod rəqəmini seçilməlidir.

Qeyd 1: *Uçuş sahəsinin təyyarənin tipinə uyğun uzunluğunun müəyyən edilməsi yalnız kod rəqəminin seçilməsi üçündür və uçuş-enmə zolağının təmin edilən faktiki uzunluğuna (actual runway length provided) təsir etmək üçün nəzərdə tutulmur.*

Qeyd 2: *Uçuş-enmə zolağının uzunluğunu təyin edilməsi üçün təlimat G-AGA-017 sənədində verilib.*

2.2.2.5. Element 2 üçün kod hərifi bu Qaydalara əsasən müəyyən edilməlidir. Bunun üçün təyyarənin qanad genişliyinə uyğun kod rəqəmi seçilməlidir. Belə seçim zamanı qurğulardan istifadə edəcəyi nəzərdə tutulan təyyarələr üçün daha böyük kod hərifi verən qanad genişliyi əsas götürülür.

Qeyd: *Aerodromun istinad kodunun müəyyən edilməsi üçün aerodrom istismarçısına kömək etmək məqsədilə nəzərdə tutulan təlimat xarakterli göstəriş G-AGA-017 və G-AGA-020 sənədlərində verilmişdir.*

Cədvəl 2-1 – Aerodromun İstinad Kodu

Kod elementi 1		Kod elementi 2	
Kod rəqəmi	**Uçuş sahəsinin təyyarənin tipinə uyğun uzunluğu**	**Kod hərifi**	**Qanad genişliyi**
1	800 m.-dən az	A	15 metrə qədər (15 m. daxil olmamaqla)
2	800 m.-dən 1200 metrə qədər (1200 m. daxil olmamaqla)	B	15 m.-dən 24 metrə qədər (24 m. daxil olmamaqla)
3	1200 m.-dən 1800 metrə qədər (1800 m. daxil olmamaqla)	C	24 m.-dən 36 metrə qədər (36 m. daxil olmamaqla)
4	1800 m. və daha çox	D	36 m.-dən 52 metrə qədər (52 m. daxil olmamaqla)
		E	52 m.-dən 65 metrə qədər (65 m. daxil olmamaqla)
		F	65 m.-dən 80 metrə qədər (80 m. daxil olmamaqla)

Qeyd 1: *Qanad genişliyi 80 metrdən çox olan təyyarələrin planlaşdırılmasına dair təlimat G-AGA-017 və G-AGA-020 sənədlərində verilib.*

Qeyd 2: *G-AGA-026 sənədində verilən kod hərfi iki olan qanad ucları qatlanan təyyarələrin yerləşdirilməsi Aerodrom uyğunluğunun tədqiqatının aparılması qaydalarında öyrənilir. Əlavə təlimat hava limanının planlaşdırılmas üçün istehsalçının hava gəmisinin xarakteristikalarına dair təlimatında tapa bilərsiniz.*

2.2.3. Gələcəkdə ola biləcək böyük təyyarələrin nəzərə alınması

2.2.3.1. Aerodroma Standartlarına dair bu Qaydaların heç bir müddəası gələcəkdə aerodromda istismar edilə biləcək daha böyük təyyarələr üçün nəzərdə tutulan aerodrom vasitələrinin planlaşdırılması və təmin edilməsinın qarşısını almaq məqsədi daşımır. Gələcəkdə istismar edilməsi mümkün ola biləcək və daha çox vasitələrin mövcudluğunu tələb edən təyyarələrə xidmət göstərilməsi üçün müvafiq əlavə təhlükəsizlik tədbirlərinin həyata keçirilməsi nəzərdə tutula bilər. Bu əsasən maneələrin üzərindən uçub keçməyə dair minimal tələblərə (minimum clearance requirements) aiddir və təlimat xarakterli məlumat G-AGA-017 və G-AGA-020 sənədlərində verilmişdir. Hərçənd, gələcəkdə istismar edilə biləcək daha böyük təyyarələr üçün hazırlanmış hərəkət sahəsi mövcud olan hallarda, aerodrom istismarçısı təyyarənin istinad kodu və texniki xidmət üzrə işlərə dair müvəqqəti bildirişin alınması üçün DMAA ilə əlaqə saxlamalıdır.

2.2.3.2. Öz təyyarələrinin kompleks planlaşdırılması (master planning) üçün müvafiq təyyarənin və təyyarə xarakteristikalarının seçilməsi aerodrom istismarçısının müstəsna səlahiyyətinə aiddir. Aerodrom Standartlarına dair bu Qaydalar B747

geniş füzelyajlı reaktiv təyyarələrindən böyük təyyarələr üçün nəzərdə tutulan aerodrom vasitələri üçün İCAO Kod F-in spesifikasiyalarını daxil etmişdir.

3. AERODROMUN SERTİFİKATLAŞDIRILMASI PROSESİ VƏ AERODROMUN ISTISMARINA DAIR TƏLİMATA OLAN TƏLƏBLƏR

3.1. ÜMUMİ MÜDDƏALAR

3.1.1. Giriş

3.1.1.1. Bu fəsil aerodromların Aerodrom Sertifikatı ilə istismar edilməsi tələbi və DMAA tərəfindən sertifikatlaşdırma prosesini müəyyən edir.

3.1.1.2. Aerodromun sertifikatlaşdırılması prosesi yalnız aerodromun aviasiyada uçuş təhlükəsizliyi cəhətini nəzərə alır. Müvafiq ərazinin aerodrom qismində istifadə olunmasının digər dövlətin və yerli qanunvericiliyin tələblərinə uyğun gəlməsinin təmin edilməsi müraciət edənin məsuliyyətinə aiddir. Bu tələblərə nümunə olaraq torpaqdan istifadə hüququ və ətraf mühitlə əlaqədar normativ qaydaları göstərmək olar. Aerodrom Sertifikatı müraciət edəni belə tələblərə riayət etməkdən azad etmir.

3.1.2. Aerodrom Sertifikatına malik olmaq tələbi

3.1.2.1. Aerodrom Sertifikatı müraciət edənə sertifikatlaşdırma prosesi 10.2-ci maddənin tələblərə uyğun olaraq tamamlandıqdan sonra verilir.

3.1.3. Aerodrom Sertifikatı üçün müraciət

3.1.3.1. Aerodrom Sertifikatı üçün müraciət edən aşağıda qeyd edilənləri təqdim etməlidir:

(a) Aerodrom Standartlarına dair bu Qaydalarda göstərilən müraciət forması; və

(b) müvafiq aerodrom üçün Aerodromun istismarına dair Təlimat; və

(c) müraciətlə əlaqədar müvafiq rüsum.

3.1.3.2. Müraciət edən aerodromun yerləşəcəyi ərazinin sahibi olmalı və ya bu ərazini aerodrom qismində istifadə etmək üçün onun sahibindən alınmış rəsmi icazəyə malik olmalıdır.

3.1.3.3. Digər yerli qanunverici normaların tələb etdiyi kimi, müraciət edən digər dövlət orqanları tərəfindən verilmiş icazələri əldə etməli və öz müraciəti ilə birlikdə təqdim etməlidir.

3.1.3.4. Aerodrom Sertifikatı üçün müraciət formasının nümunəsi bu Qaydaların “C” Qoşmasında göstərilir. Aerodrom Sertifikatı üçün müraciət forması (F-AGA-001) Mülki Aviasiya Agentliyinin rəsmi intenet saytında yerləşdirilib.

3.1.3.5. Müraciətlə birlikdə təqdim olmalı olan Aerodromun istismarına dair Təlimat qeyd edilən məsələlərə dair məlumat və təlimatları daxil etməli və aerodromun xidmət personalının öz vəzifələrini yerinə yetirməsinə kömək etmək üçün zəruri ola biləcək digər məlumat və təlimatları özündə cəmləməlidir. Aerodromun istismarına dair Təlimatın təfsilatlı tələbləri bu fəslin 3.2-ci bölməsində izah edilib.

3.1.4. Aerodrom Sertifikatına dair müraciətə baxılması üçün rüsum

3.1.4.1. Aerodrom sertifikatı onun üzərində qeyd edilən verilmə tarixindən başlamaqla 3 illik müddət ərzində etibarlı olmalı və “Rüsumlar haqqında” Azərbaycan Respublikasının 223 saylı Qanununun 29 və 29.1-ci maddələrində qeyd edildiyi kimi bu sertifikatın sahibi rüsum haqqı ödəməlidir.

Qeyd: 3.1.4.1-də qeyd edilən müddət (3 il) audit və müfəttiş yoxlamaların nəticələrinə əsasən azaldıla bilər.

3.1.5. Aerodrom Sertifikatına dair müraciətə baxılması

3.1.5.1. Aerodrom Sertifikatının verilməsi nəzərdə tutulan və ya arzu olunan tarixdən qabaq aerodromun təfsilatlı şəkildə baxılmasına və yoxlanılmasına vaxt imkanı verilməsi üçün ilkin sertifikatlaşdırma zamanı 90, yeniləmək (renewal) üçün 60 gün qalmış müraciətlər təqdim edilməlidir.

3.1.5.2. DMAA tərəfindən tələblərə uyğun olaraq, hərəkət sahəsinin fiziki xarakteristikaları, süni örtüyün möhkəmliyi və səth, maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlər və s. dair texniki hesabatlar və baxış aktları (Engineering and survey reports) sertifikatın alınması üçün sənəd təqdimatının bir hissəsini təşkil etməlidir.

3.1.5.3. Sertifikatlaşdırma prosesinin bir hissəsi kimi, DMAA aerodromun hər hansı cəhətinin yoxlanılması və ya sınaqdan keçirilməsini həyata keçirə və ya müraciət edən tərəfindən təqdim edilmiş istənilən məlumatın əsaslandırılmasını tələb edə bilər.

Buna baxmayaraq, aydın şəkildə başa düşülməlidir ki, DMAA tərəfindən aparılan sınaq-yoxlama prosesi müraciət edəni düzgün məlumat təqdim etmək məsuliyyətindən azad etmir.

3.1.5.4. Bu Qaydalarda göstərilən müvafiq standartlara tam uyğun gəlməyən aerodrom vasitələri mövcud olduğu hallarda xüsusi qiymətləndirmə zəruri ola bilər. Bu zaman daha çox vaxt və resurslar sərf oluna və nəticədə hava gəmisi ilə əməliyyatlara məhdudiyyətlər tətbiq edilə bilər.

3.1.5.5. AGA müraciəti qəbul etdikdən sonra bütün məsələlərin tamlıqla əhatə edildiyini yoxlamaq və Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətləri tərəfindən dərc edilməli olan məlumatlar daxil olmaqla, “Aviasiya haqqında” Qanununda göstərilən tələblərə və Aerodrom Standartlarına dair Qaydalara uyğunluğu müəyyən etmək üçün Aerodroma dair təqdim edilən Təlimatı təfsilatlı şəkildə araşdırır. Aerodromun istismarına dair Təlimata düzəliş edilməsi və/və ya ona əlavə məlumatın daxil edilməsinə dair sorğu müraciət edən tərəfindən hazırlanmalı, DMAA-ya təqdim edilməlidir. İdarəetmə strukturu, xidmət və texniki xidmət personalının adekvatlığı və səriştəsi, onların təliminin təşkili və təmin edilməsi, aerodromun yerləşdiyi ərazi, vasitə və avadanlığı, əlaqədar xidmətlər və istismar prosedurları və sair məsələlər daxil olmaqla, aerodromun istismar edilməsi ilə bağlı bütün cəhətlər müraciət edənin nəzərdə tutduğu əməliyyatların miqyası, əhatəsi və şərtlərinə nəzərən əsasən qiymətləndirilir. Aerodrom istismarçısı tərəfindən təqdim edilən müvafiq sənədlər Aerodrom Sertifikatının qüvvədə olduğu müddət ərzində DMAA tərəfindən saxlanılmalıdır.

3.1.5.6. Aerodromun müraciətdə qeyd edilən yerdə istismarının hava gəmisi ilə əməliyyatların uçuş təhlükəsizliyinə mənfi təsir etmədiyinə əmin olmaq

məqsədilə, DMAA uçuş əməliyyatlarının qiymətləndirilməsini tələb edə bilər.

3.1.5.7. DMAA müraciət edənin aerodromuna baxış həyata keçirir. Bu baxışın məqsədləri aşağıda qeyd edilənlərdir: aerodroma dair məlumatların yerində yoxlanılması; aerodromda göstərilən xidmətlərin təftişi; aerodromun xidmət personalından müsahibə alınması; istismar prosedurlarının və təlim metodlarının yoxlanılması;

aerodrom əməliyyatlarının dəstəklənməsi üçün zəruri olan əlaqədar xidmətlərin mövcudluğu və adekvatlığının yoxlanması; aerodromun uçuş təhlükəsizliyinin idarə edilməsi sisteminin qiymətləndirilməsi; aerodrom istismarçısının uçuş təhlükəsizliyinə dair sənədlərinə və qeydlərinə baxılması; eləcə də aerodromda və onun yaxınlığındakı maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərdə hər hansı maneələrin olub-olmamasının yoxlanılması.

3.1.5.8. Yuxarıda qeyd edilən 3.1.5.7 bəndinə uyğun olaraq, müraciət edən DMAA-nı və ya hər hansı digər səlahiyyətli şəxsi aerodromun istənilən hissəsinə daxil olmağa və ya hər hansı aerodrom vasitəsinə, avadanlığa, qeydlərə baxış keçirməyə, eləcə də istismarçının işçi heyətini yoxlamağa icazə verməlidir. Bundan əlavə, müraciət edən aerodrom ərazisinin auditinin asanlaşdırılmasını təmin etməlidir.

3.1.5.9. DMAA-nın müəyyən edə biləcəyi hər hansı mülahizələri nəzərə almaqla, yuxarıda qeyd edilən audit keçirilən müddət ərzində aşkar edilən istənilən çatışmazlıq DMAA tərəfindən təyin edilən zaman çərçivəsində aradan qaldırılmalıdır. Zəruri hallarda Aerodromun istismarına dair Təlimata müvafiq dəyişikliklər edilməli və düzəliş edilmiş belə Təlimat Aerodrom Sertifikatının verilməsi məsələsinin nəzərdən keçirilməsindən öncə qəbul edilməsi üçün müvafiq Şöbəyə göndərilməlidir.

3.1.5.10. Aerodromun istismarına dair Təlimat DMAA tərəfindən təsdiq edilir, təsdiqdən dərhal sonra müraciət edən Aerodromun istismarına dair Təlimatın surətini çıxarmalı və maraqlı şəxslərə və digər əlaqədar tərəflərə göndərməlidir.

3.1.6. Aerodrom Sertifikatının verilməsi

3.1.6.1. “Aviasiya haqqında” Qanunun 10.2-ci maddəsinə uyğun olaraq, DMAA aşağıda qeyd edilənlərdən razı qalarsa, müraciət edənə Aerodrom, Heliport və Helikopter meydançasının istismara yararlığını təsdiq edən sertifikat (Sertifikatların nümunələri ilə Qoşma D-də tanış olmaq olar) verə bilər:

(a) müraciət edən öz aerodromunu istismar etmək və onu düzgün qaydada lazımı səviyyədə saxlamaq üçün səriştəyə malikdir. Bu zaman onun əvvəlki idarəçiliyi, təcrübəsi, avadanlığı, təşkilatı strukturu, işçi heyəti, texniki xidmət və digər imkanları nəzərə alınır;

(b) müraciət edənin aerodromu üçün hazırlanmış və onun müraciəti ilə birlikdə təqdim edilmiş Aerodromun istismarına dair Təlimat DMAA-ya düzgün məlumatları əhatə edir;

(c) müraciət edənin aerodrom qurğuları, avadanlığı və xidmətləri Aerodrom Standartlarına dair Qaydalarda göstərilən standartlara riayət edir;

(d) müraciət edənin aerodrom istismar prosedurları hava gəmisinin uçuş təhlükəsizliyinin təmin edilməsinə kifayət qədər imkan verir; və

(e) müraciət edənin aerodromunda uçuş təhlükəsizliyinin idarə edilməsinin məqbul sistemi mövcuddur.

3.1.6.2. Aerodrom Sertifikatının sahibi və ya sertifikatı almaq üçün müraciət edəndən hər bir aerodrom üçün Aerodrom Standartlarına dair bu Qaydalarda göstərilən standartlara uyğun olan uçuş təhlükəsizliyinin idarə edilməsinin işlək sistemini

(operating safety management system) təmin etməsi və tətbiq etməsi tələb olunmalıdır.

3.1.6.3. Aerodrom Sertifikatları aerodrom istismarçısının məqbul normativ qaydalar və icbari tələblərə davamlı qaydada əməl edəcəyi şərti ilə verilir.

3.1.6.4. Aerodrom Sertifikatı verildikdən dərhal sonra, düzəliş edilənə, dayandırılana və ya ləğv edilənə qədər qüvvədə qalır.

3.2. AERODROMUN İSTİSMARINA DAİR TƏLİMAT

3.2.1. Aerodromun istismarına dair Təlimatın təqdim edilməsinə dair tələb

3.2.1.1. Əlavə 14-ün 1.4.4-cü maddəsi Aerodrom Sertifikatı üçün müraciət edəndən özündə aşağıda qeyd edilən məlumatları cəmləyən Aerodromun istismarına dair Təlimat təqdim etməyi tələb edir:

(a) bu Qaydalarda qeyd edilən məsələlərlə əlaqədar məlumat və təlimatları; və

(b) aerodromun xidmət personalının öz vəzifələrini yerinə yetirməsi üçün zəruri hesab edilə biləcək hər hansı digər məlumat və təlimatları.

3.2.2. Aerodromun istismarına dair Təlimatın məqsədi və əhatə dairəsi

3.2.2.1. Aerodromun istismarına dair Təlimat aerodromun sertifikatlaşdırılması prosesi üçün zəruri hesab edilən fundamental tələbdir. Bu Təlimat aerodromun yerləşdiyi ərazi, vasitələr, avadanlıqlar, xidmətlər, istismar prosedurları, qəza planlaşdırması, təhlükəsizliyinin idarə edilməsi sistemi daxil olmaqla, təşkilatı struktur və idarəetmə sistemi ilə əlaqədar müvafiq məlumatları əhatə edir.

3.2.2.2. Aerodromun istismarına dair Təlimatda göstərilən məlumat aerodromun Aerodrom Standartlarına dair bu Qaydalarda göstərilən aerodrom standartlarına uyğun gəldiyini və hava gəmilərinin hərəkətinin təhlükəsizliyinə təsir edə biləcək hər hansı aşkar çatışmazlıqların mövcud olmadığını əks etdirməlidir. Aerodrom Standartlarına dair bu Qaydalarda göstərilən hər hansı standartla uyğunsuzluq Aerodromun istismarına dair Təlimatda yer almalıdır.

3.2.2.3. Aerodromun istismarına dair Təlimat standartlar, şərtlər və aerodromda təmin edilməli olan xidmət səviyyəsi ilə əlaqədar aerodrom istismarçısı ilə DMAA arasında razılaşdırılmış istinad sənədi rolunu oynayır.

3.2.2.4. Aerodromun istismarına dair Təlimat aerodromda təmin edilməli olan aerodrom standartları, tövsiyə olunan təcrübələr və istismar prosedurlarının siyahısını, həmçinin göstərilməli olan xidmət səviyyəsini nəzərdə tutur. Aerodromun istismarına dair Təlimatda göstərilən məlumat DMAA-ya aerodromun, hava gəmisi ilə yerinə yetirilməsi təklif edilən əməliyyatlara uyğunluğunu qiymətləndirməyə və sertifikat üçün müraciət edənin Aerodrom Sertifikatına sahib olmağa layiq olub-olmamasına dair qərar verməyə imkan verir. Həmçinin bu təlimat Aerodrom Sertifikatı vermək məqsədilə aerodromun yerləşdiyi yerin təftiş edilməsi və sertifikat verildikdən sonra DMAA tərəfindən uçuş təhlükəsizliyinə müntəzəm əsasda nəzarət üçün ilkin təlimatdır.

3.2.2.5. Bundan əlavə, Aerodromun istismarına dair Təlimatın məqsədi aerodromun xidmət personalına, aerodromda hava gəmisinin istismar edilməsinin təhlükəsiz olması üzrə öz vəzifələrini effektiv qaydada icra etmək imkanı vermək üçün zəruri ola

biləcək məlumat və təlimatların təmin edilməsidir. Yuxarıda qeyd edilən məqsədə nail olmaqdan ötrü Aerodromun istismarına dair Təlimat aerodromun istismarçısının öz xidmət personalı (aerodromun istismarçısı üçün çalışan podratçılar və agentlər daxil olmaqla) üçün hazırlamış olduğu istismar prosedurlarına dair təlimatları, eləcə də əsas xidmət personalı və onların cavabdeh olduğu sahələri özündə əks etdirən təşkilati strukturun təfsilatlarını daxil etməlidir.

3.2.3. Aerodromun istismarına dair Təlimatın formatı

3.2.3.1. Aerodromun istismarına dair təlimat nəzərə alınmalı olan bütün sahələri əhatə edən Aerodroma dair əsas Təlimatı (main Aerodrome Manual), eləcə də müvafiq müşayiətedici sənədləri və Aerodroma dair əsas Təlimatda göstərilən aerodrom əməliyyatlarına dair təlimatları daxil edə bilər. Aerodroma dair əsas Təlimata digər sənədlər və təlimatlar, hava limanına dair sirkulyarlar (airport circulars), aerodrom istismarçısının hava limanının istismarı ilə əlaqədar məsələlərə dair öz işçi heyətinə və podratçılara və ya agentlərə müntəzəm olaraq göndərdiyi bildirişlər və göstərişlər əlavə edilə bilər. Bu köməkçi materialların içindəkilər daimi xarakter daşıdıqları andan etibarən Aerodroma dair əsas Təlimata daxil edilməlidir.

3.2.3.2. Aerodromun istismarına dair Təlimat müntəzəm olaraq düzəlişlər olunan işlək sənəddir. Düzəlişlərin edilməsini asanlaşdırmaq üçün bu təlimat əlavə vərəqlərin daxil edilməsinə imkan verən qovluqda saxlanılmalıdır. Səhifələrin və maddələrin nömrələnməsi sistemi də əlavələrin və çıxarışların edilməsini asanlaşdıra bilən qaydada işlənib hazırlanmalıdır. Aerodromun istismarına dair Təlimatın hər bir nüsxəsinə düzəlişlər barədə məlumatın qeyd edildiyi səhifə daxil edilməlidir.

3.2.3.3. Aerodromun istismarına dair Təlimat aerodromun xidmət personalının öz fəaliyyətində daimi olaraq işlətdiyi və istinad etdiyi sənəd olduğu üçün asanlıqla istifadə olunan yerdə olmalıdır. Bu sənəddə göstərilən məlumat və təlimatlar aydın, yığcam və birmənalı olmalıdır.

3.2.4. Aerodromun istismarına dair Təlimatın yenilənməsi və ona nəzarət edilməsi

3.2.4.1. İCAO Əlavə 14-ün tələblərinə uyğun olaraq aerodrom istismarçısı:

(a) öz aerodromu üçün Aerodromun istismarına dair Təlimat işləyib hazırlamalı və bu təlimatın bir nüsxəsini DMAA-ya təqdim etməlidir. Təlimat tam və yenilənmiş vəziyyətdə saxlanmalıdır;

(b) Aerodromun istismarına dair Təlimatın tam və yenilənmiş ən azı bir nüsxəsini aerodromda saxlamalıdır. Əgər aerodrom istismarçının əsas iş yeri deyilsə, təlimatın bir nüsxəsi əsas iş yerində də saxlamalıdır;

(c) Aerodromun istismarına dair Təlimatın bir nüsxəsinin DMAA tərəfindən təftiş edilməsinə imkan yaratmalıdır;

(d) Aerodromun istismarına dair Təlimata malik olmalı və Aerodromun istismarına dair Təlimatda qeyd edilən məlumatların dəqiqliyinin təmin edilməsi məqsədilə tələb olunan zəruri düzəlişləri etməli və onun tutumunu yeniləməlidir;

(e) mümkün olduğu qədər tez bir zamanda Aerodromun istismarına dair Təlimata edilmiş hər hansı düzəlişlər barədə DMAA-ya məlumat vermək.

(f) Aerodromun istismarına dair Təlimata DMAA tərəfindən tələb oluna biləcək əlavə və düzəlişlər etmək. Bu əlavə və düzəlişlərin məqsədi aşağıda qeyd edilənlərdir:

(i) Aerodromun istismarına dair Təlimatda qeyd edilən məlumatların dəqiqliyinin təmin edilməsi;

(ii) hava gəmisinin aerodromda təhlükəsiz və effektiv istismarının təmin edilməsi; və ya

(iii) aviasiyada uçuş təhlükəsizliyinin təmin edilməsi (safety of air navigation).

3.2.5. Aerodromun istismarına dair Təlimatın paylanması və ona düzəliş edilməsi

3.2.5.1. Aerodromun istismarına dair Təlimat mühüm sənəd hesab edilir. Bu təlimat aerodrom istismarçısının rəhbərliyi altında işlənib hazırlanmalı və təşkilatın rəhbəri tərəfindən imzalanmalıdır. Aerodromun istismarına dair Təlimata hər hansı düzəlişlər aerodrom istismarçısının bu məqsədlə səlahiyyətləndirdiyi şəxs (şəxslər) tərəfindən edilməlidir.

3.2.5.2. Aerodromun istismarına dair Təlimatın müvafiq bölmələrinin surətləri aerodromun xidmət personalının müşahidəçi üzvünün (supervisory member) istifadəsinə verilməlidir. Bu hal, istismarçının podratçıları və ya agentləri tərəfindən işə götürülən belə əməkdaşlara da aid edilir (müvafiq hallarda). Burada məqsəd, həmin xidmət personalının:

(a) aerodromun istismarına dair təlimatın öz vəzifələrinə uyğun hər bir bölməsinin tutumundan xəbərdar olması; və

(b) öz vəzifələrini Aerodromun istismarına dair Təlimatın müvafiq müddəalarına uyğun qaydada yerinə yetirməsidir.

3.2.5.3. Bu məqsədlə aerodromun xidməti personalı dedikdə, aerodrom istismarçısı tərəfindən işə götürülən xidməti personalı nəzərdə tutulur. Bu personalın vəzifəsi aşağıda qeyd edilənlərlə əlaqədardır:

(a) aerodromun hava gəmisinin istifadəsi üçün təhlükəsiz olmasının təmin edilməsi; və ya

(b) aerodromun manevr sahəsi və perronlarına daxil olunması.

3.2.5.4. Bundan əlavə, Aerodromun istismarına dair Təlimatın kifayət sayda nüsxəsi aerodrom istismarçısının kitabxanasında və digər əlaqədar xidmət personalının iş yerində saxlanılmalıdır.

3.2.5.5. Aerodromun istismarına dair Təlimatın DMAA-ya təqdim edilməsindən və onun nüsxələrinin əlaqədar xidmət personalı arasında daxili qaydada paylanmasından əlavə, Təlimat aerodromun təhlükəsizliyi prosesində (aerodrome's safety process) iştirak edən digər kənar tərəflərin də istifadəsinə təqdim edilməlidir.

3.2.5.6. Aerodromun istismarına dair Təlimat nəzarətdə saxlanılan sənəddir. Bu sənədə nəzarət edilməsi üçün Aerodrom istismarçısı Aerodromun istismarına dair Təlimatın yeniləməsi və paylamasına məsul olan nəzarətçi (document controller) təyin etməlidir. Aerodromun istismarçısına dair Təlimatın hər bir nüsxəsi nömrələnməli və bu nüsxələrə malik olanların siyahısı nəzarətçidə olmalıdır.

Təlimata edilən bütün düzəlişlər hər bir nüsxənin üz tərəfində yerləşdirilən düzəlişlərə dair məlumat səhifəsində qeyd edilməlidir.

3.2.5.7. Aerodromun istismarına dair Təlimatın hər bir sahibi malik olduğu nüsxənin yenilənmiş olduğuna əmin olmalıdır. Ümumi istifadədə üçün nəzərdə tutulan nüsxələr halında, bu nüsxələrə düzəliş edilməsinə məsul olan müvafiq şəxs təyin edilməlidir.

3.2.5.8. Aerodromun istismarına dair Təlimata əllə yazma vasitəsilə edilən düzəlişlər məqbul hesab edilmir. Əlavə və ya dəyişikliklər əlavə və ya əvəzləyici səhifələrin yerləşdirilməsi vasitəsilə yerinə yetirilməlidir. Bu səhifələrin üzərində tarix qeyd edilməlidir. Dəyişiklik kənar maraqlı tərəfin (each external party) fəaliyyəti ilə əlaqədar olarsa, belə düzəlişlər əlaqədar tərəflərə göndərilən zaman bütün əlaqədar tərəflərin bu dəyişikliyi əldə etdiyini və nəzərə aldığını sənədləşdirmək məqsədilə hər bir kənar maraqlı tərəfdən təsdiq sənədi alınmalıdır (acknowledgement slip**)**.

3.2.5.9. Aerodromun istismarına dair Təlimatın hər hansı hissəsi yeniləndikdə və ya DMAA Təlimatı, yaxud təlimatın yenilənməsi və ya ona dəyişiklik edilməsinə dair hər hansı təklifi nəzərdən keçirdikdən sonra tələb etdikdə, aerodrom istismarçısı tez bir zamanda Aerodromun istismarına dair Təlimata düzəlişlər etməlidir. DMAA tərəfindən tələb olunan belə düzəlişlər aerodrom istismarçısı tərəfindən icbari qaydada nəzərə alınmalıdır.

3.2.5.10. Aerodrom istismarçısı düzəliş edilən səhifələri və düzəlişlərin siyahısını DMAA-ya razılaşdırmaq üçün göndərməlidir.

3.2.6. Aerodromun istismarına dair Təlimata daxil edilməli olan məlumat

3.2.6.1. Aerodromun istismarına dair Təlimatda nəzərə alınmalı olan xüsusiyyətlərin təfsilatları Aerodrom Standartlarına dair Qaydalarda Qoşma F-də izah edilmişdir.

3.2.6.2. Aerodrom Sertifikatı üçün müraciət edənlər və aerodrom istismarçıları aerodromları üçün hazırlanmış Aerodromun istismarına dair Təlimatın tələb olunan bütün məsələləri müfəssəl və aydın şəkildə əhatə etməsini təmin etməlidirlər. Aerodromun istismarına dair Təlimatın və ya onun hər hansı hissinin qeyri-məqbul, natamam və ya qeyri-adekvat olduğu aşkarlandığı halda, DMAA Aerodromun istismarına dair Təlimatı qəbul etməmək və /və ya əlavə məlumatın təqdim edilməsini tələb etmək hüququnu özündə saxlayır.

3.3. AIP və NOTAM Fəaliyyəti

3.3.1. Sertifikatlaşdırılmış aerodromu təşviq etmək üçün AIP və NOTAM-ın işə salınması

3.3.1.1. Aerodrom istismarçısı ona məxsus aerodromda uçuş təhlükəsizliyi ilə bağlı göstərilməli olan digər xidmətlərlə yanaşı Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərinin də mövcud olmasını təmin etməlidir.

Aerodrom Sertifikatı verildikdən sonra aerodrom istismarçısı Pilot üçün Bildiriş (NOTAM) və/və ya Aeronaviqasiya Məlumatı Nəşrinə (AİP) Düzəlişi işləyib hazırlamalı və Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərinə təqdim etməlidir. Bu bildiriş və düzəliş aerodromun sertifikatlaşdırıldığı və əməliyyatlara başladığı tarixlər daxil olmaqla, AİP Azərbaycana davamlı əsasda daxil ediləcək aerodroma dair bütün məlumatları özündə əks etdirməlidir.

3.3.2. Müntəzəm bildiriş və hesabatlılıq

3.3.2.1. Aerodrom istismarçısı Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətləri tədarükçüsü tərəfindən verilən hər bir AİP, AİP-ə Əlavə (AIP Supplement), AİP-ə Düzəliş, NOTAM, Uçuşqabağı Məlumat Bülleteni (Pre-flight Information Bulletin) və Aeronaviqasiya İnformasiyası Sirkulyarını aldıqdan sonra onları yoxlamalıdır. İstismarçısı bu yoxlama zamanı ortaya çıxan və onun aerodromuna aid olan hər hansı qeyri-dəqiq məlumat barədə Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətləri tədarükçüsünü dərhal məlumatlandırmalıdır.

3.3.2.2. Aerodrom istismarçısı aerodrom vasitələri və ya avadanlıqlarına, eləcə də aerodromdakı xidmət səviyyəsinə hər hansı dəyişiklik barədə Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərini yazılı şəkildə məlumatlandırmalıdır (dəyişiklik həyata keçirilməzdən öncə). Bu dəyişiklik:

(a) qabaqcadan planlaşdırılır; və

(b) Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətləri tərəfindən hazırlanan hər hansı nəşrdə göstərilən məlumatların dəqiqliyinə təsir edə bilər.

3.3.2.3. Yuxarıda qeyd edilən 3.3.2.2 bəndinin məqsədlərinə uyğun olaraq, aerodrom istismarçısı planlaşdırılan müxtəlif növ dəyişikliklər barədə Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərini məlumatlandırmaq məqsədilə tələb olunan vaxtı müəyyən etmək üçün öz iş fəaliyyətinin Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətləri ilə yaxından müzakirə və koordinasiya etməlidir.

3.3.2.4. Aerodrom istismarçısı ona məlum olan aşağıdakı hallar barədə ətraflı məlumatı Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətləri təminatçısına və dispetçer xidməti orqanına (air traffic control unit) dərhal bildirməlidir:

(a) maneələr, əngəllər və təhlükələr, yəni:

(i) obyektin, aerodromla əlaqədar olan maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthin üzərinə keçən hər hansı çıxıntısı; və

(ii) aerodromda və ya onun yaxınlığında aviasiya təhlükəsizliyinə təsir edən hər hansı əngəl və ya təhlükəli vəziyyətin mövcudluğu;

(b) Yuxarıda qeyd edilən 3.3.2.1 bəndində istinad edilən Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətləri tədarükçüsü tərəfindən dərc edilən hər hansı nəşrdə qeyd edildiyi kimi aerodromda göstərilən xidmət səviyyəsində istənilən dəyişiklik və ya Aerodrom Standartlarına dair bu Qaydalardan hər hansı kənarlaşma (variation) (DMAA tərəfindən qəbul edilmiş olan)

(c) aerodromun hərəkət sahəsinin hər hansı hissəsinin bağlanması;

(d) hər hansı aerodrom vasitəsi və ya aerodromun fiziki yerləşməsində (physical layout) əhəmiyyətli dəyişikliklər; və

(e) aviasiya təhlükəsizliyinə təsir edə biləcək və təhlükəsizlik tədbirlərinin həyata keçirilməsinin əsaslandırıldığı hər hansı digər şərt.

3.3.2.5. Aerodrom istismarçısının yuxarıda göstərilən 3.3.2.4 bəndində istinad edilən hər hansı vəziyyət barədə dispetçer xidməti orqanına bildiriş göndərmək imkanı

olmadığı hallarda, istismarçı belə vəziyyətin təsirinə məruz qala biləcək pilotu təxirəsalınmaz qaydada, birbaşa məlumatlandırmalıdır.

3.4. AERODROM SERTİFİKATINA DƏYİŞİKLİKLƏR

3.4.1. Aerodrom Sertifikatına dəyişiklik edilməsi üçün müraciət

3.4.1.1. Aerodrom istismarçısı Aerodrom Sertifikatına düzəliş edilməsi ilə əlaqədar müraciət etmək arzusunda olarsa (məsələn Aerodrom Sertifikatının ilkin olaraq verildiyi Xüsusi Şərtlərə dəyişiklik edilməsi), DMAA yazılı müraciət göndərməli və həmən müraciətdə, təklif edilən kənarlaşmanın və onun əsaslandırılmasının təfsilatlarını qeyd etməlidir. Tələb olunan bildiriş ən azı 30 gün əvvəl göndərilməlidir.

3.5. SERTİFİKATLAŞDIRILMIŞ AERODROMUN İŞİNDƏ KÖMƏKLİK VƏ TƏFTİŞLƏR

3.5.1. Təftiş üçün giriş icazəsinin təmin olunması və iş yerində istismar təhlükəsizliyinə dair yoxlamalar

3.5.1.1. "Aviasiya haqqında" Qanunun 10.4-cı maddəsi aerodromda uçuş təhlükəsizliyinin təmin edilməsi məqsədilə DMAA və ya hər hansı səlahiyyətli şəxsə aşağıda qeyd edilənləri həyata keçirməyə imkanı verən müddəaları nəzərdə tutur (Aerodrom Sertifikatının verilməsindən öncə və sertifikat verildikdən sonra istənilən vaxt):

(a) aerodrom qurğuları, avadanlıqları və ya xidmətlərinin təftişini aparmaq və ya onları sınaqdan keçirmək;

(b) aerodrom istismarçısının sənədlərini təftiş etmək; və ya

(c) aerodromun uçuş təhlükəsizliyinin idarə edilməsi sistemini yoxlamaq.

3.5.1.2. Yuxarıda qeyd edilən 3.5.1.1 bəndinin məqsədləri üçün, DMAA-nın və ya hər hansı digər səlahiyyətli şəxsin tələbinə əsasən aerodrom istismarçısı aerodromun hər hansı hissəsinə girişə və ya avadanlıq, yazılı sənədləşmə və işçi heyəti daxil olmaqla, aerodrom vasitələrinin yoxlanılmasına icazə verməlidir.

3.5.1.3. Aerodrom istismarçısı yuxarıda qeyd edilən 3.5.1.1 bəndində istinad olunan fəaliyyətlərin həyata keçirilməsini asanlaşdırmaq məqsədilə digər tərəflərlə əməkdaşlıq etməlidir.

3.5.1.4. Təftişlər və iş yerində istismar təhlükəsizliyinə dair yoxlamalar tələb olunduğu kimi, aerodrom istismarçısının təşkilatının, qurğu və avadanlıqlarının davamlı uyğunluğunun, aerodrom istismarçısının istismar və texniki təminat üzrə ümumi standartlarının, eləcə də qanunverici və Aerodromun istismarına dair Təlimatın tələblərinə uyğunluğun qiymətləndirilməsi məqsədilə yerinə yetirilə bilər.

3.6. AERODROM SERTİFİKATININ VERİLMƏSİNDƏN İMTİNA EDİLMƏSİ, SERTİFİKATIN LƏĞV EDİLMƏSİ/QÜVVƏSİNİN DAYANDIRILMASI/ÖTÜRÜLMƏSİ

3.6.1. Aerodrom Sertifikatının verilməsindən imtina edilməsi

3.6.1.1. DMAA müraciət edənə Aerodrom Sertifikatını verməkdən hər hansı səbəbdən imtina edərsə, sertifikatın verilməsindən imtina edilməsi barədə bildirişi 14 gün müddətində müraciət edənə göndərir və bu bildirişdə imtinanın səbəblərini qeyd edir.

3.6.2. Aerodrom Sertifikatının ləğv edilməsi

3.6.2.1. Aerodrom istismarçısı öz Aerodrom Sertifikatını ləğv etməyi arzu edirsə (məsələn, onun aerodromunun bağlanması səbəbindən, yaxud aerodrom istismarçısının rolunun yeni aerodrom istismarçısına ötürülməsi prosesinin bir hissəsi olaraq), DMAA-ya yazılı müraciət etməlidir. Ləğv etmənin təklif edilən tarixi və aerodrom əməliyyatlarının dayandırılması tarixinə dair bütün təfsilatlar bu müraciətə daxil edilməlidir. Aerodrom Sertifikatının ləğv edilməsi üçün tələb olunan bildiriş ən azı 30 gün əvvəl göndərilməlidir.

3.6.2.2. DMAA ictimai marağı və aviasiyaya dair digər mülahizələri nəzərə aldıqdan sonra Aerodrom Sertifikatının təklif edilən ləğv edilmə və/və ya aerodrom əməliyyatlarının dayandırılması tarixinə dəyişiklik edə bilər. DMAA tərəfindən edilən belə dəyişikliklər aerodrom istismarçısı üçün icbari xarakter daşıyır.

3.6.3. Aerodrom Sertifikatının qüvvəsinin dayandırılması/ləğv edilməsi

3.6.3.1. Aerodrom Sertifikatının qüvvəsinin dayandırılması və ya ləğv edilməsi belə dayandırma və ya ləğv edilməyə dair bildirişdə qeyd edilən tarixdən başlamaqla qüvvəyə minir.

3.6.3.2. Aerodrom Sertifikatı dayandırıldığı və ya ləğv edildiyi tarixə qədər qüvvədə qalmalıdır.

3.6.3.3. “Aviasiya haqqında” Qanunun 10.5 və 10.7 maddələri DMAA-nın Aerodrom Sertifikatının qüvvəsini dayandırması və ya ləğv etməsinə imkan verən müddəaları nəzərdə tutur. DMAA tərəfindən sertifikatın qüvvəsinin dayandırması və ya onun ləğv etməsi üçün aşağıda qeyd edilənlərin baş verdiyinə dair əsaslı inam olmalıdır:

(a) Aerodrom Sertifikatına aid olan şərtlər pozulub; və ya

(b) aerodrom qurğuları, avadanlıq, aerodromda həyata keçirilən əməliyyatlar və texniki xidmət aviasiyada uçuş təhlükəsizliyinin (safety of air navigation) maraqlarına uyğun olan standartlara cavab vermir.

3.6.3.4. DMAA Aerodrom Sertifikatının qüvvəsini dayandırmazdan və ya onu ləğv etməzdən qabaq aşağıda qeyd edilənləri həyata keçirməlidir:

(a) Aerodrom Sertifikatına malik olan aerodrom istismarçısına bildiriş göndərməlidir. Bu bildiriş:

(i) DMAA-nın rəyinə görə sertifikatın qüvvəsinin dayandırılması və ya onun ləğv edilməsini əsaslandıran faktlar və şəraitləri qeyd edir; və

(ii) aerodrom istismarçısını, bildirişdə göstərilən ağlabatan müddət ərzində və yazılı şəkildə sertifikatın qüvvəsinin hansı səbəbdən dayandırılmamalı və ya onun ləğv edilməməli olduğunu əsaslandırmağa dəvət edir; və

(b) aerodrom istismarçısının hazırkı bəndin (a)(ii) alt-bəndinə uyğun olaraq göstərə biləcəyi səbəbi nəzər alır.

3.6.3.5. Qüvvəsi dayandırılan və ya ləğv edilən Aerodrom Sertifikatı təxirəsalınmaz qaydada DMAA-ya təhvil verilməlidir.

3.6.4. Aerodrom Sertifikatının ötürülməsi

3.6.4.1. DMAA-dan əvvəlcədən alınmış yazılı razılıq olmadan Aerodrom Sertifikatı hər hansı digər şəxsə ötürülə bilməz. Belə razılıq alınmadan digər şəxsə ötürülən Aerodrom Sertifikatı etibarsız və qüvvədən düşmüş sayılır.

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

4. AERODROM İSTİSMARÇISININ TƏŞKİLATI VƏ SƏNƏDLƏRİN İDARƏOLUNMASI

4.1. AERODROM İSTİSMARÇI TƏŞKİLAT (AERODROME OPERATOR ORGANİSATİON)

4.1.1. Aerodrom təşkilatının idarə edilməsi və təşkilati strukturu

4.1.1.1. Aerodromun fəaliyyət göstərməsi üçün effektiv idarəetmə strukturunun mövcudluğu əhəmiyyətlidir. Menecerlərin və rəhbərlərin səlahiyyətləri yazılı şəkildə, aydın olaraq müəyyən edilməli və idarəetmə səviyyələrinin iyerarxiyası (chains of command) sistematik olaraq təsbit edilməlidir.

4.1.1.2. Təyinatların sayı və xarakteri aerodromun və təşkilatın ölçüsü, eləcə də mürəkkəbliyindən asılı olaraq dəyişir. Menecerlərin sayının həddən çox olması məsuliyyətin və nəzarətin fraqmentasiyasına və onların sayının həddən az olması halında müşahidə olunduğu kimi, daha çox mürəkkəbliyə və qeyri-effektivliyə yol açır. Ümumi olaraq, idarəetmə vəzifələrinə müavinlərin təyinatının sayı minimum olmalıdır. Bu müavinlərin funksiyalarının və məsuliyyətlərinin müəyyən edilməsinə xüsusi diqqət edilməlidir. Aerodrom istismarçısı idarəetmənin təşkilinin adekvat olmasını və istismar mühitinə, eləcədə öhdəliklərə lazımi qaydada uyğun gəlməsini təmin etməlidir.

4.1.1.3. Operativ idarəetmənin təşkilat daxilində lazımi statusa malik, eləcə də müvafiq təcrübəli və səriştəli əllərdə olması mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Əsas əməliyyatlar və texniki xidmət personalı ilə əlaqədar vəzifələr Aerodrom Təlimatında sadalanmalıdır. Bu əsas işçi heyəti ilə əlaqədar təyinatlarda və onların funksiyalarında nəzərdə tutulan dəyişikliklər barədə bildirişin DMAA-ya göndərilməsi Aerodrom Sertifikatının verilməsi şərtlərindən biridir.

4.1.1.4. Texniki xidmətlərlə əlaqədar fəaliyyətlərin və ya hava gəmisinə yerüstü xidmət göstərilməsinin (aircraft ground handling services) birbaşa olaraq aerodrom istismarçısı tərəfindən deyil, kənar podratçılar və ya xidmət təminatçıları tərəfindən həyata keçirildiyi hallarda, müvafiq məsələləri koordinasiya etmək və texniki xidmət podratçıları və ya yerüstü xidmət təminatçıları ilə davamlı əlaqəni təmin etmək məqsədilə operativ tabeçilik müəyyən edilməlidir. Aerodrom istismarçısının məsuliyyəti onun podratçılarının və/və ya xidmət təminatçılarının təcrübələri, avadanlıqları, işin təşkili, işçi heyəti, təlimləri və digər tədbirləri nəzərə alaraq üzərinə düşən vəzifələrini yerinə yetirmək üçün səriştəli olmasını təmin etməkdir.

4.1.1.5. “Aviasiya haqqında” Qanunun 10-cu maddəsi aerodrom qurğularına və avadanlıqlarına lazımi və effektiv qaydada texniki xidmət göstərilməsinin aerodrom istismarçılarından tələb edilməsini nəzərdə tutur. Əlavə olaraq, aerodrom təşkilatının bir hissəsi kimi, Qaydaların 9.3-cü maddəsi aerodrom istismarçılarının öz aerodromlarına münasibətdə aşağıda qeyd edilənləri təmin etməsini nəzərdə tutur:

(a) aerodromla əlaqədar hava məkanında hava gəmilərinin uçuş təhlükəsizliyinin reallaşdırılması məqsədilə müvafiq hava nəqliyyatı xidmətlərin mövcud olmasını; və

(b) aeronaviqasiya məlumatı xidmətləri, meteoroloji xidmətlər, təhlükəsizliyin təmin olunması və uçuş təhlükəsizliyi ilə əlaqədar digər xidmətlərin mövcud olmasını.

4.1.2. Aerodromun xidməti personalı və personalın səriştəsi

4.1.2.1. "Aviasiya haqqında" Qanunun 10.11-ci maddəsinə uyğun olaraq, aerodrom istismarçısı öz aerodromunun istismar edilməsi və ona texniki xidmət göstərilməsi üzrə kritik fəaliyyətləri həyata keçirmək məqsədilə lazımi sayda ixtisaslı və təcrübəli əməkdaşları işə götürməlidir.

4.1.2.2. "Aviasiya haqqında" Qanunun 9.4-cü maddəsində qeyd edilir ki, işçi heyətinin səriştəsinin sertifikatlaşdırılmış olması DMAA tərəfindən tələb olunarsa, aerodrom istismarçısı yalnız belə sertifikatlaşdırmadan keçmiş şəxsləri işə götürməlidir.

4.1.2.3. Aerodrom istismarçısı maddə 9.3-ün alt bəndində göstərilən işçi heyətinin səriştəsini təkmilləşdirmək üçün müvafiq proqramları həyata keçirməlidir.

4.1.2.4. Aerodromun əməliyyatlar üzrə personalı dedikdə, aerodromun gündəlik fəaliyyətinə cəlb edilmiş və vəzifələri hava gəmisinin uçuş təhlükəsizliyi ilə əlaqədar olan personal başa düşülür. Bu, əməliyyatlar üzrə personala perrona nəzarət edilməsi, xilasetmə və yanğınsöndürmə, quşlara nəzarət edilməsi, uçuş sahəsinin işıqlandırılması, üzərində hava gəmisinin hərəkət etdiyi süni örtüyün lazımi səviyyədə saxlanılması ilə məşğul olan personal, hava gəmisinin hərəkət sahəsinin təftişini keçirən və sair personal daxildir. Bu personal öz vəzifələrinin icrası zamanı aerodromun hava gəmisinin istismarı üçün təhlükəsiz olması istiqamətində fəaliyyət göstərir və aerodromun manevr sahəsinə və ya perrona daxil olmaq icazəsinə malik olur.

4.1.2.5. Yuxarıda qeyd edilən 4.1.2.1-dən 4.1.2.3 qədər olan bəndlərində qeyd edilən tələblərinə uyğun olaraq, aerodrom istismarçısı nəzərdə tutulan aerodrom əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi üçün lazımi sayda xidməti personala malik olmasını DMAA-ya sübut etməlidir. Bu tələb hər hansı xüsusi formula əsaslanaraq qiymətləndirilmir. Çünki ayrılıqda götürülmüş xüsusi vəziyyətlərə uyğun olaraq işçi heyətinin sayına dair müxtəlif tələblərin olacağı aydın şəkildə özünü biruzə verir. Bütün xidməti personal tam ştatda işləməlidir. İşçilərin yarım ştat işləməsinə yalnız istisna hallarda yol verilir.

4.1.2.6. Xidmət personalının fəaliyyətinə nəzarət edilməsi üçün nəzərdə tutulan işlər təşkilatın ölçüsü və əməliyyatın xarakteri ilə sıx şəkildə bağlı olmalıdır. Bu işlərlə yüksək peşəkar standartların təmin edilməsi üçün zəruri olan təcrübə və keyfiyyətə malik şəxslər məşğul olmalıdır. Bu nəzarət personalının (supervisory personnel) və onlara yardım edən köməkçi personalın vəzifə və məsuliyyətləri dəqiq müəyyən edilməlidir.

4.1.2.7. Öz vəzifələrini səmərəli və effektiv qaydada yerinə yetirmək üçün bütün xidməti personal lazımi şəkildə təlimdən keçməlidir. İlkin təlimə əlavə olaraq, yüksək standartın təmin edilməsi məqsədilə, müntəzəm intervallarla təkmilləşdirmə təlimi (refresher training) də keçirilməlidir. İşçi heyətinin keçməsi tələb olunan, səriştənin yoxlanılması üzrə sınaq (competency test) daxil olmaqla, təlimlə əlaqədar müddəaların təfsilatları Aerodromun istismarına dair Təlimatda qeyd edilməlidir. Bu cür təlim və sınaqlara dair qeydlər yenilənmiş vəziyyətdə saxlanmalıdır.

4.1.2.8. Aerodrom personalı işin xüsusiyyətlərinə uyğun olaraq əməliyyatları yerinə yetirmək üçün tələb olunan alət və avadanlıqlarla təmin olunmalıdır.

4.1.3. Aerodrom əməliyyatlarına dair məlumat bazası

4.1.3.1. Aerodrom istismarçısı hava limanın işinə uyğun olaraq istifadə edilməsi, hava limanın planlaşdırılması və effektiv fəaliyyəti üçün zəruri olan adekvat xəritə, sxemlər, təlimat materialları, istismara dair təlimatlar və digər sənədlər bazasına malik olmalıdır. Məlumat bazası müəyyən lazımi qaydada saxlanmalı və onun saxlanmasına dair məsuliyyət aydın şəkildə müəyyən edilməlidir.

4.1.3.2. Təlimatlara, sənədlərə və təlimat materiallarına düzəliş edilməsi və bu düzəlişlərin əlaqədar işçi heyətinin nəzərinə çatdırılması üçün müvafiq tədbirlər həyata keçirməlidir. Düzəlişlərin qeydiyyatı aparılmalı və məlumatın əlaqədar işçi heyətinə effektiv çatdırılmasını təmin edən sistem mövcud olmalıdır.

4.1.3.3. Saxlanılmalı və tələb olunduqda əlaqədar işçi heyəti tərəfindən istifadəsi açıq olmalı olan sənədlərin və nəşrlərin minimum siyahısı Aerodrom Standartlarına dair Qaydalarda Qoşma G-də göstərilmişdir.

4.1.4. Aerodromun əməliyyatlar üzrə personal üçün təlimatlar

4.1.4.1. Aerodromun istismarına dair Təlimata təcili və ya müvəqqəti məlumatın aerodrom istismarı və texniki xidmət heyətinin nəzərinə çatdırılması üçün sistemli prosedur daxil edilməlidir.

4.2. SƏNƏDLƏŞMƏ VƏ QEYDİYYAT

4.2.1. Formalar, sənədlər və qeydlər

4.2.1.1. Aerodrom istismarçısı müxtəlif rəsmi formalar və qeydləri öz xidmət personalının istifadəsinə təqdim etməlidir. Əgər bu forma və sənədlərdə istifadə qaydası göstərilməzsə, onların doldurulması üçün təlimat xarakterli göstərişlər Aerodromun istismarına dair Təlimata daxil edilməlidir. Uçuş təhlükəsizliyi ilə əlaqədar formaların, yəni uçuş-enmə zolağı, sürmə yolu, perron, avadanlıq, işarələr, işıq-siqnal sistemi və sairin yoxlanılmasına aid formaların, quşlarla toqquşma hadisəsinə dair səs qeydlərinin, həmçinin qəza və insidentlərə dair hesabatların sürətləri və qeydləri onlardan istifadə etməli olan bütün işçi heyətinin istifadəsi üçün açıq olmalıdır.

4.2.1.2. Aerodrom istismarçısı uçuş təhlükəsizliyinə dair qeydlərin qorunmasının (safekeeping) sistematik vasitələrini təmin etmək məqsədilə keyfiyyətə nəzarət sisteminə malik olmalıdır (quality control system). Bu vasitələr həmin qeydlərin effektiv qaydada qorunması və onlarda asan istifadə edilməsinə imkan verməlidir. Uçuş təhlükəsizliyinə dair qorunub saxlanılmalı olan qeydlərin minimum siyahısı və bu qeydlərin qorunması üçün nəzərdə tutulan minimum müddətlər barədə məlumat Aerodrom Standartlarına dair Qaydalarda Qoşma H-da qeyd edilmişdir.

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

5. AERODROMDA ƏMƏYİN MÜXAFİZƏSİ, UÇUŞ TƏHLÜKƏSİZLİYİNİN İDARƏ EDİLMƏSİ SİSTEMİ VƏ HADİSƏ/İNSİDENTİN MƏRUZƏ EDİLMƏSİ, ARAŞDIRILMASI PROSEDURLARI

5.1. AERODROMDA ƏMƏYİN MÜHAFİZƏSİ

5.1.1. Giriş

5.1.1.1. Aerodrom istismarçısı hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatları təhlükəyə məruz qoymamaq və ya pilotların çaşmasına (confusion) imkan verməmək üçün aerodromda həyata keçirməli olan işləri planlaşdırmalı və yerinə yetirilməlidir. Aerodrom istismarçısı tərəfindən təqdim edilən Aerodromun istismarına dair Təlimat aerodromda bu tip iş fəaliyyətlərinin planlaşdırılması və təhlükəsiz formada həyata keçirilməsi üzrə prosedurların təfsilatlarını daxil etməlidir.

5.1.1.2. Aerodrom istismarçısı aşağıda qeyd edilən məqsədlər üçün Aerodroma dair öz Təlimatında aerodromda həyata keçirilməli olan işlərin necə yerinə yetirilməli olduğunu nəzərdə tutmalıdır:

(a) aerodromda həyata keçirilməli olan işlərin aerodrom əməliyyatlarına fasilə verilməsini tələb edən işlər olduğu hallarda, bu işlərin qabaqcadan lazımi şəkildə planlaşdırmaqla həyata keçirməsi; və

(b) aerodromda həyata keçirilməli olan işlər cüzi/texniki xidmət xarakterli işlər olduğu zaman, bu işlərin hava gəmisi ilə yerinə yetirilən normal əməliyyatların dayandırılmasını zəruri etməyən, hərəkət sahəsinin normal uçuş təhlükəsizliyi standartlarına uyğunluğunun bərpa edilməsinə və işlərin icrası nəticəsində ortaya çıxmış maneələrin aradan qaldırılmasına on dəqiqədən çox olmayan müddət ərzində imkan verən, məhdud zaman çərçivəsində yerinə yetirilməli olan işlər kimi həyata keçirilə bilməsi. Hər bir fəaliyyətin xarakteri və miqyasından asılı olaraq, müəyyən zaman çərçivəsi ilə məhdudlaşdırılan işlərə, işarələrə və işıqlara cüzi texniki xidmət göstərilməsi, ot örtüyünün biçilməsi, üzərində hava gəmisinin hərəkət etdiyi süni örtüklərin süpürülməsi ilə əlaqədar işlər, baxış, təftişlər və sair işləri daxil edilə bilər.

Qeyd: *Aerodrom istismarçısının tələbinə uyğun olaraq, dispetçer xidməti orqanı nəzarət edilən aerodromda yuxarıda qeyd edilən maddə 5.1.1.2 (b)-də göstərilən vaxt məhdudiyyətlərinə dəyişiklik edə bilər. Bu dəyişikliyin məqsədi normal uçuş təhlükəsizliyi standartlarının bərpası və ya aerodromda həyata keçirilən işlərin icrasına yenidən başlanılmasıdır. Bu maddəyə uyğun olaraq nəzərdə tutulan dəyişikliklər dispetçer xidməti orqanı tərəfindən tətbiq edilə biləcək şərtlərə tabedir.*

5.1.2. Aerodromun iş planları

5.1.2.1. Müvafiq işlərin yerinə yetirildiyi müddət ərzində aerodrom qapalı olmazsa, yaxud belə işlər və ya qəza ilə əlaqədar işlərə aid edilməzsə, aerodrom istismarçısı ilk əvvəl lazımi şəkildə planlaşdırmanı həyata keçirtmədən aerodrom işlərini həyata keçirməməlidir. Bu zaman müəyyən zaman çərçivəsi ilə məhdudlaşdırılan işlər istisna təşkil edir.

5.1.2.2. Aerodrom işlərinin istismar, texniki xidmətə və təkmilləşdirmə ilə əlaqədar aerodromdakı bütün digər fəaliyyətlərlə koordinasiya edilməklə həyata keçirilməsinə dair məsələləri müəyyən edən plan tərtib olunmalıdır və tərtib olunan Plan DMAA tərəfindən təsdiq olunmalıdır.

5.1.2.3. İş planını tərtib edərkən aerodrom istismarçısı aşağıda qeyd edilən tərəflərlə məsləhətləşmələr aparmalıdır:

(a) aerodromdan istifadə edən kommersiya hava daşımaları istismarçıları;

(b) aerodromun dispetçer məntəqəsi; və

(c) iş planı onun əməliyyatlarına təsir edə bilərsə, işin miqyası və təsirinin əlaqədar aerodrom istifadəçiləri və xidmət tədarükçüləri tərəfindən başa düşülməsi və aerodromda hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatların uçuş təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üçün aerodromdakı Xilasetmə və Yanğınsöndürmə Xidmətləri bölməsi.

5.1.2.4. Aerodrom istismarçısı Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərinin, aerodromun dispetçer xidməti orqanının, hava gəmisi istismarçılarının, eləcə də aerodromun digər istifadəçiləri və xidmət tədarükçülərinin aydın başa düşülən və təfsilatlı bildirişlə təmin olunmasının nəzərdə tutmalıdır. Belə bildiriş AİP-ə Əlavələrin və ya NOTAM-ların vaxtlı-vaxtında və düzgün elan edilməsini daxil etməlidir. Həmçinin bu bildirişdə işlərin miqyası və yerinə yetirilmə müddətlərinin aydın təfsilatları göstərilməlidir.

5.1.2.5. Öz iş planının və ona hər hansı düzəliş və ya təkmilləşdirmələrin izahını DMAA-ya təqdim etmək aerodrom istismarçısından tələb olunur.

5.1.2.6. İş planın əsasən yerinə yetirilməli olan aerodrom işləri bu iş planında və ona hər hansı sonrakı dəyişikliklər və təkmilləşdirmələrdə müəyyən edilən müddəalara uyğun olaraq yerinə yetirilməlidir.

5.1.2.7. İş planı işlərin yerinə yetirilməsi müddəti ərzində və ya bu işlər tamamlandıqdan sonra ortaya çıxan hər hansı xüsusi tələblər və ya məhdudiyyətlərin təfsilatlarını nəzərdə tutmalıdır.

5.1.2.8. İş planı işlərin yerinə yetirildiyi müddət ərzində qəza vəziyyətləri və ya əlverişsiz hava şəraitlərinin baş verdiyi zaman həyata keçirilməli olan xüsusi tədbirlərin (belə tədbirlər mövcud olarsa) təfsilatlarını nəzərdə tutmalıdır.

5.1.2.9. Aerodrom istismarçısı aerodrom işlərinin həyata keçirildiyi müddət ərzində aerodromun hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatlara qapalı olmasını təmin edərsə, iş planı tələb olunmaya bilər. DMAA, kommersiya hava daşımaları istismarçısı, aerodromun bağlanmasının təsirinə məruz qala biləcək bütün təşkilatlar və şəxslər aerodromun bağlanmasına dair əsaslandırılmış bildiriş almalıdır.

5.1.2.10. Aerodromun hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatlara qapanması barədə məlumatı özündə əks etdirən AİP Əlavəsi və ya NOTAM belə qapanmadan 14 gün əvvəl verilməzsə, aerodrom istismarçısı aerodromun hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatlara qapalı olmasını təmin etməməlidir.

5.1.2.11. Manevr sahəsinin bir hissəsinə dəymiş zədəni təmir etmək və ya maneəni aradan qaldırmaq məqsədilə qəza hallarında yerinə yetirilən aerodrom işləri üçün, yaxud belə aerodrom işi hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatlara hər hansı məhdudiyyətin qoyulmasını tələb etmədiyi hallarda iş planın mövcud olması tələb olunmur. Mümkün olduqda, təxirəsalınmaz təmir işlərinin xarakteri, vaxtı və başlanma zamanı barədə məlumat verən NOTAM hazırlanmalıdır. Bu NOTAM, qeyd edilən işlərə başlanmasında öncə, mümkün olduğu qədər tez bir zamanda təmin edilməlidir.

5.1.3. Aerodromun fəaliyyətinin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsi

5.1.3.1. Aerodrom istismarçısı aerodrom işlərinin bu Qaydaların tələblərinə uyğun olaraq yerinə yetirilməsini təmin etməlidir.

5.1.3.2. Aerodrom istismarçısı aerodrom işlərinin hər bir istiqamətinin təhlükəsiz və lazımi qaydada icra edilməsinə məsul olan müvafiq şəxs təyin etməlidir. Aşağıda qeyd edilənlər bu şəxsdən tələb olunur:

(a) hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatların təhlükəsizliyinin aerodromun iş planın təsirinə məruz qalamamasının təmin etmək;

(b) müvafiq hallarda, AİP Əlavəsinin və ya NOTAM-ın hazırlanması vasitəsi ilə aerodrom işləri barədə bildiriş verilməsini və belə bildirişlə əlaqədar hər bir AİP Əlavəsinin və ya NOTAM-ın mətninin istismar məhdudiyyətlərinə dair məlumatı aerodrom istifadəçiləri və xidmət təminatçılarına dəqiq və aydın çatdırmasını təmin etmək;

(c) dispetçer xidməti orqanına hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatların təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üçün zəruri olan istənilən məlumatı təqdim etmək;

(d) hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatların təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üçün zəruri olan hər hansı məsələni müvafiq təşkilatlarla müzakirə etmək;

(e) hərəkət sahəsinin istifadəyə yararsız hissələrinin, iş sahəsindəki müvəqqəti maneələrin və onun hüdudlarının tələb olunan standartlar və iş planına uyğun olaraq lazımi qaydada işarələnməsini və işıqlandırılmasını təmin etmək;

(f) aerodrom işlərini yerinə yetirən nəqliyyat vasitələrinin, cihazların və avadanlığın lazımi qaydada işarələnməsini və işıqlandırılmasını və ya onlara nəzarət edilməsini təmin etmək;

(g) iş planına uyğun olaraq nəqliyyat vasitələri, cihaz, avadanlıq və materiallarla əlaqədar bütün tələblərə riayət olunmasını təmin etmək;

(h) iş sahələrinə daxil olmaq və bu sahələrdən çıxmaq üçün nəzərdə tutulan yolların iş planında qeyd edilənə uyğun olmasını və aydın şəkildə müəyyən edilməsini, eləcə də iş sahəsi ilə əlaqənin yalnız bu yollarla məhdudlaşdırılmasını təmin etmək;

(i) qazıntı işlərinin iş planına və müvafiq tələblərə uyğun olaraq yerinə yetirilməsini, xüsusilə də dəqiq enməyə giriş və enmə sistemi ilə əlaqədar hər hansı yeraltı elektrik kabeli və ya idarəetmə ilə əlaqədar kabellərin, kommunal xətlərin (utilities) və ya digər xidmətlərin, eləcə də aerodrom əməliyyatlarının uçuş təhlükəsizliyi üçün zəruri olan hər hansı naviqasiya köməkçi vasitələrinin, yaxud vasitə və ya avadanlığın zədələnməsi və ya kalibrlənməsinin itməsinin (loss of calibration) qarşısını almaq üçün zəruri təhlükəsizlik tədbirlərinin həyata keçirilməsini təmin etmək;

(j) hava nəqliyyatına nəzarət xidmətləri və ya hava gəmisinin uçuş təhlükəsizliyinə təsir edə biləcək hər hansı insident, yaxud vasitələrin zədələnməsi barədə aerodromun dispetçer məntəqəsinə və aerodrom istismarçısına təcili məruzə etmək;

(k) əsas işlər icra prosesində olarkən və aerodrom hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatlara açıq olan zaman iş sahələrində adekvat nəzarətçi vəzifələrini təmin etmək;

(l) aerodromun dispetçer məntəqəsinin hava gəmisinin hərəkət sahələrində fəaliyyət göstərən iş təşkilatları tərəfindən istismar edilən nəqliyyat vasitələrinin radio çağırış siqnallarından xəbərdar olmasını təmin etmək;

(m) hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatların təhlükəsizliyinin təmin edilməsi məqsədilə nəqliyyat vasitələrini, avadanlıqları və işçi heyətini hərəkət sahəsindən dərhal kənarlaşdırmaq (zəruri olduqda);

(n) nəqliyyat vasitələri, avadanlıqlar və işçi heyəti hərəkət sahəsindən kənarlaşdırıldıqdan sonra hərəkət sahəsinin hava gəmisi ilə yerinə yetirilən normal əməliyyatlar üçün təhlükəsiz olmasının təmin edilməsi;

(o) vaxtla məhdudlaşdırılan işlər halında, iş sahələrinin hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatlara açılması üçün nəzərdə tutulan vaxtdan beş dəqiqə əvvəl normal uçuş təhlükəsizliyi standartlarına uyğunluğunun bərpa edilməsini təmin etmək; və

(p) hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatlara təhlükə törətməməsi məqsədilə işıq şırnağının (floodlighting) və ya aerodrom işlərinin yerinə yetirilməsi üçün tələb olunan digər işıqlandırmanın qarşısı kəsilərək qorunmasını təmin etmək.

5.1.3.3. Aerodrom işlərinin yerinə yetirilməsinə məsul olan şəxs iş planının adekvat olaraq işlənib hazırlanmasından və aerodrom hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatlar üçün açıq olduğu zaman aerodrom işlərinin həyata keçirdiyi müddət ərzində işlərin yerinə yetirildiyi məkanda uçuş təhlükəsizliyinə dair yetərli tədbirlərin davamlı olaraq mövcud olmasından razı qalmalıdır.

5.1.3.4. Aerodrom istismarçısı aerodrom işlərinin yaxşı təşkil olunmasını və bütün işçi heyətinin aerodrom işlərində hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatların təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədilə bütün qabaqlayıcı tədbirləri görməlidir.

5.1.3.5. Aerodrom işlərini yerinə yetirmək üçün tələb olunan personal, nəqliyyat vasitələri, cihazlar və avadanlıqların hərəkət sahəsinə daxil olması və ya bu sahədə qalmasına yalnız aerodrom işlərinin yerinə yetirildiyi müddət ərzində icazə verilir.

5.1.3.6. İş sahəsinə daxil olmağa dair prosedurlar iş planında nəzərə alınmalıdır.

5.1.4. Markerlər, işarələr və işıqlar

5.1.4.1. Aerodromda olan və aerodrom işlərinin yerinə yetirilməsi üçün tələb olunan, yaxud bu işlərin təsirinə məruz qalan markerlər, işarələr, nişanlar və işıqlar müvafiq aerodrom standartlarına uyğun olaraq nizamlanmalı və ya quraşdırılmalıdır.

5.1.4.2. Hərəkət sahəsinin aerodrom işlərinin yerinə yetirilməsi səbəbindən istifadəyə yararsız olan hissələri müvafiq aerodrom standartlarına uyğun olaraq işarələnməli və işıqlandırılmalıdır.

5.1.4.3. Aerodrom işlərinin yerinə yetirilməsi nəticəsində ortaya çıxan bütün maneələr müvafiq aerodrom standartlarına uyğun olaraq işarələnməli və işıqlandırılmalıdır.

5.1.4.4. Aerodrom işlərinin yerinə yetirilməsində istifadə edilən nəqliyyat vasitələri və avadanlıqlar müvafiq aerodrom standartlarına uyğun olaraq işarələnməli və işıqlandırılmalıdır (zəruri olduqda).

5.1.5. Rabitə vasitələri

5.1.5.1. Aerodrom nəzarət altında olduqda, aerodrom işlərini yerinə yetirən tərəflərin hərəkət sahəsində istifadə etdiyi nəqliyyat vasitələri aerodromun dispetçer məntəqəsi ilə ikitərəfli kommunikasiya imkan verən avadanlıqla təchiz edilməlidir .

5.1.5.2. Hərəkət sahəsində aerodrom işlərini yerinə yetirmək üçün istifadə olunan hər bir nəqliyyat vasitəsi dispetçer xidməti orqanı ilə rabitə əlaqəsi qurmaq üçün çağırış siqnalı ilə təchiz edilməlidir.

5.1.5.3. Hər hansı nəqliyyat vasitəsi və ya avadanlıq:

(a) yuxarıda qeyd edilən 5.1.4 bölməsinə uyğun olaraq işarələnməyən və ya işıqlandırılmayan; və ya

(b) uyğun olduqda, ikitərəfli radio ilə təchiz edilən;

yalnız aşağıdakı hallarda aerodrom işlərinin yerinə yetirilməsində istifadə edilməlidir:

(i) ikitərəfli radio dəsti (two-way radio set) ilə təchiz edilən və radioya malik olmayan nəqliyyat vasitəsi və ya aqreqatı müşayiət etməli olan digər nəqliyyat vasitəsinin birbaşa nəzarəti altında istifadə edildikdə; və ya

(ii) yalnız lazımi qaydada işarələnən və işıqlandırılan iş sahəsinin sərhədləri daxilində istifadə edildikdə.

5.1.5.4. Aerodromun dispetçer xidməti orqanını ilə ikitərəfli kommunikasiyaya imkan verən radio ilə təchiz edilmiş nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri lazımi qaydada təlimdən keçməli və onların radiolarının yanılı vəziyyətdə olmasının yoxlanılması və hərəkət sahəsində işləyən zaman daimi olaraq işlək olmasına məsuliyyət daşımalıdır.

5.1.6. Hava gəmisinin hərəkət sahələrinə yaxın yerlərdə görülən işlər

5.1.6.1. Aerodrom istismarçısı Aerodrom Standartlarına dair bu Qaydaların 7 və 8-ci fəsillərinə və G-AGA-016 sənədinə əsasən - hava gəmisinin hərəkət sahəsinin yaxınlığında icazə verilən işlərin həcmini müəyyən etmək üçün maneələrə nəzarət edilməsinə istinad etməlidir.

5.1.6.2. İcra prosesində görülən işlərlə əlaqədar dəyişikliklər nəticəsində ortaya çıxan potensial riskləri minimuma endirmək üçün hava gəmisinin hərəkət sahəsində, yaxud uçuş zolaqlarında və ya bu hərəkət sahəsi və uçuş zolağının yaxınlığında həyata keçirilən işlər mümkün olduğu qədər tez biz zamanda yerinə yetirilməlidir.

5.1.6.3. İşlərin uçuş zolaqlarının hüdudları daxilində yerləşən naviqasiya və enişin köməkçi vasitələrinin yaxınlığında yerinə yetirilməsi tələb olunduqda, bu işlərin, yaxud nəqliyyat vasitələrinin və ya avadanlıqların həmin köməkçi vasitələrin

istismar xarakteristikalarına təsir etməməsini təmin etmək üçün müvafiq tədbirlər görülməlidir.

5.1.7. Tamamlanma (Completion)

5.1.7.1. Aerodrom işləri tamamlandıqdan və hərəkət sahəsində uçuş təhlükəsizliyinin normal standartları bərpa edildikdən sonra aerodrom istismarçısı bu işlərlə əlaqədar hazırlanmış AİP Əlavəsini və NOTAM-ı ləğv etməlidir.

5.1.7.2. Hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatların uçuş təhlükəsizliyi üçün kritik hesab edilən aerodrom vasitəsi və ya avadanlığının quraşdırılması, ya da təmiri zamanı, eləcə də belə quraşdırma və ya təmirdən dərhal sonra aviasiyada uçuş təhlükəsizliyini təmin etmək üçün aerodromun aerodrom istismarçısı tərəfindən yoxlanılması tələb olunur. Aerodromun istismarçı tərəfindən yoxlanılması aviasiyada uçuş təhlükəsizliyinə təsir edə biləcək şərtlərin aerodromda mövcud olduğu istənilən vaxt yerinə yetirilməlidir.

5.2. UÇUŞ TƏHLÜKƏSİZLİYİNİN İDARƏ EDİLMƏSİ SİSTEMİ (SAFETY MANAGEMENT SYSTEM)

5.2.1.1. Aerodromunda əməliyyatların yerinə yetirilməsi və aerodromuna texniki xidmət göstərilməsi məqsədilə aerodrom istismarçıları uçuş təhlükəsizliyinin idarə edilməsi sistemini (SMS) yaratmalıdır.

5.2.1.2. DMAA Mülki aviasiyada uçuşların təhlükəsizliyini təmin edilməsi və təkminləşdirilməsi məqsədilə risklərinin qabaqlayıcı tədbirlər əsasında həll edilməsi üzrə təhlükəsizliyin idarəedilməsi prinsiplərini təbliğ edir; və bütün sahələr üzrə yerinə yetirilən fəaliyyətin ümumi təhlükəsizlik göstəricilərinin efektivliyinin təmin olunmasını tələb edir. Uçuşların təhlükəsizliyinin idarə olunması prinsipləri "Uçuşların Təhlükəsizliyinə dair Dövlət Proqramı"nın və Uçuşların Təhlükəsizliyinin idarəetmə sisteminin (SMS) tətbiqini əhatə edir. Bütün istismarçılar/xidmət təminatçıları "Uçuşların təhlükəsizliyinin idarə edilməsi sisteminin təşkili üzrə Qaydalar" ilə bağlı DMAA-nın müvafiq Əmrinə əsaslanmalı, onları aerodroma tətbiq etməli və sertifikatlaşdırma zamanı uyğunluğunu təmin etməlidirlər.

5.3. AERODROMDA BAŞ VERƏN HADİSƏNİN/INSİDENTİN MƏRUZƏ EDİLMƏSİ VƏ ARAŞDIRILMASI PROSEDURLARI

5.3.1. Aerodromda baş verən aviasiya hadisəsinin məruzə edilməsi

5.3.1.1. Bu bölmə aviasiya hadisəsinin məruzə edilməsi və ya aerodromda, eləcə də onun komponentlərində, ya da avadanlığında mövcud olan nöqsanların, sıradan çıxmaların və ya nasazlıqların aşkar olunması üzrə tələbləri müəyyən edir. Bu hallar aerodromun təhlükəsiz istismarını təhlükə altına qoya bilə, yaxud onun insanlar və ya əmlaka təhlükə yaratmasına səbəb ola bilər.

5.3.1.2. Aerodromda baş verən Aviasiya Hadisəsinə dair Məruzənin (Aerodrome Occurrence Report) məqsədləri aşağıda qeyd edilənlərdən ibarətdir:

(a) digər şəxslərin və təşkilatların faydalanması üçün bu aviasiya hadisələrinə dair məlumatların paylanmasının təmin edilməsi.

(b) zəruri addımları ata bilmələri və ya belə addımın atılması təşəbbüsü ilə çıxış etmələri üçün, hər bir aviasiya hadisəsinə aid uçuş təhlükəsizliyi məsələlərinin (safety implications) qiymətləndirilməsi ilə əlaqədar şəxslər tərəfindən (aerodrom istismarçısı ilə birbaşa və ya dolayı əlaqəsi olan) həyata keçirilməsinə imkan yaradılması (cari aviasiya hadisəsi və ya əvvəl baş vermiş eyni aviasiya hadisələri ilə əlaqədar).

5.3.2. Məruzə edilməli olan aviasiya hadisələri və məruzə prosedurları

5.3.2.1. Aerodrom istismarçısı aviasiya hadisəsinin baş verdiyi vaxtdan keçən 24 saat ərzində öz aerodromunda hava gəmisi ilə əlaqədar ortaya çıxan hər hansı qəza hadisəsi, ciddi insident və ya xəsarətlə bağlı məlumatı DMAA-ya məruzə etməlidir.

5.3.2.2. Aerodrom istismarçısı mümkün olduğu qədər tez bir zamanda, amma aviasiya hadisəsinin baş verdiyi vaxtdan keçən 48 saatdan çox olmayan müddət ərzində öz aerodromunda hava gəmisi ilə əlaqədar ortaya çıxan hər hansı insidentlə bağlı məlumatı DMAA-ya məruzə etməlidir.

5.3.2.3. Hava gəmisi ilə əlaqədar qəza hadisəsi, ciddi insident, insident və ciddi xəsarətlə bağlı anlayışlar aşağıda qeyd edilmişdir:

(a) Qəza – Bu Qaydaların 0.6 bölməsində göstərilən anlayışa bax.

(b) Ciddi insident – Bu Qaydaların 0.6 bölməsində göstərilən anlayışa bax.

Nümunələr aşağıda qeyd edilib:

- toqquşmanın və ya uçuş təhlükəsizliyinə mənfi təsir edə biləcək vəziyyətin qarşısının alınması üçün, həmçinin uyğun hallarda sapma manevrinin (avoidance manoeuvre) yerinə yetirilməsini tələb edən təhlükəli yaxınlaşma (near collision).
- İdarə edilən uçuşda yerlə toqquşmanın son anda qarşısının alındığı halda (A controlled flight into terrain only marginally avoided).
- Qapalı və ya istifadə edilən uçuş-enmə zolağında yarıda dayandırılmış uçub-qalxma.
- Qapalı və ya istifadə edilən uçuş-enmə zolağında maneənin üzərindən minimum məsafədə eşelonlanma (A take-off from a closed or engaged runway with marginal separation from an obstacle).
- Qapalı və ya istifadə edilən uçuş-enmə zolağına eniş və ya enişə cəhd (A landing or attempted landing on a closed or engaged runway).
- Uçuş-enmə zolağına çatmadan enmə, zolağın hüdudlarından çıxma və ya zolağın kənar sərhədlərinin xaricinə çıxma kimi, uçub-qalxma və ya yerə enmə ilə əlaqədar insident (A take-off or landing incident such as undershooting, overrunning or running off the side of runways).
- Uçuş-enmə zolağı istifadə edilən zaman aeronaviqasiya xidmət vasitələrinin əsaslı sürətdə sıradan çıxması (A major failure of any navigation aid when a runway is in use).

(c) Qəza – Bu Qaydaların 0.6 bölməsində göstərilən anlayışa bax.

(d) Ciddi xəsarət – Bu Qaydaların 0.6 bölməsində göstərilən anlayışa bax.

5.3.2.4. Hava gəmisi ilə əlaqədar qəza hadisəsi, ciddi insident, insident və ya ciddi xəsarətlə əlaqədar məruzə edilməli və ya bildirilməli olan məlumata ən azı aşağıda qeyd edilənlər daxil olmalıdır (mümkün olarsa):

(a) aviasiya hadisəsinin baş vermə tarixi və yerli vaxtı;

(b) asan şəkildə müəyyən edilə bilən coğrafi nöqtəyə istinad göstərilməklə, aviasiya hadisəsinin baş verdiyi dəqiq məkan;

(c) mülkiyyətçi, istismarçı, istehsalçı, milliyyət, qeydiyyat nişanları, seriya nömrələri, hava gəmisinin və ya avadanlığa verilən tanınma nişanları (assigned identities) daxil olmaqla, əlaqədar tərəflər barədə təfsilatlı məlumatlar;

(d) insidentin baş verməsinə gətirib çıxaran hadisələrin ardıcıllığının təfsilatlı təsviri;

(e) insidentin baş verdiyi məkanın fiziki xarakteristikaları, ətraf mühiti və ya şəraiti, bu yerə daxil olmaqla əlaqədar çətinliklər və daxil olmaq üçün xüsusi tələblər barədə məlumat;

(f) hava gəmisini ilə əlaqədar qəza hadisəsi halında, ekipaj üzvlərinin, sərnişinlərin və ya qəza hadisəsinin baş verməsi nəticəsində dünyasını dəyişmiş və ya ciddi xəsarət almış digər şəxslər; və

(g) insident baş verdikdən sonra həyata keçirilmiş sonrakı tədbirlərin təsviri (a description of the follow-up action being taken after the incident has occurred).

5.3.3. Aerodromda baş verən aviasiya hadisəsinə dair qeydlər

5.3.3.1. Aerodrom istismarçısı hər hansı qəza hadisəsi, ciddi insident, insident və ya xəsarət, ya da aerodrom əməliyyatlarının uçuş təhlükəsizliyinə təsir edən hər hansı aviasiya hadisəsi, yaxud hal üçün nəzərdə tutulmuş Aerodromda baş verən Aviasiya Hadisəsinə dair hesabat işləyib hazırlamalı və bu hesabatı müvafiq səviyyədə saxlamalıdır.

5.3.3.2. Aerodrom istismarçısı tələb olunan uçuş təhlükəsizliyi standartların nəzərdən keçirilməsi daxil olmaqla, funksionallığın etibarlılıq (operational safety) səviyyəsinin monitorinq edilməsi və təkmilləşdirilməsi üçün Aerodromda baş verən Aviasiya Hadisəsinə dair hesabatdan istifadə edilməlidir.

5.3.3.3. Aerodrom istismarçısı uçuş təhlükəsizliyi ilə bağlı aviasiya hadisəsi və bununla əlaqədar Aerodromda baş verən Aviasiya Hadisəsinə dair hesabatda göstərilən məlumatı hazırlamalı və DMAA-ya təqdim etməlidir.

5.3.4. Aerodromda baş verən hadisə/insidentin araşdırılması

5.3.4.1. Qəza hadisəsi və ya ciddi insident halında aerodrom istismarçısı öz şəxsi araşdırmalarını həyata keçirməlidir.

5.3.4.2. İnsidentin baş verdiyi halda aerodrom istismarçısı öz şəxsi araşdırmalarını həyata keçirməlidir.

5.3.4.3. Faktların və hadisələrin düzgün şərh edilməsi üçün, araşdıran (investigator) və ya təhqiqatçılar qrupu texniki cəhətdən səriştəli və əsas məlumatlara malik olmalı, yaxud bu məlumatları əldə etmək icazəsinə sahib olmalıdır. Araşdırmalar xoşagəlməz hadisənin hansı səbəbdən və nə üçün baş verməsi səbəblərinin anlaşılması yollarının axtarılmasından (hadisəyə yol açan təşkilatı faktorlar daxil olmaqla) və bu hadisənin yenidən baş verməsinin qarşısının alınmasından ibarət olmalı, həmçinin günahın bölüşdürülməsi məqsədini daşımamalıdır (apportion blame).

5.3.4.4. Aerodromda baş verən insident/qəza hadisəsinin araşdırılmasından sonra çıxarılan nəticələr uçuş təhlükəsizliyinin təkmilləşdirilməsi üçün öz töhfələrini vermələrini təmin etmək məqsədilə işçi heyətinə bildirilməlidir.

5.3.4.5. Aerodrom istismarçısı aerodromda baş verən qəza hadisəsi/insidentlə əlaqədar araşdırmaya dair hər hansı belə hadisə ilə bağlı məruzədə qeyd edilən məlumatı hazırlamalı və DMAA-ya təqdim etməlidir.

5.3.4.6. Uçuş təhlükəsizliyinin təmin olmasına əmin olmaq məqsədilə, aerodrom istismarçısı hava gəmisi ilə əlaqədar baş vermiş hər hansı qəza və ya insidentdən sonra mümkün olduğu qədər tez bir zamanda, mövcud şəraitin tələb etdiyi kimi öz aerodromunu təftiş etməlidir.

5.4. UÇUŞ-ENMƏ ZOLAĞININ TƏHLÜKƏSİZLİYİ

5.4.1.1. Aerodrom istismarçısı uçuş-enmə zolağına icazəsiz daxil olmaların, icazəsiz xaric olmaların və çaşqınlıqların qarşısını müxtəlif yollarla almalıdır. Bunlara uçuş-enmə zolağının təhlükəsizliyi ilə bağlı təhlükələrin effektiv müəyyən edilməsi, risklərin azaldılması, müxtəlif maraqlı tərəflər arasında koordinasiya və əməkdaşlığın təşkil olunması, uçuş-enmə zolağının təhlükəsizliyi üzrə fəaliyyət planlarının və uçuş-enmə zolağının təhlükəsizliyi üzrə qrupların (RST) yaradılması və təhlükəsizlik məlumatlarının toplanması, paylaşılması və mübadiləsi daxildir.

5.4.1.2. Hər bir aerodromda “Uçuş-enmə zolağının təhlükəsizliyi qrupu (RST)” yaradılmalı və Aerodromun istismarına dair təlimata daxil edilməlidir.

Qeyd: Uçuş-enmə zolağının təhlükəsizliy qrupunun texniki tapşırıqlarına daxil ediləcək fəaliyyətlər, eləcədə təklif olunan tərkibi barədə G-AGA-026 və G-AGA-005 sənədlərində verilmişdir.

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

6. AERODROMA DAİR MƏLUMATLAR

6.1. ÜMUMİ MÜDDƏALAR

6.1.1. Giriş

6.1.1.1. Bu Fəsil Beynəlxalq Mülki Aviasiyaya dair Konvensiyasının 15-ci Əlavəsinə uyğun olaraq nəşr edilməsi məqsədilə, aerodroma dair məlumatların təqdim edilməsinə dair xüsusiyyətləri Azərbaycan Aviasiya Qaydaları- Aeronaviqasiya Məlumat Xidmətləri (AAR-ANS-005) özündə cəmləyir.

6.1.1.2. Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətləri və ya AİS Azərbaycan Mülki Aviasiya Agentliyinin aeronaviqasiya dair məlumatların toplanması, işlənməsi (collating), redaktə edilməsi və bu məlumatların nəşr edilməsinə cavabdeh olan bölməsidir. Aeronaviqasiya dair məlumat AİS tərəfindən İnteqrasiya edilmiş Aeronaviqasiya Məlumatı paketi kimi nəşr edilir və bu paket aşağıda qeyd edilən elementlərdən ibarətdir:

(a) Aeronaviqasiya Məlumatı Nəşri (AIP) – Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətləri tərəfindən və onun nəzarəti altında dərc edilən, aeronaviqasiya üçün zəruri olan və davamlı xarakter daşıyan aeronaviqasiya məlumatlarını özündə cəmləyən nəşr mənasında işlədilir.

(b) AİP-ə düzəlişlər – Aeronaviqasiya Məlumatı Nəşrində göstərilən məlumata daimi xarakter daşıyan düzəlişlər mənasını daşıyır.

(c) AİP-yə Əlavə – Aeronaviqasiya Məlumatı Nəşrində göstərilən məlumata müvəqqəti xarakter daşıyan düzəlişlər mənasını daşıyır. Bu düzəlişlər xüsusi əlavə səhifələrin daxil edilməsi vasitəsilə edilir.

(d) NOTAM – Hər hansı aeronaviqasiya vasitəsinin, xidmətin və ya prosedurun, yaxud təhlükənin yaranması, cari vəziyyəti və ya dəyişməsi ilə əlaqədar məlumatları özündə cəmləyən telekommunikasiya vasitələri ilə yayılan bildiriş mənasında işlədilir. Qeyd edilənlər barədə vaxtında məlumat alınması uçuş əməliyyatlarına cəlb edilmiş işçi heyəti üçün çox vacibdir.

(e) Uçuşqabağı Məlumat Bülleteni (PIB) – İstismar üçün əhəmiyyətli olan cari NOTAM məlumatının uçuşdan qabaq hazırlanmış təqdimatı mənasında işlədilir.

(f) Aeronaviqasiya Məlumatına dair Sirkulyar (AIC) – Uçuş təhlükəsizliyi, aeronaviqasiya, texniki, administrativ və ya qanunverici məsələlərlə əlaqədar məlumatları özündə cəmləyən bildiriş mənasında başa düşülür.

6.2. AIS-Ə MƏRUZƏ EDİLMƏLİ OLAN MƏLUMAT

6.2.1. Aeronaviqasiya məlumatları

6.2.1.1. Aerodromla əlaqədar aeronaviqasiya məlumatlarının müəyyənləşdirilməsi və hesabatı aeronaviqasiya məlumatlarının son istifadəçilərinin ehtiyaclarını ödəmək üçün tələb olunan dəqiqlik və bütövlük təsnifatına uyğun olmalıdır.

Qeyd.— Aerodromlarla bağlı aeronaviqasiya məlumatlarına aid dəqiqlik və tamamlıq təsnifatına dair xüsusiyyətlər M-ANS-001, Əlavə 1-də verilmişdir.

6.2.1.2. Uçuş təhlükəsizliyi səviyyəsinin və/və ya istismar xarakteristikalarına əsaslanan əməliyyatların mümkün faydası müşahidə edilən DMAA tərəfindən məqbul hesab edilən aerodromların kartoqrafik məlumatları aeronaviqasiya məlumatı xidmətlərinin istifadəsinə verilməlidir.

Qeyd 1.— Aerodrom xəritələrinin verilənlər bazası ilə bağlı müddəalar AAR-ANS-005, Fəsil 5 və M-ANS-001, Fəsil 5-də verilmişdir.

Qeyd 2.— Aerodrom xəritələrinin məlumat bazalarının tətbiqi ilə bağlı təlimat materialı ICAO Əlavə 14, Qoşma A, Bölmə 22-də verilmişdir.

6.2.1.3. 6.2.1.2-ci bəndə uyğun olaraq, təqdim edilməli olan aerodrom kartoqrafik məlumatlarını seçərkən nəzərdə tutulmuş istifadə qaydaları nəzərə alınmalıdır.

***Qeyd 1:** Hesablanacaq elementləri seçərkən müəyyən əməliyyat tələbləri nəzərə alınmalıdır.*

***Qeyd 2:** Aerodromun kartoqrafik məlumatlar bazası iki keyfiyyət səviyyəsinin birinə uyğun olaraq təmin edilə bilər: yaxşı keyfiyyətli və ya orta keyfiyyətli. Bu keyfiyyət səviyyələri və uyğun say tələbləri aşağıda qeyd edilən sənədlərdə göstərilmişdir: RTCA Sənəd DO-272B; Mülki Aviasiyada istifadə edilən avadanlıqlar üzrə Avropa Təşkilatı (EUROCAE) Sənəd ED-99B - Aerodromun kartoqrafik məlumatları dair İstifadəçilərə aid Tələblər.*

6.2.1.4. Rəqəmsal məlumatların səhv aşkarlanması üsulları aeronaviqasiya məlumatlarının ötürülməsi və / və ya saxlanması və rəqəmsal məlumat dəstlərinin yığılması zamanı həyata keçirilir.

***Qeyd:** Rəqəmsal məlumatların səhv aşkarlanması üsullarına dair ətraflı məlumatlar M-ANS-001 sənədində mövcuddur.*

6.2.2. Aerodromun istinad nöqtəsi

6.2.2.1. Hər bir aerodromda istinad nöqtəsi müəyyən edilməlidir.

6.2.2.2. Aerodromun nəzarət nöqtəsi aerodromun ilkin və ya planlaşdırılmış həndəsi ortasına yaxın yerləşməlidir və əgər xüsusi zərurət yaranmazsa, bu nöqtənin ilkin olaraq müəyyən edildiyi yer dəyişməz qalmalıdır.

6.2.2.3. Aerodromun nəzarət nöqtəsinin yerləşmə vəziyyəti ölçülməli və Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərinə dərəcələr, dəqiqələr və saniyələrlə ifadə olunmaqla məruzə edilməlidir.

6.2.3. Aerodrom və uçuş-enmə zolağının yerləşmə yüksəklikləri

6.2.3.1. Aerodromun yerləşmə yüksəkliyi və aerodromun yerləşmə yüksəkliyinin yerləşmə vəziyyətinə uyğun gələn geoid dalğası yarım metr dəqiqliyə qədər hesablanmalı və Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərinə məruzə edilməlidir.

6.2.3.2. Beynəlxalq mülki aviasiyanın hava gəmilərinin qeyri-dəqiq enməyə girişləri üçün istifadə edilən aerodromlar halında, hər bir astananın hesablanan hündürlüyü və geoid dalğası, uçuş-enmə zolağının sonunun yerləşmə yüksəkliyi və uçuş-enmə zolağı boyunca əhəmiyyətli dərəcədə yuxarı və aşağıda yerləşən hər hansı aralıq nöqtələri yarım metr dəqiqliyə qədər hesablanmalı və Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərinə məruzə edilməlidir.

6.2.3.3. Dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı halında, astananın hesablanan hündürlüyü və geoid dalğası, uçuş-enmə zolağının sonunun yerləşmə yüksəkliyi və yerə enmə zonasının ən yüksək nöqtəsinin yerləşmə yüksəkliyi dörddə bir metr dəqiqliyə qədər hesablanmalı və Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərinə məruzə edilməlidir.

Qeyd: *Geoid dalğası müvafiq koordinatlar sisteminə uyğun olaraq hesablanmalıdır.*

6.2.4. Aerodrom ərazisində hesablanmış havanın istinad temperaturu (Aerodrome reference temperature)

6.2.4.1. Aerodrom ərazisində havanın hesablanmış temperaturu selsi dərəcə ilə müəyyən edilir.

6.2.4.2. Aerodrom ərazisində hesablanmış hava temperaturu ilin ən isti aylarında sutkalıq maksimum temperaturların orta aylıq göstəricisindən ibarət olmalıdır (ən isti ay dedikdə, ən yüksək aylıq orta temperaturun müşahidə edildiyi ay başa düşülür). Bu temperaturun bir neçə il ərzində orta göstəricisi müəyyən edilməlidir.

6.2.5. Aerodromun ölçüləri və əlaqədar məlumat (Aerodrome dimensions and related information)

6.2.5.1. Aşağıda göstərilən məlumatlar aerodromda mövcud olan hər bir vasitə ilə əlaqədar hesablanmalı və ya təsvir edilməlidir (hansı uyğun olarsa):

(a) uçuş-enmə zolağı – yüzdə bir dəqiqliyə qədər həqiqi azimut, fərqlənmə nömrəsi (designation number), uzunluq, en, yeri dəyişmiş uçuş-enmə zolağı astanasının ən yaxında yerləşən bir metr məsafəyə qədər dəqiqliklə verilmiş yerləşmə vəziyyəti, maililik, səthin tipi, uçuş-enmə zolağının tipi, eləcə də I kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı halında, maneələrdən azad zonanın mövcud olması (nəzərdə tutularsa);

(b) uçuş zolağı, uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonası, tormozlama üçün son zolaq - ən yaxında yerləşən bir metr məsafəyə qədər dəqiqliklə uzunluq, en, səthin tipi;

(c) sürmə yolu - işarələmə (designation), en, səthin tipi;

(d) perron – səthin tipi, hava gəmisinin dayanacaq yerləri;

(e) HHİE xidmətinin sərhədləri;

(f) maneələrdən azad zolaq - ən yaxında yerləşən bir metr məsafəyə qədər dəqiqliklə uzunluq, yer səthinin profili;

(g) enməyə giriş sxemləri üçün vizual vasitələr, uçuş-enmə zolaqları, sürmə yolları və perronların işarələnməsi və işıq-siqnal vasitələri, eləcə də hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerlərinin işıqları və “stop” xətti daxil olmaqla, sürmə yolları və perronlarda oriyentasiya və idarəetmənin digər vizual vasitələri, həmçinin teleskopik traplarla vizual birləşmə sistemlərinin yeri və tipi;

(h) hər hansı VOR aerodrom yoxlama yerinin yerləşmə vəziyyəti və onun radio tezliyi;

(i) yerdə sürmənin standart marşrutlarının yerləşmə vəziyyəti və işarələnməsi; və

(j) cihazlarla enmə sistemini (İLS) təşkil edən səmt və qlissada radiomayakı elementləri arasındakı və ya mikrodalğalı enmə sisteminin (MLS) azimutal və hündürlük antenaları ilə müvafiq uçuş-enmə zolağının ən son hissələri arasındakı, ən yaxın metr məsafəyə qədər yuvarlaqlaşdırılmış dəqiqliklə olan məsafə

6.2.5.2. Hər bir astananın coğrafi koordinatları hesablanmalı və dərəcələr, dəqiqələr, saniyələrlə, həmçinin saniyənin yüzdə biri ilə ifadə olunmaqla AİS-yə məruzə edilməlidir.

6.2.5.3. Müvafiq sürmə yolunun mərkəzi ox xəttinin nöqtələrinin (taxiway centre line points) coğrafi koordinatları hesablanmalı və dərəcələr, dəqiqələr, saniyələrlə, həmçinin saniyənin yüzdə biri ilə ifadə olunmaqla AİS-yə məruzə edilməlidir.

6.2.5.4. Hava gəmisinin hər bir dayanacaq yerinin coğrafi koordinatları hesablanmalı və dərəcələr, dəqiqələr, saniyələrlə, həmçinin saniyənin yüzdə biri ilə ifadə olunmaqla AİS-yə məruzə edilməlidir.

6.2.5.5. Zona 2 (bu zonanın aerodromun sərhədləri daxilində olan hissəsi) və Zona 3-də yerləşən maneələrin coğrafi koordinatları hesablanmalı və dərəcələr, dəqiqələr, saniyələrlə, həmçinin saniyənin yüzdə biri ilə ifadə olunmaqla AİS-yə məruzə edilməlidir. Əlavə olaraq, maneələrin ən yüksək nöqtələrinin yerləşmə yüksəkliyi, maneələrin tipi, işarələnməsi və işıqlandırılması (mövcud olarsa) aeronaviqasiya məlumatları xidmətlərinin səlahiyyətli orqanına bildirilməlidir.

Qeyd 1: *Maneəyə dair məlumatların toplaması səthlərinin qrafik təsviri və Zona 2 və 3-də maneələrin aşkar edilməsi məqsədilə istifadə edilən meyarla aşağıda tanış olmaq;*

1. Manea dair məlumatları Cədvəl A8-2-də göstərilən Zona 2 ədədi tələblərinə uyğun olaraq toplanmalı və qeyd edilməlidir:

a) Zona 2a: uçuş-enmə zolağı və nəzərdə tutulduğu halda maneələrdən azad zolaqdan ibarət olan uçuş-enmə meydançası ətrafında düzbucaqlı sahə. Zona 2a-nın maneələrlə bağlı məlumatların toplanması üçün təyin edilmiş xüsusi səthi uçuş-enmə zolağının mərkəzi xətti boyu ölçülən uçuş-enmə zolağının ən yaxın ilk təmas nöqtəsinin yüksəkliyindən 3 m hündür olmalıdır, və maneələrdən azad zolaqla əlaqəli həmin hissələr, əgər varsa, uçuş-enmə zolağının ən yaxın ucunun hündürlüyündə olmalıdır;

b) Zona 2b: Zona 2a-nın sonundan uçuş istiqamətində uzanan 10 km uzunluğunda və hər bir tərəfə 15% ölçüsündə genişlənən sahə. Zona 2b-nin maneələrlə bağlı məlumatların toplanması üçün təyin edilmiş xüsusi səthi Zona 2a-nın sonlarından, uçuş-enmə zolağının sonundakı hündürlüyündən uçuş istiqamətində uzanan 10 km uzunluğunda və hər bir tərəfə 15% ölçüsündə genişlənən 1.2% ölçüdə maililiyə malikdir. Yer səthindən hündürlüyü 3 m-dən az olan maneələrlə bağlı məlumat toplamağa ehtiyac yoxdur;

c) Zona 2c: Zona 2a və Zona 2b-dən kənara genişlənən sahə, Zona 2a-nın hüdudlarından 10 km-dən çox olmayan məsafədədir. Zona 2c-ın maneələrlə bağlı məlumatlarının toplanması üçün təyin edilən xüsusi səth, Zona 2a-ın hüdudlarından 10 km-dən çox olmayan məsafədə yerləşən Zona 2a və Zona 2b-dən kənara genişlənməklə 1.2 % maililiyə malikdir. Zona 2c-nin ilk hündürlüyü Zona 2a-nın başlanğıc nöqtəsi hündürlüyündədir. Yerdən 15 m-dən az hündürlüyü olan maneələrlə bağlı məlumat toplamağa ehtiyac yoxdur; və

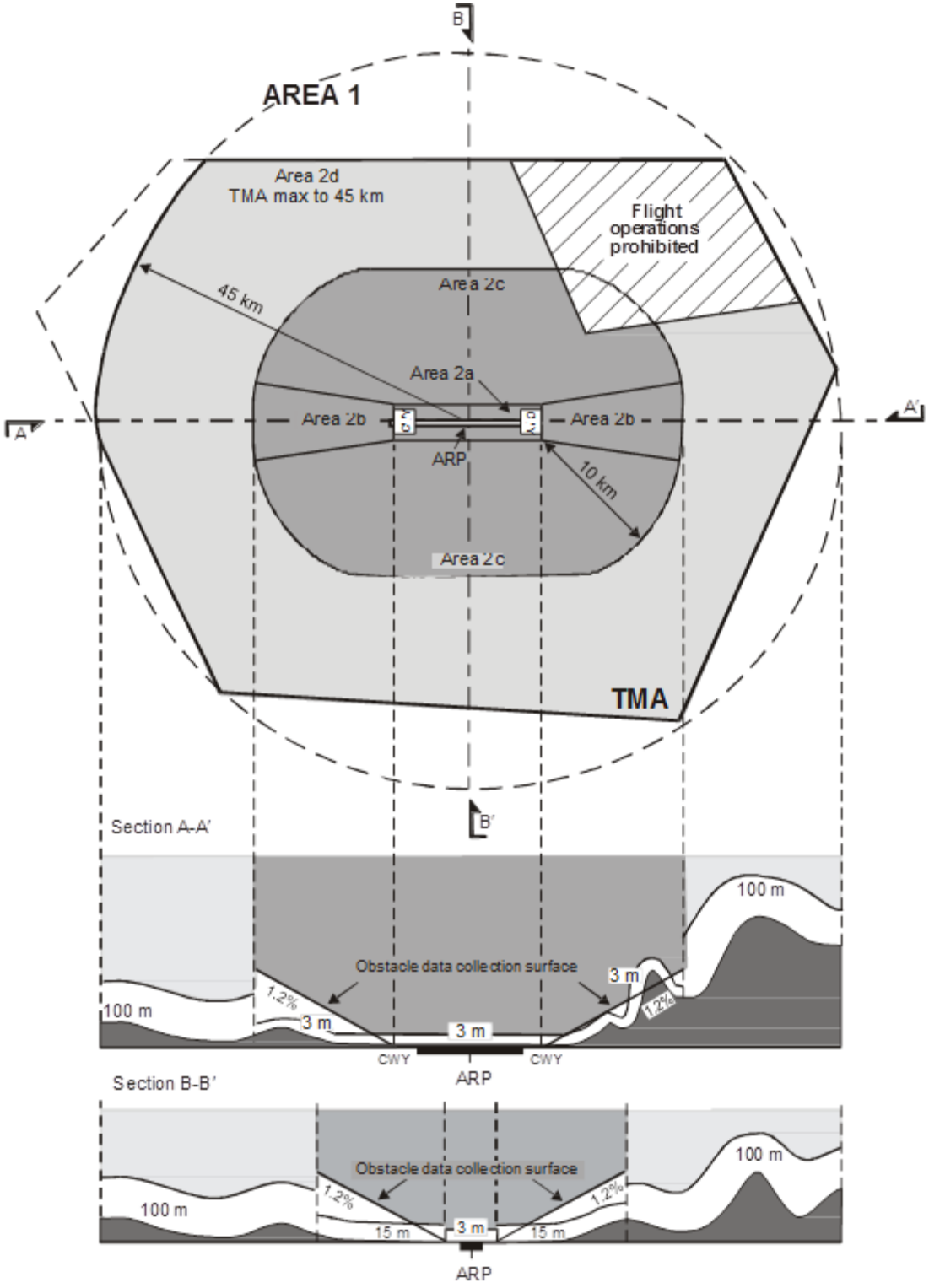
d) Zona 2d: Zona 2a, 2b və 2c-nin kənarından Aerodromun nəzarət nöqtəsindən 45 km məsafəyə qədər və ya TMA aerodrom ərazisinin (Terminal manoeuvring area) mövcud sərhədlərinədək olan sahə. Zona 2d-nin maneələrlə bağlı məlumatların toplanması üçün təyin edilən xüsusi səthi yerdən 100 m hündürlükdədir.

2. Çox yüksək yer və ya digər yerli məhdudiyyətlər və / və ya tənzimləmələrlə bağlı uçuş fəaliyyətinin qadağan olunduğu Zona 2-nin bölmələrində maneələrlə bağlı məlumatlar Zona 1-in tələblərinə uyğun olaraq yığılmalı və qeyd edilməlidir.

3. Hündürlüyü yerdən 100 m və ya daha çox olan Zona 1 daxilində olan hər maneə üzrə məlumatlar yığılmalı və Cədvəl A8-2 –də qeyd olunan Zona 1, say tələblərinə əsasən məlumat bazasında qeyd edilməlidir.

Qeyd 2: *Zona 2 və 3-də mövcud olan maneələrə dair məlumatların müəyyən edilməsi ilə bağlı tələblər ICAO Əlavə 14, Cild 1, Qoşma 5-də qeyd edilmişdir.Bu Qaydaların 6.2.1.1 alt-bəndinə bax.*

Qeyd 3: *AAR-ANS-005 sənədində Zona 2 və Zona 3-ə dair texniki tələblərə uyğun olaraq maneələrlə əlaqədar məlumatların 18 noyabr 2010-ci ildən başlamaqla mövcud olmasına dair müddəalarının yerinə yetirilməsi, belə məlumatlarım toplanması və işlənməsinin müvafiq qaydada qabaqcan planlaşdırılması vasitəsilə asanlaşdırılmalıdır.*



Şəkil A8-2. Maneələrlə bağlı məlumatların toplanması üçün səthlər- Zona 1 və Zona2

6.2.6. Süni örtüklərin möhkəmliyi

6.2.6.1. Səthin yük götürmə qabiliyyəti (bearing strength) müəyyən edilməlidir.

6.2.6.2. Perronda (dayanacaqda) dayanan zaman kütləsi 5700 kiloqramdan artıq olan hava gəmisi üçün nəzərdə tutulmuş süni örtüyün yükgötürmə qabiliyyəti hava gəmisinin təsnifat reytinqi – süni örtüyün təsnifat reytinqi metodundan istifadə etməklə müəyyən edilməlidir (ACR-PCR) və bu zaman aşağıda qeyd edilən məlumatlar təqdim edilməlidir:

(a) səthin təsnifat reytinqi (PCR) və ədədi dəyəri;

(b) ACR-PCR-in müəyyən edilməsi üçün səthin tipi (pavement type of ACR-PCR determination);

(c) yerin özülünün möhkəmlik kateqoriyası (subgrade strength category);

(d) maksimum icazə verilən təkər təzyiqi kateqoriyası və ya maksimum icazə verilən təkər kəmiyyəti; və

(e) hesablama metodu.

Qeyd: *PCR-lərin hesabatı və yayımlanması qaydaları İCAO Aerodromun Layihələndirilməsinə dair Təlimatın 3-cü Hissəsində yer almışdır.*

6.2.6.3. Səthin məruzə edilmiş təsnifat reytinqi (PCR) göstərir ki, elan edilmiş PCR kəmiyyətinə bərabər və ya bu kəmiyyətdən aşağı təsnifat reytinqinə (ACN) malik olan hava gəmisi təkər təzyiqinə tətbiq edilən hər hansı məhdudiyyətlər və müəyyən edilmiş hava gəmisi tipinin (tiplərinin) tam uçuş kütləsi (aircraft all-up mass) nəzərə alınmaqla, səthin üzərində istismar edilə bilər.

Qeyd: *Səthin möhkəmliyi fəsil dəyişməsi ilə əlaqədar əhəmiyyətli variasiyalara məruz qalarsa, müxtəlif PCR kəmiyyətləri təqdim edilə bilər.*

6.2.6.4. Hava gəmisinin ACR kəmiyyəti ACR-PCR metodu ilə əlaqədar standart prosedurlara uyğun olaraq müəyyən edilməlidir.

Qeyd: *Hava gəmisinin ACR kəmiyyətinin müəyyən edilməsi üçün standart prosedurlar İCAO Aerodromun Layihələndirilməsinə dair Təlimatın 3-cü Hissəsində qeyd edilmişdir. Rahatlıq üçün, aşağıda 6.2.6.6 b) -də göstərilən dörd standart subradır güc kateqoriyası üçün sərt və çevik örtüklər üzərində istənilən kütlədə istənilən təyyarə ACR-lərini hesablamaq üçün xüsusi proqram ICAO saytında mövcuddur.*

6.2.6.5. ACR-in müəyyən edilməsinin məqsədləri üçün süni səth sərt və ya sərt olmayan konstruksiyanın ekvivalenti kimi təsnifləşdirilir.

6.2.6.6. ACR-PCR-nin müəyyən edilməsi üçün süni örtüyün tipi barədə məlumat, özülün möhkəmlik kateqoriyası, maksimum icazə verilən təkər təzyiqi kateqoriyası və qiymətləndirmə metodu aşağıda göstərilən kodlardan istifadə etməklə məruzə edilməlidir:

(a) ACR-PCR-in müəyyən edilməsi üçün süni örtüyün tipi:

	Kod
Sərt örtük (Rigid pavement)	**R**
Qeyri-sərt örtük (Flexible pavement)	**F**

Qeyd: *Əgər faktiki mövcud olan konstruksiya qarışıq (kompozit) və ya qeyri-standart olarsa, müvafiq qeyd daxil edilməlidir (aşağıda qeyd edilən nümunə 2-yə bax).*

(b) Yerin özülünün möhkəmlik kateqoriyası:

	Kod
Yüksək möhkəmlik: E=200 MPa ilə xarakterizə olunur və sərt və qeyri sərt örtüklər üçün 150 MPa-ya bərabər və ya yuxarı olan bütün E kəmiyyətini ifadə edir.	**A**
Orta möhkəmlik: E=120 MPa ilə xarakterizə olunur və sərt və qeyri sərt örtüklər üçün 100 MPa-ya bərabər olan və ya 150 MPa-dan az olan sərt və qeyri sərt örtük.	**B**
Aşağı möhkəmlik: E=80 MPa ilə xarakterizə olunur və sərt və qeyri sərt örtüklər üçün 60 MPa-ya bərabər olan və ya 100 MPa-dan az olan sərt və qeyri sərt örtük.	**C**
Çox aşağı möhkəmlik: E=50 MPa ilə xarakterizə olunur və sərt və qeyri sərt örtüklər üçün 60 E MPa-dan az olan bütün E kəmiyyətlərini ifadə edir.	**D**

(c) Maksimum icazə verilən təkər təzyiqi kateqoriyası

	Kod
Məhdudiyyətsiz: təzyiqə məhdudiyyət qoyulmur	**W**
Yüksək: təzyiq 1,75 Mpa-dan çox deyil	**X**
Orta: təzyiq 1,25 Mpa-dan çox deyil	**Y**
Aşağı: təzyiq 0,50 Mpa-dan çox deyil	**Z**

(d) Qiymətləndirmə metodu

	Kod
Texniki qiymətləndirmə: süni örtüyün xarakteristikalarının tədqiqi üzrə xüsusi tədqiqatdan və səthin xidmət göstərilməsi nəzərdə tutulan təyyarələrin tipi.	**T**
Hava gəmilərinin istismarı təcrübəsindən istifadə etməklə: verilən süni örtüyün müntəzəm istifadə zamanı müvafiq tipdə olan və müəyyən edilmiş kütləyə malik hava gəmisinə qənaətbəxş səviyyədə tab gətirdiyi məlum olduqda.	**U**

Qeyd: *Aşağıda qeyd edilən nümunələr süni örtüyün möhkəmliyinə dair məlumatların ACR-PCR metodundan istifadə etməklə məruzə edilməsi qaydasını nümayiş etdirir. Bu mövzuda əlavə təlimat İCAO Aerodromun Layihələndirilməsinə dair Təlimatın 3-cü Hissəsində verilib.*

Nümunə 1: Texniki qiymətləndirmə nəticəsində orta möhkəmlikli özülün üzərində olan sərt süni örtüyün yükgötürmə qabiliyyətinin PCR 760 təşkil etdiyi müəyyən edilərsə və təkər təzyiqinə dair heç bir məhdudiyyət tətbiq olmazsa, məruzə edilməli olan məlumat aşağıdakı şəkildə olmalıdır:

PCR 760/ R / B / W / T

Nümunə 2: Hava gəmilərinin istismarı təcrübəsinə əsaslanmaqla, qeyri-sərt süni örtük kimi özünü aparan və yüksək möhkəmlikli özülün üzərində yerləşən qarışıq (kompozit) tərkibli süni örtüyün yükgötürmə qabiliyyətinin PCR 550 və maksimum icazə verilən təkər təzyiqinin 1.25 MPa təşkil etdiyi müəyyən edilərsə, məruzə edilməli olan məlumat aşağıdakı şəkildə olmalıdır:

PCR 550/ F / A / Y / U

Qeyd: *Qarışıq (kompozit) konstruksiya.*

6.2.6.7. Səthin artıq yüklənməsi kəmiyyətinin və/və ya onun, ACR kəmiyyəti bu süni örtük üçün məruzə edilmiş PCR kəmiyyətindən çox olan hava gəmiləri tərəfindən istifadəsi tezliyinin təfsilatlı təhlil nəticəsində əsaslandırılması mümkün deyilsə, artıq yükləməni nəzərdə tutan belə əməliyyatların yol verilən səviyyəsinin müəyyən edilməsi məqsədilə aşağıda qeyd edilən meyardan istifadə edilməlidir:

(a) qeyr-sərt və sərt süni örtüklər halında, ACR kəmiyyəti məruzə edilmiş PCR kəmiyyətindən 10 %-dan artıq olmayan hava gəmilərinin bu süni örtük üzərində qeyri-müntəzəm (təsadüfi) hərəkəti süni örtüyün istismar keyfiyyətinə mənfi təsir etməməlidir;

(b) artıq yüklənmə ilə süni örtük üzərində yerinə yetirilən hərəkətlərin illik sayı süni örtük üzərində ümumi illik hərəkətlərinin 5 faizindən çox olmamalıdır, yüngül hava gəmiləri istisna olmaqla .

6.2.6.8. Bir qayda olaraq, həyəcan və ya sıradan çıxma nişanı qoyulmuş süni örtüklər üzərində artıq yüklənmə ilə yerinə yetirilən belə hərəkətlərə icazə verilməməlidir. Bundan əlavə, özünün və ya özülünün möhkəmliyi suyun təsiri nəticəsində zəifləyə bilən süni örtüklər üzərində də belə əməliyyatların yerinə yetirilməsinə qadağan edilir. Artıq yüklənmə ilə yerinə yetirilən əməliyyatlar zamanı hava limanın istismarçısı müvafiq süni örtüyün vəziyyətini mütəmadi olaraq yoxlamalıdır. Bundan əlavə, istismarçı artıq yüklənmə əməliyyatlarının yerinə yetirilmə meyarını da dövri olaraq nəzərdən keçirməlidir. Çünki, artıq yükləmə ilə əməliyyatların həddən artıq çox sayda təkrar olunması süni örtüyün ömrünü əhəmiyyətli dərəcədə azalda və ya onun əsaslı təmirinin tələb olunmasına yol açа bilər.

Qeyd: *İCAO Aerodromların dizaynına dair Təlimatın 3-cü hissəsi süni örtüklərin qiymətləndirilməsinə dair daha detallı prosedurları və onların məhdudlaşdırılmış artıq yüklənmə əməliyyatlarına (restricted overload operations) uyğunluğunun təsvirini daxil edir.*

6.2.6.9. Perronda (dayanacaqda) dayanan zaman kütləsi 5700 kiloqramdan artıq olan hava gəmisi üçün nəzərdə tutulmuş süni örtüyün yükgötürmə qabiliyyəti aşağıda göstərilən məlumatlarını təqdim etməklə müəyyən edilməlidir:

(a) hava gəmisinin icazə verilən maksimum kütləsi; və

(b) maksimum icazə verilən təkər təzyiqi.

Nümunə: 4 800 kq/0.60 MPa.

6.2.7. Uçuş öncəsi hündürlükölçənin yoxlanılması üçün meydança

6.2.7.1. Uçuş öncəsi hündürlükölçənin yoxlanılması məqsədilə aerodromda bir və ya bir neçə meydança yaradılmalıdır.

6.2.7.2. Uçuş öncəsi hündürlükölçənin yoxlanılması üçün nəzərdə tutulan meydançalar perronun üzərində yerləşdirilməlidir.

Qeyd 1: *Uçuş öncəsi hündürlükölçənin yoxlanılması üçün nəzərdə tutulan meydançanın perronun üzərində yerləşdirilməsi hündürlükölçənin yoxlanılmasını yerdə sürməyə icazənin (taxi clearance) alınmasından qabaq yerinə yetirməyə imkan verir və perrondan çıxdıqdan sonra bu məqsədlə dayanma ehtiyacını arada qaldırır.*

Qeyd 2: *Bir qayda olaraq, bütün perron hündürlükölçənin yoxlanması üçün məqbul meydança qismində istifadə edilə bilər.*

6.2.7.3. Uçuş öncəsi hündürlükölçənin yoxlanması üçün meydançanın yerləşmə yüksəkliyi bir metrə məsafəyə qədər yuvarlaqlaşdırılmaqla bu meydançanın yerləşdiyi ərazinin üzərindən hesablanan orta hündürük kimi qeyd edilməlidir. Uçuş öncəsi hündürlükölçənin yoxlanması üçün meydançanın hər hansı hissəsinin yerləşmə yüksəkliyi bu yer üçün nəzərdə tutulan orta hesablanmış hündürlüyün 3 metr məsafəsinin hüdudları daxilində olmalıdır.

6.2.8. Elan edilmiş məsafələr (Declared distances)

6.2.8.1. Aşağıda qeyd edilən elan edilmiş məsafələr beynəlxalq kommersiya hava daşımaları tərəfindən istifadə olunması nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolaqları üçün bir metr məsafəyə qədər dəqiqliklə hesablanmalıdır:

a) havaya qalxma zamanı sürət yığma məsafəsinin uzunluğu (TORA);

b) havaya qalxmanın mövcud distansiyası (TODA);

c) dayandırılmış havaya qalxmanın mövcud distansiyası (ASDA); və

d) Mövcud Enmə Distansiyası (LDA).

e) Maneəsiz zolaq (CWY)

f) Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonası (RESA)

g) Tormozlama üçün son zolaq (SWY)

Havaya qalxma zamanı sürət yığma məsafəsinin uzunluğu (TORA) Uçuş-enmə zolağında təyyarənin havaya qalxmaq məqsədilə yerdə hərəkəti üçün mövcud və yararlı elan edilmiş uzunluq.

Havaya qalxmanın mövcud distansiyası (TODA) Havaya qalxma zamanı sürət yığma məsafəsinin mövcud uzunluğu ilə maneəsiz zolağın (belə zolaq nəzərdə tutulubsa) uzunluğunun cəmi.

Dayandırılmış havaya qalxmanın mövcud distansiyası (ASDA) Havaya qalxma zamanı sürət yığma məsafəsinin mövcud uzunluğu ilə son təhlükəsizlik zolağının uzunluğunun (stopway) (belə zolaq nəzərdə tutulubsa) cəmi başa düşülür.

Mövcud enmə distansiyası (LDA) Enən təyyarənin yerdə qaçışı üçün mövcud və yararlı bəyan edilmiş UEZ-nın uzunluğu .

Maneəsiz zolaq (CWY) sünü örtüklə örtülmüş UEZ-dan sonra gələn, maneələrdən azad və aerodrom istismarçısı tərəfindən nəzarət edilən müəyyən sahədi. Maneəsiz zolağın uzunluğunu Havaya qalxmanın mövcud distansiyasının (TODA) uzunluğuna daxil etmək olar. Məsələn, əgər süni örtüklü UEZ-nın uzunluğu 2000 metr və UEZ-nın sonundan sonra 400 metr maneəsiz zolaq varsa, Havaya qalxmanın mövcud distansiyasının uzunluğu 2400 metr olacaq.

Uçuş-enmə Zolağının Sonunun Təhlükəsizlik Zonası (Runway End Safety Area) Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin davamının hər iki tərəfində simmetrik olaraq yerləşən və zolağın son hissəsinə (end of the strip) bitişən, uçuş-enmə zolağına çatmadan enən və ya bu zolağın sərhədləri xaricinə çıxan təyyarənin (aeroplane undershooting or overrunning the runway) zədələnməsi riskinin azaldılması üçün nəzərdə tutulan zona.

Tormozlama üçün son zolaq (Stopway) Havaya qalxma zamanı sürət yığma məsafəsinin mövcud uzunluğunun sonunda yerləşən və yarıda kəsilmiş havaya qalxma halında hava gəmisinin dayandırılması üçün yaralı sahə kimi hazırlanan yer səthinin müəyyən edilmiş düzbucaqlı sahəsi.

6.2.8.2. Uçuş-enmə zolağı üzərində tormozlama üçün son zolaq və ya maneələrdən azad zolaq nəzərdə tutulmadıqda və astana uçuş-enmə zolağının ən sonunda yerləşdikdə, elan edilmiş dörd məsafə bir qayda olaraq uçuş-enmə zolağının uzunluğuna bərabər olmalıdır.

6.2.8.3. Uçuş-enmə zolağı üzərində maneələrdən azad zolaq (CWY) nəzərdə tutularsa, maneələrdən azad bu zolağın uzunluğu TODA-nın uzunluğuna daxil olmalıdır.

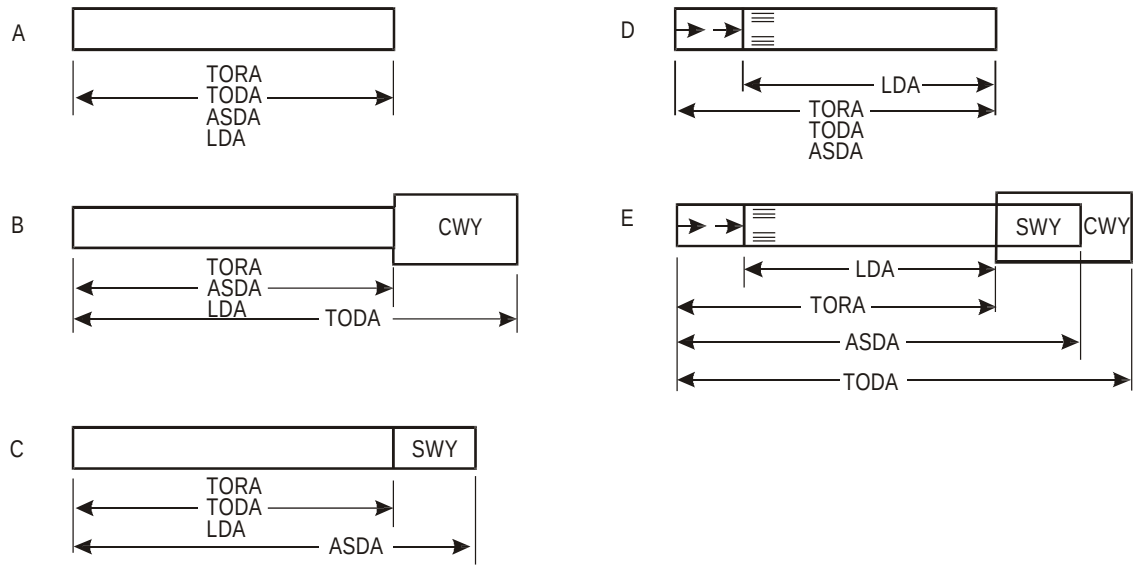
6.2.8.4. Uçuş-enmə zolağı üzərində tormozlama üçün son zolaq (SWY) nəzərdə tutularsa, maneələrdən azad bu zolağın uzunluğu ASDA-nın uzunluğuna daxil olmalıdır.

6.2.8.5. Uçuş-enmə zolağının astanası yeri dəyişdirilmiş astana olarsa, LDA-nın uzunluğu bu yerdəyişmənin uzunluğuna bərabər məsafə qədər qısaldılmalıdır. Yeri dəyişdirilmiş astana yalnız bu astanaya enməyə giriş halında mövcud olan LDA-ya təsir edir; əks istiqamətdəki (reciprocal direction) əməliyyatlar üçün elan edilmiş bütün məsafələr təsirə məruz qalmır.

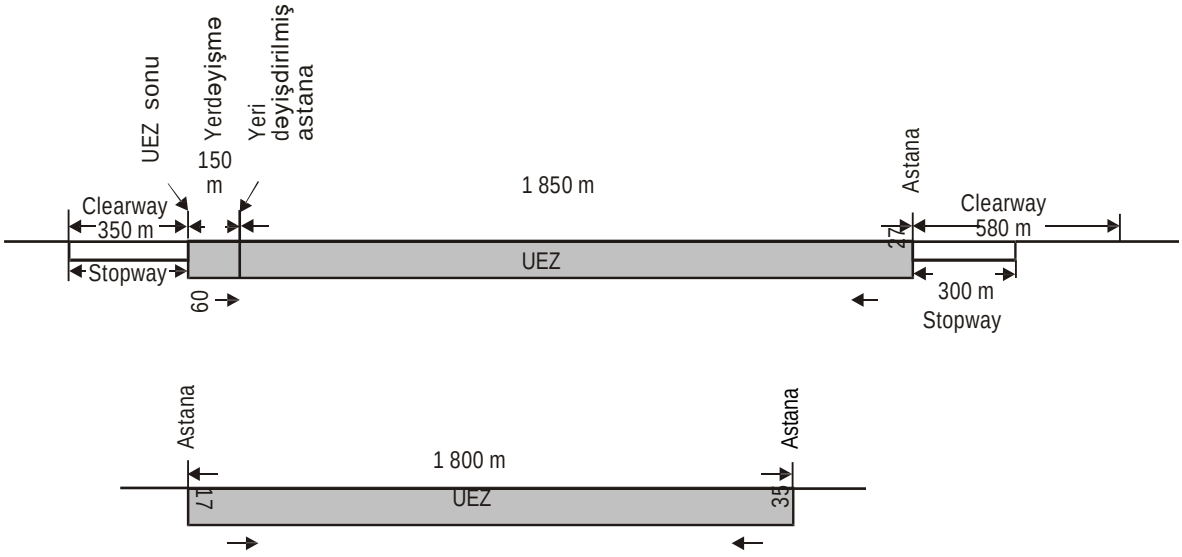
6.2.8.6. Yuxarıda göstərilən xüsusiyyətlərdən birdən çoxu mövcud olarsa (tormozlama üçün son zolaq və ya maneələrdən azad zolaqla təchiz edilmiş, yaxud yeri dəyişdirilmiş astanaya malik uçuş-enmə zolağı), elan edilmiş məsafələrin bir neçəsi modifikasiya edilməlidir – amma belə modifikasiya sadə prinsiplə uyğun olaraq həyata keçirməlidir.

6.2.8.7. İstismar qaydalarına əsasən qadağan edilməsi səbəbindən uçuş-enmə zolağının istiqaməti havaya qalxma və ya yerə enmə, eləcə də bu əməliyyatların hər ikisi üçün istifadə edilə bilməzsə, bu məhdudiyyət elan edilməli və "istifadəyə yarasızdır" sözləri və ya "İY" abreviaturası daxil edilməlidir.

Qeyd: *Elan edilmiş məsafələrə dair rəsm Şəkil A-1-də göstərilmişdir.*



Qeyd. - Bütün bəyan edilmiş məsafələr soldan sağa əməliyyatlar üçün təsvir edilmişdir.



F

UEZ	TORA	ASDA	TODA	LDA
	m	m	m	m
09	2 000	2 300	2 580	1 850
27	2 000	2 350	2 350	2 000
17	NU	NU	NU	1 800
35	1 800	1 800	1 800	NU

Şəkil A-1. Elan edilmiş məsafələrə dair rəsm

6.2.9. Hərəkət sahəsinin və onunla əlaqədar olan tikili və qurğuların vəziyyəti

6.2.9.1. Hərəkət sahəsinin vəziyyəti və onla əlaqədar qurğuların istismar vəziyyəti haqqında məlumatlar Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərinə verilməlidir, və eyniliklə istismarla bağlı əhəmiyyətli məlumat Hava Nəqliyyatı xidmətləri bölməsinə uçub gələn və uçub gedən Hava gəmilərini lazımı məlumatlarla təmin etmək məqsədi ilə təqdim olunmalıdır. Məlumatlar daima yenilənməlidir və gözlənilən şərtlərdə dəyişikliklər barədə dərhal məlumatlandırılmalıdır.

Qeyd: *Veriləcək məlumatların xarakteri, formatı və şərtləri M-ANS-001 və PANS-ATM (Sənəd 4444)-də göstərilmişdir. Hərəkət sahəsində davam edən işlərə və bu cür işlərin hesabatına aid xüsusi prosedurlar G-AGA-026 sənədində göstərilmişdir.*

6.2.9.2. Hərəkət sahəsinin vəziyyəti və onla əlaqədar qurğuların istismar vəziyyəti monitorinq olunmalı və hava gəmisinə əhəmiyyətli təsir göstərən istismar məsələlər barədə hesabat təqdim olunmalıdır, və aerodrom istismarçısı xüsusilə aşağıdakıları nəzərə almaqla müvafiq tədbirlər görməlidir:

(a) tikinti və ya təmir işləri;

(b) uçuş-enmə zolağının, sürmə yolunun və ya perronun nahamar və ya dağılmış səthlərində;

(c) uçuş-enmə zolağının, sürmə yolunun və ya perronun üzərində su, qar,çamurlu qar, buz və ya şaxta olanda;

(d) uçuş-enmə zolağının, sürmə yolunun və ya perronun yaxınlığında qar topası və uçurum

(e) uçuş-enmə zolağının, sürmə yolunun və ya perronun üzərində buzlaşmaya qarşı və buzlanmadan təmizlənmə üçün maye kimyəvi maddələr və ya digər çirkləndiricilər;

(f) digər müvəqqəti təhlükələr, o cümlədən park edilmiş hava gəmisi; (other temporary hazards, including parked aircraft)

(g) aerodromun vizual vasitələrinin bir hissəsinin və ya hamısının işində çatışmamazlıq və ya nasazlıq olarsa;

(h) əsas və ya ehtiyat enerji təchizatının sıradan çıxması;

Qeyd 1: *Digər çirkləndiricilərə palçıq, toz, qum, vulkan külü, neft və kauçuk daxil ola bilər. Hərəkət sahəsinin vəziyyətini monitorinqi və hesabat qaydaları G-AGA-026 sənədinə daxil edilmişdir.*

Qeyd 2: *6.2.9.2 c), e) və f) bəndlərində yerüstü şəraitin təsviri ilə əlaqədar hava gəmilərinin uçuş xarakteristikasının hesablanması tələblərinə dair təlimat "Təyyarələrin uçuş xarakteristikasına dair Təlimatında (Sənəd 10064)" verilib.*

Qeyd 3: *Məlumatların mənbəyi və inkişafı, qiymətləndirmə prosesi və prosedurları G-AGA-026 sənədində göstərilmişdir. Bu prosedurlar İCAO Əlavə 6 və Əlavə 8 ilə müəyyən edilmiş təyyarə əməliyyatları üçün uçuşların təhlükəsizliyini arzu olunan səviyyəyə çatdırmaq üçün tələbləri yerinə yetirmək və AAR-ANS-005 və PANS-ATM-də (Doc 4444) göstərilən yayılma üçün sintaksis tələblərinə cavab verən məlumatları təmin etmək məqsədi daşıyır.*

6.2.9.3. 6.2.9.1 və 6.2.9.2 alt-bəndlərinə uyğunluğun təmin edilməsini asanlaşdırmaq üçün hər gün aşağıdakı yoxlamalar aparılmalıdır:

(a) Kod rəqəmi 1 və ya 2 olduğu halda hərəkət sahəsi ən azı bir dəfə, eləcədə kod rəqəmi 3 və ya 4 olduqda ən azı iki dəfə; və

(b) Yuxarda qeyd olunan (a)-ya əlavə olaraq uçuş-enmə zolağı (ları) uçuş-enmə zolağının səthinin vəziyyəti meteoroloji şərait səbəbindən əhəmiyyətli dərəcədə dəyişərsə.

6.2.9.4. 6.2.9.2 və 6.2.9.5-də tələb olunan uçuş-enmə zolağının səthinin vəziyyətini qiymətləndirən və məlumat verən işçi öz vəzifələrini yerinə yetirmək üçün təlim keçməli və sərişteli olmalıdır.

Qeyd 1: *İşçilərin təliminə dair təlimat Qoşma M-də verilmişdir.*

Qeyd 2: *İşçilərin uçuş-enmə zolağının səthinin vəziyyətini qiymətləndirilməsi və məlumat verilməsinə dair təlimlər haqqında G-AGA-026 sənədində mövcuddur.*

UEZ-in vəziyyəti haqqında məlumatlarda səthin vəziyyətinin əks etdirilməsi

Giriş qeyd. *– UEZ səthinin vəziyyəti haqqında məlumatın əsas məqsədi odur ki, aerodrom operatoru istifadədə olan UEZ səthində su, qar, sulu qar, buz və qrov olub olmadığını qiymətləndirir. Bu qiymətləndirmədən əldə edilən UEZ səthinin vəziyyəti kodu və onun səthin təsviri məlumatları hava gəmisinin uçuş parametrlərinin hesablanmasında uçuş heyəti tərəfindən istifadə edilir. Bu aerodrom operatoru tərəfindən qiymətləndirilən səthi örtən maddələrin tipi, dərinliyi, və əhatə etməsinə əsaslanan ən səmərəli məlumatdır, ancaq digər məqsədə uyğun məlumatlar da diqqətə alınmalıdır. Əlavə məlumat üçün Qoşma M baxın. G-AGA-026 sənədində UEZ səthi vəziyyətinin UEZ səthinin vəziyyəti koduna uyğun olaraq məlumat verilməsi və tətbiqihaqqında prosedurlar UEZ səthinin vəziyyətinin qiymətləndirilməsi cədvəlinə uyğun olaraq göstərilmişdir.*

6.2.9.5. UEZ səthinin vəziyyəti UEZ səthi vəziyyəti koduna (RWYCC) uyğun olaraq aşağıdakı formada qiymətləndirilməli və məlumat verilməlidir:

SIXILMIŞ QAR
QURU
QURU QAR
SIXILMIŞ QAR ÜZƏRİNDƏ QURU QAR
BUZ ÜZƏRİNDƏ QURU QAR
QROV
BUZ
SULU QAR
HƏRƏKƏTSİZ (AXMAYAN) SU
SIXILMIŞ QAR ÜZƏRİNDƏ SU
YAŞ
YAŞ BUZ
YAŞ QAR
SIXILMIŞ QAR ÜZƏRİNDƏ YAŞ QAR
BUZ ÜZƏRİNDƏ YAŞ QAR
KİMYƏVİ MADDƏLƏRLƏ ÇİRKLƏNMİŞ
BOŞ QUM

Qeyd 1: *UEZ səthi vəziyyətləri G-AGA-026 sənədində göstərilən metodların istifadə edilməsi ilə uçuş heyətinin hava gəmisi uçuş xarakteristikalarının düzgün hesablanmasına yönəlib.*

Qeyd 2: *Bu qaydalar ayrılıqda və ya digər müşahidələrlə birlikdə düzgün UEZ səthi vəziyyətinin kodunu mənimsəmək üçün hava gəmisinin uçuş texniki xarakteristikalarına təsir edəcək qədər həlledici kriteriyalardır.*

Qeyd 3: *KİMYƏVİ MADDƏLƏRLƏ ÇİRKLƏNMİŞ və BOŞ QUM terminləri hava gəmisi uçuş xarakteristikası bölməsində olmasa da ancaq vəziyyət barəsində diqqəti artırmaq üçün UEZ səthi vəziyyəti məlumatında qeyd edilməlidir.*

6.2.9.6. İstifadədə olan UEZ çirkləndikdə, səthdəki maddənin dərinliyi (və ya qalınlığı) və əhatə etdiyi ərazi UEZ üzrə hər üç istiqamətdə qiymətləndirilməli və məlumat verilməlidir.

Qeyd: *Dərinlik (və ya qalınlıq) və əhatə etdiyi ərazi haqqında prosedurlar G-AGA-026 sənədində göstərilib.*

6.2.9.7. UEZ səthində sıxılmış qar və ya buz ilə örtülmüş səthlərin qiymətləndirilməsi zamanı ilişmə əmsalının ölçülməsi üçün istifadə edilən cihaz DMAA-nın təyin etdiyi və ya qəbul etdiyi standartlara cavab verməlidir.

6.2.9.8. Sıxılmış qar və buzdan başqa digər maddələrlə örtülmüş UEZ səthində sürtünmə ölçmələri haqqında məlumatlar ötürülməməlidir.

Qeyd: *Səthin qar və sulu qar kimi boş maddələrlə örtülməsi zamanı ölçü təkərinin sürüşməsinə mənfi təsir göstərildiyindən ilişmənin ölçülməsi etibarlı deyil.*

6.2.9.9. UEZ səthi və ya bir hissəsi sürüşkən və yaşdırsa məlumat ötürülməlidir.

Qeyd 1: *UEZ səthinin və ya müəyyən hissəsinin ilişmə xarakteristikaları rezin qalıqları, səthin sıyrılması, zəif drenajın olması və digər səbəblərdən asılı olaraq dəyişə bilər. UEZ səthinin və ya müəyyən hissəsinin sürüşkən və yaş olması müxtəlif metodlar təklikdə və ya birlikdə istifadə edilməklə təyin edilməlidir. Bu metodlar fasiləsiz olaraq sürtünməni ölçən cihazdan istifadə etməklə, dövlət tərəfindən təyin edilmiş minimum standartları nəzərə alaraq, aerodromun təmiri personalı tərəfindən, pilotlar və hava gəmisi operatorlarının uçuş heyətinin təcrübəsini nəzərə alaraq, yaxud standartı aşağı olan səthdə hava gəmisinin tormozlama xarakterinə uyğun olaraq tətbiq edilir. Bu ölçmələri aparmaq üçün əlavə avadanlıqlar G-AGA-026 sənədində təsvir edilib.*

Qeyd 2: *Məlumatın təmin edilməsi və müvafiq orqanlar arasında koordinasiya edilməsi üçün 6.2.9.1 və 6.2.13 bəndlərinə bax.*

6.2.9.10. UEZ səthində və ya onun müəyyən hissəsində dövlət tərəfindən 14.2.2.3 bəndinə uyğun olaraq təyin edilmiş standartlardan aşağı sürtünmə qiyməti olduqda müvafiq aerodrom istifadəçiləri məlumatlandırılmalıdır.

Qeyd 1: *Minimum sürtünmə qiymətini təyin və təsviri UEZ səthi vəziyyətinin Qiymətləndirilməsi, Ölçülməsi, və Məlumat ötürülməsi (Cir 329) sənədində göstərilmişdir.*

Qeyd 2: *UEZ səthinin sürtünmə xarakteristikasının qiymətləndirilməsi proqramına aid prosedurlar G-AGA-026 sənədində göstərilmişdir.*

Qeyd 3: *Notamda yayımlanacaq məlumatlar, UEZ-in hansı hissəsinin minimum sürtünmə səviyyəsindən aşağı olduğunu və UEZ-də yerləşməsini əks edir.*

6.2.10. Hərəkət qabiliyyətini itirmiş hava gəmisinin uzaqlaşdırılması

Qeyd: *Hərəkət qabiliyyətini itirmiş hava gəmisinin uzaqlaşdırılması ilə əlaqədar xidmətlər barədə məlumat almaq üçün bu Qaydaların 13.3 bölməsinə bax.*

6.2.10.1. Hərəkət sahəsi üzərində və ya bu sahəyə yaxın yerdə hərəkət qabiliyyətini itirmiş hava gəmisinin uzaqlaşdırılması üzrə aerodrom əməliyyatlarının koordinatorunun (aerodrome coordinator) telefon/telefaks nömrəsi (nömrələri) hava gəmisinin istismarçına təqdim edilməlidir.

6.2.10.2. Hərəkət sahəsi üzərində və ya bu sahəyə yaxın yerdə hərəkət qabiliyyətini itirmiş hava gəmisinin uzaqlaşdırılması üzrə mövcud imkanlar barədə məlumat verilməlidir.

Qeyd: *Hərəkət qabiliyyətini itirmiş hava gəmisinin uzaqlaşdırılması imkanı aerodromun ən böyük tip hava gəmisini uzaqlaşdırmağın öhdəsindən gəlmək üçün lazımi vasitələrlə təchiz edilməsi ilə ifadə edilə bilər.*

6.2.11. Xilasetmə və Yanğınsöndürmə

Qeyd: *Bu Qaydaların 13.2 yarımbəndində xilasetmə və yanğınsöndürmə xidmətinə dair tələblər verilmişdir.*

6.2.11.1. Hava gəmisi ilə əlaqədar xilasetmə və yanğınsöndürmə məqsədləri üçün aerodromda təmin edilən mühafizə səviyyəsi barədə məlumat təqdim edilməlidir.

6.2.11.2. Aerodromda təmin edilən mühafizə səviyyəsi bu Qaydaların 13.2 bölməsində qeyd edildiyi kimi xilasetmə və yanğınsöndürmə xidmətlərinin kateqoriyası ilə və bir qayda olaraq aerodromda mövcud olan, yanğınsöndürmə üçün istifadə edilən maddələrin növü və miqdarına uyğun olaraq ifadə olunmalıdır.

6.2.11.3. Uçub gələn və gedən hava gəmilərini zəruri məlumatlarla təmin edilməsi üçün xilasetmə və yanğınsöndürmə ilə əlaqədar aerodromda təmin edilən mühafizə səviyyəsinə edilən dəyişikliklər barədə məlumat müvafiq hava hərəkətinin idarə olunması məntəqələrinə və Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərinə bildirilmədir. Qeyd olunan dəyişiklik ləğv edildikdə, yuxarıda qeyd olunan qurumlar bu barədə məlumatlandırılmalıdır.

Qeyd: *Aerodromda adətən mövcud olan mühafizə səviyyəsinə edilən dəyişikliklər yanğınsöndürmə üçün istifadə edilən maddələrin, bu maddələrin müvafiq yerə çatdırılması üçün nəzərdə tutulan avadanlıqların və ya həmin avadanlıqları istismar edən işçi heyətinin və sair əlaqədar vasitələrin sayı ilə əlaqədar dəyişikliklərlə bağlı ola bilər.*

6.2.11.4. Dəyişiklik aerodromda mövcud olan xilasetmə və yanğınsöndürmə xidmətinə yeni kateqoriya təyin edilməklə öz əksini tapmalıdır.

6.2.12. Enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyası sistemləri

6.2.12.1. Enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyası sisteminin quraşdırılması ilə bağlı olan aşağıdakı məlumat təqdim edilməlidir:

(a) uçuş-enmə zolağının əlaqədar fərqlənmə nömrəsi;

(b) bu Qaydaların 9.4.5.2 bəndinə uyğun olaraq sistemin tipi. PAPI və ya APAPI-nin quraşdırılması halında, uçuş-enmə zolağının üzərində işıqlar quraşdırılmış hissəsi, yəni onun sağ və sol tərəfi qeyd edilir;

(c) sistemin oxunun uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə paralel olmadığı hallarda, kənarlaşmanın bucağı və istiqaməti, yəni sağa və ya sola kənarlaşması barədə məlumat qeyd edilməlidir;

(d) qlissadanın nominal bucağı (bucaqları) (nominal approach slope angle(s)). PAPI və APAPI halında bu bucaq Şəkil 9-19-da əks olunan (B+C)/2 və (A+B)/2 (uyğun olaraq) formul əsasında təyin edilməlidir; və

(e) "təyyarə qlissadadır" siqnalını (siqnallarını) görən zaman pilotun gözünün astana üzərindən minimum hündürlüyü (hündürlükləri) (minimum edge height(s) over the threshold of the on-slope signal(s)).

PAPI halında, bu hündürlük uçuş-enmə zolağından hesablanmaqla qlissadanın üçüncü işığının nizamlama bucağı minus 2`, yəni B bucağı minus 2` və nəhayət APAPI halında, bu hündürlük uçuş-enmə zolağından uzaqda yerləşən qlissada işığının nizamlama bucağı minus 2`, yəni A bucağı minus 2`-dən ibarətdir.

6.2.13. Aerodrom istismarçısı ilə Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətləri arasında koordinasiya

6.2.13.1. Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərinin ən son uçuşqabağı məlumatı vermələri və uçuş ərzində tələb olunan məlumatlara olan ehtiyacı qarşılamaları üçün zəruri olan məlumatlarla təmin edildiklərinə əmin olmaq məqsədilə aerodrom istismarçısının Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərinə aşağıda qeyd edilən məlumları təxirəsalınmaz şəkildə təqdim etməsi ilə bağlırazılaşması olmalıdır:

(a) aerodromların sertifikatlaşdırılması statusu və aerodromun vəziyyəti barədə məlumat

(istinad üçün yuxarıda qeyd edilən 3.1, 6.2.9, 6.2.10, 6.2.11, 6.2.12 bölmələrinə bax);

(b) məsuliyyət daşıdıqları əlaqədar vasitələrin, xidmətlərin və naviqasiya köməkçi vasitələrinin istismar vəziyyəti barədə məlumat

(c) istismar nöqteyi-nəzərindən əhəmiyyətli hesab edilən hər hansı digər məlumat.

6.2.13.2. Aeronaviqasiya sistemlərinə dəyişiklik etməzdən öncə aerodrom istismarçısı nəşr edilmək üçün nəzərdə tutulan müvafiq materialların hazırlanması, tərtibatı və buraxılışı üçün Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətləri tərəfindən tələb olunan vaxtı nəzərə almalıdır. Buna görə də, müvafiq məlumatları Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərinə vaxtlı-vaxtında çatdırmaq üçün əlaqədar xidmətlər arasında sıx koordinasiya tələb olunur.

6.2.13.3. Xəritələr və/və ya avtomatlaşdırılmış naviqasiya sistemlərinə təsir edən aeronaviqasiya məlumatlarına edilən və AAR-ANS-005 sənədində qeyd edildiyi kimi aeronaviqasiyaya dair məlumatın reqlamentləşdirilməsi və ona nəzarət edilməsi sistemi (AIRAC) (Aeronautical Information Regulation And Control (AIRAC) system) vasitəsilə bildirilməli olan dəyişikliklər xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərinə işlənməmiş məlumatlar/rəqəmlər təqdim edən məsul aerodrom istismarçısı poçt göndərişi üçün tələb olunan 14 günlük müddətdən əlavə, qabaqcadan müəyyən edilmiş və beynəlxalq səviyyədə razılaşdırılmış AIRAC sisteminə uyğun olaraq qüvvəyə minmə tarixlərini də nəzərə almalıdır.

Qeyd: *AİRAC sisteminin xüsusiyyətləri ilə bağlı məlumatlar M-ANS-001 sənədinin 6 Fəsilində verilib.*

6.2.13.4. Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərinə işlənməmiş məlumatlar/rəqəmlər təqdim etməyə məsul aerodrom istismarçısı belə məlumatları təqdim edən zaman aeronaviqasiya məlumatlarının dəqiqliyini və tamlığını nəzərə almalıdır.

Qeyd 1: *Aerodromın aeronaviqasiya məlumatları ilə əlaqəli hava məkan məlumatlarının dəqiqliyi və tamlığını təsnifatına aid xüsusiyyətlər M-ANS-001sənədində, Əlavə 1-də verilib.*

Qeyd 2: *NOTAM və SNOWTAM verilməsi üçün lazım olan texniki tələblər AAR-ANS-005 sənədinin 6-cı Fəsilində və M-ANS-001 sənədində, Qoşma 3 və 4-də nəzərə alınmışdır.*

Qeyd 3: *AIRAC-da dair məlumatlar AIRAC qüvvəyə minməzdən ən azı 42 gün əvvəl AİS tərəfindən paylanmalıdır. Bu, AIRAC-ın qüvvəyə minməsindən 28 gün əvvəl həmin məlumatların əlaqədar tərəflərə çatması məqsədini daşıyır.*

Qeyd 4: *AIRAC sisteminə üzrə qabaqcada müəyyən edilmiş və beynəlxalq səviyyədə razılaşdırılmış ümumi qüvvəyə minmə tarixlərinin 28 günlük intervallara əsaslanan cədvəli (6 noyabr 1997-ci il daxil olmaqla) və AIRAC-in istifadə edilməsinə dair təlimat xarakterli göstəriş İCAO Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərinə dair Təlimatda (ICAO Sənəd 8126, Fəsil 2) əks etdirilmişdir.*

7. FİZİKİ XARAKTERİSTİKALAR

7.1. ÜMUMİ MÜDDƏALAR

7.1.1. Giriş

7.1.1.1. Aerodromun uçuş-enmə zolağı, sürmə yolunu, perronu və müvafiq qurğuların tələb olunan fiziki xarakteristikalarına dair xüsusiyyətlər bu fəsildə əks olunub.

7.2. AERODROMLA BAĞLI TƏLƏBLƏR

7.2.1. Uçuş-enmə zolaqları

Uçuş-enmə zolaqlarının sayı və istiqaməti

Qeyd: *Uçuş-enmə zolaqlarının istiqaməti, yerləşməsi (siting) və sayının müəyyən edilməsinə bir çox faktorlar təsir edir.*

Əsas faktorlardan biri küləyin paylanması vasitəsilə müəyyən edilən istifadə əmsalıdır. Bu barədə aşağıda danışılacaq. Digər mühüm faktor enməyə giriş səthinin bu Qaydaların 8-ci fəslində əks etdirilən spesifikasiyalarına uyğun qaydada enməyə girişin təmin edilməsini asanlaşdırmaq üçün uçuş-enmə zolağının istiqamətinin tapılmasıdır (alignment of the runway). Bu və digər faktorlara dair məlumat İCAO Əlavə 14, Cild 1, Qoşma A, Bölmə 1-də göstərilmişdir.

Cihazlarla təchiz edilmiş (instrument runway) yeni uçuş-enmə zolağı üçün yer müəyyən edilən zaman cihazlar üzrə enməyə giriş və ikinci dövrəyə keçid sxemlərini yerinə yetirən təyyarələrin üzərindən uçması tələb olunacaq sahələrə xüsusi diqqət yetirilməlidir. Burada məqsəd həmin sahədəki maneələrin və digər faktorların belə uçuş-enmə zolağı üçün nəzərdə tutulan təyyarələrlə yerinə yetirilən əməliyyatları məhdudlaşdırmamasını təmin etməkdən ibarətdir.

7.2.1.1. Aerodromda mövcud olan uçuş-enmə zolaqlarının sayını və istiqamətini elə seçmək lazımdır ki, həmin aerodromda xidmət edilməsi nəzərdə tutulan təyyarələr üçün aerodromdan istifadə əmsalı 95%-dən az olmasın.

7.2.1.2. Uçuş-enmə zolağının aerodromdakı yeri və istiqaməti imkan dairəsində elə seçilməlidir ki, uçub gəlmə və yola düşmə yolları yaşayış sahəsi kimi təsdiq edilmiş və səs-küyə həssas olan, aerodromun yaxınlığında yerləşən digər sahələrə minimum səviyyədə təsir etsin. Burada məqsəd səs-küylə əlaqədar gələcəkdə ortaya çıxa biləcək problemlərin qarşısını almaqdır.

Qeyd: *Səs-küylə əlaqədar problemin həll edilməsinə dair təlimat xarakterli göstəriş İCAO Hava Limanın Planlaşdırılmasına dair Təlimatın (Sənəd 9184) 2-ci hissəsində və İCAO Aviasiya səs-küyünün idarə edilməsinə balanslı yanaşma üzrə Təlimatda (Sənəd 9829) əks etdirilmişdir.*

7.2.1.3. Yan Küləyin maksimum icazə verilən komponentlərinin seçilməsi.

Yuxarıda qeyd edilən 7.2.1.1 alt-bəndi tətbiq edilərkən yan küləyin komponenti hədləri aşdıqda təyyarələrin enməsi və qalxmasına normal şərtlərdə maneə törədir:

— uçuş sahəsinin hesablanmış uyğun uzunluğu 1500 metr və ya daha artıq olan təyyarələr üçün 37 km/saat (20 mil). Uzununa sürtünmə əmsalının kifayət qədər çox olmaması səbəbindən tormozlamanın zaman-zaman müşahidə olunan aşağı effektivliyinə görə yan küləyin komponentinin icazə verilən sürətinin 24 km/saatdan (13 mil) çox olmadığı hal istisna hesab edilir.

— uçuş sahəsinin hesablanmış uyğun uzunluğu 1200 metr və ya 1500 metrdən az olan təyyarələr üçün, 24 km/saat (13 mil); və

— uçuş sahəsinin hesablanmış uyğun uzunluğu 1200 metrdən az olan təyyarələr üçün, 19 km/saat (10 mil).

Qeyd: *İCAO Əlavə 14, Cild 1, Qoşma A, Bölmə 1-də uçuş-enmə zolağının istifadə əmsalının hesablanmasına təsir edən faktorlarla əlaqədar və qeyri-standart vəziyyətlərin təsirinin nəzərə alınması üçün yol verilə biləcək yayınmalarla bağlı təlimat materialı verilmişdir.*

7.2.1.4. İstifadə edilməli olan məlumat

Uçuş-enmə zolağının istifadə əmsalının hesablanması üçün istifadə edilməli olan məlumatların seçilməsi küləyin paylanmasına (wind distribution) dair mümkün olduğu qədər uzun müddəti əhatə edən (beş ildən az olmayan müddətin əhatə olunması arzu olunandır) etibarlı statistik məlumatlara əsaslanmalıdır. İstifadə edilən məlumatlar gün ərzindən səkkizdən az olmayan müşahidə nəticəsində əldə edilməli və onlar arasındakı vaxt intervalı bərabər olmalıdır.

Qeyd: *Burada, orta göstəricili küləklər (mean winds) nəzərə alınır. Küləyin ani şiddətinin nəzərə alınması zərurəti barədə məlumat İCAO Əlavə 14, Cild 1, Qoşma A, Bölmə 1-də əks etdirilib.*

Uçuş-enmə zolağının astanasının yerləşmə vəziyyəti

7.2.1.5. İstismar xarakterli mülahizələr digər yerləşmə vəziyyətinin seçilməsini doğrultmazsa, astana bir qayda olaraq, uçuş-enmə zolağının sonunda (extremity of a runway) yerləşməlidir.

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağının astanasının yerləşmə vəziyyətinə dair təlimat xarakterli göstəriş İCAO Əlavə14, Cild 1, Qoşma A, Bölmə 10-da əks etdirilmişdir.*

7.2.1.6. Uçuş-enmə zolağının astanasının yerini müvəqqəti və ya daimi əsasda dəyişmək zərurəti ortaya çıxarsa, astanın yerləşmə vəziyyəti üçün əhəmiyyətli ola biləcək müxtəlif faktorlar nəzərə alınmalıdır. Belə yerdəyişmə üçün zərurət uçuş-enməz zolağının istifadəyə yararsız olması səbəbindən ortaya çıxarsa, uçuş-enmə zolağının istifadəyə yararsız hissəsi ilə yeri dəyişdirilmiş astana arasında uzunluğu 60 metrdən az olmayan təmizlənmiş və planlaşdırılmış (graded) sahə mövcud olmalıdır. Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonasının hazırlanması ilə əlaqədar tələblərə riayət etmək üçün, müvafiq hallarda, əlavə məsafələr də nəzərdə tutulmalıdır.

Qeyd: *Yeri dəyişdirilmiş astananın yerinin müəyyən edilməsi zamanı nəzərdən keçirilə biləcək faktorlara dair təlimat xarakterli göstəriş İCAO Əlavə 14, Cild 1, Qoşma A, Bölmə 10-da əks etdirilmişdir.*

Uçuş-enmə zolağının faktiki uzunluğu

7.2.1.7. Əsas uçuş-enmə zolağı

Bu Qaydaların 7.2.1.9 alt-bəndində əks etdirilən hallar istisna olmaqla, əsas uçuş-enmə zolağı üçün nəzərdə tutulmalı olan faktiki uzunluq bu uçuş-enmə zolağından istifadə edəcək təyyarələrin istismarı ilə əlaqədar tələblərə əsasən müəyyən edilməli və müvafiq təyyarələrin yerinə yetirəcəyi əməliyyatlar və uçuş-texniki xarakteristikalarına yerli şərtləri nəzərə almaqla edilən düzəlişlərin tətbiq edilməsindən sonra alınan ən böyük uzunluqdan az olmamalıdır.

Qeyd 1: *Bu tələblərin kritik təyyarənin maksimum kütlə ilə istismarının təmin edilməsi mənasını daşıması mütləq deyil.*

Qeyd 2: *Uçuş-enmə zolağı üçün nəzərdə tutulmalı olan uzunluğu və uçuş-enmə zolağının hər iki istiqamətində yerinə yetirilməsi zəruri olan əməliyyatları müəyyən edərkən, həm havaya qalxma, həm də yerə enməyə dair tələblər nəzərə alınmalıdır.*

Qeyd 3: *Nəzərə alınmalı ola biləcək yerli şərtlərə hesablanmış hündürlük, temperatur, uçuş-enmə zolağının maililiyi, nəmişlik və uçuş-enmə zolağının səthinin xarakteristikaları daxildir.*

Qeyd 4: *Bu uçuş-enmə zolağında istismar edilməsi nəzərdə tutulan təyyarələrin uçuş-texniki xarakteristikaları məlum olduqda, ümumi təshih əmsallarının (general correction factors) tətbiq edilməsi vasitəsilə əsas uçuş-enmə zolağının faktiki uzunluğunun müəyyən edilməsi barədə təlimat xarakterli göstəriş G-AGA-017 sənədində əks olunmuşdur.*

7.2.1.8. Köməkçi uçuş-enmə zolağı

Köməkçi uçuş-enmə zolağının uzunluğunun müəyyən edilməsi əsas uçuş-enməz zolağının uzunluğunun müəyyən edilməsi üçün nəzərdə tutulan vasitə ilə eyni vasitə əsasında yerinə yetirilməlidir. Yeganə fərq ondan ibarətdir ki, bu köməkçi uçuş-enmə zolağı yalnız, ən azı 95%-lik istifadə əmsalına nail olmaq məqsədilə digər uçuş-enmə zolağı və ya uçuş-enmə zolaqlarına əlavə olaraq, ondan istifadə etmələri tələb olunan təyyarələr üçün adekvat olmalıdır.

7.2.1.9. Tormozlama üçün son zolaqlar və maneələrdən azad zolaqlara malik uçuş-enmə zolaqları (Runways with stopways or clearways)

Tormozlama üçün son zolaq və maneələrdən azad zolağın uçuş-enmə zolağına birləşdiyi hallarda, uçuş-enmə zolağının faktiki uzunluğunun müvafiq olaraq 7.2.1.7 və ya 7.2.1.8 alt-bəndlərinin tətbiqi nəticəsində alınan uzunluqdan qısa olması məqbul hesab edilə bilər. Amma bu halda uçuş-enməz zolağının tormozlama üçün son zolaq və maneələrdən azad zolaqla hər hansı kombinasiyası uçuş-enmə zolağının xidmət göstərməsi nəzərdə tutulan təyyarələrin havaya qalxması və yerə enməsi ilə əlaqədar istismar xüsusiyyətlərinə riayət etməyə imkan verməlidir.

Qeyd:*Tormozlama üçün son zolaq və maneələrdən azad zolağın istifadəsinə dair təlimat xarakterli göstəriş İCAO Əlavə 14, Cild 1, Qoşma A, Bölmə 2-də əks etdirilmişdir.*

Uçuş-enmə zolağının eni (Width of runways)

7.2.1.10. Uçuş-enmə zolağının eni aşağıda qeyd edilən cədvəldə göstərilən müvafiq ölçüdən az olmamalıdır:

Əsas şassinin xarici kənarları arasındakı məsafə (OMGWS)

Kod rəqəmi	4.5 metrə qədər (4.5 m daxil olmamaqla)	4.5 metrdən 6 metrə qədər (6 m daxil olmamaqla)	6 metrdən 9 metrə qədər (9 m daxil olmamaqla)	9 metrdən 15 metrə qədər (15 m daxil olmamaqla)
1[a]	18 m	18 m	23 m	-
2[a]	23 m	23 m	30 m	-
3	30 m	30 m	30 m	45 m
4	-	-	45 m	45 m

a. Kod rəqəmi 1 və ya 2 olduqda Dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının eni 30 metrdən az olmamalıdır.

Qeyd 1: *En ölçüləri göstərilmiş kod rəqəmlərinin və hərflərinin kombinasiyası standart aerodrom xarakteristikaları üçün işlənib hazırlanmışdır.*

Qeyd 2: *Uçuş-enmə zolağının eninə təsir edən faktorlar G-AGA-017 sənədində əks etdirilmişdir.*

Qeyd 3: *Uçuş-enmə zolaqlarının yan təhlükəsizlik zolaqları ilə təmin olunmasına, xüsusən dörd (və ya daha çox) mühərrikli Kod təyyarələri üçün bu sənədin 7.2.2 bəndinə baxın.*

7.2.1.11. Paralel uçuş-enmə zolaqları arasında minimum məsafə (Minimum distance between parallel runways)

Təchiz edilməmiş paralel uçuş-enmə zolaqlarının eyni vaxtda istifadəsi nəzərdə tutulan zaman onların mərkəzi ox xətləri arasında mövcud olan minimum məsafə aşağıda qeyd edilən kimi olmalıdır:

— böyük kod rəqəmi 3 və ya 4 olduqda, 210 m;

— böyük kod rəqəmi 2 olduqda, 150 m; və

— böyük kod rəqəmi 1 olduqda, 120 m.

Qeyd: *Hava gəmilərinin izdə turbulentlik (wake turbulence) kateqoroiyasına əsasən təsnifləşdirilməsi prosedurları və izdə turbulentliyin mövcud olduğu zaman eşelonlanma minimumları (wake turbulence separation minima) barədə məlumat Aeronaviqasiya Xidmətlərinə dair Prosedurların - "Hava Nəqliyyatının İdarə Edilməsi" (PANS-ATM), Sənəd 4444 – uyğun olaraq, Fəsil 4, bənd 4.9 və Fəsil 5, bənd 5.9-unda əks etdirilmişdir.*

7.2.1.12. Təchiz edilmiş paralel uçuş-enmə zolaqlarının PANS-ATM (Sənəd 4444) və PANS-OPS (Sənəd 8168), Cild I-də müəyyən edilən şərtlərə uyğun olaraq eyni vaxtda istifadəsi nəzərdə tutulan hallarda, onların mərkəzi ox xətləri arasında mövcud olan minimum məsafə aşağıda qeyd edilən kimi olmalıdır:

— müstəqil paralel enməyə girişlər halında, 1 035 m;

— asılı paralel enməyə girişlər halında, 915 m;

— müstəqil paralel yola düşmələr (independent parallel departures) halında, 760 m;

— ayrı-ayrılıqda yerinə yetirilən paralel əməliyyatlar (segregated parallel operations) halında, 760 m;

Aşağıda qeyd edilən hallar istisna təşkil edir:

(a) ayrı-ayrılıqda yerinə yetirilən paralel əməliyyatlar zamanı, müəyyən edilmiş minimum məsafə:

1) üzərinə uçub gəlmə yerinə yetirilən uçuş-enmə zolağının astanasının uçub-gələn hava gəmisi istiqamətində hər 150 metrlik məsafəyə uyğun yerini dəyişməsinə (staggered) görə 30 metr azaldıla bilər (minimum 300 metr məsafəyə qədər) (may be decreased by 30 m for each 150 m that the arrival runway is staggered toward the arriving aircraft, to a minimum of 300 m); və

2) üzərinə uçub gəlmə yerinə yetirilən uçuş-enmə zolağının astanasının uçub-gələn hava gəmisinin əksi istiqamətində hər 150 metrlik məsafəyə uyğun yerini dəyişməsinə (staggered) görə 30 metr artırılmalıdır;

(b) müstəqil paralel enməyə girişlər yerinə yetirən zaman, PANS-ATM-də (Sənəd 4444) müəyyən ediləndən fərqli minimum məsafə kombinasiyaları (combinations of minimum distances) və əlaqədar şərtlər tətbiq edilə bilər. Bu halda, belə kombinasiyaların hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatların uçuş təhlükəsizliyinə mənfi təsir etməyəcəyinin müəyyən olunması təmin olunmalıdır.

Qeyd: *Paralel və demək dolar ki paralel olan, təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqlarında eyni vaxtda yerinə yetirilən əməliyyatlarla dair prosedurlar və vasitələrə dair tələblər PANS-ATM (Sənəd 4444), Fəsil 6 və PANS-OPS (Sənəd 8168), Cild I, Hissə VII və Cild II, Hissə II və III-də qeyd edilmişdir. Həmçinin, yuxarıda qeyd edilənlərə əlaqədar təlimat xarakterli müvafiq göstəriş İCAO Paralel və demək dolar ki paralel olan, təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqlarında eyni vaxtda yerinə yetirilən əməliyyatlara dair Təlimatda (Sənəd 9643) (Manual of Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways) əks etdirilmişdir.*

Uçuş-enmə zolağının maililiklər (Slopes on runways)

7.2.1.13. Uzununa maililiklər (Longitudinal slopes)

Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti boyunca olan maksimim hündürlüklə minimum hündürlük arasında fərqin uçuş-enmə zolağının uzunluğuna bölünməsi vasitəsilə hesablanan maililiyi aşağıda qeyd edilən kəmiyyətlərdən artıq olmamalıdır:

— kod rəqəmi 3 və ya 4 olan halda, 1 faiz; və

— kod rəqəmi 1 və ya 2 olan halda, 2 faiz.

7.2.1.14. Uçuş-enmə zolağının bütün hissələrində uzununa maililik aşağıda göstərilən kəmiyyətlərdən çox olmamalıdır:

— kod rəqəmi 4 olduğu halda, 1.25 faiz. Bir şərtlə ki, uçuş-enmə zolağının ilk və son dörddə bir hissəsinin uzununa maililiyi 0.8 faizdən çox olmasın.

— kod rəqəmi 3 olduğu halda, 1.5 faiz. Bir şərtlə ki, II və III kateqoriyadan olan dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının ilk və son dörddə bir hissəsinin uzununa maililiyi 0.8 faizdən çox olmasın; və

— kod rəqəmi 1 və ya 2 olduqda, 2 faiz.

7.2.1.15. Uzununa maililiklərin dəyişməsi (Longitudinal slope changes)

Uzununa maililiklərin dəyişməsi qaçılmaz olarsa, iki yanaşı maililiyin arasındakı fərq aşağıda qeyd edilən kəmiyyətlərdən çox olmamalıdır:

— kod rəqəmi 3 və ya 4 olan halda, 1.5 faiz; və

— kod rəqəmi 1 və ya 2 olan halda, 2 faiz;

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağının önündə olan maililiklərin dəyişməsinə (slope changes before a runway) dair təlimat materialı İCAO Əlavə 14, Cild 1, Qoşma A, Bölmə 4-də qeyd edilmişdir.*

7.2.1.16. Bir maililiklərdən digər maililiyə keçid dəyişiklik göstəriciləri aşağıda qeyd edilən göstəricilərdən çox olmayan əyri səth (curved surface) üzərindən həyata keçirilməlidir:

— kod rəqəmi 4 olan halda, hər 30 metrə 0.1 faiz (əyrinin (curvature) minimum radiusu 30 000 m);

— kod rəqəmi 3 olan halda, hər 30 metrə 0.2 faiz (əyrinin (curvature) minimum radiusu 15 000 m); və

— kod rəqəmi 1 və ya 2 olan halda, hər 30 metrə 0.4 faiz (əyrinin (curvature) minimum radiusu 7 500 m).

7.2.1.17. Görmə məsafəsi (Sight distance)

Uzununa maililiklərin dəyişməsi qaçılmaz olarsa, belə dəyişiklik aşağıda qeyd edilən nöqtələdən başlamaqla maneəsiz görünmə xəttinin (line of sight) mövcud olmasını təmin etməlidir:

— kod hərfi C, D, E və ya F olan halda, uçuş-enmə zolağının uzunluğunun ən azı yarısını əhatə etməklə, uçuş-enmə zolağının üzərindən 3 metr hündürlükdə yerləşən hər hansı nöqtədən həmin zolağın üzərindən 3 metr hündürlükdə yerləşən bütün nöqtələrə qədər;

— kod hərfi B olan halda, uçuş-enmə zolağının uzunluğunun ən azı yarısını əhatə etməklə, uçuş-enmə zolağının üzərindən 2 metr hündürlükdə yerləşən hər hansı nöqtədən həmin zolağın üzərindən 2 metr hündürlükdə yerləşən bütün nöqtələrə qədər; və

— kod hərfi A olan halda, uçuş-enmə zolağının uzunluğunun ən azı yarısını əhatə etməklə, uçuş-enmə zolağının üzərindən 1.5 metr hündürlükdə yerləşən hər hansı nöqtədən həmin zolağın üzərindən 1.5 metr hündürlükdə yerləşən bütün nöqtələrə qədər.

Qeyd: *Uzunluğu uçuş-enmə zolağının uzunluğuna bərabər olan paralel sürmə yolu mövcud olmazsa, bir uçuş-enməz zolağının bütün uzunu boyunca maneəsiz görünmə xəttinin (unobstructed line of sight) təmin edilməsi nəzərdən keçirilməlidir. Aerodromda kəsişən uçuş-enmə zolaqları mövcud olduqda, uçuş təhlükəsizliyinin təmin edilməsi (operational safety) məqsədilə kəsişmə zonasında tam görünməyə dair əlavə meyarların nəzərdən keçirilməsinə ehtiyac var (on the line of sight of the intersection area). G-AGA-017 sənədinə bax.*

7.2.1.18. Maililiklərin dəyişmə nöqtələri arasındakı məsafə (Distance between slope changes)

Uçuş-enmə zolağı boyunca yanaşı yerləşən maililiklərdə dalğavari səthlər və ya əhəmiyyətli dəyişikliklərə yol verilməməlidir. Yanaşı yerləşən iki əyrinin (curves) kəsişmə nöqtələri arasındakı məsafə aşağıda qeyd edilən məsafələrdən az olmamalıdır:

(a) maililiyin müvafiq dəyişikliyinin rəqəmlə ifadə olunmuş mütləq kəmiyyətinin aşağıda əks etdirilən müvafiq kəmiyyətlərə vurulması ilə alınan məsafədən:

— kod rəqəmi 4 olan halda, 30 000 m;

— kod rəqəmi 3 olan halda, 15 000 m; və

— kod rəqəmi 1 və ya 2 olan halda, 5 000 m; və ya

(b) 45 m;

yuxarıda göstərilən a) və b)-dəki kəmiyyətlərdən hansı çox olarsa.

Qeyd: *Bu tələbin yerinə yetirilməsi üçün təlimat materialı ICAO Əlavə 14, Cild I, Qoşma A, Bölmə 4-də əks etdirilmişdir.*

7.2.1.19. Köndələn maililiklər (Transverse slopes)

Suyun mümkün olduğu qədər tez axıb getməsini təmin etmək üçün uçuş-enmə zolağının səthi iki tərəfə mail köndələn profilə (qabarıq) (cambered) malik olmalıdır

(mümkün olarsa). Əsasən yağış yağan zaman əsən külək istiqamətində alçalan maililiyə malik olan bir tərəfi mail köndələn profilin (single crossfall) suyun tez axıb getməsini təmin etdiyi hallar istisna təşkil edir. Köndələn maililik ideal halda aşağıda qeyd edilən kimi olmalıdır:

— kod hərfi C, D, E və ya F olduğu halda, 1.5 faiz; və

— kod hərfi A və ya B olduğu halda, 2 faiz.

amma hər bir halda, uyğun olaraq 1.5 və ya 2 faizdən çox olmamalı, eləcə də 1 faizdən az olmamalıdır. Uçuş-enmə zolağının və sürmə yolunun daha az maililiyə (flatter slopes) malik olması zəruri ola biləcək kəsişmələri istisna təşkil edir.

İki tərəfə mail köndələn profilə malik səthin mərkəzi ox xəttinin hər iki tərəfindəki köndələn maililiklər simmetrik olmalıdır.

Qeyd: *Yaş uçuş-enmə zolaqlarında yan küləyin mövcud olduğu hallarda, suyun üzəri ilə sürüşmə (aquaplaning) problemi suyun yaxşı axıb getməməsi səbəbindən daha da kəskin xarakter ala bilər. Bu problemə və digər faktorlara dair məlumat ICAO Əlavə 14, Cild.1, Qoşma A, Bölmə 7-də əs etdirilmişdir.*

7.2.1.20. Digər uçuş-enmə zolağı və sürmə yolu ilə kəsişmə zonası istisna olmaqla, köndələn maililik uçuş-enmə zolağının bütün uzunu boyunca əsasən dəyişməz qalmalıdır. Belə kəsişmələrə gəldikdə isə, suyun lazımi qaydada axıb getməsi zərurətini nəzərə almaqla rahat keçid (even transition) təmin edilməlidir.

Qeyd: *Köndələn maililiklərə dair təlimat materialı İCAO Aerodromun Layihələndirilməsinə dair Təlimatın 3-cü hissəsində göstərilmişdir.*

Uçuş-enmə zolaqlarının möhkəmliyi (Strength of runways)

7.2.1.21. Uçuş-enmə zolağı onun üzərində hərəkət etməsi nəzərdə tutulan hava gəmilərinin hərəkəti nəticəsində yaranan yüklənmələrə tab gətirmədilir.

Uçuş-enmə zolaqlarının səthi (Surface of runways)

7.2.1.22. Uçuş-enmə zolağının səthinin hazırlanması zamanı belə səthin sürtünmə xarakteristikalarının pisləşməsinə yol açа biləcək, yaxud təyyarənin havaya qalxması və ya yerə enməsinə hər hansı başqa yolla mənfi təsir edə biləcək kələ-kötürlüklərdən (irregularities) azad olması nəzərə alınmalıdır.

Qeyd 1: *Uçuş-enmə zolağının səthində mövcud olan kələ-kötürlüklər həddən artıq atılıb-düşmə (bouncing), tanqaj bucağının dəyişməsi (pitching), vibrasiya və ya hava gəmisinin idarə edilməsinə digər çətinliklər törətməklə, onun havaya qalxması və ya yerə enməsinə mənfi təsir edə bilər.*

Qeyd 2: *Konstruktiv normalardan yol verilən kənarlaşmalar (design tolerances) və digər məlumatlarla əlaqədar təlimat materialı İCAO Əlavə 14, Cild 1, Qoşma A, Bölmə 5-də əks etdirilmişdir. Əlavə təlimat materialı İCAO Aerodromun Layihələndirilməsinə dair Təlimatın 3-cü hissəsində göstərilmişdir.*

7.2.1.23. Üzəri süni örtüklə örtülmüş uçuş-enmə zolağının (paved runway) çəkilməsi və ya onun səthinin dəyişdirilməsi (resurfaced) zamanı həmin səthin sürtünmə xarakteristikalarının DMAA tərəfindən təyin edilmiş minimum sürtünmə səviyyəsinə uyğun və ya bu səviyyədən yuxarı olması nəzərə alınmalıdır.

7.2.1.24. Süni örtüklü uçuş-enmə zolağının səthi yeni çəkildikdə və ya səthi dəyişdirildikdə sürtünmə xüsusiyyətlərinin (friction characteristics) hesablanmasına təmin etmək üçün qiymətləndirilməlidir.

Qeyd: *Yeni və ya səthi dəyişdirilmiş uçuş-enməz zolağının sürtünmə xarakteristikalarına dair təlimat materialı Qoşma A, Bölmə 7-də əks etdirilmişdir. Əlavə təlimat materialı G-AGA-001 və Uçuş-enmə zolağının sürtünmə səviyyəsinin ölçülməsi bu Qaydaların 14- cü Fəslinin 14.2.2.4 alt-bəndində (Chapter 14 para.14.2.2.3 Runway friction measurement of this Regulation) göstərilmişdir.*

7.2.1.25. Sürtünmə xarakteristikaları ilə əlaqədar yeni çəkilmiş və ya səthi dəyişdirilmiş uçuş-enməz zolağının sürtünmə xarakteristikalarının (friction characteristics) ölçülməsi uçuş-enməz zolağını özü yaş etmək xüsusiyyətinə malik olan və sürtünməni davamlı olaraq ölçən cihaz (continuous friction measuring device using self-wetting features) vasitəsilə həyata keçirilməlidir.

Qeyd: *Yeni uçuş-enməz zolağının sürtünmə xarakteristikalarına dair təlimat materialı Qoşma A, Bölmə 7-də və Uçuş-enmə zolağının sürtünmə səviyyəsinin ölçülməsi bu Qaydaların 14- cü Fəslinin 14.2.2.4 alt-bəndində əks etdirilmişdir. Əlavə təlimat materialı Səht örtüyünün vəziyyətinə dair Təlimat (G-AGA-012) göstərilmişdir.*

7.2.1.26. Yeni səthin toxumasının (texture) orta dərinliyi 1 mm-dən az olmamalıdır.

Qeyd 1: *Səthin sürtünmə xarakteristikalarının tələb olunan səviyyəsinin təmin edilməsi üçün makrotekstura və mikrotekstura nəzərə alınmalıdır. Bunun üçün səthin xüsusi qaydada işlənməsi (special surface treatment) tələb olunur. Səthin layihələndirilməsinə dair təlimat materialı Qoşma A, Bölmə 8-də qeyd edilmişdir.*

Qeyd 2: *Səthin teksturasının ölçülməsi metoduna dair təlimat materialı Səht örtüyünün vəziyyətinə dair Təlimatda (G-AGA-012) əks etdirilmişdir.*

Qeyd 3: *Səthin teksturasının layihələndirilməsi və onun təkmilləşdirilməsi metodlarına dair təlimat materialı Aerodromun Layihələndirilməsinə dair Təlimatın (Sənəd 9157) 3-cü hissəsində əks etdirilmişdir.*

7.2.1.27. Səthin üzərində nazik çatlar və yarıqlar (grooved or scored) olduqda, belə şırımlar və ya yarıqlar uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə perpendikulyar olmalı və ya qeyri-perpendikulyar köndələn birləşmə yerlərinə (transverse joints) (onlar mövcud olduqda) paralel yerləşməlidir.

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağının səthinin teksturasının təkmilləşdirilməsinə dair təlimat materialı Aerodromun Layihələndirilməsinə dair Təlimatın (Sənəd 9157) 3-cü hissəsində əks etdirilmişdir.*

7.2.2. Uçuş-enmə zolağının yan təhlükəsizlik zolaqları (Runway shoulders)

Ümumi müddəalar

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağının yan təhlükəsizlik zolaqlarının xarakteristikaları və onların işlənməsinə (treatment) dair təlimat materialı İCAO Əlavə 14, Cild 1, Qoşma A, Bölmə 9-da, eləcə də G-AGA-017 sənədində əks etdirilmişdir.*

7.2.2.1. Kod rəqəmi D,E və ya F olan uçuş-enmə zolaqları yan təhlükəsizlik zolaqları ilə təmin edilməlidir.

Uçuş-enmə zolağının yan təhlükəsizlik zolaqlarının eni (Width of runway shoulders)

7.2.2.2. Əsas şassinin xarici kənarları arasındakı məsafə (OMGWS) 9 metrdən 15 metrə qədər olan təyyarələrdə (15 metr daxil olmamaqla) yan təhlükəsizlik zolaqları uçuş-enmə zolağının hər iki tərəfi boyunca simmetrik olaraq elə qaydada yerləşdirilməlidir ki, uçuş-enmə zolağı və onun yan təhlükəsizlik zolaqlarının cəmi eni aşağıda qeyd edilənlər kəmiyyətlərdən az olmamalıdır:

— kod rəqəmi D və E olduqda, 60 m;

— kod rəqəmi F olduqda iki və ya üç mühərrikli təyyarələrdə 60 m; və

— Kod rəqəmi F olduqda dörd və ya daha artıq mühərrikli təyyarələrdə 75 m.

Uçuş-enmə zolağının yan təhlükəsizlik zolaqlarının maililiklәri (Slopes on runway shoulders)

7.2.2.3. Uçuş-enmə zolağına yanaşı yerləşən yan təhlükəsizlik zolağının səthi həmin uçuş-enmə zolağının səthi ilə eyni səviyyədə olmalıdır və onun köndələn maililiyi 2.5 faizdən artıq olmamalıdır.

Uçuş-enmə zolağının yan təhlükəsizlik zolaqlarının möhkəmliyi (Strength of runway shoulders)

7.2.2.4. Uçuş-enmə zolağının kənarı ilə uçuş-enmə zolağının mərkəzi xəttindən 30 m məsafə arasında olan uçuş-enmə zolağının yan təhlükəsizlik zolağı təyyarənin uçuş-enmə zolağının sərhədləri hüduduna çıxdığı hallarda bu təyyarə tərəfindən yaradılan yüklənməyə dözə bilən və bununla bərabər təyyarənin konstruktiv zədə almasına imkan verməyən möhkəmlikdə hazırlanmalı və ya düzəldilməlidir. Eyni zamanda, yan təhlükəsizlik zolaqları, onların üzərində istismar edilə biləcək yerüstü nəqliyyat vasitələri tərəfindən yaradılan yüklənməyə də tab gətirə bilməlidir.

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağının yan təhlükəsizlik zolaqlarının möhkəmliyi ilə əlaqədar təlimat materialı G-AGA-017 sənədində əks etdirilmişdir.*

Uçuş-enmə zolağının yan təhlükəsizlik zolağının səthi

7.2.2.5. Uçuş-enmə zolağının yan təhlükəsizlik zolağlarının səthi aşınmaya və səthin materialının təyyarənin mühərriki tərəfindən sovrulmasına qarşı davamlı hazırlanmalı və ya düzəldilməlidir.

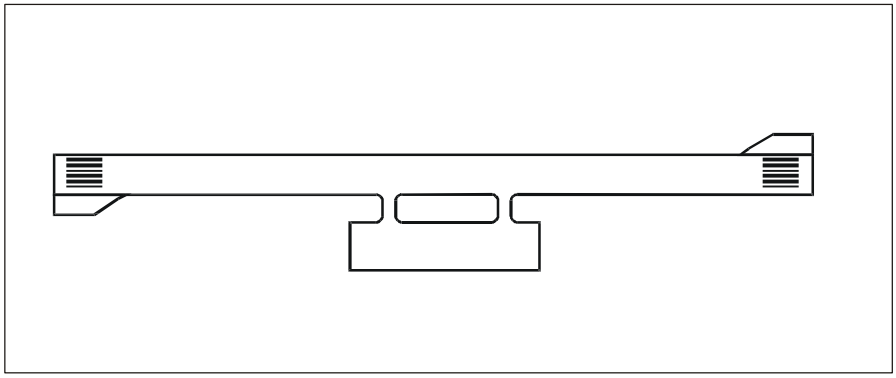
7.2.2.6. Kod hərfi F olan təyyarələr üçün uçuş-enmə zolağının yan təhlükəsizlik zolağları uçuş-enmə zolağı və onun yan təhlükəsizlik zolağının cəmi eni ən azı 60 m süni örtüklü olmalıdır.

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağının yan təhlükəsizlik zolaqlarının səthi ilə əlaqədar təlimat materialı G-AGA-017 sənədində əks etdirilmişdir.*

7.2.3. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançaları (Runway turn pads)

Ümumi müddəalar

7.2.3.1. Kod hərfi D, E və ya F olan hallarda təyyarələrin 180 dərəcə dönməsi üçün uçuş-enmə zolağının sonunda sürmə yolu və ya sürmə yolunun üzərində geri dönmə mövcud deyilsə, uçuş-enmə zolağı dönmə meydançası ilə təmin olunmalıdır. (Bax Şəkil 7-1)



Şəkil 7-1. Dönmə meydançasının tipik sxemi

7.2.3.2. Kod hərfi A, B və ya C olan hallarda təyyarələrin 180 dərəcə dönməsi üçün uçuş-enmə zolağının sonunda sürmə yolu və ya sürmə yolunun üzərində geri dönmə mövcud deyilsə, uçuş-enmə zolağı dönmə meydançası ilə təmin olunmalıdır.

Qeyd 1: *Uçuş-enmə zolağının bütün uzunluğu istifadə olunmayan hallarda uçuş-enmə zolağı boyunca təyyarələrin sürmə vaxtını və sürmə məsafəsini azaltmaq üçün oxşar sahələrin yaradılması faydalı ola bilər.*

Qeyd 2: *Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançaları ilə əlaqədar təlimat materialı G-AGA-017 sənədində əks etdirilmişdir. Alternativ vasitə kimi, sürmə yolunun üzərində geri dönmə (taxiway turnaround) ilə əlaqədar təlimat G-AGA-020 sənədində əks etdirilmişdir.*

7.2.3.3. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançası uçuş-enmə zolağının sağ və ya sol tərəfində yerləşə və uçuş-enmə zolağının hər iki tərəfindəki sonunun süni səthinə, eləcə də zəruri hallarda, bəzi aralıq hissələrə birləşə bilər.

Qeyd: *Dönmə meydançası uçuş-enmə zolağının sol tərəfində yerləşən zaman dönmə əməliyyatına başlamaq daha asan olur. Çünki, uçuşları yerinə yetirən pilot (pilot-in-command) əsasən sol oturacaqda oturur.*

7.2.3.4. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının uçuş-enmə zolağı ilə kəsişmə bucağı 30 dərəcədən çox olmamalıdır.

7.2.3.5. Şassinin qabaq təkərinin, uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının layihələndirilməsi zamanı istifadə edilməli olan dönmə (wheel steering angle) bucağı 45 dərəcədən çox olmamalıdır.

7.2.3.6. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançası, bu dönmə meydançasının üzərində istifadə edilməsi nəzərdə tutulan təyyarənin ekipaj kabinəsinin (cockpit) müvafiq dönmə meydançasındakı işarənin üstündə olduğu zaman şassisinin ayağının kənar təkəri ilə (wheel of the aeroplane landing gear) dönmə meydançasının kənarı

arasındakı məsafənin (clearance distanc) aşağıda göstərilən cədvəldə qeyd edilən kəmiyyətlərdən az olmamasına imkan verən qaydada layihələndirilməlidir:

Əsas şassinin xarici kənarları arasındakı məsafə (OMGWS)

	4.5 metrə qədər (4.5 m daxil olmamaqla)	4.5 metrdən 6 metrə qədər (6 m daxil olmamaqla)	6 metrdən 9 metrə qədər (9 m daxil olmamaqla)	9 metrdən 15 metrə qədər (15 m daxil olmamaqla)
Dönmə meydançasının kənarından minimum uzaqlıq məsafəsi	1.50 m	2.25 m	3m[a] və ya 4 m[b]	4m

a- Dönmə meydançasının, təkər şassisinin bazası (wheel base) 18 metrdən az olan təyyarələr tərəfindən istifadəsi nəzərdə tutulduğu halda.

b- Dönmə meydançasının, təkər şassisinin bazası (wheel base) 18 metrə bərabər və ondan daha çox olan çox olan təyyarələr tərəfindən istifadə edilməsi nəzərdə tutulduğu halda

Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançalarının maililiklәri (Slopes on runway turn pads)

7.2.3.7. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının uzununa və köndələn maililiklәri səthin üzərində suyun toplanmasının qarşısını ala bilməyə kifayət edəcək və səth sularının tez axıb getməsini asanlaşdıra biləcək səviyyədə olmalıdır. Bu maililiklər dönmə meydançasına birləşən uçuş-enmə zolağının süni örtüklə döşənmiş səthinin maililiklәri ilə eyni olmalıdır.

Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançalarının möhkəmliyi (Strength of runway turn pads)

7.2.3.8. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının möhkəmliyi ən azı bu meydançaya birləşən və meydançanın xidmət edəcəyi nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolağının möhkəmliyinə bərabər olmalıdır. Bu zaman, dönmə meydançasının yavaş hərəkət edən nəqliyyat vasitələrinin təsirinə məruz qalacağı və bu nəqliyyat vasitələrinin sərt dönmə əməliyyatları yerinə yetirəcəkləri, nəticədə isə süni örtüyə daha çox ağırlıq düşəcəyi faktı nəzərə lazımi qaydada alınır.

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançası sərt olmayan süni örtüklə təmin edilibsə, səthin dönmə manevrləri ərzində şassinin əsas ayağının təkərləri (main landing gear tires) tərəfindən yaradılan üfüqi yerdəyişmə qüvvələrinə (shear forces) tab gətirmək qabiliyyətinə malik olması zəruridir.*

Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançalarının səthi (Surface of runway turn pads)

7.2.3.9. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının səthinin üzərində bu meydançadan istifadə edən təyyarəni zədələyə biləcək hər hansı kələ-kötürlüklər (surface irregularities) olmamalıdır.

7.2.3.10. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının səthi ən azı ona birləşən uçuş-enmə zolağının malik olduğu sürtünmə xarakteristikalarına bərabər sürtünmə xarakteristikalarını təmin edən qaydada düzəldilməli və ya yeni səthlə əvəz edilməlidir.

Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançalarının yan təhlükəsizlik zolaqları (Shoulders of runway turn pads)

7.2.3.11. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançaları yan təhlükəsizlik zolaqları ilə təmin edilməli və bu zolaqların eni, dönmə meydançasından istifadə etməsi nəzərdə tutulan ən böyük təyyarənin reaktiv hava axını vasitəsilə səthin aşınmasının (prevent surface erosion) və hər hansı yad cisim tərəfindən hava gəmisinin mühərrikinin zədələnməsinin qarşısını almaq üçün zəruri olan endə olmalıdır.

Qeyd: *Yan təhlükəsizlik zolaqlarının minimum eni ən böyük təyyarənin xarici mühərriklərini nəzərə almaqla hesablanmalıdır. Buna görə də onun minimum eni müvafiq uçuş-enmə zolağının yan təhlükəsizlik zolaqlarının enindən daha enli ola bilər.*

7.2.3.12. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının yan təhlükəsizlik zolaqlarının möhkəmliyi bu zolaqlardan istifadə etməsi nəzərdə tutulan təyyarənin zolaqların üzərinə təsadüfü çıxması zamanı yaratdıqları ağırlıq qüvvəsinə tab gətirə bilməlidir. Bu zaman təyyarənin və yan təhlükəsizlik zolaqlarının üzərində istifadə edilə biləcək yerüstü nəqliyyat vasitələrinin konstruksiyasına zədə dəyməməlidir.

7.2.4. Uçuş zolaqları (Runway strips)

Ümumi müddəalar

7.2.4.1. Uçuş zolağı uçuş-enmə zolağı və tormozlama üçün müvafiq son zolağı daxil etməlidir.

Uçuş zolaqlarının uzunluğu (Length of runway strips)

7.2.4.2. Uçuş zolağı uçuş-enmə zolağının astanasına qədər və sonundan sonra və ya tormozlama üçün son zolağdan ən azı aşağıda qeyd edilən məsafələr qədər uzanmalıdır:

— kod rəqəmi 2, 3 və ya 4 olan halda, 60 metr;

— kod rəqəmi bir və uçuş-enmə zolağı təchiz edilmiş olan halda, 60 metr; və

— kod rəqəmi bir və uçuş-enmə zolağı təchiz edilməmiş olan halda, 30 metr.

Uçuş zolaqlarının eni (Width of runway strips)

7.2.4.3. Dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağını daxil edən uçuş zolağı uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin hər iki tərəfindən və bu zolağın uçuş zolağı boyunca artırılmış mərkəzi ox xəttinə paralel olaraq ən azı aşağıda qeyd edilən məsafələr qədər eninə istiqamətdə uzanmalıdır:

— kod rəqəmi 3 və ya 4 olduğu halda, 140 metr; və

— kod rəqəmi 1 və ya 2 olduğu halda, 70 metr;

7.2.4.4. Qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağını daxil edən uçuş zolağı uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin hər iki tərəfindən və bu zolağın uçuş zolağı boyunca artırılmış mərkəzi ox xəttinə paralel olaraq ən azı aşağıda qeyd edilən məsafələr qədər eninə istiqamətdə uzanmalıdır:

— kod rəqəmi 3 və ya 4 olduğu halda, 140 metr; və

— kod rəqəmi 1 və ya 2 olduğu halda, 70 metr;

7.2.4.5. Təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağını daxil edən uçuş zolağı uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin hər iki tərəfindən və bu zolağın uçuş zolağı boyunca artırılmış mərkəzi ox xəttinə paralel olaraq ən azı aşağıda qeyd edilən məsafələr qədər uzanmalıdır:

— kod rəqəmi 3 və ya 4 olduğu halda, 75 metr;

— kod rəqəmi 2 olduğu halda, 40 metr; və

— kod rəqəmi 1 olduğu halda, 30 metr.

Uçuş zolağındakı obyektlər (Objects on runway strips)

Qeyd: *Avadanlıq və qurğuların uçuş zolaqlarında yerləşməsinə dair məlumatla tanış olmaq üçün bu Qaydaların 13.9-cu maddəsinə bax.*

7.2.4.6. Uçuş zolağında yerləşən və təyyarələr üçün təhlükə törədə biləcək obyekt maneə kimi nəzərdən keçirilməli və oradan uzaqlaşdırılmalıdır.

Qeyd 1: *Təyyarənin uçuş-enmə zolağından təsadüfən kənara çıxması halında zədələnməməsi üçün uçuş zolağında drenaj sisteminin yeri və dizaynına diqqət yetirilməlidir. Düzgün dizayn edilmiş drenaj örtüyünün olması tələb olunur. Əlavə təlimat Uçuş-enmə zolağına dair Təlimat da (G-AGA-017) verilmişdir.*

Qeyd 2: *Açıq və ya qapalı tipli yağış suları drenaj sistemlərini qurarkən onların quruluşunun səthdən yuxarı qalxmamasına və bir maneə yaratmamasına diqqət yetirmək lazımdır. Bu qaydaların 7.2.4.16 alt-bəndində Qeyd 1 baxın.*

Qeyd 3: *Vəhşi heyvanların, xüsusən də quşların cəlb olunmasının qarşısını almaq üçün üstü açıq kanalların ötürülməsinin dizaynına və texniki xidmətinə xüsusi diqqət yetirilməlidir. Lazım gələrsə, belə kanalların üzəri torla örtülə bilər. Vəhşi təbiətin idarə edilməsi qaydaları G-AGA-026 sənədində göstərilmişdir. Əlavə rəhbərliyi Hava Limanı xidmətlərinə dair Təlimat - Hava Limanı ərazisində vəhşi təbiətin yaratdığı təhlükənin azaldılması metodları (G-AGA-001) tapa bilərsiniz.*

7.2.4.7. Uçuş zolağında yerləşdirilməli olan və bu Qaydaların 9-cu fəsilində qeyd edilən müvafiq kövrəklik tələblərə uyğun gələn, aeronaviqasiya üçün zəruri vizual köməkçi vasitələrdən və hava gəmisinin uçuş təhlükəsizliyi məqsədilə tələb olunan hərəkətsiz obyektlərdən başqa digər hərəkətsiz obyektlər dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş üçuş-enmə zolağının daxili keçid səthlərinin aşağı kənarları ilə müəyyən edilmiş hər hansı bir hissəsində icazə verilir. Uçuş-enmə zolağı havaya qalxma və ya yerə enmənin yerinə yetirilməsi üçün istifadə edilən zaman heç bir mobil obyektin uçuş zolağının bu hissəsində olmasına icazə verilmir.

Qeyd: *Daxili keçid səthinin xüsusiyyətləri üçün Fəsil 8, Bölmə 8.2.1-ə baxın.*

Uçuş zolaqlarının planlaşdırılması (Grading of runway strips)

7.2.4.8. Təyyarənin uçuş-enmə zolağının hüdudları xaricinə çıxması ehtimalını nəzərə alaraq, təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının uçuş zolağının bu uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttindən və uzadılmış mərkəzi ox xəttindən hesablanan ən azı aşağıda qeyd edilən məsafələrin hüdudları daxilində yerləşən hissələrində:

— kod rəqəmi 3 və ya 4 olan halda, 75 metr; və

— kod rəqəmi 1 və ya 2 olan halda, 40 metr;

uçuş-enmə zolağının xidmət edəcəyi təyyarələr istifadəsi üçün planlaşdırılmış ərazi (graded area) nəzərdə tutulmalıdır.

Qeyd: *Uçuş zolağının dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı daxil olmaqla (kod rəqəmi 3 və ya 4 olduqda), daha böyük ərazisinin planlaşdırılmasına dair təlimat materialı İCAO Əlavə 14, Cild 1, Qoşa A, Bölmə 8-də əks etdirilmişdir.*

7.2.4.9. Təyyarənin uçuş-enmə zolağının hüdudları xaricinə çıxması ehtimalını nəzərə alaraq, təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağının uçuş zolağının bu uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttindən və uzadılmış mərkəzi ox xəttindən hesablanan ən azı aşağıda qeyd edilən məsafələrin hüdudları daxilində yerləşən hissələrində:

— kod rəqəmi 3 və ya 4 olan halda, 75 metr; və

— kod rəqəmi 2 olan halda, 40 metr;

— kod rəqəmi 1 olan halda, 30 metr.

uçuş-enmə zolağının xidmət edəcəyi təyyarələrin istifadəsi üçün planlaşdırılmış ərazi (graded area) nəzərdə tutulmalıdır.

7.2.4.10. Uçuş zolağının bu hissinin uçuş-enmə zolağına, yan təhlükəsizlik zolağına və ya tormozlama üçün son zolağa birləşən səthi uçuş-enmə zolağının, yan təhlükəsizlik zolağının və ya tormozlama üçün son zolağın səthi ilə eyni səviyyədə (flush with) olmalıdır.

7.2.4.11. Enmə əməliyyatı yerinə yetirən təyyarəni uçuş-enmə zolağının çıxıntılı kənarı (exposed edge) ilə toqquşmadan qorumaq məqsədilə, uçuş zolağının astanadan əvvəl gələn ən azı 30 metrlik hissəsi reaktiv qaz axınının yaratdığı aşınmaya (blast erosion) qarşı dözə biləcək möhkəmlikdə hazırlanmalıdır.

7.2.4.12. Yuxarıda qeyd edilən zonaların süni örtüklə örtülmüş səthlərə malik olduğu hallarda, bu səthlər uçuş-enmə zolağının hesablanmış parametrləri üçün kritik olan təyyarənin onun üzərindən təsadüfi keçməsinə tab gətirməlidir.

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağının sona birləşən ərazilərə reaktiv hava axınından qorunma plitələri adı verilə bilər (blast pad).*

Uçuş zolaqlarının maililiklər (Slopes on runway strips)

7.2.4.13. Uzununa maililiklər (Longitudinal slopes)

Uçuş zolağının planlaşdırılmalı olan (to be graded) hissəsi boyunca yerləşən uzununa maililiklər aşağıda qeyd edilən kəmiyyətlərdən çox olamalıdır:

— kod rəqəmi 4 olduğu halda, 1.5 faiz;

— kod rəqəmi 3 olduğu halda, 1.75 faiz; və

— kod rəqəmi 1 və ya 2 olduğu halda, 2 faiz.

7.2.4.14. Uzununa maililiklərin dəyişməsi (Longitudinal slope changes)

Uçuş zolağının planlaşdırılmalı olan hissəsində maililiklərin dəyişməsi praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər mərhələli olmalı, sərt keçidlər və ya gözlənilməz əks maililiklərə (abrupt changes or sudden reversals) yol verilməməlidir.

7.2.4.15. Köndələn maililiklər (Transverse slopes)

Uçuş zolağının planlaşdırılmalı olan hissəsi boyunca yerləşən köndələn maililiklər səthin üzərində suyun yığılmasının qarşısını ala bilməli və eyni zamanda bu maililiklər aşağıda qeyd edilən kəmiyyətlərdən çox olmamalıdır:

— kod rəqəmi 3 və ya 4 olduğu halda, 2.5 faiz; və

— kod rəqəmi 1 və ya 2 olduğu halda, 3 faiz;

Suyun drenajını yaxşılaşdırmaq üçün, uçuş-enmə zolağının, yan təhlükəsizlik zolağının və ya tormozlama üçün son zolağın kənar hissəsindən sonra gələn ilk 3 metrlik məsafənin hüdudları daxilindəki maililiyin uçuş-enmə zolağından əks istiqamətdə hesablandıqda mənfi olmalı olduğu və onun 5 faiz təşkil edə biləcəyi hallar istisna təşkil edir.

7.2.4.16. Uçuş zolağının planlaşdırılmalı olan hissəsinin hüdudları xaricində olan hər hansı hissəsinin köndələn maililiklərı uçuş-enmə zolağından əks istiqamətdə hesablanan 5 faizlik yuxarı maililiklərdən (upward slope) artıq olmamalıdır.

Qeyd 1: *Lazımi qaydada drenaj sisteminin təmin edilməsinə ehtiyac olarsa, uçuş-enmə zolağından maksimum məsafədə, uçuş zolağının planlaşdırılmamış hissəsində açıq tipli qurunt suları kanalının istifadəsinə icazə verilə bilər.*

Qeyd 2: *Uçuş zolağının planlaşdırılmamış hissəsində açıq su kanallarının yerini Aerodromda xilasetmə və yanğınsöndürmə prosedurlarında nəzərə alınmalıdır.*

Uçuş zolaqlarının möhkəmliyi (Strength of runway strips)

7.2.4.17. Təyyarənin uçuş-enmə zolağının hüdudları xaricinə çıxması ehtimalını nəzərə alaraq, təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının uçuş zolağının bu uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttindən və uzadılmış mərkəzi ox xəttindən hesablanan ən azı aşağıda qeyd edilən məsafələrin hüdudları daxilində yerləşən hissələri:

— kod rəqəmi 3 və ya 4 olan halda, 75 metr; və

— kod rəqəmi 1 və ya 2 olan halda, 40 metr;

aerodromdakı səthlərin yükgötürmə qabiliyyətindəki fərqlər səbəbindən, uçuş-enmə zolağının xidmət göstərəcəyi təyyarələrin təhlükəyə atılması riskini minimuma endirən qaydada hazırlanmalı və ya düzəldilməlidir.

Qeyd: *Uçuş zolaqlarının hazırlanmasına dair təlimat materialı G-AGA-017 sənədində əks etdirilmişdir.*

7.2.4.18. Təyyarənin uçuş-enmə zolağının hüdudları xaricinə çıxması ehtimalını nəzərə alaraq, təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağının uçuş zolağının bu uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttindən və uzadılmış mərkəzi ox xəttindən hesablanan ən azı aşağıda qeyd edilən məsafələrin hüdudları daxilində yerləşən hissələri:

— kod rəqəmi 3 və ya 4 olan halda, 75 metr;

— kod rəqəmi 2 olan halda, 40 metr; və

— kod rəqəmi 1 olan halda, 30 metr;

aerodromdakı səthlərin yükgötürmə qabiliyyətindəki (load bearing capacity) fərqlər səbəbindən, uçuş-enmə zolağının xidmət göstərəcəyi təyyarələrin təhlükəyə atılması riskini minimuma endirən qaydada hazırlanmalı və ya düzəldilməlidir.

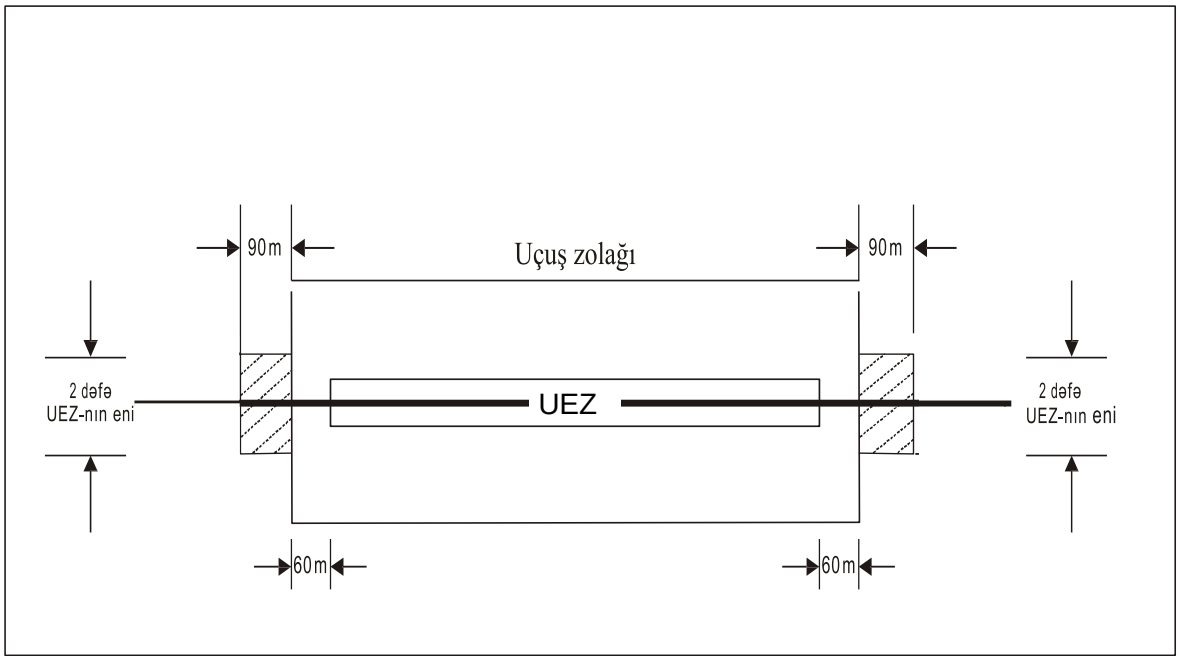
7.2.5. Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonaları (Runway end safety areas)

Ümumi müddəalar

7.2.5.1. Uçuş zolağının hər iki tərəfində yerləşən son hissələrində uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonaları nəzərdə tutulmalıdır:

— kod rəqəmi 3 və ya 4 olduqda; və

— kod rəqəmi 1 və ya 2 və uçuş-enmə zolağı təchiz edilmiş olduqda.



Şəkil A-5. Kod rəqəmi 3 və ya 4 olan uçuş-enmə zolağı üçün uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonası

- Bu fəsilə uyğun olaraq uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonası nəzərdə tutulduğu yerlərdə, arzuolunmaz əməliyyat amillərinin əsaslı ehtimal edilən birləşməsindən meydana gələn uçuş-enmə zolağının sərhədlərindən kənara çıxma və uğursuz enmə zamanı kifayət qədər uzun bir sahənin təmin edilməsi məsələsinə diqqət yetirilməlidir. Dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı, ILS (Cihazlarla Enmə Sistemi) səmt mayakı normal olaraq ilk qarşıya çıxan bir maneədir və uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonası bu qurğulara qədər uzanmalıdır. Digər hallarda, ilk qarşıya çıxan maneə yol, dəmir yolu və ya digər tikililər və ya təbii obyekt ola bilər. Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonası təmin edilən zaman bu cür maneələri nəzərə almalıdır.

- Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonası ilə təmin edilməsi mümkün olmadığı təqdirdə, uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonasının təmin edilməsi üçün uçuş zolağının elan edilmiş məsafələrinin bəzi hissələrinin azaldılmasına və qəza tormozlanma sisteminin quraşdırılması nəzərdə tutulmalıdır.

- Tədqiqat proqramları, eləcə də zolağın sərhədləri xaricinə çıxan faktiki hava gəmilərin qəza tormozlanma sistemlərinin istifadəsinin qiymətləndirilməsi, bəzi qəza tormozlanma sistemlərinin göstəricilərinin proqnozlaşdırıla biləcəyini və bu sistemlər zolağın sərhədləri xaricinə çıxan hava gəmilərini yavaşlatmaq üçün effektiv olduğunu göstərmişdi.

- Qəza tormozlanma sisteminin göstərilən xüsusiyyətləri sınaqdan keçirilmiş layihələşdirilmiş metod sayəsində əldə edilə bilər, hansı ki, sistemin xüsusiyyətlərini qabaqcadan praqnozlaşdırmaq mümkündür. Qəza tormozlanma sisteminə ən böyük tələblər qoyulması ilə əlaqədar, layihə və xüsusiyyətlər istifadəsi nəzərdə tutulan müvafiq uçuş-enmə zolağının gözlənilən hava gəmisinin tipinə əsaslanmalıdır.

- Qəza tormozlanma sisteminin layihələşdirilməsi prosesində hava gəmisinin çoxsaylı parametrlərini, o cümlədən yol verilən şassinin ağırlığı, şassi konfiqurasiyası, səthlə təmasda olan pnevmatik təzyiq, hava gəmisinin ağırlıq mərkəzi və hava gəmisinin sürətini nəzərə almaq lazımdır. Həmçinin yarıda dayandırılmış uçuş (undershoot) ehtimalını nəzərə almaq lazımdır. Həmçinin altındakı ehtimalı nəzərə almaq lazımdır. Bundan əlavə, layihə tam yüklənmiş xilasetmə və yanğınsöndürmə vasitələrinin təhlükəsizliyini təmin etməlidir.

- AİP-də uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik sahəsinin təmin edilməsi və qəza tormozlanma sisteminin olması barədə məlumatlar dərc edilməlidir.

7.2.5.2. Kod rəqəmi 1 və ya 2 və uçuş-enmə zolağı təchiz edilməmiş olan hallarda, uçuş zolağının hər iki son tərəfində yerləşən hissələrində uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonaları nəzərdə tutulmalıdır.

Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonalarının ölçüləri (Dimensions of runway end safety areas)

7.2.5.3. Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonası uçuş zolağının sonundan başlamaqla ən azı 90 metrlik məsafəyə qədər uzanmalıdır:

— kod rəqəmi 3 və ya 4 olduqda; və

— kod rəqəmi 1 və ya 2 və uçuş-enmə zolağı təchiz edilmiş olduqda.

Qəza tormozlama sistemi quraşdırılarsa (arresting system), yuxarıda qeyd edilən uzunluq məsafələri sistemin dizayn xarakteristikalarına əsasən azaldıla bilər. Bu zaman DMAA-nın razılığı əldə edilməlidir.

Qeyd: *Qəza tormozlaması sisteminə dair təlimat materialı Qoşma A, Bölmə 10-da və bu Qaydaların 7.2.5.1 alt-bəndində göstərilmişdir.*

7.2.5.4. Kod rəqəmi 1 və ya 2 və uçuş-enmə zolağı təchiz edilməmiş olduğu hallarda, Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonası uçuş zolağının sonundan başlamaqla ən azı 30 metrlik məsafəyə qədər uzanmalıdır.

7.2.5.5. Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonasının eni əlaqədar uçuş-enmə zolağının enindən iki dəfə enli olmalıdır.

7.2.5.6. İstifadə olunmur.

Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonasındakı obyektlər (Objects on runway end safety areas)

Qeyd: *Avadanlıq və qurğuların uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonasında yerləşməsinə dair məlumatla əlaqədar olaraq, bölmə 13.9-a bax.*

7.2.5.7. Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonasında yerləşən, təyyarələrə təhlükə törədə biləcək obyektlər manea kimi tanınmalı və onlar bu zonadan kənarlaşdırılmalıdır.

Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonasının təmizlənməsi və planlaşdırılması (Clearing and grading of runway end safety areas)

7.2.5.8. Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonası, uçuş-enmə zolağının xidmət göstərməsi nəzərdə tutulan təyyarələrin uçuş-enmə zolağına çatmadan enməsi və ya bu zolağın sərhədləri xaricinə çıxdıqları zaman istifadə etmələri məqsədilə təmizlənmiş və planlaşdırılmış ərazidən ibarət olmalıdır.

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonasının səthinin uçuş zolağının səthinin keyfiyyəti ilə eyni keyfiyyətdə hazırlanması zəruri deyil. Belə ki, bu Qaydaların 7.2.5.12 alt-bəndinə bax.*

Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonasının maililiklər (Slopes on runway end safety areas)

7.2.5.9. Ümumi müddəalar

Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonasının maililiklər elə olmalıdır ki, uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonası heç bir hissəsi enməyə giriş və havaya qalxma zamanı sürət yığma səthlərinin (approach or take-off climb surface) sərhədlərinə daxil olmasın.

7.2.5.10. Uzununa maililər (Longitudinal slopes)

Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonasının uzununa maililiklər 5 faizə bərabər alçalan maililikdən (downward slope) artıq olmamalıdır. Uzununa maililiklərin dəyişməsi praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər mərhələli olmalı, sərt keçidlər və ya gözlənilməz əks maililiklərə (abrupt changes or sudden reversals) yol verilməməlidir.

7.2.5.11. Eninə maililiklər (Transverse slopes)

Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonasının köndələn maililiklər 5 faizə bərabər yüksələn və ya alçalan maililikdən (upward or downward slope) artıq olmamalıdır. Müxtəlif maililiklərə arasında keçidlər mümkün olduğu qədər hamar olmalıdır.

Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonasının möhkəmliyi (Strength of runway end safety areas)

7.2.5.12. Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonası uçuş-enmə zolağına çatmadan enən və ya bu zolağın sərhədləri xaricinə çıxan təyyarənin zədə alması riskini azaldan, təyyarənin hərəkət sürətinin azaldılmasına yardımçı olan (enhance aeroplane deceleration) və bu Qaydaların 13.2.26-dan 13.2.28-ə qədər olan alt-bəndlərinin tələblərinə uyğun olaraq xilasetmə və yanğınsöndürmə üçün nəzərdə tutulan nəqliyyat vasitələrinin hərəkətini asanlaşdıran qaydada hazırlanmalı və ya düzəldilməlidir.

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonasının möhkəmliyinə dair təlimat materialı G-AGA-017 sənədində əks etdirilmişdir.*

7.2.6. Maneələrdən azad zolaqlar (Clearways)

Qeyd: *Maneələrdən azad zolaqlarla bağlı təfsilatlı texniki tələblərin (specifications) bu bölməyə daxil edilməsi maneələrdən azad zolaqların məcburi qaydada nəzərdə tutulmalı olduğu mənasını daşımır. Maneələrdən azad zolaqların istifadəsi ilə bağlı məlumat İCAO Əlavə 14, Cild 1, Qoşma A, Bölmə 2-də əks etdirilmişdir.*

Maneələrdən azad zolaqların yeri (Location of clearways)

7.2.6.1. Maneələrdən azad zolağın başlanğıcı havaya qalxma zamanı sürət yığma məsafəsinin sonunda olmalıdır.

Maneələrdən azad zolaqların uzunluğu (Length of clearways)

7.2.6.2. Maneələrdən azad zolağın uzunluğu havaya qalxma zamanı sürət yığma məsafəsinin uzunluğunun yarısına bərabər məsafədən uzun olmamalıdır.

Maneələrdən azad zolaqların eni (Width of clearways)

7.2.6.3. Maneələrdən azad zolaq uçuş-enmə zolağının əlavə artırılmış mərkəzi ox xəttinin hər iki tərəfindən ən azı aşağıdakı göstərilən məsafəyə qədər uzanmalıdır:

(a) uçuş-enmə zolağı təchiz edilmiş olduqda 75 m; və

(b) Təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağı üçün uçuş zolağının eninin yarısı qədər olmalıdır.

Maneələrdən azad zolaqların maililiklәri (Slopes on clearways)

7.2.6.4. Maneələrdən azad zolağın səthi 1.25 faizlik yüksələn maililiyə malik düz səthin (plane) üzərinə çıxmamalıdır (shall not project); bu düz səthin aşağı sərhədi (lower limit) aşağıda qeyd edilən üfüqi xətdir:

a) uçuş-enmə zolağını daxil edən şaquli düz səthə perpendikulyar olan; və

b) uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin üzərində, havaya qalxma zamanı sürət yığma məsafəsinin uzunluğunun sonunda yerləşən nöqtədən keçən.

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağı, yan təhlükəsizlik zolağı və ya uçuş zolağı üzərində köndələn və uzununa maililiklərin olması səbəbindən, müəyyən hallarda, maneələrdən azad zolağın yuxarıda qeyd edilən düz səthinin aşağı sərhədi (lower limit of the clearway plane) uçuş-enmə zolağı, yan təhlükəsizlik zolağı və ya uçuş zolağının üzərindən hesablanan uyğun hündürlükdən aşağıda yerləşə bilər. Bu səthlərin maneələrdən azad zolağın düz səthinin aşağı sərhədinə uyğun olmaq üçün planlaşdırılması (graded) nəzərdə tutulmur. Habelə, maneələrdən azad zolağın düz səthinin üzərində yerləşən, uçuş zolağının sonundan sonra gələn amma uçuş zolağının səviyyəsindən aşağıda olan yer səthi sahəsinin və ya obyektlərin aradan qaldırılacağı da nəzərdə tutulmur. Bu yer səthi sahəsinin və ya obyektlərin təyyarələrə təhlükə törədə biləcəyi hesab edildiyi hallar istisna təşkil edir.*

7.2.6.5. Maneələrdən azad zolağın səthindəki maililiklər nisbətən kiçik və ya orta maililik yuxarı istiqamətlənmiş olan zaman (mean slope is upward), yuxarı istiqamətlənmiş maililiklərdə sərt keçidlərin olmasına yol verilməməlidir. Belə vəziyyətlərdə, maneələrdən azad zolağın, uzadılmış mərkəzi ox xəttinin hər iki istiqamətindən hesablanan 22.5 metrlik və ya uçuş-enmə zolağının eninin yarısına bərabər məsafənin hüdudları daxilindəki (hansı məsafə böyük olarsa) hissəsində yerləşən maililiklər, maililiklərdəki dəyişikliklər və uçuş-enmə zolağından maneələrdən azad zolağa keçid maneələrdən azad zolağın əlaqədar olduğu uçuş-enmə zolağı üçün nəzərdə tutulanlara əsasən eyni olmalıdır.

Maneələrdən azad zolaqların üzərindəki obyektlər (Objects on clearways)

Qeyd: *Avadanlıqların və qurğuların maneələrdən azad zolaqların üzərində yerləşməsinə dair məlumatla tanış olmaq üçün bu Qaydaların 13.9 bəndinə bax.*

7.2.6.6. Maneələrdən azad zolaqların üzərində yerləşən və havada olan təyyarəyə təhlükə törədə biləcək olan obyekt maneə kimi nəzərdən keçirilməli və oradan uzaqlaşdırılmalıdır.

7.2.7. Tormozlama üçün son zolaqlar (Stopways)

Qeyd: *Tormozlama üçün son zolaqlarla bağlı təfsilatlı texniki tələblərin (specifications) bu bölməyə daxil edilməsi tormozlama üçün son zolaqların məcburi qaydada nəzərdə tutulmalı olduğu mənasını daşımır. Tormozlama üçün son zolaqların istifadəsi ilə bağlı məlumat İCAO Əlavə 14, Cild 1, Qoşma A, Bölmə 2-də əks etdirilmişdir.*

Tormozlama üçün son zolaqların eni (Width of stopways)

7.2.7.1. Tormozlama üçün son zolağın eni onun əlaqədar olduğu uçuş-enmə zolağın eninə bərabər olmalıdır.

Tormozlama üçün son zolaqların üzərindəki maililiklər (Slopes on stopways)

7.2.7.2. Tormozlama üçün son zolağın maililikləri və maililiklərindəki dəyişikliklər, eləcə də uçuş-enmə zolağından tormozlama üçün son zolağa keçid bu Qaydaların tormozlama üçün son zolağa birləşən uçuş-enmə zolağına dair 7.2.1.13-dən 7.2.1.19 –a qədər olan alt-bəndlərində nəzərdə tutulan xüsusiyyətlərə uyğun olmalıdır. Aşağıda qeyd edilən hallar istisna təşkil edir:

(a) bu Qaydaların 7.2.1.14 alt-bəndində uçuş-enmə zolağının ilk və son dörddə bir hissəsinin 0.8 faizlik maililiyi ilə əlaqədar müəyyən edilən məhdudiyyətin tormozlama üçün son zolağa tətbiq edilməsi zəruri deyil; və

(b) kod rəqəmi 3 və ya 4 olduqda, tormozlama üçün son zolaqla uçuş-enmə zolağının kəsişməsində və tormozlama üçün son zolağın uzunluğu boyu maililiyin maksimum dəyişmə bucağı hər 30 metrdən bir 0.3 faiz ola bilər (əyrinin minimum radiusu 10 000 metrə bərabərdir).

Tormozlama üçün son zolaqların möhkəmliyi (Strength of stopways)

7.2.7.3. Tormozlama üçün son zolaq, bu zolaqdan istifadə etməsi nəzərdə tutulan təyyarənin yarıda dayandırılmış havaya qalxması zamanı (abandoned take-off) yaratdığı ağırlıq qüvvəsinə tab gətirə bilən və eyni zamanda təyyarənin konstruksiyasına zədə vurmayan qaydada hazırlanmalı və ya düzəldilməlidir.

Qeyd: *Tormozlama üçün son zolağın yükgötürmə qabiliyyətinə (support capability of a stopway) dair təlimat materialı İCAO Əlavə 14, Cild 1, Qoşma A, Bölmə 2-də əks etdirilmişdir.*

Tormozlama üçün son zolaqların səthi (Surface of stopways)

7.2.7.4. Üzərinə süni örtük çəkilmiş tormozlama üçün son zolaqların səthi əlaqədar uçuş-enmə zolağının malik olduğu sürtünmə xarakteristikalarına bərabər və ya ondan yuxarı sürtünmə xarakteristikalarını təmin edən qaydada düzəldilməli və ya yeni səthlə əvəz edilməlidir.

7.2.8. Radiohündürlükölçənin işlədiyi ərazi (Radio altimeter operating area)

Ümumi müddəalar

7.2.8.1. Radiohündürlükölçənin işlədiyi ərazi dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının astanasından əvvəl gələn ərazidə yerləşdirilməlidir.

Ərazinin uzunluğu (Length of the area)

7.2.8.2. Radiohündürlükölçənin işlədiyi ərazi astanadan əvvəl başlamaqla ən azı 300 metrlik məsafəyə qədər uzunmalıdır.

Ərzinin eni (Width of the area)

7.2.8.3. Radiohündürlükölçənin işlədiyi ərazi uçuş-enmə zolağının artırılmış mərkəz ox xəttinin hər iki tərəfindən eninə istiqamətdə 60 metrlik məsafəyə qədər uzanmalıdır. Yaranmış xüsusi şərait tələb etdikdə bu məsafənin 30 metrdən az olmayan məsafəyə qədər azaldılması istisna təşkil edir. Bu zaman aviasiya sahəsində aparılmış araşdırma müvafiq məsafənin azaldılmasının hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatların uçuş təhlükəsizliyinə təsir etmədiyini sübut etməlidir.

Uzununa maililiklərin dəyişməsi (Longitudinal slope changes)

7.2.8.4. Radiohündürlükölçənin işlədiyi ərazi üzərində maililiklərin dəyişməsinə yol verilməməli və ya belə dəyişikliklər minimum səviyyədə saxlanılmalıdır. Maililiklərin dəyişməsi qaçılmaz olarsa, belə dəyişiklik praktiki cəhətdən mümkün olduğu qədər mərhələli olmalı, sərt keçidlər və ya gözlənilməz əks maililiklərə (abrupt changes or sudden reversals) yol verilməməlidir. Yanaşı yerləşən iki maililik arasındakı dəyişiklik göstəricisi hər 30 metrə 2 faizdən çox olmamalıdır.

Qeyd: *Radiohündürlükölçənin işlədiyi əraziyə dair təlimat materialı İCAO Əlavə 14, Qoşma A, Bölmə 4.3 və İCAO Bütün hava şəraitlərində uçuşlara dair Təlimatın (Manual of All-Weather Operations) (Sənəd 9365) 5.2-ci bölməsində əks etdirilmişdir. Radiohündürlükölçənin istifadəsinə dair təlimat materialı PANS-OPS, Cild II, Hissə III, Fəsil 21-də göstərilmişdir.*

7.2.9. Sürmə yolları (Taxiways)

Qeyd 1: *Digər hal nəzərdə tutulmazsa, bu bölmədə müəyyən edilən tələblər bütün növ sürmə yollarına tətbiq edilir.*

Qeyd 2: *Vəziyyəti yaxşılaşdırmaq və uçuş-enmə zolağına qanunsuz müdaxilələrin qarşısının alınması üçün effektiv tədbirin bir hissəsi kimi istifadə edilən standart sürmə yolu nomenklaturası sxemi üçün 9.3.17 alt bəndinə baxın.*

Ümumi müddəalar

7.2.9.1. Hava gəmisinin səth üzərində təhlükəsiz və tez hərəkətinə imkan yaratmaq üçün sürmə yolları nəzərdə tutulmalıdır.

Qeyd: *Sürmə yolların yerləşmə sxemlərinə (layout) və standart nomenklaturasına dair təlimat materialı Sürmə yolları, perronlar və gözləmə meydançalarına dair Təlimatda (G-AGA-020) əks etdirilmişdir.*

7.2.9.2. Təyyarələrin uçuş-enmə zolağına çıxması və bu zolaqda hərəkətini tezləşdirmək məqsədilə uçuş-enmə zolağının üzərində giriş və çıxış üçün kifayət sayda sürmə yolları nəzərdə tutulmalıdır. Hərəkətin yüksək intensivliyi halında isə uçuş-enmə zolağında sürətli çıxış üçün sürmə yolları (rapid exit taxiways) nəzərdə tutulmalıdır.

7.2.9.3. Sürmə yolu, bu sürmə yolun üzərində istifadə edilməsi nəzərdə tutulan təyyarənin ekipaj kabinəsinin (cockpit) sürmə yolunun mərkəzi ox xəttinin üzərindəki işarələrin üzərində olduğu zaman təyyarənin əsas şassisinin kənar təkəri ilə (outer main wheel) sürmə yolun kənarı arasındakı məsafənin (clearance distance) aşağıda göstərilən cədvəldə qeyd edilən kəmiyyətlərdən az olmamasına imkan verən qaydada layihələndirilməlidir:

Əsas şassinin xarici kənarları arasındakı məsafə (OMGWS)

	4.5 metrə qədər (4.5 m daxil olmamaqla)	4.5 metrdən 6 metrə qədər (6 m daxil olmamaqla)	6 metrdən 9 metrə qədər (9 m daxil olmamaqla)	9 metrdən 15 metrə qədər (15 m daxil olmamaqla)
Dönmə meydançasının kənarından minimum uzaqlıq məsafəsi	1.50 m	2.25 m	3m[a] və ya 4 m[b]	4m

a- düzxəttli hissəsində.

b- Dönmə meydançasının, təkər şassisinin bazası (wheel base) 18 metrdən az olan təyyarələr tərəfindən istifadəsi nəzərdə tutulduğu halda.

c- Dönmə meydançasının, təkər şassisinin bazası (wheel base) 18 metrə bərabər və ya ondan daha çox olan təyyarələr tərəfindən istifadə edilməsi nəzərdə tutulduğu halda

Qeyd: *Təkər şassisinin bazası (wheel base) dedikdə, ön şassidən əsas şassinin həndəsi ortasına qədər olan məsafə nəzərdə tutulur.*

Sürmə yollarının eni (Width of taxiways)

7.2.9.4. Sürmə yolunun düzxətli hissəsinin (straight portion) eni aşağıda cədvəldə göstərilən kəmiyyətlərdən az olmamalıdır:

OMGWS

	4.5 metrə qədər (4.5 m daxil olmamaqla)	4.5 metrdən 6 metrə qədər (6 m daxil olmamaqla)	6 metrdən 9 metrə qədər (9 m daxil olmamaqla)	9 metrdən 15 metrə qədər (15 m daxil olmamaqla)
Sürmə yolun eni	7.5 m	10.5 m	15 m	23 m

Qeyd: *Sürmə yollarının eninə dair təlimat materialı Sürmə yolları, perronlar və gözləmə meydançalarına dair Təlimat (G-AGA-020) əks etdirilmişdir.*

Sürmə yolunun üzərindəki döngələr (Taxiway curves)

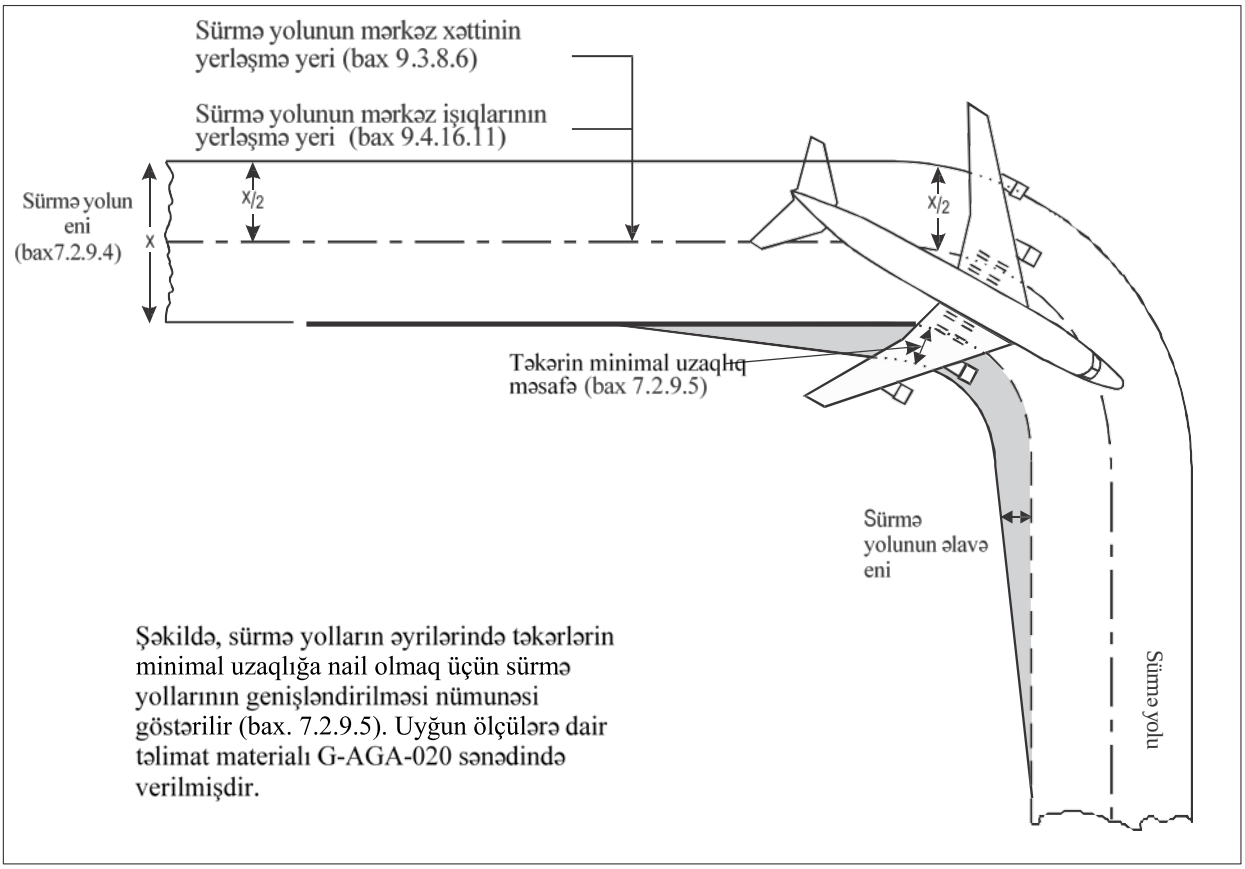
7.2.9.5. Sürmə yolların istiqamətində mümkün olduğu qədər az dəyişmələr olmalı və bu dəyişmələrin bucağı mümkün olduğu qədər kiçik olmalıdır. Döngələrin radiusu sürmə yolundan istifadə etmələri nəzərdə tutulan təyyarələrin manevr qabiliyyətinə və yerdə sürmənin normal sürətinə uyğun olmalıdır. Döngələr, təyyarənin ekipaj kabinəsinin (cockpit) sürmə yolunun mərkəzi ox xəttinin üzərindəki işarələrin üstündə qaldığı zaman əsas şassinin kənar təkəri ilə (outer main wheel) sürmə yolunun kənarı arasındakı məsafənin (clearance distance) yuxarıda göstərilən 7.2.9.3-də müəyyən edilən kəmiyyətlərdən az olmamasına imkan verən qaydada layihələndirilməlidir.

Qeyd 1: *Təyyarənin təkərinin sürmə yolunun kənarından müəyyən edilən uzaqlıqda olmasının təmin edilməsi üçün sürmə yolunun genişləndirilməsinin nümunəsi Şəkil 7-2-də əks etdirilmişdir.*

Uyğun parametrlərə dair təlimat materialı G-AGA-020 sənədində göstərilmişdir.

Qeyd 2: *Sürmə yolunun mərkəzi ox xəttinin işarələrinin və işıqlarının yeri bu Qaydaların 9.3.8.4 və 9.4.16.11-ci alt-bəndlərində əks etdirilmişdir.*

Qeyd 3: *Mürəkkəb döngələr (Compound curves) əlavə olaraq sürmə yolunun genişləndirməsinə olan ehtiyacı azalda və ya belə ehtiyacı sıfıra endirə bilər.*



Şəkil 7-2. Sürmə yolu döngəsi

Qovşaqlar və kəsişmələr (Junctions and intersections)

7.2.9.6. Təyyarələrin hərəkətini asanlaşdırmaq üçün sürmə yolunun uçuş-enmə zolaqları, perronlar və digər sürmə yolları ilə qovuşduğu və kəsişdiyi yerlərdə genişləndirmələr (fillets) təmin edilməlidir. Genişləndirmələrin forması, təyyarənin qovuşma və kəsişmə yerlərindən keçdiyi zaman onun təkərlərinin yuxarıdakı 7.2.9.3-də qeyd edildiyi kimi sürmə yolunun kənarından minimal uzaqlıq məsafəsində olmasına imkan verməlidir.

Qeyd: *Genişləndirmələr (fillets) layihələndirilən zaman təyyarənin baza uzunluğu (aeroplane datum length) nəzərə alınmalıdır. Genişləndirmələrin layihələndirilməsinə dair təlimat materialı və təyyarənin baza uzunluğu terminin izahı Sürmə yolları, perronlar və gözləmə meydançalarına dair Təlimatda (G-AGA-020) verilmişdir.*

Sürmə yolunun minimum ayırıcı məsafələri (Taxiway minimum separation distances)

7.2.9.7. Sürmə yolunun mərkəzi ox xəttinin uçuş-enmə zolağın və ya paralel sürmə yolunun mərkəzi ox xəttindən və ya hər hansı obyektdən minimum uzaqlıq məsafəsi Cədvəl 7-1-də əks etdirilən müvafiq məsafələrdən az olmamalıdır. Aviasiya sahəsində aparılmış tədqiqatlar nəticəsində daha qısa məsafələrin mövcudluğunun əməliyyatların yerinə yetirilməsi zamanı uçuş təhlükəsizliyinə mənfi təsir etməyəcəyi və ya təyyarələrlə yerinə yetirilən əməliyyatların müntəzəmliyini əhəmiyyətli dərəcədə pozmayacağını sübut etdiyi hallarda, daha qısa məsafələrin nəzərdə tutulmasına yol verilir.

Qeyd 1: *Aviasiya sahəsində aparılmış tədqiqatlar zamanı nəzərə alına biləcək faktorlara dair təlimat materialı G-AGA-020 sənədində əks etdirilmişdir.*

Qeyd 2: *İLS və MLS-in qurğuları da sürmə yolunun yerləşmə vəziyyətinə təsir edə bilər. Çünki yerdə sürülən və ya sürmə yolunda dayanan hava gəmiləri İLS və MLS siqnallarındakı qarışıqlığın mənbəyi ola bilərlər. İLS və MLS qurğularını əhatə edən kritik və həssas zonalar haqqında məlumat ICAO Əlavə 10, Cild I, Qoşma C və G-də (uyğun olaraq) qeyd edilmişdir.*

Qeyd 3*: Cədvəl 7-1, sütun 10-da əks etdirilən ayırıcı məsafələrin bir sürmə yolundan başqa paralel sürmə yoluna normal dönmə imkanını təmin etməsi zəruri deyil. Bu halla bağlı təlimat materialı G-AGA-020 sənədində əks etdirilmişdir.*

Qeyd 4: *Reaktiv tullantı qazının axın sürəti (exhaust wake velocity) yerüstü xidmətlərə təhlükə törədə bilərsə, hava gəmisinin dayanacaqda sürülməsi üçün nəzərdə tutulan zolağın mərkəzi ox xətti ilə hər hansı obyekt arasındakı mövcud olan və Cədvəl 7-1, sütun 12-də qeyd edilən ayırıcı məsafənin artırılmasına ehtiyac ola bilər.*

Cədvəl 7-1 – Sürmə yolunun minimum ayırıcı məsafələri

	Sürmə yolunun mərkəzi ox xətti ilə uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti arasında məsafə (metrlə)								Sürmə yolunun mərkəzi ox xəttindən sürmə yolunun mərkəzi ox xəttinə qədər (metrlə)	Dayanacağın sürmə xəttindən başqa, sürmə yolunun mərkəzi ox xəttindən obyektə qədər (metrlə)	Dayanacağın sürmə xəttindən digər dayanacağın sürmə xəttinə qədər (metrlə)	Dayanacağın sürmə xəttindən obyektə qədər (metrlə)
	Təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının Kod rəqəmi				Təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağının Kod rəqəmi							
Kod hərfi	1	2	3	4	1	2	3	4				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
A	77.5	77.5	-	-	37.5	47.5	-	-	23	15.5	19.5	12
B	82	82	152	-	42	52	87	-	32	20	28.5	16.5
C	88	88	158	158	48	58	93	93	44	26	40.5	22.5
D	-	-	166	166	-	-	101	101	63	37	59.5	33.5
E	-	-	172.5	172.5	-	-	107.5	107.5	76	43.5	72.5	40
F	-	-	180	180	-	-	115	115	91	51	87.5	47.5

Qeyd 1: *(2)-dən (9)-a qədər olan sütunlarda verilən ayırıcı məsafələr uçuş-enmə zolaqları və sürmə yollarının kombinasiyasını əks etdirir. Belə məsafələrlə bağlı ətraflı G-AGA-020 sənədində əks etdirilmişdir.*

Qeyd 2: *(2) -dən (9) sütunlardakı məsafələr paralel sürmə yolu üzərində bir hava gəmisinin keçməsinə imkan verən digər gözləyən hava gəmisinin arxasında kifayət qədər məsafə olmasını təmin etmir.*

G-AGA-020 sənədinə bax.

Sürmə yollarının maililiklər (Slopes on taxiways)

7.2.9.8. Uzununa maililiklər

Sürmə yolunun uzununa maililikləri aşağıda qeyd edilən kəmiyyətləri aşmamalıdır:

— kod hərfi C, D, E və ya F olan halda, 1.5 faiz; və

— kod hərfi A və ya B olan halda, 3 faiz.

7.2.9.9. Uzununa maililiklərin dəyişməsi (Longitudinal slope changes)

Sürmə yolunun üzərində maililiklərin dəyişməsi qaçılmaz olarsa, bir maililikdən digər maililiyə keçid dəyişiklik göstəriciləri aşağıda qeyd edilən göstəricilərdən çox olmayan əyri səth (curved surface) üzərindən həyata keçirilməlidir:

— kod hərfi C, D, E və ya F olan halda, hər 30 metrdən bir 1 faiz (əyrinin (curvature) minimum radiusu 3000 m); və

— kod hərfi A və ya B olan halda, hər 25 metrdən bir 1 faiz (əyrinin (curvature) minimum radiusu 2500 m)

7.2.9.10. Görmə məsafəsi (Sight distance)

Sürmə yolunun üzərində maililiklərin dəyişməsi qaçılmaz olarsa, bu dəyişiklik elə olmadır ki:

— kod hərfi C, D, E və ya F olan halda, sürmə yolunun üzərindən hesablanan 3 metr hündürlükdəki hər hansı nöqtədən sürmə yolun bütün səthini, həmin nöqtədən hesablanan ən azı 300 metrlik məsafəyə qədər görmək mümkün olsun;

— kod hərfi A və ya B olan halda, sürmə yolunun üzərindən hesablanan 2 metr hündürlükdəki hər hansı nöqtədən sürmə yolunun bütün səthini, həmin nöqtədən hesablanan ən azı 200 metrlik məsafəyə qədər görmək mümkün olsun; və

— kod hərfi A olan halda, sürmə yolunun üzərindən hesablanan 1.5 metr hündürlükdəki hər hansı nöqtədən sürmə yolun bütün səthini, həmin nöqtədən hesablanan ən azı 150 metrlik məsafəyə qədər görmək mümkün olsun.

7.2.9.11. Eninə maililiklər (Transverse slopes)

Sürmə yolunun eninə maililikləri suyun bu yolun üzərində toplanmasının qarşısını almağa kifayət etməli, amma bu maililiklər aşağıda qeyd edilən kəmiyyətlərdən artıq olmamalıdır:

— kod hərfi C, D, E və ya F olan halda, 1.5 faiz; və

— kod hərfi A və ya B olan halda, 2 faiz.

Qeyd: *Hava gəmisinin dayanacaqda sürülməsi üçün nəzərdə tutulan zolağın köndələn maililiklərı ilə əlaqədar, bu Qaydaların 7.2.13.4 alt-bəndinə bax.*

Sürmə yollarının möhkəmliyi (Strength of taxiways)

7.2.9.12. Sürmə yolunun möhkəmliyi ən azı bu yolun xidmət etdiyi uçuş-enmə zolağının möhkəmliyinə bərabər olmalıdır. Bu zaman sürmə yolun nəqliyyatın yüksək intensivliyinə məruz qalacağı və yavaş hərəkət edən və ya dayanan təyyarələrin olması səbəbindən bu sürmə yolunun, onun xidmət etdiyi uçuş-enmə zolağına nisbətən daha çox ağırlığa məruz qalacağı lazımi qaydada nəzərə alınır.

Qeyd: *Sürmə yollarının möhkəmliyinin uçuş-enməz zolaqlarının möhkəmliyinə nisbəti ilə əlaqədar təlimat materialı ICAO Aerodromun Layihələndirilməsinə dair Təlimatın 3-cü hissəsində əks olunmuşdur.*

Sürmə yollarının səthi (Surface of taxiways)

7.2.9.13. Təyyarənin konstruksiyasını zədələyə biləcək kələ-kötürlüklərin sürmə yolunun üzərində olmamasına yol verilməməlidir.

7.2.9.14. Üzəri süni örtülmüş sürmə yolunun səthi, müvafiq sürtünmə xarakteristikalarını təmin edən qaydada düzəldilməli və ya yeni səthlə əvəz edilməlidir.

Qeyd: *Müvafiq yerüstü sürtünmə xüsusiyyətləri, sürmə yollarında tələb olunan səth xüsusiyyətlərə uyğun olaraq təyyarələrin təhlükəsiz istismarını təmin edir.*

UEZ-dən Sürətli çıxış üçün sürmə yolları (Rapid exit taxiways)

Qeyd: *Aşağıda qeyd edilən spesifikasiyalar sürətli çıxış üçün sürmə yollarına dair tələbləri təfsilatlı şəkildə müəyyən edir. Şəkil 7-3-ə bax. Sürmə yollarına dair ümumi tələblər bu tip sürmə yollarına da tətbiq edilir. Sürmə yollarında sürətli çıxış üçün sürmə yollarının nəzərdə tutulması, onların yerləşməsi və layihələndirilməsinə dair təlimat materialı G-AGA-020 sənədində əks etdirilmişdir.*

7.2.9.15. Sürətli çıxış üçün sürmə yollarını layihələndirdikdə, dönərək yoldan çıxma zamanı dönmə radiusunun (radius of turn-off curve) ən azı aşağıda qeyd edilən kəmiyyətlərə uyğun olması nəzərdə tutulmalıdır:

— kod rəqəmi 3 və ya 4 olan halda, 550 metr; və

— kod rəqəmi 1 və ya 2 olan halda, 275 metr;

və bu radius, səth yaş olan zaman yoldan dönərək çıxma sürətinin (exit speeds) aşağıda qeyd edilən sürətlərə uyğun olmasına imkan verməlidir:

— kod rəqəmi 3 və ya 4 olan halda, 93 km/saat

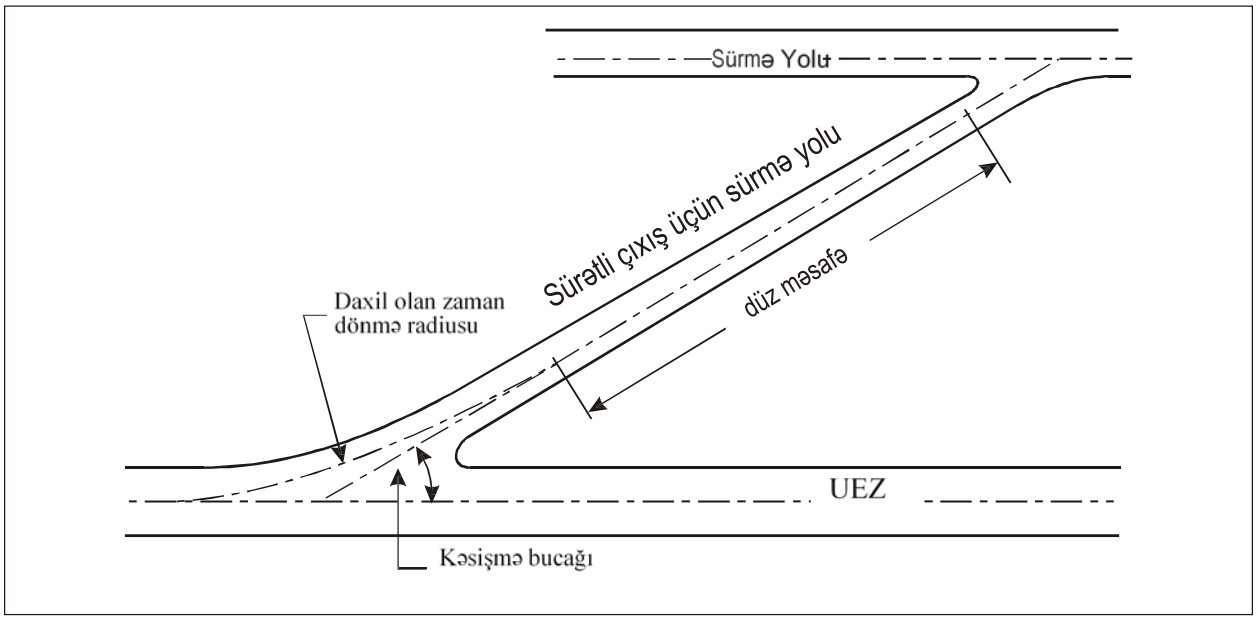
— kod rəqəmi 1 və ya 2 olan halda 65 km/saat.

Qeyd: *Sürətli çıxış üçün sürmə yollarının uçuş-enmə zolağı üzərində yerləşməsi G-AGA-020 sənədində əks etdirilən bir neçə meyara əsaslanır (müxtəlif sürət meyarlarına əlavə olaraq).*

7.2.9.16. Sürətli çıxış üçün sürmə yolunun üzərindəki döngənin içəri hissindəki genişləndirmənin radiusu (radius of the fillet on the inside of the curve), sürmə yoluna çıxma və bu yola dönmənin erkən tanınmasını asanlaşdırmaq məqsədilə sürmə yolunun genişləndirilmiş boğazını (widened taxiway throat) təmin etmək üçün kifayət etməlidir.

7.2.9.17. Sürətli çıxış üçün sürmə yolu uçuş-enmə zolağından çıxmaq üçün nəzərdə tutulan döngədən sonra düz məsafəni daxil etməlidir və bu düz məsafə uçuş-enmə zolağından çıxan təyyarənin hər hansı sürmə yolu ilə kəsişməyə çatmadan (intersecting taxiway) tam dayanma yerinə yetirməsinə imkan verən uzunluqda olmalıdır.

7.2.9.18. Sürətli çıxış üçün sürmə yolunun uçuş-enmə zolağı ilə kəsişmə bucağı 45 dərəcədən artıq və ya 25 dərəcədən az olmamalıdır (bu bacağın 30 dərəcə olması arzuolunandır).



Şəkil 7-3. Sürətli çıxış üçün sürmə yolu

Körpülərin üzərindəki sürmə yolları (Taxiways on bridges)

7.2.9.19. Körpünün üzərindəki sürmə yolu təyyarələrin ağırlıq qüvvəsinə dözə bilən (capable of supporting aeroplanes) hissəsinin sürmə yolunun mərkəzi ox xəttinə perpendikulyar hesablanmış eni, bu sürmə yolu üçün nəzərdə tutulmuş zolağın planlaşdırılmış sahəsinin enindən az olmamalıdır. Yan məhdudlaşdırmanın (proven method of lateral restraint), həmin sürmə yolunda hərəkət etməsi nəzərdə tutulan təyyarələr üçün təhlükə törətməyən yoxlanılmış metodundan istifadə edildiyi hallar istisnadır.

7.2.9.20. Xilasetmə və yanğınsöndürmə üçün nəzərdə tutulan nəqliyyat vasitələrinin cavab tədbirlərinin həyata keçirilməsi üçün tələb olunan lazımi müddət ərzində körpünün üzərindəki sürmə yolundan istifadə etməsi nəzərdə tutulan ən böyük təyyarəyə hər iki istiqamətdən yanaşmasına imkan yaradılmalıdır.

Qeyd: *Təyyarənin mühərrikləri körpünün konstruksiyasının kənarına çıxıbsa, körpüdən aşağıda yerləşən ətraf ərazilərin mühərrik qazlarının şırnağından (engine blast) qorunması tələb oluna bilər.*

7.2.9.21. Körpü sürmə yolun düz sahəsində tikilməlidir və ona yaxınlaşan təyyarələrin istiqamətini düzəltməsi üçün körpünün hər iki tərəfində düz sahələr olmalıdır.

7.2.10. Sürmə yolunun yan təhlükəsizlik zolaqları (Taxiway shoulders)

Qeyd: *Sürmə yolun yan təhlükəsizlik zolaqlarının xarakteristikalarına və işlənməsinə (treatment) dair təlimat materialı G-AGA-020 sənədində əks etdirilmişdir.*

7.2.10.1. Sürmə yolunun, kod hərfi C, D, E və ya F olan düz hissələri yan təhlükəsizlik zolaqları ilə təmin edilməli və bu zolaqlar sürmə yolunun hər iki istiqaməti boyunca simmetrik olaraq uzanmalıdır. Bu zaman sürmə yolunun və onun düz hissələr üzərində olan yan təhlükəsizlik zolaqlarının ümumi eni aşağıda qeyd edilən kəmiyyətlərdən az olmamalıdır:

— kod hərfi F olan halda, 44 metr;

— kod hərfi E olan halda, 38 metr;

— kod hərfi D olan halda, 34 metr; və

— kod hərfi C olan halda, 25 metr.

Sürmə yolunun geniş sahəni əhatə edən süni səthə malik olan döngələrində, qovşaqlarında və ya kəsişmələrində yan təhlükəsizlik zolaqlarının eni, sürmə yolunun yaxınlıqda yerləşən düz hissələrinin enindən az olmamalıdır.

7.2.10.2. Sürmə yolunun qazoturbin (turbine-engined) mühərrikli təyyarələr tərəfindən istifadə edilməsi nəzərdə tutulan zaman onun yan təhlükəsizlik zolaqlarının səthi aşınmaya və səthin materialının təyyarənin mühərriki tərəfindən sovrulmasına qarşı davamlı hazırlanmalıdır.

7.2.11. Sürmə yolunun zolaqları (Taxiway strips)

Qeyd: *Sürmə yolunun zolaqlarının xüsusiyyətləri ilə əlaqədar təlimat materialı G-AGA-020 sənədində əks etdirilmişdir.*

Ümumi müddəalar

7.2.11.1. Hava gəmisinin dayanacaqda sürülməsi üçün nəzərdə tutulan zolaq çıxmaq şərtilə, sürmə yoluna zolaq daxil edilməlidir.

Sürmə yolunun zolaqlarının eni (Width of taxiway strips)

7.2.11.2. Sürmə yolunun zolağı sürmə yolunun bütün uzunluğu boyunca, onun mərkəzi ox xəttinin hər iki tərəfindən simmetrik olaraq eninə istiqamətdə bu Qaydalarda Cədvəl 7-1, sütun 11-də göstərilən məsafə qədər uzanmalıdır.

Sürmə yolunun zolaqlarının üzərindəki obyektlər (Objects on taxiway strips)

Qeyd: *Avadanlıq və qurğuların sürmə yolunun zolaqlarının üzərində yerləşməsinə dair məlumatla tanış olmaq üçün bu Qaydaların 13.9 bəndinə bax.*

7.2.11.3. Sürmə yolunun zolağı sürmə yolunda hərəkət edən təyyarələrə təhlükə törədə biləcək obyektlərdən azad olmalıdır.

Qeyd: *Təyyarənin təsadüf nəticəsində sürmə yolunun sərhədləri xaricinə çıxması zamanı ona zədə dəyməsinin qarşısının alınması məqsədilə sürmə yolunun zolağının drenaj sisteminin yerləşməsi və konstruksiyasına diqqət edilməlidir. Drenaj sisteminin örtüyünün (drain covers) lazımi qaydada layihələndirilməsinə ehtiyac ola bilər.*

Sürmə yolun zolaqlarının planlaşdırılması (Grading of taxiway strips)

7.2.11.4. Sürmə yolunun zolağının mərkəzi hissəsi planlaşdırılmış sahədən ibarət olmalı və onun eni ən azı sürmə yolunun mərəzi ox xəttindən hesablanan aşağıdakı məsafələrə bərabər olmalıdır:

— OMGWS 4.5 metrə qədər (4.5 m daxil olmamaqla) olan halda, 10.25 m;

— OMGWS 4.5 metrdən 6 metrə qədər (6 m daxil olmamaqla) olan halda, 11 m;

— OMGWS 6 metrdən 9 metrə qədər (9 m daxil olmamaqla) olan halda, 12.50 m;

— Kod hərifi D, OMGWS 9 metrdən 15 metrə qədər (15 m daxil olmamaqla) olan halda, 18.50 m;

— Kod hərifi E, OMGWS 9 metrdən 15 metrə qədər (15 m daxil olmamaqla) olan halda, 19 m;

— Kod hərifi F, OMGWS 9 metrdən 15 metrə qədər (15 m daxil olmamaqla) olan halda, 22 m.

Qeyd: *Sürmə yolun zolaqlarının planlaşdırılmış eni ilə əlaqədar təlimat materialı Sürmə yolları, perronlar və gözləmə meydançalarına dair Təlimatda (G-AGA-020) əks etdirilmişdir.*

Sürmə yolunun zolaqlarının maililiklər (Slopes on taxiway strips)

7.2.11.5. Sürmə yolunun zolağının səthi sürmə yolunun və ya yan təhlükəsizlik zolağının (nəzərdə tutularsa) kənarı ilə eyni səviyyədə olmalı və onun planlaşdırılmış hissəsi aşağıda qeyd edilən kəmiyyətlərdən artıq yüksələn köndələn maililiyə malik olmamalıdır:

— kod hərfi C, D, E və ya F olan zolaqlar halında, 2.5 faiz; və

— kod hərfi A və ya B olan zolaqlar halında, 3 faiz;

Bununla bərabər, yüksələn maililik üfüqi səthə nisbətdə deyil, müvafiq zolağa birləşən sürmə yolunun köndələn maililiyinə nisbətdə hesablanır. Üfüqi səthə nisbətdə hesablanan aşağı istiqamətlənmiş köndələn maililik 5 faizdən çox olmamalıdır.

7.2.11.6. Sürmə yolunun zolağının planlaşdırılmalı olan hər hansı hissəsindən sonra gələn hissəsinin köndələn maililikləri sürmə yolu istiqamətindən hesablanan 5 faizlik yuxarı və ya aşağı maililiklərdən çox olmamalıdır.

Qeyd 1: *Lazımi qaydada drenaj sisteminin təmin edilməsinə ehtiyac olarsa, sürmə yolundan maksimum məsafədə, sürmə yolu zolağının planlaşdırılmamış hissəsində açıq tipli qurunt suları kanalının istifadəsinə icazə verilə bilər.*

Qeyd 2: *Sürmə yolu zolağının planlaşdırılmamış hissəsində açıq su kanallarının yerini Aerodromda xilasetmə və yanğınsöndürmə prosedurlarında nəzərə alınmalıdır.*

7.2.12. Gözləmə meydançaları, uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerləri, aralıq gözləmə yerləri və hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerləri (Holding bays, runway-holding positions, intermediate holding positions and road-holding positions)

Ümumi müddəalar

7.2.12.1. Nəqliyyatın sıxlığı orta və ya yüksək olan hallarda gözləmə meydançası (meydançaları) nəzərdə tutulmalıdır.

7.2.12.2. Uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yeri və ya yerləri aşağıda qeyd edilən yerlərdə nəzərdə tutulmalıdır:

(a) sürmə yolunda, sürmə yolu ilə uçuş-enmə zolağının kəsişməsində; və

(b) bir uçuş-enmə zolağının digər uçuş-enmə zolağı ilə kəsişməsində (birinci uçuş-enmə zolağının yerdə sürmənin standart marşrutunun (standard taxi-route) bir hissəsi olması şərtdir).

7.2.12.3. Sürmə yolunda yeri və ya oriyentasiyası (location or alignment) yerdə sürülən hava gəmisi və ya nəqliyyat vasitəsinin maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthə daxil olmasına və ya radionaviqasiya vasitələrinin işinə maneəyə törədilməsinə yol açarsa, sürmə yolu üzərində uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yeri nəzərdə tutulmalıdır.

7.2.12.4. Sürmə yolunda uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yeri nəzərdə tutulmayan istənilən hissəsində aralıq gözləmə yeri nəzərdə tutulmalıdır. Sürmə yolun üzərində olan gözləmə yerinin konkret sərhədlərinin müəyyən edilməsi arzu ediləndir.

7.2.12.5. Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yeri uçuş-enmə zolağı ilə hərəkət marşrutunun kəsişdiyi yerdə nəzərdə tutulmalıdır.

Yerləşmə (Location)

7.2.12.6. Sürmə yolu/uçuş-enmə zolağının kəsişməsində yerləşən gözləmə meydançası ilə uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yeri arasındakı və ya hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yeri ilə uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti arasındakı məsafə bu Qaydalarda göstərilən Cədvəl 7-2-də müəyyən edilən məsafələrə uyğun olmalıdır. Dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı halında, qeyd olunan məsafələr dayanıb gözləyən hava gəmisi və ya nəqliyyat vasitəsinin radio naviqasiya vasitələrinin işinə maneə olmasına imkan verməyən qaydada və ya daxili keçid səthə daxil olmaması nəzərdə tutulmalıdır.

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerlərinin yerləşdirilməsi qaydaları Sürmə yolları, perronlar və gözləmə meydançalarına dair Təlimatda (G-AGA-020) verilmişdir.*

Cədvəl 7-2 – Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttindən gözləmə meydançaları, uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerləri və ya hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerlərinə qədər olan minimum məsafələr

	Kod rəqəmi			
Uçuş-enmə zolağının tipi	1	2	3	4
Təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağı	30 metr	40 metr	75 metr	75 metr
Qeyr-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı	40 metr	40 metr	75 metr	75 metr
I kateqoriya üzrə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı	60 metr [b]	60 metr [b]	90 metr [a, b]	90 metr [a, b, c]
II və III kateqoriya üzrə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı	-	-	90 metr [a, b]	90 metr [a, b, c]
Havaya qalxma üçün nəzərdə tutulmuş uçuş-enmə zolağı	30 metr	40 metr	75 metr	75 metr

(a) Gözləmə meydançaları, uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerləri və ya hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerləri asatanaya nisbətən daha aşağı hündürlükdə yerləşibsə, bu məsafə gözləmə meydançaları, uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerlərinin astananın hündürlüyündən aşağı olduğu hər bir metr üçün 5 metr azaldıla bilər. Bir şərtlə ki, daxili keçid səthinə daxil olunmasın (contingent upon not infringing the inner transitional surface).

(b) Radionaviqasiya vasitələrində, xüsusilə də səmt və qlissada radiomayakında qarışıqlıq yaranmasının qarşısını almaq məqsədilə bu məsafələrin artırılmasına ehtiyac ola bilər. İLS və MLS-nin kritik və həssas sahələrinə dair məlumatla tanış olmaq üçün ICAO Əlavə 10, Cild 1, Qoşma C və G (uyğun olaraq) əks etdirilmişdir (bu Qaydaların 7.2.12.6 alt-bəndinə də bax).

Qeyd 1: *Kod rəqəmi 3 və ya 4 olan hal üçün nəzərdə tutulmuş 90 metrlik məsafə quyruq hissəsinin hündürlüyü 20 metr, ön hissəsindən quyruq hissəsinin ən hündür yerinə qədər olan məsafə 52.7 metr və ön hissəsinin hündürlüyü 10 metr olan, gözləmə yeri uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə 45 dərəcə və ya daha çox bucaq altında və maneələrdən azad zonanın sərhədləri xaricində yerləşən, həmçinin OCA/H-nın hesablanması zamanı nəzərə alınmayan hava gəmisinə əsaslanır.*

Qeyd 2: *Kod rəqəmi 2 olan hal üçün nəzərdə tutulmuş 60 metrlik məsafə quyruq hissəsinin hündürlüyü 8 metr, ön hissəsindən quyruq hissəsinin ən hündür yerinə qədər olan məsafə 24.6 metr və ön hissəsinin (nose) hündürlüyü 5.2 metr olan, gözləmə yeri uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə 45 dərəcə və ya daha çox bucaq altında və maneələrdən azad zonanın sərhədləri xaricində yerləşən hava gəmisinə əsaslanır.*

Qeyd3: *Kod hərfi 4 olan zaman Enməyə girişin daxili səthinin daxili kənarının eni 120 m-dən çox olduğu halda, gözləyən təyyarənin maneədən azad zonadan kənarda olmasını təmin etmək üçün 90 m-dən çox məsafə tələb oluna bilər.*

Məsələn: *100 metrlik məsafə quyruq hissəsinin hündürlüyü 24 metr, ön hissəsindən quyruq hissəsinin ən hündür yerinə qədər olan məsafə 62.2 metr və ön hissəsinin hündürlüyü 10 metr olan,*

gözləmə yeri uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə 45 dərəcə və ya daha çox bucaq altında və maneələrdən azad zonanın sərhədləri xaricində yerləşən hava gəmisinə əsaslanır.

7.2.12.7. Dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş, kod rəqəmi 4 olan uçuş-enmə zolağı Cədvəl 7-2-də göstərilən 90 m məsafə 700 m-dən (2300 fut) artıq yüksəkliklərdə aşağıdakı kimi artırılmalıdır;

a) 2000 m (6 600 ft) yüksəkliyə qədər; 700 m-dən (2 300 fut) çox olan hər 100 m (330 ft) üçün 1 m;

b) 2 000 m (6 600 ft) - dən 4 000 m (13 320 ft) yüksəkliyə qədər; 13 m və əlavə 2000 m-dək (6 600 fut) hər 100 m (330 ft) üçün 1,5 m; və

c) 4 000 m (13 320 ft)-dən 5 000 m (16 650 ft) yüksəklik qədər;43 m və əlavə 4 000 m (13 320 ft) -dək hər 100 m (330 ft) üçün 2 m.

7.2.12.8. Kod rəqəmi 4 olan dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı üçün nəzərdə tutulan gözləmə meydançası, uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yeri və ya hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerləri astanaya nisbətən daha yuxarı hündürlükdə yerləşibsə, bu Qaydalarda əks etdirilən Cədvəl 7-2-də göstərilən məsafədə gözləmə meydançaları, uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerlərinin astananın hündürlüyündən yuxarı olduğu hər bir metr üçün 5 metr artırıla bilər.

7.2.12.9. Bu Qaydaların 7.2.12.3 alt-bəndinə uyğun olaraq müəyyən edilmiş uçuş-enmə zolağı üçün nəzərdə tutulan gözləmə meydançasının yeri dayanıb gözləyən hava gəmisi və ya nəqliyyat vasitəsinin maneələrdən azad zona, enməyə giriş səthi, havaya qalxma zamanı sürət yığma səthi və ya İLS/MLS-in kritik/həssas ərazisinə daxil olmasına, yaxud radionaviqasiya avadanlıqlarında qarışıqlıq yaratmasına imkan verməyən yerdə olmalıdır.

7.2.13. Perronlar (Aprons)

Ümumi müddəalar

7.2.13.1. Perronlar, sərnişinlərin hava gəmisinə minməsi və hava gəmisindən düşməsi, yükün və ya poçtun hava gəmisinə yüklənməsi və ya hava gəmisindən boşaldılması, eləcə də hava gəmisinə müvafiq xidmət göstərilməsi tələb olunan yerdə nəzərdə tutulmalı və bu zaman aerodromdakı nəqliyyatın hərəkətinə maneə törədilməməsi nəzərə alınmalıdır.

Perronların ölçüsü (Size of aprons)

7.2.13.2. Perronların ümumi ərazisinin aerodromdakı nəqliyyatın gözlənilən maksimum sıxlığı zamanı bu nəqliyyata xidmət göstərilməsi üçün kifayət qədər keçiricilik qabiliyyətini təmin etməsi nəzərdə tutulmalıdır.

Perronların möhkəmliyi (Strength of aprons)

7.2.13.3. Peronun bütün hissələri bu perronun xidmət etməsi nəzərdə tutulan hava gəmisinin hərəkəti zamanı yaranan ağırlıq qüvvəsinin təsirinə tab gətirə bilməlidir. Bu zaman perronun bəzi hissələrinin nəqliyyatın yüksək intensivliyinə məruz qalacağı və yavaş hərəkət edən və ya dayanan hava gəmilərinin olması səbəbindən bu hissələrin, perronun xidmət etdiyi uçuş-enmə zolağına nisbətən daha çox ağırlığa məruz qalacağı lazımi qaydada nəzərə alınır.

Perronların maililiklәri (Slopes on aprons)

7.2.13.4. Hava gəmisinin dayanacaqda sürülməsi üçün nəzərdə tutulan zolağın maililiklәri daxil olmaqla, perronun maililiklәri onun səthində suyun toplanmasının qarşısını almağa kifayət edən səviyyədə olmalı, amma bu maililik drenaj tələblərinin imkan verdiyi qədər üfüqi səthə yaxın olmalıdır.

7.2.13.5. Hava gəmilərinin dayanacaq yerinin maksimum maililiyi 1 faizdən çox olmamalıdır.

Hava gəmilərinin dayanacaq yerlərinin təhlükəsiz məsafələri (Clearance distances on aircraft stands)

7.2.13.6. Dayanacağa daxil olan və ya dayanacaqdan çıxan hava gəmiləri ilə yaxınlıqdakı hər hansı tikili, digər dayanacaq yerində olan hava gəmisi və hər hansı başqa obyekt arasında minimum təhlükəsiz məsafələr nəzərdə tutulmalıdır:

Kod hərfi	Təhlükəsiz məsafə (Clearance)
A	3 metr
B	3 metr
C	4.5 metr
D	7.5 metr
E	7.5 metr
F	7.5 metr

Xüsusi şərtlərlə qeyd edilən təhlükəsiz məsafələr ön tərəfi aerovağzal istiqamətinə yönləndirilən (nose-in aircraft stand) və kod hərfi D, E və ya F olan hava gəmilərinin dayanacaqlarında azaldıla bilər:

(a) hər hansı fiksasiya edilmiş sərnişin trapı (fixed passenger bridge) daxil olmaqla, aerovağzalla (terminal) hava gəmisinin ön hissəsi arasında; və

(b) hava gəmisinin dayanacaq yerinin, teleskopik trapla vizual birləşdirmə sisteminin köməyi ilə azimut üzrə yönləndirmə ilə təmin edilən istənilən hissəsi üzərində (over any portion of the stand provided with azimuth guidance by a visual docking guidance system).

Qeyd: *Perronlarda xidməti yolların, eləcə də yerüstü avadanlıqların manevr etməsi və ya saxlanması üçün meydançaların tikilməsini də nəzərdə tutmaq lazımdır (yerüstü avadanlıqların saxlanması ilə bağlı təlimat materialı ilə əlaqədar G-AGA-020 sənədinə bax).*

7.2.14. Hava gəmisinin təcrid edilmiş dayanacaq yeri (Isolated aircraft parking position)

7.2.14.1. Qanunsuz müdaxilə aktına məruz qalan və ya qanunsuz müdaxilə aktına məruz qalmasına dair əsaslandırılmış şübhələrin olduğu və ya başqa səbəblərə görə normal aerodrom fəaliyyətlərindən təcrid olunmasına ehtiyac olan hava gəmisinin yerləşdirilməsi üçün hava gəmisinin təcrid edilmiş dayanacaq yeri təyin edilməli və ya aerodromun dispetçer məntəqəsinə (aerodrome control tower) müvafiq yer və ya yerlər bildirilməlidir.

7.2.14.2. Hava gəmisinin təcrid edilmiş dayanacaq yeri praktiki cəhətdən mümkün olan maksimum uzaqlıq məsafəsində yerləşməklə, hər bir halda digər dayanacaq yerləri, tikililər və ya ictimai və sair yerlərdən ən azı 100 metr məsafədə aralı yerləşməlidir. Bu dayanacağın qaz və aviasiya yanacaq məntəqələri kimi yeraltı tikililərin və mümkün olduğu qədər, elektrik və ya rabitə kabellərinin keçdiyi yerlərin üzərində yerləşdirilməməlidir.

7.2.15. Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması vasitələri (De-icing/anti-icing facilities)

Qeyd: *Təyyarənin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/təyyarənin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması vasitələrinin hazırlanması zamanı təyyarə ilə yerinə yetirilən əməliyyatların təhlükəsizliyinin və effektivliyinin təmin edilməsinə xüsusi diqqət yetirilir. Əlavə təlimat materialı ilə tanış olmaq üçün yerdə hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınmasına dair təlimata (Manual on Aircraft Ground De-icing/Anti-icing Operations) (Sənəd 9640) bax.*

Ümumi müddəalar

7.2.15.1. Buzlanlaşmaya qarşı emal baş verəcəyi gözləniləndə təyyarənin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi /təyyarənin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması vasitələri aerodromda təmin edilməlidir.

Yerləşmə (Location)

7.2.15.2. Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi /hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması vasitələri ya hava gəmilərinin dayanacaq yerlərində, ya da havaya qalxma üçün nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolağına aparan sürmə yol boyunca yerləşən müəyyən uzaq sahələrdə təmin edilməlidir. Qrunt sularının çirklənməsinə yol verməmək üçün buzlamanın qarşısını almaq məqsədilə istifadə edilən mayelərin qalıqlarının yığılması və təhlükəsiz qaydada utilizasiyası üçün müvafiq drenaj sistemi nəzərdə tutulması şərtdir. Hava hərəkətinin həcminin və təyyarələrin yola düşmə tezliyinin (departure flow rates) təsirini də nəzərə alınmalıdır.

Qeyd 1: *Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması sahələrinin yerləşməsinə təsir edən əsas faktorlardan biri hava gəmisinin səthinin buz bağlamasına qarşı emalının (holdover time of the anti-icing treatment) təsir müddətinin təyyarənin yerdə sürməni başa çatdırmasına və havaya qalxma icazəsinin alınmasına qədər davam etməsinin təmin edilməsindən ibarədir.*

Qeyd 2: *Uzaqda yerləşən meydançalar, havaya qalxma yerinə yetirmək üçün təyyarənin uçuş-enmə zolağına sürülməsi məqsədilə seçilən sürmə yolunda hava şəraitinin dəyişməsi və buzlanmanın və ya çovğunun (blowing snow) mümkün olduğu vəziyyətlərin kompensasiya edilməsi üçün nəzərdə tutulub.*

7.2.15.3. Uzaqda yerləşən hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması sahəsi (The remote de-icing/anti-icing facility) Fəsil 8-də qeyd edilən maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthdən aralıda yerləşdirilməli, radionaviqasiya vasitələrində qarışıqlığa səbəb olmamalı və səthi işlənmiş təyyarəyə icazə verilməsi üçün aerodromun dispetçer məntəqəsindən tam görünməlidir.

7.2.15.4. Uzaqda yerləşən hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınmasının vasitələri yandan keçmə imkanını nəzərdə tutmaqla (bypass configuration) hərəkətin sürətli axınına (expeditious traffic flow) şərait yaradan və meydançaya daxil olmaq və ya oradan çıxmaq üçün qeyri-adi yerdə sürmə manevrlərinin yerinə yetirilməsini tələb etməyən qaydada yerləşdirilməlidir.

Qeyd: *Buzlanmaya qarşı qorunmanın müddətinin azalmasının qarşısı almaq məqsədilə, hərəkəndə olan təyyarənin reaktiv hava axınının səthi buzlanmaya qarşı işlənmə prosesində olan və ya bu təyyarənin ardınca yerdə sürülən digər təyyarələrə təsirini nəzərə almaq lazımdır.*

Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması meydançalarının ölçüləri və sayı (Size and number of de-icing/anti-icing pads)

Qeyd: *Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması meydançaları aşağıda qeyd edilənləri daxil etməlidir:*

a) səthi işlənməli olan təyyarənin dayanması üçün daxili zona, və

b) buzlanmadan qorunmaq üçün nəzərdə tutulan iki və daha artıq mobil avadanlığın hərəkət etməsi üçün xarici zona (outer area).

7.2.15.5. Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması meydançasının ölçüsü verilən kateqoriyada ən böyük təyyarə üçün tələb olunan dayanacaq yerinin ölçüsünə bərabər olmalıdır. Eyni zamanda, buzlanmanın qarşısının alınması üçün nəzərdə tutulan nəqliyyat vasitələrinin hərəkət edə bilməsi məqsədilə təyyarənin bütün ətrafı boyu süni örtüklə örtülmüş ən azı 3.8 metrlik boş sahə olmalıdır.

Qeyd: *Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması üçün birdən çox meydançası nəzərdə tutularsa, buzlanmanın qarşısının alınması məqsədi daşıyan nəqliyyat vasitələrinin hərəkətini təmin etməkdən ötrü bu meydançaların hər biri üçün ayrıca iş sahəsi ayrılmalı və bu sahələrin digər meydançaların iş sahəsi ilə üst-üstə düşməsinin (overlap) qarşısı alınmalıdır. Digər təyyarələrin 7.2.15.9 və 7.2.15.10 alt-bəndlərində göstərilən təhlükəsiz məsafələrdə bu iş sahəsinin yanından ötüb keçməsinin nəzərə alınması da zəruridir.*

7.2.15.6. Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması üçün tələb olunan meydançaların sayı meteoroloji şərait, səthi işlənməli olan təyyarələrin tipi, buzlanmanın qarşısını alan mayenin tətbiq edilməsi metodu, istifadə edilən səpələyici avadanlığın tipi və iş qabiliyyəti, həmçinin təyyarələrin yola düşmə tezliyinə (departure flow rates) əsaslanmalıdır.

Qeyd: *Sürmə yolları, perronlar və gözləmə meydançalarına dair Təlimata (G-AGA-020) bax.*

Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması meydançalarının maililiklər (Slopes on de-icing/anti-icing pads)

7.2.15.7. Zonada yetərli drenajın təmin edilməsi və təyyarənin səthi üzərindən axıb süzülən bütün artıq mayenin toplanmasına imkan vermək üçün hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması meydançalarında müvafiq maililiklər olmalıdır. Maksimum uzununa maililik praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər kiçik olmalıdır və köndələn maililik 1 faizdən çox olmamalıdır.

Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması meydançalarının möhkəmliyi (Strength of de-icing/anti-icing pads)

7.2.15.8. Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması meydançası xidmət etməsi nəzərdə tutulan hava gəmilərinin hərəkətinin yaratdığı təsirə davam gətirməlidir. Bu zaman, həmin meydançanın nəqliyyatın yüksək intensivliyinə məruz qalacağı (perron halında olduğu kimi) və yavaş hərəkət edən və ya dayanan hava gəmilərinin olması

səbəbindən uçuş-enmə zolağına nisbətən daha çox ağırlığa (higher stresses) məruz qalacağı lazımi qaydada nəzərə alınır.

Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması meydançalarının təhlükəsizlik məsafələri (Clearance distances on a de-icing/anti-icing pad)

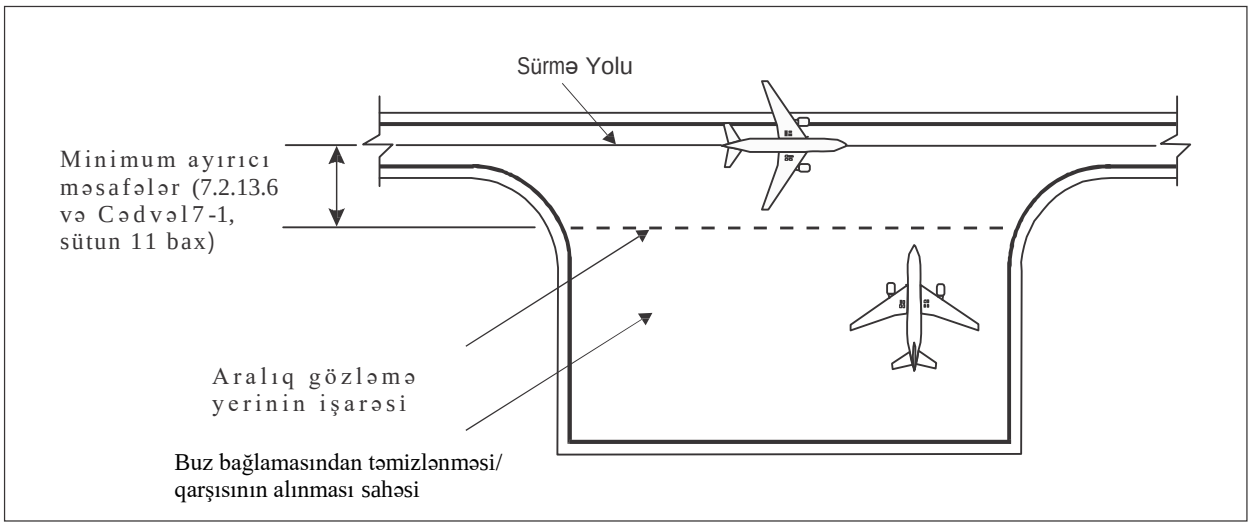
7.2.15.9. Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması meydançası hava gəmilərinin dayanacaq yerləri üçün 7.2.13.6 bəndində nəzərdə tutulan minimum təhlükəsiz məsafələrini təmin etməlidir. Meydançanın konfiqurasiyası yerdə sürmə zamanı yandan ötüb keçməyə imkan verən qaydadırsa, cədvəl 7-1-in 12-ci sütununda qeyd edilən minimum ayırıcı məsafələri təmin edilməlidir.

7.2.15.10. Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması zonası müntəzəm qaydada istifadə edilən sürmə yoluna bitişikdirsə, sürmə yolunun cədvəl 7-1-in 11-ci sütununda qeyd edilən minimum ayırıcı məsafələri təmin edilməlidir. Şəkil 7-4-ə bax.

Ekoloji aspektlər (Environmental considerations)

Qeyd: *Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması üçün nəzərdə tutulan mayenin təyyarənin səthi üzərindən axıb süzülən artıq hissəsi süni səthin üzərinin sürtünmə xarakteristikalarına təsir etməkdən əlavə, qrunt sularının çirklənməsi təhlükəsini yaradır.*

7.2.15.11. Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması ilə əlaqədar işlər yerinə yetirilən sahədəki drenaj sistemini elə planlaşdırmaq gərəkdir ki, bu işlərlə əlaqədar yaranan artıq maye axını ayrıca toplansın və qrunt sularının çirklənməməsi üçün adi maye axını ilə qarışmasın.



Şəkil 7-4. Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması meydançasının minimum ayırıcı məsafəsi (Minimum separation distance on a de-icing/anti-icing facility)

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

8. MANEƏLƏRİN MƏHDUDLAŞDIRILMASI VƏ ARADAN QALDIRILMASI (OBSTACLE RESTRICTION AND REMOVAL)

8.1. ÜMUMİ MÜDDƏALAR

8.1.1. Giriş

8.1.1.1. Bu fəsil maneələrdən azad saxlanılmalı olan, aerodromun ətrafında yerləşən maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthləri təsvir edir.

8.1.1.2. Mövcud maneələrin digər maneənin və ya yeni maneənin qarşısını kəsib-kəsmədiyini qiymətləndirmək üçün istifadə edilən qarşısı kəsilərək qorumaya dair prinsiplər 8.3 bölməsində izah edilib.

8.1.1.3. Aerodrom istismarçısı aerodromun yerləşdiyi ərazidə və aerodromyanı ərazini əhatə edən sahənin daxilində maneələrin məhdudlaşdırılması səthlərinin sərhədləri hüdudlarına daxil olan hər hansı obyektin sistematik yoxlanması və monitorinq edilməsini təşkil etməli və əgər pozuntular aşkarlanarsa bu barədə məlumatı dərhal DMAA-ya, həmçinin müvafiq hava nəqliyyatı xidmətləri bölməsinə bildirməlidir. Bundan əlavə, aerodrom istismarçısı həmin məlumatı Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətləri və hava nəqliyyatı xidmətləri bölməsi vasitəsilə yaymalıdır. Burada məqsəd, təyyarə ilə yerinə yetirilən əməliyyatların davamlı olaraq uçuşların təhlükəsizliyinə riayət edilməklə həyata keçirilməsinin təmin edilməsindən ibarətdir.

Qeyd: *Müvafiq dövlət qurumları (G-AGA-016 Maniələrin nəzarət edilməsinə dair Təlimata bax) aerodromyanı ərazini əhatə edən sahənin xaricində bu səthlərin sərhədləri hüdudlarına daxil olan hər hansı obyekti yoxlanmalı və monitorinq etməli, belə daxil olma barədə məlumatı dərhal DMAA-ya bildirməlidir. Bundan əlavə, həmin bölmə müvafiq məlumatı Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətləri və hava nəqliyyatı xidmətləri bölməsi vasitəsilə yaymalıdır. Burada məqsəd, təyyarə ilə yerinə yetirilən əməliyyatların davamlı olaraq uçuş təhlükəsizliyə riayət edilməklə həyata keçirilməsinin təmin edilməsindən ibarətdir.*

8.1.1.4. Maneələrin məhdudlaşdırılması üçün tam olaraq məsuliyyəti aerodrom istismarçısı daşıyır. Bu məsuliyyət aerodrom ərazisində və ondan kənarda olan maneələrin aradan qaldırılması və ya mövcud olan maneələrin yüksəkliyinin azaldılmasından ibarətdir. Aerodrom ərazisində və ondan kənarda olan maneələrin aradan qaldırılması və ya mövcud olan maneələrin yüksəkliyinin azaldılması əmlak sahibləri ilə qanun çərçivəsində danışıqlar və razılaşmalar aparmaqla həyata keçirilməlidir. Bunları nəzərə alaraq aerodrom istismarçıları:

a) Maneələrə nəzarəti həyata keçirmək üçün komissiya yaratmalı;

b) Komissiya, maneələrin məhdudlaşdırılması səthlərinin uçuşların təhlükəsizliyini poza biləcək maneələrdən azad olmasının davamlılığını təmin etmək üçün maneələrə nəzarət proqramı hazırlamalı;

c) Aerodrom istismarçısı bütün səviyyələrdə aidiyyatı dövlət orqanları ilə maneələri məhdudlaşdırıcı səthlərin pozulmasının qarşısının alınmasında sıx əlaqəli şəkildə çalışmalı;

d) Komissiya maneələrə nəzarət proqramı çərçivəsində aerodrom ərazisində və ətrafında vizual olaraq işıqları və işarələnməni yoxlamalı və onların uyğun olmayanlarının mülkiyyət sahibləri tərəfindən təmiri və ya əvəzlənməsi işlərinin aparılması üçün müvafiq addımlar atmalı;

e) Bu istiqamətdə görülən bütün işlərin sənədlərini saxlamalıdır.

8.1.1.5. Aerodrom istismarçısı aerodrom ərazisindəki yeni obyektlər (developments) üçün yol verilən maksimum hündürlükləri, eləcə də cihazlardan və ya vizual oriyentirlərdən istifadə etməklə icazə verilə biləcək əməliyyatları planlaşdırmaq və müəyyən etmək məqsədilə DMAA ilə razılaşdırmalıdır.

Qeyd: *Aerodromun sərhədləri xaricində yerləşən bütün yeni obyektlərin yol verilən maksimum icazə verilən hündürlüklərini təyin etmək üçün DMAA-ya istinad olunmalıdır.*

8.2. MANEƏLƏRİN MƏHDUDLAŞDIRILMASI

Qeyd 1: *Bu bölmədəki spesifikasiyaların məqsədləri aerodromda hava gəmisi ilə nəzərdə tutulan əməliyyatların uçuş təhlükəsizliyinə əməl edilməsi ilə yerinə yetirilməsi və aerodromun ətrafında maneələrin artması nəticəsindən onun istifadəyə yarasız hala düşməsinin qarşısının alınması üçün belə aerodromları əhatələyən, maneələrdən azad olmalı olan hava məkanının müəyyən edilməsindən ibarətdir. Buna nail olmaq üçün maneələrin məhdudlaşdırıldığı bir neçə səth nəzərdə tutulur və bu səthlər obyektlərin həmin hava məkanına daxil olmasının ((project)) limitlərini müəyyən edilir.*

Qeyd 2: *Bu fəsildə qeyd edilən maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthə daxil olan obyektlər cihazlar üzrə enmə giriş halında və ya vizual oriyentirlərdən istifadə etməklə dövrə vurmanın hər hansı əlaqədar sxemini (visual circling procedure) nəzərdə tutan konkret şərtlər daxilində maneələrin üzərindən uçub keçmənin mütləq/nisbi hündürlüklərini artıra bilər, yaxud uçuş sxeminin dizaynına (flight procedure design) hər hansı qaydada təsir edə bilər. Uçuş sxeminin dizaynına dair meyar Aeronaviqasiya Xidmətləri Prosedurları - Hava gəmisi ilə Əməliyyatlarda (PANS-OPS) (Sənəd 8168) əks etdirilmişdir*

Qeyd 3: *Enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyası sistemləri üçün maneələrdən qorunma səthinin yaradılması (establishment) və ona dair tələblər bu Qaydaların 9.4.5.41-dən 9.4.5.45 bəndlərində qeyd edilmişdir.*

8.2.1. Maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlər

Qeyd: *Şəkil 8-1-ə və bu Qaydalarda aşağıda əks etdirilən 8.1.2.12 alt-bəndinə bax.*

Xarici üfüqi səth (Outer horizontal surface)

Qeyd: *Xarici üfüqi səthin təmin edilməsi zərurətinə dair təlimat materialı və onun xarakteristikaları barədə məlumat G-AGA-016-da əks etdirilmişdir.*

Konusşəkilli səth (Conical surface)

8.2.1.1. Təsvir – Konusşəkilli səth. Daxili üfüqi səthin xarici sərhədindən başlamaqla yuxarı istiqamətli maililiyə malik olan və yan istiqamətə uzanan səth.

8.2.1.2. Xarakteristikalar – Konusşəkilli səthin sərhədləri aşağıda göstərilənlərdən ibarətdir:

a) daxili üfüqi səthin xarici sərhədi ilə üst-üstə düşən aşağı sərhəd; və

b) daxili üfüqi səthin xarici sərhədin üzərindən hesablanan müəyyən hündürlükdə yerləşən yuxarı sərhəd.

8.2.1.3. Konusşəkilli səthin maililiyi daxili üfüqi səthin xarici sərhədinə perpendikulyar olan şaquli düz müstəvidə (vertical plane) hesablanmalıdır.

Daxili üfüqi səth (Inner horizontal surface)

8.2.1.4. Təsvir – Daxili üfüqi səth. Aerodromun və onun ətraf ərazilərinin (environs) üzərindəki üfüqi müstəvidə yerləşən səth.

8.2.1.5. Xarakteristikalar – Daxili üfüqi səthin radiusu və ya xarici sərhədləri (outer limits) istinad nöqtəsindən (reference point) və ya bu məqsədlə müəyyən edilmiş başqa nöqtələrdən hesablanır.

Qeyd: *Daxili üfüqi səthin dairəvi formada olması zəruri deyil. Daxili üfüqi səthin ölçüsünün müəyyən edilməsinə dair təlimat materialı G-AGA-016-da öz əksini tapmışdır.*

8.2.1.6. Daxili üfüqi səthin hündürlüyü bu məqsədlə müəyyən edilmiş baza hündürlüyünün (elevation datum) üzərindən hesablanmalıdır.

Qeyd: *Baza hündürlüyünün müəyyən edilməsinə dair təlimat materialı G-AGA-016-da öz əksini tapmışdır.*

Enməyə giriş səthi (Approach surface)

8.2.1.7. Təsvir –Enməyə giriş səthi. Astanadan əvvəl gələn maili müstəvi və ya müstəvilərin kombinasiyası.

8.2.1.8. Xarakteristikaları – Enməyə giriş səthinin sərhədləri aşağıda qeyd edilən kimi olmalıdır:

(a) uçuş-enmə zolağının uzadılmış mərkəzi ox xəttindən üfüqi istiqamətdə və perpendikulyar keçən və astadan əvvəl gələn, eləcə də ondan müvafiq məsafədə yerləşən, müəyyən uzunluğa malik daxili sərhəd;

(b) daxili sərhədin sonlarında başlayan və uçuş-enmə zolağının uzadılmış mərkəzi ox xəttindən müəyyən bucaq altında bərabər məsafədə uzaqlaşan iki yan sərhəd; və

(c) daxili sərhədə paralel olan xarici sərhəd.

8.2.1.9. Daxili sərhədin yerləşmə yüksəkliyi astanın orta nöqtəsinin üzərindən hesablanan hündürlüyə bərabər olmalıdır.

8.2.1.10. Enməyə giriş səthinin malililiyi (maililikləri) uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttini daxil edən şaquli müstəvidə hesablanmalıdır.

Enməyə girişin daxili səthi (Inner approach surface)

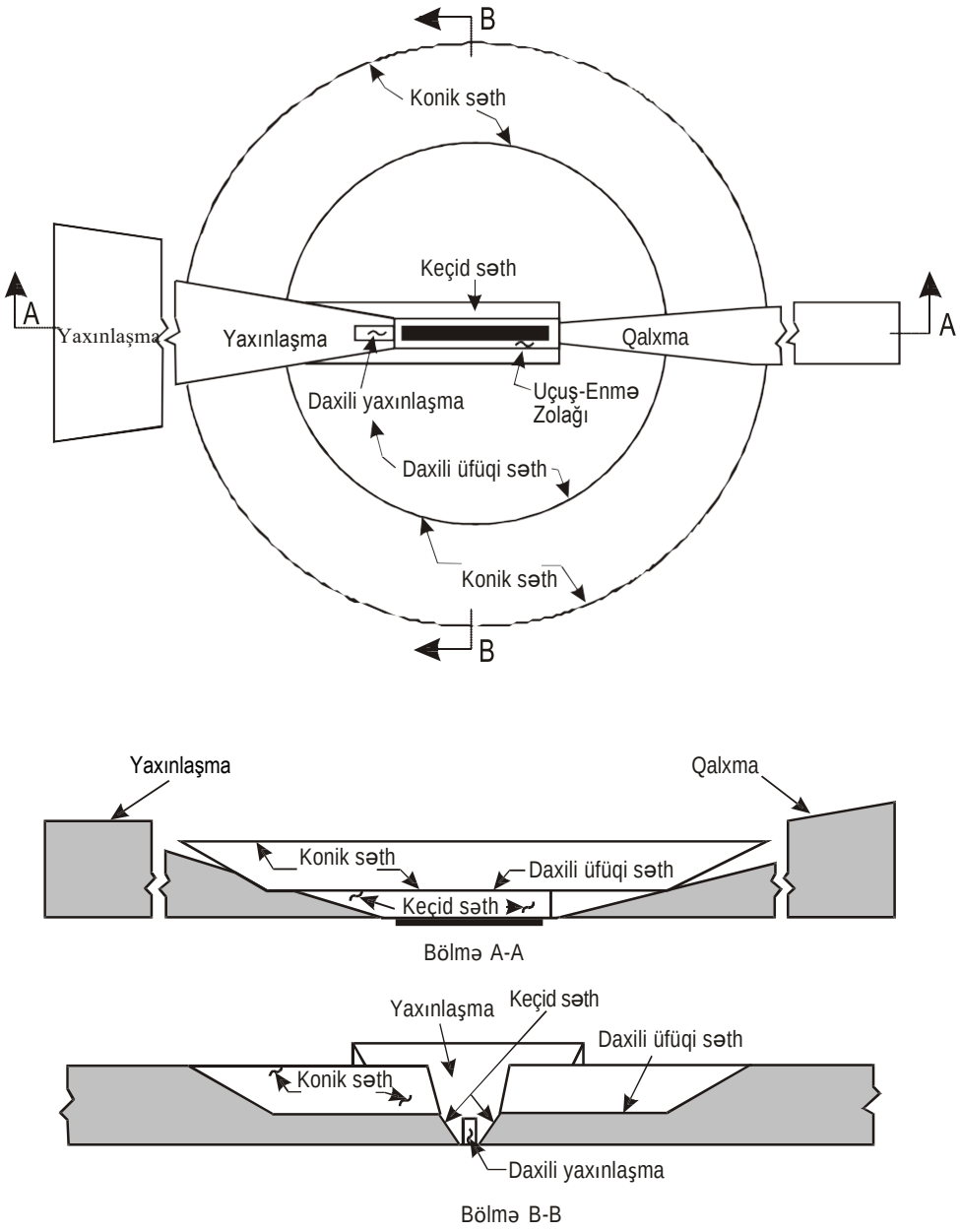
8.2.1.11. Təsvir – Enməyə girişin daxili səthi. Enməyə giriş səthinin astanadan bilavasitə əvvəl gələn düzbucaqlı hissəsi.

8.2.1.12. Xarakteristikalar – Enməyə girişin daxili səthinin sərhədləri aşağıda göstərilənlərdən ibarət olmalıdır:

(a) enməyə giriş səthinin daxili sərhədinin yeri ilə üst-üstə düşən amma öz xüsusi uzunluğu olan daxili sərhəd;

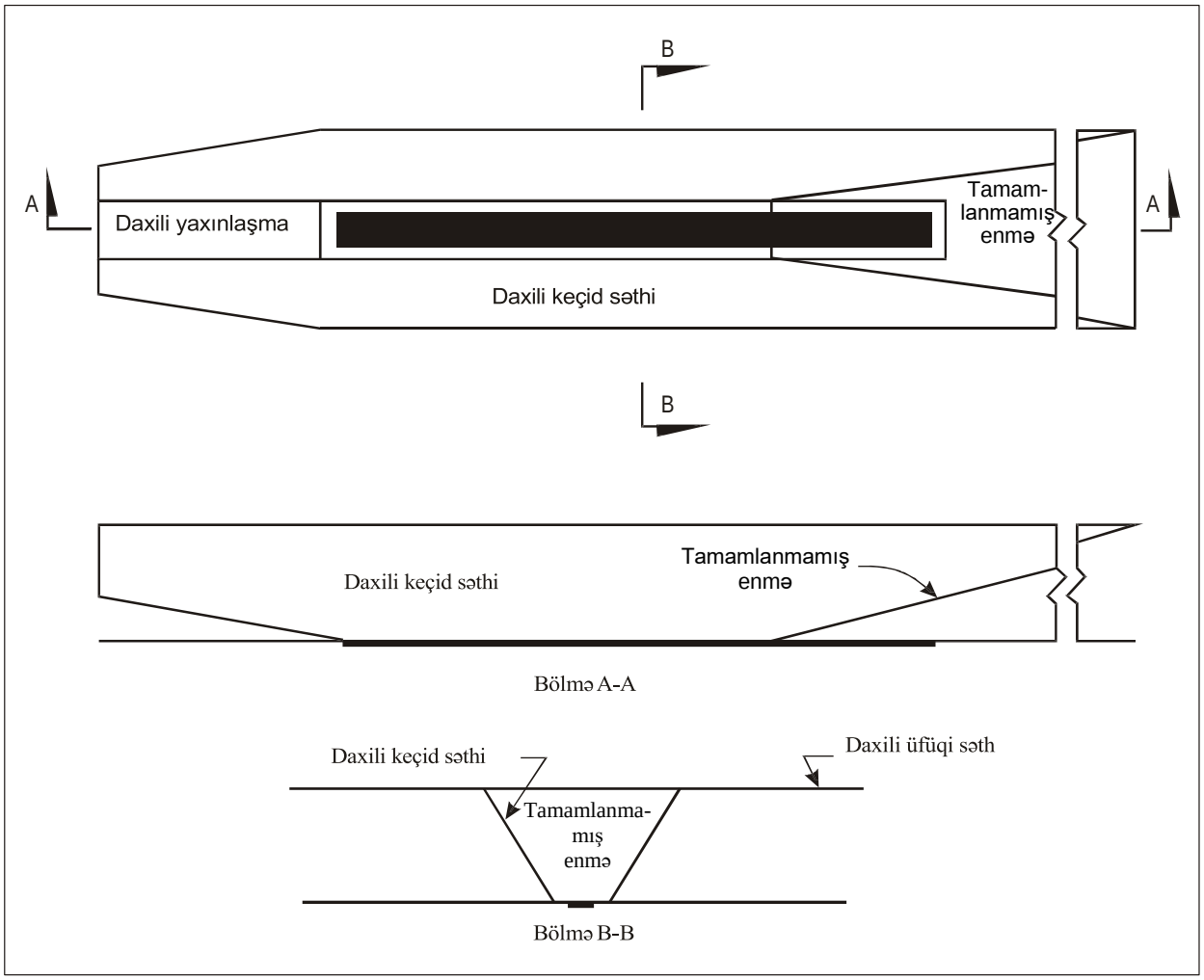
(b) daxili sərhədin sonlarında başlayan və uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttini daxil edən şaquli müstəviyə paralel olaraq uzanan iki yan sərhəd; və

(c) daxili sərhədə paralel olan xarici sərhəd.



Daxili keçid və tamamlanmamış enmənin manea məhdudlaşdırılma səthləri üçün Şəkil 8-2-yə, üç-ölçülü görünüş üçün isə ICAO An14 Qoşma B-yə bax

Figur 8-1 Maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlər



Şəkil 8-2. Enməyə girişin daxili, daxili keçid və yarıda dayandırılmış yerə enmə zamanı ikinci dövrəyə keçid səthlər

Keçid səthi (Transitional surface)

8.2.1.13. Təsvir – Keçid səthi. Zolağın yan sərhədi və enməyə giriş səthinin yan sərhədinin bir hissəsi boyunca yerləşən, daxili üfüqi səthə qədər yuxarı və xaricə doğru uzanan (slopes upwards and outwards) kompleks səth.

8.2.1.14. Xarakteristikalar – Keçid səthinin sərhədləri aşağıda göstərilənlərdən ibarət olmalıdır:

(a) daxili üfüqi səthə malik olan enməyə giriş səthinin yan sərhədinin kəsişməsindən başlayan və enməyə giriş səthinin yan sərhədi boyunca olmaqla, enməyə giriş səthinin daxili sərhədinə qədər aşağı istiqamətdə və oradan da uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə paralel olan zolağın uzunluğu boyunca uzanan aşağı sərhəd; və

(b) daxili üfüqi səthin müstəvisində yerləşən yuxarı sərhəd.

8.2.1.15. Aşağı sərhədin üstündə yerləşən nöqtənin yerləşmə yüksəkliyi (elevation of a point) aşağıda qeyd edilən kimi olmalıdır.

(a) enməyə giriş səthinin yan sərhədi boyunca – həmin nöqtədə enməyə giriş səthinin yerləşmə yüksəkliyinə bərabər (equal to the elevation of the approach surface at that point); və

(b) zolaq boyunca – uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin və ya onun uzadılmış hissəsinin üstündəki ən yaxın nöqtənin yerləşmə yüksəkliyinə bərabər.

Qeyd: *Yuxarıda göstərilən b) bəndinin nəticəsi olaraq, uçuş-enmə zolağının profili əyrixətli olarsa, zolaq boyunca yerləşən keçid səthi də əyrixətli olacaq və ya uçuş-enmə zolağının profili düz xətli olarsa, bu keçid səthi də düz müstəvidən ibarət olacaq.*

8.2.1.16. Keçid səthinin maililiklәri uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə düz bucaqlar altında şaquli müstəvidə hesablanmalıdır.

Daxili keçid səthi (Inner transitional surface)

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağına yaxın yerləşməli olan naviqasiya vasitələri, hava gəmiləri və digər nəqliyyat vasitələri üçün daxili keçid səthinin maneələrin məhdudlaşdırılmasının nəzarət səthi olması nəzərdə tutulur. Kövrək (tezsınan) obyektlərdən (frangible objects) başqa digər obyektlər bu səthin sərhədləri daxilinə daxil olmamalıdır. Bu Qaydaların 8.2.1.13 bəndində göstərilən keçid səthinin tikililər və sair üçün maneələrin məhdudlaşdırılmasının nəzarət səthi olaraq qalması nəzərdə tutulur.*

8.2.1.17. Təsvir – Daxili keçid səthi. Keçid səthinə analoji olan amma uçuş-enmə zolağına daha yaxın yerləşən səth.

8.2.1.18. Xarakteristikalar – Daxili keçid səthinin sərhədləri aşağıda qeyd edilənlərdən ibarət olmalıdır:

(a) enməyə girişin daxili səthinin sonundan başlayan və enməyə girişin daxili səthinin yan sərhədi boyunca aşağı istiqamətdə bu səthin daxili sərhədinə qədər uzanan və oradan da uçuş-enmə zolağına paralel zolaq boyunca davam edərək yarıda dayandırılmış yerə enmə zamanı ikinci dövrəyə keçid səthinin (balked landing surface) daxili sərhədinə qədər uzanan, sonra isə yarıda dayandırılmış yerə enmə zamanı ikinci dövrəyə keçid səthinin yan sərhədi boyunca yuxarı istiqamətdə olmaqla, bu yan sərhədin daxili üfüqi səthlə kəsişdiyi nöqtəyə qədər davam edən aşağı sərhəd; və

(b) daxili üfüqi səthin düz müstəvisində yerləşən yuxarı sərhəd.

8.2.1.19. Aşağı sərhədin üstündəki nöqtənin yerləşmə yüksəkliyi aşağıda qeyd edildiyi kimi olmalıdır:

(a) enməyə girişin daxili səthinin və yerə enmə zamanı ikinci dövrəyə keçid səthinin yan sərhədi boyunca – bu nöqtədəki müəyyən səthin yerləşmə yüksəkliyinə; və

(b) zolaq boyunca – uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin və ya onun uzadılmış hissəsinin üstündəki ən yaxın nöqtənin yerləşmə yüksəkliyinə.

Qeyd: *Yuxarıda göstərilən b) bəndinin nəticəsi olaraq, uçuş-enmə zolağının profili əyrixətli olarsa, zolaq boyunca yerləşən daxili keçid səthi də əyrixətli olacaq və ya uçuş-enmə zolağının profili düz xətli olarsa, bu keçid səthi də düz müstəvidən ibarət olacaq. Daxili keçid səthinin daxili üfüqi xətlə kəsişməsi də uçuş-enmə zolağının profilindən asılı olaraq əyrixətli və ya düzxətli olacaq.*

8.2.1.20. Keçid səthinin maililiklәri uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə düz bucaqlar altında şaquli müstəvidə hesablanmalıdır.

Yarıda dayandırılmış yerə enmə zamanı ikinci dövrəyə keçid səthi (Balked landing surface)

8.2.1.21. Təsvir – Yarıda dayandırılmış yerə enmə zamanı ikinci dövrəyə keçid səthi. Astanadan sonra gələn və ondan müəyyən məsafədə yerləşən, eyni zamanda daxili keçid səthləri arasından keçən maili müstəvi.

8.2.1.22. Xarakteristikalar – Yarıda dayandırılmış yerə enmə zamanı ikinci dövrəyə keçid səthinin sərhədləri aşağıda qeyd edilənlərdən ibarət olmalıdır:

(a) uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttindən üfüqi istiqamətdə və perpendikulyar keçən və astanadan sonra müəyyən məsafədə yerləşən daxili sərhəd;

(b) daxili sərhədin sonlarında başlayan və uçuş-enmə zolağının uzadılmış mərkəzi ox xəttindən müəyyən bucaq altında bərabər məsafədə uzaqlaşan iki yan sərhəd; və

(c) daxili sərhədə paralel olan və daxili üfüqi səthin müstəvisindən yerləşən xarici sərhəd.

8.2.1.23. Daxili səthin yerləşmə yüksəkliyi daxili sərhədin yerləşdiyi yerdə uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin yerləşmə yüksəkliyinə bərabər olmalıdır.

8.2.1.24. Yarıda dayandırılmış yerə enmə zamanı ikinci dövrəyə keçid səthinin maililiyi uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttini daxil edən şaquli müstəvidə hesablanmalıdır.

Havaya qalxma zamanı sürət yığma səthi (Take-off climb surface)

8.2.1.25. Təsvir – Havaya qalxma zamanı sürət yığma səthi. Uçuş-enmə zolağı və ya maneələrdən azad zolaqdan sonra gələn maili müstəvi və ya müəyyən edilmiş digər səth.

8.2.1.26. Xarakteristikalar – Havaya qalxma zamanı sürət yığma səthinin sərhədləri aşaöıda qeyd edilənlərdən ibarət olmalıdır:

(a) uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttindən üfüqi istiqamətdə və perpendikulyar keçən və uçuş-enmə zolağının sonundan sonra müəyyən məsafədə yerləşən, yaxud maneələrdən azad zolağın sonunda yerləşən (belə zolaq nəzərdə tutularsa və onun uzunluğu həmin məsafənin uzunluqdan artıq olarsa) daxili sərhəd;

(b) daxili sərhədin sonlarında başlayan və havaya qalxma xəttindən (take-off track) müəyyən bucaq altında müəyyən eninə məsafəyə qədər uzaqlaşan və oradan da havaya qalxma səthinin yerdə qalan uzunluq məsafəsi boyunca həmin eninə məsafədə davam edən iki yan sərhəd; və

(c) müəyyən havaya qalxma xəttindən üfüqi istiqamətdə və perpendikulyar keçən xarici sərhəd.

8.2.1.27. Daxili sərhədin yerləşmə yüksəkliyi uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin uzadılmış hissəsinin üstündəki, uçuş-enmə zolağının sonu ilə daxili sərhədin arasında yerləşən ən hündür nöqtəyə bərabər olmalıdır. Maneələrdən azad zolaq

nəzərdə tutulan zaman bu hündürlüyün yer səthinin maneələrdən azad zolağın mərkəzi ox xəttinin üzərində yerləşən ən yüksək nöqtəsinə bərabər olduğu hal istisna təşkil edir.

8.2.1.28. Havaya qalxma zamanı hündürlük yığma trayektoriyası düzxətli (straight take-off flight path) olduğu halda, hava qalxma zamanı yüksəklik yığma səthinin (take-off climb surface) maililiyi uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttini daxil edən şaquli müstəvidə hesablanmalıdır.

8.2.1.29. Havaya qalxma zamanı hündürlük yığma trayektoriyası üzərində döngə olduğu halda, havaya qalxma zamanı yüksəklik yığma səthi onun mərkəzi ox xəttinə çəkilən horizontal müstəvidə yerləşən normalları (normals) daxil edən mürəkkəb səth olmalıdır. Mərkəzi ox xəttinin maililiyi isə havaya qalxma zamanı hündürlük yığmanın düzxətli trayektoriyasının maililiyi ilə eyni olmalıdır.

8.2.2. Maneələrin məhdudlaşdırılmasına dair tələblər (Obstacle limitation requirements)

***Qeyd**: Maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərə dair tələblər uçuş-enmə zolağının nəzərdə tutulan istifadəsinə əsaslanmaqla müəyyən edilir. Belə istifadəyə havaya qalxma və ya yerə enmə və enməyə girişin tipi daxildir. Uçuş-enmə zolağından qeyd edilən kimi istifadə edilən zaman Bu tələblərin tətbiq edilməsi nəzərdə tutulur. Havaya qalxma və yerə enmə əməliyyatlarının uçuş-enmə zolağına və uçuş-enmə zolağından hər iki istiqamətdə yerinə yetirildiyi hallarda, aşağıda yerləşən digər səthlə bağlı tələblərin daha sərt olması ilə əlaqədar olaraq, bəzi səthlərin funksiyaları öz əhəmiyyətini itirə bilər.*

Cihazlarla təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolaqları (Non-instrument runways)

8.2.2.1. Təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağı üçün maneələrin məhdudlaşdırıldığı aşağıda qeyd edilən səthləri müəyyən edilməlidir:

— konusşəkilli səth;

— daxili üfüqi səth;

— enməyə giriş səthi; və

— keçid səthləri.

8.2.2.2. Səthlərin hündürlükləri və maililiklərı bu Qaydalarda əks etdirilən Cədvəl 8-1-də qeyd edilənlərdən çox olmamalı və onların digər ölçüləri həmin cədvəldə qeyd edilənlərdən kiçik olmamalıdır.

8.2.2.3. Enməyə giriş və ya keçid səthlərinin üzərində yeni obyektlər olmasına və ya mövcud obyektlərin ölçülərinin bu səthlərin sərhədlərini pozmaqla genişlənməsinə icazə verilmir. Yeni və ya ölçüləri genişləndirilmiş mövcud obyektlərin mövcud hərəkətsiz obyekt vasitəsilə qarşısının kəsildiyi (shielded) hallar istisna təşkil edir.

***Qeyd:** Qoruma prinsipinin tətbiq edilməsinin əsaslandırıla bildiyi şərtlər G-AGA-016-da təsvir edilmişdir.*

8.2.2.4. Yeni obyektlərin və ya ölçüləri böyüdülmüş mövcud obyektlərin konusşəkilli və ya daxili üfüqi səthin üzərinə çıxmasına icazə verilmir. Obyektin mövcud hərəkətsiz obyekt vasitəsilə qarşısının kəsildiyi (shielded) və ya belə obyektin uçuş təhlükəsizliyinə mənfi təsir etməyəcəyi və ya təyyarələrlə yerinə yetirilən əməliyyatların müntəzəmliyini əhəmiyyətli dərəcədə dəyişməyəcəyinin aeronaviqasiya tədqiqatı nəticəsində müəyyən edildiyi hallar istisna təşkil edir.

Cədvəl 8-1 – Maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərin - Ölçüləri və maililiklər – Enməyə giriş üçün uçuş-enmə zolaqları

Uçuş-enmə zolağının təsnifləşdirilməsi										
	Təchiz edilməmiş				Qeyri-dəqiq enməyə giriş			Dəqiq enməyə giriş kateqoriyası		
	Kod nömrəsi				Kod nömrəsi			I kod nömrəsi		II və III kod nömrəsi
Səth və ölçülər (1)	1 (2)	2 (3)	3 (4)	4 (5)	1.2 (6)	3 (7)	4 (8)	1.2 (9)	3.4 (10)	3.4 (11)
KONUSŞƏKİLLİ										
Maililik	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Hündürlük	35 m	55 m	75 m	100 m	60 m	75 m	100 m	60 m	100 m	100 m
DAXİLİ ÜFÜQİ										
Hündürlük	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m
Radius	2000 m	2500 m	4000 m	4000 m	3500 m	4000 m	4000 m	3500 m	4000 m	4000 m
ENMƏYƏ GİRİŞİN DAXİLİ										
En	-	-	-	-	-	-	-	90 m	120 m[e]	120 m[e]
Astanadan hesablanan məsafə	-	-	-	-	-	-	-	60 m	60 m	60 m
Uzunluq	-	-	-	-	-	-	-	900 m	900 m	900 m
Maililik								2.5%	2%	2 %
ENMƏYƏ GİRİŞ										
Daxili sərhədin uzunluğu	60 m	80 m	150 m	150 m	140 m	280 m	280 m	140 m	280 m	280 m
Astanadan hesablanan məsafə	30 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m
Uzaqlaşma (ayrılma) (divergence) (hər tərəfdən)	10 %	10 %	10 %	10 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %
Birinci seksiya (section)										
Uzunluq	1600 m	2500 m	3000 m	3000 m	2500 m	3000 m	3000 m	3000 m	3000 m	3000 m
Maililik	5 %	4 %	3.33 %	2.5 %	3.33 %	2 %	2 %	2.5 %	2 %	2 %
Ikinci seksiya (section)										
Uzunluq	-	-	-	-	-	3600 m[b]	3600 m[b]	12000 m	3600 m[b]	3600 m[b]
Maililik	-	-	-	-	-	2.5 %	2.5 %	3 %	2.5 %	2.5 %
Üfüqi seksiya										
Uzunluq	-	-	-	-	-	8400 m[b]	8400 m[b]	-	8400 m[b]	8400 m[b]
Ümumi uzunluq	-	-	-	-	-	15000 m	15000 m	15000 m	15000 m	15000 m
KEÇİD										
Maililik	20 %	20 %	14.3 %	14.3 %	20 %	14.3 %	14.3 %	14.3 %	14.3 %	14.3 %
DAXİLİ KEÇİD										
Maililik	-	-	-	-	-	-	-	40 %	33.3 %	33.3 %

YARIDA DAYANDIRILMIŞ YERƏ ENMƏ ZAMANI İKİNCİ DÖVRƏYƏ KEÇİD SƏTHİ										
Daxili sərhədin uzunluğu	-	-	-	-	-	-	-	90 m	120 m[e]	120 m[e]
Astanadan hesablanan məsafə	-	-	-	-	-	-	-	c	1800 m[d]	1800 m[d]
Uzaqlaşma (ayrılma) (divergence) (hər tərəfdən)	-	-	-	-	-	-	-	10 %	10 %	10 %
Maililik	-	-	-	-	-	-	-	4 %	3.33 %	3.33 %

a. Digər hal nəzərdə tutulmazsa, bütün ölçülər üfüqi qaydada hesablanır
b. Dəyişən uzunluq (bax: 8.2.2.9. və ya 8.2.2.17)
c. Zolağın sonuna qədər olan məsafə
d. və ya uçuş-enmə zolağının (hansı qısa olarsa)
e. Kod hərfi F olan halda (Cədvəl 2-1-də Sütun (3)), en məsafəsi 140 metrə qədər uzadılır. İkinci dövrəyə getmə (go around) zamanı seçilmiş trayektoriyanın saxlanması üçün idarəetmə komandalarını (steering commands) təmin edən rəqəmsal aviasiya radioelektronikası ilə təchiz edilən, kod hərf F olan təyyarələrə əlaqədar məlumatla tanış olmaq üçün bax: Sirkulyar 301 – Yeni Daha Böyük Təyyarələr – Maneələrdən Azad Zolağın Sərhədlərin Pozulması: Operativ Tədbirlər (operational measures) və Aviasiya Tədqiqatı.

8.2.2.5. Bu Qaydaların 8.2.2.1 bəndi tərəfindən tələb edilən səthlərin üzərindəki mövcud obyektlər praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər aradan qaldırılmalıdır. DMAA belə obyektin mövcud hərəkətsiz obyekt vasitəsilə qarşısının kəsildiyi (shielded) qənaətinə gəldiyi və ya obyektin uçuş təhlükəsizliyinə mənfi təsir etməyəcəyi, yaxud təyyarələrlə yerinə yetirilən əməliyyatların müntəzəmliyini əhəmiyyətli dərəcədə dəyişməyəcəyinin aeronaviqasiya tədqiqatı nəticəsində müəyyən edildiyi hallar istisna təşkil edir.

***Qeyd**: Uçuş zolağının üzərində köndələn və uzununa maililiklər olması səbəbindən, bəzi hallarda enməyə giriş səthinin daxili sərhədi və ya bu sərhədin hissələri uçuş zolağının müvafiq yerləşmə yüksəkliyindən aşağıda yerləşə bilər. Uçuş zolağının enməyə giriş səthinin daxili sərhədi ilə uyğun vəziyyətə gətirilmək üçün planlaşdırılması nəzərdə tutulmur. Habelə, enməyə giriş səthinin üzərində yerləşən, uçuş zolağının sonundan sonra gələn amma uçuş zolağının səviyyəsindən aşağıda olan yer səthi sahəsinin və ya obyektlərin aradan qaldırılacağı da nəzərdə tutulmur. Bu yer səthi sahəsinin və ya obyektlərin təyyarələrə təhlükə törədə biləcəyi hesab edildiyi hallar istisna təşkil edir.*

8.2.2.6. Təklif edilən tikintinin nəzərdən keçirilməsi məsələsində gələcəkdə uçuş-enmə zolağının cihazlar üzrə enməyə giriş üçün təchiz ediləcəyinin mümkünlüyünü və bunun nəticə olaraq maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərinə dair daha sərt tələblərin tətbiq edilməsinin nəzərə almaq lazımdır.

Qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqları (Non-precision approach runways)

8.2.2.7. Qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqları üçün maneələrin məhdudlaşdırıldığı aşağıdakı səthlər müəyyən edilməlidir:

— konusşəkilli səth;
— daxili üfüqi səth;
— enməyə giriş səthi; və
— keçid səthləri.

8.2.2.8. Səthlərin hündürlükləri və maililiklərі bu Qaydalarda əks etdirilən Cədvəl 8-1-də qeyd edilənlərdən çox olmamalı və onların digər ölçüləri həmin cədvəldə qeyd edilənlərdən kiçik olmamalıdır. Enməyə giriş səthinin üfüqi hissəsi istisna təşkil edir (bu Qaydaların 8.2.2.9 bəndinə bax).

8.2.2.9. Enməyə giriş səthinin, qradiyenti 2.5 faizə bərabər maililiyin aşağıda qeyd edilənlərlə kəsişdiyi nöqtədən sonrakı hissi üfüqi olmalıdır:

(a) astananın yerləşmə yüksəkliyindən 150 metr hündürdə yerləşən üfüqi müstəvi ilə; və ya

(b) maneələrdən üzərindən uçub keçmənin mütləq/nisbi hündürlüyünü (obstacle clearance altitude/height) (OCA/H) müəyyən edən istənilən obyektin yuxarı nöqtəsindən keçən üfüqi müstəvi ilə; hansı daha hündür olarsa.

8.2.2.10. Yeni obyektlərin və ya ölçüləri böyüdülmüş mövcud obyektlərin daxili sərhəddən hesablanan 3000 metrlik məsafənin hüdudları daxilində enməyə giriş səthi və ya keçid səthinin üzərinə çıxmasına icazə verilmir. Belə obyektlərin mövcud hərəkətsiz obyekt vasitəsilə qarşısının kəsildiyi (shielded) hallar istisna təşkil edir.

***Qeyd**: Qoruma prinsipinin tətbiq edilməsinin əsaslandırıla bildiyi şərtlər G-AGA-016-da təsvir edilmişdir.*

8.2.2.11. Yeni obyektlərin və ya ölçüləri böyüdülmüş mövcud obyektlərin daxili sərhəddən hesablanan 3000 metrlik məsafənin hüdudları daxilində enməyə giriş səthinin, konusşəkilli səthin və ya daxili üfüqi səthin üzərinə çıxmasına icazə verilmir. Belə obyektin mövcud hərəkətsiz obyekt vasitəsilə qarşısının kəsildiyi (shielded) və ya obyektin uçuş təhlükəsizliyinə mənfi təsir etməyəcəyi, yaxud təyyarələrlə yerinə yetirilən əməliyyatların müntəzəmliyini əhəmiyyətli dərəcədə dəyişməyəcəyinin aeronaviqasiya tədqiqatı nəticəsində müəyyən edildiyi hallar istisna təşkil edir.

8.2.2.12. Bu Qaydaların 8.2.2.7 bəndi tərəfindən tələb edilən səthlərin üzərindəki mövcud obyektlər praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər aradan qaldırılmalıdır. DMAA belə obyektin mövcud hərəkətsiz obyekt vasitəsilə qarşısının kəsildiyi (shielded) qənaətinə gəldiyi və ya obyektin uçuş təhlükəsizliyinə mənfi təsir etməyəcəyi, yaxud təyyarələrlə yerinə yetirilən əməliyyatların müntəzəmliyini əhəmiyyətli dərəcədə dəyişməyəcəyinin aeronaviqasiya tədqiqatı nəticəsində müəyyən edildiyi hallar istisna təşkil edir.

***Qeyd**: Uçuş zolağının üzərində köndələn və uzununa maililiklər olması səbəbindən, bəzi hallarda enməyə giriş səthinin daxili sərhədi və ya bu sərhədin hissələri uçuş zolağının müvafiq yerləşmə yüksəkliyindən aşağıda yerləşə bilər. Uçuş zolağının enməyə giriş səthinin daxili sərhədi ilə uyğun vəziyyətə gətirilmək üçün planlaşdırılması nəzərdə tutulmur. Habelə, enməyə giriş səthinin üzərində yerləşən, uçuş zolağının sonundan sonra gələn amma uçuş zolağının səviyyəsindən aşağıda olan yer səthi sahəsinin və ya obyektlərin aradan*

qaldırılacağı da nəzərdə tutulmur. Bu yer səthi sahəsinin və ya obyektlərin təyyarələrə təhlükə törədə biləcəyi hesab edildiyi hallar istisna təşkil edir.

Dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqları

8.2.2.13. Dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş I, II və III kateqoriyalı uçuş-enmə zolaqları üçün maneələrin məhdudlaşdırıldığı aşağıda qeyd edilən səthlər müəyyən edilməlidir:

- konusşəkilli səth;
- daxili üfüqi səth;
- enməyə giriş və enməyə girişin daxili səthi;
- keçid səthləri.
- daxili keçid səthləri; və
- yarıda dayandırılmış yerə enmə zamanı ikinci dövrəyə keçid səthi.

8.2.2.14. Ehtiyat bənd.

8.2.2.15. Ehtiyat bənd.

8.2.2.16. Səthlərin hündürlükləri və mailliklərı bu Qaydalarda əks etdirilən Cədvəl 8-1-də qeyd edilənlərdən çox olmamalı və onların digər ölçüləri həmin cədvəldə qeyd edilənlərdən kiçik olmamalıdır. Enməyə giriş səthinin üfüqi hissəsi istisna təşkil edir (bu Qaydaların 8.2.2.17 bəndinə bax).

8.2.2.17. Enməyə giriş səthinin, qradiyenti 2.5 faizə bərabər maililiyin aşağıda qeyd edilənlərlə kəsişdiyi nöqtədən sonrakı hissi üfüqi olmalıdır:

(a) astananın yerləşmə yüksəkliyindən 150 metr hündürdə yerləşən üfüqi müstəvi ilə; və ya

(b) maneələrdən üzərindən uçub keçmənin minimum təhlükəsiz məsafəsini (obstacle clearance limit) müəyyən edən istənilən obyektin yuxarı nöqtəsindən keçən üfüqi müstəvi ilə; hansı daha hündür olarsa.

8.2.2.18. Hərəkətsiz obyektlərin enməyə girişin daxili səthi, daxili keçid səthi və ya yarıda dayandırılmış yerə enmə zamanı ikinci dövrəyə keçid səthinin üzərinə çıxmasına icazə verilməməlidir. Öz funksional təyinatı baxımdan uçuş zolağının üzərində yerləşməli olan tezsınan obyektlər istisna təşkil edir. Uçuş-enmə zolağı yerə enmə üçün istifadə edildiyi zaman mobil obyektlərin bu səthlərin üzərində olmasına icazə verilmir.

8.2.2.19. Yeni obyektlərin və ya ölçüləri böyüdülmüş mövcud obyektlərin enməyə giriş səthi və ya keçid səthinin üzərinə çıxmasına icazə verilmir. DMAA belə obyektlərin mövcud hərəkətsiz obyekt vasitəsilə qarşısının kəsildiyi (shielded) qənaətinə gəldiyi hallar istisna təşkil edir.

***Qeyd**: Qoruma prinsipinin tətbiq edilməsinin əsaslandırıla bildiyi şərtlər G-AGA-016-da təsvir edilmişdir.*

8.2.2.20. Yeni obyektlərin və ya ölçüləri böyüdülmüş mövcud obyektlərin konusşəkilli səthin və və daxili üfüqi səthin üzərinə çıxmasına icazə verilmir. Belə obyektin mövcud

hərəkətsiz obyekt vasitəsilə qarşısının kəsildiyi (shielded) və ya obyektin uçuş təhlükəsizliyinə mənfi təsir etməyəcəyi, yaxud təyyarələrlə yerinə yetirilən əməliyyatların müntəzəmliyini əhəmiyyətli dərəcədə dəyişməyəcəyinin aeronaviqasiya tədqiqatı nəticəsində müəyyən edildiyi hallar istisna təşkil edir.

8.2.2.21. Enməyə giriş səthi, keçid səthi, konusşəkilli səth və daxili üfüqi səthin üzərindəki mövcud obyektlər praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər aradan qaldırılmalıdır. Belə obyektin mövcud hərəkətsiz obyekt vasitəsilə qarşısının kəsildiyi (shielded) və ya obyektin uçuş təhlükəsizliyinə mənfi təsir etməyəcəyi, yaxud təyyarələrlə yerinə yetirilən əməliyyatların müntəzəmliyini əhəmiyyətli dərəcədə dəyişməyəcəyinin aeronaviqasiya tədqiqatı nəticəsində müəyyən edildiyi hallar istisna təşkil edir.

***Qeyd**: Uçuş zolağının üzərində köndələn və uzununa maililiklər olması səbəbindən, bəzi hallarda enməyə giriş səthinin daxili sərhədi və ya bu sərhədin hissələri uçuş zolağının müvafiq yerləşmə yüksəkliyindən aşağıda yerləşə bilər. Uçuş zolağının enməyə giriş səthinin daxili sərhədi ilə uyğun vəziyyətə gətirilmək üçün planlaşdırılması nəzərdə tutulmur. Habelə, enməyə giriş səthinin üzərində yerləşən, uçuş zolağının sonundan sonra gələn amma uçuş zolağının səviyyəsindən aşağıda olan yer səthi sahəsinin və ya obyektlərin aradan qaldırılacağı da nəzərdə tutulmur. Bu yer səthi sahəsinin və ya obyektlərin təyyarələrə təhlükə törədə biləcəyi hesab edildiyi hallar istisna təşkil edir.*

Havaya qalxma üçün nəzərdə tutulmuş uçuş-enmə zolağı (Runways meant for take-off)

8.2.2.22. Havaya qalxma üçün nəzərdə tutulmuş uçuş-enmə zolağı üçün maneələrin məhdudlaşdırıldığı aşağıdakı səth müəyyən edilməlidir:

- havaya qalxma zamanı sürət yığma səthi.

8.2.2.23. Səthin ölçüsü bu Qaydalarda göstərilən cədvəl 8-2-də müəyyən edilən ölçülərdən az olmamalıdır. Daha qısa məsafənin müəyyən edilə bildiyi və ya havaya qalxma zamanı sürət yığma səthinin aerodromdan uzaqlaşan təyyarələrin uçuşunu tənzimləmək üçün qəbul edilmiş prosedur xarakterli tədbirlərə (procedural measures adopted to govern the outward flight of aeroplanes) uyğun olduğu hallar istisna təşkil edir.

8.2.2.24. Əməliyyatların kritik şərtlər daxilində yerinə yetirilməsi tələb olunan zaman bu Qaydalarda göstərilən Cədvəl 8-2-də əks etdirilən maililiyin azaldılmasının nə qədər məqsədəuyğun olduğunu aydınlaşdırmaq üçün uçuş-enmə zolağının xidmət etməsi nəzərdə tutulan təyyarələrin istismar xarakteristikaları öyrənilməlidir. Qeyd edilən maililik azaldılarsa, 300 metrlik hündürlüyə qədər təhlükəsizliyin təmin edilməsi üçün havaya qalxma zamanı sürət yığma səthinin uzunluğuna müvafiq düzəliş edilməlidir.

***Qeyd**: Yerli atmosfer şərtləri dəniz səviyyəsindəki standart atmosfer şərtlərindən əhəmiyyətli dərəcədə fərqlənərsə, bu Qaydalarda göstərilən Cədvəl 8-2-də müəyyən edilən maililiklərin azaldılması məqsədə uyğun ola bilər. Maililiyin azaldılması dərəcəsi yerli atmosfer şərtlərinin dəniz səviyyəsindəki standart atmosfer şərtlərindən kənarlaşma səviyyəsindən, habelə uçuş-enmə zolağının xidmət etməsi nəzərdə tutulan təyyarələrin istismar xarakteristikaları və istismar tələblərindən (operational requirements) asılıdır.*

Cədvəl 8-2 – Maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərin ölçüləri və maililiklər

HAVAYA QALXMA ÜÇÜN NƏZƏRDƏ TUTULMUŞ UÇUŞ-ENMƏ ZOLAQLARI

Səth və ölçülər[a]	Kod nömrəsi		
	1	2	3 və ya 4
(1)	(2)	(3)	(4)
Havaya qalxma zamanı sürət yığma			
Daxili sərhədin uzunluğu	60 metr	80 metr	180 metr
Uçuş-enmə zolağının sonundan hesablanan məsafə[b]	30 metr	60 metr	60 metr
Uzaqlaşma (ayrılma) (divergence) (hər tərəfdən)	10%	10%	12.5%
Son en (final width)	380 metr	580 metr	1200 metr 1800 metr[c]
Uzunluq	1600	2500 metr	15000 metr
Maililik	5%	4%	2%[d]

a. Digər hal nəzərdə tutulmazsa, bütün ölçülər üfüqi qaydada hesablanır
b. Maneələrdən azad zolağın uzunluğu göstərilən məsafədən artıq olarsa, havaya qalxma zamanı sürət yığma səthi maneələrdən azad zolağın sonundan başlayır.
c. Gecə vaxtı İMC, VMC-yə əsasən yerinə yetirilən əməliyyatlar üçün verilmiş trayektoriyaya kursun 15 dərəcədən çox dəyişməsi daxildirsə, 1800 metr.
d. Bu Qaydaların 8.2.2.24 və 8.2.2.26 bəndinə bax.

8.2.2.25. Yeni obyektlərin və ya ölçüləri böyüdülmüş mövcud obyektlərin havaya qalxma zamanı sürət yığma səthinin üzərinə çıxmasına icazə verilmir. DMAA belə obyektlərin mövcud hərəkətsiz obyekt vasitəsilə qarşısının kəsildiyi (shielded) qənaətinə gəldiyi hallar istisna təşkil edir.

***Qeyd**: Qoruma prinsipinin tətbiq edilməsinin əsaslandırıla bildiyi şərtlər G-AGA-016-da təsvir edilmişdir.*

8.2.2.26. Əgər heç bir obyekt maililik qradiyenti 2 faiz (1:50) olan havaya qalxma zamanı sürət yığma səthinə çatmırsa, maneələrdən azad mövcud zolağı və ya 1.6 faizlik maililiyin başlanğıcına qədər uzanan zolağı (1:62.5) qorumaq üçün yeni obyektləri məhdudlaşdırmaq lazımdır.

8.2.2.27. Havaya qalxma zamanı sürət yığma səthinin üzərindəki mövcud obyektlər praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər aradan qaldırılmalıdır. Belə obyektin mövcud hərəkətsiz obyekt vasitəsilə qarşısının kəsildiyi (shielded) və ya obyektin uçuş təhlükəsizliyinə mənfi təsir etməyəcəyi, yaxud təyyarələrlə yerinə yetirilən əməliyyatların müntəzəmliyini əhəmiyyətli dərəcədə dəyişməyəcəyinin aeronaviqasiya tədqiqatı nəticəsində müəyyən edildiyi hallar istisna təşkil edir.

***Qeyd:** Uçuş zolağının və ya maneələrdən azad zolağın üzərində köndələn və uzununa maililiklər olması səbəbindən, konkret hallarda, havaya qalxma zamanı sürət yığma səthinin daxili sərhədinin hissələri uçuş zolağının və ya maneələrdən azad zolağın müvafiq yerləşmə yüksəkliyindən aşağıda yerləşə bilər. Uçuş zolağının və ya maneələrdən azad zolağın havaya*

qalxma zamanı sürət yığma səthinin daxili sərhədi ilə uyğun vəziyyətə gətirilmək üçün planlaşdırılması nəzərdə tutulmur. Habelə, havaya qalxma zamanı sürət yığma səthinin üzərində yerləşən, uçuş zolağının və ya maneələrdən azad zolağın sonundan sonra gələn amma uçuş zolağı və ya maneələrdən azad zolağın səviyyəsindən aşağıda olan yer səthi sahəsinin və ya obyektlərin aradan qaldırılacağı da nəzərdə tutulmur. Analoji mülahizələr maneələrdən azad zolağın uçuş zolağına birləşdiyi (junction), köndələn maililiklərdə fərqlərin müşahidə olunduğu yerə də aiddir.

8.2.3. Maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərin xaricindəki obyektlər (Objects outside the obstacle limitation surfaces)

8.2.3.1. Aeronaviqasiya tədqiqatı təyyarələrin istismarına təsir edən tikililərə icazə vermək üçün DMAA tərəfindən müəyyən edilmiş hündürlükdən yuxarı olan maneə məhdudlaşdırıcı səthlərin hüdudlarından kənarda tikiləcək tikinti ilə bağlı DMAA ilə məsləhətləşmələrin keçirilməsi üçün tədbirlər görülməlidir.

8.2.3.2. Maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərin sərhədləri xaricində yerləşən zonalarda yer səthi səviyyəsindən hesablanan hündürlüyü ən azı 150 metr və ya daha çox olan obyektlər maneə kimi nəzərdə keçirilməlidir. Xüsusi aeronaviqasiya tədqiqatı nəticəsində belə obyektlərin təyyarələr üçün təhlükə törətmədiyi aşkar edildikdə onlar maneə hesab edilmir.

***Qeyd**: Yuxarıda qeyd edilən tədqiqatın hazırlanması zamanı əlaqədar əməliyyatın xarakteri nəzərə alına, gecə və gündüz yerinə yetirilən əməliyyatlar fərqləndirilə bilər.*

8.2.4. Digər obyektlər (Other objects)

8.2.4.1. Enməyə giriş səthinin üzərinə çıxmayan amma buna baxmayaraq vizual və qeyri-vizual köməkçi vasitələrin optimal qaydada yerləşməsinə və istismarına mənfi təsir edəcək obyektlər praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər aradan qaldırılmalıdır.

8.2.4.2. Aeronaviqasiya tədqiqatı keçirildikdən sonra DMAA-nın rəyinə uyğun olaraq, hərəkət sahəsində və ya daxili üfüqi səth və konusşəkilli səthin sərhədləri daxilindəki hava məkanında olan təyyarələrə təhlükəyə törədə biləcək hər şey maneə hesab edilməli və praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər oradan uzaqlaşdırılmalıdır.

***Qeyd**: Yuxarıda göstərilən 8.2.1 bəndində sadalanan səthlərin heç birinin üzərinə çıxmayan obyektlər konkret hallarda hava gəmiləri üçü təhlükə mənbəyi ola bilər. Aerodromun ətrafında bir və ya bir neçə təcrid olunmuş obyektin yerləşməsi buna misal ola bilər.*

8.3. QARŞISI KƏSİLƏRƏK QORUMAYA DAİR PRİNSİPLƏR (PRİNCİPLES OF SHİELDİNG)

8.3.1. Ümumi müddəalar

8.3.1.1. Mövcud obyektin yaxınlığında yerləşən və hava gəmisinə təhlükə törətməyən kimi qiymətləndirilən yeni obyekt qarşısı kəsilmiş (shielded) obyekt hesab olunur.

8.3.1.2. DMAA tərəfindən xüsusi olaraq göstəriş verilməzsə, qarşısı kəsilmiş obyektin uzaqlaşdırılmasına, hündürlüyünün azaldılmasına (lowering), işarələnməsinə və ya işıqlandırılmasına ehtiyac yoxdur və belə obyekt hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatlara hər hansı əlavə məhdudiyyət qoymur.

8.3.1.3. DMAA müvafiq qiymətləndirmə aparmalı və obyektin qarşısının kəsilib-kəsilmədiyini müəyyən etməlidir. Aerodrom istismarçısı Aerodromun istismarına dair Təlimatın təqdim edilməsi vasitəsilə DMAA bütün obyektlər və onların təfərrüatlı xarakteristikalarını barədə məlumatlandırmalıdır.

8.3.1.4. Yeni obyektlərin qarşısının kəsilməsini qiymətləndirərkən yalnız mövcud daimi obyektlər nəzərdən keçirilə bilər.

8.3.2. Qarşısı kəsilərək qorumaya dair prinsiplər

8.3.2.1. Mövcud obyektin hər hansı başqa obyektin qarşısını kəsib-kəsmədiyini qiymətləndirərkən DMAA qarşısı kəsilərək qorumaya dair, təfsilatları aşağıda qeyd edilən prinsipləri rəhbər tutmalıdırlar.

Enməyə giriş və havaya qalxma zamanı sürət yığma səthlərinə daxil olan maneə

8.3.2.2.

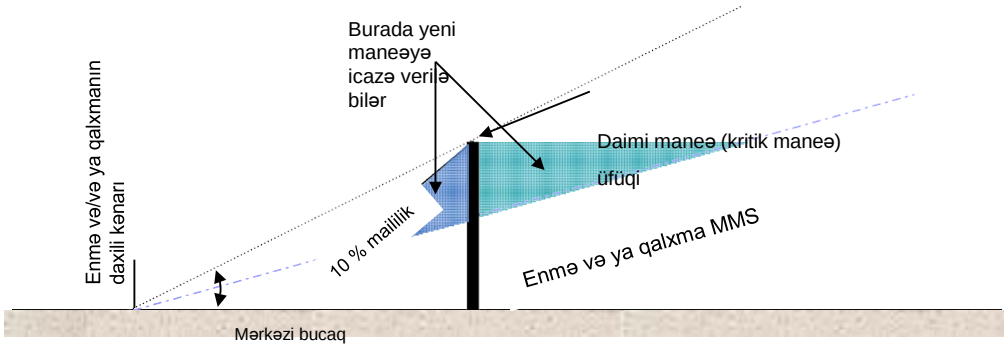
(a) Enməyə giriş və havaya qalxma zamanı sürət yığma səthlərinin sərhədləri daxilində yerləşən mövcud maneə kritik maneə adlandırılır. Bir neçə maneənin bir birinə yaxın yerləşdiyi hallarda, müvafiq daxili sərhəddən hesablanan ən böyük şaquli bucağı yaradan (subtends) maneə kritik maneədir.

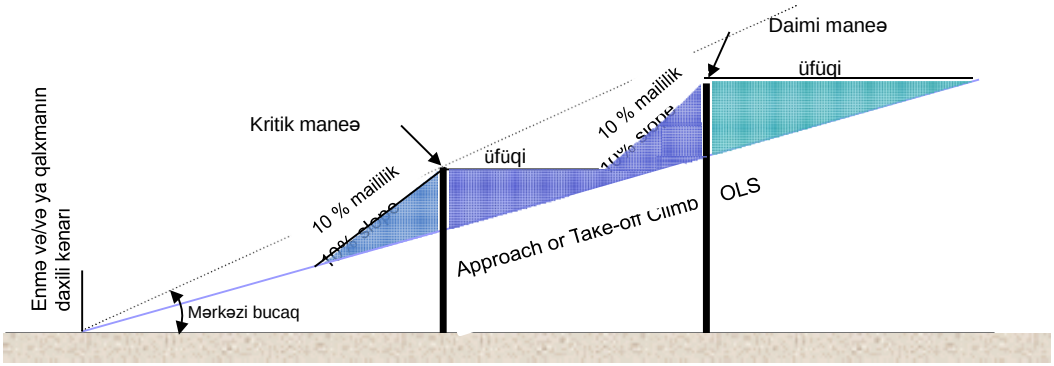
(b) Şəkil 8-3-də əks etdirildiyi kimi, aşağıdakı hallarda yeni obyekt əlavə məhdudiyyətlərin tətbiq edilməsini tələb etməyən obyekt kimi qiymətləndirilə bilər:

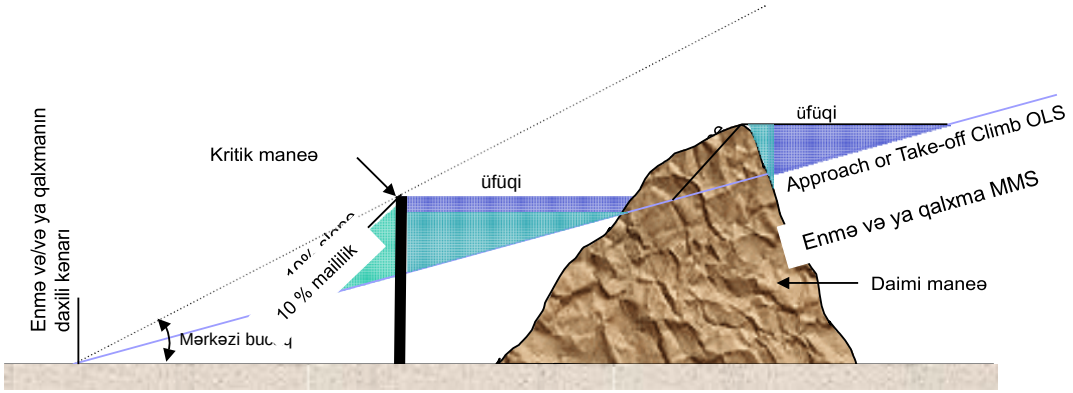
(i) yeni maneə, daxili sərhədin sonu ilə kritik maneənin arasında yerləşən zaman kritik maneənin ən yüksək nöqtəsindən daxili sərhədə qədər 10 %-lik maililiklə aşağı istiqamətdə uzanan müstəvidən aşağıda yerləşdikdə;

(ii) yeni maneə, daxili sərhəddən hesablanan kritik maneədən sonra gələn zonada yerləşdikdə, onun hündürlüyü daimi maneənin hündürlüyündən daha hündür olmadıqda; və

(iii) enməyə giriş və havaya qalxma zamanı sürət yığma zonasının sərhədləri daxilində birdən çox kritik maneə varsa və yeni maneə həmin iki kritik maneənin arasında yerləşirsə, yeni maneənin hündürlüyü növbəti kritik maneənin ən yüksək nöqtəsindən daxili sərhədə qədər 10 %-lik maililiklə aşağı istiqamətdə uzanan müstəvidən yuxarıda yerləşmədikdə.







Şəkil 8-3 – Enməyə giriş və havaya qalxma zamanı sürət yığma səthlərinə daxil olan maneələrin qarşısı kəsilərək qorunması

- Bu kölgələnmiş zonada yeni maneənin yerləşdirilməsinə icazə verilə bilər.
- Enməyə girişin daxili sərhədi və/və ya Havaya qalxma zamanı sürət yığma traektoriyasının daxili sərhədi
- Maneə ilə məhdudlaşan minimal qalxma və ya enmə bucağı

- 10% qradiyentə malı maililik
- Daimi maneə (birinci şəkildəki halda kritik maneə)
- Enməyə giriş və havaya qalxma zamanı sürət yığma MMS
- Kritik maneə

Daxili və xarici üfüqi səthə və daxili və xarici konusşəkilli səthə daxil olan maneə

8.3.2.3. Yeni maneənin qəbul edilməsi üçün onun mövcud maneənin yanında yerləşməsi və mövcud maneənin ən yüksək nöqtəsindən aşağı istiqamətlənən 10%-lik maililiyə malik konusşəkilli səthə daxil olmaması (yəni yeni maneənin önünün mövcud maneə tərəfində radial olaraq kəsilməsi) şərtdir.

Keçid səthlərinə daxil olan maneələr

8.3.2.4. Yeni maneənin hündürlüyü uçuş-enmə zolağına daha yaxın yerləşən mövcud maneənin hündürlüyündən artıq olmazsa və bu maneə uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə paralel yerləşən mövcud maneədən sonra gələrək, ona perpendikulyar yerləşərsə, belə maneə əlavə məhdudiyyətlərin tətbiq edilməsini tələb etməyən maneə kimi qiymətləndirilə bilər

9. VİZUAL AERONAVİQASİYA VASİTƏLƏRİ (VISUAL AIDS FOR NAVIGATION)

9.1. ÜMUMİ MÜDDƏALAR

9.1.1. Giriş

9.1.1.1. Bu fəsildə aerodromdakı indikatorların və aerodromda təmin edilməli olan siqnal qurğularının, işarələrin, işıqların, nişanların və markerlərin xüsusiyyətləri təfsilatı ilə qeyd edilir.

9.2. İNDİKATORLAR VƏ SİQNAL QURĞULARI (INDICATORS AND SİGNALLİNG DEVİCES)

9.2.1. Küləyin istiqamətini göstərən indikatorlar

Tətbiqi

9.2.1.1. Aerodrom küləyin istiqamətini göstərən ən azı bir indikatorla təchiz edilməlidir.

Yerləşməsi

9.2.1.2. Küləyin istiqamətini göstərən indikator uçuşda olan hava gəmisindən və ya hərəkət sahəsindən görünə bilən yerdə və yaxındakı obyektlər tərəfindən yaradılan hava titrəmələrinin (air disturbances) təsir dairəsi xaricində yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikaları

9.2.1.3. Küləyin istiqamətini göstərən indikator parçadan hazırlanmaqla, yuxarı hissəsi kəsilmiş konus formasında olmalı (truncated cone made of fabric), onun uzunluğu 3.6 metr və böyük tərəfinin diametri 0.9 metrdən az olmamalıdır. Bu indikator yerüstü küləyin istiqamətini aydın şəkildə göstərməyə və küləyin sürəti barədə ümumi təsəvvür yaranmasına imkan verən formada düzəldilməlidir.

Küləyin istiqamətini göstərən indikatorun rəngi və ya rəngləri fon nəzərə alınmaqla elə seçilməlidir ki, o, ən azı 300 metr hündürlükdən aydın görünsün və onun verə biləcəyi məlumatlar anlaşıla bilsin. Praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər bir rəngdən, ağ və ya narıncı rəngdən istifadə edilməlidir. Lazmı kontrastlığın təmin edilməsi üçün iki rəngdən istifadə edilməsi tələb olunduqda, bu rənglərin narıncı və ağ, qırmızı və ağ və ya qara və ağ rənglər olmasına üstünlük verilməsi, həmçinin iki rəngi növbə ilə təkrarlanan beş zolaq şəkildə düzməklə, ilk və son rənglərin tünd rəng olmalıdır.

9.2.1.4. Küləyin istiqamətini göstərən ən azı bir indikator diametri 15 metrə və eni 1.2 metrə malik dairəvi zolaqla işarələnməlidir. Küləyin istiqamətini göstərən indikatorun dirəyi bu dairəvi zolağın mərkəzinə düşməli və həmin zolaq lazımi kontrastlılığın yaranmasına imkan verən rəngdə olmalıdır (ağ rəngə üstünlük verilir).

9.2.1.5. Gecə vaxtı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan aerodromda küləyin istiqamətini göstərən ən azı bir indikatorun işıqlandırılması təmin edilməlidir.

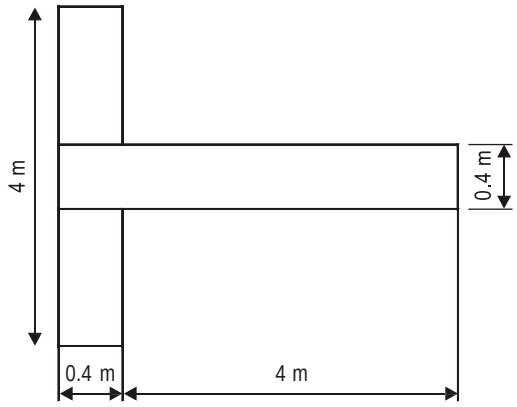
9.2.2. Enmə istiqamətini göstərən indikator (Landing direction indicator)

Yerləşməsi

9.2.2.1. Enmə istiqamətini göstərən indikator nəzərdə tutulduqda, bu indikator aerodromun yaxşı görünən yerində yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikaları

9.2.2.2. Enmə istiqamətini göstərən indikator “T” şəkilli olmalıdır.



Şəkil 9-1. Enmə istiqamətini göstərən indikator

9.2.2.3. Enmə istiqamətini göstərən “T” şəkilli indikatorun forması və minimum ölçüləri Şəkil 9-1-də göstərilən kimi olmalıdır. “T” şəkilli indikator ağ və ya narıncı rəngdə olmalıdır. Burada rəng seçimi indikatorun fonunun hansı rənglə daha yaxşı kontrast yaradılmasından asılıdır. “T” şəkilli indikatoru gecə vaxtı istifadə edilməsi tələb olunduqda, o, işıqlandırılmalı və ağ rəngli işıqlarla haşiyələnməlidir.

9.2.3. Siqnal projektoru (Signalling lamp)

Tətbiqi

9.2.3.1. Nəzarət edilən aerodromun komanda-dispetçer məntəqəsində siqnal projektoru nəzərdə tutulmalıdır.

Xarakteristikaları

9.2.3.2. Siqnal projektoru qırmızı, yaşıl və ağ siqnal işıqları vermək və:

(a) tələb olunduğu kimi əl ilə hər hansı obyektə istiqamətlənmək;

(b) qeyd edilən hər hansı rənglərdən birində və onun ardınca digər iki rənglərdən hər hansı birində işıq siqnalı verək;

(c) Mors Kodunun üç rənglərindən birində, dəqiqədə ən azı dörd söz sürəti ilə mesajlar göstərmək qabiliyyətinə malik olmalıdır.

Yaşıl rəng seçən zaman İCAO Əlavə 14, Cild 1, Əlavə 1, 2.1.2 bəndində də müəyyən edildiyi kimi, yaşıl rəngin məhdudlaşdırılmış sərhədi (restricted boundary) nəzərə alınmalıdır.

İşığın intensivliyində azalma tələb olunmadıqda və ya rəngləri seçməkdə qüsurlu olan müşahidəçilər, işığın rəngini müəyyənləşdirməlidirlərsə, yaşıl siqnallar aşağıdakı məhdudiyyətlər çərçivəsində olmalıdır:

Sarı (Yellow boundary) y = 0.726 – 0.726x

Ağ (White boundary) x = 0.650y

Mavi (Blue boundary) y = 0.390 – 0.171x

9.2.3.3. Şüanın yayılma bucağı 1°-dən az və 3°-dən çox olmamalı, eyni zamanda 3°-dən sonra işığın intensivliyi əhəmiyyətsiz olmalıdır. Siqnal projektoru gündüz vaxtı istifadə edilmək üçün nəzərdə tutulan zaman rəngli işığın intensivliyi 6 000 kandeladan (cd) az olmamalıdır.

9.2.4. Siqnal nişanları və siqnal meydançası

***Qeyd**: Siqnal meydançasına dair təfsilatlı texniki tələblərin bu bölməyə daxil edilməsi siqnal meydançasının məcburi qaydada təmin edilməli olduğu mənasına gəlmir. İCAO Əlavə 14, Cild 1, Qoşma A, Bölmə 16 yerüstü siqnalların təmin edilməsi zərurətinə dair təlimat materialıdır. Yerüstü vizual siqnalların forması, rəngi və istifadə metodları İCAO Əlavə 2, Qoşma 1-də göstərilmişdir. G-AGA-014 sənədində onların layihələndirilməsinə dair təlimat materialı göstərilmişdir.*

Siqnal meydançasının yeri (Location of signal area)

9.2.4.1. Siqnal meydançasını elə yerləşdirmək lazımdır ki, 300 metr hündürlükdən baxıldıqda, o, üfüqün üzərindən 10 dərəcədən artıq bucaq altında hər istiqamətdən görünsün.

Siqnal meydançasının xarakteristikaları

9.2.4.2. Siqnal meydançası tərəfi ən azı 9 metr olan düz üfüqi səthdən ibarət kvadrat formasında olmalıdır.

9.2.4.3. Siqnal meydançası rəngi elə seçilməlidir ki, bu rəng istifadə edilən siqnal panellərinin rəngi ilə kontrast yaratsın. Eyni zamanda bu meydança eni 0.3 metrdən az olmayan ağ rəngli sərhədlə haşiyələnməlidir.

9.3. İŞARƏLƏR (MARKİNGS)

9.3.1. Ümumi müddəalar

Uçuş-enmə zolağının işarələnməsində ara verilməsi

9.3.1.1. İki uçuş-enmə zolağının kəsişməsində (və ya daha çox) daha vacib olan uçuş-enmə zolağının işarələri göstərilməli (uçuş-enmə zolağının kənarının işarələri istisna olmaqla) və digər uçuş-enmə zolağının (zolaqlarının) işarələri göstərilməməlidir. Daha vacib uçuş-enmə zolağının kənarının işarələnməsi kəsişmə yeri boyunca uzadıla və ya onun işarələnməsi dayandırıla bilər.

9.3.1.2. İşarələnmə nöqteyi-nəzərindən uçuş-enmə zolaqlarının əhəmiyyətlilik ardıcıllığı aşağıda qeyd edilən kimi olmalıdır:

1-ci - dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı;

2-ci - qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı; və

3-cü - təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağı.

9.3.1.3. Uçuş-enmə zolağı ilə sürmə yolunun kəsişməsində uçuş-enmə zolağının kənarı işarələnir və sürmə yolunun kənarının işarəsi dayandırılır.

***Qeyd**: Uçuş-enmə zolağı ilə sürmə yolunun işarələrinin birləşdirilməsi metodu ilə əlaqədar bu Qaydaların 9.3.8.5 bəndinə bax.*

Rəng və görünmə dərəcəsi (Colour and conspicuity)

9.3.1.4. Uçuş-enmə zolağının işarələri ağ rəngdə olmalıdır.

Qeyd 1: *Müəyyən olmuşdur ki, uçuş-enmə zolağının açıq rəngli səthlərinin üzərindəki ağ rəngli nişanların görünmə dərəcəsi onların kənarlarının qara rənglə haşiyələnməsi ilə artırıla bilər.*

Qeyd 2: *İşarələrin üzərində qeyri-hamar sürtünmə xarakteristikaları riskinin uyğun rəng növündən istifadə etməklə praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər azaldıla bilməsi məqsədəuyğundur.*

Qeyd 3: *İşarələr bütöv hissələrdən və bütöv hissələrin verdiyi effektlə eyni effekti verən uzununa zolaqlardan ibarət ola bilər.*

9.3.1.5. Sürmə yolunun işarələri, uçuş-enmə zolağının dönmə meydançalarının işarələri və hava gəmilərinin dayanacaq yerlərinin işarələri sarı rəngdə olmalıdır.

9.3.1.6. Perrondakı təhlükəsizlik xətləri aydın görünən rəngdə olmalı və bu rəng hava gəmisinin dayanacaq yerinin işarələri üçün istifadə olunan rənglə kontrast yaratmalıdır.

9.3.1.7. Əməliyyatların gecə vaxtı yerinə yetirildiyi aerodromlarda süni örtüklərin işarələri, bu işarələrin görünmə dərəcəsini artırmaq üçün dizayn edilmiş əksetdirici materialdan istifadə etməklə (reflective materials) hazırlanmalıdır.

Qeyd: *Əksetdirici material ilə əlaqədar təlimat materialı Vizual aeronaviqasiya vasitələrinə dair Təlimatda (G-AGA-014) əks etdirilmişdir.*

Süni örtüklə örtülməmiş sürmə yolları (Unpaved taxiways)

9.3.1.8. Süni örtüklə örtülməmiş sürmə yollar praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər süni örtüklə örtülmüş sürmə yollar üçün nəzərdə tutulmuş işarələrlə təmin edilməlidir.

9.3.2. Uçuş-enməz zolağının tanınma işarəsi (Runway designation marking)

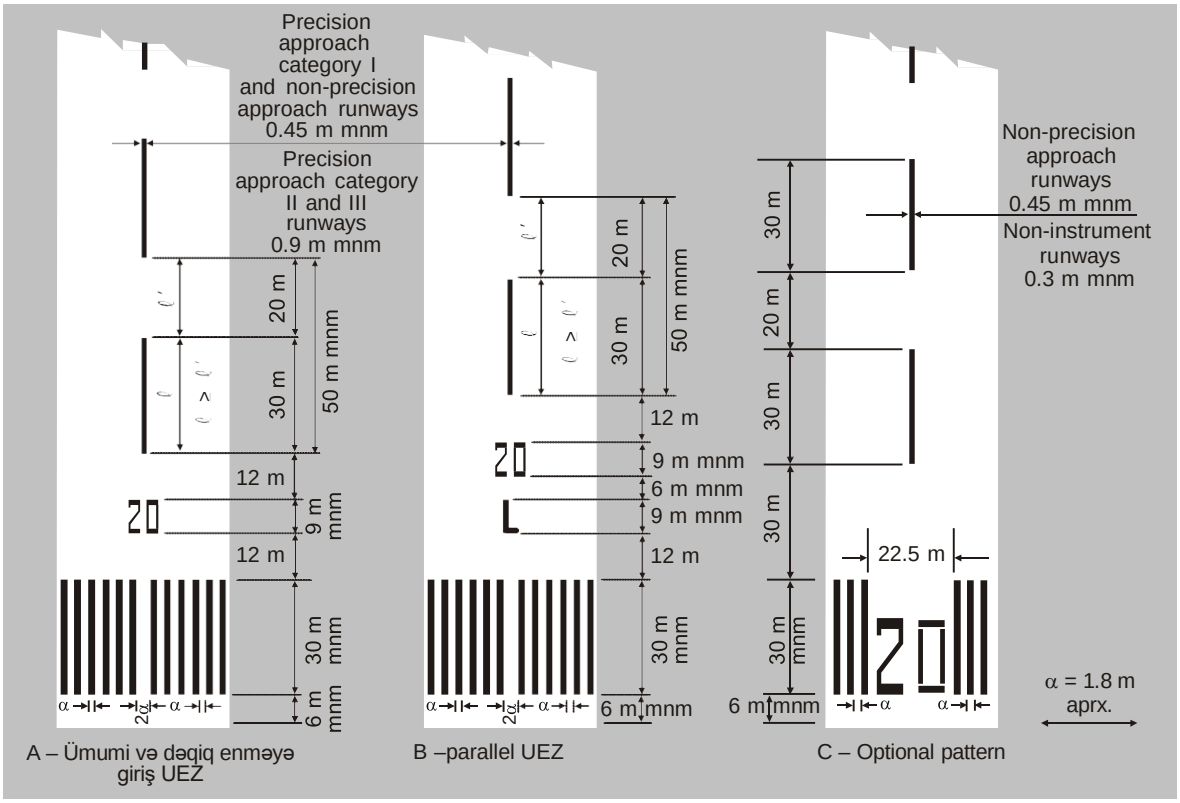
Tətbiqi

9.3.2.1. Süni örtüklə örtülmüş uçuş-enmə zolağının astanası uçuş-enmə zolağının tanınma işarəsi ilə təmin edilməlidir.

9.3.2.2. Praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər, süni örtüklə örtülməmiş uçuş-enmə zolağının astanası uçuş-enmə zolağının tanınma işarəsi ilə təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.3.2.3. Şəkil 9-2-də qeyd edildiyi kimi uçuş-enmə zolağının tanınma işarəsi aşağıda göstərildiyi kimi astanada yerləşməlidir.



Şəkil 9-2. Uçuş-enmə zolağının tanınma işarəsi, mərkəz xətti və astanasının işarələri

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağının astanası uçuş-enmə zolağının ən sonunda yerləşməyərək yerini dəyişibsə, havaya qalxan təyyarələr üçün uçuş-enmə zolağının tanınma nişanı təmin edilə bilər.*

Xarakteristikaları

9.3.2.4. Uçuş-enmə zolağının tanınma işarəsi iki rəqəmdən və paralel uçuş-enmə zolaqları isə bu iki rəqəmdən və əlavə olaraq hərfdən ibarətdir. Tək uçuş-enmə zolaqlarında, iki paralel və ya üç paralel uçuş-enmə zolaqlarında bu iki rəqəmli ədəd enməyə giriş istiqamətindən baxıldıqda uçuş-enmə zolağının oxunun maqnit azimutunun onda birinə yaxın ədəddən ibarət tam ədəd olmalıdır. Dörd və ya daha çox paralel uçuş-enmə zolağında bir-birinə yaxın yerləşən bir qrup uçuş-enməz zolaqları maqnit azimutunun onda birinə yaxın ədədlə nömrələnməli və bir-birinə yaxın yerləşən digər qrup uçuş-enməz zolaqları isə maqnit azimutunun onda birinə yaxın digər ədədlə nömrələnməlidir. Yuxarıda göstərilən qaydaya əsasən təkrəqəmli ədəd alınırsa, bu ədəddən əvvəl 0 rəqəmi qoymaq tələb olunur.

9.3.2.5. Paralel uçuş-enmə zolaqları halında, uçuş-enmə zolağının hər bir tanınma nömrəsinə, enmə istiqamətindən baxıldıqda soldan sağa ardıcıllıqla düzülən, aşağıda qeyd edilən müvafiq hərf əlavə edilməlidir:

— iki paralel uçuş-enmə zolaqları üçün: “L” “R”;

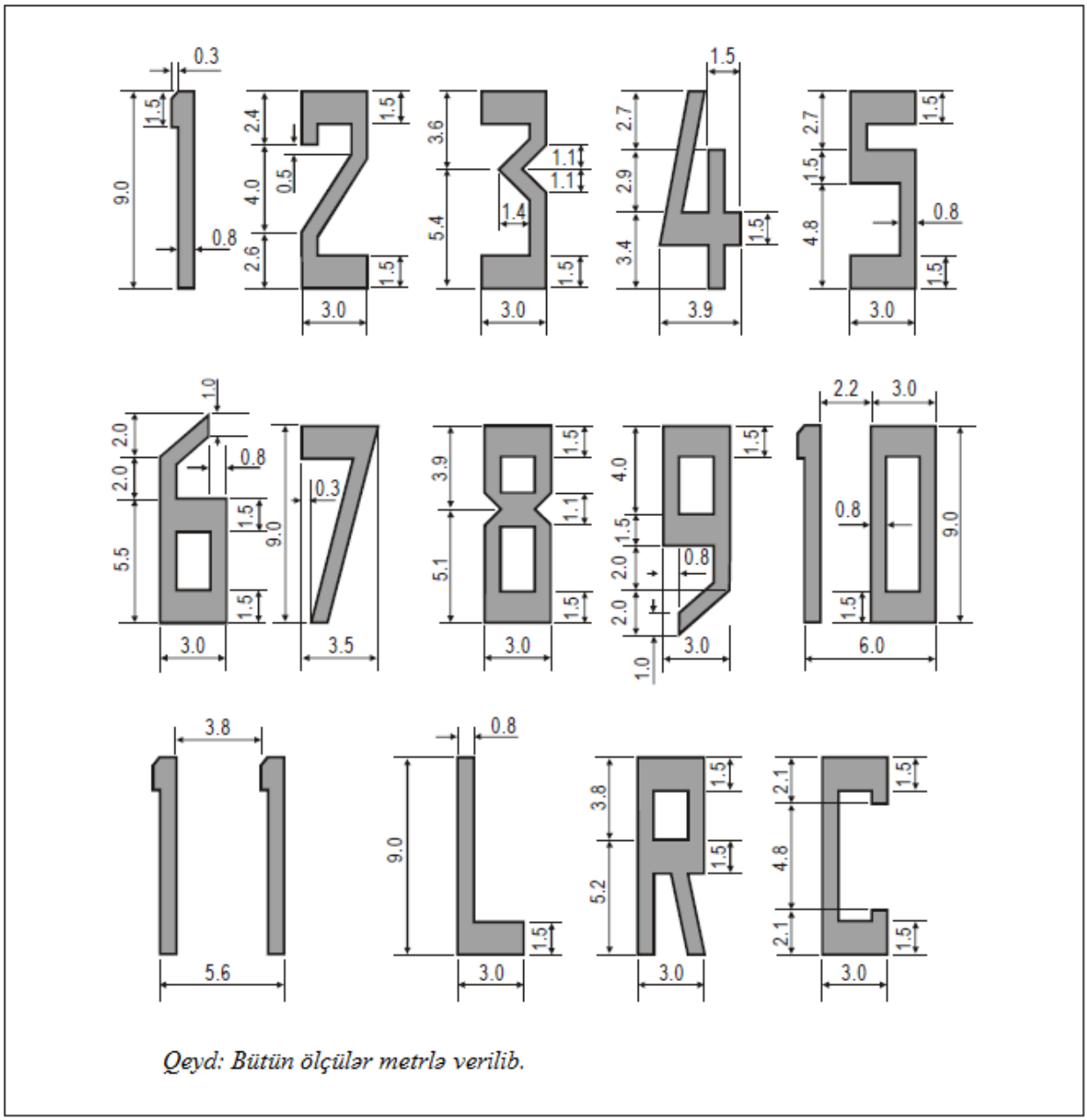
— üç paralel uçuş-enmə zolaqları üçün: “L” “C” “R”;

— dörd paralel uçuş-enmə zolaqları üçün: “L” “R” “L” “R”;

— beş paralel uçuş-enmə zolaqları üçün:“L” “C” “R” “L” “R” or “L” “R” “L” “C” “R”; və

— altı paralel uçuş-enmə zolaqları üçün:“L” “C” “R” “L” “C” “R”.

9.3.2.6. Nömrələr və hərflər (Şəkil 9-3-də) aşağıda göstərilən forma və nisbətdə olmalıdır. Ölçülər aşağıda göstəriləndən az olmamalıdır, amma nömrələr astananın işarələrinə daxil olan zaman uçuş-enmə zolağının astanasının zolaqlarının işarələri arasındakı boşluğu müvafiq qaydada doldurmaq üçün daha böyük ölçülərdən istifadə edilə bilər.



Şəkil 9-3. Uçuş-enmə zolağının tanınma işarələri üçün rəqəm və hərifləri üçün forma və ölçülər

9.3.3. Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işarəsi (Runway centre line marking)

Tətbiqi

9.3.3.1. Süni örtüklə örtülmüş uçuş-enmə zolağında mərkəzi ox xəttinin işarəsi təmin olunmalıdır.

Yerləşməsi

9.3.3.2. Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işarəsi 9.3.2.3 bəndində göstərildiyi kimi uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti boyunca, uçuş-enmə zolağının tanınma işarələri arasında yerləşməlidir. Bu Qaydaların 9.3.1.1 maddəsinə uyğun olaraq işarələnmənin dayandırıldığı hallar istisnadır.

Xarakteristikaları

9.3.3.3. Uçuş-enmə zolağının mərkəz ox xəttinin işarəsi bir-birindən eyni məsafədə yerləşən zolaqlar və boş məsafələrdən ibarət xətlərdən təşkil olunub. Zolaqla boşluq məsafəsinin uzunluğu 50 metrdən az və 75 metrdən çox olmamalıdır. Hər bir zolağın uzunluğu ən azı boşluq məsafəsinin uzunluğa bərabər və ya 30 metr olmalıdır (hansı məsafə böyük olarsa).

9.3.3.4. Zolaqların eni aşağıda qeyd edilən məsafələrdən qısa olmamalıdır:

— dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş II və III kateqoriyalı uçuş-enmə zolağının üzərində 0.90 metr;

— kod rəqəmi 3 və ya 4 olan qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqları və dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş I kateqoriyalı uçuş-enmə zolağı üzərində 0.45 metr; və

— kod rəqəmi 1 və ya 2 olan qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqları və təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağı üzərində 0.30 metr.

9.3.4. Uçuş-enmə zolağının astanasının işarəsi (Threshold marking)

Tətbiqi

9.3.4.1. Süni örtüklə örtülmüş və təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının (paved instrument runway) və süni örtüklə örtülmüş və təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağının (paved non-instrument runway), eləcə də kod rəqəmi 3 və ya 4 olan, , həmçinin beynəlxalq kommersiya hava daşımaları üçün istifadə edilməsi nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolaqlarının astanaları uçuş-enmə zolağının astanasının işarəsi ilə təmin edilməlidir.

9.3.4.2. Kod rəqəmi 3 və ya 4 olan, süni örtüklə örtülmüş və təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağının, həmçinin beynəlxalq kommersiya hava daşımalarından başqa digər əməliyyatlar üçün istifadə edilməsi nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolaqlarının astanası uçuş-enmə zolağının astanasının işarəsi ilə təmin edilməlidir.

9.3.4.3. Praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər, süni örtüklə örtülməmiş uçuş-enmə zolağı uçuş-enmə zolağının astanasının işarəsi ilə təmin edilməlidir.

Qeyd: *Astanadan dərhal əvvəl gələn aşağı istiqamətlənmiş maililiklərin işarələnməsi üçün qənaətbəxş hesab edilən işarə formaları G-AGA-014 sənədində əks etdirilmişdir.*

Yerləşməsi

9.3.4.4. Uçuş-enmə zolağının astanasının işarəsinin zolaqları astanadan 6 metr uzaqlıqda yerləşən məsafədən başlamalıdır.

Xarakteristikaları

9.3.4.5. Bu Qaydaların 9.3.2.3 bəndində (Şəkil 9-2-də (A) və (B) bölmələrində), eni 45 metr olan uçuş-enmə zolağı ilə əlaqədar olaraq göstərildiyi kimi, uçuş-enmə zolağının astanasının işarəsi uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə münasibətdə simmetrik yerləşdirilən eyniölçülü uzununa zolaqlardan ibarət olmalıdır.

Uçuş-enmə zolağının zolaqların sayı uçuş-enmə zolağının eninə əsaslanmaqla aşağıda qeyd edilən kimi olmalıdır:

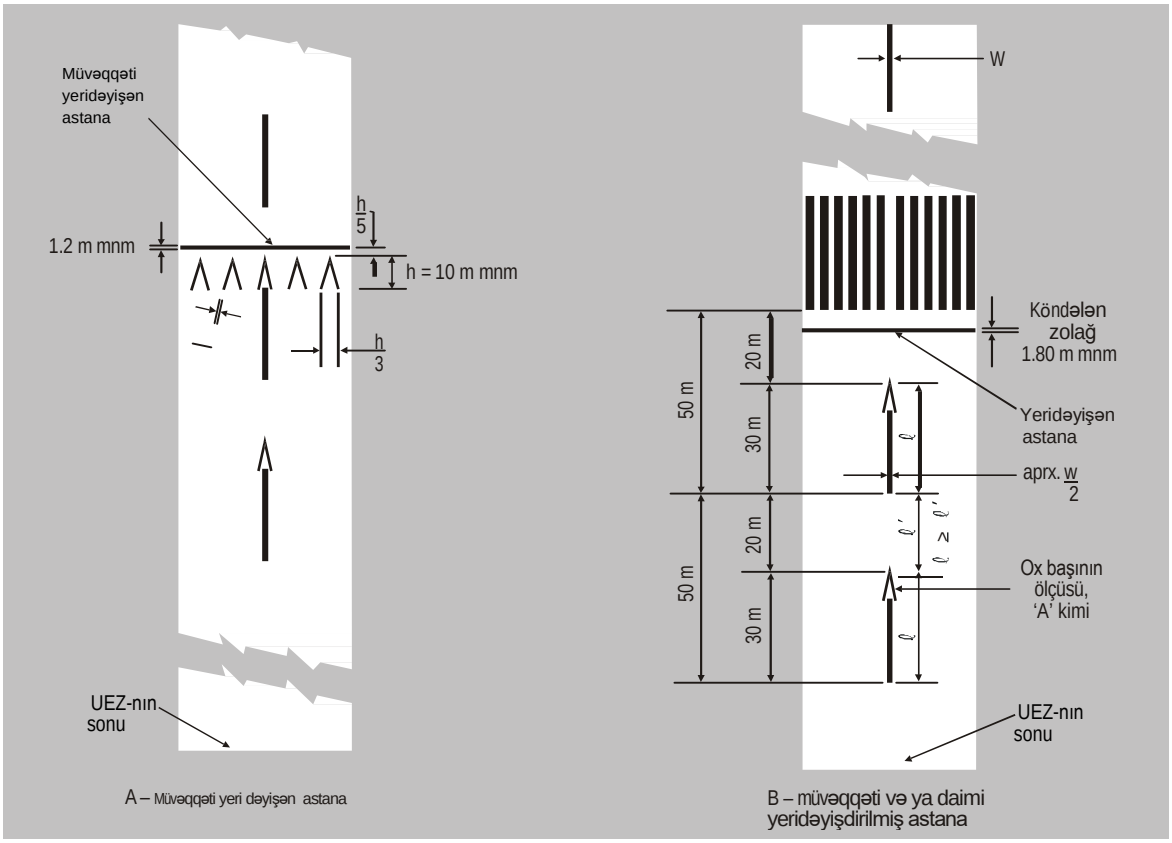
Uçuş-enmə zolağının eni	Zolaqların sayı
18 metr	4
23 metr	6
30 metr	8
45 metr	12
60 metr	16

Uzunluğu 45 metr və daha uzun olan, qeyri-dəqiq enməyə giriş və təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolaqları halında, onlar 9.3.2.3 bəndində və Şəkil 9-2-də (C) bölmələrində göstərilə bilər.

9.3.4.6. Zolaqlar elə yerləşməlidir ki, onlar uçuş-enmə zolağının kənarından hesablanan 3 metrlik məsafənin və ya uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin hər iki tərəfindən hesablanan 27 metrə bərabər məsafənin hüdudları daxildə olsun (bu iki məsafədən birinin seçərkən, alınan daha az yan məsafə əsas götürülür). Uçuş-enmə zolağının tanınma işarəsi astananın işarəsinin hüdudları daxilindədirsə, uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin hər iki tərəfindən ən azı üç zolaq olmalıdır. Uçuş-enmə zolağının tanınma işarəsi astananın işarəsinin üzərindən keçirsə, zolaqlar uçuş-enmə zolağının bütün uzunluğu boyunca davam etməlidir. Zolaqların uzunluğu en azı 30 metr, eni isə təqribən 1.8 metr olmalı, onların arasındakı aralıq məsafə isə təqribən 1.8 metr olmalıdır. Zolaqların uçuş-enmə zolağının bütün uzunluğu boyunca davam etdiyi zaman uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə yaxın yerləşən zolaqları biz biridən ayırmaq üçün ikiqat aralıq məsafəsinin istifadə edildiyi və uçuş-enmə zolağının tanınma işarəsi astananın işarəsi daxilində olduğu zaman aralıq məsafəsinin 22.5 metr olması tələb olduğu hallar istisna təşkil edir.

Köndələn zolaq (Transverse stripe)

9.3.4.7. Uçuş-enmə zolağının astanası yerini dəyişdiyi və uçuş-enmə zolağının ən sonun onun mərkəzi ox xəttinə perpendikulyar yerləşmədiyi zaman, Şəkil 9-4 (B)-də göstərildiyi kimi astananın işarəsinə köndələn zolaq daxil edilməlidir.



Şəkil 9-4. Yeri dəyişdirilmiş astananın işarələri

9.3.4.8. Köndələn zolağın (A transverse stripe) en 1.8 metrdən az olmamalıdır.

İstiqaməti göstərən oxlar (Arrows)

9.3.4.9. Uçuş-enmə zolağının astanasının yeri daimi əsasda dəyişibsə, Şəkil 9-4 (B)-də göstərilən tələblərə uyğun olan istiqamət oxları uçuş-enmə zolağının yeri dəyişdirilmiş astanadan əvvəl gələn hissində yerləşdirilməlidir.

9.3.4.10. Uçuş-enmə zolağının astanasının normal halda yerləşdiyi yer müvəqqəti əsasda dəyişibsə, bu astana Şəkil 9-4 (A) və ya (B)-də göstərildiyi kimi işarələnməli və uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işarəsi istisna olmaqla, yeri dəyişdirilmiş astaya qədər yerləşən bütün nişanlar ləğv edilməlidir (silinməli). Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işarəsi isə istiqaməti göstərən oxlara çevrilməlidir.

Qeyd 1: *Uçuş-enmə zolağının astanası öz yerini yalnız qısa müddət üçün dəyişdiyi zaman müvafiq nişanların uçuş-enmə zolağına boya ilə çəkilməsi əvəzinə yeri dəyişdirilmiş astananın işarələrinin forması və rənginə uyğun markerlərdən istifadə edilməsi qənaətbəxş hesab edilib.*

Qeyd 2: *Uçuş-enmə zolağının yeri dəyişdirilmiş astanadan əvvəl gələn hissəsi hava gəmilərinin yerüstü hərəkəti üçün məqbul deyilsə, bu Qaydaların 11.2.1.4 bəndində müəyyən edildiyi kimi, həmin hissənin hərəkətə bağlı olduğunu göstərən işarələrin (closed markings) təmin edilməsi tələb olunur.*

9.3.5. Toxunma nöqtəsinin işarəsi (Aiming point marking)

Tətbiqi

9.3.5.1. Kod rəqəmi 2,3 və ya 4 olan, süni örtüklə örtülmüş, təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının enməyə giriş yerinə yetirilən hər iki son hissində toxunma nöqtəsinin işarəsi təmin edilməlidir.

9.3.5.2. Toxunma nöqtəsinin işarəsi aşağıda qeyd edilən uçuş-enmə zolaqlarının enməyə giriş yerinə yetirilən hər iki son hissində təmin edilməlidir:

(a) kod rəqəmi 2,3 və ya 4 olan, süni örtüklə örtülmüş, təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağı,

(b) kod rəqəmi 1 olan, süni örtüklə örtülmüş, təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı, toxunma nöqtəsinin daha aydın göstərilməsi arzu olunan olduğu hallarda.

Yerləşməsi

9.3.5.3. Toxunma nöqtəsinin işarəsi astanaya, bu Qaydaların Cədvəl 9-1-in müvafiq sütununda qeyd edilən məsafədən daha yaxın məsafədən başlamamalıdır. Enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyası sistemləri ilə təchiz edilən uçuş-enmə zolaqlarında bu işarənin enməyə girişin vizual qlissadasının başlanğıcı (visual approach slope origin) ilə üst-üstə düşdüyü hallar istisna təşkil edir.

9.3.5.4. Toxunma nöqtəsinin işarəsi iki ədəd aydın görünən zolaqdan ibarət olmalıdır. Bu zolaqların ölçüləri və tərəfləri arasındakı yan ara məsafəsi bu Qaydaların Cədvəl 9-1-in müvafiq sütununda qeyd edilənə uyğun olmalıdır. Yerə enmə zonasının işarələri təmin edildiyi halda, işarələr arasındakı yan aralıq məsafəsi yerə enmə zonasının işarələrinin yan aralıq məsafəsi ilə eyni olmalıdır.

Cədvəl 9-1 – Toxunma nöqtəsinin işarəsi yeri və ölçüləri

Yeri və ölçüləri	Mövcud Enmə Distansiyası			
	800 metrdən az	800 metrdən 1200 metrə qədər (1200 metr daxil olmamaqla)	1200 metrdən 2400 metrə qədər (2400 metr daxil olmamaqla)	2400 metrdən çox
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Astanadan işarənin başlanğıcına qədər olan məsafə	150 metr	250 metr	300 metr	400 metr
Zolağın uzunluğu[a]	30-45 metr	30-45 metr	45-60 metr	45-60 metr
Zolağın eni	4 metr	6 metr	6-10 metr[b]	6-10 metr[b]
Zolağın daxili tərəfləri arasında yan ara məsafəsi	6 metr[c]	9 metr[c]	18-22.5 metr	18-22.5 metr
a. Qeyd edilən diapazonların daha böyük ölçüləri daha aydın görünmə dərəcəsinin tələb olunduğu hallar üçün nəzərdə tutulub.				
b. İşarələrin rezin qalıqları ilə çirklənməsini azaltmaq məqsədilə yan aralıq məsafəsi bu limitlər arasında variasiya edə bilər.				
c. Bu rəqəmlər əsas şassinin kənar təkərləri arasındakı, Fəsil 2-də göstərilən Aerodrom İstinad Koduna dair Cədvəl 2-1-in 2-ci elementində qeyd edilən məsafəyə əsaslanmaqla alınmışdır.				

9.3.6. Yerə enmə zonasının işarəsi (Touchdown zone marking)

Tətbiqi

9.3.6.1. Kod rəqəmi 2, 3 və ya 4 olan, süni örtüklə örtülmüş dəqiq enməyə giriş uçuş-təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonası yerə enmə zonasının işarəsi ilə təmin edilməlidir.

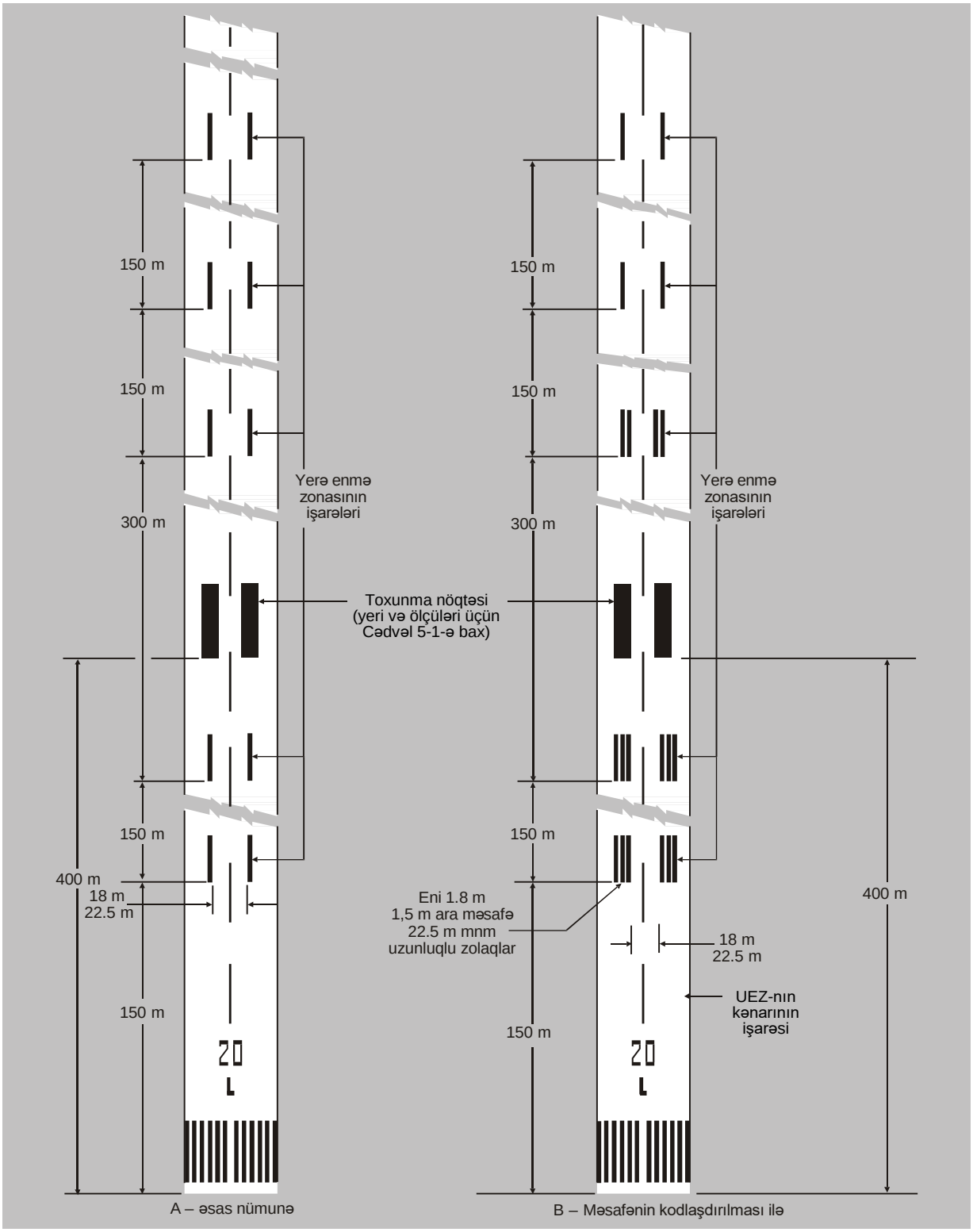
9.3.6.2. Kod rəqəmi 3 və ya 4 olan, Süni örtüklə örtülmüş qeyri-dəqiq enməyə giriş uçuş-təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı və ya təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonası yerə enmə zonasının işarəsi ilə təmin edilməlidir. Eyni zamanda, yerə enmə zonasının daha aydın görünməsinin təmin edilməsi arzu olunandır.

Yerləşməsi və xarakteristikaları

9.3.6.3. Enmə zonasının işarəsi uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə münasibətdə simmetrik yerləşdirilən cüt düzbucaqlı işarələrdən ibarət olunmalı və bu cüt işarələrin sayı mövcud enmə məsafəsi ilə əlaqələndirilməlidir. Qeyd edilən işarənin uçuş-enmə zolağına hər iki tərəfindən enməyə giriş istiqamətinə çəkilməsi tələb olunan halda, bu uçuş-enmə zolağının astanaları arasındakı məsafə aşağıda qeyd edilən kimi olmalıdır:

Mövcud enmə distansiyası və ya uçuş-enmə zolağının astanaları arasında məsafə	Cüt nişanların sayı
900 metrdən az	1
900 metrdən 1200 metrə qədər (1200 metr daxil olmamaqla)	2
1200 metrdən 1500 metrə qədər (1500 metr daxil olmamaqla)	3
1500 metrdən 2400 metrə qədər (2400 metr daxil olmamaqla)	4
2400 və ya daha çox	6

9.3.6.4. Enmə zonasının işarəsi Şəkil 9-5-də əks etdirilən iki sxemdən birinə uyğun olmalıdır. Şəkil 9-5 (A)-da əks etdirilən iki sxem halında, işarələrin uzunluğu 22.5 metrdən, eni isə 3 metrdən az olmamalıdır. Şəkil 9-5 (B)-də əks etdirilən iki sxem halında, hər bir işarənin hər bir zolağının uzunluğu 22.5 metrdən, eni isə 1.8 metrdən az, bir-birinə yaxın yerləşən zolaqların aralıq məsafəsi isə 1.5 metrdən qısa olmamalıdır. Düzbucaqlıların daxili tərəfləri arasındakı yan aralıq məsafəsi toxunma nöqtəsinin işarəsinin yan aralıq məsafəsi ilə eyni olmalıdır (toxunma nöqtəsinin işarəsi nəzərdə tutulubsa). Toxunma nöqtəsinin işarəsi nəzərdə tutulmayıbsa, düzbucaqlıların daxili tərəfləri arasındakı yan aralıq məsafəsi toxunma nöqtəsinin işarəsi üçün bu Qaydaların Cədvəl 9-1-ində müəyyən edilmiş yan aralıq məsafəsinə uyğun olmalıdır (müvafiq olaraq, sütun 2, 3, 4 və ya 5-də). Cüt işarələr arasındakı uzununa intervallar uçuş-enmə zolağından başlamaqla 150 metr məsafəyə malik olmalıdır. Yerə enmə zonasının toxunma nöqtəsinin işarəsi ilə üst-üstə düşən, yaxud onun 50 metrliyində yerləşən cüt işarələrin sxemdən çıxarılması istisna təşkil edir.



Şəkil 9-5. Toxunma nöqtəsinin və Yerə enmə zonasının işarələri (Uzunluğu 2400 metr və ya ondan çox olan uçuş-enmə zolağının təsviri)

9.3.6.5. Kod rəqəmi 2 olan, qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enməz zolağında, toxunma nöqtəsinin başlanğıcından sonra gələn 150 metrlik məsafədə enmə zonasının işarəsinin əlavə cüt zolağı təmin edilməlidir.

9.3.7. Uçuş-enmə zolağının kənarının işarəsi (Runway side stripe marking)

Tətbiqi

9.3.7.1. Uçuş-enmə zolağının sərhədləri ilə onun yan təhlükəsizlik zolaqları və ya ətraf ərazi arasında kontrast mövcud olmadıqda, süni örtüklə örtülmüş uçuş-enmə zolağının astanaları arasında uçuş-enmə zolağının kənarının işarəsi nəzərdə tutulmalıdır.

9.3.7.2. Uçuş-enmə zolağının sərhədləri ilə onun yan təhlükəsizlik zolaqları və ya ətraf ərazi arasında kontrastın mövcud olub-olmasından asılı olmayaraq, dəqiq enməyə giriş üçün-təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağında uçuş-enmə zolağının kənarının işarəsi nəzərdə tutulmalıdır.

Yerləşməsi

9.3.7.3. Uçuş-enmə zolağının kənarının işarəsi iki zolaqdan ibarət olmalı və bu zolaqlar ayrı-ayrılıqda uçuş-enmə zolağın hər iki sərhədi boyunca yerləşdirilməli, eyni zamanda, hər bir zolağın xarici sərhədi uçuş-enmə zolağının sərhədi ilə təqribən uyğun gəlməlidir. Uçuş-enmə zolağının eni 60 metrdən çox olduqda, bu zolaqların uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttindən 30 metr məsafədə yerləşməli olduğu hal istisna təşkil edir.

9.3.7.4. Uçuş-enmə zolağının üzərində dönmə meydançası nəzərdə tutulduğu zaman uçuş-enmə zolağı ilə dönmə meydançasının arasına da uçuş-enmə zolağının kənarının işarəsi çəkilməlidir.

Xarakteristikaları

9.3.7.5. Eni 30 metr və ya daha çox olan uçuş-enmə zolağında, bu zolağın kənarının işarəsinin ümumi eni ən azı 0.9 metr və daha az enə malik uçuş-enmə zolaqlarında isə ən azı 0.45 metr olmalıdır.

9.3.8. Sürmə yolunun mərkəzi ox xəttinin işarəsi (Taxiway centre line marking)

Tətbiqi

9.3.8.1. Kod rəqəmi 3 və ya 4 olan perronda süni örtüklə örtülmüş sürmə yolunun mərkəzi ox xəttinin işarəsi, uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti ilə hava gəmisinin dayanacaq yerləri arasında davamlı istiqamətlənmənin təmin edilməsinə imkan verən qaydada təmin edilməlidir.

9.3.8.2. Kod rəqəmi 1 və ya 2 olan perronda süni örtüklə örtülmüş sürmə yolunun mərkəzi ox xəttinin işarəsi, uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti ilə hava gəmisinin dayanacaq yerləri arasında davamlı istiqamətlənmənin təmin edilməsinə imkan verən qaydada təmin edilməlidir.

9.3.8.3. Uçuş-enmə zolağı yerdə sürmənin standart marşrutunun bir hissəsi olduğu zaman və aşağıda qeyd edilən hallarda, süni örtüklə örtülmüş uçuş-enmə zolağı sürmə yolunun mərkəzi ox xəttinin işarəsi ilə təmin edilməlidir:

(a) uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işarəsi olmadıqda; və ya

(b) sürmə yolunun mərkəzi ox xətti uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti üst-üstə düşmədikdə.

9.3.8.4. Uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerlərinə yaxınlaşmanı göstərmək tələb olunan zaman sürmə yolunun mərkəzi ox xəttinin təkmilləşdirilmiş (enhanced)işarəsi təmin edilməlidir.

Qeyd: *Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin təkmilləşdirilmiş (enhanced) işarəsinin təmin edilməsi uçuş-enmə zolağına icazəsiz daxil olmanın qarşısını almaq üzrə həyata keçirilən tədbirlərin (runway incursion prevention measures) bir hissəsi ola bilər.*

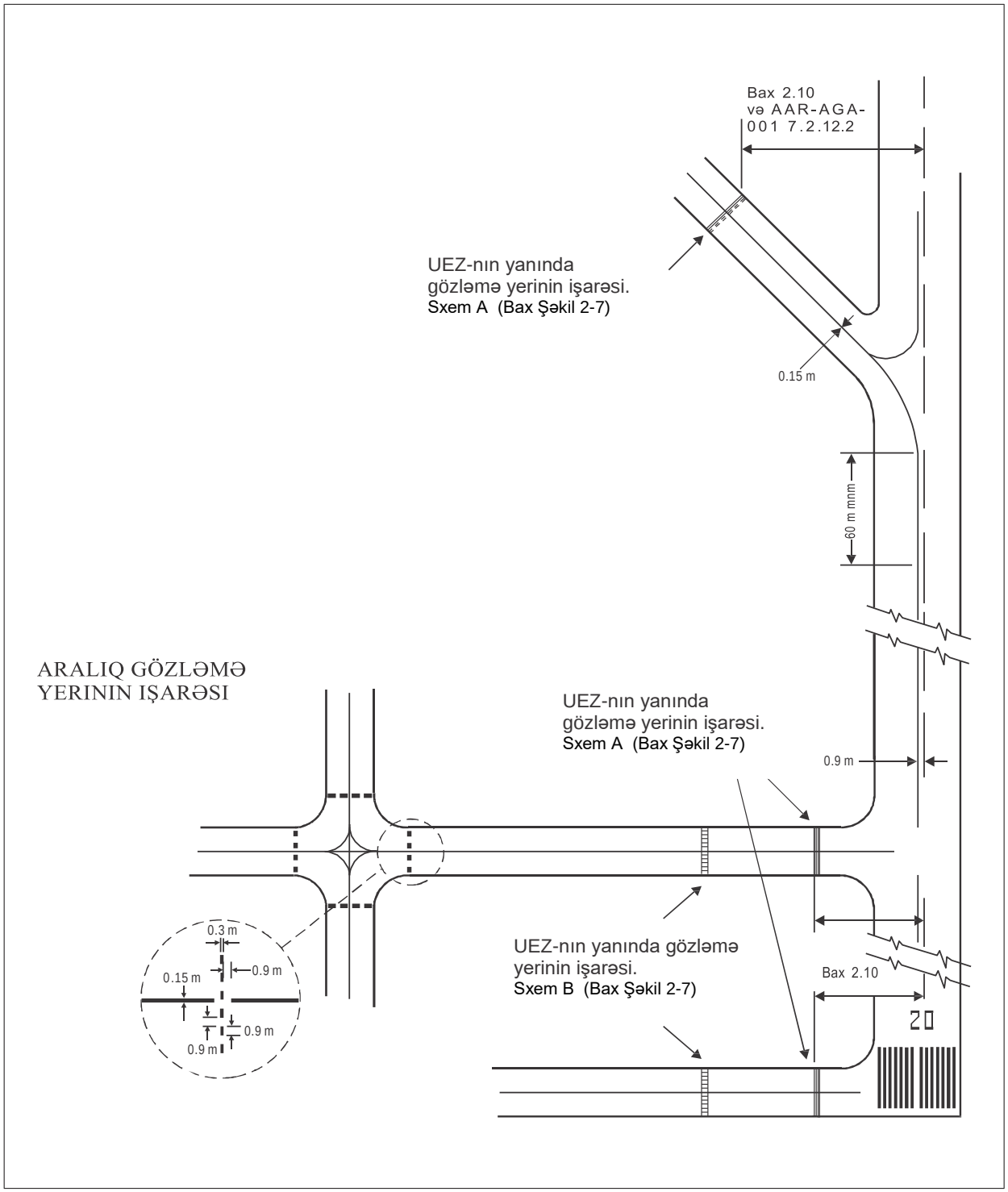
9.3.8.5. Hər bir sürmə yolu/uçuş-enmə zolağı kəsişməsində sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin təkmilləşdirilmiş işarəsi (nəzərdə tutulubsa) təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.3.8.6. Sürmə yolun düzxətli hissəsində sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işarəsi sürmə yolun mərkəzi ox xətti boyunca yerləşməlidir. Sürmə yolun üzərindəki döngələrdə, müvafiq nişan sürmə yolun düzxətli hissəsindən başlamaqla döngənin xarici sərhədindən bərabər məsafədə davam etməlidir.

Qeyd: *Bu Qaydaların 7.2.9.6 bəndi və Şəkil 7- 2-ə bax.*

9.3.8.7. Sürmə yolun uçuş-enmə zolağı ilə, sürmə yolun uçuş-enmə zolağından çıxış yolu kimi istifadə edildiyi kəsişməsində, sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işarəsi Şəkil 9-6 və 9-26-da göstərildiyi kimi uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işarəsi ilə əyri xətt üzrə qovuşmuş olmalıdır (curved into). Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işarəsi uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işarəsinə paralel olaraq, kod rəqəmi 3 və ya 4 olan uçuş-enmə zolağı halında toxunma nöqtəsindən (point of tangency) sonra ən azı 60 metr, kod rəqəmi 1 və ya 2 olan uçuş-enmə zolağı halında isə ən azı 30 metr məsafədə uzanmalıdır.



Şəkil 9-6. Sürmə yolunun işarələri
(uçuş-enmə zolağının əsas işarələri ilə birgə göstərilib)

9.3.8.8. Bu Qaydaların 9.3.8.3 bəndinə uyğun olaraq uçuş-enmə zolağının üzərində sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işarəsi təmin olunan zaman, bu işarə təyin olunmuş sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin üzərində yerləşdirilməlidir.

9.3.8.9. Nəzərdə tutulduqda:

(a) Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin təkmilləşdirilmiş (enhanced) işarəsi A sxeminə uyğun gələn uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerindən başlamaqla (Şəkil 9-6-da - Sürmə yolun işarəsi – göstərildiyi kimi) uçuş-enmə zolağından uzaqlaşan istiqamətində (in the direction of travel away) 47 metr məsafəyə qədər uzanır. Şəkil 9-7(a)-yə bax.

(b) Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin təkmilləşdirilmiş (enhanced) işarəsi uçuş-enmə zolağı yanındakı digər gözləmə yerinin işarəsi ilə kəsişirsə, məsələn uçuş-enmə zolağı yanındakı birinci gözləmə yerinin işarəsindən hesablanan 47 metrlik məsafənin hüdudları daxilində yerləşən dəqiq enməyə giriş təchiz edilmiş II və III kateqoriyalı uçuş-enmə zolağı, uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin kəsişən işarəsindən əvvəl və sonra gələn 0.9 metrlik məsafədə sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin təkmilləşdirilmiş (enhanced) işarəsinə ara verilir. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin təkmilləşdirilmiş (enhanced) işarəsi uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin kəsişən işarəsindən sonra ən azı 3 punktir xətti və ya başlanğıcdan sona 47 metr məsafəyə qədər davam edir (hansı məsafə uzun olarsa).

(c) Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin təkmilləşdirilmiş (enhanced) işarəsi uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerindən 47 metrə qədər məsafədə yerləşən sürmə yol/sürmə yol kəsişməsindən keçirsə, kəsilən sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin sürmə yolun təkmilləşdirilmiş mərkəzi ox xəttindən keçdiyi nöqtəyə qədər və həmin nöqtədən sonra gələn 1.5 metrlik məsafədə sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin təkmilləşdirilmiş (enhanced) işarəsinə ara verilməlidir. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin təkmilləşdirilmiş (enhanced) işarəsi sürmə yol/sürmə yol kəsişməsindən sonra ən azı 3 punktir xətti və ya başlanğıcdan sona 47 metr məsafəyə qədər davam edir (hansı məsafə uzun olarsa). Şəkil 9-7(c)-yə bax.

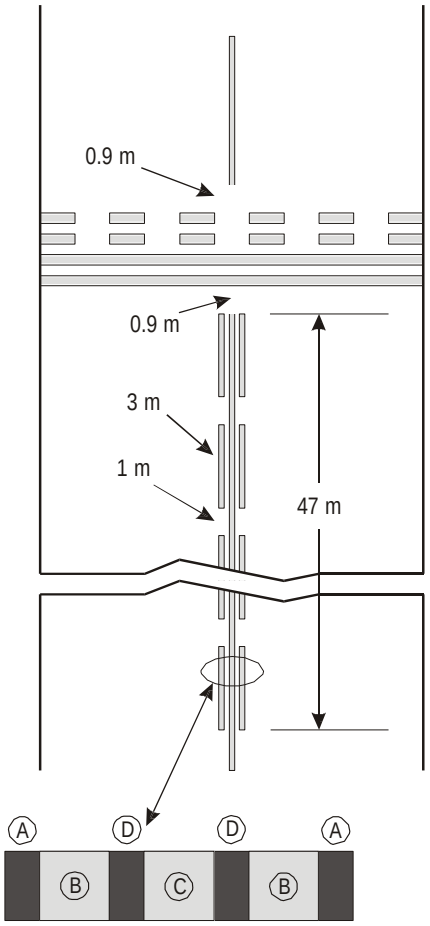
(d) İki sürmə yolun mərkəzi ox xətti uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin işarəsindən qabaq və ya sonra bir nöqtədə birləşirsə, daxili punktir xəttinin 3 metrdən az olmamalıdır. Şəkil 9-7(c)-yə bax.

(e) İki uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin işarəsi qarşı-qarşıya çəkilibsə və bu işarələr arasındakı məsafə 94 metrdən azdırsa, sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin təkmilləşdirilmiş (enhanced) nişanı bütün bu məsafə boyunca davam etməlidir. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin təkmilləşdirilmiş (enhanced) nişanının uzunluğu uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin hər iki işarəsinin uzunluğundan çox olmamalıdır. Şəkil 9-7(e)-yə bax.

Xarakteristikaları

9.3.8.10. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işarəsinin eni ən azı 15 sm. olmalı və bu işarə uzuna istiqamətdən bütöv olmalıdır. 9.3.8.7 bənddə (Şəkil 9-6) göstərildiyi kimi sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işarəsinin uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin və ya aralıq gözləmə yerinin işarəsi ilə kəsişdiyi hallar istisna təşkil edir.

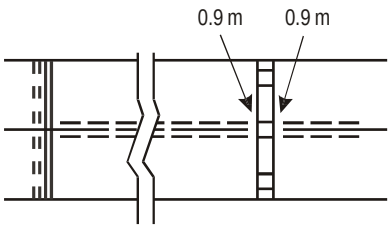
9.3.8.11. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin təkmilləşdirilmiş işarəsi aşağıda (Şəkil 9-7) göstərilənə uyğun olmalıdır.



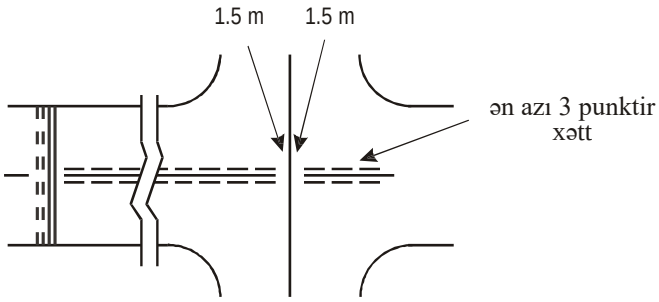
Ⓐ 7.5 – 15 cm (Qeyd1)
Ⓑ 15 sm
Ⓒ 15.– 30 cm (Qeyd 2)
Ⓓ 15 sm

Qeyd 1: Açıq rəngli səthlərdə kontrast üçün qara fon
Qeyd 2: Davamlı sarı mərkəz xətti.

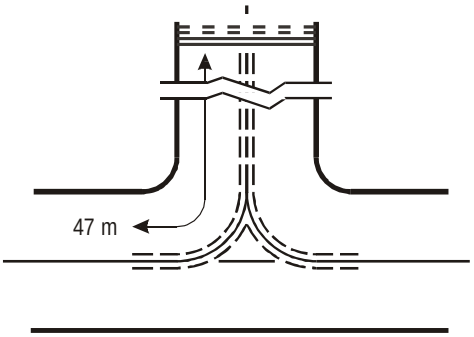
(a) Ölçülər



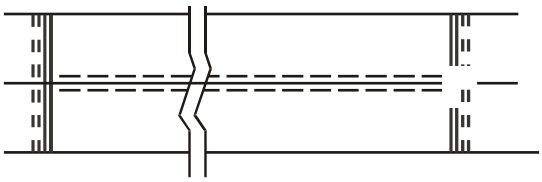
(b) 2-ci gözləmə yeri



(c) Sürmə yolun kəsişməsi



(d) ¨ı¨ kəsişmə



(e) 2 gözləmə yeri arasında

Şəkil 9-7 Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin təkmilləşdirilmiş nişanı

9.3.9. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının işarəsi (Runway turn pad marking)

Tətbiqi

9.3.9.1. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançası nəzərdə tutulan zaman uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının işarəsi təyyarənin 180 dərəcəlik dönmə yerinə yetirməsi və uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti istiqamətində yerləşməsinə imkan verən davamlı yönləndirməni təmin etməlidir.

Yerləşməsi

9.3.9.2. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının işarələri uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttindən dönmə meydançasına qədər əyrixətli sahəyə malik olmalıdır. Bu əyrinin radiusu uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasında istismar edilməsi nəzərdə tutulan təyyarələrin manevr qabiliyyəti və normal yerdə sürümə surətinə uyğun olmalıdır. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının işarəsinin uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti ilə kəsişmə bucağı 30 dərəcədən artıq olmamalıdır.

9.3.9.3. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının işarəsi uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işarəsinə paralel olaraq və ya kod rəqəmi 3 ya da 4 olan uçuş-enmə zolağı halında toxunma nöqtəsindən sonra gələn 60 metrlik, kod rəqəmi 1 və ya 2 olan uçuş-enmə zolağı halında isə halda isə 30 metrlik məsafə boyunca uzadılmalı

9.3.9.4. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının işarəsi 180 dərəcəlik dönmə əməliyyatının yerinə yetirilməsi tələb olunan nöqtəyə çatmazdan əvvəl təyyarəni düz xətt boyunca yerdə sürməyə imkan verən qaydada yönləndirməlidir. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının düzxətli hissəsi Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının xarici sərhədinə paralel olmalıdır.

9.3.9.5. Əyrinin, təyyarəyə 180 dərəcəlik dönmə yerinə yetirməyə imkan verən profili qabaq təkərin 45 dərəcədən artıq olmayan dönmə bucağına əsaslanır.

9.3.9.6. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının işarəsinin sxemi elə olmalıdır ki, təyyarənin kabinəsi uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının işarəsinin üzərində olduğu zaman onun şassisinin istənilən təkəri ilə uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının kənarının arasındakı təhlükəsizlik məsafəsi 7.2.3.6 bəndində göstərilən məsafədən az olmasın.

Qeyd: *Manevrliliyi asanlaşdırmaq məqsədilə kod rəqəmi E və F olan təyyarələr üçün təkərin meydançanın kənarından daha böyük məsafədə aralı olmasının təmin edilməsi nəzərdən keçirilə bilər. Yuxarı qeyd edilən 7.2.3.7 bəndinə bax.*

Xarakteristikaları

9.3.9.7. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının işarəsinin eni ən azı 15 sm. və bütün uzunluğu boyunca bütöv xətdən ibarət olmalıdır.

9.3.10. Uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin işarəsi (Runway-holding position marking)

Tətbiqi və yerləşməsi

9.3.10.1. Uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin işarəsi uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin uzunu boyunca çəkilməlidir.

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerlərində nişanların təmin edilməsi ilə bağlı 9.5.2 bəndinə bax*

Xarakteristikaları

9.3.10.2. Sürmə yolun təchiz edilməmiş, qeyri-dəqiq enməyə giriş uçuş-enmə zolağı və ya havaya qalxma üçün nəzərdə tutulmuş uçuş-enmə zolağı ilə kəsişməsində uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin işarəsi 9.3.8.7 bəndində (Şəkil 9-6, Sxem A-da) göstərilən kimi olmalıdır.

9.3.10.3. Sürmə yolla I, II və ya III kateqoriyalı dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının kəsişdiyi yerdə uçuş-enmə zolağı yanında bir gözləmə yeri təmin edilən zaman, bu gözləmə yerinin işarəsi Şəkil 9-6, Sxem A-da göstərilən kimi olmalıdır. Belə kəsişmə yerlərində iki və ya üç gözləmə yeri təmin edilən zaman, uçuş-enmə zolağına daha yaxın (ən yaxın) yerləşən gözləmə yerinin işarəsi Şəkil 9-6, Sxem A-da göstərilən kimi, ən uzaq yerləşən gözləmə yerinin işarəsi Şəkil 9-6, Sxem B-də göstərilənə uyğun olmalıdır.

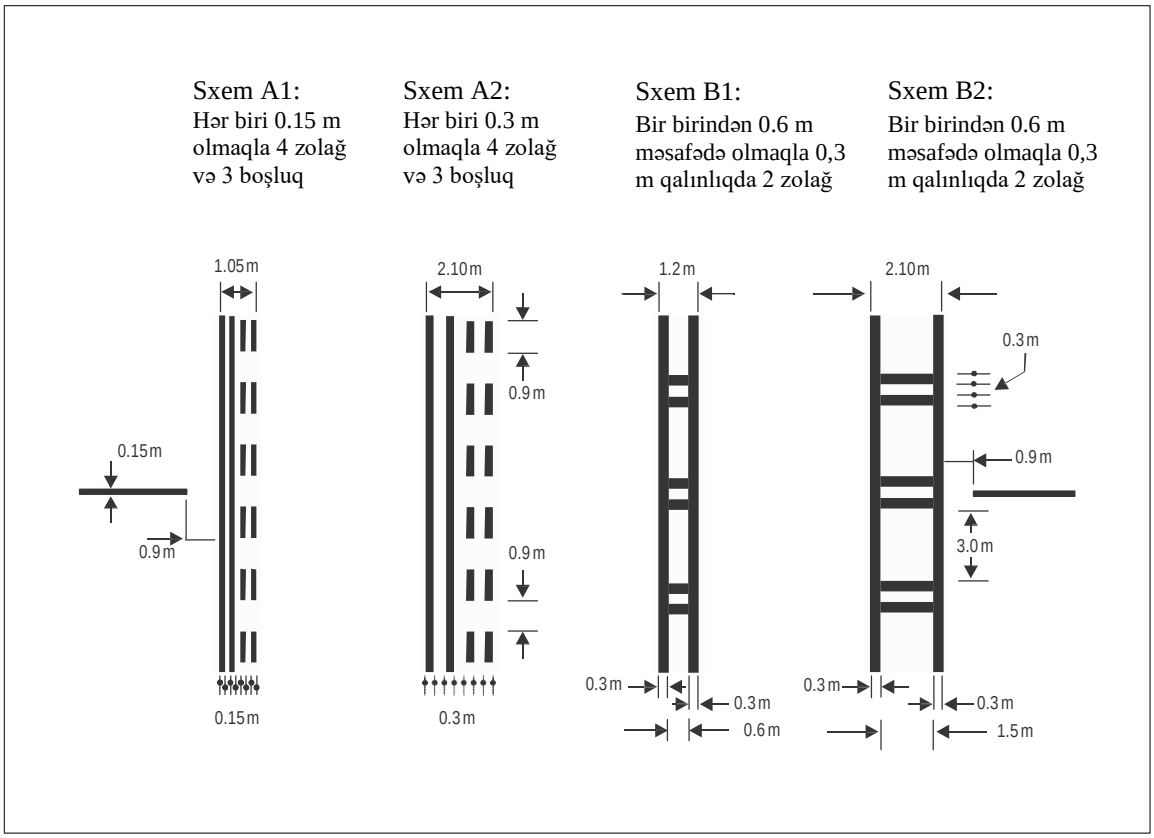
9.3.10.4. Bu Qaydaların 7.2.12.3 bəndinə əsasən müəyyən edilən uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinə çəkilən işarə Şəkil 9-6, Sxem A-da göstərilənə uyğun olmalıdır.

9.3.10.5. 26 Noyabr 2026-cı ilədək, uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin işarəsinin ölçüləri Şəkil 9-8, A1-də (və ya A2) və ya B1-də (və ya B2) göstərildiyi kimi olmalıdır.

9.3.10.6. 26 Noyabr 2026-cı il tarixindən etibarən uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin işarəsinin ölçüləri Şəkil 9-8-də verilən A2 və ya B2 nümunələrinə uyğun olmalıdır.

9.3.10.7. Uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin görünmə dərəcəsini artırmaq tələb olunan zaman uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin işarəsi Şəkil 9-8-də Sxem A2 və ya B2-də verilənlərə uyğun olmalıdır.

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin görünmə dərəcəsini artırmaq, xüsusilə uçuş-enmə zolağına icazəsiz daxil olmamaq üçün tələb oluna bilər.*



Şəkil 9-8. Uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin işarəsi

9.3.10.8. Uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin Sxem B-yə uyğun olaraq təmin edilən işarəsi, bu işarənin uzunluğunun 60 metrdən çox olacağını tələb edən yerdə yerləşərsə, həmin işarənin sonlarında, səthin üzərində və maksimum 45 metrə bərabər intervala riayət etməklə növbəti işarələrin arasında "CAT II" və ya "CAT III" (uyğun olaraq) terminləri yazılmalıdır. Hərflərin hündürlüyü 1.8 metrdən az olmamalı və onlar gözləmə yerinin işarəsindən ən çoxu 0.9 metr məsafədə yerləşməlidir.

9.3.10.9. Uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin uçuş-enmə zolağı/uçuş-enmə zolağı kəsişməsində yerləşən işarəsi uçuş-enmə zolağının yerdə sürmənin standart marşrutlarının bir hissəsini təşkil edən mərkəzi ox xəttinə perpendikulyar yerləşməlidir. İşarənin sxemi Şəkil 9-8, Sxem A2-də göstərilənə sxemə uyğun olmalıdır.

9.3.11. Aralıq gözləmə yerinin işarəsi

Tətbiqi və yerləşməsi

9.3.11.1. Aralıq gözləmə yeri boyunca aralıq gözləmə yerinin işarəsi təmin olunmalıdır.

9.3.11.2. Uzaqda yerləşən hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması sahəsinin çıxışının sürmə yolu ilə kəsişməsində aralıq gözləmə yerinin işarəsi təmin olunmalıdır

9.3.11.3. Süni örtüklə örtülmüş iki sürmə yolun kəsişməsində aralıq gözləmə yerinin işarəsi mövcud olan zaman, yerdə sürülən hava gəmisi arasında təhlükəsiz məsafənin təmin edilməsi məqsədilə bu işarə sürmə yolu eninə istiqamətdə kəsməklə, kəsişən sürmə yolun yaxın kənarından yetərli məsafədə keçməklə yerləşdirilməlidir. Bu işarənin yeri "stop" xəttinin işıqları (stop bar) və ya aralıq gözləmə yerinin işıqları ilə üst-üstə düşməlidir (aralıq gözləmə yerinin işıqları nəzərdə tutulduqda).

9.3.11.4. Uzaqda yerləşən hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması sahəsinin çıxışında olan aralıq gözləmə yerinin işarəsi ilə kəsişən sürmə yolunun mərkəz xətti arasındakı məsafə bu Qaydaların 7.2.9.8 bəndindəki, Cədvəl 7-1-in 11-ci sütunundakı verilən ölçülərdən az olmamalıdır.

Xarakteristikaları

9.3.11.5. Bu Qaydaların 9.3.8.7 bəndində (Şəkil 9-6-da) göstərildiyi kimi aralıq gözləmə yerinin işarəsi vahid punktir xəttindən ibarət olmalıdır.

9.3.12. VOR aerodrom yoxlama məntəqəsinin işarəsi (VOR aerodrome check-point marking)

Tətbiqi

9.3.12.1. VOR aerodrom yoxlama məntəqəsi nəzərdə tutulan zaman, bu məntəqə müvafiq qaydada işarələnir və nişanla göstərilir.

Qeyd: *VOR aerodrom yoxlama məntəqəsinin nişanı ilə əlaqədar olaraq 9.5.4 bəndinə bax..*

9.3.12.2. Yerlərin seçilməsi

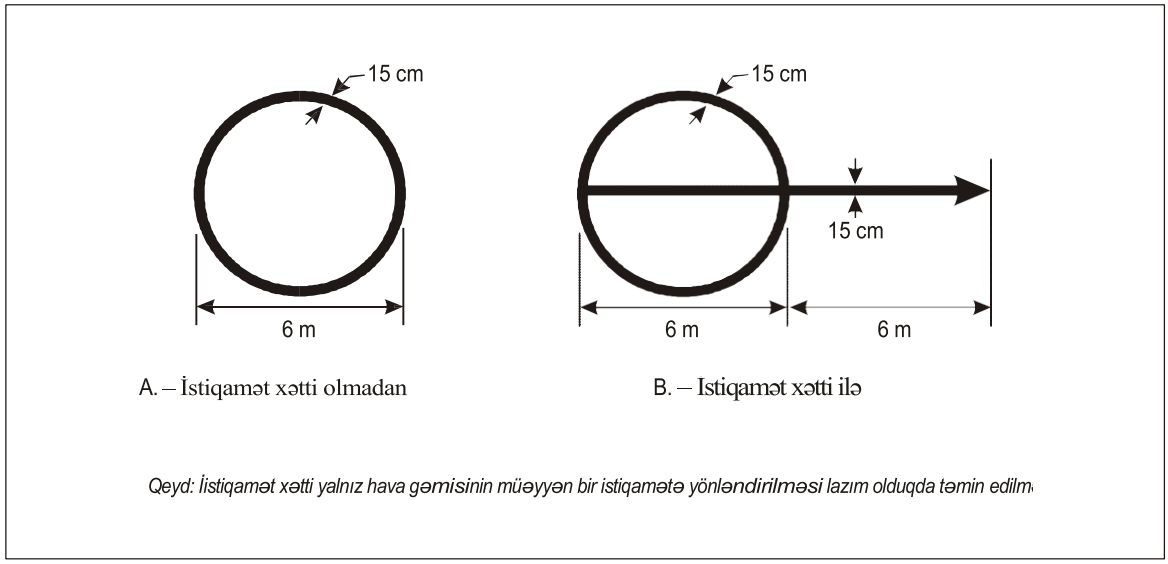
Qeyd: *VOR aerodrom yoxlama məntəqələri üçün yerlərin seçilməsi (Site selection) ilə əlaqədar təlimat materialı ilə tanış olmaq üçün İCAO Əlavə 10, I Cild, Qoşma E-də əks etdirilmişdir.*

Yerləşməsi

9.3.12.3. Düzgün VOR siqnalları qəbul etmək üçün VOR aerodrom yoxlama məntəqəsinin işarəsinin mərkəzi hava gəmisinin park edilməli olduğu nöqtə olmalıdır.

Xarakteristikaları

9.3.12.4. VOR aerodrom yoxlama məntəqəsinin işarəsi aşağıda göstərildiyi kimi 6 metrlik diametrə malik dairədən ibarət olmalı və onun zolağının eni 15 sm. təşkil etməlidir. (Şəkil 9-9 (A)-ya bax).



Şəkil 9-9. VOR aerodrom yoxlama məntəqəsinin işarəsi

9.3.12.5. Hava gəmisinin müəyyən istiqamətə yönləndirilməsinə üstünlük verilən zaman dairənin mərkəzindən arzu olunan azimuta uyğun xətt keçirilməlidir. Bu xətt lazım olan istiqamətdə olmaqla, 6 metrə bərabər məsafədə dairənin sərhədləri xaricinə çıxmalı və ox şəkillində sona çatmalıdır. Xəttin eni 15 sm. olmalıdır (Şəkil 9-9 (B)-yə bax).

9.3.12.6. VOR aerodrom yoxlama məntəqəsinin işarəsinin ağ rəngdə olmasına üstünlük verilir amma bu ağ rəng sürmə yolunun işarələrinin rəngindən fərqlənməlidir.

***Qeyd**: Kontrast yaratmaq məqsədilə işarələrin kənarları qara rənglə haşiyələnə bilər.*

9.3.13. Hava gəmilərinin dayanacaq yerlərinin işarələri

***Qeyd**: Hava gəmilərinin dayanacaq yerlərinin işarələri sxemi ilə əlaqədar təlimat materialı G-AGA-014 sənədində və Perronun işarələnməsi və nişanlanması üzrə Təlimatda (G-AGA-007) əks etdirilmişdir.*

Tətbiqi

9.3.13.1. Süni örtüklə örtülmüş perrondakı müəyyən dayanacaq yerləri hava gəmilərinin dayanacaq yerlərinin işarələri ilə təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.3.13.2. Hava gəmilərinin dayanacaq yerlərinin işarələri süni örtüklə örtülmüş perronda elə yerləşdirilməlidir ki, təyyarənin qabaq şassisinin təkəri dayanacaq yerinin işarəsinin istiqamətini izləyərkən bu Qaydaların 7.2.13.6 bəndində qeyd edilən təhlükəsizlik məsafələrinin təmin edilməsi mümkün olsun.

Xarakteristikaları

9.3.13.3. Dayanacaqda yerləşmə sxeminin tələb etdiyi kimi və park etmənin köməkçi vasitələrinə əlavə olaraq, hava gəmilərinin dayanacaq yerlərinin işarələri

dayanacağın tanınma nişanı, dayanacağa daxil olma xətti, dönmə markeri, dönmə xətti, yönləndirmə xətti, stop xətti və dayanacaqdan çıxış xətti (stand identification, lead-in line, turn bar, turning line, alignment bar, stop line and lead-out line) kimi elementləri özünə daxil etməlidir.

9.3.13.4. Hava gəmisinin dayanacaq yerinin tanınma nişanı (hərf və/və ya rəqəm) dayanacağa daxil olma xəttinin bir hissəsi olmaqla, bu xəttin başlanğıcına yaxın məsafədə yerləşməlidir. Tanınma nişanın hündürlüyü onun dayanacaqdan istifadə edən hava gəmisinin kabinəsindən oxunmasına imkan verə bilən hündürlükdə olmalıdır.

9.3.13.5. Perrondan daha çevik istifadəni təmin etmək üçün hava gəmisinin dayanacaq yerinin iki tip işarəsi bir-birinin üzərinə çəkilən və hansı dayanacaq işarəsinin əsaslanmağın müəyyən edilməsi çətin olan zaman və ya səhv işarəyə əsaslanma halında uçuş-təhlükəsizliyi riskə atıldıqda, dayanacaq yerinin tanınma nişanına işarənin əlaqədar olduğu hava gəmisi tipinin tanınma nişanı əlavə edilməlidir.

***Qeyd**: Nümunə: 2A-B747, 2B-F28.*

9.3.13.6. Dayanacağa daxil olma xətti, dönmə xətti və dayanacaqdan çıxış xətti bütün uzunluğu boyunca əsasən bütöv xətdən ibarət olmalı və onun eni ən azı 15 sm. təşkil etməlidir. Dayanacaq yerinin bir və ya bir neçə tip işarəsi dayanacaq yerinin işarəsinin üzərinə çəkilərsə, ən böyük dönmə radiusuna malik hava gəmiləri üçün bu xətlər bütöv, digər hava gəmiləri üçün isə qırıq-qırıq olmalıdır.

9.3.13.7. Dayanacağa daxil olma xətti, dönmə xətti və dayanacaqdan çıxış xəttinin əyrixətli sahələrinin radiusu bu nişandan istifadə etməsi nəzərdə tutulan ən böyük dönmə radiusuna malik hava gəmilərinə uyğun olmalıdır.

9.3.13.8. Hava gəmisinin yalnız bir istiqamətdə hərəkət etməsi nəzərdə tutulan zaman dayanacağa daxil olma xətti və dayanacaqdan çıxış xəttinin bir hissəsi kimi hərəkət istiqamətini göstərən ox işarəsi əlavə edilməlidir.

9.3.13.9. Dönmə markerini dayanacağa daxil olma xəttinə düz bucaq altında və solda oturan pilotun yeri istiqamətində olmaqla, nəzərdə tutulan hər hansı dönmə əməliyyatının başlanğıc nöqtəsində yerləşdirmək gərəkdir. Bu markerin eni və uzunluğu uyğun olaraq 15 sm. və 6 metrdən az olmamalı və o, dönmənin səmtini göstərmək üçün ox işarəsinə malik olmalıdır.

***Qeyd**: Dönmə markeri ilə dayanacağa daxil olma xətti arasındakı məsafə müxtəlif hava gəmiləri tiplərinə uyğun olaraq dəyişə bilər. Bu zaman pilotun görmə sahəsi (field of view) nəzərə alınmalıdır.*

9.3.13.10. Birdən çox dönmə xətti və\və ya stop xətti tələb olunarsa, bu xətlər şərti işarələrlə işarələnməlidir.

9.3.13.11. Dayanacağa yönləndirmə xətti müəyyən edilmiş dayanacaq yerində dayanan hava gəmisinin artırılmış mərkəzi ox xətti ilə üst-üstə düşən və dayanacaqda saxlama manevrinin (parking manoeuvre) son hissəsində pilot tərəfindən görünə bilən qaydada yerləşdirilməlidir. Bu xəttin eni 15 sm.-dən az olmamalıdır.

9.3.13.12. Stop xəttini dayanacağa yönləndirmə xəttinə düz bucaq altında və solda oturan pilotun yeri istiqamətində olmaqla, nəzərdə tutulan stop nöqtəsində yerləşdirmək gərəkdir. Bu xəttin eni və uzunluğu uyğun olaraq 15 sm. və 6 metrdən az olmamalıdır.

***Qeyd**: Stop xətti ilə dayanacağa daxil olma xətti arasında saxlanılmalı məsafələr hava gəmisinin müxtəlif tiplərinə əsasən dəyişə bilər. Bu zaman pilotun görmə sahəsi nəzərə alınmalıdır.*

9.3.14. Perrondakı təhlükəsizlik xətləri

***Qeyd**: Perrondakı təhlükəsizlik xətlərinə ilə əlaqədar təlimat materialı G-AGA-014 sənədində və Perronun işarələnməsi və nişanlanması üzrə Təlimatda (G-AGA-007) göstərilmişdir.*

Tətbiqi

9.3.14.1. Süni örtüklə örtülmüş perron, perrondakı təhlükəsizlik xətləri ilə təmin edilən zaman dayanacaqda yerləşmə sxemi və yerüstü vasitələrin yerləşməsi nəzərə alınmalıdır.

Yerləşməsi

9.3.14.2. Hava gəmisindən aralı yerləşməni təmin etmək üçün perrondakı təhlükəsizlik xətləri yerüstü nəqliyyat vasitələri və hava gəmisinə xidmət edən digər avadanlıqların istifadə olunması nəzərdə tutulan sahələrin müəyyən edilməsinə imkan yaradan qaydada yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikaları

9.3.14.3. Dayanacaqda yerləşmə sxemi və yerüstü vasitələrin yerləşməsindən asılı olaraq, perrondakı təhlükəsizlik xətləri qanadın sonundan hesablanan təhlükəsiz məsafə xətti və xidməti yolların məhdudlaşdırıcı xətləri kimi elementləri daxil etməlidir.

9.3.14.4. Perrondakı təhlükəsizlik xətləri uzuna məsafə boyunca bütöv olmalı və onun eni 10 sm.-dən az olmamalıdır.

9.3.15. Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin işarəsi (Road-holding position marking)

Tətbiqi

9.3.15.1. Hərəkət marşrutlarının uçuş-enmə zolağı ilə bütün kəsişmələrində (road entrances to a runway) hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin işarəsi təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.3.15.2. Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin işarəsi hərəkətin marşrutuna köndələn, gözləmə yerində yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikaları

9.3.15.3. Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin işarəsi yerli yol hərəkəti qaydalarına uyğun olmalıdır.

9.3.16. Perron xidməti yol işarəsi

Tətbiqi

9.3.16.1. Perron xidməti yolun hüdudları perron xidməti yol işarələri ilə təyin edilir.

Yerləşməsi

9.3.16.2. Perron xidməti yol işarələri yerüstü nəqliyyat və mexaniki vasitələrin hava gəmilərindən təhlükəsiz məsafədə hərəkətini təmin etmək üçün müəyyən edilməlidir.

Xarakteristikaları

9.3.16.3. Perron xidməti yol işarələri ağ rəngdə olmalıdır.

9.3.16.4. Perron xidməti yolun işarələri müvafiq olaraq, kənar işarələri davamlı uzanan, mərkəzi davamlı və ya qırıq zolaqdan ibarət olub, ən azı 10 sm enində olmalıdır.

9.3.16.5. Perron xidməti yolu sürmə yolu və ya dayanacağın sürmə xətti ilə kəsişdikdə, perron xidməti yolun kənar işarəsi keçid boyunca yanal şəkildə kəsilməlidir. Zolaqların uzunluğu 1,0 m, eni isə işarənin davamlı hissəsinin eninə bərabər olmalıdır.

Qeyd: Peron xidməti yolu ilə bağlı təlimat G-AGA-007, Bölmə 3.13-də verilmişdir.

9.3.16.6. Perron xidməti yol işarələri perrondakı digər işarələrlə kəsişdikdə dayandırılır. Kəsilən boşluğun uzunluğu əsas işarənin kənarının hər tərəfindən 1 m-dən çox olmamalıdır.

9.3.17. İcbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan işarə (Mandatory instruction marking)

***Qeyd**: İcbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan işarə ilə əlaqədar təlimat materialı G-AGA-014 sənədində göstərilmişdir.*

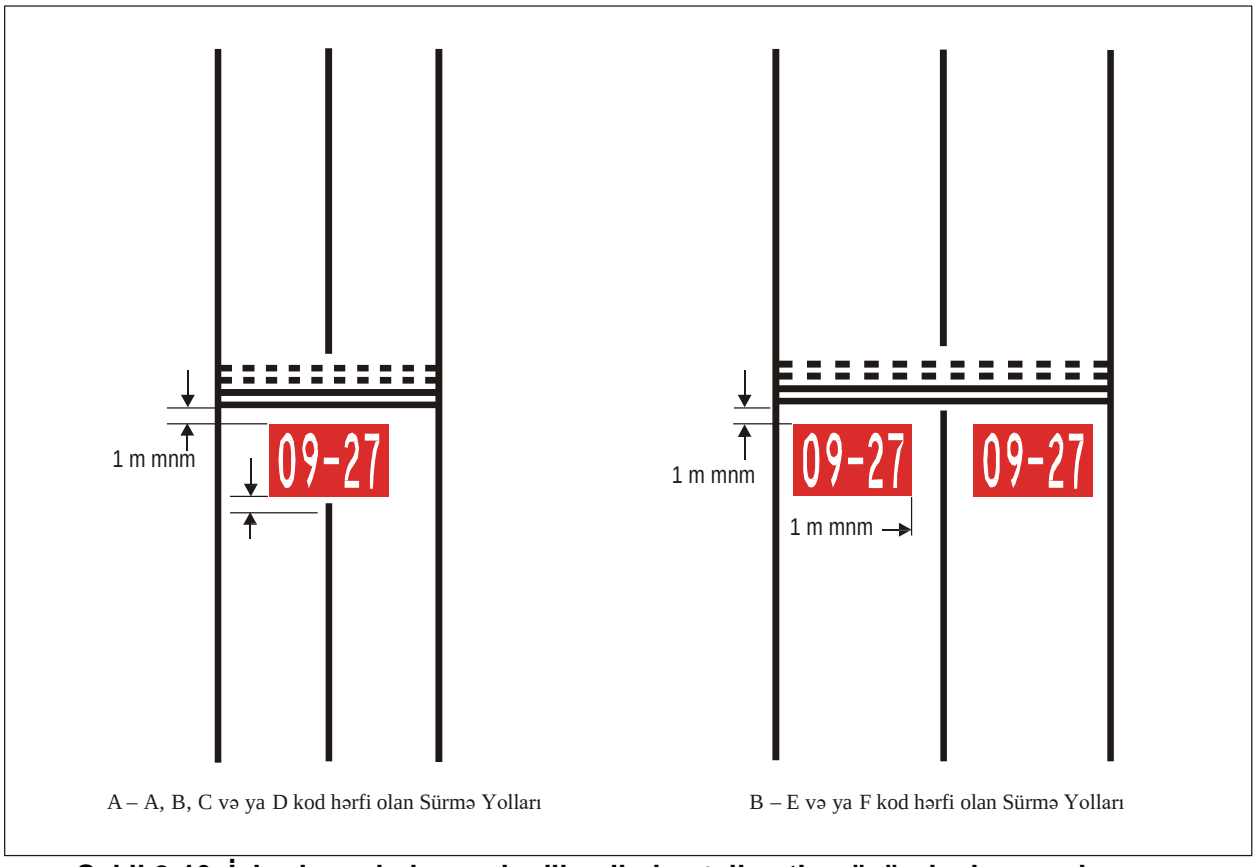
Tətbiqi

9.3.17.1. İcbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan nişanın bu Qaydaların 9.5.2.1 bəndinə uyğun olaraq yerləşdirilməsi praktik cəhətdən mümkün deyilsə, bu işarə süni örtüyün üzərində yerləşdirilməlidir.

9.3.17.2. İstismar nöqteyi-nəzərindən tələb olunan zaman (məsələn eni 60 metrdən çox olan sürmə yollarda) və ya uçuş-enmə zolağına icazəsiz daxil olmanın qarşısını almaq məqsədilə, icbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan nişana icbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan işarə də əlavə edilməlidir.

Yerləşməsi

9.3.17.3. Kod rəqəmi A, B, C və ya D olan sürmə yollara çəkilən, icbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan işarə aşağıda (Şəkil 9-10 (a)-da) göstərildiyi kimi sürmə yola köndələn istiqamətdə, sürmə yolun mərəzi ox xəttinə simmetrik olaraq, uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerinin işarəsinin gözləmə tərəfində yerləşdirilməlidir.



Şəkil 9-10. İcbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan işarə

İşarənin ən yaxında yerləşən kənarı ilə uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerinin işarəsinin və ya sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işarəsinin arasındakı məsafə 1 metrdən az olmamalıdır.

9.3.17.4. Kod rəqəmi E və ya F olan sürmə yollara çəkilən, icbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan işarə Şəkil 9-10 (b)-də göstərildiyi kimi sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işarəsinin hər iki tərəfində və uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerinin işarəsinin gözləmə tərəfində yerləşdirilməlidir. İşarənin ən yaxında yerləşən kənarı ilə uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerinin işarəsinin və ya sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işarəsinin arasındakı məsafə 1 metrdən az olmamalıdır.

9.3.17.5. İstismar nöqteyi-nəzərindən tələb olunan hallar istisna olmaqla, icbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan işarə uçuş-enmə zolağın üzərində yerləşdirilməməlidir.

Xarakteristikaları

9.3.17.6. İcbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan işarənin üzərində ağ rəngdə olan yazı olmalı və yazının fon rəngi qırmızı olmalıdır. DAXİL OLMAQ QADAĞANDIR (NO ENTRY) işarəsi istisna olmaqla, bu yazı icbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan əlaqədar nişanda qeyd edilən məlumatla eyni məlumat təmin etməlidir.

9.3.17.7. DAXİL OLMAQ QADAĞANDIR işarəsi fonu qırmızı olan ağ rəngdə yazılmış “NO ENTRY” yazısından ibarət olmalıdır.

9.3.17.8. İşarə ilə süni örtüyün səthi arasındakı kontrastlılıq yetərli səviyyədə olmazsa, icbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan işarənin kənarlarına sərhəd çəkilməlidir (bu sərhədin ağ və ya qara rəngdə olması arzu olunandır).

9.3.17.9. C, D, E və ya F kod hərfləri ilə əlaqədar olan yazılar halında işarənin hündürlüyü 4 metr və A və ya B kod hərfləri halında isə 2 metr olmalıdır. Yazıların forması və ölçüsü Perronun işarələnməsi və nişanlanması üzrə Təlimata (G-AGA-007) uyğun olmalıdır.

9.3.17.10. Fon düzbucaqlı şəklində olmalı, yan və şaquli istiqamətdə ən azı 0.5 metrlik məsafəyə qədər yazının sərhədləri xaricinə çıxmalıdır.

9.3.18. Məlumatlandırıcı işarə (Information marking)

***Qeyd**: Məlumatlandırıcı işarə ilə əlaqədar təlimat materialı Vizual aeronaviqasiya vasitələrinə dair Təlimatda (G-AGA-014) və Perronun işarələnməsi və nişanlanması üzrə Təlimatda (G-AGA-007) əks etdirilmişdir.*

Tətbiqi

9.3.18.1. Normalda məlumatlandırıcı nişanın quraşdırılmalı olduğu amma aerodrom istismarçısının onun quraşdırılmasının praktik cəhətdən mümkün olmadığı qənaətinə gəldiyi hallarda, süni örtüyün səthinə məlumatlandırıcı işarə çəkilir.

9.3.18.2. İstismar nöqteyi nəzərindən tələb olunduqda məlumatlandırıcı nişana məlumatlandırıcı işarə əlavə edilməlidir.

9.3.18.3. Məlumatlandırıcı işarə (yerləşmə/istiqamət) sürmə yolların mürəkkəb kəsişmələrindən qabaq və ya sonra və istismar təcrübəsi sürmə yolun yerinin əlavə işarələnməsinin yerüstü naviqasiya zamanı uçuş ekipajına yardımçı olacağına işarə etdiyi zaman çəkilməlidir.

9.3.18.4. Məlumatlandırıcı işarə (yerləşmə) süni örtüklə örtülmüş səthin üzərində, böyük uzunluğa malik sürmə yollar boyu müntəzəm intervallarla əks etdirilməlidir.

Yerləşməsi

9.3.18.5. Məlumatlandırıcı işarə sürmə yol və ya perronda köndələn istiqamətdə əks etdirilməli (harada lazım olarsa) və enməyə giriş yerinə yetirən hava gəmisinin ekipaj kabinəsindən aydın oxunmağa imkan verən qaydada yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikalar

9.3.18.6. Məlumatlandırıcı işarə aşağıda qeyd edilənləri daxil edir:

(a) qara rəngli fonun üzərində sarı rəngli yazı (məkan bildirən nişan (location sign) əvəz etdikdə və ya ona əlavə olduqda); və

(b) sarı rəngli fonun üzərində qara rəngli yazı (istiqamət və son təyinat məntəqəsi nişanını əvəz etdikdə və ya ona əlavə olduqda (direction or destination sign)).

9.3.18.7. İşarənin fonu ilə süni örtüklə örtülmüş səthin arasında kontrastlılıq yetərli səviyyədə olmazsa, işarəyə aşağıda qeyd edilənlər daxil olmalıdır:

(a) yazılar qara rəngdə olduqda qara rənglə çəkilmiş sərhəd; və

(b) yazılar sarı rəngdə olduqda sarı rənglə çəkilmiş sərhəd.

9.3.18.8. İşarənin hündürlüyü 4 metr olmalıdır. İşarənin yazıları Perronun işarələnməsi və nişanlanması üzrə Təlimatda (G-AGA-007) göstərilən forma və proporsiyalara uyğun olmalıdır.

9.4. İŞIQLAR (LİGHTS)

9.4.1. Ümumi müddəalar

Hava gəmisinin təhlükəsizliyini riskə ata biləcək işıqlar (Lights which may endanger the safety of aircraft)

9.4.1.1. Aerodromun yaxınlığında yerləşən və aeronaviqasiya işığı olmayan, hava gəmisinin təhlükəsizliyini riskə ata biləcək hər hansı yerüstü işıq aradan qaldırılmalı, qarşısı sipərlə qorunmalı və hər hansı digər şəkildə modifikasiya edilməlidir. Burada məqsəd təhlükə mənbəyinin qarşısını almaqdır.

Hava gəmisinin təhlükəsizliyini riskə ata biləcək lazer şüaları (Laser emissions which may endanger the safety of aircraft)

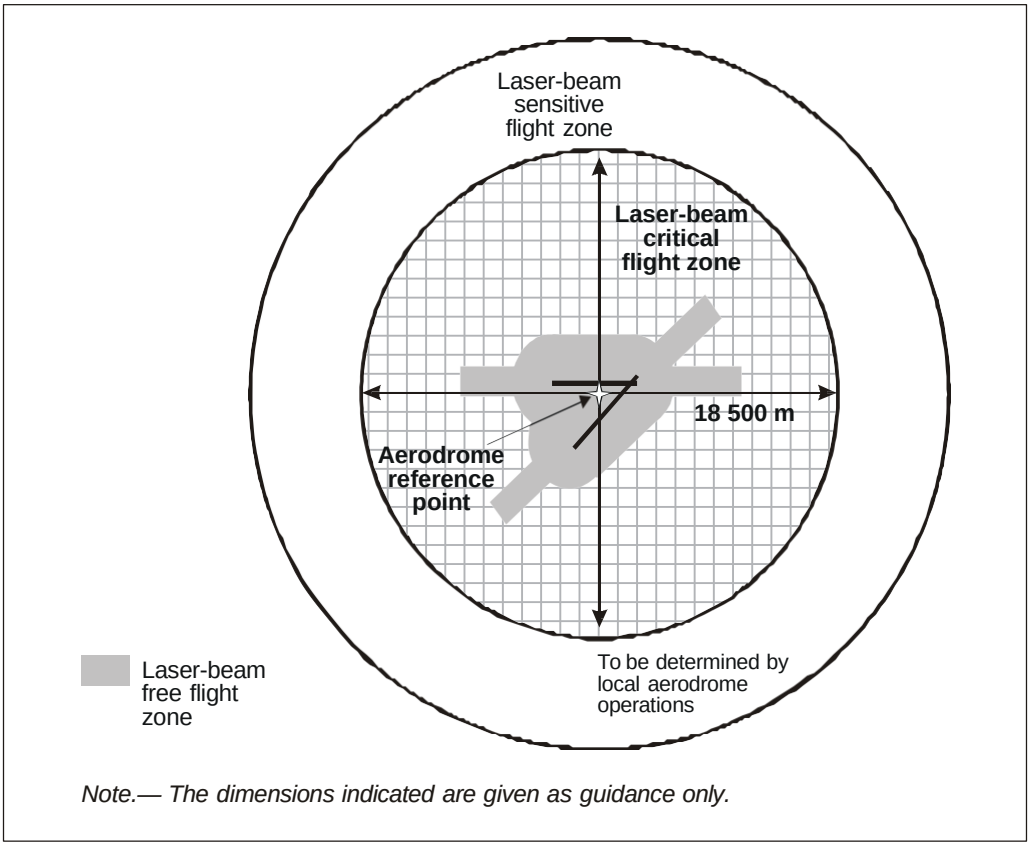
9.4.1.2. Hava gəmisinin təhlükəsizliyini lazer şüası mənbələrinin təsirindən qorumaq üçün aerodromun ətrafında aşağıdakı göstərilən qoruma zonaları yaradılmalıdır:

— lazer şüalarının təsirindən azad olan uçuş zonası (LFFZ),

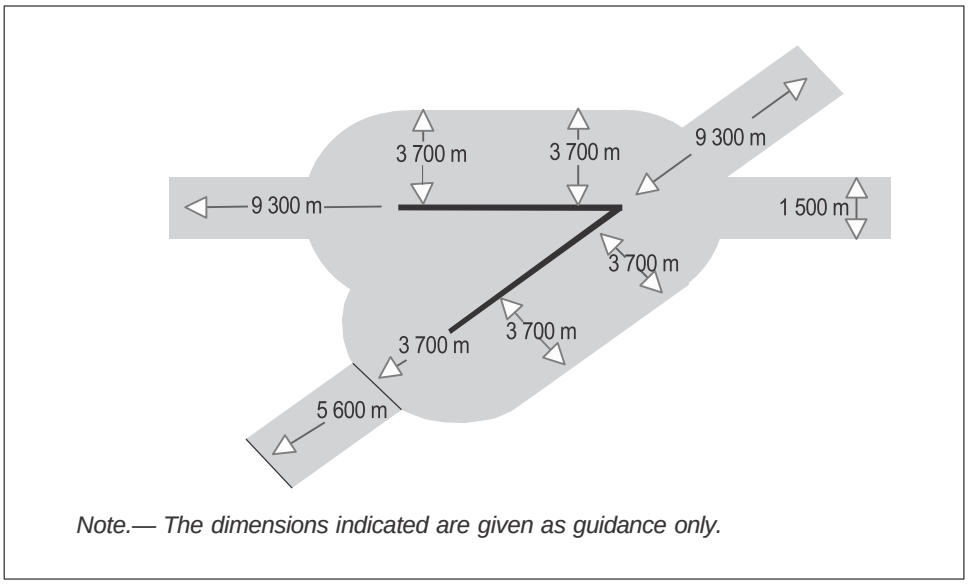
— lazer şüalarının təsiri nöqteyi-nəzərindən kritik zona (LCFZ), və

— lazer şüalarının təsirinə həssas olan uçuş zonası (LSFZ).

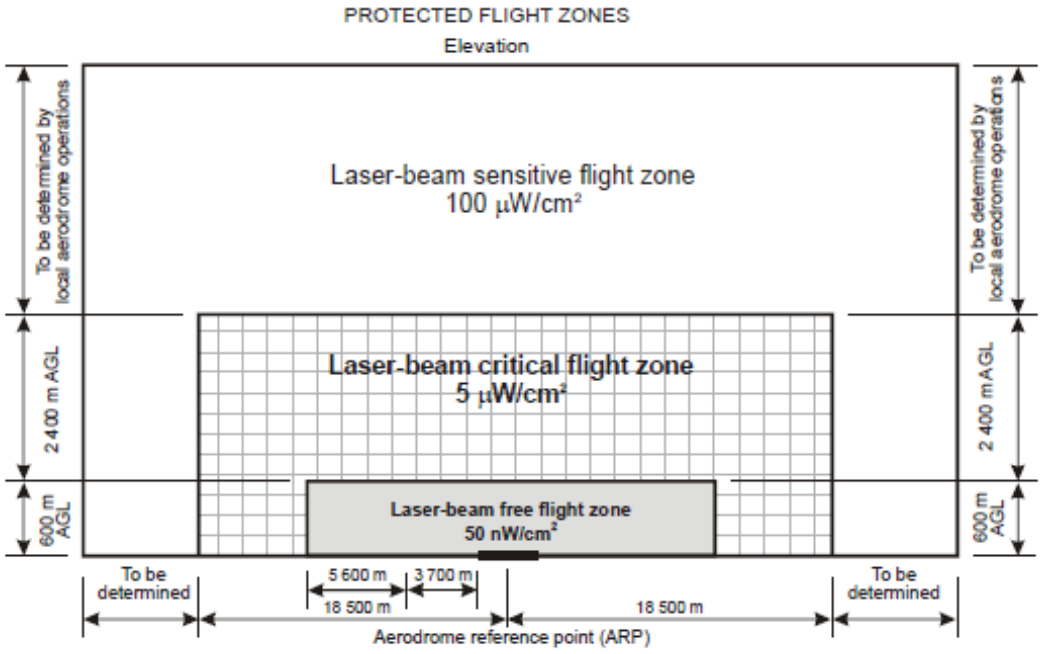
Qeyd 1: *Şüanın təsirinə məruz qalma dərəcəsini və uçuşların yerinə yetirilməsi zamanı lazımı qoruma üçün tələb olunan məsafələri müəyyən etmək məqsədilə Şəkil 9-11, 9-12 və 9-13-dən istifadə edilə bilər.*



Şəkil 9-11. Qorunan uçuş zonaları



Şəkil 9-12. Bir neçə uçuş-enmə zolaqları olan halda lazer şüalarının təsirindən azad olan uçuş zonası



Şəkil 9-13. Görünən lazer şüaları üçün maksimum radiasiya səviyyələrində qorunan uçuş zonaları

Qeyd 2: *Yuxarı qeyd edilən üç qoruma zonasında lazer şüalarından istifadə edilməsi ilə bağlı məhdudiyyətlər (LFFZ, LCFZ və LSFZ) yalnız görünə bilən lazer şüalarına aiddir. Səlahiyyətli orqanlar tərəfindən uçuşların təhlükəsizliyinə təsir etməyəcək qaydada istifadə edilən lazer şüası mənbələri (laser emitters) istisna təşkil edir. Naviqasiyanın həyata keçirilə bildiyi bütün hava məkanında görünən və ya görünməyən hər hansı lazer şüasının yayılma intensivliyinin icazə verilən maksimum təsir dərəcəsinə (maximum permissible exposure) (MPE) çatmadığı və ya bu təsir dərəcəsinə bərabər olduğu hesab edilir. Lazer şüasının yayılma intensivliyinin icazə verilən maksimum təsir dərəcəsindən artıq olduğu barədə Mülki Aviasiya İdarəsinin məlumatlandırıldığı və müvafiq icazənin alındığı hallar istisna təşkil edir.*

Qeyd 3: *Aerodromun yaxınlığında lazer şüası mənbələrinin istismarının yaratdığı riski azaltmaq məqsədilə qorunan uçuş zonaları müəyyən edilir.*

Qeyd 4: *Uçuşların yerinə yetirilməsi üzrə əməliyyatları lazer şüası mənbələrinin təhlükəli təsirindən necə qorumaq lazım olduğuna dair əlavə təlimat materialı İCAO Lazer Şüası Mənbələrinə və Uçuşların Təhlükəsizliyinə dair Təlimatda (ICAO Manual on Laser Emitters and Flights Safety) (Sənəd 9815) əks etdirilmişdir.*

Qeyd 5: *Bundan əlavə bax: İCAO Əlavə 11 – "Hava nəqliyyatına xidmət göstərilməsi", Fəsil 2.*

Qeyd 6: *Azərbaycanda yerləşən aerodromlarda qorunan zonaların yaradılması DMAA-nın məsuliyyətlərinə daxildir.*

Dezoriyentasiyaya səbəb ola biləcək işıqlar (Lights which may cause confusion)

9.4.1.3. Öz intensivliyi, konfiqurasiyası və ya rəngi səbəbindən aeronaviqasiyanın yerüstü işıqlarının aydın görünməsinə maneə törədə və ya dezoriyentasiyaya səbəb ola biləcək, aeronaviqasiya işığı olmayan yerüstü işıq aradan qaldırılmalı, onun qarşısı sipərlə kəsilməli və ya hər hansı digər şəkildə modifikasiya edilməlidir. Havadan görünən və aşağıda qeyd edilən zonaların hüdudları daxilində yerləşən aeronaviqasiya işığı olmayan yerüstü işıqlara xüsusi diqqət verilməlidir:

(a) Təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı — kod rəqəmi 4:

astandan əvvəl və uçuş-enməz zolağının axırından sonra gələn, astanadan və uçuş-enmə zolağının sonundan başlamaqla ən azı 4500 metrə bərabər uzunluq məsafəsinə və uçuş-enmə zolağının artırılmış mərkəzi ox xəttinin hər iki tərəfindən 750 metrlik eninə məsafəyə malik sahənin hüdudları daxilində.

(b) Təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı — kod rəqəmi 2 və ya 3:

yuxarıdakı a) bəndində göstərilənə uyğun. Yeganə istisna ondan ibarətdir ki, uzunluq 3000 metr olmalıdır.

(c) Təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı — kod rəqəmi 1; və təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağı:

enməyə giriş sahəsinin hüdudları daxilində (approach area).

Gəmiçilik üçün çətinliklər törədə biləcək yerüstü aeronaviqasiya işıqları (Aeronautical ground lights which may cause confusion to mariners)

Qeyd: *Yerüstü aeronaviqasiya işıqlarının gəmiçilik üçün yararlı olan su sahəsinə yaxın yerləşdiyi zaman bu işıqların gəmiçiliyə maneə törətməməsinə diqqət etmək lazımdır.*

İşıqların armaturu və dayaq konstruksiyaları (Light fixtures and supporting structures)

Qeyd: *Avadanlıq və qurğuların istismar zonalarında yerləşməsi ilə bağlı məlumat 13.9 bəndində və işıqların armaturu və dayaq konstruksiyalarının kövrəkliyi ilə əlaqədar təlimat materialı G-AGA-013 sənədində göstərilmişdir.*

Enməyə girişin yer səthi üzərindən qaldırılmış işıqları (Elevated approach lights)

9.4.1.4. Enməyə girişin yerüstü işıqları və onların dayaq konstruksiyaları kövrək olmalıdır. Enməyə girişin işıq sistemlərinin astanadan hesablanan 300 metrlik məsafədən sonra gələn aşağıdakı sahələri ilə əlaqədar başqa tələblər tətbiq edilir:

(a) dayaq konstruksiyasının hündürlüyü 12 metrdən çox olan sahədə kövrəkliyə dair tələb yalnız 12 metrlik yuxarı hissəyə aid edilir; və

(b) dayaq konstruksiyası kövrək olmayan obyektlər tərəfindən çevrələnən zaman dayaq konstruksiyasının yalnız bu obyektlərdən yuxarıda yerləşən hissəsi kövrək olmalıdır.

9.4.1.5. Enməyə giriş işığının armaturu və ya dayaq konstruksiyası özü-özülüyündə kifayət qədər aydın görünən deyilsə, o müvafiq şəkildə işarələnməlidir.

Yer səthi üzərindən qaldırılmış işıqlar (Elevated lights)

9.4.1.6. Uçuş-enmə zolağı, tormozlama üçün son zolaq və sürmə yolun yer səthi üzərindən qaldırılmış işıqları kövrək olmalıdır. Reaktiv təyyarənin propellerləri və mühərrikinin örtükləri (engine pods) arasında təhlükəsizlik məsafəsinin təmin edilməsi məqsədilə bu işıqların hündürlüyü kifayət qədər aşağı olmalıdır.

Yer səthi səviyyəsində yerləşdirilmiş işıqlar (Surface lights)

9.4.1.7. Hava gəmisi və işıqların zədələnməməsini təmin etmək məqsədilə uçuş-enmə zolağı, tormozlama üçün son zolaq, sürmə yol və perronların səthi səviyyəsində yerləşdirilmiş işıqların armaturu hava gəmisinin təkərləri tərəfindən yaradılan ağırlıq qüvvəsinə tab gətirə bilən şəkildə hazırlanmalı və quraşdırılmalıdır.

9.4.1.8. Yer səthi səviyyəsində yerləşdirilmiş işıqlar ilə hava gəmisinin təkərlərinin toxunduğu səthin üzərində mövcud olan, istilik keçiriciliyi və ya radiasiya qızması nəticəsində yaranmış temperatur 10 dəqiqəlik toxunma müddəti ərzində 160 dərəcə selsidən artıq olmamalıdır.

***Qeyd**: Yer səthi səviyyəsində yerləşdirilmiş işıqların temperaturunun ölçülməsinə dair təlimat materialı G-AGA-014 sənədində əks etdirilmişdir.*

İşığın intensivliyi və onun tənzimlənməsi (Light intensity and control)

***Qeyd**: Qaranlıq düşən zaman və ya gündüz vaxtı pis görmə şəraitində işıq-siqnal avadanlığı işarədən daha effektiv ola bilər. Belə şəraitdə və ya gecə vaxtı pis görmə zamanı işıq-siqnal avadanlığının effektiv olması üçün bu işıqlar uyğun intensivlikdə işıq saçmalıdır. Tələb olunan intensivliyi əldə etmək üçün bir qayda olaraq işıq istiqamətli olmalı və bu halda işığın görünə bildiyi bucaq kifayət qədər böyük olmalı və bu işıq istismar tələblərinə uyğun olaraq yönləndirilməlidir. İşığın nisbi intensivliklərinin müvafiq qaydada uyğunlaşdırılması məqsədilə uçuş-enmə zolağının işıq sistemi bütövlükdə nəzərdən keçirilməlidir (İCAO Əlavə 14, I Cild, Qoşma A, Bölmə 14 və G-AGA-014 sənədinə bax).*

9.4.1.9. Uçuş-enmə zolağının işıqlarının (runway lighting) intensivliyi uçuş-enmə zolağının istifadə ediləcəyi nəzərdə tutulan minimum görünmə şəraiti və ətraf işıqlanma üçün adekvat, həmçinin enməyə giriş işıqları sisteminin ən yaxın seksiyasına uyğun olmalıdır (nəzərdə tutularsa).

***Qeyd**: Enməyə girişin işıq sistemlərinin intensivliyi uçuş-enmə zolağının işıqlarının intensivliyindən artıq ola bilər. Buna baxmayaraq, işığın intensivliyinin kəskin dəyişiklərdən yayınmaq məqsədəuyğundur. Çünki, intensivliyin kəskin dəyişməsi enməyə giriş yerinə yetirən zaman görünmənin dəyişdiyi barədə pilotda səhv təəssürat yarada bilər.*

9.4.1.10. Yüksək intensivlikli işıq sistemlərinin mövcud olduğu zaman işığın intensivliyinin mövcud şəraitə uyğun olaraq nizamlanması üçün belə işıq sistemlərinin tənzimlənməsinin müvafiq sistemləri də nəzərdə tutulmalıdır. Aşağıda qeyd edilən sistemlərin (quraşdırıldıqları təqdirdə) istismarı zamanı onların intensivliklərini uzlaşdırmaq məqsədilə intensivliyin ayrı-ayrılıqda tənzimlənməsi və digər müvafiq metodlar təmin edilməlidir:

— enməyə girişin işıq sistemləri;

— uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları;

— uçuş-enmə zolağının astanasının işıqları;

— uçuş-enmə zolağının sonunun işıqları;

— uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqları;

— uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının işıqları; və

— sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları.

9.4.1.11. Şəkil A9-1-dən A9-10-a qədər olan Şəkillərdə əsas şüanı təsvir edən ellipsin perimetri boyunca və hüdudları daxilində işığın intensivliyinin maksimum göstəricisi Şəkil A9-1-dən A9-11-ə qədər olan Şəkillərə dair ümumi qeydlərin Qeyd 2-sinə əsasən hesablanan işığın intensivliyinin minimum göstəricisinin üç qatından çox olmamalıdır.

9.4.1.12. Şəkil A9-12-dən A9-20-yə qədər olan Şəkillərdə əsas şüanı təsvir edən düzbucaqlının perimetri boyunca və hüdudları daxilində işığın intensivliyinin

maksimum göstəricisi Şəkil A9-12-dən A9-21-ə qədər olan Şəkillərə dair ümumi qeydlərin Qeyd 2-sinə əsasən hesablanan işığın intensivliyinin minimum göstəricisinin üç qatından çox olmamalıdır.

9.4.2. Qəza işıq-siqnal sistemi

Tətbiqi

9.4.2.1. Uçuş-enmə zolağının enerji təminatının ehtiyat mənbəyi ilə təchiz edilməyən işıqları təmin edilən aerodromda, normal işıq-siqnal sisteminin sıradan çıxdığı halda ən azı bir əsas uçuş-enmə zolağında quraşdırıla bilən qəza işıq-siqnal sistemi nəzərdə tutulmalıdır.

***Qeyd**: Bundan əlavə, qəza işıq-siqnal sistemi maneələrin işarələnməsi və ya sürmə yollar və perronların tanınma məqsədilə haşiyələnməsi üçün də istifadə edilə bilər.*

Yerləşməsi

9.4.2.2. Uçuş-enmə zolağına quraşdırılan qəza işıqları ən azı təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağı üçün tələb olunan konfiqurasiyaya uyğun olmalıdır.

Xarakteristikaları

9.4.2.3. Qəza işıqlarının rəngi uçuş-enmə zolağının işıqları ilə əlaqədar rəng tələblərinə uyğun olmalıdır. Astanada və uçuş-enmə zolağının sonunda rəngli işıqların təmin edilməsi praktik cəhətdən mümkün olmadıqda, bütün işıqların müxtəlif intensivlikli ağ rəngdə (variable white) və ya bu tipə maksimum yaxın olmasının tələb edilməsi istisna təşkil edir.

9.4.3. Aeronaviqasiya mayakları

Tətbiqi

9.4.3.1. İstismar nöqteyi-nəzərindən tələb olunduğu hallarda, gecə vaxtı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan hər bir aerodromda aeronaviqasiya və tanınma mayakları (identification beacon) quraşdırılmalıdır.

9.4.3.2. İstismar tələbi verilən aerodromdan istifadə edən hava gəmilərinin hərəkətinə dair tələblərlə, eləcə də aerodromun, ətraf ərazilərin fonunda aydın şəkildə görünən və seçilən xarakterik xüsusiyyətləri və aerodromun yerinin tapılmasına imkan verən vizual və qeyri-vizual vasitələrə əsaslanmaqla müəyyən edilir.

Aerodrom mayakı

9.4.3.3. Aşağıda qeyd edilən bir və ya bir neçə şərtlər mövcud olarsa, aerodrom mayakı gecə vaxtı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan aerodromda istifadə edilməlidir:

(a) təyyarələr əsasən əyani vasitələrlə naviqasiya edir;

(b) görünmənin məhdudlaşması (reduced visibilities) tez-tez baş verir; və ya

(c) ətraf işıqları və ya yer səthinin xüsusiyyətləri səbəbindən havadan aerodromun yerinin müəyyən edilməsi çətindir.

Yerləşməsi

9.4.3.4. Aerodrom mayakı aerodromda və ya onun yaxınlığında, zəif fon işıqlandırılması zonasında (an area of low ambient background lighting) yerləşdirilməlidir.

9.4.3.5. Aerodrom mayakı elə yerləşdirilməlidir ki, daha vacib istiqamətlərdə (significant directions) onun qarşısı başqa obyektlər tərəfindən kəsilməsin və yerə enmək üçün enməyə giriş yerinə yetirən pilotun gözü qamaşmasın.

Xarakteristikaları

9.4.3.6. Aerodrom mayakı ya ağ rənglə növbələşən rəngli parıltı saçmalı, ya da yalnız ağ rəngli parıltı saçmalıdır. Bütün parıltılar dəqiqədə 20-30 dəfə parıltı saçmalıdırlar. Quruda yerləşən aerodromlarda quraşdırılan mayaklar yaşıl rəngli parıltı, hidroaerodromlarda quraşdırılan mayaklar isə sarı rəngli parıltı saçmalıdırlar. Aerodrom həm yer səthində, həm də su üzərində yerləşsə və belə aerodromda mayak mövcud olarsa, rəngli parıltılar əsas aerodrom hesab edilən aerodromun rəng xarakteristikalarına malik olmalıdır.

9.4.3.7. Mayakın işığı bütün istiqamətlərdən görünməlidir. İşıq 1 dərəcədən artıq olmayan hündürlük bucağından başlamaqla şaquli səthdə yuxarı istiqamətdə, mayakın istifadə edilməsi nəzərdə tutulan maksimum hündürlükdə yönləndirmə üçün DMAA tərəfindən kifayət hesab edilən hündürlüyə qədər yayılmalı və parıltılı işığın effektiv intensivliyi 2000 kandeladan az olmamalıdır.

***Qeyd**: Yüksək intensivlikli fon işıqlanmasının qaçılmaz olduğu şəraitdə parıltılı işığın effektiv intensivliyinin ən azı 10 dəfə artırılması tələb oluna bilər.*

İdentifikasiya mayakı (Identification beacon)

Tətbiqi

9.4.3.8. Gecə vaxtı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan və digər vasitələrlə havadan asanlıqla tanınması mümkün olmayan aerodromda identifikasiya mayakı quraşdırılmalıdır.

Yerləşməsi

9.4.3.9. İdentifikasiya mayakı aerodromun fon işıqlandırılma səviyyəsi aşağı olan hissəsində (low ambient background lighting) yerləşdirilməlidir.

9.4.3.10. İdentifikasiya mayakı elə yerləşdirilməlidir ki, daha vacib istiqamətlərdə (significant directions) onun qarşısı başqa obyektlər tərəfindən kəsilməsin və yerə enmək üçün enməyə giriş yerinə yetirən pilotun gözü qamaşmasın.

Xarakteristikaları

9.4.3.11. Quruda yerləşən aerodromun identifikasiya mayakının işığı bütün istiqamətlərdən görünməlidir. İşıq 1 dərəcədən artıq olmayan hündürlük bucağından başlamaqla şaquli səthdə yuxarı istiqamətdə, mayakın istifadə edilməsi nəzərdə tutulan maksimum hündürlükdə yönləndirmə üçün DMAA tərəfindən kifayət hesab edilən hündürlüyə qədər yayılmalı və parıltılı işığın effektiv intensivliyi 2000 kandeladan az olmamalıdır.

***Qeyd**: Yüksək intensivlikli fon işıqlandırılmasının qaçılmaz olduğu şəraitdə parıltılı işığın effektiv intensivliyinin ən azı 10 dəfə artırılması tələb oluna bilər.*

9.4.3.12. Quruda yerləşən aerodromlarda quraşdırılan identifikasiya mayakları yaşıl rəngli parıltı, hidroaerodromlarda quraşdırılan mayaklar isə sarı rəngli parıltı saçmalıdırlar.

9.4.3.13. İdentifikasiya siqnalları beynəlxalq mors kodu (Morze əlifbası) vasitəsilə ötürülür.

9.4.3.14. Siqnalın ötürülməsi sürəti dəqiqədə altı söz tezliyinə bərabər və eyni zamanda, Morze əlifbasının bir nöqtəsinin ötürülmə tezliyi 0.15 saniyədən 0.2 saniyəyə bərabər olmalıdır.

9.4.4. Enməyə girişin işıq sistemləri (Approach lighting systems)

Tətbiqi

9.4.4.1. Tətbiqi

A — Cihazlarla təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağı (Non-instrument runway)

Praktik cəhətdən mümkün olan zaman kod rəqəmi 3 və ya 4 olan və gecə vaxtı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağına xidmət etməsi üçün enməyə girişin bu Qaydaların 9.4.4.2 bəndindən 9.4.4.9 bəndlərinə qədər müəyyən edilən sadə işıq sistemi təmin edilməlidir. Uçuş-enmə zolağının ancaq yaxşı görmə şəraitində istismar edildiyi və digər vizual vasitələrin lazımi yönləndirməni təmin etdiyi zaman bu sadə işıq sistemlərinin təmin edilməsinə ehtiyac yoxdur.

***Qeyd**: Enməyə girişin sadə işıq sistemi gündüz vaxtı vizual yönləndirməni də təmin edə bilər.*

B — Qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı (Non-precision approach runway)

Praktik cəhətdən mümkün olan zaman qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağına xidmət etməsi üçün enməyə girişin bu Qaydaların 9.4.4.2 bəndindən 9.4.4.9 bəndlərinə qədər müəyyən edilən sadə işıq sistemi təmin edilməlidir. Uçuş-enmə zolağının ancaq yaxşı görmə şəraitində istismar edildiyi və digər vizual vasitələrin lazımi yönləndirməni təmin etdiyi zaman bu sadə işıq sistemlərinin təmin edilməsinə ehtiyac yoxdur.

***Qeyd**: I kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının işıq sisteminin və ya əlavə olaraq, uçuş-enmə zolağına yanaşmanın işıq sistemlərinin quraşdırılması məsələsinin nəzərdən keçirilməsi tövsiyə olunur.*

C - I kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı

Praktik cəhətdən mümkün olan zaman I kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağına xidmət etməsi üçün I kateqoriya ilə dəqiq enməyə girişin bu Qaydaların 9.4.4.10 bəndindən 9.4.4.21 bəndlərinə qədər müəyyən edilən işıq sistemi təmin edilməlidir.

D – II və III kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı

Praktik cəhətdən mümkün olan zaman II və ya III kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağına xidmət etməsi üçün II və ya III kateqoriya ilə dəqiq enməyə girişin bu Qaydaların 9.4.4.22 bəndindən 9.4.4.39 bəndlərinə qədər müəyyən edilən işıq sistemi təmin edilməlidir.

Enməyə girişin sadə işıq sistemi (Simple approach lighting system)

Yerləşməsi

9.4.4.2. Enməyə girişin sadə işıq sistemi uçuş-enmə zolağının uzadılmış mərkəzi ox xəttində yerləşən, mümkün olduqda, astanadan başlamaqla ən azı 420 metr məsafəyə qədər uzanan və astanadan başlamaqla 300 metrlik məsafə boyu 18 və ya 30 metr uzunluğunda üfüqi işıq xətlərini (crossbar) daxil edən işıq sırasından ibarətdir.

9.4.4.3. Üfüqi işıq xəttinin işıqları mərkəzi ox xəttinin işıqlarının düzüldüyü xəttə perpendikulyar yerləşməli və bu ox tərəfindən iki hissəyə ayılmalı, eləcə də bir-birinə üfüqi düz xətt üzrə mümkün olduğu qədər yaxın yerləşməlidir. Bütöv duz xətt effekti yaratmaq üçün üfüqi işıq xəttinin işıqları bir-birinin ardınca lazımi intervalla yerləşdirilməlidir. Üfüqi işıq xəttinin işıqlarının uzunluğu 30 metr olan zaman mərkəzi ox xəttinin hər iki tərəfində boş məsafənin nəzərdə tutulması istisna təşkil edir. Yerli tələbləri nəzərə almaqla bu boş məsafələr (gaps) minimum həddə nəzərdə tutulmalı və onların hər birinin uzunluğu 6 metrdən çox olmamalıdır.

Qeyd 1: *Üfüqi işıq xəttinin işıqları arasındakı intervalın uzunluğu 1 metrdən 4 metrə qədər olmalıdır. Mərkəzi ox xəttinin hər iki tərəfində nəzərdə tutulan bu boş məsafələr enməyə girişi yan istiqamətdə kənarlaşma (lateral error) ilə yerinə yetirən zaman istiqamət üzrə yönləndirməni (directional guidance) yaxşılaşdıra, eləcə də xilasetmə və yanğınsöndürmə ilə əlaqədar olan nəqliyyat vasitələrini hərəkətini asanlaşdıra bilər.*

Qeyd 2: *İşıqların quraşdırılması zamanı normadan yol verilən kənarlaşmalar (installation tolerances) barədə təlimat materialı İCAO Əlavə 14, Qoşma A, Bölmə 12-də əks olunub.*

9.4.4.4. İstiqamətləndirmənin yaxşılaşdırılması üçün 30 metrlik intervallardan istifadə edilə bilməsi istisna olmaq, mərkəzi ox xəttini formalaşdıran işıqlar 60 metrlik uzuna intervallarla yerləşdirilməlidir. Mərkəzi ox xəttinin işıqları üçün seçilmiş uzununa intervaldan asılı olaraq, ən yaxın işıq astanadan 30 metr və ya 60 metr uzaqlıqda yerləşməlidir.

9.4.4.5. Astandan başlamaqla 420 metr uzunluğunda məsafəyə qədər uzanan mərkəzi ox xəttinin təmin edilməsi fiziki cəhətdən mümkün olmadıqda, üfüqi işıq xəttinin işıqlarını daxil etməsi şərtilə, bu məsafəni 300 metrlik məsafəyə qədər uzatmaq lazımdır. Əgər bu da mümkün olmazsa, mərkəzi ox xəttinin işıqları praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər uzadılmalı və bu halda mərkəzi ox xəttinin hər bir işığı ən azı 3 metrlik uzunluğa malik xətti işıqdan ibarət olmalıdır. Enməyə girişin işıq sistemində üfüqi işıq xətti astanadan 300 metr məsafədə yerləşirsə, astanadan 150 metr məsafədə əlavə üfüqi işıq xətti nəzərdə tutula bilər.

9.4.4.6. Praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər işıq sistemi astanadan keçən üfüqi müstəvidə yerləşməlidir, bir şərtlə ki:

(a) İLS və MLS azimutal antenasından başqa heç bir obyekt enməyə giriş işıqlarının yerləşdiyi səthin üzərinə sistemin mərkəzi ox xəttindən hesablanan 60 metrlik məsafənin hüdudları daxilində çıxmır; və

(b) üfüqi işıq xəttinin və ya mərkəzi ox xəttinin xətti işığının mərkəzi hissəsinin hüdudları daxilində yerləşən işıqlardan (onların sonu istisna olmaqla) başqa bütün digər işıqlar enməyə giriş yerinə yetirən hava gəmisinin bortundan görünür.

İşıqların yerləşdiyi müstəvinin üzərinə çıxan hər hansı İLS qurğusu və ya MLS azimutal antenası maneə kimi nəzərdən keçirilməli, uyğun olaraq işarələnməli və işıqlandırılmalıdır.

Xarakteristikaları

9.4.4.7. Enməyə girişin sadə işıq sisteminin işıqları davamlı işıq saçan işıqlar olmalı və bu işıqların rəngi sistemin başqa yerüstü aeronaviqasiya işıqlarından və ya əlaqədar olmayan hər hansı digər işıqlardan (mövcud olarsa) aydın fərqlənməsinə imkan verməlidir. Mərkəzi ox xəttinin hər bir işığı aşağıda qeyd edilənlərdən birini daxil etməlidir:

(a) vahid işıq mənbəyi; və ya

(b) ən azı üç metr uzunluğa malik xətti işıq.

Qeyd 1: *Yuxarıda qeyd edilən b) bəndində göstərilən xətti işıq nöqtələr şəklində olan işıq mənbələrinə yaxınlaşan işıqlardan ibarət olarsa, xətti işığın işıqları arasındakı intervalın 1.5 metrə bərabər olması yetərli hesab edilir.*

Qeyd 2: *Enməyə girişin sadə işıq sisteminin dəqiq enməyə girişin işıq sisteminə (precision approach lighting system) çevrilməsi gözlənilərsə, uzunluğu 4 metrə bərabər olan xətti işıqların istifadə edilməsi məqsədəuyğun ola bilər.*

Qeyd 3: *Ətraf işıqların mövcud olması səbəbindən enməyə girişin işıq sisteminin gecə vaxtı tanınmasının çətin olduğu yerlərdə, sistemin xarici hissəsində quraşdırılmış parıltı saçan ardıcıl işıqlar problemi həll edə bilər.*

9.4.4.8. Təchiz edilməmiş uçuş-enməz zolağına quraşdırılan işıqlar (nəzərdə tutularsa) 3-cü və 4-cü döngələr arasındakı sahədə və enməyə girişin son sahəsində pilota bütün istiqamətlərdən görünə bilən olmalıdır (Where provided for a non-instrument runway, the lights should show at all angles in azimuth necessary to a pilot on base leg and final approach). İşıqların intensivliyi sistem üçün nəzərdə tutulan bütün görmə şəraitlərinə və işıqlanmaya (ambient light) uyğun olmalıdır.

9.4.4.9. Qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağına quraşdırılan işıqlar (nəzərdə tutularsa) enməyə son giriş yerinə yetirən zaman qeyri-vizual vasitələrlə müəyyən edilən trayektoriyadan hədən artıq kənarlaşmayan hava gəmisinin pilotuna bütün istiqamətlərdən görünə bilən olmalıdır. İşıqlar həm gündüz, həm də gecə vaxtı, sistemin istifadəyə yaralı olacağı nəzərdə tutulan ən pis görünmə və ətraf işıqlanma şəraitlərində yönləndirməni təmin edən qaydada təmin edilməlidir.

I kateqoriya üzrə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının işıq sistemi (Precision approach category I lighting system)

Yerləşməsi

9.4.4.10. I kateqoriya üzrə dəqiq enməyə girişin işıqları uçuş-enmə zolağının uzadılmış mərkəzi ox xəttində yerləşən, mümkün olduqda, astanadan başlamaqla 900 metr məsafəyə qədər uzanan və astanadan başlamaqla 300 metrlik məsafə boyu 30 metr uzunluğunda üfüqi işıq xətlərini (crossbar) daxil edən işıq sırasından ibarətdir.

Qeyd*: Enməyə girişin işıq sistemini uzunluğu 900 metrdən az məsafədə quraşdırılması uçuş-enmə zolağının istifadəsi zamanı istismar məhdudiyyətləri ilə nəticələnə bilər. İCAO Əlavə 14, I Cild, Qoşma A, Bölmə 12-ə bax.*

9.4.4.11. Üfüqi işıq xəttinin işıqları mərkəzi ox xəttinin işıqlarının düzüldüyü xəttə perpendikulyar yerləşməli və bu ox tərəfindən iki hissəyə ayılmalı, eləcə də bir-birinə üfüqi düz xətt üzrə mümkün olduğu qədər yaxın yerləşməlidir. Bütöv duz xətt effekti yaratmaq üçün üfüqi işıq xəttinin işıqları bir-birinin ardınca lazımi intervalla yerləşdirilməlidir. Mərkəzi ox xəttinin hər iki tərəfində boş məsafənin nəzərdə tutulması istisna təşkil edir. Yerli tələbləri nəzərə almaqla bu boş məsafələr (gaps) minimum həddə nəzərdə tutulmalı və onların hər birinin uzunluğu 6 metrdən çox olmamalıdır.

Qeyd 1: *Üfüqi işıq xəttinin işıqları arasındakı intervalın uzunluğu 1 metrdən 4 metrə qədər olmalıdır. Mərkəzi ox xəttinin hər iki tərəfində nəzərdə tutulan bu boş məsafələr enməyə girişi yan istiqamətdə kənarlaşma (lateral error) ilə yerinə yetirən zaman istiqamət üzrə yönləndirməni (directional guidance) yaxşılaşdıra, eləcə də xilasetmə və yanğınsöndürmə ilə əlaqədar olan nəqliyyat vasitələrini hərəkətini asanlaşdıra bilər.*

Qeyd 2: *İşıqların quraşdırılması zamanı normadan yol verilən kənarlaşmalar (installation tolerances) barədə təlimat materialı İCAO Əlavə 14, Qoşma A, Bölmə 11-də əks olunub.*

9.4.4.12. Mərkəzi ox xəttini formalaşdıran işıqlar 30 metrlik uzuna intervallarla yerləşdirilməlidir və ən yaxın işıq astanadan 30metr uzaqlıqda yerləşməlidir

9.4.4.13. Praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər işıq sistemi astanadan keçən üfüqi müstəvidə yerləşməlidir, bir şərtlə ki:

(a) İLS və MLS azimutal antenasından başqa heç bir obyekt enməyə giriş işıqlarının yerləşdiyi səthin üzərinə sistemin mərkəzi ox xəttindən hesablanan 60 metrlik məsafənin hüdudları daxilində çıxmır; və

(b) üfüqi işıq xəttinin və ya mərkəzi ox xəttinin xətti işığının mərkəzi hissəsinin hüdudları daxilində yerləşən işıqlardan (onların sonu istisna olmaqla) başqa bütün digər işıqlar enməyə giriş yerinə yetirən hava gəmisinin bortundan görünür.

İşıqların yerləşdiyi müstəvinin üzərinə çıxan hər hansı İLS qurğusu və ya MLS azimutal antenası maneə kimi nəzərdən keçirilməli, uyğun olaraq işarələnməli və işıqlandırılmalıdır.

Xarakteristikaları

9.4.4.14. I kateqoriya üzrə dəqiq enməyə girişin işıq sisteminin mərkəzi ox xətti işıqları və üfüqi işıq xətti işıqları davamlı işıq saçan işıqlar olmalı və bu işıqlar dəyişən intensivliklə ağ rəngdə işıq saçmalıdır. Mərkəzi ox xəttinin işığının hər bir bloku aşağıda qeyd edilənlərdən birini daxil etməlidir:

(a) mərkəzi ox xəttinin uçuş-enmə zolağına ən yaxın olan 300 metrlik hissəsində vahid işıq mənbəyi, mərkəzi ox xəttinin 300 metrlik orta hissəsində iki işıq mənbəyi və məsafə barədə məlumat vermək üçün mərkəzi ox xəttinin uçuş-enmə zolağından uzaqda yerləşən 300 metrlik hissəsində üç işıq mənbəyi; və ya

(b) xətti işıq.

9.4.4.15. Enməyə giriş işıqlarının 14.2.5.10 bəndində texniki xidmət hədəfi kimi müəyyən edilən istismar etibarlılığı səviyyəsi təmin olunan zaman mərkəzi ox xəttinin işığının hər bir bloku aşağıda qeyd edilənlərdən ibarət ola bilər:

(a) vahid işıq mənbəyi; və ya

(b) xətti işıq.

9.4.4.16. Xətti işıqların uzunluğu ən azı 4 metr olmalıdır. Xətti işıqlar nöqtələr şəklində olan işıq mənbələrinə yaxınlaşan işıqlardan ibarət olan zaman, bu xətti işığın işıqları arasındakı interval 1.5 metrdən çox olmamalıdır.

9.4.4.17. Bu Qaydaların 9.4.4.14 b) və ya 9.4.4.15 b) bəndində göstərildiyi kimi mərkəzi ox xətti xətti işıqlardan ibarətdirsə, hər bir xətti işığa kondensator boşalmalı impuls işığı əlavə edilməlidir. Sistemin xarakteristikalarını və meteoroloji şərtlərin xüsusiyyətlərini nəzərə almaqla, belə impuls işığın zəruri hesab edilmədiyi hallar istisna təşkil edir.

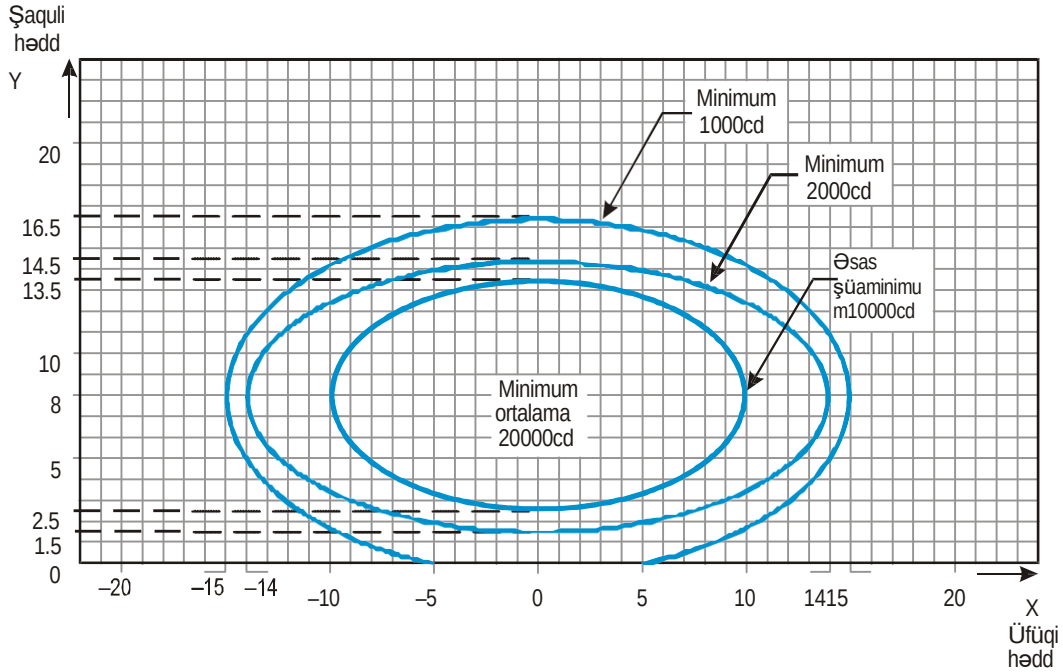
9.4.4.18. Bu Qaydaların 9.4.4.17 bəndində göstərilən hər bir kondensator boşalmalı impuls işığı ən uzaqda yerləşən işıqdan başlamaqla və sistemin uçuş-enmə zolağının astanasına ən yaxın olan işığına qədər davam etməklə, ardıcıl olaraq saniyədə iki dəfə parıltılı işıq saçır. Bu zaman, həmin işıqların enməyə girişin işıq sisteminin digər işıqlarından asılı olmayaraq idarə edilməsinə imkan verən elektrik şəbəkəsi (electrical circuit) istifadə edilməlidir.

9.4.4.19. Mərkəzi ox xətti bu Qaydaların 9.4.4.14 a) və ya 9.4.4.15 a) bəndində qeyd edilən işıqlardan ibarət olarsa, astandan 300 metrlik məsafədə yerləşən üfüqi işıq xəttinə əlavə olaraq, astanadan 150 metr, 450 metr, 600 metr və 750 metrlik məsafədə üfüqi işıq xəttinin işıqları təmin edilməlidir. Hər bir üfüqi işıq xəttini təşkil edən işıqlar mərkəzi ox xəttinin işıqlarının düzüldüyü xəttə perpendikulyar yerləşməli və bu ox xətti tərəfindən iki hissəyə ayılmalı, eləcə də bir-birinə üfüqi düz xətt üzrə mümkün olduğu qədər yaxın yerləşməlidir. Bütöv duz xətt effekti yaratmaq üçün üfüqi işıq xəttinin işıqları bir-birinin ardınca lazımi intervalla yerləşdirilməlidir. Mərkəzi ox xəttinin hər iki tərəfində boş məsafənin nəzərdə tutulması istisna təşkil edir. Yerli tələbləri nəzərə almaqla bu boş məsafələr (gaps) minimum həddə nəzərdə tutulmalı və onların hər birinin uzunluğu 6 metrdən çox olmamalıdır.

Qeyd: *Təfsilatlı yerləşmə sxemi ilə əlaqədar ICAO Əlavə 14, I Cild, Qoşma A, Bölmə 11-ə bax.*

9.4.4.20. Bu Qaydaların 9.4.4.19 bəndində təsvir edilən əlavə üfüqi işıq xətləri sistemə daxil edildiyi zaman bu üfüqi işıq xətlərinin xarici sonluqları mərkəzi ox xəttinin işıqlarının yaratdığı xəttə paralel olan və ya astanadan 300 metr məsafədə yerləşən nöqtədə uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə birləşən iki düz xəttinin üzərində yerləşməlidir.

9.4.4.21. İşıqlar Şəkil A9-1-də müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır.



Qeydlər:

1. Əyrinin hesablanması üçün formula $\frac{x^2}{a^2}+\frac{y^2}{b^2}=1$

a	10	14	15
b	5.5	6.5	8.5

2. İşığın şaquli quraşdırılma bucaqları elə halda olmalıdır ki, aşağıda qeyd olunan şüanın əhatə dairəsini tam bağlasın:

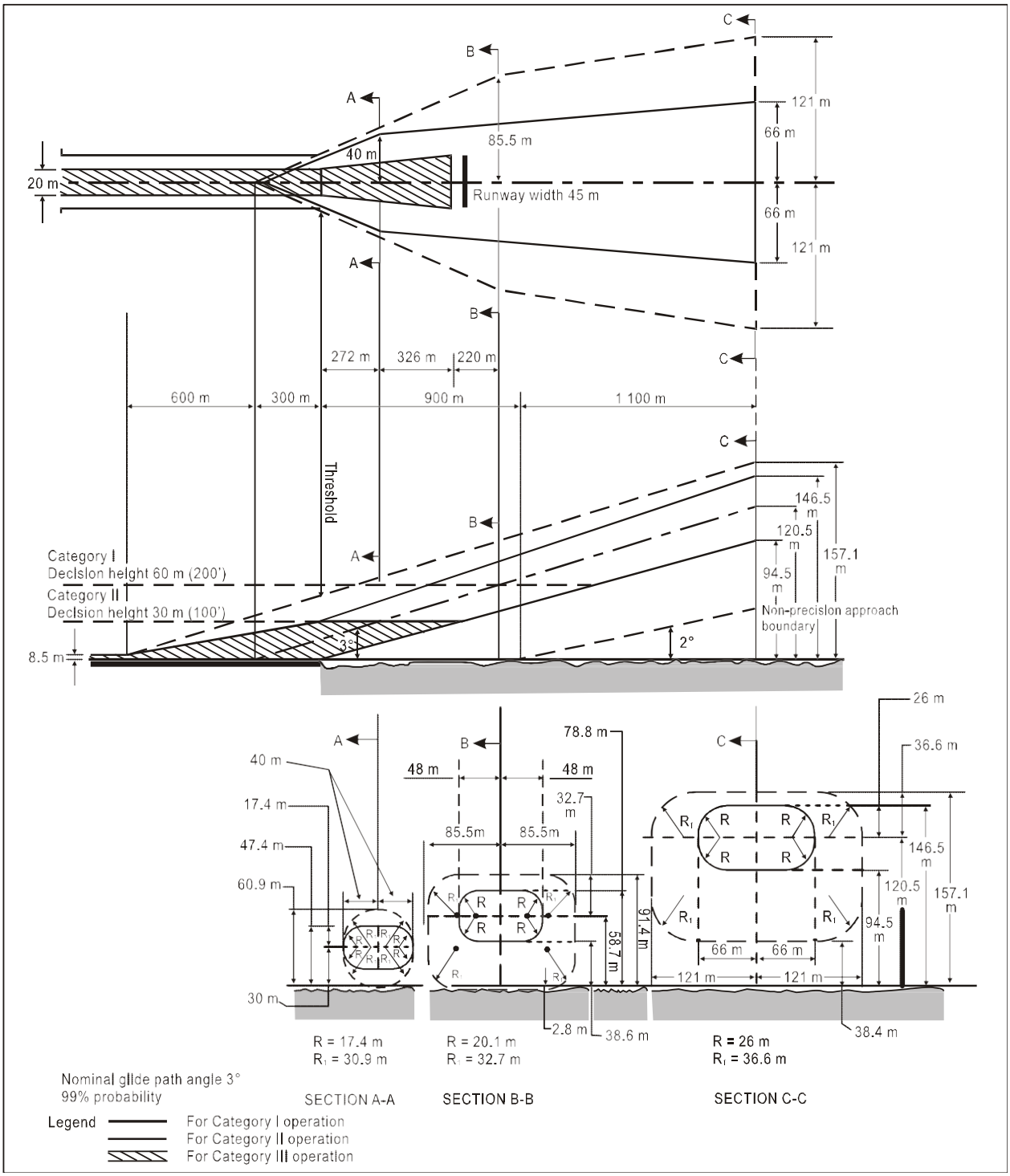
Astanadandan olan məsafə	əsas şaquli şüanın əhatə dairəsi:
astanadan 315 m –qədər	0° — 11°
316 m -475 m	0.5° — 11.5°
476 m - 640 m	1.5° — 12.5°
641 m və daha çox	2.5° — 13.5°(yuxarıda qeyd olunduğu kimi)

3. Mərkəz xəttindən 22m aralığında yerləşən şüa üfüqlərin işıqları 2 dərəcə toed.Bütün digər işıqlar UEZ-ın mərkəz xəttinə parallel sazlanmalıdır.

4. Şəkil A9-1- A9-11 və A9-26 üçün qeydlərə nəzər yetirin.

Şəkil A9-1. Enişin mərkəz xətti işıqları və üfüqi işıqlarının (ağ işıq) izokandela diaqramı

Qeyd: *Uçuş trayektoriyalarının bu işıqların layihələndirilməsi zamanı istifadə edilən diapazonları (flight path envelopes) Şəkil A-6-da göstərilmişdir.*



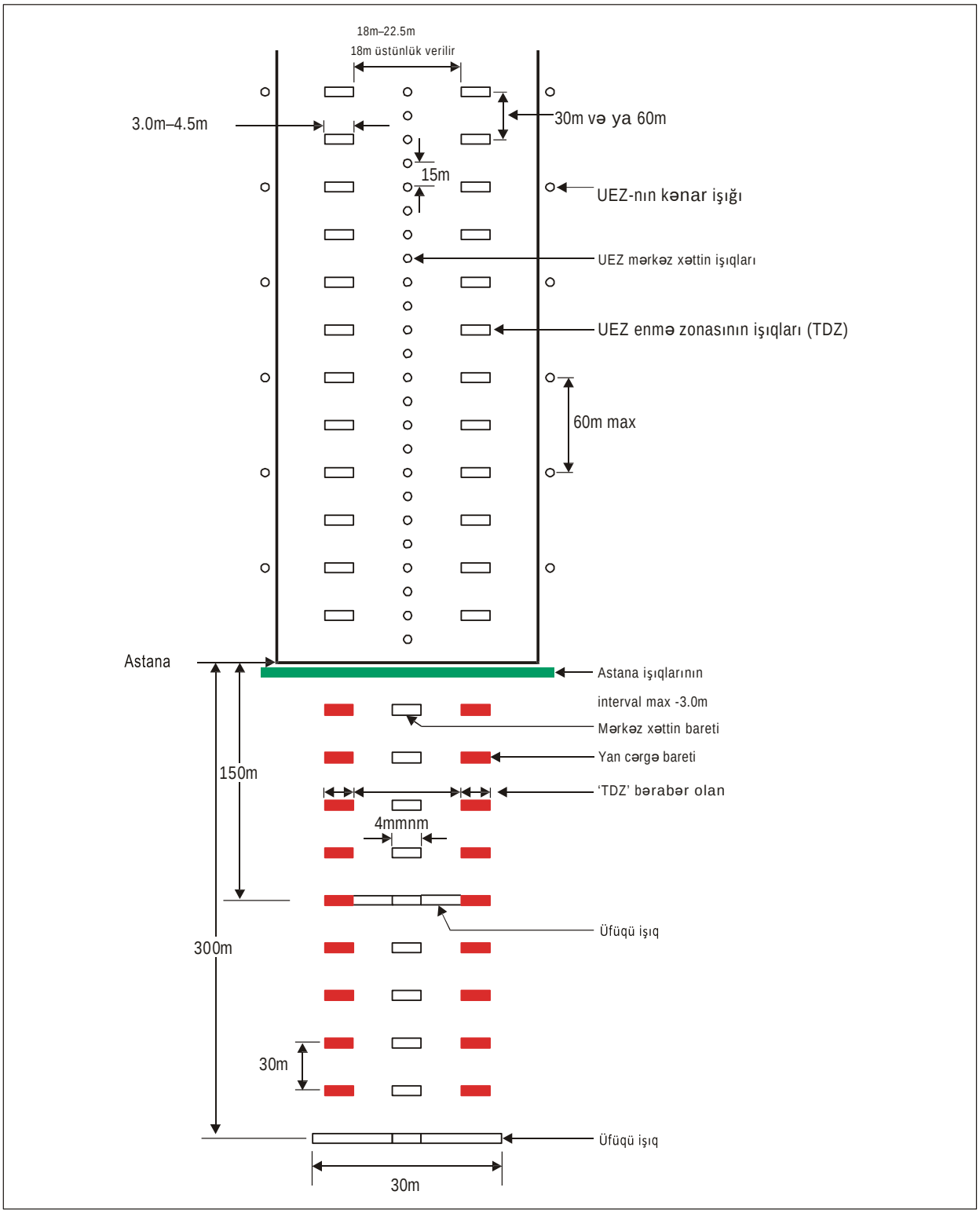
Şəkil A-6. I, II və III kateqoriyalı əməliyyatlar üçün işıq vasitələrinin layihələrinin istifadəsi üçün uçuş trayektoriyasının diapozonı

II və III kateqoriya üzrə dəqiq enməyə girişin işıq sistemi (Precision approach category II and III lighting system)

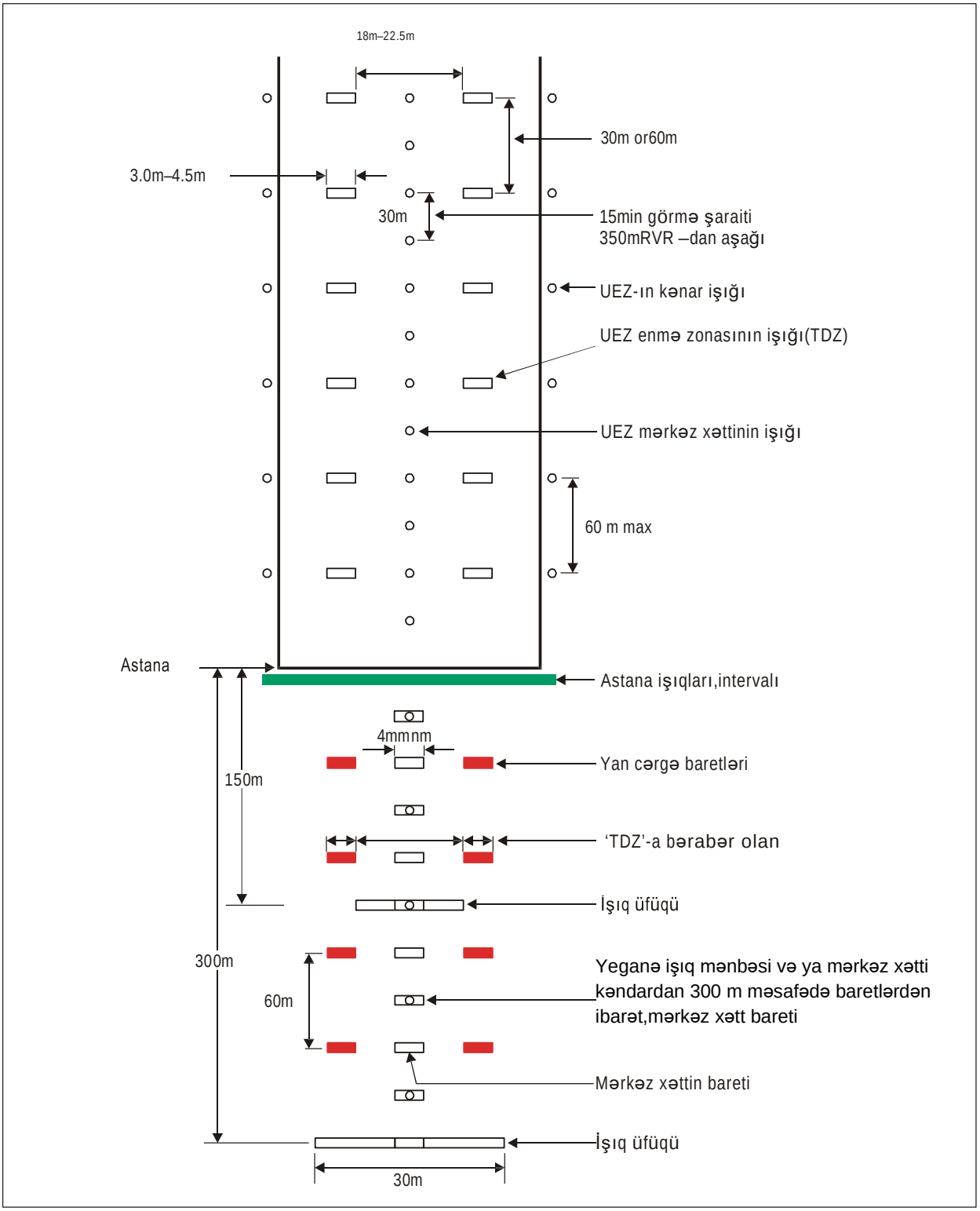
Yerləşməsi

9.4.4.22. Enməyə giriş işıqları uçuş-enmə zolağının uzadılmış mərkəzi ox xəttində yerləşən, mümkün olduqda, uçuş-enmə zolağının astanasından başlamaqla 900 metr məsafəyə qədər uzanan işıqlardan ibarət olmalıdır. və astanadan başlamaqla 300 metrlik məsafə boyu 30 metr uzunluğunda üfüqi işıq xətlərini (crossbar) daxil edən işıq sırasından ibarətdir. Bundan əlavə Şəkil 9-14-də göstərildiyi kimi sistem astanadan başlamaqla 270 metrlik məsafəyə qədər uzanan iki yan işıq sırasına və biri astanadan 150 metr məsafədə, digəri isə 300 metr məsafədə yerləşən iki üfüqi işıq xəttinə malik olmalıdır.

Enməyə giriş işıqlarının bu Qaydaların 14.2.5.7 bəndində texniki xidmət hədəfi kimi müəyyən edilən istismar etibarlılığı səviyyəsi təmin olunan zaman, Şəkil 9-15-də göstərildiyi kimi sistem astandan başlamaqla 240 metr məsafəyə qədər uzanan iki yan işıq sırasından, eləcə də biri astandan başlamaqla 150 metr məsafədə, digəri isə 300 metr məsafədə yerləşən iki üfüqi xətt işığından ibarət ola bilər.



Şəkil 9-14. II və III kateqoriyadan olan dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqları üçün 300 metr məsafənin hüdudları daxilində enməyə girişin və uçuş-enmə zolağının işıqları



Şəkil 9-15. 14-cü fəsildə göstərilən texniki xidmət göstəricilərinin keyfiyyəti işıqların istismar keyfiyyətinin səviyyəsi təmin olunduğu hallarda, II və III kateqoriyadan olan dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqları üçün 300 metr məsafənin hüdudları daxilində enməyə girişin və uçuş-enmə zolağının işıqları

Qeyd: *Müəyyən edilən 900 metrlik uzunluq məsafəsi I, II və III kateqoriyalarda yerinə yetirilən əməliyyatlar zamanı idarəetmənin təmin edilməsinə əsaslanıb. Bu uzunluq məsafəsinin azaldılması II və III kateqoriyalarda yerinə yetirilən uçuş əməliyyatlarını dəstəkləsə də, I kateqoriyada yerinə yetirilən uçuşlara məhdudiyyətlər qoya bilər. ICAO Əlavə 14, I Cild, Qoşma A, Bölmə 11-ə bax.*

9.4.4.23. Mərkəzi ox xəttini təşkil edən işıqlar 30 metrlik uzununa intervallarla yerləşdirilməli və ən yaxın işıq asatanadan 30 metr aralıda yerləşməlidir.

9.4.4.24. Yan işıq sıralarını əmələ gətirən işıqlar mərkəzi ox xəttinin hər iki tərəfinə yerləşdirilməli və bu zaman onların arasındakı uzununa intervallar mərkəzi ox xətti üçün nəzərdə tutulan uzununa intervallara bərabər olmalı, ilk işıq işə uçuş-enmə zolağının atanasından 30 metr məsafədə yerləşməlidir. Enməyə giriş işıqlarının bu Qaydaların 14.2.5.7 bəndində texniki xidmət hədəfi kimi müəyyən edilən istismar etibarlılığı səviyyəsi təmin olunan zaman, yan işıq sırasını formalaşdıran işıqlar mərkəzi xəttinin hər iki tərəfində yerləşdirilə və onların arasındakı uzununa interval 60 metrə bərabər olmaqla, ilk işıq işə uçuş-enmə zolağının atanasından 60 metr məsafədə yerləşdirilə bilər. Yan işıq sıralarının arasında mövcud olan yanına interval (və ya aralıq) 18 metrdən az və 22.5 metrdən çox (bu intervalın 18 metr olması arzu olunandır) olmamalı və hər bir halda yerə enmə zonasının işıqları arasında nəzərdə tutulan intervala bərabər olmalıdır.

9.4.4.25. Uçuş-enmə zolağından 150 metrlik məsafədə nəzərdə tutulan üfüqi işıq xətti mərkəzi ox xəttinin işıqları ilə yan sıra işıqları (side row lights) arasındakı boşluğu doldurur.

9.4.4.26. Uçuş-enmə zolağının astanasından 300 metr məsafədə nəzərdə tutulan üfüqi işıq xətti mərkəzi ox xəttinin işıqlarının hər iki tərəfindən, mərkəzi ox xəttindən hesablanan 15 metr məsafəyə qədər uzanmalıdır.

9.4.4.27. Mərkəzi ox xəttinin uçuş-enmə zolağının astanasından hesablanan 300 metr məsafədən sonra gələn hissəsi bu Qaydaların 9.4.4.31 b) və ya 9.4.4.32 b) bəndlərində qeyd edilən işıqlardan ibarətdirsə, astanadan hesablanan 450 metr, 600 metr və 750 metr məsafədə əlavə üfüqi işıq xətləri nəzərdə tutulmalıdır.

9.4.4.28. Bu Qaydaların 9.4.4.27 bəndində təsvir edilən əlavə üfüqi işıq xətləri sistemə daxil edildiyi zaman bu üfüqi işıq xətlərinin xarici sonluqları mərkəzi ox xəttinin işıqlarının yaratdığı xəttə paralel olan və ya astanadan 300 metr məsafədə yerləşən nöqtədə uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə birləşən iki düz xəttinin üzərində yerləşməlidir.

9.4.4.29. Praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər işıq sistemi astanadan keçən üfüqi müstəvidə yerləşməlidir, bir şərtlə ki:

(a) İLS və MLS azimutal antenasından başqa heç bir obyekt enməyə giriş işıqlarının yerləşdiyi müstəvinin üzərinə sistemin mərkəzi ox xəttindən hesablanan 60 metrlik məsafənin hüdudları daxilində çıxmır; və

(b) üfüqi işıq xəttinin və ya mərkəzi ox xəttinin xətti işığının mərkəzi hissəsinin hüdudları daxilində yerləşən işıqlardan (onların sonu istisna olmaqla) başqa bütün digər işıqlar enməyə giriş yerinə yetirən hava gəmisinin bortundan görünür.

İşıqların yerləşdiyi müstəvinin üzərinə çıxan hər hansı İLS qurğusu və ya MLS azimutal antenası manea kimi nəzərdən keçirilməli, uyğun olaraq işarələnməli və işıqlandırılmalıdır.

Xarakteristikaları

9.4.4.30. II və III kateqoriya üzrə dəqiq enməyə girişin işıq sisteminin mərkəzi ox xətti uçuş-enmə zolağının astanasından hesablanan ilk 300 metrlik məsafədə dəyişkən intensivlikli ağ rəngdə işıq saçan xətti işıqlardan ibarət olmalıdır. Uçuş-enmə zolağının astanası 300 metr və ya daha çox məsafədə yerini dəyişərsə, mərkəzi ox xəttinin dəyişkən intensivlikli ağ rəngdə işıq saçan vahid işıq mənbələrindən ibarət ola bilməsi istisna təşkil edir. Enməyə giriş işıqlarının bu Qaydaların 14.2.5.7 bəndində texniki xidmət hədəfi kimi müəyyən edilən istismar etibarlılığı səviyyəsi təmin olunan zaman, II və III kateqoriya üzrə dəqiq enməyə girişin işıq sisteminin mərkəzi ox xətti astanadan hesablanan ilk 300 metrlik məsafədə aşağıda qeyd edilənlərdən ibarət ola bilər:

(a) xətti işıqlardan – mərkəzi ox xəttinin uçuş-enmə zolağının astanasından hesablanan 300 metrlik məsafədən sonra gələn hissəsi bu Qaydaların 9.4.4.32 a) bəndində qeyd edildiyi kimi xətti işıqlardan ibarət olduqda; və ya

(b) öz aralarında növbə ilə dəyişən vahid işıq mənbələri (single light sources) və xətti işıqdan - mərkəzi ox xəttinin uçuş-enmə zolağının astanasından hesablanan 300 metrlik məsafədən sonra gələn hissəsi bu Qaydaların 9.4.4.32 b) bəndində qeyd edildiyi kimi vahid işıq mənbələrindən ibarət olduqda və eyni zamanda ən yaxın vahid işıq mənbəyi astandan 30 metr, ən yaxın xətti işıq isə 60 metr məsafədə yerləşdikdə; ya da

(c) vahid işıq mənbələrindən – uçuş-enmə zolağının astanası 300 netr və ya daha artıq məsafədə yerini dəyişərsə;

bütün bu işıqlar dəyişən intensivlikli ağ rəngdə işıq saçmalıdır.

9.4.4.31. Uçuş-enmə zolağının astanasından hesablanan 300 metr məsafədən sonra mərkəzi ox xəttinin işığının hər bir bloku aşağıda qeyd edilənlərdən ibarət olmalıdır:

(a) uçuş-enmə zolağının astanasından hesablanan ilk 300 metr məsafənin hüdudları daxilində istifadə edilən xətti işıqla eyni işıqdan; və ya

(b) mərkəzi ox xəttinin 300 metrlik məsafəyə malik orta hissəsində yerləşən qoşa işıq mənbəyindən və mərkəzi ox xəttinin astanadan uzaqda yerləşən 300 metrlik hissəsində üç cüt işıq mənbəyindən.

bütün bu işıqlar dəyişən intensivlikli ağ rəngdə işıq saçmalıdır.

9.4.4.32. Enməyə giriş işıqlarının bu Qaydaların 14.2.5.7 bəndində texniki xidmət hədəfi kimi müəyyən edilən istismar etibarlılığı səviyyəsi təmin olunan zaman, astanadan sonrakı 300 metr məsafədən sonra mərkəzi ox xəttinin işığının hər bir bloku (centre line light position) aşağıda qeyd edilənlərdən ibarətdir:

(a) xətti işıq; və ya

(b) vahid işıq mənbəyi;

bütün bu işıqlar dəyişən intensivlikli ağ rəngdə işıq saçmalıdır.

9.4.4.33. Xətti işıqların uzunluğu ən azı 4 metr olmalıdır. Xətti işıqlar nöqtələr şəklində olan işıq mənbələrinə (point sources) yaxınlaşan işıqlardan ibarət olan zaman, bu xətti işığın işıqları arasındakı interval 1.5 metrdən çox olmamalıdır.

9.4.4.34. Bu Qaydaların 9.4.4.31 a) və ya 9.4.4.32 a) bəndində göstərildiyi kimi astanadan 300 metr məsafədə yerləşən mərkəzi ox xətti xətti işıqlardan ibarətdirsə, hər bir

xətti işığa kondensator boşalmalı impuls işığı əlavə edilməlidir. Sistemin xarakteristikalarını və meteoroloji şərtlərin xüsusiyyətlərini nəzərə almaqla, belə impuls işığın zəruri hesab edilmədiyi hallar istisna təşkil edir.

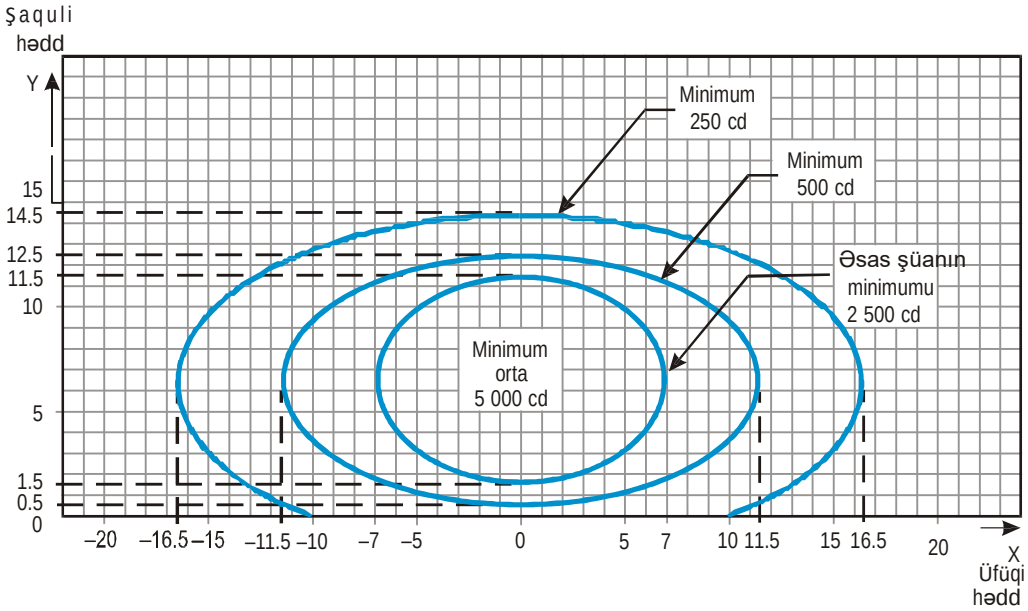
9.4.4.35. Hər bir kondensator boşalmalı impuls işığı ən uzaqda yerləşən işıqdan başlamaqla və sistemin uçuş-enmə zolağının astanasına ən yaxın olan işığına qədər davam etməklə, ardıcıl olaraq saniyədə iki dəfə parıltılı işıq saçır. Bu zaman, həmin işıqların enməyə girişin işıq sisteminin digər işıqlarından asılı olmayaraq idarə edilməsinə imkan verən elektrik şəbəkəsi (electrical circuit) istifadə edilməlidir.

9.4.4.36. Yan sıra qırmızı rəngdə işıq saçan xətti işıqlardan ibarət olmalıdır. Yan sıranın xətti işıqlarının uzunluğu və onların arasındakı interval yerə enmə zonasının xətti işıqları uzunluğu və intervalı ilə eyni olmalıdır.

9.4.4.37. Üfüqi işıq xəttini təşkil edən işıqlar dəyişkən intensivlikli ağ rəngdə davamlı işıq saçan işıqlardan ibarətdir. Bərabər məsafələrdə yerləşdirilən işıqlar arasındakı interval 2.7 metrdən çox olmamalıdır.

9.4.4.38. Qırmızı işıqların intensivliyi ağ işıqları intensivliyinə uyğun olmalıdır.

9.4.4.39. İşıqlar Şəkil A9-1 (Bax bu Qaydaların 9.4.4.21 alt-bəndinə) və A9-2-də göstərilən texniki spesifikasiyalara cavab verməlidir.



Qeydlər:

1. Əyrinin hesablanması üçün formula $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	7.0	11.5	16.5
b	5.0	6.0	8.0

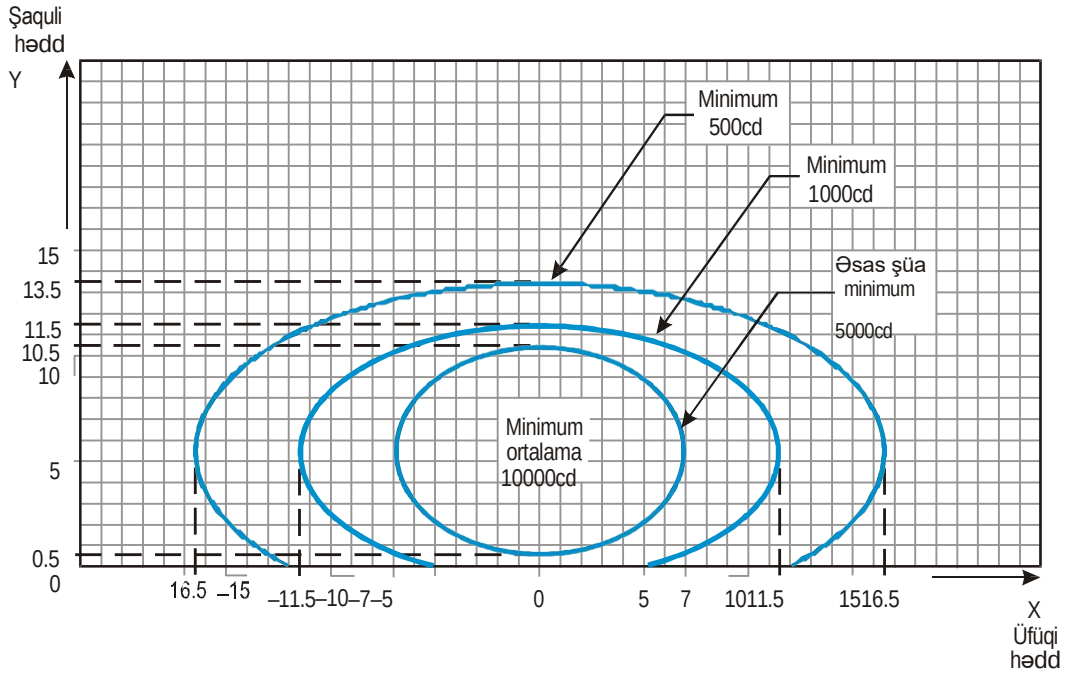
2. 2-ci dərəcəli sürüşmə
3. İşığın şaquli quraşdırılma bucaqları elə halda olmalıdır ki, aşağıda qeyd olunan şüanın əhatə dairəsini tam bağlasın:

Astanadan olan məsafə	əsas şaquli şüanın əhatə dairəsi
115 m qədər astana	0.5° — 10.5°
116 m-dən 215 m qədər	1° — 11°
216 m və ətrafı	1.5° — 11.5° (yuxarıda qeyd olunduğu kimi)

1. Şəkil A9-1-dən A9-11 və A9-26 üçün qeydlərə nəzər yetirin.

Şəkil A9-2. Enməyə girişin yan sıra işıqlarının izokandela diaqramı (qırmızı işıq)

Qeyd: *Uçuş trayektoriyalarının bu işıqların layihələndirilməsi zamanı istifadə edilən diapazonları (flight path envelopes) Şəkil A9-4-də göstərilmişdir.*



Qeydlər:

1. Əyrinin hesablama formulası $\frac{x^2}{a^2}+\frac{y^2}{b^2}=1$

a	7.0	11.5	16.5
b	5.0	6.0	8.0

2. 2 dərəcəli sürüşmə

3. Şəkil A2-1dən A2-11 və A2-26 qeydlərinə nəzər yetirin.

Şəkil A9-4. Uçuş-enmə zolağının astanasının cinahlarının üfüqi xətlərinin işıqları üçün izokandela diaqramı (yaşıl işıq)

9.4.5. Enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyası sistemləri (Visual approach slope indicator systems)

Tətbiqi

9.4.5.1. Uçuş-enmə zolağının enməyə girişin digər vizual və qeyri-vizual vasitələri ilə təchiz edilib-edilməməsindən asılı olmayaraq, aşağıda sadalanan şərtlərdən biri və ya bir neçəsi mövcud olarsa, uçuş-enmə zolağına enməyə giriş üçün enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyası sistemləri təmin edilməlidir:

(a) uçuş-enmə zolağı turboreaktiv təyyarələr və enməyə giriş zamanı yönləndirməyə dair eyni tələblərə cavab verməli olan digər təyyarələr tərəfindən istifadə edilməsi;

(b) aşağıda qeyd edilən səbəblərə görə hər hansı tip təyyarənin pilotunun enməyə giriş zamanı atdığı addımların düzgünlüyünü qiymətləndirməkdə çətinlik çəkə bilməsi:

1) gündüz vaxtı su səthi və ya eynitipli yer səthi üzərində enməyə giriş zamanı müşahidə edildiyi kimi vizual oriyentirlərin, yaxud gecə vaxtı enməyə giriş sahəsində xarici işıqların (extraneous lights) kifayət qədər olmaması; və ya

2) ətraf ərazinin aldadıcı xarakteri və ya uçuş-enmə zolağının malikləri səbəbindən ortaya çıxan çaşdırıcı məlumatlar.

(c) təyyarə normal enməyə giriş trayektoriyasından aşağı endikdə, enməyə giriş sahəsində obyektlərin mövcudluğunun ciddi təhlükəyə səbəb ola bilməsi (xüsusilə də, belə obyektlərin mövcudluğu barədə məlumat verən qeyri-vizual və ya digər vizual vasitələrin mövcud olmaqda);

(d) təyyarə uçuş-enmə zolağına çatmadan endikdə və ya endikdən sonra uçuş-enmə zolağının sərhədləri xaricinə çıxdıqda, uçuş-enmə zolağının hər iki tərəfində yerləşən sonluğunda mövcud olan fiziki şərtlərin ciddi təhlükəyə səbəb ola bilməsi.

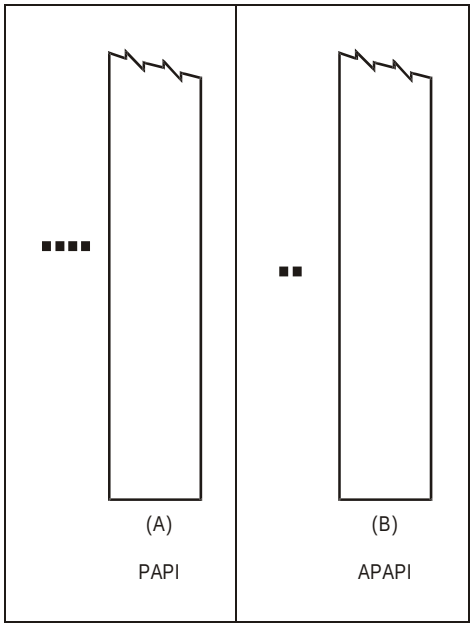
(e) yer səthi və meteoroloji şərtlərin enməyə giriş zamanı təyyarənin qeyri-standart hava burulğanına düşəməsinə səbəb ola bilməsi.

***Qeyd**: Enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyası sistemlərinin quraşdırılması ardıcıllığına dair təlimat materialı İCAO Əlavə 14, I Cild, Qoşma A, Bölmə 11-də qeyd edilmişdir.*

9.4.5.2. Enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyasının standart sistemlərinə aşağıda qeyd edilənlər daxildir:

(a) 9.4.5.6 –dan 9.4.5.23-ə qədər olan bəndlərdə (9.4.5.6 və 9.4.5.23 bəndləri daxil olmaqla) göstərilən texniki tələblərə cavab verən PAPI və APAPI sistemləri;

Aşağıdakı Şəkil 9-16-da göstərildiyi kimi.



Şəkil 9-16. Enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyası sistemləri

9.4.5.3. Kod rəqəmi 3 və ya 4 olduqda və bu Qaydaların 9.4.5.1 bəndində qeyd edilən bir və ya bir neçə şərt mövcud olduqda, PAPI sistemi təmin edilməlidir.

9.4.5.4. Kod rəqəmi 1 və ya 2 olduqda və bu Qaydaların 9.4.5.1 bəndində qeyd edilən bir və ya bir neçə şərt mövcud olduqda, PAPI və ya APAPI sistemi təmin edilməlidir.

9.4.5.5. Uçuş-enmə zolağının astanasının yeri normal halda yerləşdiyi yerə nisbətən müvəqqəti olaraq dəyişdikdə və ya bu Qaydaların 9.4.5.1 bəndində müəyyən edilən bir və ya bir neçə şərt mövcud olduqda PAPİ sistemi təmin olunmalıdır. Hərçənd, kod rəqəmi 1 və ya 2 olduqda APAPİ sistemi təmin oluna bilər.

PAPI və APAPI sistemləri

Təsviri

9.4.5.6. PAPI sistemi, rəngləri qəfildən dəyişən və birini-birindən bərabər intervallarla ayrılan 4 ədəd çoxlampalı (və ya bir cüt lampalı) işıqları özündə cəmləyən cinahın üfüqi xətindən ibarət olmalıdır. Fiziki cəhətdən mümkün olmayan hallar istisna olmaqla, bu sistem uçuş-enmə zolağının sol tərəfində yerləşməlidir.

***Qeyd**: Uçuş-enmə zolağı yana əyilmənin vizual idarə edilməsinin (visual roll guidance) mövcudluğu tələb edən hava gəmisi tərəfindən istifadə edildikdə və bunun başqa xarici vasitələr tərəfindən nəzərdə tutulması mümkün olmadıqda, uçuş-enmə zolağının digər tərəfində də cinahın ikinci üfüqi xətti təmin edilə bilər.*

9.4.5.7. APAPI sistemi, rəngləri qəfildən dəyişən və birini-birindən bərabər intervallarla ayrılan 2 ədəd çoxlampalı (və ya bir cüt lampalı) işıqları özündə cəmləyən cinahın üfüqi xətindən ibarət olmalıdır. Fiziki cəhətdən mümkün olmayan hallar istisna olmaqla, bu sistem uçuş-enmə zolağının sol tərəfində yerləşməlidir.

***Qeyd**: Uçuş-enmə zolağı yana əyilmənin vizual idarə edilməsinin (visual roll guidance) mövcudluğu tələb edən hava gəmisi tərəfindən istifadə edildikdə və bunun başqa xarici vasitələr tərəfindən nəzərdə tutulması mümkün olmadıqda, uçuş-enmə zolağının digər tərəfində də cinahın ikinci üfüqi xətti təmin edilə bilər.*

9.4.5.8. PAPİ-də cinahın üfüqi xətti enməyə giriş zamanı təyyarənin pilotunun aşağıda qeyd edilənləri edə bilməsinə imkan verən şəkildə hazırlanmalı və quraşdırılmalıdır:

(a) enməyə giriş qlissadasının üzərində və ya ona yaxın olduğu zaman uçuş-enmə zolağına ən yaxın yerləşən iki işığı qırmızı rəngdə və uçuş-enmə zolağından ən uzaqda yerləşən iki işığı ağ rəngdə görə bilməlidir;

(b) enməyə giriş qlissadasının üzərində olduğu zaman uçuş-enmə zolağına ən yaxın yerləşən bir işığı qırmızı rəngdə və uçuş-enmə zolağından ən uzada yerləşən üç işığı ağ rəngdə görə bilməlidir; enməyə giriş qlissadasından daha çox hündürdə olduğu zaman bütün işıqları ağ rəngdə görə bilməlidir;

(c) enməyə giriş qlissadasından aşağıda olduğu zaman uçuş-enmə zolağına ən yaxın yerləşən üç işığı qırmızı rəngdə və uçuş-enmə zolağından ən uzada yerləşən işığı ağ rəngdə görə bilməlidir; enməyə giriş qlissadasından daha çox aşağıda olduğu zaman bütün işıqları qırmızı rəngdə görə bilməlidir.

9.4.5.9. APAPİ-də cinahın üfüqi xətti enməyə giriş zamanı təyyarənin pilotunun aşağıda qeyd edilənləri edə bilməsinə imkan verən şəkildə hazırlanmalı və quraşdırılmalıdır:

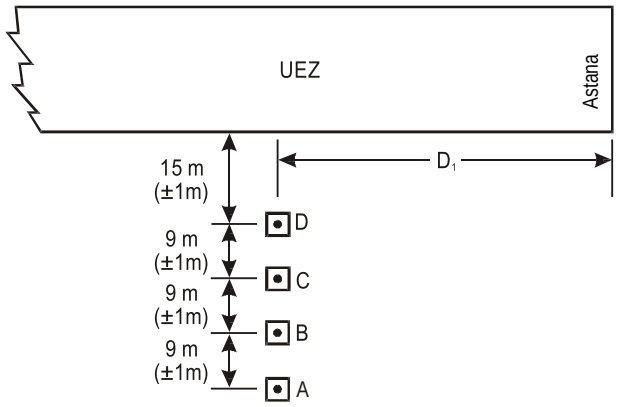
(a) enməyə giriş qlissadasının üzərində və ya ona yaxın olduğu zaman uçuş-enmə zolağına daha yaxın yerləşən işığı qırmızı rəngdə və uçuş-enmə zolağından daha uzaqda yerləşən işığı ağ rəngdə görə bilməlidir;

(b) enməyə giriş qlissadasının üzərində olduğu zaman hər iki işığı ağ rəngdə görə bilməlidir; və

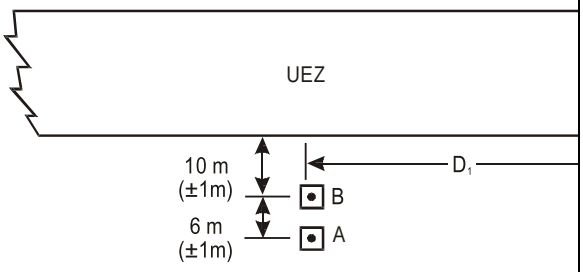
(c) enməyə giriş qlissadasından aşağıda olduğu zaman hər iki işığı qırmızı rəngdə görə bilməlidir.

Yerləşməsi

9.4.5.10. İşıqlar Şəkil 9-19-da göstərilən əsas sxemə uyğun olaraq yerləşdirilməli və bu zaman normadan, bu sənəddə yol verilən kənarlaşmalar nəzərə alınmalıdır. Cinahın üfüqi xəttini təşkil edən işıqlar elə yerləşdirilməlidir ki, enməyə giriş yerinə yetirən təyyarənin pilotu bu işıqları əsasən üfüqi xətt üzrə düzülmüş işıqlar kimi görsün. İşıqlar mümkün qədər aşağıda quraşdırılmalı və tezsınan materialdan hazırlanmalıdır.



PAPİ cinahın üfüqi xəttinin nümunəsi



APAPI cinahının üfüqi xətti nümun

YOL VERILƏN KƏNARLAŞMALAR. (INSTALLATION TOLERANCES)

(a) PAPI və ya APAPI sistemini ILS və / və ya MLS sistemi ilə təchiz edilməyən uçuş-enmə zolağına quraşdırıldığı hallarda, ən aşağı hündürlükdə pilotun müşahidə edəcəyi dəqiq enməyə girişin trayektoriyasının göstəricisini təmin etmək üçün D1 məsafəsi hesablanmalıdır, (Şəkil 9-20, PAPI sistemi üçün B bucağı və APAPI sistemi üçün A bucağı), mütəmadi olaraq uçuş-enmə zolağından istifadə edən ən kritik təyyarələr üçün Cədvəl 9-2-də göstərilənlər təkərlərin uçuş-enmə zolağının astanasının üzərində olan ehtiyat hündürlüyünü təmin edir.

(b) PAPI və ya APAPI sistemini ILS və / və ya MLS sistemi ilə təchiz edilən uçuş-enmə zolağına quraşdırıldığı hallarda, Vizual və qeyri-vizual vasitələr arasında optimal uyğunluğu, mütəmadi olaraq uçuş-enmə zolağından istifadə edən təyyarələr üçün pilot gözünün səviyyəsi ilə təyyarənin antenası arasında şaquli məsafələri təmin etmək üçün D1 məsafəsi hesablanmalıdır. Astana və ILS qlisada mayakı və ya MLS minimum qlisada mayakının faktiki başlanğıcı arasındakı məsafə, eyni zamanda pilotun görmə səviyyəsi ilə və müvafiq təyyarənin antenası arasında şaquli məsafələr arasındakı fərq üçün düzəliş faktorunun cəminə bərabər olmalıdır. Düzəliş faktoru, pilotun göz səviyyəsi ilə və bu təyyarənin antenası arasındakı orta şaquli məsafənin enmə bucağının kotangensinə vuraraq müəyyən edilir. Bununla belə, belə hallarda elə məsafə seçilir ki, təkəklərin uçuş-enmə zolağının astanası üzərində olan ehtiyat hündürlüyü heç bir halda Cədvəl 9-2-nin (3)-cü sütunundakı göstərilən qiymətlərdən az olmamalıdır.

Qeyd: *Toxunma nöqtəsinin işarəsi haqqında spesifikasiyalara 5.2.5 Bölməsinə baxın. PAPI, ILS və / və ya MLS siqnallarının uyğunlaşdırılması üzrə təlimat Vizual aeronaviqasiya vasitələrinə dair Təlimatda (G-AGA-014) əks olunub. (See Section 5.2.5 for specifications on aiming point marking. Guidance on the harmonization of PAPI, ILS and/or MLS signals is contained in the Aerodrome Design Manual (Vizual aeronaviqasiya vasitələrinə dair Təlimatda (G-AGA-014))*

(c) Əgər müəyyən təyyarə növləri üçün təkərin ehtiyyat hündürlüyü yuxarıda (a) bəndində verilənlərə nisbətən daha çox rəsmiləşdirmə tələb etsə, D1 məsafəsinin artırılması ilə təmin edilə bilər.

(d) D1 məsafəsi qlisada işıqlarının mərkəz linzaları və astana arasında fərq kompensasiya olunaraq tənzimlənir.

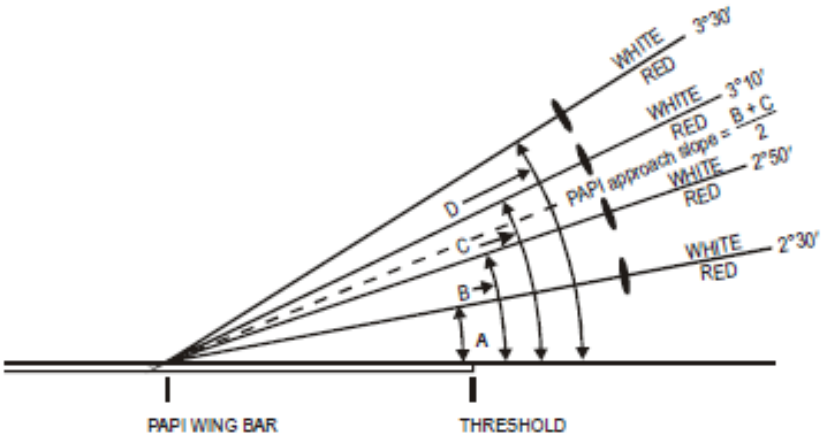
(e) İşıqları mümkün qədər aşağıda yerləşdirmək və hər hansı köndələn mailliyi nəzərə alınması üçün işıqlar arasında 5 sm-ə qədər hündürlükdə tənzimlənməyə icazə verilir. 1,25% -dən çox olmayan bir köndələn mailliliyə bütün işıqlar bərabər şəkildə istifadə edildiyi təqdirdə icazə verilir.

(f) 1 və ya 2 kod rəqəmləri olduqda, PAPI işıqları arasında 6 m (+1 m) bərabər olan intervallar qoyulur. Bu halda, ən yaxın PAPI işığı uçuş-enmə zolağının kənarından ən az 10 m (+1 m) məsafədə yerləşməlidir.

***Qeyd:** Qlisada işıqları arasındakı məsafənin azaldılması sistemin təsir zonasını azaldır.*

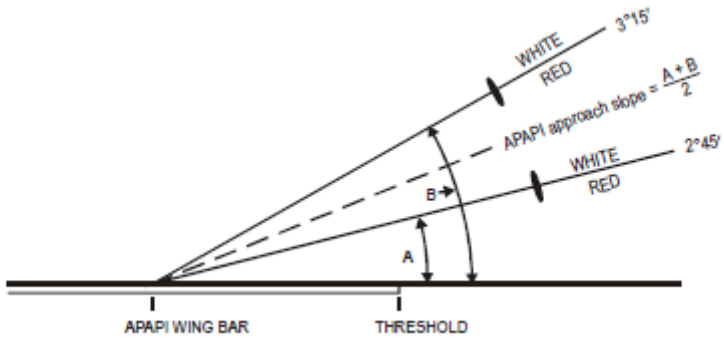
(g) Təsir zonasını genişləndirilməsi tələb olunduğu halda və ya daha sonra tam PAPI sisteminə keçmək üçün APAPI işıqları arasındakı köndələn interval 9 metrə (+1 m) qədər artırıla bilər. Bu halda ən yaxın PAPI işığı uçuş-enmə zolağının kənarından 15 m (+1 m) məsafədə yerləşməlidir.

Şəkil 9-19. PAPI və APAPI-nin yerləşməsi



Hava gəmisinin İLS qlisada mayakı,MLS antenası üzərindən pilotun görmə hündürlüyü hava gəmisinin tipindən və enməyə girişdə hündürlüyündən aslı olaraq dəyişir. PAPI siqnalının və ILS qlisada mayakının və / və ya MLS minimum qlisada mayakının astanaya daha yaxın məsafədə uyğunlaşdırılması sektor istiqamətini (on-course sector) 20-dən 30-a qədər artırmaqla əldə edilə bilər. 3 ° qlisada mailliliyi üçün işıq bucaqları sonra 2 ° 25, 2 ° 45, 3 ° 15 və 3 ° 35 ola bilər.

A — 3° qlisada üçün PAPI



B — 3° qlisada üçün APAPI

Şəkil 9-20. PAPI və APAPI işıq şüaları və yüksəlmə bucağların quraşdırılması

Enməyə giriş konfiqurasiyasında təyyarələrin pilotun gözləri və təkərlər arasında şaquli məsafə (a) (1)	Təkərlərlə UEZ-in astanası arasında arzu olunan ehtiyat hündürlüyü (metrlə) (b,c) (2)	Təkərlərlə UEZ-in astanası arasında minimum ehtiyat hündürlüyü (metrlə) (d) (3)
3 metrdən yuxarı, 3 m daxil olmamaqla	6	3 (e)
3 metrdən yuxarı, 5 metr daxil olmamaqla	9	4
5 metrdən yuxarı, 8 metr daxil olmamaqla	9	5
8 metrdən yuxarı, 14 metr daxil olmamaqla	9	6

Cədvəl 9-2. PAPİ və APAPI üçün təkərlə uçuş-enmə zolağının astanasının üzərində olan ehtiyat hündürlüyü.

(a) Pilotun gözləri və şassi təkərlər arasında bir sıra şaquli məsafələr seçərkən yalnız bu sistemdən müntəzəm olaraq istifadəsi nəzərdə tutulan təyyarələr hesab olunmalıdır. Bu təyyarələr arasında ən vacib olanı pilotun gözləri və şassi təkərlər arasında bir sıra şaquli məsafələri müəyyən etməkdir.

(b) Mümkün olduğu halda (2)-ci sütunda verilmiş təkərlərlə uçuş-enmə zolağının astanasının üzərində arzuolunan hündürlük təmin olunmalıdır.

(c) Sütun (2)-də verilmiş təkərlərlə uçuş-enmə zolağının astanasının üzərində arzuolunan hündürlük sütun (3)-də verilmiş aeronaviqasiya araşdırmasının təkərlərlə uçuş-enmə zolağının astanasının üzərindəki azaldılmış hündürlükdən az ola bilməz.

(d) Təkərlərlə uçuş-enmə zolağının astanasının üzərindəki azaldılmış hündürlük yerini dəyişmiş astanada təmin olunduğu zaman, əmin olmaq lazımdır ki, sütun (2)-də verilmiş müvafiq təkərlərlə uçuş-enmə zolağının astanasının üzərində arzuolunan hündürlük müəyyən olunmuş pilotun gözləri və şassi təkərlər arasında bir sıra şaquli məsafənin yuxarı hissəsində olduğu zaman uçuş-enmə zolağının başlanğıc nöqtəsinin üzərindən uçmuş olsun.

(e) Təkərlərlə uçuş-enmə zolağının astanasının üzərindəki hündürlük 1.5 m-ə qədər azaldılması, əsasən yüngül çəkili turbo-reaktiv olmayan təyyarələr tərəfindən istifadə olunur.

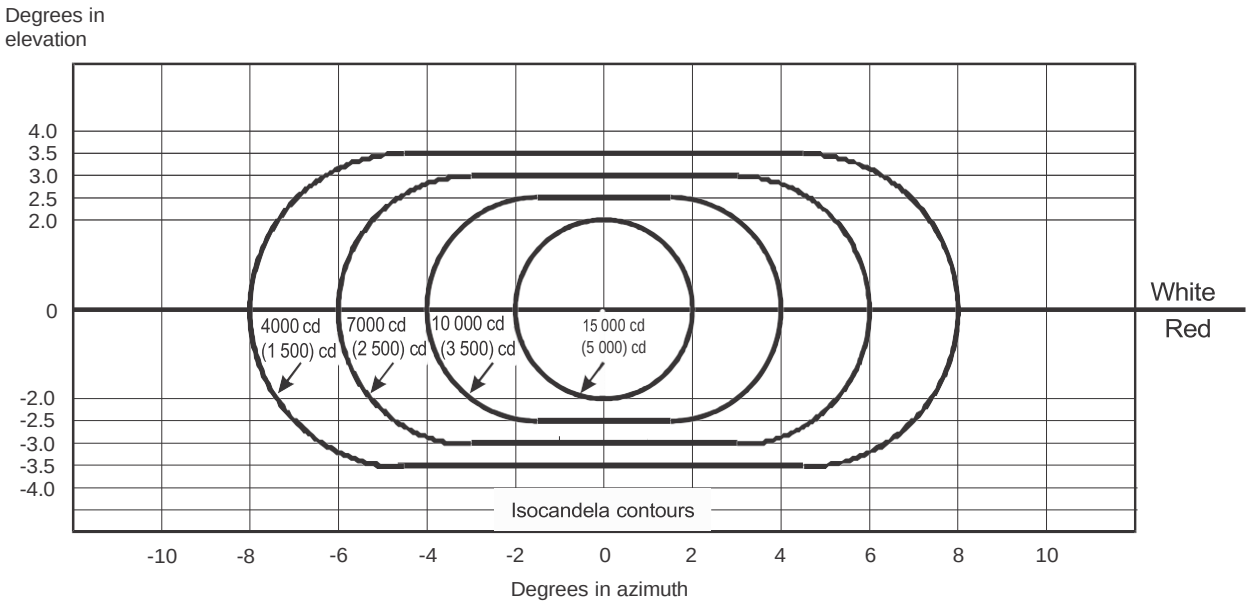
Qlissada işıqlarının xarakteristikaları (Characteristics of the light units)

9.4.5.11. Sistemlər həm gecə, həm də gündüz vaxtı yerinə yetirilən uçuş əməliyyatları üçün uyğun olmalıdır.

9.4.5.12. Şaquli müstəvidə qırmızı rəngdən ağ rəngə keçid elə olmalıdır ki, ən azı 300 metr məsafədə yerləşən müşahidəçi bu keçidi 3’-dən artıq olmayan şaquli bucağın hüdudları daxilində görsün.

9.4.5.13. Tam intensivliklə işıq saçan qırmızı işığın Y koordinat oxu 0.320-dən çox olmamalıdır.

9.4.5.14. Qlissada işıqlarının intensivliklərinin paylanması Şəkil A9-23-ə uyğun olmalıdır.



***Qeyd**:*

1. *Bu əyri xətlər qırmızı işığın minimum intensivliyini göstərir.*
2. *Şüanın ağ sektorunda intensivlik dəyəri ən azı 2 dəfə olmalıdır və qırmızı sektorda olan müvafiq sıxlıqdan 6,5 dəfə yüksək ola bilər.*
3. *Mötərizədə göstərilən intensivlik göstəriciləri APAPI üçün nəzərdə tutulub.*

Şəkil A9-23. PAPI və APAPI sistemlərinin işıq intensivliyinin paylanması

Qeyd: *Qlissada işıqlarının xarakteristikalarına dair əlavə təlimat materialı ilə tanış olmaq üçün G-AGA-014 sənədinə bax.*

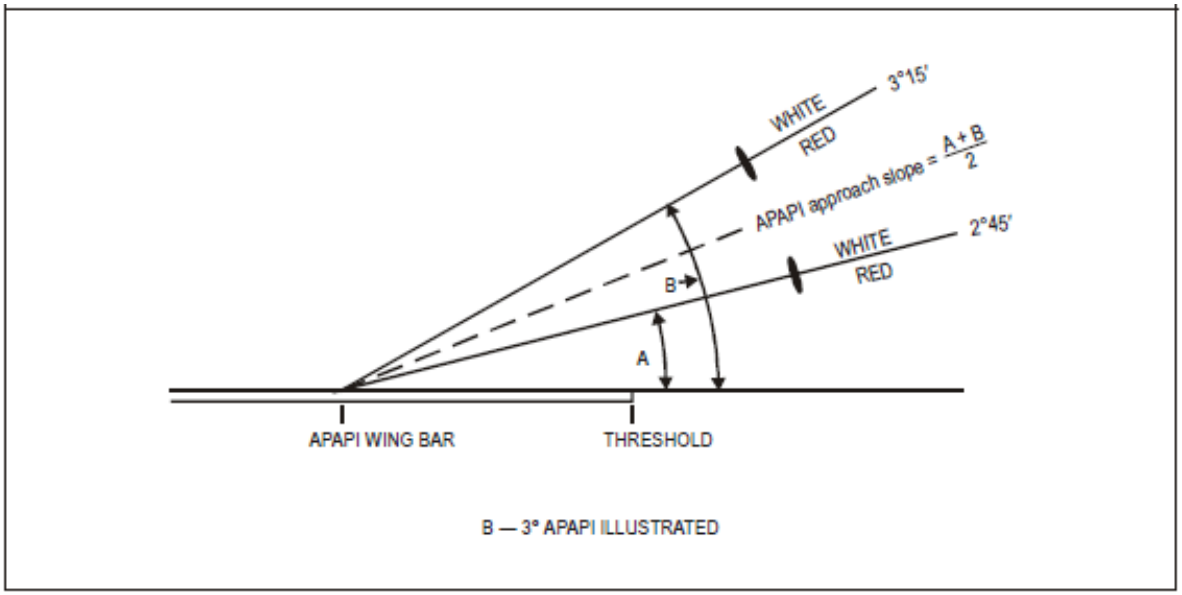
9.4.5.15. Mövcud şərtlərə uyğunlaşmaq, eləcə də enməyə giriş və yerə enmə zamanı pilotun gözünün qamaşmasının qarşısını almaq məqsədilə nizamlamalara imkan vermək üçün işığın intensivliyinin müvafiq qaydada tənzimlənməsi vasitəsi təmin edilmədir.

9.4.5.16. Şüanın ağ hissəsinin aşağı sərhədinin üfüqi müstəvi üzərindəki 1°30’ ilə və ən azı 4°30’ arasında hər hansı müvafiq yüksəklik bucağında qərarlaşa bilməsi üçün hər bir işığın yüksəkliyi nizamlana bilməlidir (Each lightunit shall be capable of adjustment in elevation so that the lower limit of the white part of the beam may be fixed at any desired angle of elevation between 1°30’ and at least 4°30’ above the horizontal).

9.4.5.17. Qlissadanın işıqları elə konstruksiya edilməlidir ki, kondensasiya, çirk və sair qalıqları optik cəhətdən ötürücü və əksetdirici (optically transmitting or reflecting surfaces) səthlər üzərində olan zaman onlar işıq siqnallarının ötürülməsinə minimum səviyyədə təsir etsin və heç bir halda şüaların hündürlüyünə, eləcə də qırmızı və ağ siqnallar arasındakı kontrastlılığa, həmçinin işığın dəyişdiyi sektorun hündürlüyünə (elevation of the transition sector) təsir etməsin.

Enməyə giriş qlissadasının maililik bucağı və qlissada işıqlarının şüalarının yüksəlmə bucaqlarının nizamlanması (Approach slope and elevation setting of light units)

9.4.5.18. Şəkil 9-20-də müəyyən edilən enməyə giriş qlissadasının maililik bucağı enməyə giriş yerin yetirən təyyarələr tərəfindən istifadəyə yararlı olmalıdır.



Şəkil 9-20. PAPI və APAPI işıq şüaları və qalxan bucağların quraşdırılması.

9.4.5.19. Uçuş-enmə zolağı İLS və/və ya MLS ilə təchiz edilən zaman qlissada işıqlarının yeri və yüksəklik bucaqları enməyə girişin vizual qlissadasının müvafiq olaraq İLS-nın qlissadası və/və ya MLS-in minimum qlissadası ilə mümkün olduğu qədər çox uyğun gəlməsini təmin edən qaydada quraşdırılmalıdır.

9.4.5.20. PAPİ-də cinahın üfüqi xəttinin qlissada işıqlarının yüksəklik bucağı elə olmalıdır ki, enməyə giriş yerinə yetirən zaman bir ağ ədəd rəngdə və üç ədəd qırmızı rəngdə

işıq sınalı görən pilot enməyə giriş sahəsində yerləşən bütün obyektlərin üzərindən lazımi təhlükəsizlik məsafəsində uça bilsin.

9.4.5.21. APAPİ-də cinahın üfüqi xəttinin qlissada işıqlarının yüksəklik bucağı elə olmalıdır ki, enməyə giriş yerinə yetirən zaman maililiyin üzərində yerləşən ən aşağı işığı (the lowest on slope signal), yəni bir ağ ədəd rəngdə və bir ədəd qırmızı rəngdə işıq sınalı görən pilot enməyə giriş sahəsində yerləşən bütün obyektlərin üzərindən lazımi təhlükəsizlik məsafəsində uça bilsin.

9.4.5.22. PAPİ və ya APAPİ sisteminin maneələrdən qorunma səthinin hüdudları xaricində amma işıq şüasının yan sərhədləri daxilində yerləşən obyektin maneələrdən qorunma səthinin müstəvisinin üzərinə çıxdığı aşkar edildiyi və buna uyğun olaraq keçirilmiş aviasiya tədqiqatı bu obyektin uçuşların təhlükəsizliyinə mənfi təsir edəcəyini müəyyən etdiyi hallarda, şüanın yayılmasının azimutal paylanması lazımi qaydada məhdudlaşdırılmalıdır. Məhdudlaşdırma həmin obyektin işıq şüasının əhatə dairəsi xaricində qalmasını təmin edən səviyyədə olmalıdır.

***Qeyd**: Əlaqədar maneələrdən qorunma səthi ilə bağlı bu Qaydaların 9.4.5.41-9.4.5.45 bəndlərinə bax.*

9.4.5.23. Yana əyilmənin idarə edilməsini (roll guidance) təmin etmək üçün cinahın üfüqü xətti uçuş-enmə zolağının hər iki tərəfində quraşdırılan zaman cinahın hər bir üfüqi xəttinin siqnallarının eyni vaxtda dəyişməsini təmin etmək məqsədilə uyğun işıqlar eyni bucaq altında yerləşdirilməlidir.

Maneələrdən qorunma səthi (Obstacle protection surface)

***Qeyd**: Bu bölmədə qeyd edilən texniki tələblər PAPI və APAPI sistemlərinə tətbiq edilir.*

9.4.5.24. Maneələrdən qorunma səthi enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyası sistemlərinin istifadə edilməsi nəzərdə tutulan yerdə quraşdırılır.

9.4.5.25. Maneələrdən qorunma səthinin xarakteristikaları, yəni onun başlanğıcı, şaxələnməsi (origin, divergence), uzunluğu və maililiyi Cədvəl 9-3-ün müvafiq sütununda qeyd edilənə və Şəkil 9-21-ə uyğun olmalıdır.

Cədvəl 9-3 – Maneələrdən qorunma səthinin ölçüləri və maililikləri

Səthin ölçüləri	Uçuş-enmə zolağının tipi/Kod nömrəsi							
	Təchiz edilməmiş				Təchiz edilmiş			
	Kod nömrəsi				Kod nömrəsi			
	1	2	3	4	1	2	3	4
Daxili sərhədin uzunluğu	60 metr	80 metr[a]	150 metr	150 metr	150 metr	150 metr	300 metr	300 metr
Uçuş-enmə zolağının astanasından hesablanan məsafə	30 metr	60 metr	60 metr	60 metr	60 metr	60 metr	60 metr	60 metr
Şaxələnmə (hər tərəfdən)	10 %	10 %	10 %	10 %	15 %	15 %	15 %	15 %
Ümumi uzunluq	7500 metr	7500 metr[b]	15000 metr	15000 metr	7500 metr	7500 metr[b]	15000 metr	15000 metr
Maililik								
a) PAPI[b]	-	A–0,57°	A–0,57°	A–0,57°	A–0,57°	A–0,57°	A–0,57°	A–0,57°

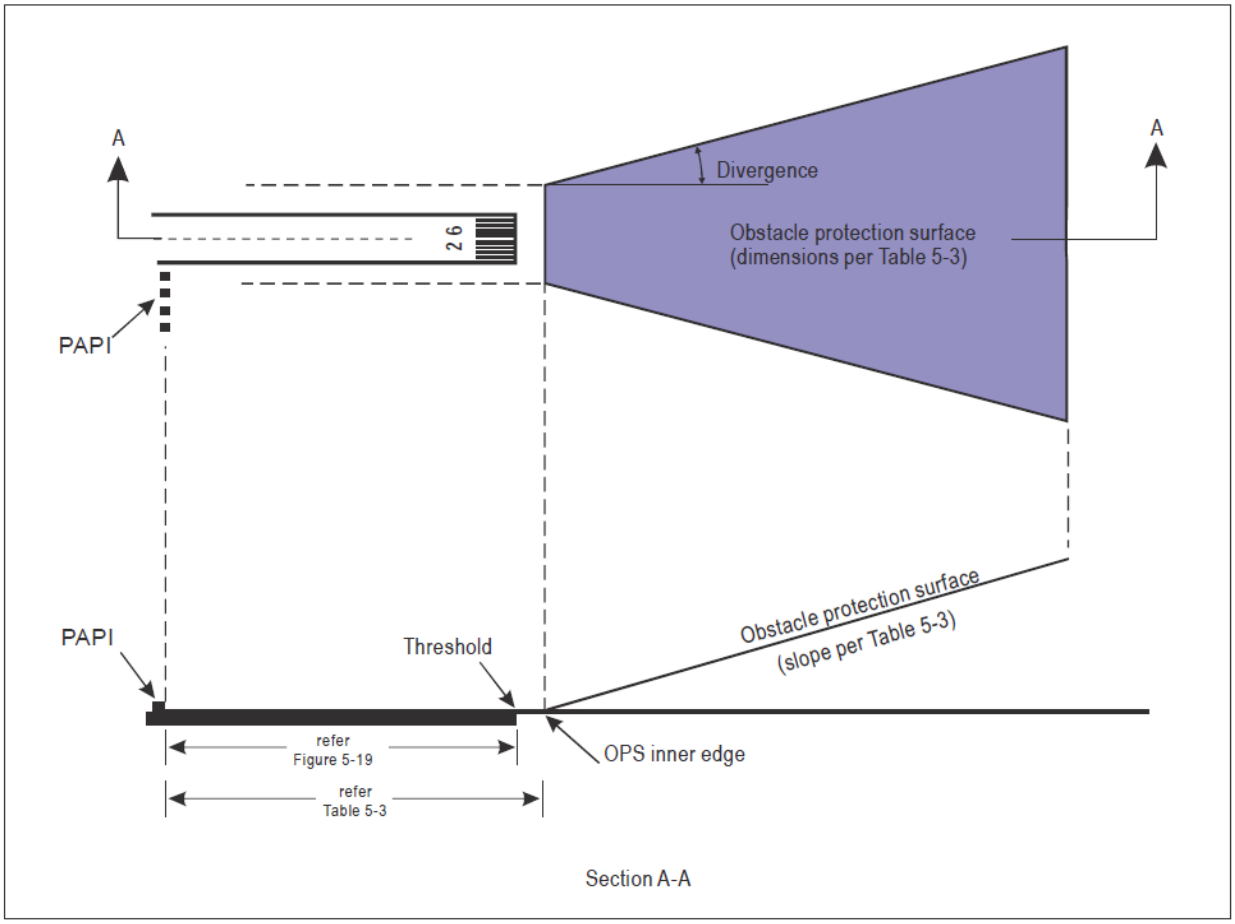
b) APAPI[b]	A–0,9°	A–0,9°	-	-	A–0,9°	A–0,9°	-	-

a. Sistemin verilən tip və göstərilən kod nömrəli uçuş-enmə zolağında istifadə edilməsi ehtimalı az olduğu üçün maililik müəyyən edilməyib.
b. Şəkil 9-19-da qeyd edilən bucaqlara uyğun bucaqlar.
c. D1 enməyə giriş qlisadasının vizual indikasiya sisteminin astanadan hər hansı yerdəyişmədən əvvəl maneələrdən qorunma səthinin obyektin nüfuz etməsinə qarşı olan məsafədir (Şəkil 9-19-a baxın). Maneələrin qorunma səthinin başlanğıcı enməyə giriş qlisadasının vizual indikasiya sisteminin yerləşdiyi yerə sabitlənmişdir ki, PAPI-nin yerdəyişməsi maneələrin qorunma səthinin başlanğıcının bərabər yerdəyişməsi ilə nəticələnir. Bax 9.4.5.28 e).

9.4.5.26. Yeni obyektlərin və ya ölçüləri böyüdülmüş mövcud obyektlərin maneələrdən qorunma səthinin üzərinə çıxmasına icazə verilmir. DMAA belə obyektlərin mövcud hərəkətsiz obyekt vasitəsilə qarşısının kəsildiyi (shielded) qənaətinə gəldiyi hallar istisna təşkil edir.

***Qeyd**: Qoruma prinsipinin tətbiq edilməsinin əsaslandırıla bildiyi şərtlər İCAO Hava Limanı Xidmətlərinə dair Təlimatın 6-cı hissəsində təsvir edilmişdir.*

9.4.5.27. Maneələrdən qorunma səthinin üzərindəki mövcud obyektlər aradan qaldırılmalıdır. DMAA-nın qərarına əsasən belə obyektin mövcud hərəkətsiz obyekt vasitəsilə qarşısının kəsildiyi (shielded) və ya təyyarələrlə yerinə yetirilən əməliyyatların müntəzəmliyini əhəmiyyətli dərəcədə dəyişməyəcəyinin aeronaviqasiya tədqiqatı nəticəsində müəyyən edildiyi hallar istisna təşkil edir.



Şəkil 9-21. Enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyası sistemləri üçün maneələrdən qorunma səthi

9.4.5.28. Maneələrdən qorunma səthinin üzərindəki mövcud obyektlərin təyyarələrlə yerinə yetirilən əməliyyatlara mənfi təsir edə biləcəyinin aeronaviqasiya tədqiqatı nəticəsində müəyyən edildiyi hallarda, aşağıda qeyd edilənlərdən biri və ya bir neçəsi həyata keçirilməlidir:

(a) Obyektin kənarlaşdırılmalıdır;

(b) sistemin qlissadasının maililik bucağını müvafiq olaraq qaldırmalıdır;

(c) sistemin şüasının yayılmasının azimutal bucağını, obyektin şüanın əhatə dairəsinin xaricində qalmasını təmin edən qaydada azaltmalıdır;

(d) sistemin mərkəzi ox xəttini və maneələrdən əlaqədar qorunma səthini 5°-yə qədər dəyişməlidir; və

(e) obyektin OPS-dan kənara çıxmaması üçün sistem uçuş-enmə zolağı astanasına müvafiq olaraq sürüşdürülür.

***Qeyd 1**: Bu məsələ ilə əlaqədar təlimat materialı G-AGA-014 sənədində təsvir edilmişdir.*

***Qeyd 2**: Sistemin uçuş-enmə zolağı astanasından uzaqlaşdırılması istifadə olunan eniş məsafəsini azaldır.*

9.4.6. Dövrə vurmaqla uçuşun idarə edilməsi işıqları (Circling guidance lights)

Tətbiqi

9.4.6.1. Enməyə girişin və uçuş-enmə zolağının işıqlandırılmasının mövcud sistemləri uçuş-enmə zolağının və/və ya enməyə giriş sahəsinin yerinin dövrə vuran təyyarənin bortundan, uçuş-enmə zolağından dövrə vurmaqla enməyə giriş üçün istifadə edilməsi zamanı mövcud olması nəzərdə tutulan şəraitdə aşkarlanmasına kifayət qədər imkan vermədiyi hallarda, dövrə vurmaqla uçuşun idarə edilməsi işıqları təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.4.6.2. Dövrə vurmaqla uçuşun idarə edilməsi işıqlarının yeri və sayı pilotun, uyğun olaraq, aşağıda qeyd edilənləri yerinə yetirməsinə imkan verməlidir:

(a) ikinci və üçüncü döngələr arasında yerləşən sahəyə çıxmağı və ya hava gəmisinin kursunu uçuş-enmə zolağı istiqamətinə, zolağından tələb olunan uzaqlıq məsafəsində yönləndirməyi və bu kursa düzəliş etməyi, eləcə də keçən zaman astananı tanıya bilməyı (join the downwind leg or align and adjust the aircraft's track to the runway at a required distance from it and to distinguish the threshold in passing); və

(b) uçuş-enmə zolağının astanasını və/və ya üçüncü döngəni və enməyə girişin son mərhələsini yerinə yetirmək barədə qərar verməyi (to judge the turn on to base leg and final approach) mümkün edən digər fərqləndirici oriyentirləri görmə sahəsində saxlamağı, eyni zamanda digər vizual vasitələr tərəfindən təmin edilən istiqamətləndirməni də nəzərə almağı.

9.4.6.3. Dövrə vurmaqla uçuşun idarə edilməsi işıqları aşağıda qeyd edilənlərdən ibarət olmalıdır:

(a) uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin davamını göstərən işıqları və/və ya enməyə girişin hər hansı işıq sisteminin hissələrini; və ya

(b) uçuş-enmə zolağının astanasının yerini göstərən işıqları; ya da

(c) uçuş-enmə zolağının istiqamətini və ya yerini göstərən işıqları;

yaxud nəzərdən keçirilən uçuş-enmə zolağına uyğun işıq kombinasiyasını.

***Qeyd**: Dövrə vurmaqla uçuşun idarə edilməsi işıqlarının quraşdırılmasına dair təlimat materialı G-AGA-014 sənədində qeyd edilmişdir.*

Xarakteristikalar

9.4.6.4. Dövrə vurmaqla uçuşun idarə edilməsi işıqları davamlı işıq saçan və ya parıldayan işıqlar olmalı və bu işıqların intensivliyi, həmçinin onların şüasının yayılması bucağı dövrə vurmaqla vizual enməyə girişlər (visual circling approaches) yerinə yetirmənin planlaşdırıldığı görünmə şərtlərinə və ətraf işıqlanmaya uyğun olmalıdır. Parıltı saçan işıqlar ağ işıq olmalı, davamlı işıq saçan işıqlar isə ağ və ya qaz boşalması işıqları (gaseous discharge lights) olmalıdır.

9.4.6.5. İşıqlar, yerə enmək üçün enməyə giriş yerinə yetirən, havaya qalxan və ya yerdə sürmə həyata keçirən pilotun gözünün qamaşmasına və ya oriyentasiyanı itirməsinə şərait yaratmayan qaydada konstruksiya edilməli və quraşdırılmalıdır.

9.4.7. Uçuş-enmə zolağına yanaşmanın işıq sistemləri (Runway lead-in lighting systems)

Tətbiqi

9.4.7.1. Uçuş-enmə zolağına yanaşmanın işıq sistemi təhlükəli xarakterli relyefə malik yer səthindən yan keçmə zərurəti və ya səs-küyün azaldılması məqsədilə müəyyən enməyə giriş trayektoriyası boyunca vizual yönləndirmənin məqsədəuyğun olduğu hallarda təmin edilməlidir.

***Qeyd**: Uçuş-enmə zolağına yanaşmanın işıq sistemlərinin quraşdırılmasına dair təlimat materialı G-AGA-014 sənədində qeyd edilmişdir.*

Yerləşməsi

9.4.7.2. Uçuş-enmə zolağına yanaşmanın işıq sistemləri arzu olunan enməyə giriş trayektoriyasını müəyyən etmək üçün yerləşdirilmiş işıqlar qrupundan ibarət olmalı və bu zaman əvvəlki işıq qrupunu keçdikdən sonra növbəti işıq qrupu görünməlidir. Bir-birinə yaxın yerləşən işıq qrupları arasındakı interval 1600 metrdən çox olmamalıdır.

***Qeyd**: Uçuş-enmə zolağına yanaşmanın işıq sistemləri əyrixətli, düzxətli konfiqurasiyaya malik olmalı və ya bunların hər ikisinin kombinasiyasından ibarət olmalıdır.*

9.4.7.3. Uçuş-enmə zolağına yanaşmanın işıq sistemləri DMAA tərəfindən müəyyən edilən nöqtədən başlamalı və enməyə girişin işıq sistemi (nəzərdə tutulduqda) və ya uçuş-enmə zolağı, ya da uçuş-enmə zolağının işıq sisteminin görünə bildiyi nöqtəyə qədər davam etməlidir.

Xarakteristikaları

9.4.7.4. Uçuş-enmə zolağına yanaşmanın işıq sistemlərinə daxil olan hər bir işıq qrupu ən azı üç ədəd parıltı işıq saçan işıqdan ibarət olmalı və bu işıqlar xətti, yaxud dəstə

konfiqurasiyasında yerləşdirilməlidirilər. Sistemin tanınmasına yardımçı olacağı hesab edilərsə, bu sistemə davamlı işıq saçan işıqlar da əlavə edilə bilər.

9.4.7.5. Parıltılı işıq saçan işıqlar ağ rəngdə və davamlı işıq saçan işıqlar isə qaz boşalması işıqları olmalıdır.

9.4.7.6. Praktik cəhətdən mümkün olarsa, hər bir qrupdakı parıltılı işıq saçan işıqlar uçuş-enmə zolağı istiqamətində olmaqla, növbə ilə işıq saçmalıdır.

9.4.8. Uçuş-enmə zolağının astanasını göstərən işıqlar (Runway threshold identification lights)

Tətbiqi

9.4.8.1. Uçuş-enmə zolağının astanasını göstərən işıqlar aşağıda qeyd edilən yerdə və halda quraşdırılmalıdır:

(a) astananın görünmə dərəcəsini artırmaq zəruri yarandıqda və ya enməyə girişin digər işıq vasitələrinin təmin edilməsi praktik cəhətdən əlverişli olmadıqda, qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının Astanasında; və

(b) uçuş-enmə zolağının astanası uçuş-enmə zolağının sonuna münasibətdə yerini daimi olaraq dəyişdikdə və ya öz normal yerini müvəqqəti olaraq dəyişdikdə, eləcə də astananın görünmə dərəcəsinin artırılması zəruri olduqda.

Yerləşməsi

9.4.8.2. Uçuş-enmə zolağının astanasını göstərən işıqlar uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə simmetrik, astana ilə eyni xətdə və uçuş-enmə zolağının kənarının işıqlarının hər bir xəttindən təqribən 10 metr aralı məsafədə yerləşməlidir.

Xarakteristikaları

9.4.8.3. Uçuş-enmə zolağının astanasını göstərən işıqlar impuls tipli ağ rəngli işıqlar olmalı və onlar dəqiqədə 60 – 120 işıq intensivliyi ilə işıq saçmalıdır.

9.4.8.4. Bu işıqlar yalnız uçuş-enmə zolağına enməyə giriş istiqamətində görünməlidir.

9.4.9. Uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları (Runway edge lights)

Tətbiqi

9.4.9.1. Uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları gecə vaxtı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan və ya gündüz vaxtı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağına quraşdırılmalıdır.

9.4.9.2. Uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları havaya qalxma üçün nəzərdə tutulan, gündüz vaxtı görünmə hüdudu 800 metrdən az olan istismar minimumları çərçivəsində istismar edilən uçuş-enmə zolağında quraşdırılmalıdır.

Yerləşməsi

9.4.9.3. Uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları uçuş-enmə zolağının bütün uzunluğu boyu yerləşdirilməli və mərkəzi ox xəttindən bərabər məsafədə yerləşən iki paralel sıradan ibarət olmalıdır.

9.4.9.4. Uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları uçuş-enmə zolağı kimi istifadə ediləcəyi elan edilən zonanın sərhədləri boyunca və ya bu zonanın sərhədlərindən 3 metr aralıda yerləşdirilməlidir.

9.4.9.5. Uçuş-enmə zolağı kimi istifadə ediləcəyi elan edilə biləcək zonanın eni 60 metrdən çox olarsa, işıq sıraları arasındakı məsafə yerinə yetirilən əməliyyatların tipi, uçuş-enmə zolağının kənarının işıqlarının işığın yayılması ilə əlaqədar xüsusiyyətləri və uçuş-enmə zolağında istifadə edilən digər vizual vasitələri nəzərə alınmaqla müəyyən edilməlidir.

9.4.9.6. İşıqlar, təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı halında 60 metrdən çox olmayan bərabər intervallarla və təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağı halında isə 100 metrdən çox olmayan bərabər intervallarla, işıq sıraları formasında yerləşdirilməlidir. Uçuş-enmə zolağının oxunun hər iki istiqamətində yerləşən işıqlar bu oxa münasibətdə düz bucaq altında yerləşən xətlərdə quraşdırılmalıdırlar. İşıqlar uçuş-enmə zolaqlarının kəsişmələrində qeyri-bərabər intervallarla yerləşdirilə və ya müvafiq istiqamətləndirmə vasitələrinin pilotun sərəncamında olması şərtilə, bu kəsişmələrdə nəzərdə tutulmaya bilərlər.

Xarakteristikaları

9.4.9.7. Aşağıda qeyd edilən hallar istisna olmaqla, uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları dəyişkən intensivlikli ağ rəngə davamlı işıq saçan işıqlar olmalıdır:

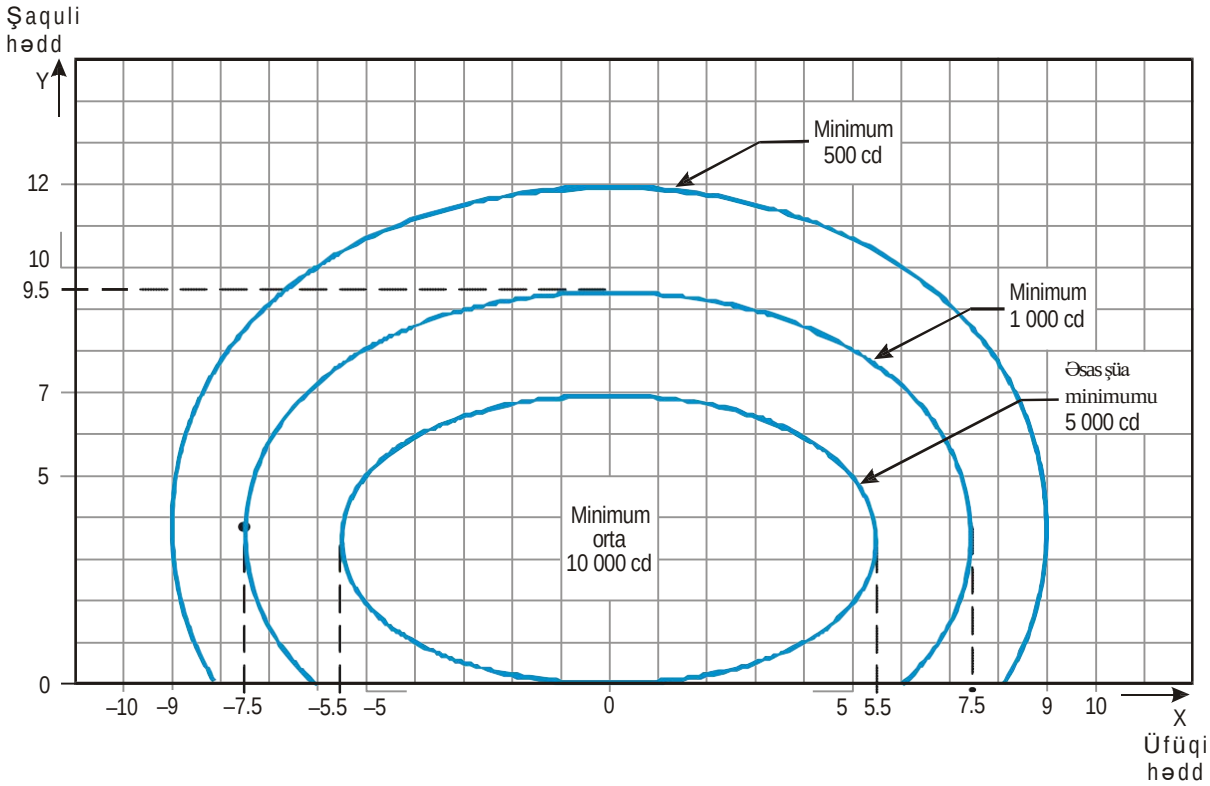
(a) uçuş-enmə zolağının astanasının yeri dəyişmiş olduqda uçuş-enmə zolağının başlanğıcı ilə yeri dəyişmiş astananın arasında yerləşən işıqlar enməyə giriş istiqamətində qırmızı işıq saçmalıdır; və

(b) 600 metrlik uzunluğa malik və ya uçuş-enmə zolağının uzunluğunun üçdə biri uzunluğunda olan sahədə (hansı məsafə az olarsa), uçuş-enmə zolağının, havaya qalxma zamanı sürət yığmanın başlandığı ən ucqar son hissəsində yerləşən işıqlar sarı rəngdə işıq saça bilər.

9.4.9.8. Uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları hər iki istiqamətdə yerə enmə və ya havaya qalxma yerinə yetirən pilotu yönləndirmək üçün zəruri olan bütün istiqamətlərdən görünməlidir. Uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları dövrə vurmaqla uçuşun idarə edilməsi (circling guidance) üçün nəzərdə tutulan zaman, onlar bütün istiqamətlərdən görünə bilməlidir (Bu Qaydaların 9.4.6.1 bəndinə bax).

9.4.9.9. Uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları bu Qaydaların 9.4.9.8 bəndində tələb olunan bütün istiqamətlərdə (In all angles of azimuth) üfüqi xəttin üzərindən 15° bucaq altına işıq saçmalı və işıqların intensivliyi uçuş-enmə zolağının havaya qalxma və yerə enmə üçün istifadə edilməsi zamanı mövcud olacaq görünmə və işıqlanma şərtlərinə uyğun olan səviyyədə olmalıdır. Hər bir halda işığın intensivliyi 50 kandeladan az olmamalıdır. Pilotun gözünün qamaşmasının qarşısını almaq üçün xarici işıqlanması (extraneous lighting) olmayan aerodromda işıqların intensivliyinin 25 kandelaya qədər azaldıla bilməsi istisna təşkil edir.

9.4.9.10. Dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları Şəkil A9-9 və ya A9-10-da müəyyən edilən texniki tələblər uyğun olmalıdır.



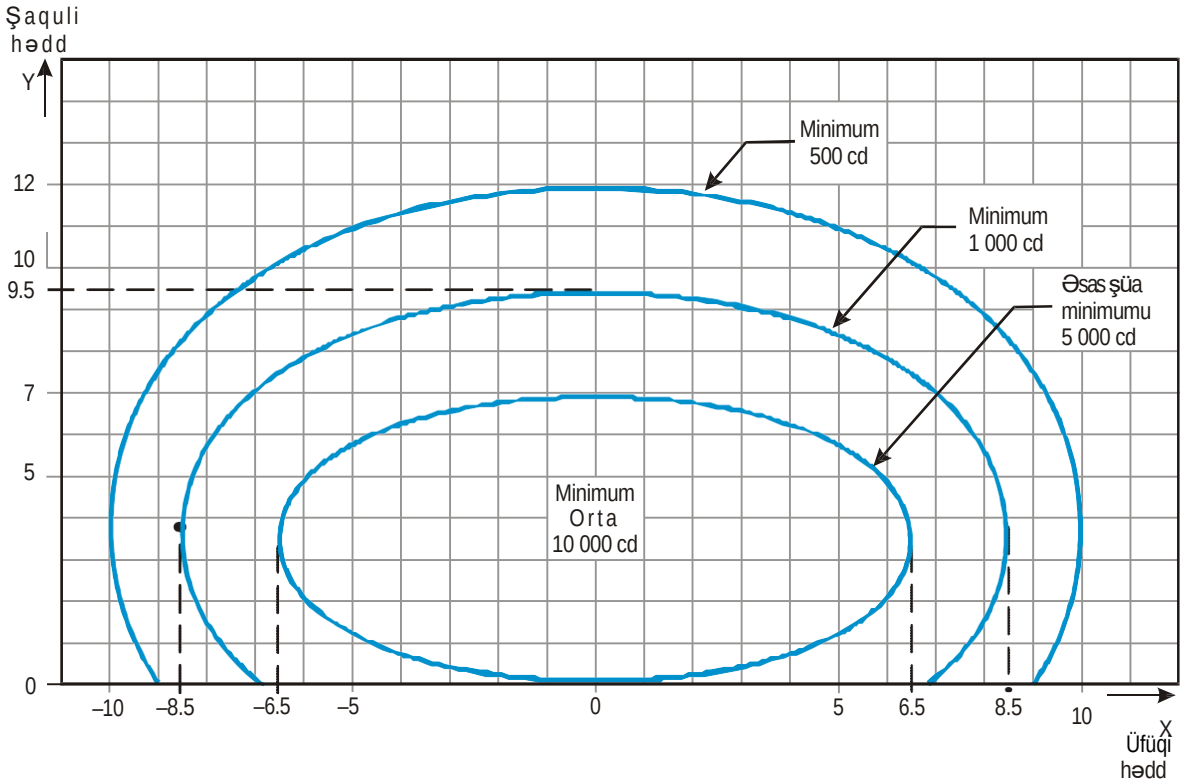
Qeydlər:

1. Əyrinin hesablama formulası $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	5.5	7.5	9.0
b	3.5	6.0	8.5

2. 3.5 dərəcəli sürüşmə
3. Qırmızı işıq üçün qiymətlər 0,15 artırılır.
4. Sarı işıq üçün qiymətlər 0,40 artırılır.
5. Şəkil A9-1-dən A9-11 və A9-26 qeydlərinə nəzər yetirin.

Şəkil A9-9. Eni 45 metr olan uçuş-enmə zolağının kənarının işıqlarının izokandela diaqramı



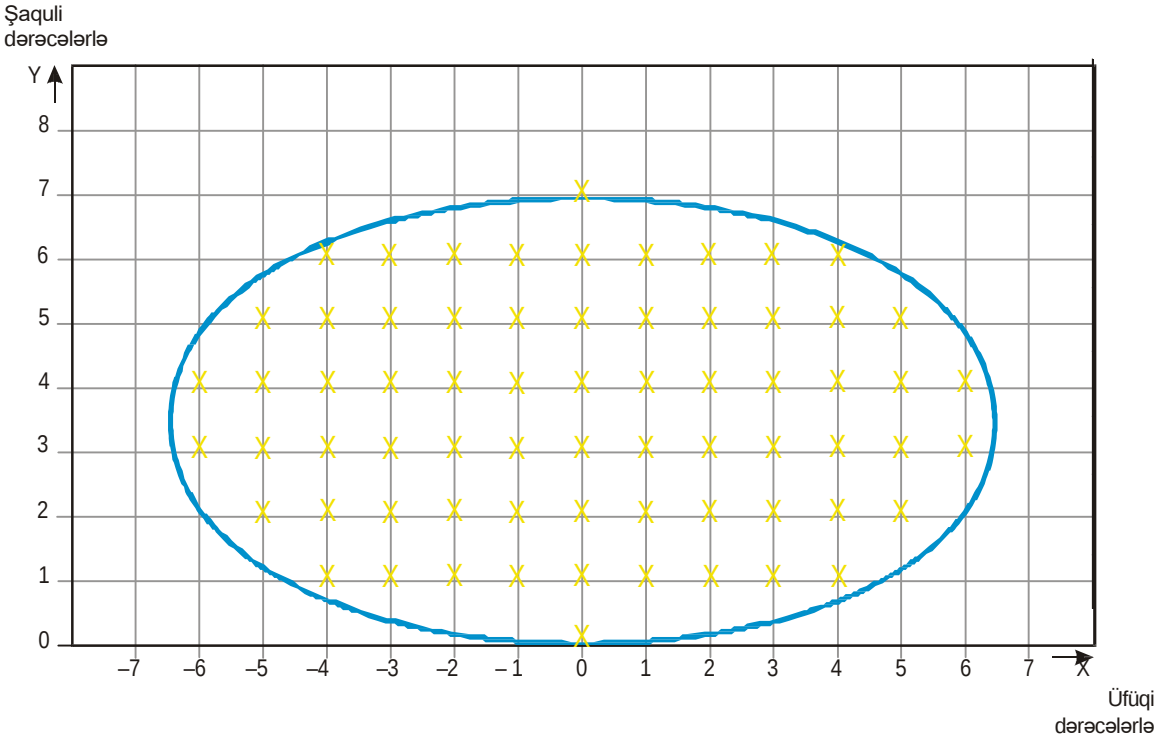
Qeydlər:

1. Əyrinin hesablama formulası $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	6.5	8.5	10.0
b	3.5	6.0	8.5

1. 4.5 dərəcəli sürüşmə
2. Qırmızı işıq üçün qiymətlər 0,15 artırılır.
3. Sarı işıq üçün qiymətlər 0,40 artırılır.
4. Şəkil A9-1-dən A9-11 və A9-26 qeydlərinə nəzər yetirin.

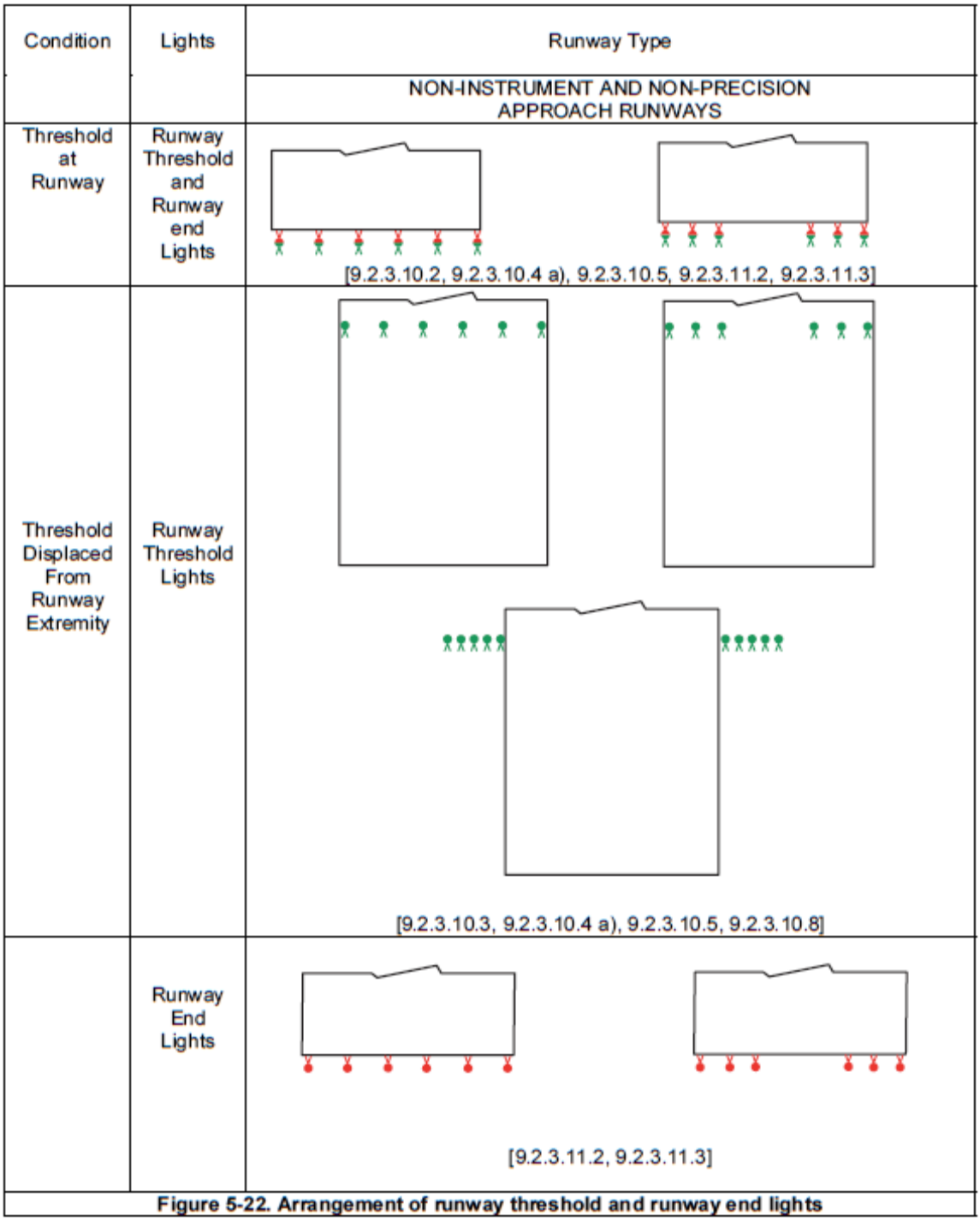
Şəkil A9-10. Eni 60 metr olan uçuş-enmə zolağının kənarının işıqlarının izokandela diaqramı (ağ işıq)



Şəkil A9-11. Enməyə girişin və uçuş-enmə zolağının işıqlarının orta intensivliyini hesablamaq üçün istifadə olunan şəbəkə nöqtələri

9.4.10. Uçuş-enmə zolağının astanasının və cinahlarının üfüqi xətlərinin işıqları (Runway threshold and wing bar lights)

(Şəkil 9-22-ə bax)



Şəkil 9-22. Uçuş-enmə zolağının astanasının və sonunun işıqlarının təşkili

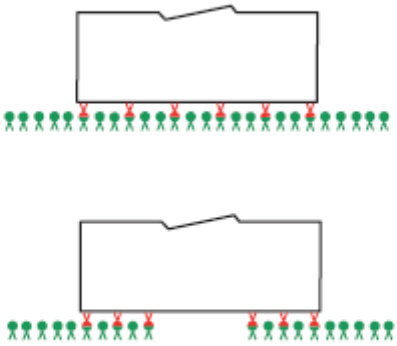
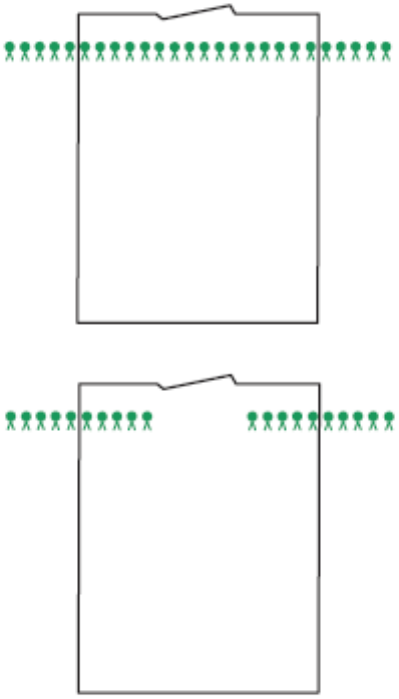
Condition	Lights	Runway Type
		PRECISION APPROACH RUNWAYS CATEGORY I
Threshold at Runway	Runway Threshold and Runway end Lights	 [9.2.3.10.2, 9.2.3.10.4 b), 9.2.3.10.5, 9.2.3.10.8, 9.2.3.11.2, 9.2.3.11.3]
Threshold Displaced From Runway Extremity	Runway Threshold Lights	 [9.2.3.10.3, 9.2.3.10.4 b), 9.2.3.10.5, 9.2.3.10.8]
	Runway End Lights	 [9.2.3.11.2, 9.2.3.11.3]

Figure 5-22. Arrangement of runway threshold and runway end lights

Şəkil 9-22. Uçuş-enmə zolağının astanasının və sonunun işıqlarının təşkili

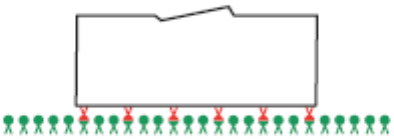
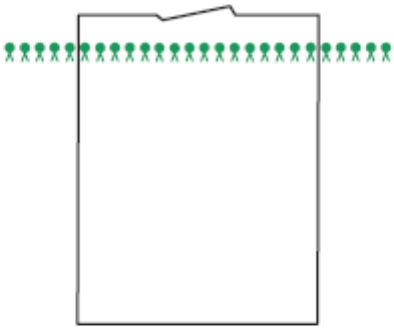
Condition	Lights	Runway Type
		PRECISION APPROACH RUNWAYS CATEGORY II
Threshold at Runway	Runway Threshold and Runway end Lights	 [9.2.3.10.2, 9.2.3.10.4 c), 9.2.3.10.8, 9.2.3.11.2, 9.2.3.11.3]
Threshold Displaced From Runway Extremity	Runway Threshold Lights	 [9.2.3.10.3, 9.2.3.10.4 c), 9.2.3.10.8]
	Runway End Lights	 [9.2.3.11.2, 9.2.3.11.3]

Figure 5-22. Arrangement of runway threshold and runway end lights

Şəkil 9-22. Uçuş-enmə zolağının astanasının və sonunun işıqlarının təşkili

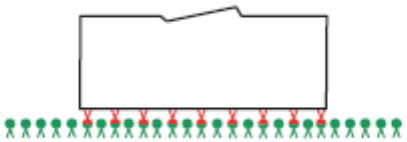
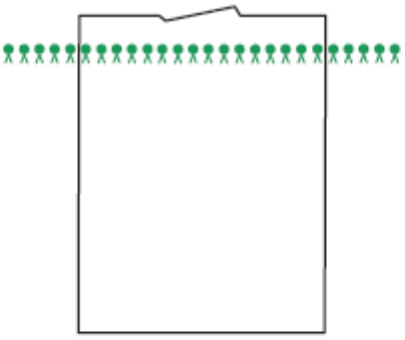
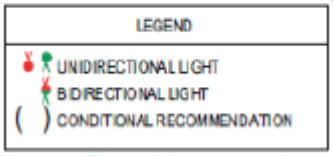
Condition	Lights	Runway Type PRECISION APPROACH RUNWAYS CATEGORY III
Threshold at Runway	Runway Threshold and Runway end Lights	 [9.2.3.10.2, 9.2.3.10.4 c), 9.2.3.10.8, 9.2.3.11.2, 9.2.3.11.3]
Threshold Displaced From Runway Extremity	Runway Threshold Lights	 [9.2.3.10.3, 9.2.3.10.4 c), 9.2.3.10.8]
	Runway End Lights	 [9.2.3.11.2, 9.2.3.11.3]

Figure 5-22. Arrangement of runway threshold and runway end lights



Note.— The minimum number of lights are shown for a runway 45 m wide with runway edge lights installed at the edge.

Uçuş-enmə zolağının astanasının işıqlarının tətbiqi (Application of runway threshold lights)

9.4.10.1. Uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları ilə təchiz edilən zaman bu uçuş-enmə zolağı astananın işıqları ilə təmin edilməlidir. Astananın yerini dəyişmiş və cinahın üfüqi xəttinin təmin edilmiş olduğu təchiz edilməmiş və ya qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqları istisna təşkil edir.

Uçuş-enmə zolağının astanasının işıqlarının yeri (Location of runway threshold lights)

9.4.10.2. Astana uçuş-enmə zolağının sonunda yerləşərsə, astananın işıqları uçuş-enmə zolağının ox xəttinə düz bucaq altında, astananın sonuna mümkün olduğu qədər yaxın olmaqla, sıra şəklində yerləşdirilməli və hər bir halda bu işıqlar uçuş-enmə zolağının sonundan uzaqlıq məsafəsi 3 metrdən çox olmamalıdır.

9.4.10.3. Astananın yeri uçuş-enmə zolağının sonundakı yerindən dəyişən zaman astananın işıqları uçuş-enmə zolağının ox xəttinə düz bucaq altında, astananın yeni yerində olmaqla, sıra şəklində yerləşdirilməlidir.

9.4.10.4. Astananın işıqları aşağıda qeyd edilənlərdən ibarətdir:

(a) təchiz edilməmiş və ya qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqları halında, ən azı altı ədəd işıqdan;

(b) I kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqları halında, ən azı uçuş-enmə zolağının kənarının işıqlarının sıraları arasında 3 metrlik intervalla bərabər məsafədə yerləşdirilməyə kifayət edəcək sayda işıqlardan.

(c) II və ya III kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqları halında, ən azı uçuş-enmə zolağının kənarının işıqlarının sıraları arasında 3 metrlik intervalla bərabər məsafədə yerləşdirilmiş işıqlar.

9.4.10.5. Bu Qaydaların 9.4.10.4 bəndinin a) və b) alt-bəndlərində təsvir olunan işıqlar:

(a) uçuş-enmə zolağının kənarının işıqlarının sıraları arasında bərabər intervallarla yerləşməli, ya da

(b) iki qrupa bölünməklə uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə simmetrik düzülməli, eyni zamanda hər bir qrupdakı işıqlar bərabər intervallara malik olmalı və qruplar arasındakı boşluq məsafəsi yerə enmə zonasının işarələri və işıqları arasındakı köndələn məsafəyə (gauge of the touchdown zone marking or lighting) bərabər olmalı (onlar nəzərdə tutulduqda), yaxud uçuş-enmə zolağının kənarının işıqlarının sıraları arasındakı məsafənin yarısından çox olmamalıdır.

Cinahın üfüqi xətlərinin işıqlarının tətbiqi (Application of wing bar lights)

9.4.10.6. Daha yaxşı görünən oriyentirlərin mövcud olması məqsədəuyğun hesab olunduğu zaman dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı cinahlarının üfüqi xətlərinin işıqları ilə təmin edilməlidir.

9.4.10.7. Astanasının yeri dəyişdirilmiş və uçuş-enmə zolağının astanasının işıqlarının mövcud olması tələb olunan amma bu işıqlar təmin edilməyən təchiz edilməmiş və ya qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı cinahların üfüqi xətlərinin işıqları ilə təmin edilməlidir.

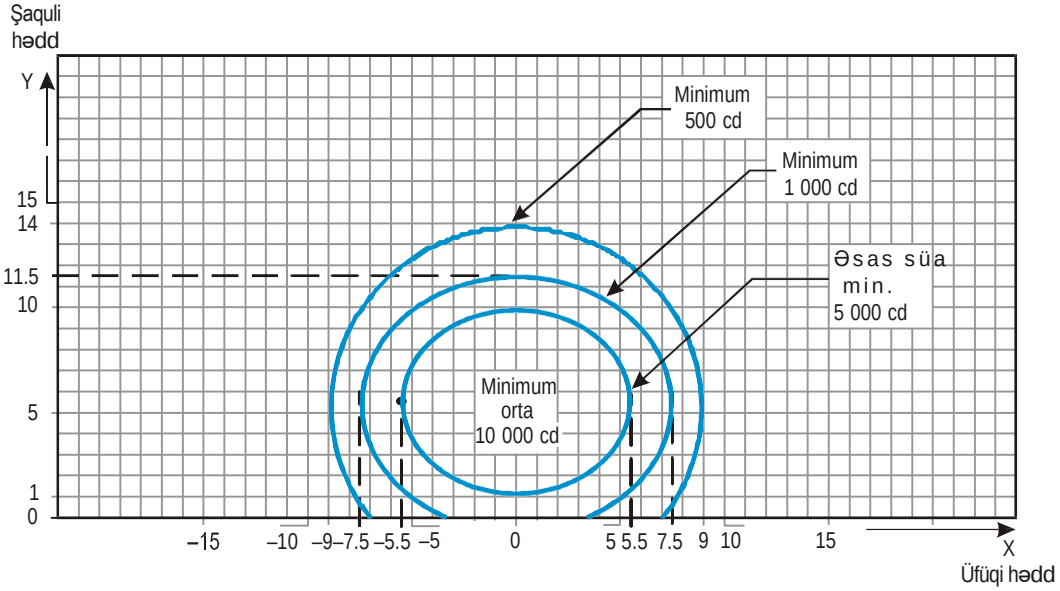
Cinahın üfüqi xətlərinin işıqlarının yeri (Location of wing bar lights)

9.4.10.8. Cinahın üfüqi xətlərinin işıqları iki qrupa bölünərək uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə simmetrik olmaqla, astanada, yəni cinahın üfüqi xətləri formasında yerləşdirilməlidir. Cinahın hər bir üfüqi xətti beş ədəd işıqdan ibarət olmalı və bu işıqlar uçuş-enmə zolağının kənarının işıqlarının yerləşdiyi xətdən ən azı 10 metr məsafədə uzanmaqla, bu xəttə düz bucaq altında yerləşməlidir. Eyni zamanda, cinahın hər bir üfüqi xəttinin ən yaxın işığı uçuş-enmə zolağının kənarının işıqlarının yerləşdiyi xətlə eyni xətdə yerləşməlidir.

Uçuş-enmə zolağının astanasının və cinahlarının üfüqi xətlərinin işıqlarının xarakteristikaları (Characteristics of runway threshold and wing bar lights)

9.4.10.9. Uçuş-enmə zolağının astanasının və cinahlarının üfüqi xətlərinin işıqları uçuş-enmə zolağına enməyə giriş istiqamətində, yaşıl rəngdə davamlı işıq saçan biristiqamətli işıqlardan ibarətdir. İşığın intensivliyi və şüasının yayılma bucağı uçuş-enmə zolağının istifadə ediləcəyi zaman mövcud olacağı gözlənilən görünmə dərəcəsi və ətraf işıqlanma şərtlərinə uyğun olmalıdır.

9.4.10.10. Dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının astana işıqları Şəkil A9-3-də müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır.



Qeydlər:

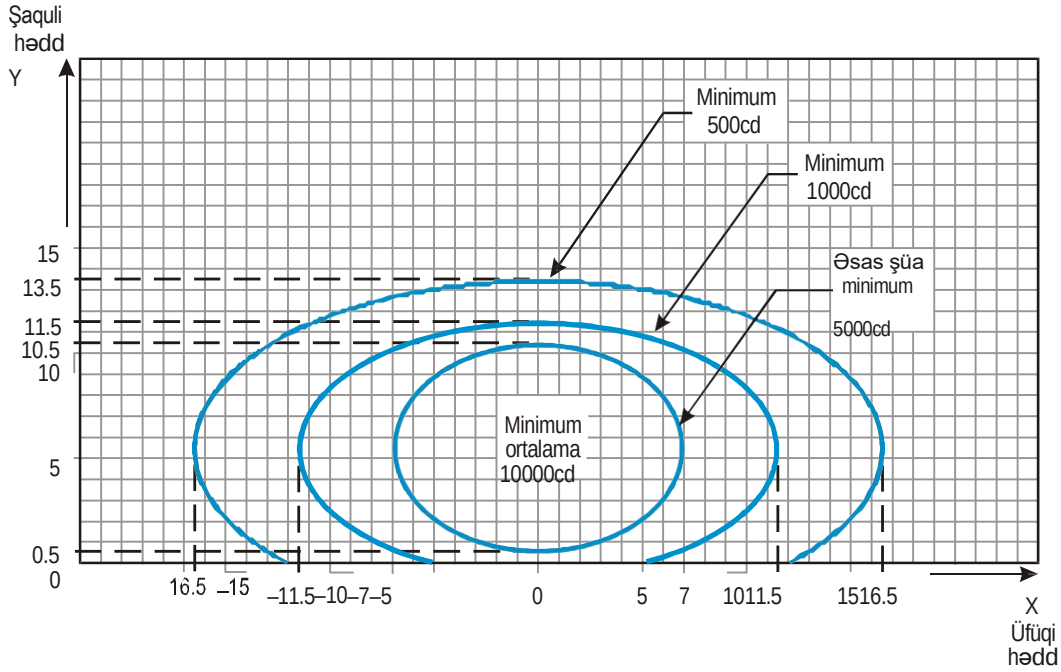
1. Əyrinin hesablama formulası $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	5.5	7.5	9.0
b	4.5	6.0	8.5

2. 3.5 dərəcəli sürüşmə
3. Şəkil A9-1-dən A9-11 və A9-26 qeydlərinə nəzər yetirin.

Şəkil A9-3. Uçuş-enmə zolağının astanasının işıqları üçün izokandela diaqramı (yaşıl işıq)

9.4.10.11. Dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağında cinahın üfüqi xətlərinin astana işıqları Şəkil A9-4-də müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır.



Qeydlər:

1. Əyrinin hesablama formulası $\frac{x^2}{a^2}+\frac{y^2}{b^2}=1$

a	7.0	11.5	16.5
b	5.0	6.0	8.0

2. 2 dərəcəli sürüşmə

3. Şəkil A9-1-dən A9-11 və A9-26 qeydlərinə nəzər yetirin.

Şəkil A9-4 Uçuş-enmə zolağının astanasının cinahlarının üfüqi xətlərinin işıqları üçün izokandela diaqramı. (yaşıl işıq)

9.4.11. Uçuş-enmə zolağının sonunun işıqları (Runway end lights)

(Şəkil 9-22 bax)

Tətbiqi

9.4.11.1. Uçuş-enmə zolağı sonunun işıqları kənarının işıqları ilə təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağında təmin edilir.

***Qeyd**: Astana uçuş-enmə zolağının sonunda yerləşibsə, astana işıqları kimi xidmət göstərən işıq-siqnal avadanlığı uçuş-enmə zolağı sonunun işıqları qismində istifadə edilə bilər.*

Yerləşməsi

9.4.11.2. Uçuş-enmə zolağı sonunun işıqları uçuş-enmə zolağının oxuna düz bucaq altında olmaqla, düz xətt üzərində, uçuş-enmə zolağının sonuna mümkün olduğu qədər yaxın və hər bir halda uçuş-enmə zolağının sonunun xarici tərəfindən maksimum 3 metr məsafədə yerləşməlidir.

9.4.11.3. Uçuş-enmə zolağı sonunun işıqları ən azı altı ədəd işıqdan ibarət olmalıdır. Bu işıqlar aşağıdakı kimi yerləşməlidir:

(a) uçuş-enmə zolağının kənarının işıqlarının sıraları arasında bərabər intervallarla, ya da

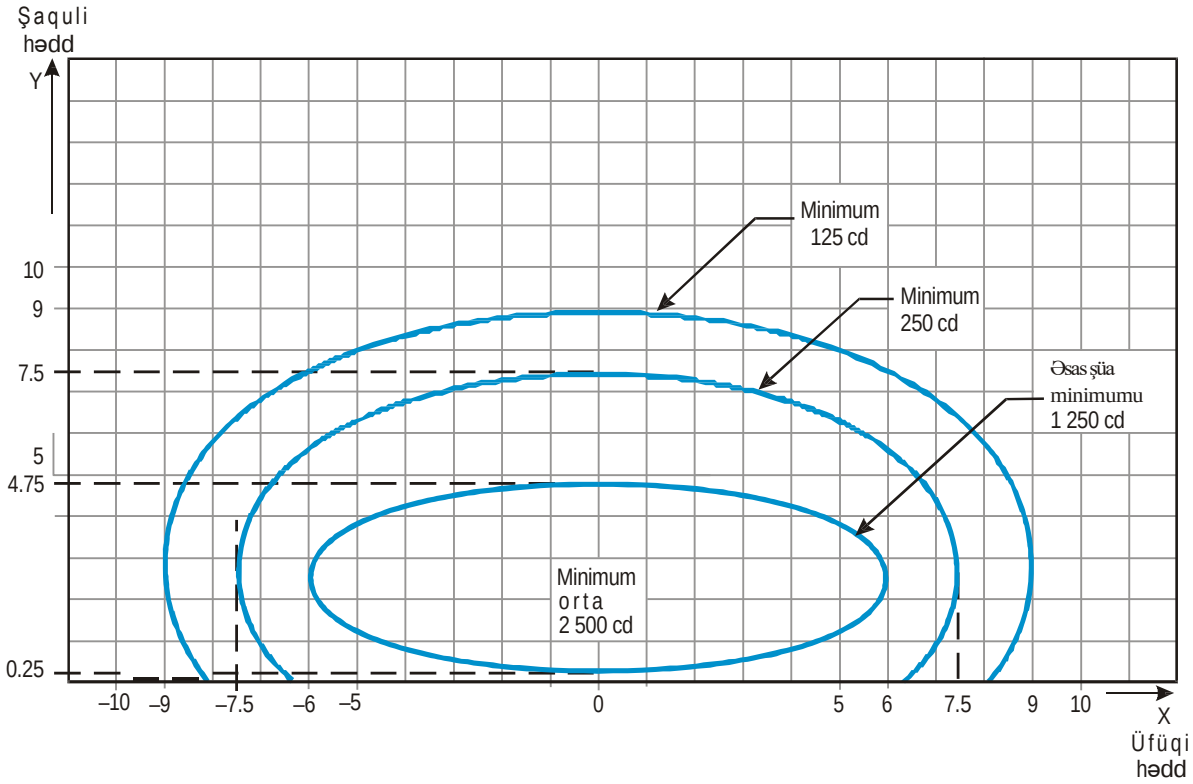
(b) iki qrupa bölünməklə uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə simmetrik düzülməli, eyni zamanda hər bir qrupdakı işıqlar bərabər intervallara malik olmalı və qruplar arasındakı boşluq məsafəsi uçuş-enmə zolağının kənarının işıqlarının sıraları arasındakı məsafənin yarısından çox olmamalıdır.

III kateqoriya üzrə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı halında, uçuş-enmə zolağının sonunun işıqları arasındakı məsafə 6 metrdən çox olmamalıdır. Boşluq məsafəsindən istifadə edilərsə, uçuş-enmə zolağının oxuna ən yaxın yerləşən iki işıq arasındakı məsafə istisna təşkil edir.

Xarakteristikaları

9.4.11.4. Uçuş-enmə zolağının sonunun işıqları uçuş-enmə zolağı istiqamətində qırmızı rəngdə davamlı işıq saçan biristiqamətli işıqlardan ibarətdir. İşığın intensivliyi və şüasının yayılma bucağı uçuş-enmə zolağının istifadə ediləcəyi zaman mövcud olacağı gözlənilən görünmə dərəcəsi və ətraf işıqlanma şərtlərinə uyğun olmalıdır.

9.4.11.5. Dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağında uçuş-enmə zolağının sonunun işıqları Şəkil A9-8-də qeyd edilənə uyğun olmalıdır.



Qeydlər:

1. Əyrinin hesablama formulası $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	6.0	7.5	9.0
b	2.25	5.0	6.5

2. Şəkil A9-1-dən A9-11 və A9-26 qeydlərinə nəzər yetirin.

Şəkil A9-8. Uçuş-enmə zolağının sonunun işıqları üçün izokandela diaqramı (qırmızı işıq)

9.4.12. Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqları (Runway centre line lights)

Tətbiqi

9.4.12.1. Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqları II və ya III kateqoriya ilə enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağında təmin edilir.

9.4.12.2. Uçuş-enmə zolağı yüksək sürətlə yerə enən hava gəmiləri tərəfindən istifadə edilən və ya uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları arasındakı məsafə 50 metrdən çox olan hallarda uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqları I kateqoriya ilə enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağında təmin edilir.

9.4.12.3. Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqları uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu bir qayda olaraq 400 metrdən az olan istismar minimumu şəraitində istifadə edilməsi nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolağında təmin edilir.

9.4.12.4. Mərkəzi ox xəttinin işıqları uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu bir qayda olaraq 400 metr və ya daha artıq olan istismar minimumu şəraitində istifadə edilməsi

nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolağında, belə uçuş-enmə zolağı çox yüksək havaya qalxma sürəti ilə havaya qalxma yerinə yetirən təyyarələr tərəfindən istifadə edildikdə, xüsusilə də bu uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları arasındakı məsafə 50 metrdən çox olan hallarda təmin edilir.

Yerləşməsi

9.4.12.5. Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqları uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti boyunca düzülməlidir. Bu işıqların mərkəzi ox xətti boyunca yerləşdirilməsi praktik cəhətdən mümkün olmadıqda, onların mərkəzi ox xəttinin bir tərəfindən 60 santimetrdən çox olmayan eyni məsafədə aralı yerləşdirilə biləcəyi xüsusi hallar istisna təşkil edir. Mərkəzi ox xəttinin işıqları astandan başlamaqla uçuş-enmə zolağının sonuna qədər təqribən 15 metrlik uzuna intervallarla yerləşdirilməlidir. Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqlarının bu Qaydaların 14.2.5.7 və ya 14.2.5.11 bəndində (uyğun olaraq) texniki xidmət hədəfi kimi müəyyən edilən istismar etibarlılığı səviyyəsi təmin olunan zaman və görünmə hüdudu 350 metr və ya ondan çox olan halda uçuş-enmə zolağından istifadə edilməsi nəzərdə tutulduqda, uzuna interval təqribən 30 metr ola bilər.

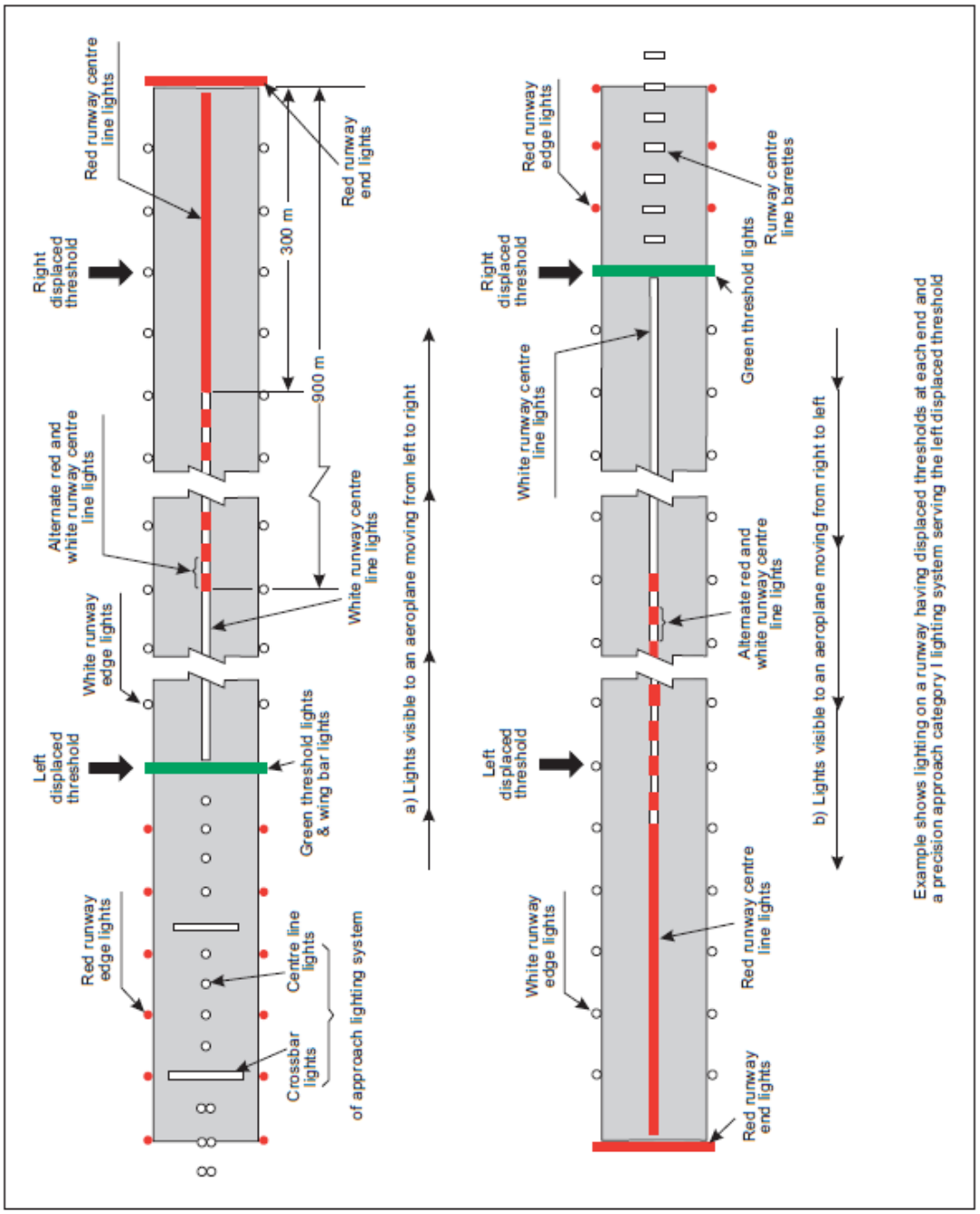
***Qeyd**: İşıqlar arasında interval 7.5 metr olan zaman uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqlarının mövcud sistemini dəyişmək tələb olunmur.*

9.4.12.6. Havaya qalxma zamanı uçuş-enmə zolağının başlanğıcından yeri dəyişdirilmiş astanaya qədər mərkəzi ox xəttinə yönləndirmə aşağıda qeyd edilənlər vasitəsilə yerinə yetirilməlidir:

(a) Enməyə girişin işıq sistemləri – bu işıqların xarakteristikaları və intensivlik tənzimlənmələri havaya qalxma zamanı tələb olunan yönləndirməyə imkan verərsə və havaya qalma yerinə yetirən pilotun gözünün qamaşdırmazsa; və ya

(b) uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqları; ya da

(c) fotometrik xarakteristikaları və intensivlik tənzimlənmələri havaya qalxma zamanı tələb olunan yönləndirməyə imkan verən və havaya qalxma yerinə yetirən pilotun gözünün qamaşdırmayan şəkildə hazırlanmış, ən azı üç metr uzunluğa malik və Şəkil 9-23-də göstərildiyi kimi 30 metrlik bərabər intervallarla yerləşdirilmiş xətti işıqlar.



Şəkil 9-23. Uçuş-enmə zolağında yeri dəyişdirilmiş astana üçün enməyə giriş və uçuş-enmə zolağının işıqlarının nümunəsi

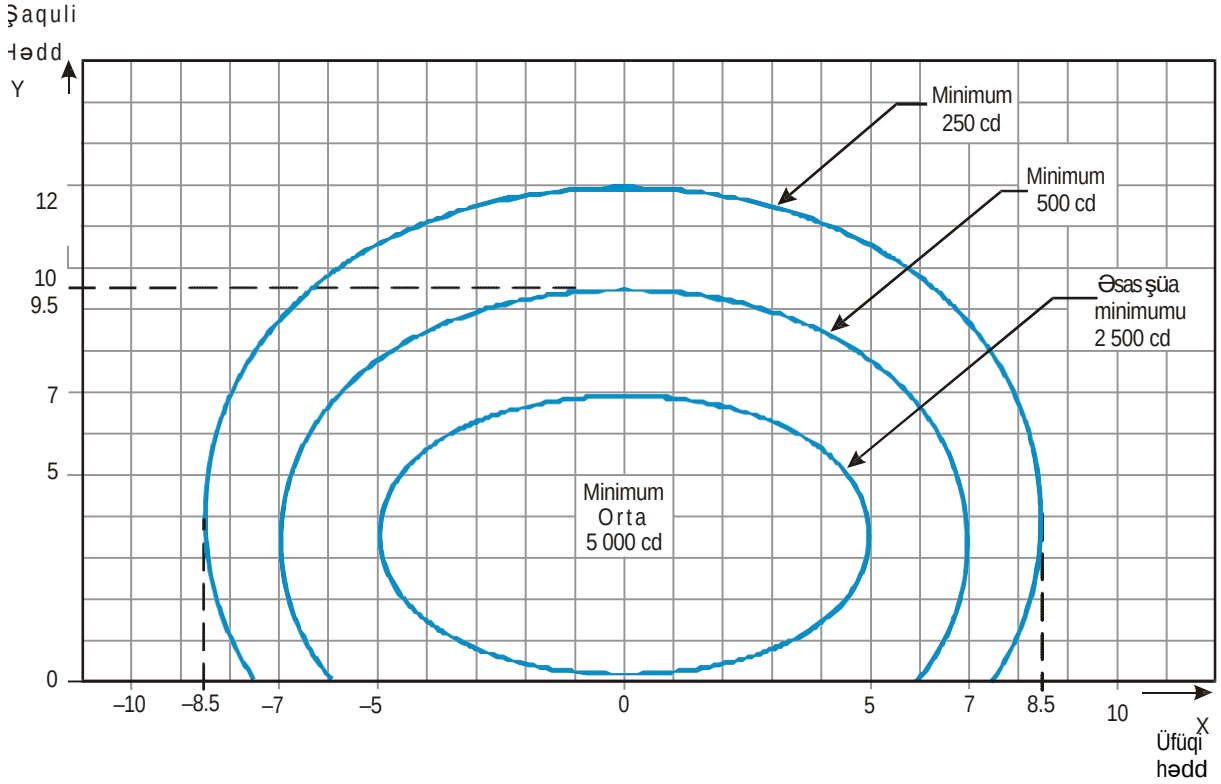
Zəruri olduqda, uçuş-enmə zolağı yerə enmə üçün istifadə edilən zaman mərkəzi ox xəttinin yuxarıdakı b) alt-bəndində göstərilən işıqlarının söndürülməsi və ya enməyə girişin işıq sistemləri və ya xətti işıqların intensivliyini yenidən tənzimləmək nəzərdə tutulmalıdır. Uçuş-enmə zolağı yerə enmə üçün istifadə edilən zaman heç bir halda, uçuş-enmə zolağının başlanğıcından yeri dəyişdirilmiş astanaya qədər mərkəzi ox xəttinə istiqaməti göstərmək üçün yalnız uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin vahid mənbəyə malik işıqlarından istifadə edilməməlidir.

Xarakteristikaları

9.4.12.7. Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqları astanadan başlamaqla uçuş-enmə zolağının sonundan hesablanan 900 metr məsafədə yerləşən nöqtədə qədər dəyişkən intensivlikli ağ rəngdə davamlı işıq saçan işıqlar olmalı; 900 metr məsafədə yerləşən nöqtədən uçuş-enmə zolağının sonundan hesablanan 300 metrlik məsafəyə qədər isə növbələşən qırmızı və dəyişkən ağ rəngdə işıq saçan işıqlar olmalı; və 300 metr məsafədə yerləşən nöqtədən uçuş-enmə zolağının sonuna qədər qırmızı rəngdə işıq saçan işıqlar olmalıdır. İstisna olaraq, uzunluğu 1800 metrdən az olan uçuş-enmə zolaqları halında, növbələşən qırmızı və dəyişkən ağ rəngli işıqlar enməyə giriş üçün istifadəyə yararlı olan uçuş-enmə zolağının mərkəzində yerləşən nöqtədən başlamaqla uçuş-enmə zolağının sonundan 300 metr məsafədə yerləşən nöqtəyə qədər davam etməlidir.

***Qeyd**: Elektrik sistemini hazırlayan zaman bu sistemin bir hissəsinin sıradan çıxmasının uçuş-enmə zolağının yerdə qalan məsafəsinin səhv indikasiyasına səbəb olmamasının təmin edilməsi zəruridir.*

9.4.12.8. Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqları Şəkil A9-6 və ya A9-7-də müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır.



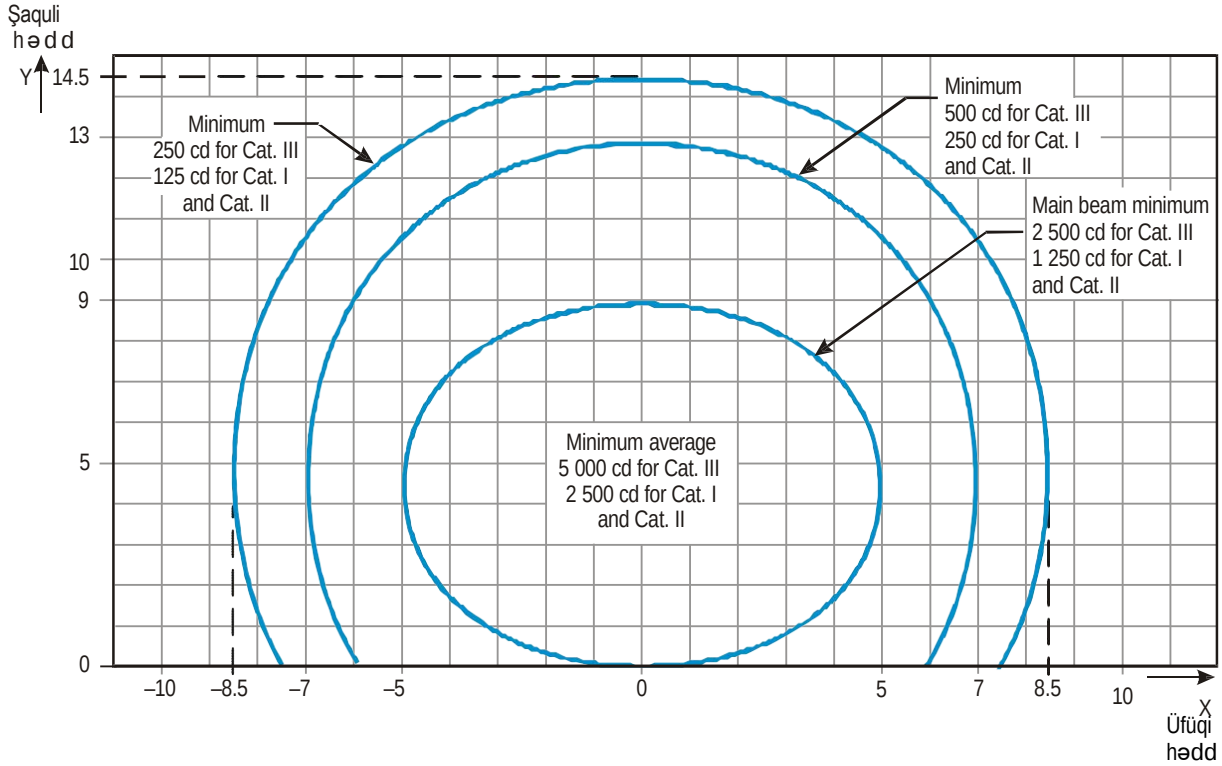
Qeydlər:

1. Əyrinin hesablama formulası $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	5.0	7.0	8.5
b	3.5	6.0	8.5

2. Qırmızı işıq üçün qiymətlər 0,15 artırılır.
3. Sarı işıq üçün qiymətlər 0,40 artırılır.
4. Şəkil A9-1-dən A9-11 və A9-26 qeydlərinə nəzər yetirin.

Şəkil A9-6. Araməsafəsi 30 metr olan uçuş-enmə zolağının uzununa olan mərkəzi ox xəttinin işığı (ağ işıq) və sürətli çıxış üçün sürmə yolun göstərici işığı (sarı işıq)



Qeydlər:

1. Əyrinin hesablama formulası $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	5.0	7.0	8.5
b	4.5	8.5	10

2. Qırmızı işıq üçün qiymətlər 0,15 artırılır.

3. Sarı işıq üçün qiymətlər 0,40 artırılır.

4. Şəkil A9-1-dən A9-11 və A9-26 qeydlərinə nəzər yetirin.

Şəkil A9-7. Araməsafəsi 15 metr olan uçuş-enmə zolağının uzununa olan mərkəzi ox xəttinin işığı (ağ işıq) və sürətli çıxış üçün sürmə yolun göstərici işığı (sarı işıq)

9.4.13. Uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının işıqları (Runway touchdown zone lights)

Tətbiqi

9.4.13.1. II və ya III kateqoriya üzrə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasında uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının işıqları təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.4.13.2. Uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının işıqları astanadan başlamaqla 900 metrlik uzununa məsafəyə qədər uzanmalıdır. Uzunluğu 1800 metrdən az olan uçuş-enmə zolaqları halında, uçuş-enmə zolağının orta nöqtəsini keçməməsi üçün bu işıq sisteminin qısaldılması istisna təşkil edir. İşıqlar cüt xətti işıqların uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə simmetrik yerləşməsi vasitəsilə alınan sxemə uyğun olaraq quraşdırılır. Cüt xətti işıqların ən yaxın işıqlarının yan aralıq məsafəsi yerə enmə zonasının işarələrinin yan aralıq məsafəsinə bərabər olmalıdır. Cüt xətti işıqların ən yaxın işıqlarının yan aralıq məsafəsi yerə enmə zonasının işarələrinin yan aralıq məsafəsinə bərabər olmalıdır. Cüt xətti işıqların uzuna aralıq məsafəsi 30 metr və ya 60 metr olmalıdır.

***Qeyd**: Aşağı görünmə minimumu (lower visibility minima) şəraitində əməliyyatların yerinə yetirilməsin mümkün olması üçün cüt xətti işıqların uzuna aralıq məsafəsinin 30 metr olması məqsədəuyğun ola bilər.*

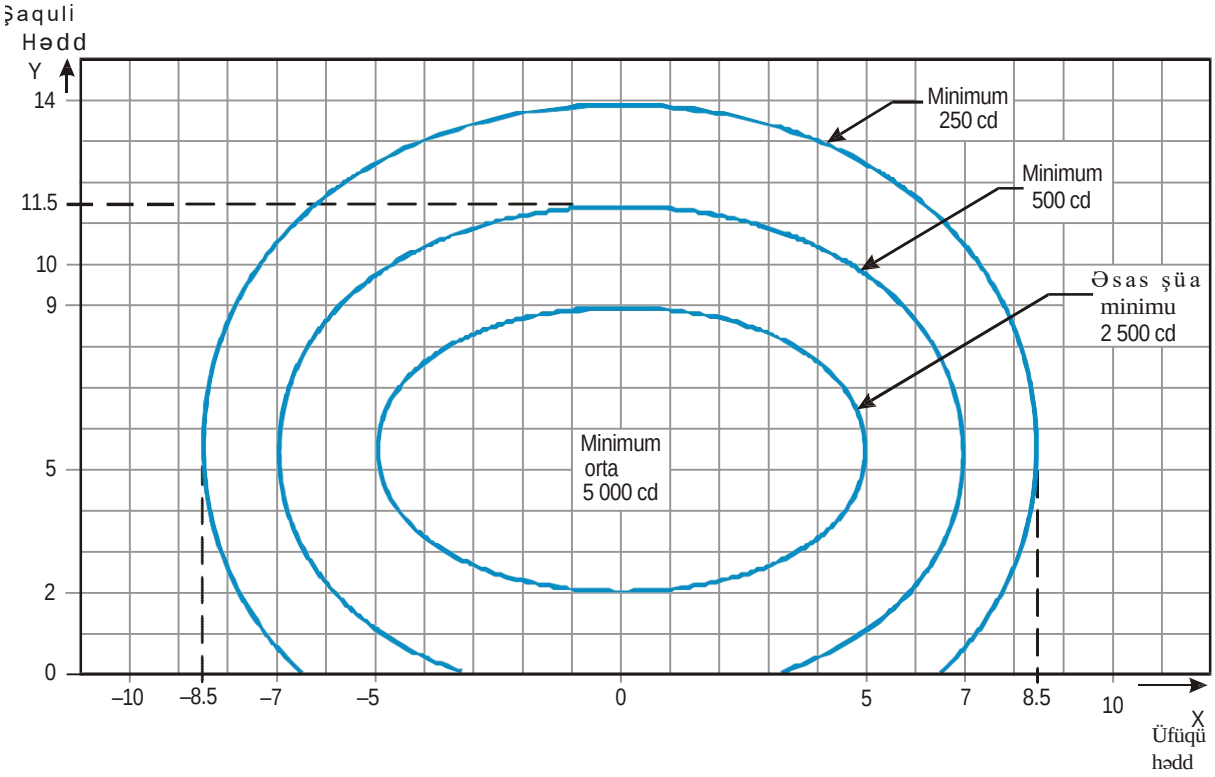
Xarakteristikaları

9.4.13.3. Xətti işıq, aralarınkı interval 1.5 metrdən çox olmayan üç ədəd işıqdan ibarət olmalıdır.

9.4.13.4. Xətti işığın uzunluğu üç metrdən az və 4.5 metrdən çox olmamalıdır.

9.4.13.5. Yerə enmə zonasının işıqları dəyişən intensivlikli ağ rəngdə davamlı işıq saçan biristiqamətli işıqlar olmalıdır.

9.4.13.6. Yerə enmə zonasının işıqları Şəkil A9-5-də müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır.



Qeydlər:

1. Əyrinin hesablama formulası $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	5.0	7.0	8.5
b	3.5	6.0	8.5

2. 4 dərəcəli sürüşmə

3. Şəkil A9-1-dən A9-11 və A9-26 qeydlərinə nəzər yetirin.

Şəkil A9-5. Yerə enmə zonası işıqlarının izokandela diaqramı (ağ işıq)

9.4.13.7. Uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının sadə işıqları (Simple Touchdown Zone Lights)

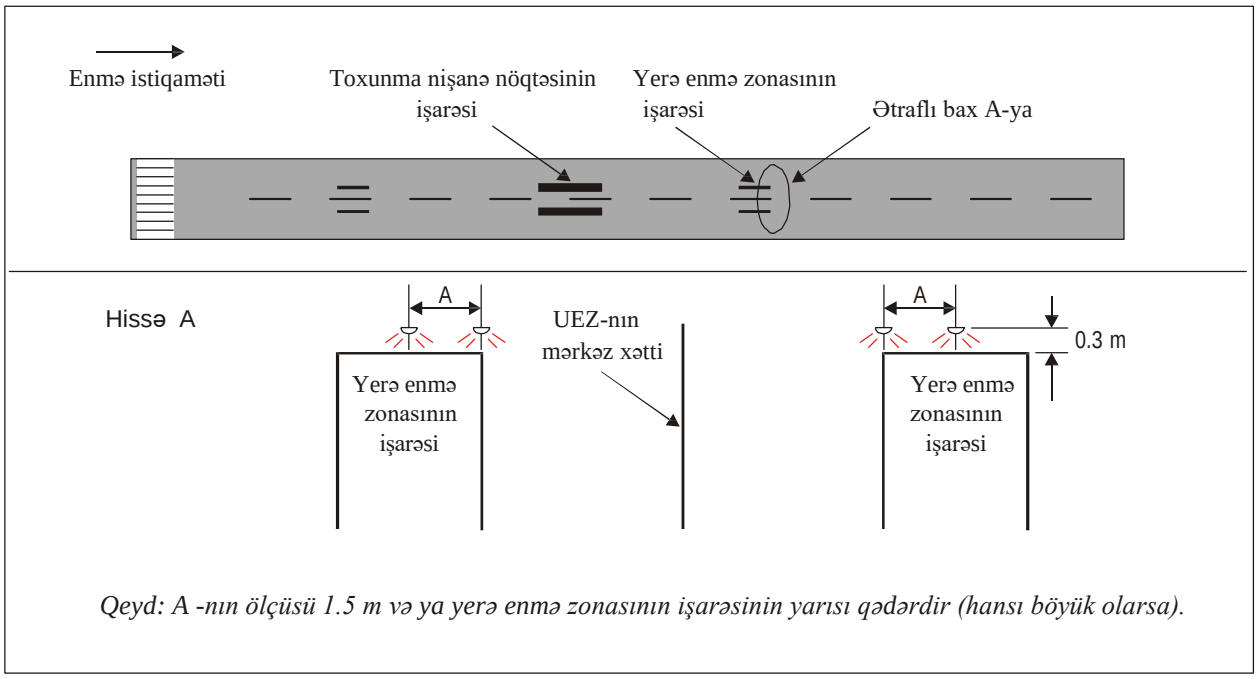
***Qeyd**: Uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının sadə işıqları bütün görünmə şərtlərində pilotların vəziyyətdən daha yaxşı xəbərdar olmalarının təmin olunması və hava gəmisi uçuş-enmə zolağının müəyyən nöqtəsində enmədiyi zaman pilotların ikinci dövrəyə getməyə başlayıb-başlamamaq barədə qərar vermələrinə köməklik göstərilməsi məqsədi daşıyır. Uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının sadə işıqlarının nəzərdə tutulduğu aerodromlarda əməliyyatlar yerinə yetirən pilotların bu işıqların məqsədi barədə məlumatlı olmaları vacibdir.*

Tətbiqi

9.4.13.8. Uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının sadə işıqlarının 5.3.13 bəndinə uyğun olaraq təmin edildiyi hallar istisna olmaqla, enməyə giriş bucağının 3.5 dərəcədən çox olduğu və/və ya mövcud enmə məsafəsinin digər faktorla vəhdət təşkil edərək uçuş-enmə zolağının sərhədləri xaricinə çıxma riskini artırdığı aerodromlarda uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının sadə işıqları təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.4.13.9. Uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının sadə işıqları uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin hər iki tərəfində, yerə enmə zonasının son işarəsinin küləyin əksi istiqamətindəki kənarından (upwind edge) sonra 0.3 metrlik məsafədə yerləşən cüt işıqlardan ibarət olmalıdır. İki cüt işığın daxili işıqları arasındakı yan aralıq məsafəsi yerə enmə zonasının işarəsinin üçün müəyyən edilmiş yan aralıq məsafəsinə bərabər olmalıdır. Eyni cüt işığın arasındakı yan aralıq məsafəsi isə 1.5 metrdən və ya yerə enmə zonasının işarəsinin yan aralıq məsafəsinin yarısından çox olmamalıdır (daha böyük məsafə əsas götürülür) (Şəkil 9-24-ə bax).



Qeyd: A -nın ölçüsü 1.5 m və ya yerə enmə zonasının işarəsinin yarısı qədərdir (hansı böyük olarsa).

Şəkil 9-24. Uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının sadə işıqları

9.4.13.10. Uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının sadə işıqları yerə enmə zonasının işarələri olmayan uçuş-enməz zolağında nəzərdə tutulan zaman, bu işıqlar yerə enmə zonası barədə ekvivalent məlumat əldə edilməsinə imkan verən vəziyyətdə quraşdırılmalıdır.

Xarakteristikaları

9.4.13.11. Uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının sadə işıqları stasionar, biristiqamətli işıqlar olmalı, ağ rəngin müxtəlif çalarlarında işıq saça bilməli və enməyə giriş istiqamətindən uçuş-enmə zolağına enmə əməliyyatı yerini yetirən pilotun görməsinə imkan verən qaydada yerləşdirilməlidir.

9.4.13.12. Uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının sadə işıqları bu Qaydaların 9.4.13.6 alt-bəndində Şəkil A9-5-də əks etdirilən spesifikasiyalara uyğun olmalıdır.

***Qeyd**: Yaxşı istismar təcrübəsi kimi, uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının sadə işıqları digər işıqlar söndürülən zaman bu işıqların istifadə edilə bilməsinə imkan vermək üçün ayrıca elektrik dövrəsinin enerji mənbəyinə qoşulur.*

9.4.14. Sürətli çıxış üçün sürmə yolun göstərici işıqları (Rapid exit taxiway indicator lights)

***Qeyd**: Sürətli çıxış üçün sürmə yolun göstərici işıqlarının (RETIL-lər) məqsədi uçuş-enmə zolağında mövcud olan sürətli çıxış üçün sürmə yola qədər qalan məsafə barədə məlumat vermək, aşağı görmə şəraitində vəziyyətdən xəbərdar olmanı artırmaq və enmədən sonra uçuş-enmə zolağı üzərində hərəkətin və uçuş-enmə zolağından çıxmanın daha effektiv sürətinə (efficient rollout and runway exit speeds) nail olmaq məqsədilə pilotun tormozlama əməliyyatı yerinə yetirməsinə imkan verməkdən ibarətdir. Sürətli çıxış üçün sürmə yolun göstərici işıqlarının quraşdırıldığı uçuş-enmə zolağına (zolaqlarına) malik olan aerodromlarda əməliyyatlar yerinə yetirən pilotların bu işıqların məqsədindən xəbərdar olmaları zəruridir.*

Tətbiqi

9.4.14.1. Sürətli çıxış üçün sürmə yolun göstərici işıqları görünmə hüdudu 350 metrdən az və/və ya üzərində nəqliyyatın yüksək sıxlığı olan uçuş-enmə zolağında təmin edilməlidir.

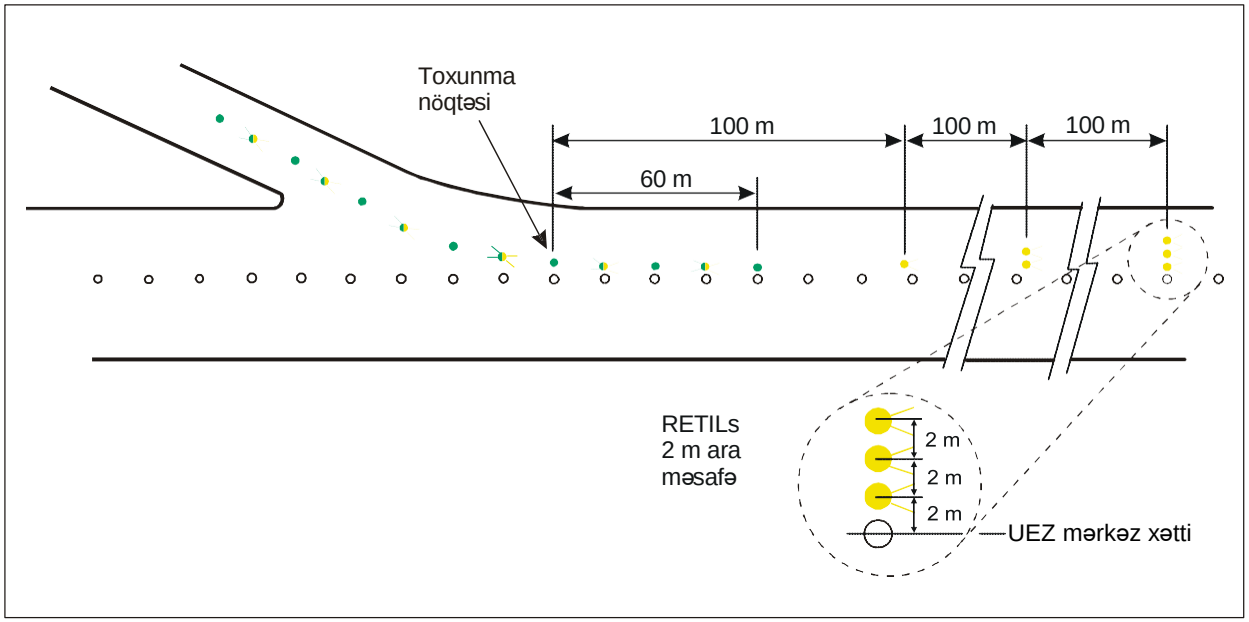
***Qeyd**: Aşağıda verilənlər ICAO Əlavə 14, I Cild, Qoşma A, Bölmə 14-ə aiddir.*

- *sürətli çıxış üçün sürmə yollarının göstərici işıqları (RETİL) uçuş zolağının mərkəz xəttinə birləşmiş bir istiqamətli sarı rəngli işıqlar dəstindən təşkil olunmuşdur. İşıqlar sürətli çıxış üçün sürmə yolunun mərkəz xətti ilə kəsişən nöqtəyə 100 m intervallarla 3-2-1 ardıcılığı ilə yerləşdirilmişdir. Onlar növbəti sürətli çıxış üçün sürmə yollarının olması barədə pilotlara xəbərdarlıq vermək məqsədini daşıyır.*

- *zəif görünmə şəraitində RETİL pilota hava gəmisini uçuş-enmə zolağında idarə etmək üçün faydalı situasional xəbərdarlıq siqnalları ilə təmin edir.*

- *endikdən sonra uçuş-enmə zolağında qalma müddətinin müəyyən olunmuş uçuş-enmə zolağının buraxılış imkanlarına mühüm əhəmiyyəti vardır. RETİL sürətli çıxış zolağına dönmək üçün sürəti müvafiq həddə qədər endirənə qədər, pilotlara qaçış sürətini kifayət qədər saxlamaq imkanı yaradır. İlk RETİL (üç işıqlı düyün) görünənə qədər 60 Not (60 knots) qaçış sürətinin olması optimal hesab olunur.*

9.4.14.2. Hər hansı lampa və Şəkil 9-25-də təsvir edilən işıq sxeminin tam əks etdirilməsinin qarşısını alan hər hansı digər vasitə sıradan çıxdığı zaman sürətli çıxış üçün sürmə yolun göstərici işıqları yandırılmamalıdır.



Şəkil 9-25. Sürətli çıxış üçün sürmə yolun göstərici işıqları

Yerləşməsi

9.4.14.3. Sürətli çıxış üçün sürmə yolun göstərici işıqlarının dəsti uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin sürətli çıxış üçün sürmə yolun yerləşdiyi hissəsində və Şəkil 9-25-də göstərilən konfiqurasiyada yerləşdirilməlidir. Hər bir dəstə daxil olan işıqlar biri-birindən 2 metr aralıda yerləşdirilməli və uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə ən yaxın olan işıq mərkəzi ox xəttindən 2 metr aralıda quraşdırılmalıdır.

9.4.14.4. Uçuş-enmə zolağı üzərində sürətli çıxış üçün birdən çox sürmə yol nəzərdə tutulan zaman sürətli çıxış üçün hər bir sürmə yolun göstərici işıqlarının dəsti bir-birinin üzərini örtməməlidir.

Xarakteristikaları

9.4.14.5. Sürətli çıxış üçün sürmə yolun göstərici işıqları sarı rəngdə davamlı işıq saçan biristiqamətli işıqlar olmalı və uçuş-enmə zolağına enməyə giriş istiqamətində yerə enən təyyarənin pilotunun görmə sahəsində olmasına imkan verən hündürlüyə malik olmalıdır.

9.4.14.6. Sürətli çıxış üçün sürmə yolun göstərici işıqları Şəkil A9-6 və ya A9-7-də (uyğun olaraq) müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır. (Bu Qaydaların 9.4.12.8-ci alt-bəndinə bax)

9.4.14.7. Digər işıqlar söndürülmüş olduğu zaman istifadə edilə bilməsi məqsədilə, sürətli çıxış üçün sürmə yolun göstərici işıqları uçuş-enmə zolağının digər işıq-siqnal avadanlıqlarından asılı olmayan müstəqil elektrik enerjisi təminatı dövrəsinə qoşulmalıdır.

9.4.15. Tormozlama üçün son zolaqların işıqları (Stopway lights)

Tətbiqi

9.4.15.1. Tormozlama üçün son zolaqların işıqları gecə vaxtı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan tormozlama üçün son zolaqlarda təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.4.15.2. Tormozlama üçün son zolaqların işıqları uçuş-enmə zolağının bütün uzunluğu boyu yerləşdirilməli və mərkəzi ox xəttindən bərabər məsafədə yerləşən iki paralel sıradan ibarət olmalı, həmçinin uçuş-enmə zolağının kənarının işıqlarının sırası ilə üst-üstə düşməlidir. Bundan əlavə, tormozlama üçün son zolaqların işıqları tormozlama üçün son zolağın son hissəsinin kənarında köndələn istiqamətdə düzülməli, tormozlama üçün son zolağın oxuna düz bucaq altında və bu zolağın sonuna mümkün olduğu qədər yaxın yerləşdirilməklə, heç bir halda tormozlama üçün son zolağın sonundan hesablanan 3 metrlik məsafənin sərhədləri xaricinə çıxmamalıdır.

Xarakteristikaları

9.4.15.3. Tormozlama üçün son zolaqların işıqları uçuş-enmə zolağı istiqamətində qırmızı rəngdə işıq saçan biristiqamətli işıqlar olmalıdır.

9.4.16. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları (Taxiway centre line lights)

Tətbiqi

9.4.16.1. Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti ilə hava gəmilərinin dayanacaqları arasında hərəkət zamanı davamlı istiqamətləndirməni təmin etmək məqsədilə, uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 350 metrdən az olan şəraitdə istifadə edilməsi nəzərdə tutulan çıxış üçün sürmə yolda, sürmə yolda və perronda sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları nəzərdə tutulmalıdır. Hərəkət intensivliyinin az olduğu, eləcə də sürmə yolun kənarının işıqları və uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işarəsi lazımi istiqamətləndirməni təmin etdiyi zaman sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqlarının nəzərdə tutulmasının zəruri olmadığı hallar istisna təşkil edir.

9.4.16.2. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 350 metr və ya ondan çox olan şəraitdə gecə vaxtı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan sürmə yolda və xüsusilə də, sürmə yolun mürəkkəb kəsişmələrində və çıxış üçün sürmə yollarda (complex taxiway intersections and exit taxiways) təmin edilməlidir. Hərəkət intensivliyinin az olduğu, eləcə də sürmə yolun kənarının işıqları və uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işarəsi lazımi istiqamətləndirməni təmin etdiyi zaman sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqlarının nəzərdə tutulmasının zəruri olmadığı hallar istisna təşkil edir.

***Qeyd**: Sürmə yolun sərhədlərini qeyd etmək zərurəti mövcud olarsa, (məsələn sürətli çıxış üçün sürmə yolun və ya dar sürmə yolun) bunu sürmə yolun kənarının işıqları və ya markerlər vasitəsilə etmək olar.*

9.4.16.3. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsinin təkmilləşdirilmiş sisteminin komponentəri kimi müəyyən edildikdə və uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti ilə hava gəmilərinin dayanacaqları arasında hərəkət zamanı davamlı istiqamətləndirməni təmin etmək məqsədilə, bütün görmə şəraitlərində istifadə edilmələri nəzərdə tutulan çıxış üçün sürmə yollarda, sürmə yollarda, Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından

təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması ərazilərində və perronlarda nəzərdə tutulmalıdır.

9.4.16.4. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları yerdə sürmənin standart marşrutunun bir hissəsini təşkil edən və görmə hüdudu 350 metrdən az olan şəraitdə yerdə sürmə üçün nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolağında təmin edilməlidir. Hərəkət intensivliyinin az olduğu, eləcə də sürmə yolun kənarının işıqları və uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işarəsi lazımi istiqamətləndirməni təmin etdiyi zaman sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqlarının nəzərdə tutulmasının zəruri olmadığı hallar istisna təşkil edir.

***Qeyd**: Uçuş-enmə zolağının və sürmə yolun işıq-siqnal sistemlərinin bloklaşdırılmasına dair təlimat materialı bu Qaydaların 12.2.2.3 bəndində göstərilmişdir.*

9.4.16.5. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsinin təkmilləşdirilmiş sisteminin komponentəri kimi müəyyən edildikdə, bu işıqlar yerdə sürmənin standart marşrutunun bir hissəsini təşkil edən uçuş-enmə zolağında bütün görmə şəraitlərində təmin edilməlidir.

Xarakteristikaları

9.4.16.6. 9.4.16.7.1-ci bənddə nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, çıxış üçün sürmə yoldan başqa digər sürmə yolda və yerdə sürmənin standart marşrutunun bir hissəsini təşkil edən uçuş-enmə zolağında nəzərdə tutulan sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları yaşıl rəngdə davamlı işıq saçan işıqlar olmalı və onların şüasının parametrləri (beam dimensions) elə olmalıdır ki, yalnız sürmə yolda və bu yolun yaxında olan təyyarələrdən onu görmək mümkün olsun.

9.4.16.7. Çıxış üçün sürmə yolun üzərində olan sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları davamlı işıq saçan işıqlar olmalıdır. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin növbə ilə işıq saçan işıqları uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin yanında yerləşən başlanğıc nöqtələrindən ILS/MLS-in kritik/həssas sahəsinin perimetrinə və ya daxili keçid səthinin aşağı sərhədinə qədər (onlardan hansını daha uzaqda yerləşməsindən asılı olaraq) yaşıl və sarı rəngdə işıq saçmalıdır; bundan sonra bütün işıqlar yaşıl rəngdə işıq saçmalıdır (Şəkil 9-25-ə bax). Çıxış üçün sürmə yolun birinci işığı həmişə yaşıl rəngdə və perimetrə yaxın işıq isə həmişə sarı rəngdə işıq saçmalıdır.

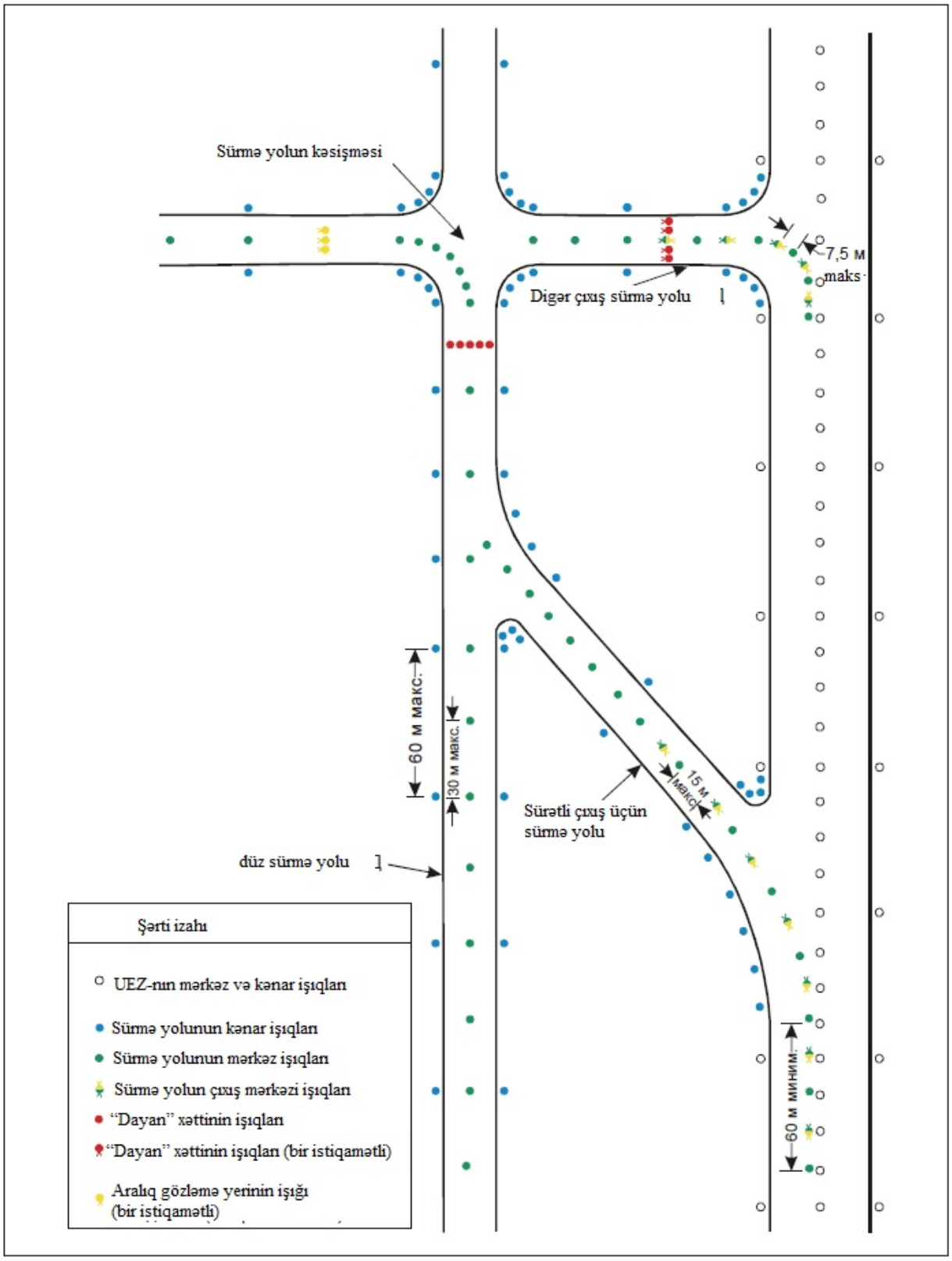
***Qeyd 1:** Yaşıl işıqların uçuş-enmə zolağına və ya onun yaxın ərazilərinə yayılma bucağının məhdudlaşdırılması zamanı bu işıqların astananın işıqları ilə səhv salınmaması üçün ehtiyatlı olmaq lazıdır.*

***Qeyd 2:** Sarı işığın filtrinin xarakteristikaları ilə əlaqədar olaraq ICAO Əlavə 14, I Cild, Qoşma 1, 2.2-yə bax.*

***Qeyd 3:** ILS/MLS kritik/həssas ərazilərinin ölçüsü əlaqədar ILS/MLS-in xarakteristikaları və digər faktorlardan asılıdır. ICAO Əlavə 10, I Cild, Qoşma C və G-də təlimat materialı əks etdirilmişdir.*

***Qeyd 4:** Uçuş-enmə zolağı azad olundu nişanlarına (runway vacated signs) dair texniki tələblərlə tanış olmaq üçün 9.4.3 bəndinə bax.*

(Şəkil 9-26-ya bax).



Şəkil 9-26. Sürmə yolunun işıqları

9.4.16.7.1. Uçuş-enmə zolağına yaxınlaşmanı bildirmək üçün, sürmə yolunun mərkəz işıqları ILS/MLS böhranlı/ həssas zonanın perimetrindən və ya daxili keçid səthinin aşağı kənarından, onlardan daha çox hansının uçuş-enmə zolağından uzaqlıqda (uçuş-enmə zolağınadək) yerləşməsindən aslı olaraq növbələşən yaşıl və sarı rəngli davamlı işıq saçan işıqlardan ibarət olmalıdır, alternativ yaşıl və sarı rənglər davam etməlidir:

(a) Onlardan sonuncusu uçuş-enmə zolağının mərkəz xəttinə yaxınlaşanda; və ya

(b) ILS/MLS böhranlı/ həssas zonanın perimetrinin qarşısında və ya daxili keçid səthinin aşağı kənarından, uçuş-enmə zolağından daha uzaqda olmasından aslı olaraq sürmə yolunun mərkəz işıqları uçuş-enmə zolağı ilə kəsişdiyi halda:

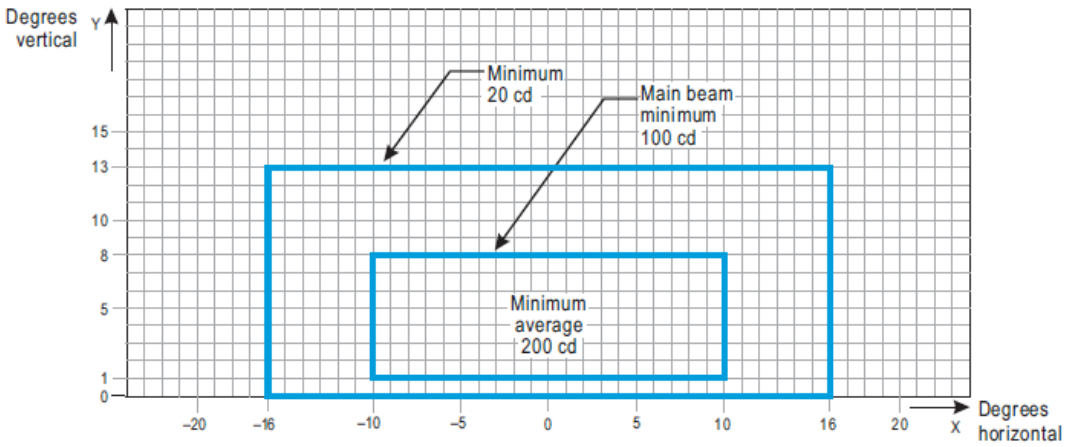
Qeyd 1: *Uçuş-enmə zolağına üzərində və ya yaxınlığında yaşıl işıqların işıq bucağını məhdudlaşdırarkən astananın işıqları ilə qarışdırmamaq üçün ehtiyatlı olmaq vacibdir.*

Qeyd 2: *9.4.16.7.1-in müddəaları uçuş-enmə zolağına icazə verilməmiş müdaxilənin qarşısının alınması tədbirlərin bir hissəsini təşkil edə bilər.*

9.4.16.8. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları aşağıda qeyd edilənlərdə müəyyən olunan texniki tələblərə uyğun olmalıdır:

(a) uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 350 metrdən az olan şəraitdə istifadə edilməsi nəzərdə tutulan sürmə yollar halında - Şəkil A9-12, A9-13, və ya A9-14-də; və

(b) digər sürmə yollar halında isə Şəkil A9-15 və ya A9-16-da.

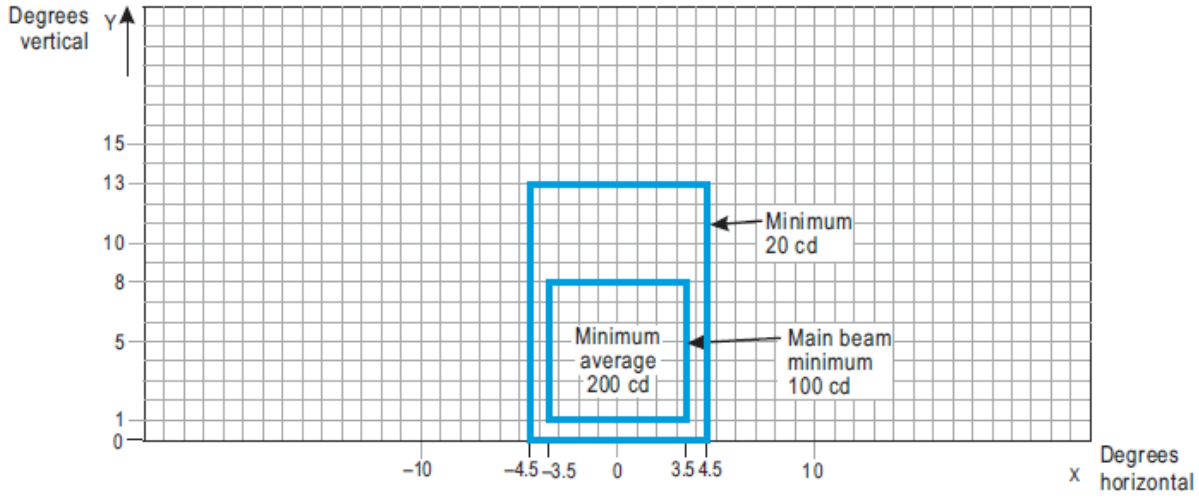


Qeyd:

1. *Bu şüa örtükləri kokpitin mərkəz xəttindən 12 m-ə qədər məsafəyə qədər yer dəyişməsinə imkan verir və əyri xətlərdən əvvəl və sonra istifadə üçün nəzərdə tutulub.*
2. *Şəkil A9-12-dən A9-21-dək olan ümumi qeydlərə bax.*
3. *Tövsiyə olunan təkminləşdirilmiş sürətli çıxış üçün sürmə yolları mərkəz xətti işıqların intensivliyi, bu Şəkildə göstərilən müvafiq intensivliydən dörd dəfə yüksəkdir. (yəni, Əsas şüanın minimum orta dəyəri üçün 800 cd)*

Şəkil A9-12. Mühüm yerdəyişmə baş verə bildiyi zaman və uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqları üçün aşağı intensivlikli B Konfiqurasiyasında, uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 350 metrdən az olan şəraitdə istifadə üçün düzxəttli hissəsində nəzərdə tutulan

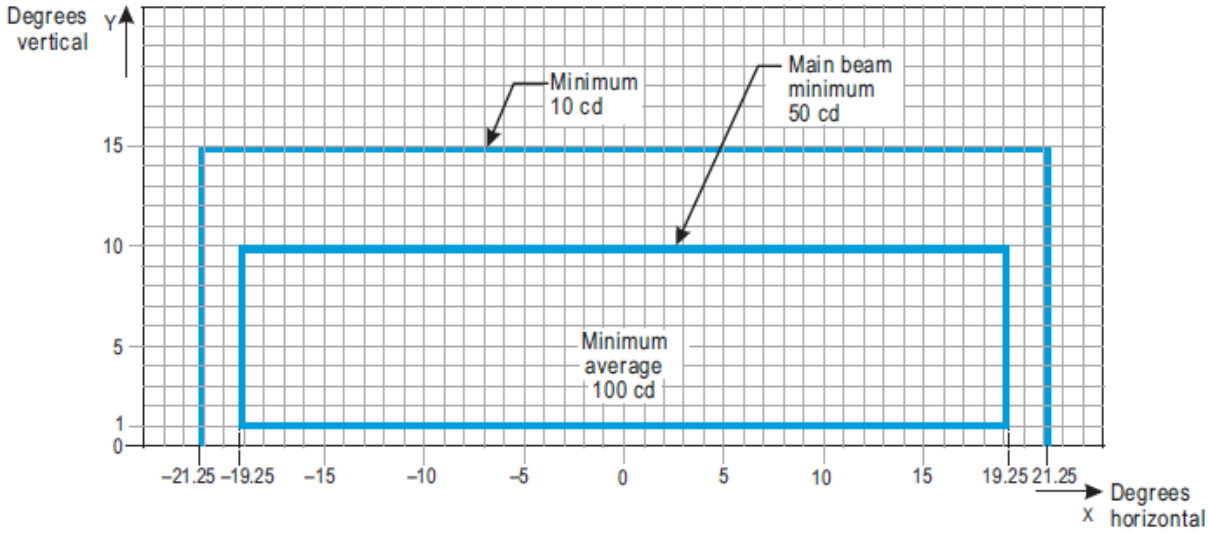
sürmə yolunun mərkəz xətti (15m məsafədə), daxil olmaq qadağandır və dayan xəttinin işıqları üçün İzokandela diaqramı.



Qeyd:

1. Pilot kabinasının mərkəz xəttindən təxminən 3 metr məsafədə normal yerdəyişməsi zamanı belə şüa örtüklərinin parametrləri ümumilikdə işıqların görməsini qənaətbəxş edir.
2. Şəkil A9-12-dən A9-21-dək olan ümumi qeydlərə bax.

Şəkil A9-13. Uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 350 metrdən az olan şəraitdə istifadəsi üçün düzxəttli hissəsində nəzərdə tutulan sürmə yolunun mərkəz xətti (15m məsafədə), daxil olmaq qadağandır və dayan xəttinin işıqları üçün İzokandela diaqramı .



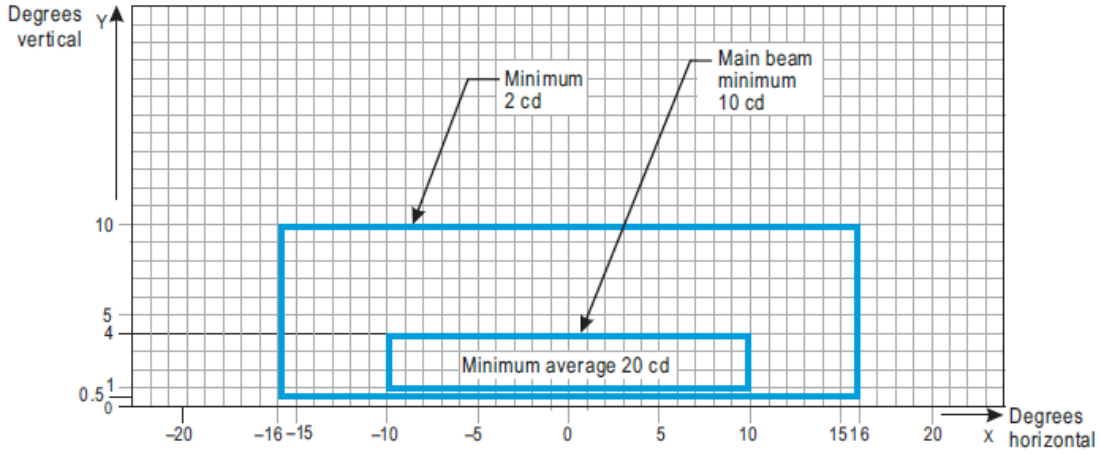
Qeyd:

1. Konturun əyri olması ilə əlaqədar olaraq, əyri hissələrdə işıqlar içəriyə 15,75 dərəcə döndərilməlidir.

2. Şəkil A9-12-dən A9-21-dək olan ümumi qeydlərə bax.

Şəkil A9-14. Uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 350 metrdən az olan şəraitdə istifadəsi üçün əyri xəttli hissəsində nəzərdə tutulan sürmə yolunun mərkəz xətti (7.5 m məsafədə), daxil olmaq qadağandır və dayan xəttinin işıqları üçün İzokandela diaqramı.

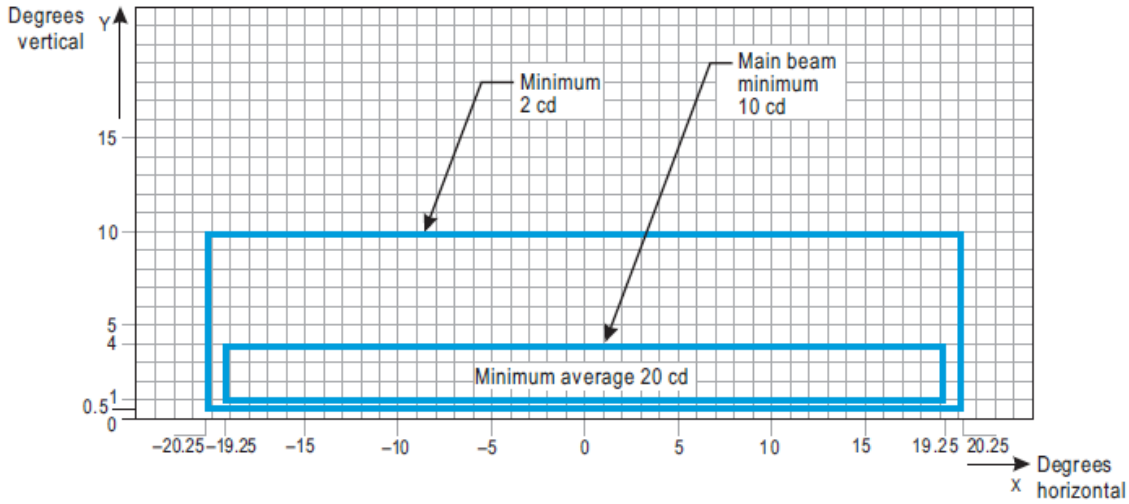
(c) Digər sürmə yolları üçün, Şəkil A2-15 və ya A 2-16.



Qeyd:

1. *Yüksək fon işığının tipik olduğu yerlərdə, toz, qar və yerli çirklənmənin işıq axınının azalmasına mühüm təsir göstərdiyindən, CD dəyəri 2.5 indeksinə vurulmalıdır.*
2. *Çoxistiqamətli işıqların istifadə olunduğu yerlərdə bunlar şəkildəki şaquli şüanının tələblərinə cavab verməlidir.*
3. *Şəkil A9-12-dən A9-21-dək olan ümumi qeydlərə bax.*

Şəkil A9-15. Uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 350 metr və ondan çox olan şəraitdə istifadəsi üçün düz xəttli hissəsində nəzərdə tutulan sürmə yolunun mərkəz xətti (30, 60 metr məsafədə), daxil olmaq qadağandır və dayan xəttinin işıqları üçün İzokandela diaqramı.



Qeyd:

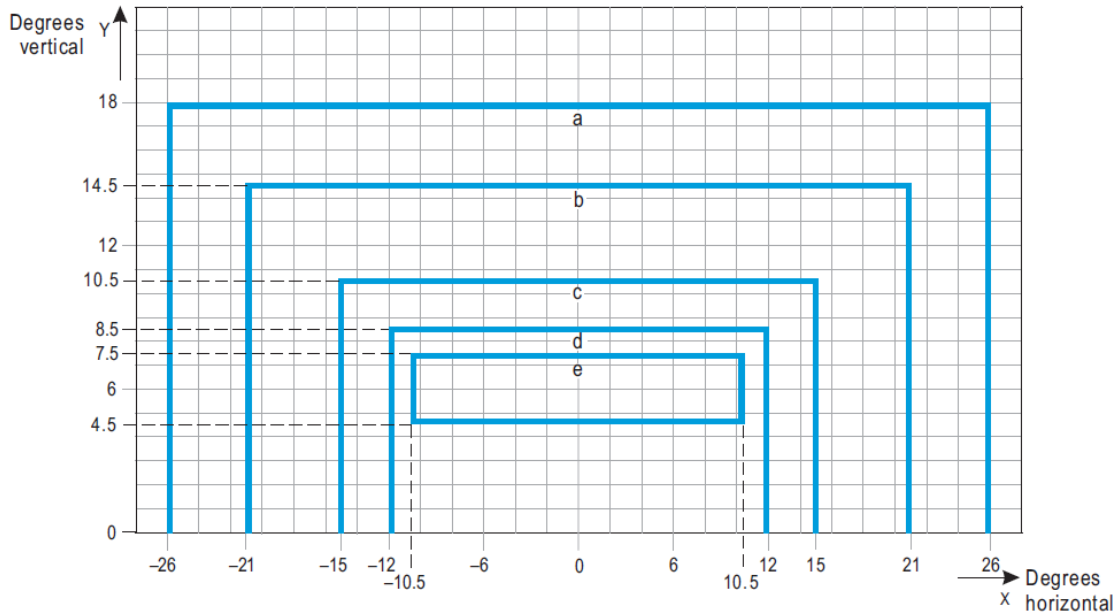
1. *Konturun əyri olması ilə əlaqədar olaraq, əyri hissələrdə işıqlar içəriyə 15,75 dərəcə döndərilməlidir.*
2. *Yüksək fon işığının tipik olduğu yerlərdə, toz, qar və yerli çirklənmənin işıq axınının azalmasına mühüm təsir göstərdiyindən, CD dəyəri 2.5 indeksinə vurulmalıdır.*
3. *Əyri xətlərin sonunda olduğu kimi, bu şüa örtükləri kokpitin mərkəz xəttindən 12 m-ə qədər məsafəyə qədər yer dəyişməsinə imkan verir və əyri xətlərdən əvvəl və sonra istifadə üçün nəzərdə tutulub.*
4. *Şəkil A9-12-dən A9-21-dək olan ümumi qeydlərə bax.*

Şəkil A9-16. Uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 350 metr və ondan çox olan şəraitdə istifadəsi üçün düz xəttli hissəsində nəzərdə tutulan sürmə yolunun mərkəz xətti (7.5, 15, 30 metr məsafədə), daxil olmaq qadağandır və dayan xəttinin işıqları üçün İzokandela diaqramı.

9.4.16.9. İstismar nöqteyi-nəzərindən daha böyük intensivliklərin mövcud olması tələb olunduğu halda, uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 350 metrdən az olan şəraitdə istifadə edilməsi nəzərdə tutulan sürətli çıxış üçün sürmə yolun üzərindəki mərkəzi ox xəttinin işıqları Şəkil A9-12-də (bu Qaydaların 9.4.16.9 alt-bəndinə bax) müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır. Bu işıqların parlaqlıq səviyyələrinin sayı uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqlarının parlaqlıq səviyyələrinin sayına bərabər olmalıdır.

9.4.16.10. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsinin təkmilləşdirilmiş sisteminin komponentəri kimi müəyyən edildikdə və çox aşağı görmə və ya gündüz vaxtı parlaq gün işığı şəraitinə yerüstü hərəkətinin müəyyən sürətinin təmin edilməsi üçün istismar nöqteyi-nəzərindən daha böyük intensivliklərin mövcud olması tələb olan zaman sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları Şəkil A9-17, A9-18 və ya A9-19-da müəyyən edilən tələblərə uyğun olmalıdır.

Qeyd: *Mərkəzi ox xəttinin yüksək intensivlikli işıqlarını yalnız xüsusi zərurət olduğu halda və müvafiq araşdırma apardıqdan sonra istifadə etmək gərəkdir.*

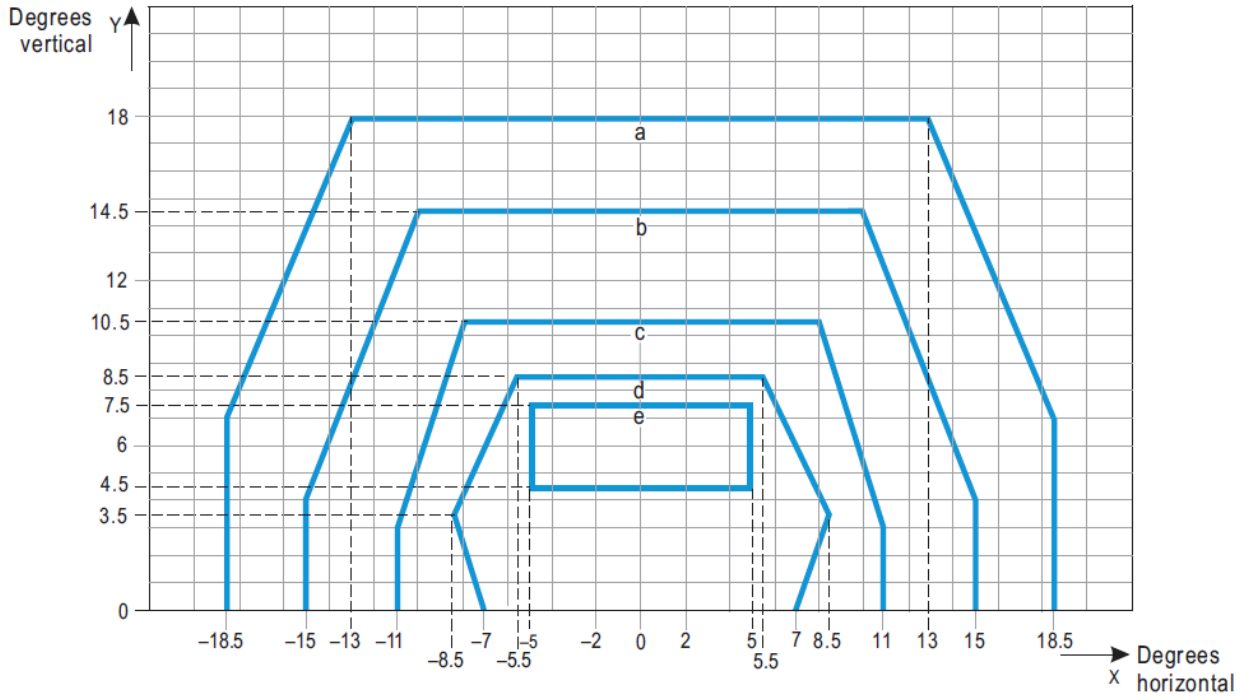


Əyri xətt (Curve)	a	b	c	d	e
Intensivlik (Intensity) (cd)	8	20	100	450	1800

Qeyd:

1. *Bu şüa örtükləri kokpitin mərkəz xəttindən 12 m-ə qədər məsafəyə qədər yer dəyişməsinə imkan verir və əyri xətlərdən əvvəl və sonra istifadə üçün nəzərdə tutulub.*
2. *Şəkil A9-12-dən A9-21-dək olan ümumi qeydlərə bax.*

Şəkil A9-17. Mühüm yerdəyişmə baş verə bildiyi zaman və daha yüksək işıq intensivli tələb olunan zaman yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsinin təkmilləşdirilmiş sistemlərinə dair təlimatın istifadəsi üçün düzxətt hissəsində nəzərdə tutulan yüksək intensivli sürmə yolunun mərkəz xətti (15m məsafədə), daxil olmaq qadağandır və dayan xəttinin işıqları üçün İzokandela diaqramı.



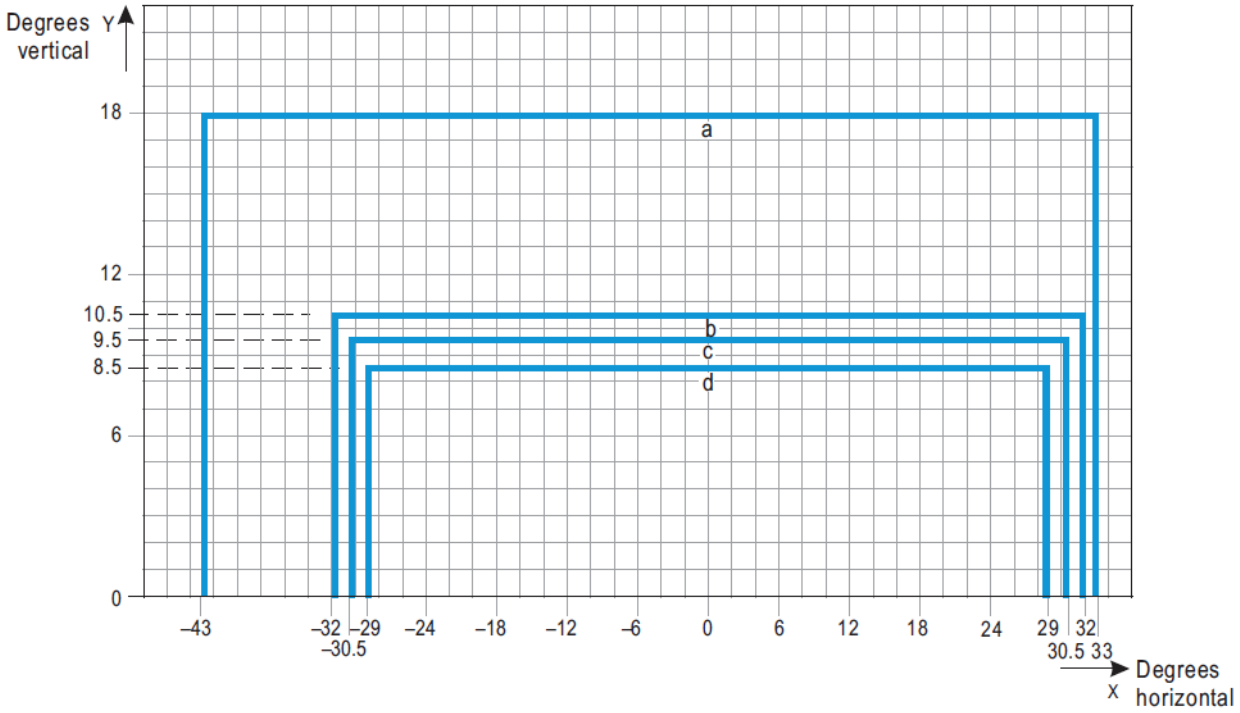
Əyri xətt (Curve)	a	b	c	d	e
İntensivlik Intensity (cd)	8	20	100	450	1800

Qeyd:

1. *Pilot kabinasının və uyğun olaraq əsas şassinin xarici təkəri sürmə yolunun kənarına yerdəyişməsi zamanı belə şüa örtüklərinin parametrləri ümumilikdə işıqların görməsini qənaətbəxş edir.*

2. *Şəkil A9-12-dən A9-21-dək olan ümumi qeydlərə bax.*

Şəkil A9-18. Daha yüksək işıq intensivliyi tələb olunduğu zaman və daha yüksək işıq intensivli tələb olunan zaman yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsinin təkmilləşdirilmiş sistemlərinə dair təlimatın istifadəsi üçün düzxətt hissəsində nəzərdə tutulan yüksək intensivli sürmə yolunun mərkəz xətti (15m məsafədə), daxil olmaq qadağandır və dayan xəttinin işıqları üçün İzokandela diaqramı.



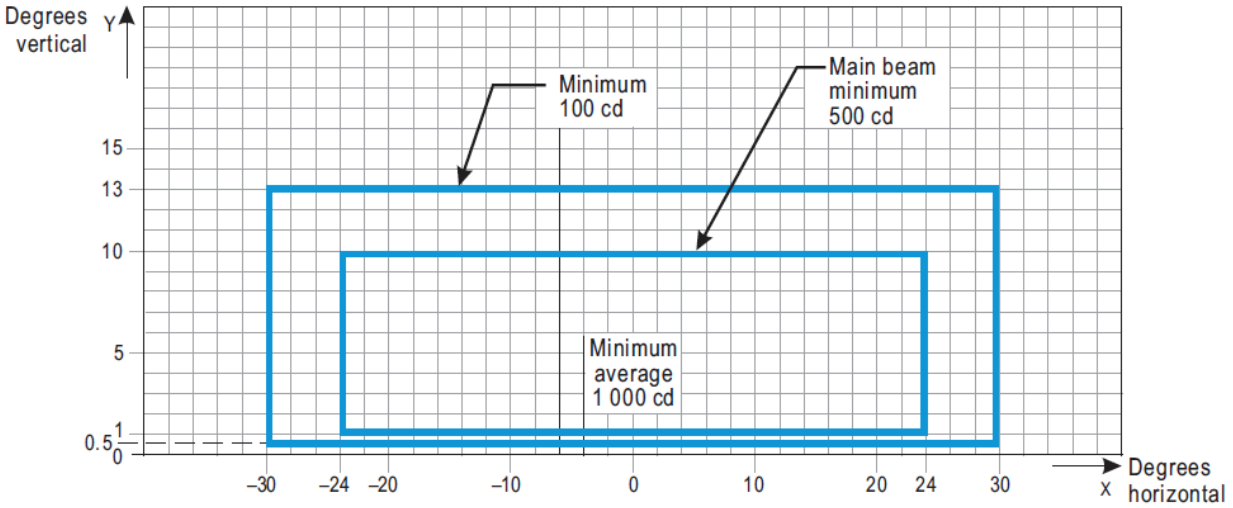
Əyri xətt (Curve)	a	b	c	d
İntensivlik (Intensity (cd))	8	100	200	400

Qeyd:

1. *Konturun əyri olması ilə əlaqədar olaraq, əyri hissələrdə işıqlar içəriyə 17 dərəcə döndərilməlidir.*

2. *. Şəkil A9-12-dən A9-21-dək olan ümumi qeydlərə bax.*

Şəkil A9-19. Daha Yüksək işıq intensivliyi tələb olunduğu zaman və yüksək işıq intensivli tələb olunan zaman yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsinin təkmilləşdirilmiş sistemlərinə dair təlimatın istifadəsi üçün əyri xətli hissəsində nəzərdə tutulan yüksək intensivli sürmə yolunun mərkəz xətti (7.5 metr məsafədə), daxil olmaq qadağandır və dayan xəttinin işıqları üçün İzokandela diaqramı.

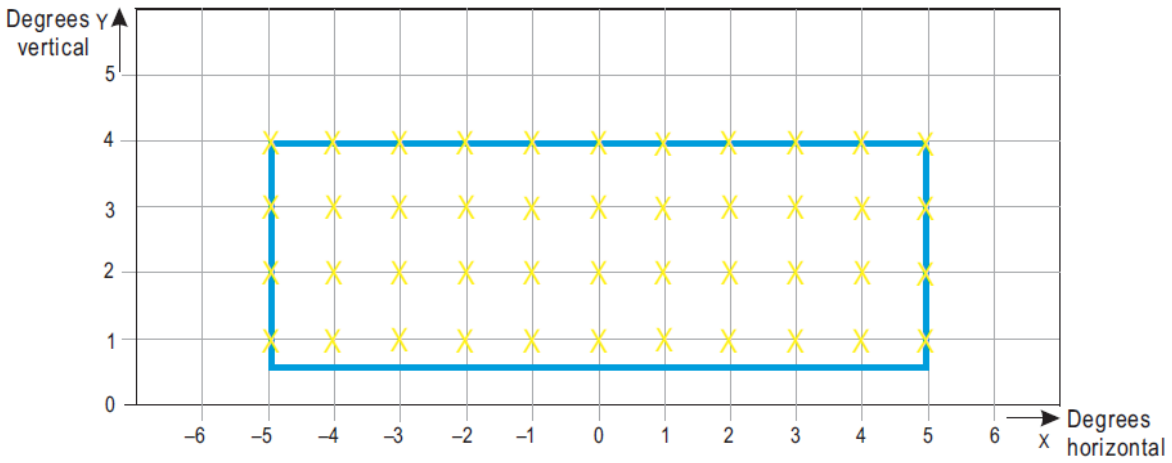


***Qeyd**:*

1. *Normal iş şəraitində bu işıqların istismarı sayrışan rejimdə işləməsinə baxmayaraq, işığın intensivliyi , közərmə lampalar üçün daimi işıqların işıqlandırılması intensivliyi ilə müəyyən edilir.*

2. *Bax A9-12 –dən A9-21-ə qədər Diaqramların ümumi qeydlərinə.*

Şəkil A9-20. B Konfiqurasiyasında yüksək intensivliklə işləyən uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqlarının Isocandela diaqramı.



Şəkil A9-21. Şəbəkə nöqtələri sürmə yolunun mərkəzi xəttinin və stop zolağı işıqlarının orta intensivliyini hesablanması üçün istifadə olunur.

A9-12 –dən A9-21-ə qədər Diaqramların ümumi qeydləri

1. A9-12-dən A9-20 Diaqramlarında qeyd olunan intensivliklər sürmə yolunun mərkəzi işıqlarına görə yaşıl və sarı rəngdədirlər, sarı işıqlar uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqları, qırmızı işıqlar isə stop zolağı üçündür.

2. A9-12 və A9-20 Diaqramları icazə verilən minimum işıq intensivliklərini göstərir. Əsas şüanın orta intensivliyi Diaqram A9-21-də göstərildiyi kimi şəbəkə xətlərinin tərtib olunması və bütün şəbəkə xətlərində, eləcə də əsas şüa düzbucaqlının perimetri daxilində intensivlik göstəricilərindən istifadə etməklə hesablana bilər. Orta qiymət işıq intensivliklərinin nəzərə alınmış bütün şəbəkə nöqtələrində hesablanan riyazi ortasıdır.

3. İşıqlandırma qurğusunun düzgün işlədiyi müddət boyunca əsas və ya daxili şüada yayınmaların olması yolverilməzdir.

4. Üfüqi bucaqlar sürmə yolunun mərkəz xətti boyunca şaquli təyyarəyə uyğun şəkildə, əyri toxunana uyğun əyrilər istisna olmaqla hesablanır.

5. Şaquli bucaqlar sürmə yolun səthi boyunca uzununa maili şəkildə hesablanır.

6. Adekvat şəkildə təmin olunmanın əhəmiyyəti üstünlük təşkil edə bilməz. İntensivlik, mümkün olduğu hallarda ya orta, ya da müvafiq izokandela əyrilərində göstərildiyi kimi, diaqramlarda göstərilən qiymətə uyğun olaraq 50 faizdən az olmamalıdır və işığın verilməsinin müəyyən olunmuş minimum orta intensivliyə yaxınlığının təmin olunması hava limanı rəhbərliyinin məqsədi olmalıdır.

7. İşıqlandırma qurğusu elə quraşdırılmalıdır ki, əsas və ya daxili şüa uyğun şəkildə müəyyən olunmuş tələblərin yarı dərəcəsinə uyğun şəkildə olsun.

Yerləşməsi

9.4.16.11. Normal halda sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işarəsi boyunca yerləşməlidir. Bu işıqların sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işarəsi boyunca yerləşdirilməsi məqsədəuyğun olmazsa, onların mərkəzi ox xəttindən maksimum 30 santimetr aralıda yerləşdirilməsi istisna təşkil edir.

Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin, sürmə yolun üzərində yerləşən işıqları (Taxiway centre line lights on taxiways)

Yerləşməsi

9.4.16.12. Aşağıda qeyd edilən hallar istisna olmaqla, sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin sürmə yolun düzxətli hissində yerləşən işıqları maksimum 30 metrlik uzuna intervalla yerləşdirilməlidir.

(a) mövcud meteoroloji şərtlər nəzərə alınmaqla daha böyük intervalların lazımi istiqamətlədirməni təmin edə biləcəyi zaman maksimum 60 metr məsafəyə malik daha böyük intervallar istifadə edilə bilər;

(b) sürmə yolun düzxətli qısa hissələrində 30 metrdən az intervallar təmin edilməlidir;

(c) uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 350 metrdən az olan şəraitdə istifadə edilməsi nəzərdə tutulan sürmə yollarda uzununa intervallar 15 metrdən çox olmamalıdır.

9.4.16.13. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin bu sürmə yolun döngəsindəki işıqları (taxiway curve) sürmə yolun düzxətli hissəsindəki mərkəzi ox xəttindən başlayan işıqların davamı olmalı və onlar sürmə yolun döngəsinin xarici sərhədindən sabit məsafədə aralı yerləşməlidir. Döngədəki işıqlar döngənin aydın görünməsini təmin edən intervallarla yerləşməlidir.

9.4.16.14. Uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 350 metr və ya daha artıq olan şəraitdə istifadə edilməsi nəzərdə tutulan sürmə yolun üzərində olan döngələrin işıqları arasındakı interval 15 metrdən çox olmamalı və radiusu 400 metrdən az olan döngələrdə həmin işıqların arasındakı interval ən çoxu 7.5 metr təşkil etməlidir. Döngədən əvvəl və sonra gələn 60 metr məsafədə də bu intervallar saxlanılmalıdır.

Qeyd 1: *Uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 350 metr və ya daha artıq olan şəraitdə istifadə edilməsi nəzərdə tutulan sürmə yolun döngələrinin işıqları üçün məqsədəuyğun hesab edilən intervallar aşağıda qeyd edilmişdir:*

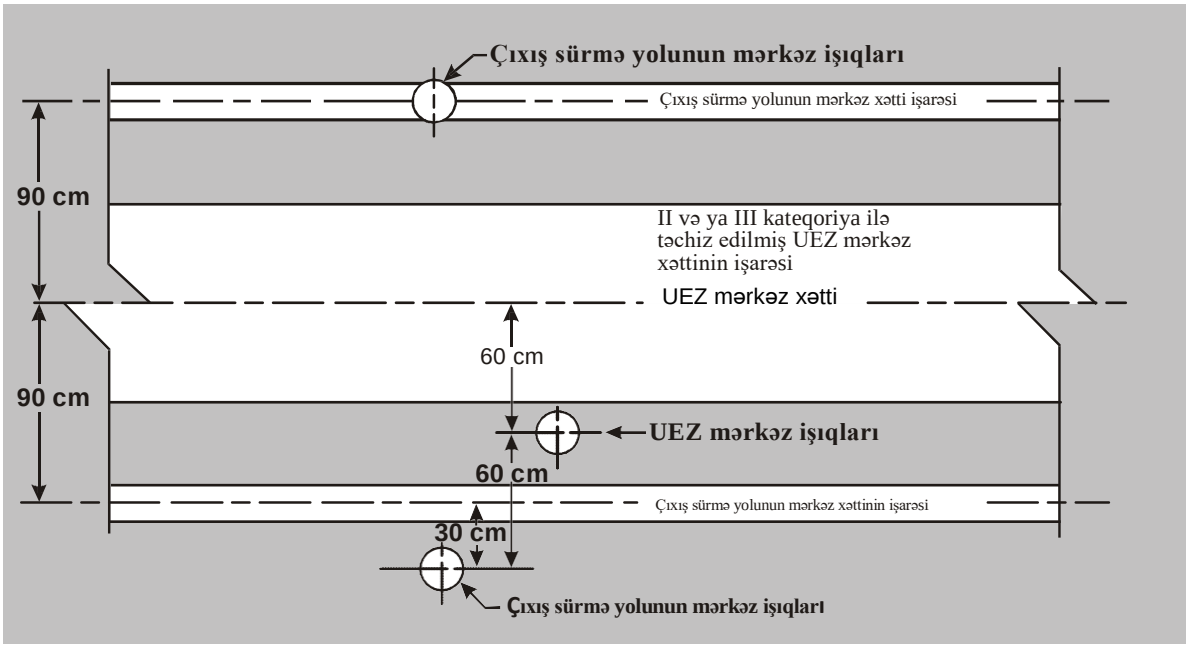
Döngənin radiusu	İşıqlar arasındakı interval
400 metrə qədər	7.5 metr.
401 metrdən 899 metrə qədər	15 metr
900 metr və ya daha artıq	30 metr

Qeyd 2: *Bu Qaydaların 7.2.9.6 bəndinə və Şəkil 7-2-yə bax.*

Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin, sürətli çıxış üçün sürmə yolun üzərindəki işıqları (Taxiway centre line lights on rapid exit taxiways)

Yerləşməsi

9.4.16.15. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin sürətli çıxış üçün sürmə yolun üzərindəki işıqları sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin döngəsinin başlanğıcından 60 metr əvvəldə yerləşən nöqtədən başlamalı və bu döngə bitdikdən sonra davam etməklə, sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin təyyarənin norma yerdə sürmə sürətinə çatacağı ehtimal edilən nöqtəsinə qədər davam etməlidir. Aşağıda göstərildiyi kimi uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə paralel hissədə yerləşən işıqlar uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıq sıralarından hər zaman 60 santimetr aralıda yerləşməlidir.



Uçuş-enmə zolağının və sürmə yolunun mərkəzi ox xəttinin yeri dəyişdirilmiş işıqlarının 60 sm aralıqda yerləşməsində yol verilən kənarlaşmalar.

Şəkil 9-27. Uçuş-enmə zolağının və sürmə yolunun yeri dəyişdirilmiş mərkəzi ox xəttinin işıqları

9.4.16.16. İşıqlar 15 metrdən çox olmayan uzununa intervalla yerləşdirilməlidir. Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqları təmin edilməyən zaman 30 metrdən çox olmayan intervalın nəzərdə tutula bilməsi istisna təşkil edir.

Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin, çıxış üçün digər sürmə yolun üzərindəki işıqları (Taxiway centre line lights on other exit taxiways)

Yerləşməsi

9.4.16.17. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin, sürətli çıxış üçün deyil, adi çıxış üçün sürmə yolun üzərindəki işıqları sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işarələrinin uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti istiqamətindən dönməyə başladığı yerdən başlamalı və sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin döngəsinin işarələrini, ən azı bu işarələrin uçuş-enmə zolağının sərhədləri xaricinə çıxdığı yerə qədər izləməlidir. Şəkil 9-26-da və

bu Qaydaların 9.4.16.7 alt-bəndində göstərildiyi kimi, ilk işıqlar uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqlarının istənilən sırasından ən azı 60 santimetr aralıda yerləşməlidir.

9.4.16.18. İşıqlar 7.5 metrdən çox olmayan uzununa intervallarla yerləşdirilməlidir.

Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin, uçuş-enmə zolağı üzərindəki işıqları (Taxiway centre line lights on runways)

Yerləşməsi

9.4.16.19. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin yerdə sürmənin standart marşrutunun bir hissəsini təşkil edən uçuş-enmə zolağında quraşdırılan və uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 350 metrdən az olan şəraitdə yerdə sürmə üçün istifadə edilməsi nəzərdə tutulan işıqları 15 metrdən çox olmayan uzuna intervallarla yerləşdirilməlidir.

9.4.17. Sürmə yolun kənarının işıqları

Tətbiqi

9.4.17.1. Sürmə yolun kənarının işıqları uçuş-enmə zolağının gecə vaxtı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan dönmə meydançası, gözləmə meydançası, perron və sairin sərhədlərində, eləcə də sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları ilə təmin edilməyən və gecə vaxtı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan sürmə yollarda quraşdırılmalıdır. Əməliyyatların xarakteristikasını nəzərə alaraq, lazımi istiqamətləndirmənin yerüstü işıqlandırma və ya digər vasitələrlə təmin edilə bildiyi hallarda sürmə yolun kənarının işıqlarının təmin edilməsinin zəruri olmadığı hallar istisna təşkil edir.

Qeyd: *Sürmə yolun kənarının markerləri ilə əlaqədar bu Qaydaların 9.6.5 bəndinə bax.*

9.4.17.2. Sürmə yolun kənarının işıqları, yerdə sürmənin standart marşrutunun bir hissəsini təşkil edən və sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları ilə təmin edilməyən uçuş-enmə zolağında gecə vaxtı yerdə sürmə üçün təmin edilməlidir.

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağının və sürmə yolun işıq-siqnal sistemlərinin bloklaşdırılmasına dair təlimat materialı bu Qaydaların 12.2.2.3 bəndində göstərilmişdir.*

Yerləşməsi

9.4.17.3. Sürmə yolun düzxətli hissəsində və yerdə sürmənin standart marşrutunun bir hissəsini təşkil edən uçuş-enmə zolağında quraşdırılan, sürmə yolun kənarının işıqları 60 metrdən çox olmayan bərabər uzununa intervallarla yerləşdirilməlidir. Döngənin aydın göstərilməsini təmin etmək üçün onun üzərində quraşdırılan işıqlar 60 metrdən az intervallarla yerləşdirilməlidir.

Qeyd: *Sürmə yolun kənarının döngələrin üzərində quraşdırılan işıqların intervallarına dair təlimat materialı G-AGA-014 sənədində əks etdirilmişdir.*

9.4.17.4. Sürmə yolun kənarının gözləmə meydançası, hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması vasitələrində, perronlar və sair yerdə quraşdırılan işıqları 60 metrdən çox olmayan bərabər uzununa intervallarla yerləşdirilməlidir.

9.4.17.5. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının üzərindəki **s**ürmə yolun kənarının işıqları 30 metrdən çox olmayan bərabər uzununa intervallarla yerləşdirilməlidir.

9.4.17.6. İşıqlar sürmə yol, uçuş-enmə zolağının dönmə meydançası, gözləmə meydançası, perron və ya uçuş-enmə zolağı və sairin sərhədlərinə mümkün olduğu qədər yaxın yerləşməli və ya onların sərhədlərindən maksimum 3 metr aralıda yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikaları

9.4.17.7. Sürmə yolun kənarının işıqları mavi rəngdə davamlı işıq saçan işıqlar olmalıdır. Bu işıqlar üfüqi müstəvinin üzərindən ən azı 75° bucaq altında olmaqla, hər iki istiqamətdən yerdə sürmə yerinə yetirən pilotun istiqamətləndirilməsi üçün zəruri olan bütün istiqamətlərdə işıq saçmalıdır. Digər işıqlarla səhv salınmasına yol açа biləcək istiqamətlərdən görünməsinin qarşısı almaq üçün, kəsişmə, çıxış və ya döngələrdə bu işıqların qarşısı praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər sipərlə kəsilməli.

9.4.17.8. Sürmə yolun kənarının işıqlarının intensivliyi 0°-6° şaquli bucaq arasında ən azı 2 kandela və 6°-75° istənilən şaquli bucaq arasında isə ən azı 0.2 kandela olmalıdır.

9.4.18. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının işıqları (Runway turn pad lights)

Tətbiqi

9.4.18.1. Təyyarənin 180 dərəcə bucaq altında dönmə yerinə yetirməsi və uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti istiqamətinə gətirilməsini mümkün etmək məqsədilə, uçuş-enmə zolağının dönmə meydançalarının işıqları uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 350 metrdən az olan şəraitdə istifadə edilməsi nəzərdə tutulan dönmə meydançalarında təmin edilməlidir.

9.4.18.2. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançalarının işıqları gecə vaxtı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan meydançalarında təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.4.18.3. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının işıqları normal halda dönmə meydançasının işarəsi boyunca yerləşməlidir. Bu işıqların dönmə meydançasının işarəsi boyunca yerləşdirilməsi məqsədəuyğun olmazsa, onların 30 santimetr aralıda yerləşdirilməsi istisna təşkil edir.

9.4.18.4. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının işıqları bu dönmə meydançasının işarəsinin düzxətli hissəsində yerləşərsə, onlar arasındakı interval maksimum 15 metrlik uzuna intervalla bərabər olmalıdır.

9.4.18.5. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının işıqları bu dönmə meydançasının işarəsinin əyrixətli hissəsində yerləşərsə, onlar arasındakı interval maksimum 7.5 metrlik uzuna intervalla bərabər olmalıdır.

Xarakteristikaları

9.4.18.6. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançasının işıqları yalnız dönmə meydançasında olan və ya ona yaxınlaşan təyyarələr tərəfindən görünən, yaşıl rəngdə davamlı işıq saçan biristiqamətli işıqlardan ibarətdir.

9.4.18.7. Uçuş-enmə zolağının dönmə meydançalarının işıqları Şəkil A9-13, A9-14 və ya A9-15-də və bu Qaydaların 9.4.16.8 alt-bəndinə (uyğun olaraq) müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır.

9.4.19. "Dayan" xəttinin işıqları (Stop bars)

Tətbiqi

Qeyd 1: *Hava nəqliyyatı xidmətləri tərəfindən "Dayan" xəttinin işıqlarına nəzarət edilməsinin əl ilə və ya avtomatik olaraq həyata keçirildiyi hesab edilir.*

Qeyd 2: *Uçuş-enmə zolağı üzərinə icazəsiz çıxışlar bütün görmə və ya hava şəraitlərində baş ver bilər. Uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerlərində "Dayan" xəttinin işıqlarının təmin edilməsi və onların gecə vaxtı, uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 550 metrdən çox olan şəraitdə istifadə edilməsi uçuş-enmə zolağı üzərinə icazəsiz çıxmanın qarşısının alınmasının effektiv vasitəsinin bir hissəsi qismində çıxış edə bilər.*

9.4.19.1. Uçuş-enmə zolağından görmə hüdudu 350 metrdən az olan şəraitdə istifadə edilməsi nəzərdə tutulan zaman, "Dayan" xəttinin işıqları uçuş-enmə zolağına xidmət edən hər bir gözləmə yerində təmin edilməlidir. Aşağıdakı hallarda bu işıqların təmin edilməsi tələb olunmur:

(a) nəqliyyatın uçuş-enməz zolağına təsadüfən çıxmasının qarşısını almağa yardımçı ola biləcək müvafiq vasitələr və prosedurlar mövcud olduqda; və ya

(b) mövcud istismar qaydalarına uyğun olaraq uçuş-enmə zolağından görmə hüdudu 550 metrdən az olan şəraitdə aşağıda qeyd edilənlər təmin edildikdə:

(i) istənilən zaman kəsiyində manevr etmə sahəsinin sərhədləri daxilində olan hava gəmisinin sayı bir ədəd hava gəmisi ilə məhdudlaşdırıldıqda; və

(ii) manevr etmə sahəsinin sərhədləri daxilində olan nəqliyyat vasitələrinin sayı isə icazə verilən minimum nəqliyyat vasitələrinin sayı ilə məhdudlaşdırıldıqda.

9.4.19.2. Sürmə yolla uçuş-enmə zolağının kəsişməsində "Dayan" xəttinin birdən çox işıqları mövcud olan zaman, konkret vaxt kəsiyində yalnız bir işıq yandırılmalıdır.

9.4.19.3. İşarələrin işıqlarla tamamlanması və vizual vasitələrlə nəqliyyatın idarə edilməsi tələb olunan zaman "Dayan" xəttinin işıqları aralıq gözləmə yerlərində təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.4.19.4. "Dayan" xəttinin işıqları sürmə yola köndələn, hərəkətin dayandırılması məqsədəuyğun olan nöqtədə yerləşdirilməlidir. Bu Qaydaların 9.4.19.6 bəndində göstərilən əlavə işıqlar təmin edilən zaman, bu işıqlar sürmə yolun kənarından ən azı 3 metr aralıda yerləşməlidir.

Xarakteristikaları

9.4.19.5. "Dayan" xəttinin işıqları maksimum 3 metrlik bərabər intervallarla sürmə yola köndələn yerləşən, sürmə yolun kəsişməsi və uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerinə yaxınlaşma üçün nəzərdə tutulan istiqamətdə (istiqamətlərdə) qırmızı rəngdə işıq saçan işıqlardan ibarət olmalıdır.

Qeyd: *"Dayan" xəttinin mövcud işıqlarının görünmə dərəcəsini artırmaq tələb olunan hallarda, bərabər məsafədə əlavə işıqlar yerləşdirilir.*

9.4.19.6. "Dayan" xəttinin süni örtüyə daxil edilmiş işıqları, məsələn qar və ya yağış səbəbindən pilot tərəfindən görünə bilmədikdə, ya da pilot təyyarəni işıqlara çox yaxın məsafədə saxlamağa məcbur olduqda təyyarənin konstruksiyası

səbəbindən bu işıqlar pilotun görüntü sahəsindən çıxıqda, "Dayan" xəttinin işıqlarının hər iki son tərəfinə yer səthindən qaldırılmış bir cüt işıq əlavə edilməlidir.

9.4.19.7. "Dayan" xəttinin uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerində quraşdırılan işıqları uçuş-enmə zolağına giriş istiqamətində qırmızı rəngdə davamlı işıq saçan işıqlar olmalıdır.

9.4.19.8. Bu Qaydaların 9.4.19.6 bəndində müəyyən edilən əlavə işıqlar təmin edilən zaman, bu işıqların xarakteristikaları "Dayan" xəttinin işıqlarının xarakteristikaları ilə eyni olmalı amma onlar enməyə giriş yerinə yetirən təyyarənin bortundan "Dayan" xəttinin işıqlarına qədər görünməlidir.

9.4.19.9. Qırmızı işığın intensivliyi və "Dayan" xəttinin işıqlarının şüasının yayılma bucağı Şəkil A9-12 –dən A9-16a qədər müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır.

9.4.19.10. "Dayan" xəttinin işıqları yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsinin təkmilləşdirilmiş sisteminin komponentəri kimi müəyyən edildikdə və çox aşağı görmə və ya gündüz vaxtı parlaq gün işığı şəraitinə yerüstü hərəkətinin müəyyən sürətinin təmin edilməsi üçün istismar nöqteyi-nəzərindən daha böyük intensivliklərin mövcud olması tələb olan zaman, qırmızı işığın intensivliyi və "Dayan" xəttinin işıqlarının şüasının yayılma bucağı Şəkil A9-17, A9-18 və ya A9-19-da müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır.

Qeyd: *Yüksək intensivlikli "Dayan" xəttinin işıqlarını yalnız xüsusi zərurət olduğu halda və müvafiq araşdırma apardıqdan sonra istifadə etmək gərəkdir.*

9.4.19.11. Geniş şüanı təmin edən armatura tələb olunan zaman (wide beam fixture), qımızı işığın intensivliyi və "Dayan" xəttinin işıqlarının şüasının yayılma bucağı Şəkil A9-17 və ya A9-19-da müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır.

9.4.19.12. Elektrik dövrəsi elə hazırlanmalıdır ki:

(a) giriş üçün nəzərdə tutulan sürmə yollara köndələn quraşdırılan "Dayan" xəttinin işıqları seçmə üsulu ilə yandırıla bilən olsun;

(b) Yalnız çıxış üçün nəzərdə tutulan sürmə yollara (exit taxiways) köndələn quraşdırılan "Dayan" xəttinin işıqları seçmə üsulu ilə və ya qrup şəklində yandırıla bilsin;

(c) "Dayan" xəttinin işıqları yandırılmış vəziyyətdə olan zaman sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin "Dayan" xəttinin işıqlarından sonra quraşdırılan hər hansı işıqları ən azı 90 metrlik məsafədə söndürülmüş olsun; və

(d) "Dayan" xəttinin işıqları sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları ilə bloklaşdırılsın (interlocked) və nəticədə, mərkəzi ox xətinin "Dayan" xəttinin işıqlarından sonra gələn işıqları yandırılmış vəziyyətdə olan zaman "Dayan" xəttinin işıqları sönsün və əksinə.

Qeyd: *Elektrik sistemini hazırlayan zaman "Dayan" xəttinin işıqlarının hamısının eyni vaxtda sıradan çıxmamasına xüsusi diqqət edilməlidir. Bu məsələ ilə əlaqədar təlimat materialı G-AGA-015 sənədində əks etdirilmişdir.*

9.4.20. Aralıq gözləmə yerlərinin işıqları

Qeyd: *Aralıq gözləmə yerinin işarələnməsi əlaqədar texniki tələblərlə bağlı bu Qaydaların 9.3.11 bəndinə bax.*

Tətbiqi

9.4.20.1. "Dayan" xəttinin işıqlarının quraşdırıldığı hallar istisna olmaqla, uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 350 metrdən az olan şəraitdə istifadə edilməsi nəzərdə tutulan aralıq gözləmə yerində aralıq gözləmə yerinin işıqları təmin edilməlidir.

9.4.20.2. Aralıq gözləmə yerinin işıqları hərəkətin dayandırılması və davam edilməsi siqnallarına (stop-and-go signals) ("Dayan" xəttinin işıqları tərəfindən ötürülən) ehtiyac olmadığı aralıq gözləmə yerlərində təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.4.20.3. Aralıq gözləmə yerinin işıqları aralıq gözləmə yerinin işarəsi boyunca, işarənin başladığı yerdən 0.3 metr əvvəldə yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikaları

9.4.20.4. Aralıq gözləmə yerinin işıqları aralıq gözləmə yerinə yaxınlaşma istiqamətində sarı rəngdə davamlı işıq saçan üç ədəd biristiqamətli işıqdan ibarət olmalı və bu işıqların şüasının yayılması bucağı sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqlarının (nəzərdə tutularsa) şüasının yayılması bucağı ilə eyni olmalıdır. İşıqlar sürmə yolun mərkəzi ox xəttinə simmetrik və düz bucaq altında yerləşməli və bu işıqlar arasındakı interval 1.5 metr olmalıdır.

9.4.21. Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması vasitəsinin çıxış işıqları (De-icing/anti-icing facility exit lights)

Tətbiqi

9.4.21.1. Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınmasının uzaqda yerləşən və sürmə yola birləşən vasitəsinin çıxış sərhədi çıxış işıqları ilə təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

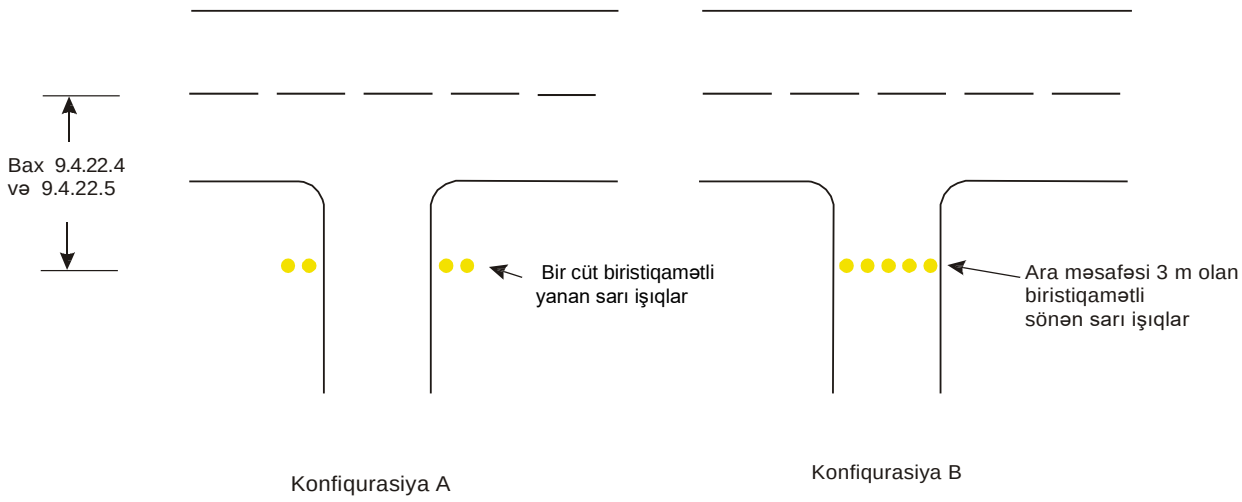
9.4.21.2. Hava gəmisinin buz bağlamasının qarşısının alınması vasitəsinin çıxış işıqları hava gəmisinin buz bağlamasının qarşısının alınmasının aralıdakı vasitəsinin çıxış sərhədində yerləşdirilən aralıq gözləmə yerinin işarəsinə 0.3 metr məsafədə daxil olmalıdır

Xarakteristikaları

9.4.21.3. Hava gəmisinin buz bağlamasının qarşısının alınması vasitəsinin çıxış işıqları süni örtüyə daxil edilmiş, stasionar, biristiqamətli, biri-birindən 6 metrlik məsafədə aralı yerləşən və çıxış sərhədinə enmə giriş istiqamətində sarı işıq saçan, eləcə də sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin istifadədə olan işıqlarının işıq paylama qabiliyyətinə (Şəkil 9-28-ə bax) bərabər səviyyədə işıq paylama imkanına malik olan işıqlardan ibarətdir.

9.4.22. Uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqları (Runway guard lights)

Qeyd: *uçuş-enmə zolağına icazəsiz daxil olma bütün görünmə şəraitində və ya istənilən hava şəraitində baş verə bilər. Uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerində Uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqları nın istifadəsi uçuş-enmə zolağına icazəsiz daxil olma tədbirlərinin bir hissəsini təşkil edə bilər. Uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqları pilotları və nəqliyyat vasitələrinin sürücülərini uçuş-enmə zolağına daxil olma yerinə yaxınlaşdıqları barədə xəbərdar etməkdir. Şəkil 9-29-da göstərildiyi kimi, uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqlarının iki standart konfiqurasiyası mövcuddur.*



Şəkil 9-29. Uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqları

Tətbiqi

9.4.22.1. Uçuş-enmə zolağının A Konfiqurasiyalı qoruyucu işıqları aşağıda qeyd edilən şərtlər daxilində istifadə edilməsi nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolağı ilə əlaqədar olan hər bir sürmə yolu/uçuş-enmə zolağı kəsişməsində təmin edilməlidir:

(a) "Dayan" xəttinin işıqlarının quraşdırılmadığı və uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 550 metrdən az olan şəraitdə; və

(b) nəqliyyatın sıx olduğu və uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 550 metrdən 1200 metrə qədər şəraitdə.

Qeyd 1: *Uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqları zəruri olduqda B Konfiqurasiyası A konfiqurasiyasına əlavə edə bilər.*

Qeyd 2: *Uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqlarının dizaynı, istismarı və yerləşməsi qaydaları G-AGA-014 sənədində verilmişdir.*

9.4.22.2. Uçuş-enmə zolağı üzərinə icazəsiz çıxmanın qarşısının alınması ilə əlaqədar tədbirlərin bir hissəsi kimi, uçuş-enmə zolağının A və B Konfiqurasiyalı qoruyucu işıqlarını uçuş-enmə zolağı üzərinə icazəsiz çıxma nöqteyi-nəzərindən təhlükəli yer kimi tanınan hər bir sürmə yolu/ uçuş-enmə zolağı kəsişməsində təmin etmək və bu işıqların gecə və ya gündüz vaxtı istənilən hava şəraitində istifadə edilməsini təmin etmək gərəkdir.

9.4.22.3. Uçuş-enmə zolağının B Konfiqurasiyalı qoruyucu işıqlarını "Dayan" xəttinin işıqları ilə birlikdə quraşdırmaq məqsədəuyğun deyil.

9.4.22.4. Uçuş-enmə zolağı/ sürmə yolunun kəsişməsində birdən çox uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yeri olduqda, yalnız əməliyyat olunan uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqlar dəsti işıqlandırılır.

Yerləşməsi

9.4.22.5. Uçuş-enmə zolağının A Konfiqurasiyalı qoruyucu işıqları sürmə yolun hər iki tərəfində uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin işarəsinin tutma mövqeyində yerləşdirilməlidir.

9.4.22.6. Uçuş-enmə zolağının B Konfiqurasiyalı qoruyucu işıqları sürmə yola köndələn uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinin işarəsinin tutma mövqeyində yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikaları

9.4.22.7. Uçuş-enmə zolağının A Konfiqurasiyalı qoruyucu işıqları iki cüt sarı işıqdan ibarət olmalıdır.

9.4.22.8. Uçuş-enmə zolağının A Konfiqurasiyalı və gündüz vaxtı istifadə edilməsi üçün nəzərdə tutulan qoruyucu işıqlarının yandırılmış və söndürülmüş vəziyyətləri arasında kontrastlılığın artırılması tələb olunan zaman, hər bir lampanın üzərinə lazımi ölçüdə ekran (visor) quraşdırılmalı və bu ekran günəş şüalarının linzanın üzərinə düşməsinin qarşısını almalı, eyni zamanda armaturun funksiyasını pozmamalıdır.

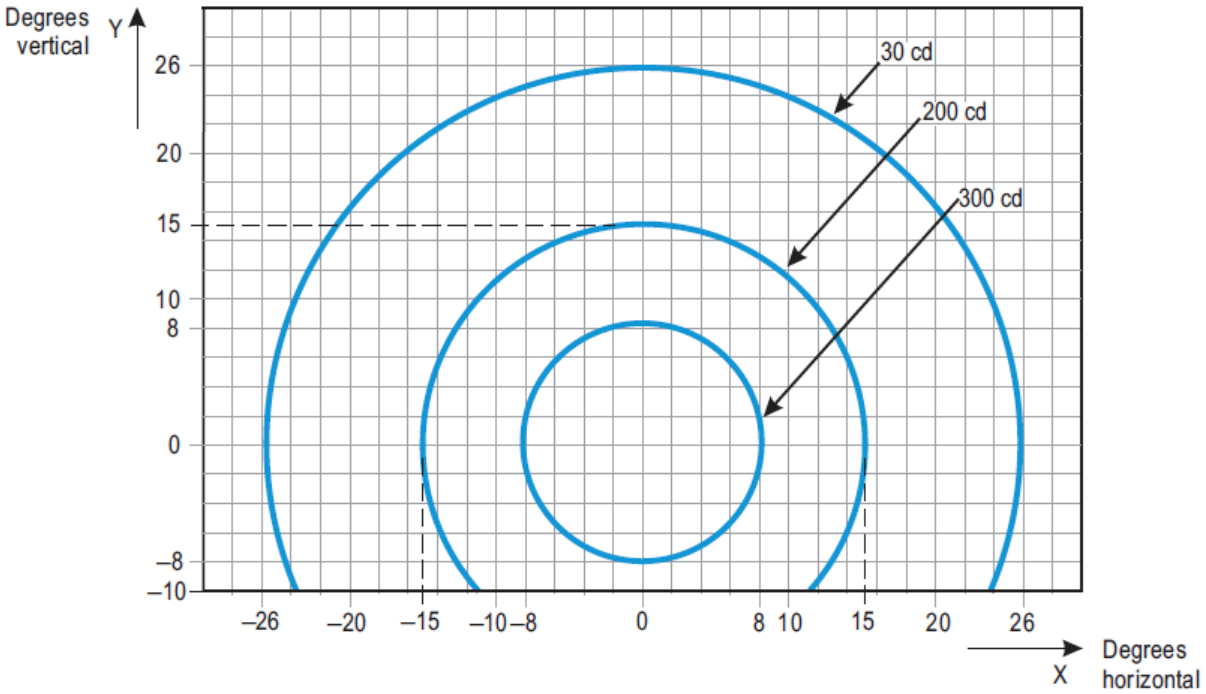
Qeyd: *Ekran əvəzinə digər qurğu və vasitələrdən, məsələn xüsusi olaraq hazırlamış optikadan istifadə edilə bilər.*

9.4.22.9. Uçuş-enmə zolağının B Konfiqurasiyalı qoruyucu işıqları sürmə yola 3 metrlik intervallarla köndələn yerləşdirilən sarı işıqlardan ibarət olmalıdır.

9.4.22.10. İşıq şüası biristiqamətli olmalı və uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerinə yaxınlaşma istiqamətində sarı rəngdə görünməlidir.

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqlarının istiqamətləndirilməsi və məqsədi barədə məlumat üçün G-AGA-014 sənədinə bax.*

9.4.22.11. A Konfiqurasiyalı işıqların sarı rəngdə intensivliyi və şüasının yayılma bucağı Şəkil A9-24-də müəyyən edilən tələblərə uyğun olmalıdır.



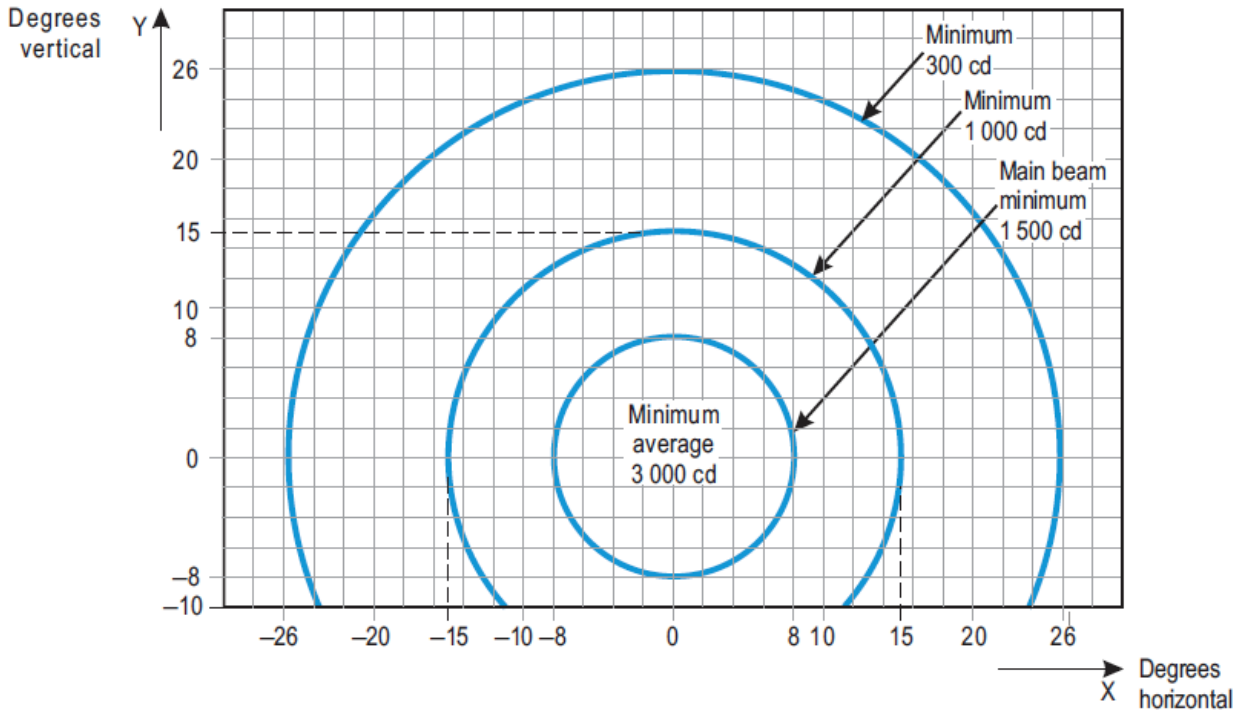
Qeyd:

1. *Normal iş şəraitində bu işıqların istismarı sayrışan rejimdə işləməsinə baxmayaraq, işığın intensivliyi , közərmə lampalar üçün daimi işıqların işıqlandırılması intensivliyi ilə müəyyən edilir.*

2. *İşığın intensivliyinin göstərilən qiymətlər sarı rəngli işığa məxsusdur.*

Şəkil A9-24. A konfiqurasiyasında uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqlarının aşağı intensivli izokandela dioqramı.

9.4.22.12. Uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqlarından gündüz vaxtı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan zaman A Konfiqurasiyalı işıqların sarı rəngdə intensivliyi və şüasının yayılma bucağı aşağıda olduğu kimi Şəkil A9-25-də müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır.



Qeyd:

1. *Normal iş şəraitində bu işıqların istismarı sayrışan rejimdə işləməsinə baxmayaraq, işığın intensivliyi , közərmə lampalar üçün daimi işıqların işıqlandırılması intensivliyi ilə müəyyən edilir.*

2. *İşığın intensivliyinin göstərilən qiymətlər sarı rəngli işığa məxsusdur.*

Şəkil A9-25. A konfiqurasiyasında uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqlarının yuxarı intensivli izokandela dioqramı.

9.4.22.13. Uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqlarının yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsinin təkmilləşdirilmiş sisteminin komponentəri kimi müəyyən edildiyi və daha böyük intensivliklərin tələb olunduğu hallarda, A Konfiqurasiyalı işıqların sarı rəngdə intensivliyi və şüasının yayılma bucağı yuxarıda olduğu kimi Şəkil A9-25-də müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır.

Qeyd: *Aşağı görmə şəraitində müəyyən sürətlə yerüstü hərəkəti təmin etmək məqsədilə daha yüksək intensivliklərin olması tələb oluna bilər.*

9.4.22.14. B Konfiqurasiyalı işıqların sarı rəngdə intensivliyi və şüasının yayılma bucağı bu Qaydaların 9.4.16.8 alt-bəndinə və Şəkil A9-12-də müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır.

9.4.22.15. Uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqlarının gün ərzində istifadə edilməsi nəzərdə tutulduqda, B Konfiqurasiyalı işıqların sarı rəngdə intensivliyi və şüasının yayılma bucağı Şəkil A9-20-də və bu Qaydaların 9.4.16.10 alt-bəndinə müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır.

9.4.22.16. Uçuş-enmə zolağının qoruyucu işıqlarının yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsinin təkmilləşdirilmiş sisteminin komponentəri kimi müəyyən edildiyi və daha böyük intensivliklərin tələb olunduğu hallarda, B Konfiqurasiyalı işıqların sarı rəngdə intensivliyi və şüasının yayılma bucağı Şəkil A9-20-də və bu Qaydaların 9.4.16.10 alt-bəndinə müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır.

9.4.22.17. A Konfiqurasiyalı hər bir blokdakı işıqlar növbə ilə yandırılmalıdır.

9.4.22.18. B Konfiqurasiyası halında, yanaşı yerləşən işıqlar növbə ilə yanmalı və hər ikinci işıq (alternative lights) isə eyni vaxtda işıqlanmalıdır.

9.4.22.19. İşıqlar növbə ilə, dəqiqədə 30-60 parıltı tezliyi ilə işıq saçmalı, eyni zamanda boş və işlək impulsun davam etmə müddəti hər bir qarşı-qarşıya olan işıq üçün faza üzrə eyni və əks olmalıdır .

Qeyd: *Parıltının optimal tezliyi istifadə edilən lampaların artma və azalma vaxtlarından asılıdır. Uçuş-enmə zolağının 6.6 amperlik elektrik təminatı dövrəsinə qoşulmuş A Konfiqurasiyalı qoruyucu işıqlarının hər lampasının dəqiqədə üzrə 45-50 parıltılı işıq saçdığı zaman daha yaxşı göründükləri müəyyən edilmişdir.. Uçuş-enmə zolağının 6.6 amperlik elektrik təminatı dövrəsinə qoşulmuş B Konfiqurasiyalı qoruyucu işıqlarının hər lampasının dəqiqədə üzrə 30-32 parıltılı işıq saçdığı zaman daha yaxşı göründükləri müəyyən edilmişdir.*

9.4.23. Perronların projektorla işıqlandırılması (Apron floodlighting)

(Bu Qaydaların 9.4.16.1 və 9.4.17.1 bəndlərinə də bax)

Tətbiqi

9.4.23.1. Gecə vaxtı istifadə edilməsi nəzərə tutulan perron və hava gəmisinin təcrid edilmiş müəyyən dayanacaq yerində perronların projektorla işıqlandırılması təmin edilməlidir.

Qeyd 1: *Hava gəmisinin uçuş öncəsi buz bağlamasından təmizlənməsi/hava gəmisinin səthinin buz bağlamasının qarşısının alınması zonası uçuş-enmə zolağına daha yaxın yerləşdiyi halda və daimi projektor işıqları pilotlarda çaşqınlıq yaradarsa, bu zonanın işıqlandırılmasında digər işıqlandırma vasitələri tələb oluna bilər.*

Qeyd 2: *Hava gəmisinin təcrid edilmiş dayanacaq yerinin ayrılması ilə əlaqədar 7.2.14 bəndində müəyyən edilmişdir.*

Qeyd 3: *Perronların projektorla işıqlandırılması ilə əlaqədar təlimat materialı G-AGA-014 sənədində əks etdirilmişdir.*

Yerləşməsi

9.4.23.2. Perronların projektorları perronlarda xidmət göstərilən bütün zonaların işıqlandırılmasını təmin edən qaydada yerləşdirilməli və bu zaman, uçuşda və yerdə olan pilotların, aerodrom və perronun dispetçerlərinin, perronun işçi heyətinin üzvlərinin gözünün minimum səviyyədə qamaşmasının təmin edilməsi nəzərə alınmalıdır. Projektorların quraşdırılma sxemi və onların istiqaməti elə müəyyən edilməlidir ki, kölgələrin yaranmasını minimuma endirmək məqsədilə hava gəmisinin dayanacaq yerləri iki və daha artıq istiqamətdən işıqlandırılsın.

Xarakteristikaları

9.4.23.3. Perron projektorlarının spektral yayılması elə seçilməlidir ki, hava gəmisində, cari xidmətlə əlaqədar olan müəyyən yerlərin, eləcə də səthlərin və maneələrin işarələnməsi zamanı istifadə edilən rənglər düzgün müəyyən edilə bilsin.

9.4.23.4. Orta işıqlanma dərəcəsi (average illuminance) ən azı aşağıda qeyd edilən kimi olmalıdır:

Hava gəmisinin dayanacaq yeri:

- üfüqi səthdə işıqlanma — eynitiplilik əmsalı (orta intensivliyin minimum intensivliyə nisbəti) 4:1-dən çox olmadıqda, 20 lüks (horizontal illuminance — 20 lux with a uniformity ratio (average to minimum) of not more than 4 to 1; and); və ya
- şaquli səthdə işıqlanma — perronun üzərindən 2 metr hündürlükdə müvafiq istiqamətlərdə, 20 lüks.

Perronun digər sahələri:

— üfüqi səthdə işıqlanma — eynitiplilik əmsalı (orta intensivliyin minimum intensivliyə nisbəti) 4:1-dən çox olmadıqda, hava gəmisinin dayanacaq yerlərinin orta işıqlanması səviyyəsinin 50%-inə bərabər.

9.4.24. Teleskopik trapla vizual birləşdirmə sistemi (Visual docking guidance system)

Tətbiqi

9.4.24.1. Hava gəmisinin dayanacağında yerləşən hava gəmisinin dəqiqi yerini vizual vasitələrlə dəqiq göstərmək nəzərdə tutulduqda və siqnal verənlər (marshallers) kimi alternativ vasitələrlə bu yeri müəyyən etmək praktik cəhətdən məqsədəuyğun olmadıqda, teleskopik trapla vizual birləşdirmə sistemi təmin edilməlidir.

Qeyd: *Teleskopik trapla vizual birləşdirmə sisteminin zəruriliyini qiymətləndirilməsi zamanı nəzərə alınmalı olan faktorlara xüsusən bunlar daxildir: hava gəmisinin dayanacaq yerindən istifadə edən hava gəmisinin sayı və tipi (tipləri), hava şəraiti, perronda olan boş yer və hava gəmilərinə xidmət etmək üçün nəzərdə tutulan qurğuları və sərnişin traplarını diqqətə almaqla, dayanacaq yerinə sürmə zamanı tələb olunan dəqiqlik və sair. Müvafiq sistemlərinin seçilməsi ilə əlaqədar təlimat materialı ilə tanış olmaq üçün G-AGA-014 sənədinə bax.*

Xarakteristikaları

9.4.24.2. Sistem həm azimutal yönləndirməni təmin edir, həm də hava gəmisinin dayandırılmalı olduğu yeri qeyd edir (The system shall provide both azimuth and stopping guidance).

9.4.24.3. Azimutal yönləndirmə bloku və dayanacaq yerinin göstəricisi gecə və ya gündüz vaxtı istifadə ediləcəkləri nəzərdə tutulan istənilən meteoroloji, görmə şəraitində, fon işıqlandırılmasında və süni örtüyün hər hansı vəziyyətində istifadə edilməyə yararlı olmalı, eyni zamanda onların istifadəsi pilotun gözünü qamaşdırmamalıdır.

Qeyd: *Sistem layihələndirilərkən və öz yerində quraşdırılarkən, günəş şüasının və ya yaxınlıqda yerləşən hər hansı işığın əks olunmasının sistem tərəfindən təmin edilən vizual siqnalların (visual cues) daha az anlaşılan və ya görünən olmasına yol açmadığına diqqət edilməlidir.*

9.4.24.4. Azimutal yönləndirmə bloku və dayanacaq yerinin göstəricisi elə hazırlanmalıdır ki:

(a) pilot onlardan birinin və ya hər ikisinin nasazlığı barədə aydın məlumat alsın; və

(b) onlar söndürülə bilsin.

9.4.24.5. Azimutal yönləndirmə bloku və dayanacaq yerinin göstəricisi hava gəmilərinin dayanacaq yerlərinin işarələri, hava gəmisinin dayanacaq yerində manevr etməsinin idarə edilməsi üçün işıqlar (nəzərdə tutularsa) və teleskopik trapla vizual birləşdirmə sistemi arasında davamlı yönləndirmənin təmin edilməsinə imkan verən qaydada yerləşdirilmədir.

9.4.24.6. Sistemin dəqiqliyi onunla birlikdə istifadə ediləcək yükləmə trapının və hava gəmilərinə xidmət edən stasionar xidmət qurğularının (loading bridge and fixed aircraft servicing installations) tipinə uyğun olmalıdır.

9.4.24.7. Sistem, verilən dayanacaq yerindən istifadə etmələri nəzərdə tutulan bütün hava gəmisi tipləri tərəfindən istifadəyə yararlı olmalıdır. Bu zaman seçmə əsasında istismara yol verilməməsi arzu olunandır (preferably without selective operation).

9.4.24.8. Sistemi xüsusi tip hava gəmisi tərəfindən istifadə edilməsinə hazırlamaq üçün seçmə əsasında istismar tələb olunursa, istismar üçün düzgün nizamlandığına əmin olmaq vasitəsi kimi, sistem hava gəmisinin seçilmiş tipinin pilota və ya sistemin operatoruna tanınmasını təmin etməlidir.

Azimutal yönləndirmə bloku (Azimuth guidance unit)

Yerləşməsi

9.4.24.9. Teleskopik trapla birləşdirmə manevri ərzində siqnallarının hava gəmisinin ekipaj kabinəsindən görünməsi üçün azimutal yönləndirmə bloku dayanacaq yerinin mərkəzi ox xəttinin artırılmış hissəsinin üzərində və ya ona yaxın, hava gəmisindən qabaqda yerləşməli və ən azı sol tərəfdən oturan pilot tərəfindən istifadə edilməsi üçün yönləndirilməlidir.

9.4.24.10. Azimutal yönləndirmə bloku onun siqnallarının həm sağ, həm də sol oturacaqda oturan pilot tərəfindən görünməsinə imkan verən qaydada yönləndirilməlidir.

Xarakteristikalar

9.4.24.11. Azimutal yönləndirmə bloku birmənalı siqnallar vasitəsilə hərəkətin konkret olaraq sağa/sola idarə edilməsi təmin etməlidir. Bu, pilota irəli hərəkət xəttinə çıxmağa və əlavə manevr etmədən bu xətdə qalmağa imkan verir.

9.4.24.12. Azimutal yönləndirmə rəngin dəyişməsi vasitəsilə həyata keçirilən zaman yaşıl rəng mərkəzi ox xəttinin tanınması və qırmızı rəng mərkəzi ox xəttindən kənarlaşmanın göstərilməsi üçün istifadə edilməlidir.

Dayanacaq yerinin göstəricisi (Stopping position indicator)

Yerləşməsi

9.4.24.13. Pilotun azimutal siqnalları, eləcə də dayanacaq yerinin göstəricisinin siqnallarını başını çevirmədən görməsini təmin etmək məqsədilə dayanacaq yerinin göstəricisi

azimutal yönləndirmə bloku ilə birlikdə və ya ona kifayət qədər yaxın yerləşdirilməlidir.

9.4.24.14. Dayanacaq yerinin göstəricisi ən azı sol oturacaqda oturan pilot tərəfindən istifadə edilə bilməlidir.

9.4.24.15. Dayanacaq yerinin göstəricisi həm sağ, həm də sol oturacaqda oturan pilot tərəfindən istifadə edilə bilməlidir.

Xarakteristikaları

9.4.24.16. Dayanacaq yerinin göstəricisinin konkret tip hava gəmisi üçün nəzərdə tutulan indikator vasitəsilə verilmiş məlumatları pilotun gözünün hündürlüyü və/və ya görmə bucağından gözlənilən kənarlaşma diapazonlarını nəzərə almalıdır.

9.4.24.17. Dayanacaq yerinin göstəricisi yönləndirmə ilə təmin olunan hava gəmisinin dayanacaq yerini göstərməli və yaxınlaşma sürəti (closing rate) barədə məlumat verməlidir. Bu isə, pilota hava gəmisinin sürətini nəzərdə tutulan dayanacaq yerində tam dayanmaya qədər tədricən azaltmağa imkan verir.

9.4.24.18. Dayanacaq yerinin göstəricisi ən azı 10 metrlik məsafə boyunca yaxınlaşma sürəti barədə məlumat verməlidir.

9.4.24.19. Dayanacaq yeri siqnalların rənginin dəyişməsi vasitəsilə göstərilən zaman yaşıl rəng hava gəmisinə hərəkət etməyə icazə verilən zaman, qırmızı rəng isə dayanacaq yerinə çatıldığını göstərmək üçün istifadə edilməlidir. Dayanacaq yerinə çatmaq üçün qısa məsafələr nəzərdə tutulan zaman, dayanacaq nöqtəsinə yaxınlaşdığı barədə xəbərdar edilmək üçün bu dayanacaq yerinə çatmazdan qabaq, istisna hal kimi, üçüncü rəngdən istifadə edilə bilər.

9.4.25. Teleskopik trapla təkmilləşdirilmiş vizual birləşdirmə sistemi (Advanced visual docking guidance system)

Tətbiqi

Qeyd 1: *Teleskopik trapla təkmilləşdirilmiş vizual birləşdirmə sistemi (A-VDGS) azimut və dayanacaq yeri barədə əsas və passiv məlumatdan əlavə pilotları hava gəmisinin tipinin göstərilməsi (ICAO Sənəd 8643-ə uyğun olaraq), təyinat nöqtəsinə çatmağa qalan məsafə barədə məlumat və yaxınlaşma sürəti kimi idarəetmə üçün aktiv (əsasən sensorların istifadəsinə əsaslanan) məlumatlarla təmin edir. Teleskopik trapla birləşdirmə barədə məlumat əsasən vahid displeydə əks etdirilir (Docking guidance information is usually provided on a single display unit).*

Qeyd 2: *A-VDGS teleskopik trapla birləşdirmə barədə məlumatı üç mərhələdə təmin edə bilər: hava gəmisinin sistem tərəfindən tutulması, hava gəmisinin azimut üzrə yönləndirilməsi və dayanacaq yeri barədə məlumatın ötürülməsi.*

9.4.25.1. Yönləndirmə ilə təmin olunan hava gəmisinin düzgün tipinin istismar nöqteyi-nəzərindən təsdiq edilməsi və/və ya birdən çox dayanacaq yeri nəzərdə tutulan zaman istifadə edilən dayanacaq yerini göstərmək məqsədəuyğun olduğu hallarda A-VDGS təmin edilməlidir.

9.4.25.2. A-VDGS hava gəmisinin dayanacaq yerindən istifadə etməsi nəzərdə tutulan bütün tip hava gəmiləri tərəfindən istifadəyə yaralı olmalıdır.

9.4.25.3. A-VDGS, yalnız onun istismar xarakteristikalarının müəyyən edildiyi şərtlərdə istifadə edilməlidir.

Qeyd 1: *A-VDGS-nın hava şəraiti, görünmə, eləcə də gündüz və gecə vaxtı fon işıqlanması kimi şərtlər daxilində istifadəsinin dəqiq şərtləndirilməsi tələb olunur.*

Qeyd 2: *Ətrafındakı parıltı, günəş şüalarının əks edilməsi və digər işıq mənbələrinin sistem tərəfindən təmin edilən vizual məlumatların dəqiqliyi və görünmə dərəcəsinə mənfi təsir etməməsi üçün onun hazırlanması və öz yerində quraşdırılmasına diqqətlə yanaşılması tələb olunur.*

9.4.25.4. Hər iki tip sistem quraşdırılıbsa və istifadə edilirsə, teleskopik trapla birləşdirmə barədə A-VDGS tərəfindən təmin edilən məlumat dayanacaq yeri barədə, teleskopik trapla vizual birləşdirmənin adi sistemi tərəfindən verilən məlumatla ziddiyyət təşkil etməməlidir. A-VDGS-nın istifadə edilmədiyi və ya istifadəyə yararsız olmasını göstərən metod təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.4.25.5. A-VDGS elə yerləşdirilməlidir ki, hava gəmisinin birləşdirilməsinə məsul və birləşdirməyə yardımçı olan şəxslər teleskopik trapla birləşdirmə manevri ərzində fasiləsiz və birmənalı göstərişlər ala bilsinlər.

Qeyd: *Əsasən hava gəmisinin birləşdirilməsi uçuşları yerinə yetirən pilotun məsuliyyətinə aid edilir. Hərçənd, bəzi hallarda, bu işə başqa şəxsin məsul olması mümkündür və həmin şəxs hava gəmisinin yedəklənməsini yerinə yetirən nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü ola bilər.*

Xarakteristikaları

9.4.25.6. A-VDGS teleskopik trapla birləşdirmə manevrinin müvafiq mərhələsində yönləndirmə ilə bağlı ən azı aşağıda qeyd edilən məlumatları təmin etməlidir:

(a) qəza dayanmasının göstərilməsi (emergency stop indication);

(b) yönləndirmə təmin edilən hava gəmisinin tipi və modeli;

(c) dayanacaq yerinin mərkəzi ox xəttinə münasibətdə hava gəmisinin yan istiqamətdə yerini dəyişməsinin indikasiyası;

(d) dayanacaq yerinin mərkəzi ox xəttindən kənarlaşmanın aradan qaldırılması üçün tələb olunan azimutal korreksiyanın istiqaməti;

(e) dayanma yerinə qədər olan məsafənin göstərilməsi;

(f) hava gəmisinin nə zaman düzgün dayanma yerinə çatdığının göstərilməsi; və

(g) hava gəmisinin müvafiq dayanacaq yerindən kənara çıxdığı barədə xəbərdaredici indikasiya.

9.4.25.7. A-VDGS birləşdirmə zamanı manevr etmə ərzində yerdə sürmənin bütün sürətlərində teleskopik trapla birləşdirmə barədə məlumat təmin etmə qabiliyyətində olmalıdır.

Qeyd: *Dayanacaq yerinə çatmağa qalan məsafəyə nisbətdə hava gəmilərinin maksimum sürətləri ilə əlaqədar məlumat üçün G-AGA-014 sənədinə bax.*

9.4.25.8. Yan istiqamətdə yerdəyişmənin baş verdiyinin müəyyən edilməsindən başlamaqla bu yerdəyişmənin ekranda əks etdirilməsinə qədər keçən vaxt ərzində, normal şərtlər daxilində istismar edilən hava gəmisinin mərkəzi ox xəttindən kənarlaşması bir metrdən çox olmamalıdır.

9.4.25.9. Hava gəmisinin mərkəzi ox xəttinə münasibətdə yerdəyişməsi və dayanacaq yerinə qədər olan məsafə barədə məlumatlar (göstərilən zaman) cədvəl 9.4.-də müəyyən edilən dəqiqliklə təqdim edilməlidir.

Cədvəl 9.4 Tövsiyə edilən kənarlaşma dəqiqliyi

Yönləndirmə üçün məlumat	Dayanacaq yerindən maksimum kənarlaşma (dayanacaq zonası)	Dayanacaq yerindən 9 metr məsafədə maksimum kənarlaşma	Dayanacaq yerindən 15 metr məsafədə maksimum kənarlaşma	Dayanacaq yerindən 25 metr məsafədə maksimum kənarlaşma
Azimut	± 250 mm	± 340 mm	± 400 mm	± 500 mm
Məsafə	± 500 mm	± 1000 mm	± 1300 mm	Müəyyən edilməyib

9.4.25.10. Yönləndirmə barədə məlumatları göstərmək üçün istifadə edilən şərti işarələr və qrafik məlumatlar təmin edilən məlumatın tipini intuitiv olaraq nümayiş etdirməlidir.

Qeyd: *Rənglərin istifadəsi müvafiq tələblərə cavab verməli və siqnalizasiya qaydalarına (yəni qırmızı sarı və yaşıl uyğun olaraq təhlükə, xəbərdarlıq və normal/düzgün rejim kimi başa düşülür) əməl edilməsini nəzərdə tutmalıdır. Rənglərin kontrastlılığının təsiri də nəzərə alınmalıdır.*

9.4.25.11. Mərkəzi ox xəttinə münasibətdə hava gəmisinin yan istiqamətdə yerdəyişməsi ilə əlaqədar məlumat dayanacaq yerinə ən azı 25 metr qalmış təmin edilməlidir.

Qeyd: *Hava gəmisinin dayanacaq yerindən uzaqlıq məsafəsinin indikasiyası üçün rəngli kodlaşdırmadan istifadə edilə bilər. Bu indikasiya faktiki yaxınlaşma sürəti və dayanacaq nöqtəsinə yaxınlaşan hava gəmisinin yerləşdiyi məsafəyə proporsional olan tezlikdə və məsafədə verilməlidir.*

9.4.25.12. Davamlı yaxınlaşma sürəti və yaxınlaşma sürəti barədə məlumat dayanacaq yerinə ən azı 15 metr qalmış təmin edilməlidir.

9.4.25.13. Nəzərdə tutulduğu hallarda, yaxınlaşma barədə rəqəmlə göstərilmiş məsafə dayanacaq yerinə çatana qədər metrlə ifadə olunmaqla tam ədədlə qeyd olunmalı və dayanacaq yerinə çatmağa ən azı 3 metr qalmış onda bir dəqiqliklə əks etdirilməlidir.

9.4.25.14. Hava gəmisini təxirəsalınmaz qaydada dayandırmaq zərurətini qeyd etmək üçün (to indicate the need to bring the aircraft to an immediate halt.), teleskopik trapla birləşdirmə manevrinin yerinə yetirildiyi müddət ərzində A-VDGS-də müvafiq vasitələr təmin edilməlidir. AVDGS-nın sıradan çıxmasını daxil edən bu halda, hər hansı başqa məlumat əks etdirilməməlidir.

9.4.25.15. Dayanacaq yerində istismar təhlükəsizliyinə məsul olan işçi heyəti teleskopik trapla birləşdirmə prosedurunun təcili dayandırılmasını həyata keçirmək imkanı ilə təmin edilməlidir.

9.4.25.16. Teleskopik trapla birləşdirmə manevrinin dərhal dayandırılması tələb olunduğu zaman qırmızı hərflərlə “DAYAN (STOP)” sözü əks etdirilməlidir.

9.4.26. Hava gəmisinin dayanacaq yerində manevr etməsinin idarə edilməsi üçün işıqlar (Aircraft stand manoeuvring guidance lights)

Tətbiqi

9.4.26.1. Digər vasitələrlə müvafiq yönləndirmənin təmin edildiyi hallar istisna olmaqla, hava gəmisinin süni örtüklə örtülmüş və gecə vaxtı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan perronda olan dayanacaq yerində yerləşdirilməsinin asanlaşdırılması məqsədilə hava gəmisinin dayanacaq yerində manevr etməsinin idarə edilməsi üçün işıqlar nəzərdə tutulmalıdır.

Yerləşməsi

9.4.26.2. Hava gəmisinin dayanacaq yerində manevr etməsinin idarə edilməsi üçün işıqlar hava gəmilərinin dayanacaq yerlərinin işarələri ilə birlikdə yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikaları

9.4.26.3. Dayanacaq yerini göstərən işıqlar istisna olmaqla, hava gəmisinin dayanacaq yerində manevr etməsinin idarə edilməsi üçün işıqlar sarı rəngdə davamlı işıq saçan işıqlar olmalı və onların köməyi ilə yönləndirmənin təmin edilməsi nəzərdə tutulan ərazinin daxilində görünməlidirlər.

9.4.26.4. Dayanacağa daxil olma xətti, dönmə xətti və dayanacaqdan çıxış xəttinin göstərilməsi üçün istifadə olunan işıqlar əyrixətli sahələrin üzərində ən çoxu 7.5 metrlik intervallarla, düzxətli sahələrin üzərində isə ən çoxu 15 metrlik intervallarla yerləşdirilməlidir.

9.4.26.5. Dayanacaq yerini göstərən işıqlar qırmızı rəngdə işıq saçan davamlı, biristiqamətli işıqlar olmalıdır.

9.4.26.6. İşığın intensivliyi hava gəmisinin dayanacaq yerinin istifadə ediləcəyi zaman mövcud olacağı gözlənilən görünmə dərəcəsi və ətraf işıqlanma şərtlərinə uyğun olmalıdır.

9.4.26.7. İşıqların elektrik dövrəsi elə hazırlanmalıdır ki, hava gəmisinin dayanacaq yerinin istifadə edilə biləcəyini göstərmək üçün işıqlar yandırıla bilsin və həmin dayanacaq yerinin istifadə edilə bilməyəcəyini göstərmək üçün bu işıqlar söndürülə bilsin.

9.4.27. Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin işıqları (Road-holding position light)

Tətbiqi

9.4.27.1. Uçuş-enmə zolağından görmə hüdudu 350 metr və ya ondan az olan şəraitdə istifadə ediləcəyi nəzərə tutulan zaman uçuş-enmə zolağına bitişik olan hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerində hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin işıqları təmin edilməlidir.

9.4.27.2. Uçuş-enmə zolağından görmə hüdudu 350 metrdən 550 metrə qədər olan şəraitdə istifadə ediləcəyi nəzərə tutulan zaman uçuş-enmə zolağına bitişik olan hərəkət marşrutu üzərindəki hər bir gözləmə yerində hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin işıqları təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.4.27.3. Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin işıqları gözləmə yerlərinin işarəsi yanında, hərəkət marşrutunun kənarından 1.5 m (± 0.5 metr) aralıda, yəni yol hərəkəti haqqında yerli qaydalara uyğun olaraq solda və ya sağda yerləşməlidir.

***Qeyd**: Kütlə və hündürlüklə əlaqədar məudiyyətlərlə bağlı, eləcə də uçuş zolaqlarında yerləşən naviqasiya vasitələrinin kövrəkliyi ilə bağlı tələblərlə tanış olmaq üçün bu Qaydaların 13.9 bəndinə bax.*

Xarakteristikaları

9.4.27.4. Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin işıqları aşağıda qeyd edilənlərdən ibarət olmalıdır:

(a) idarə edilə bilən qırmızı (dayan)/yaşıl (hərəkətə davam et) işıqfordan; və ya

(b) parıltılı işıq saçan qırmızı işıqdan.

***Qeyd**: Yuxarıdakı a) alt-bəndində göstərilən işıqların hava nəqliyyatı xidmətləri tərəfindən idarə ediləcəyi hesab edilir.*

9.4.27.5. Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin işıqlarının şüası biristiqamətli işıqlar olmalı və gözləmə yerinə yaxınlaşan nəqliyyat vasitəsinin sürücüsünün görməsinə imkan verən qaydada yerləşdirilməlidir.

9.4.27.6. İşığın şüasının intensivliyi gözləmə yerinin istifadə ediləcəyi zaman mövcud olacağı nəzərdə tutulan görmə və ətraf işıqlanma şəraitinə uyğun olmalı amma sürücünün gözünü qamaşdırmamalıdır.

***Qeyd**: Tez-tez istifadə olunan işıqforlar bir qayda olaraq 9.4.26.5 və 9.4.26.6 bəndlərində göstərilən tələblərə cavab verir.*

9.4.27.7. Parıltılı işıq saçan qırmızı işığın intensivliyi dəqiqədə 30-60 parıltılı işıqdan ibarət olmalıdır.

9.4.28. "Daxil olmaq qadağandır" xəttinin işıqları (No-entry bar)

***Qeyd:** Bütün görmə və ya hava şəraitlərində uçuş-enmə zolağına icazəsiz daxil olmalar baş verə bilər. "Daxil olmaq qadağandır" xəttinin işıqlarının istifadə edilməsi uçuş-enmə zolağına icazəsiz çıxmanın qarşısının alınmasının effektiv vasitəsinin bir hissəsi qismində çıxış edə bilər.*

Tətbiqi

9.4.28.1. "Daxil olmaq qadağandır" xəttinin işıqları nəqliyyatın müvafiq sürmə yola təsadüfən çıxmasının qarşısını almağa yardımçı olmaq məqsədilə, yalnız çıxış üçün sürmə yolu kimi istifadə edilməsi nəzərdə tutulan sürmə yoluna köndələn yerləşdirilməlidir.

Yerləşməsi

9.4.28.2. Nəqliyyatın müvafiq sürmə yola səhv istiqamətdən daxil olmasının qarşısının alınması arzu edildikdə "Daxil olmaq qadağandır" xəttinin işıqları sürmə yola köndələn, yalnız çıxış üçün sürmə yol kimi istifadə edilməsi nəzərdə tutulan sürmə yolun sonunda yerləşdirilməlidir.

9.4.28.3. "Daxil olmaq qadağandır" xəttinin işıqları Daxil olmaq qadağandır nişanı və işarəsi ilə birlikdə yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikaları

9.4.28.4. "Daxil olmaq qadağandır" xəttinin işıqları 3 metrdən çox olmayan bərabər intervallarla yerləşdirilən, uçuş-enmə zolağına nəzərdə tutulan yaxınlaşma istiqamətində (istiqamətlərində) qırmızı işıq saçan işıqlardan ibarət olmalıdır.

Qeyd: *Görünmə dərəcəsini artırmaq tələb olunan hallarda, eyni məsafədə əlavə işıqlar quraşdırılmalıdır.*

9.4.28.5. "Daxil olmaq qadağandır" xəttinin işıqlarının süni örtüyə daxil edilmiş işıqları, məsələn qar və ya yağış səbəbindən pilot tərəfindən görünə bilmədikdə, ya da pilot hava gəmisini işıqlara çox yaxın məsafədə saxlamağa məcbur olduqda təyyarənin konstruksiyası səbəbindən bu işıqlar pilotun görüntü sahəsindən çıxıqda, "Daxil olmaq qadağandır" xəttinin işıqlarının hər iki son tərəfinə yer səthindən qaldırılmış (pair of elevated lights) bir cüt işıq əlavə edilməlidir.

9.4.28.6. Qırmızı işığın intensivliyi və "Daxil olmaq qadağandır" xəttinin işıqlarının şüasının yayılma bucağı Şəkil A9-12-dən A9-16-ya qədər müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır.

9.4.28.7. "Daxil olmaq qadağandır" xəttinin işıqları yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsinin təkmilləşdirilmiş sisteminin komponentləri kimi müəyyən edildikdə və çox aşağı görmə və ya gündüz vaxtı parlaq gün işığı şəraitinə yerüstü hərəkətin müəyyən sürətinin təmin edilməsi üçün istismar nöqteyi-nəzərindən daha böyük intensivliklərin mövcud olması tələb olan zaman, qırmızı işığın intensivliyi və "Daxil olmaq qadağandır" xəttinin işıqlarının şüasının yayılma bucağı Şəkil A9-17, A9-18 və ya A9-19-da müəyyən edilən tələblərə uyğun olmalıdır.

Qeyd: *"Daxil olmaq qadağandır" xəttinin yüksək intensivlikli işıqlarını yalnız xüsusi zərurət olduğu halda və müvafiq araşdırma apardıqdan sonra istifadə etmək gərəkdir.*

9.4.28.8. Geniş şüanı təmin edən armatura tələb olunan zaman (wide beam fixture), qımızı işığın intensivliyi və "Daxil olmaq qadağandır" xəttinin işıqlarının şüasının yayılma bucağı Şəkil A9-17 və ya A9-19-da müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır.

9.4.28.9. Sürmə yolunun mərkəz işıqları "Daxil olmaq qadağandır" xəttinin işıqlarının arxasında elə quraşdırılır ki, uçuş-enmə zolağı istiqamətindən baxanda, sürmə yolundan baxanda görünməməlidir.

9.4.29. Uçuş- enmə zolağının status işıqları

Giriş qeydi: *UEZ status işıqları (RWSL) uçuş enmə zolağında özünü idarə edən qanunsuz müdaxilə xəbərdarlığı sisteminin (ARİWS) növüdür. RWSL iki əsas visual komponentləri UEZ giriş işıqları (REL) və uçub-qalxma gözləmə işıqlarıdır (THL).Hər bir komponent ayrı-ayrılıqda quraşdırıla bilər lakin əvvəlcədən bu iki komponentin bir birini tamamlaması nəzərdə tutulmuşdur.*

Yerləşməsi

9.4.29.1. REL nəzərdə tutulan zaman, onlar SY-nun mərkəz xətti istiqamətində 0.6 m məsafədə SY-nun mərkəz xətti işıqlarının əks tərəfindən quraşdırılır və UEZ-nın gözləmə yerindən əvvəl 0.6 m məsafədən başlayaraq UEZ-nın kənarınadək davam etməlidir. Əlavə tək işıq UEZ-da UEZ-nın orta xəttindən 0.6 m məsafədə SY-nun sonuncu iki REL işıqları ilə bir xətt boyu quraşdırılır.

Qeyd: *İki və ya daha çox UEZ gözləmə yeri mövcud olduqda ,istinad edilən UEZ gözləmə yeri UEZ-a ən yaxın olandır.*

9.4.29.2. REL tərkibinə, UEZ-nın yaxınlığında quraşdırılan tək işıq istisna olmaqla, nəzərdə tutulan SY-nun uzunluğuna görə sayı 5-dən az, ara məsafəsi 3,8 m az və 15,2 m çox olmayan işıqlar daxildir.

9.4.29.3. THL nəzərdə tutulan hallarda onlar UEZ-nın mərkəzi ox işıqlarının hər tərəfindən qoşa şəkildə mərkəz xəttindən 1.8 m aralı və UEZ-nın başlanğıcından 115 m məsafədən başlayaraq ara məsafəsi 30 m olaraq 450 m uzunluğunda quraşdırılır.

Qeyd: *Əlavə THL-lər eyniylə uçuş zamanı qaçışın başlanğıc nöqtəsində təmin edilə bilər.*

Xarakteristikaları

9.4.29.4. REL təmin edildiyi hallarda, HG-in uçuş-enmə zolağına yaxınlaşma istiqamətində bir xətt üzrə süni örtüyə daxil edimiş fasiləsiz qırmızı işıq yayan işıqlardan ibarətdir.

9.4.29.5. SY/UEZ-nın kəsişmələri yerlərində qurşdırılmış REL-in qoşulması sistemin xəbərdarlıq verilməsi zərurətinin təyin edilməsindən sonra 2 saniyəyədək baş verir.

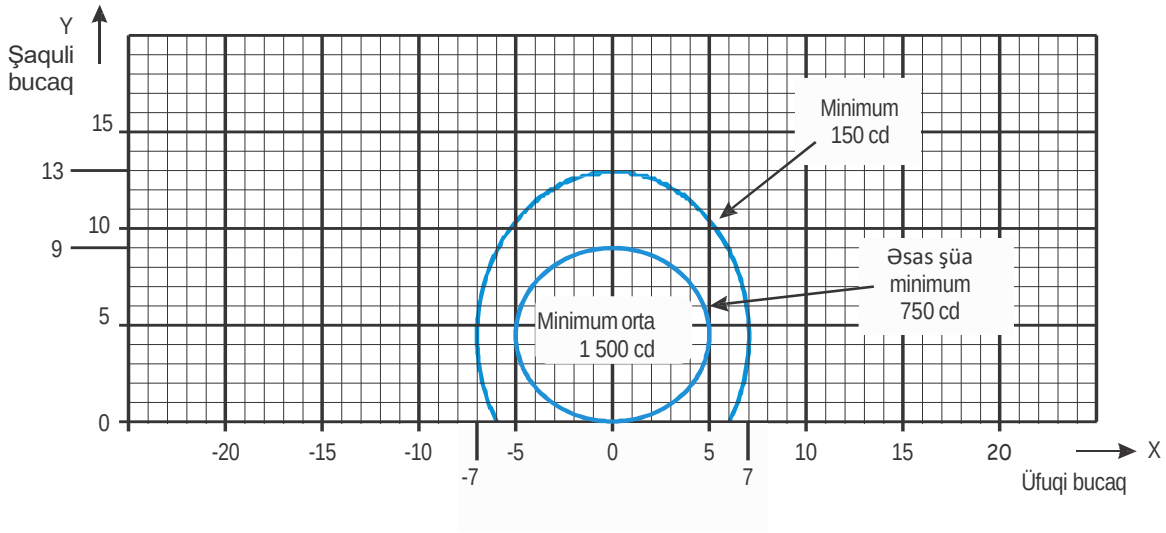
9.4.29.6. REL şüalarının intensivliyi və dağılma bucaqları A2-12 və A2-14 şəkillərində verilən texniki tələblərə uyğundur.

Qeyd: *SY/UEZ-nın iti bucaq altında kəsişən yerlərdə quraşdırılmış bəzi REL işıqları üçün REL-in UEZ-da HG-nin görünmə sahəsinə daxil olma ehtimalını istisna etmək üçün daha ensiz şüa istifadə edilməsinə diqqət yetirilməlidir.*

9.4.29.7. HL təmin edildiyi hallarda, HG-in uçuş-enmə zolağında uçuş istiqamətində iki cərgə üzrə süni örtüyə daxil edimiş fasiləsiz qırmızı işıq yayan işıqlardan ibarətdir.

9.4.29.8. UEZ-da qurşdırılmış THL-in qoşulması sistemin xəbərdarlıq verilməsi zərurətinin təyin edilməsindən sonra 2 saniyəyədək baş verir.

9.4.29.9. THL şüaların sürəti və intensivliyi Şəkil A9-26 uyğun olmalıdır.



Qeydlər:

1. Formula ilə hesablanan əyrilər $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	5.0	7.0
b	4.5	8.5

2. Qeydlərə nəzər yetirin, Şəkillər A9-1 –dən A9-11-dək və A9-26.

Şəkil A2-26. Uçub-qalxma və gözləmə işıqlarının izokandela diaqramı (THL) (qırmızı işıq)

9.4.29.10. REL və THL avtomatlaşdırma dərəcəsi elə olmalıdır ki, hər sistemin idarə edilməsi bir və ya hər iki sistemi bağlamaqla məhdudlaşsın.

9.5. NİŞANLAR (SİGNS)

9.5.1. Ümumi müddəalar

Qeyd: *Nişanlar ya stabil olaraq eyni məlumat verən, ya da dəyişkən məlumat verən nişanlardan ibarət olmalıdır. Nişanlarla əlaqədar təlimat materialları G-AGA-014 və G-AGA-007 (Perronların işarələnməsi və nişanlanması üzrə Təlimat) sənədlərində qeyd edilmişdir.*

Tətbiqi

9.5.1.1. Nişanlar yerinə yetirilməsi məcburi olan göstərişlərin ötürülməsi, hərəkət sahəsində mövcud olan xüsusi yerin və ya təyinat məntəqəsinin göstərilməsi və ya bu Qaydaların 13.8.1 bəndində müəyyən edilən tələblərə uyğun olmaq məqsədilə digər məlumatların çatdırılması üçün təmin edilməlidir.

Qeyd: *Məlumatlandırıcı işarə ilə əlaqədar texniki tələblərlə bağlı bu Qaydaların 9.3.17 bəndinə bax.*

9.5.1.2. Dəyişkən məlumat verən nişanlar aşağıda qeyd edilən hallarda təmin edilməlidir:

a) nişanın üzərində əks etdirilən göstəriş və ya məlumat yalnız müəyyən dövr üçün uyğun olduqda; və/və ya

b) bu Qaydaların 13.8.1 bəndinin tələblərinə riayət etmək məqsədilə, qabaqcadan müəyyən edilmiş, dəyişkən məlumatın nişanın üzərində əks etdirilməsi zəruri olduqda.

Xarakteristikaları

9.5.1.3. Nişanlar kövrək materialdan hazırlanmalıdır. Reaktiv təyyarənin propellerləri və mühərrikinin örtükləri (engine pods) arasında təhlükəsizlik məsafəsinin təmin edilməsi məqsədilə, uçuş-enmə zolağı və ya sürmə yolun yaxınlığında yerləşdirilən nişanların hündürlüyü kifayət qədər aşağı olmalıdır. Quraşdırılmış nişanın hündürlüyü Cədvəl 9-5-in müvafiq sütununda qeyd edilən ölçülərdən çox olmamalıdır.

9.5.1.4. Şəkil 9-30 və 9-31-də göstərildiyi kimi, nişanlar düzbucaqlı, üfüqi istiqamətdə dartılmış formada olmalıdır.

9.5.1.5. Hərəkət sahəsində olan qırmızı işıqlı yeganə nişanlar icbari qaydada yerinə yetirilməli olan göstərişlərdən ibarət olan nişanlar olmalıdır.

9.5.1.6. Nişanların üzərindəki yazılar Qoşma N-də müəyyən edilən müddəalara uyğun olmalıdır.

9.5.1.7. Aşağıda qeyd edilən hallarda istifadə edilmələri nəzərdə tutulan zaman nişanlar Qoşma N-də müəyyən edilən müddəalara uyğun olaraq işıqlandırılmalıdır:

(a) uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 800 metrdən az olan şəraitdə; və ya

(b) gecə vaxtı, təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı ilə birlikdə; və ya

(c) gecə vaxtı, kod rəqəmi 3 və ya 4 olan təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağı ilə birlikdə.

Cədvəl 9-5 – Uçuş-enmə zolağından çıxış üçün nəzərdə tutulan nişanlar daxil olmaqla, yerdə sürmənin idarə edilməsi nişanlarının quraşdırılması üçün məsafələr

Nişanın hündürlüyü (millimetr)				Sürmə yolun süni örtüyünün müəyyən edilmiş kənarından nişanın ən yaxın tərəfində qədər perpendikulyar məsafə	Uçuş-enmə zolağının süni örtüyünün müəyyən edilmiş kənarından nişanın ən yaxın tərəfində qədər perpendikulyar məsafə
Kod rəqəmi	Şərti işarə	Üz tərəfi (minimum)	Quraşdırılmış (maksimum)		
1 və ya 2	200	300	700	5-11 metr	3 – 10 metr
1 və ya 2	300	450	900	5-11 metr	3 – 10 metr
3 və ya 4	300	450	900	11-21 metr	8 – 15 metr
3 və ya 4	400	600	1100	11-21 metr	8 – 15 metr

9.5.1.8. Gecə vaxtı, kod rəqəmi 1 və ya 2 olan təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağı ilə birlikdə istifadə edilməsi nəzərdə tutulan zaman nişanlar işığı əks etdirmə qabiliyyətinə malik olmalı (retroreflective) və/və ya Qoşma N-ə uyğun olaraq işıqlandırılmalıdır.

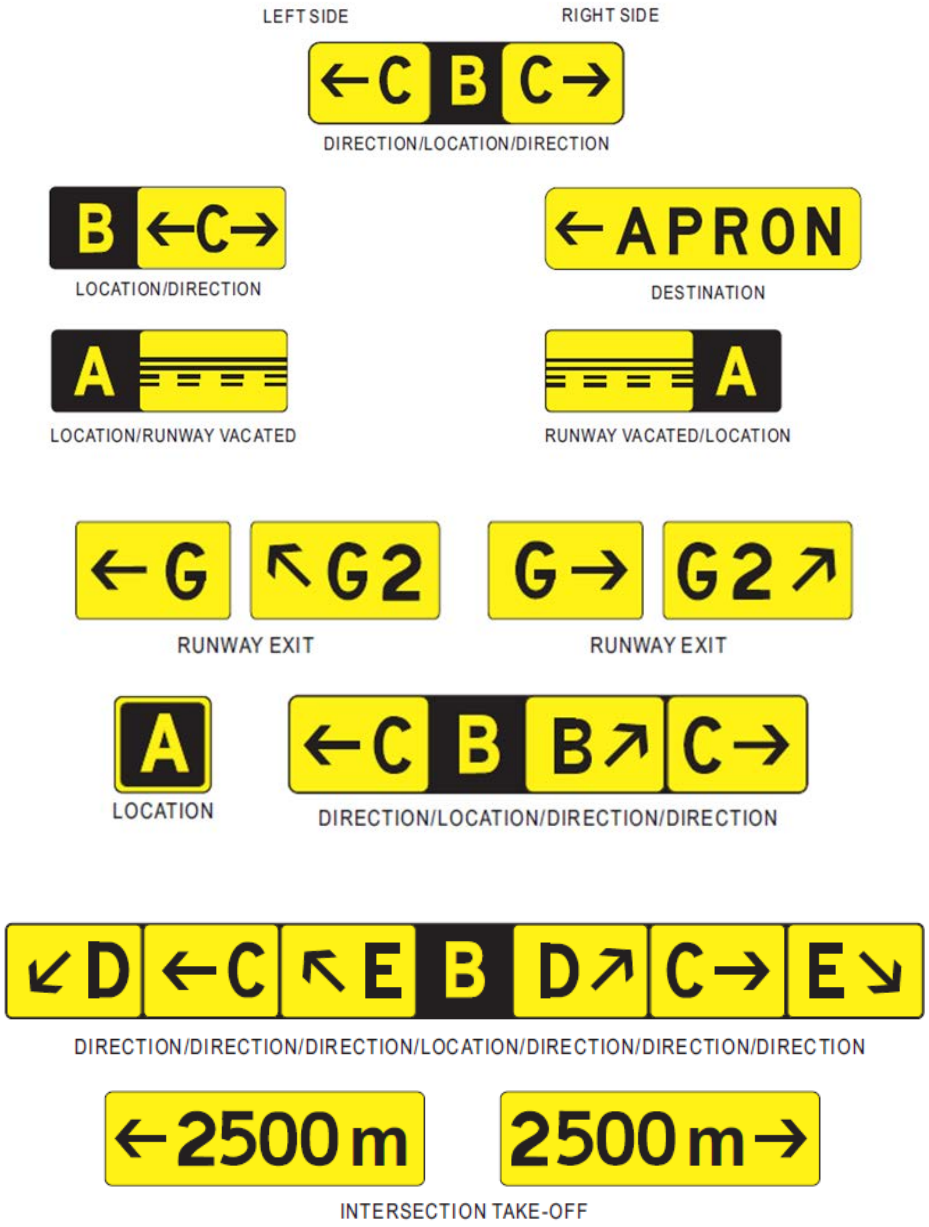
9.5.1.9. Dəyişkən məlumat verən nişan istifadə edilmədikdə onun üzərində heç bir yazı olmamalıdır.

9.5.1.10. Dəyişkən məlumat verən nişan sıradan çıxdıqda belə pilot və ya nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü tərəfindən təhlükəli fəaliyyətə yol açа biləcək məlumat verməməlidir.

9.5.1.11. Dəyişkən məlumat verən nişanın üzərində olan bir məlumatı başqa məlumatla əvəz etmək üçün nəzərdə tutulan vaxt müddəti praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər qısa olmalı və 5 saniyədən çox vaxt aparmamalıdır.

Runway designation of a runway extremity (Example)		Indicates a runway-holding position at a runway extremity
Runway designation of both extremities of a runway (Example)		Indicates a runway-holding position located at taxiway/runway intersection other than runway extremity
Category I hold position (Example)		Indicates a category I runway-holding position at the threshold of runway 25
Category II hold position (Example)		Indicates a category II runway-holding position at the threshold of runway 25
Category III hold position (Example)		Indicates a category III runway-holding position at the threshold of runway 25
Category II and III hold position (Example)		Indicates a joint category II and III runway-holding position at the threshold of runway 25
Category I, II and III hold position (Example)		Indicates a joint category I, II and III runway-holding position at the threshold of runway 25
NO ENTRY		Indicates that entry to an area is prohibited
Runway-holding position (Example)		Indicates a runway-holding position (in accordance with 3.12.3)

Şəkil 9-30. İcbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan nişanlar



Şəkil 9-31. Məlumatlandırıcı nişanlar

9.5.2. İcbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan nişanlar (Mandatory instruction signs)

Qeyd: *İcbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan nişanların piktroqrafik təqdimatı ilə əlaqədar Şəkil 9-30-a və nişanların sürmə yol/uçuş-enmə zolağının kəsişməsində yerləşməsinə dair nümunə ilə tanış olmaq üçün isə Şəkil 9-32-ə bax.*

Tətbiqi

9.5.2.1. İcbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan nişan yerdə sürülən hava gəmisi və nəqliyyat vasitəsinin hərəkətini dayandırmalı olduğu yeri göstərmək üçün istifadə edilir. Aerodromun dispetçer məntəqəsi tərəfindən icazə verilməzsə, yerdə sürülən hava gəmisi və nəqliyyat vasitəsi bu nişanın yerləşdirildiyi yerdən sonra gələn sahə istiqamətində hərəkət etməməlidir.

9.5.2.2. İcbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan nişan uçuş-enmə zolağının tanınma nişanı, I, II və III kateqoriyalı gözləmə yerinin nişanı, uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerlərinin nişanı, hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin nişanı və "DAXİL OLMAQ QADAĞANDIR" nişanını daxil edir.

Qeyd: *Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin nişanı ilə əlaqədar texniki tələblərlə bağlı olaraq bu Qaydaların 9.5.7 bəndinə bax.*

9.5.2.3. Uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerlərinin "A" sxeminə uyğun olaraq yerinə yetirilən işarəsi sürmə yolu/uçuş-enmə zolağı kəsişməsi və ya uçuş-enmə zolağı/ uçuş-enmə zolağı kəsişməsində uçuş-enmə zolağının tanınma nişanı ilə tamamlanmalıdır.

9.5.2.4. Uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerlərinin "B" sxeminə uyğun olaraq yerinə yetirilən işarəsi I, II və ya III kateqoriyalı gözləmə yerinin nişanı ilə tamamlanmalıdır.

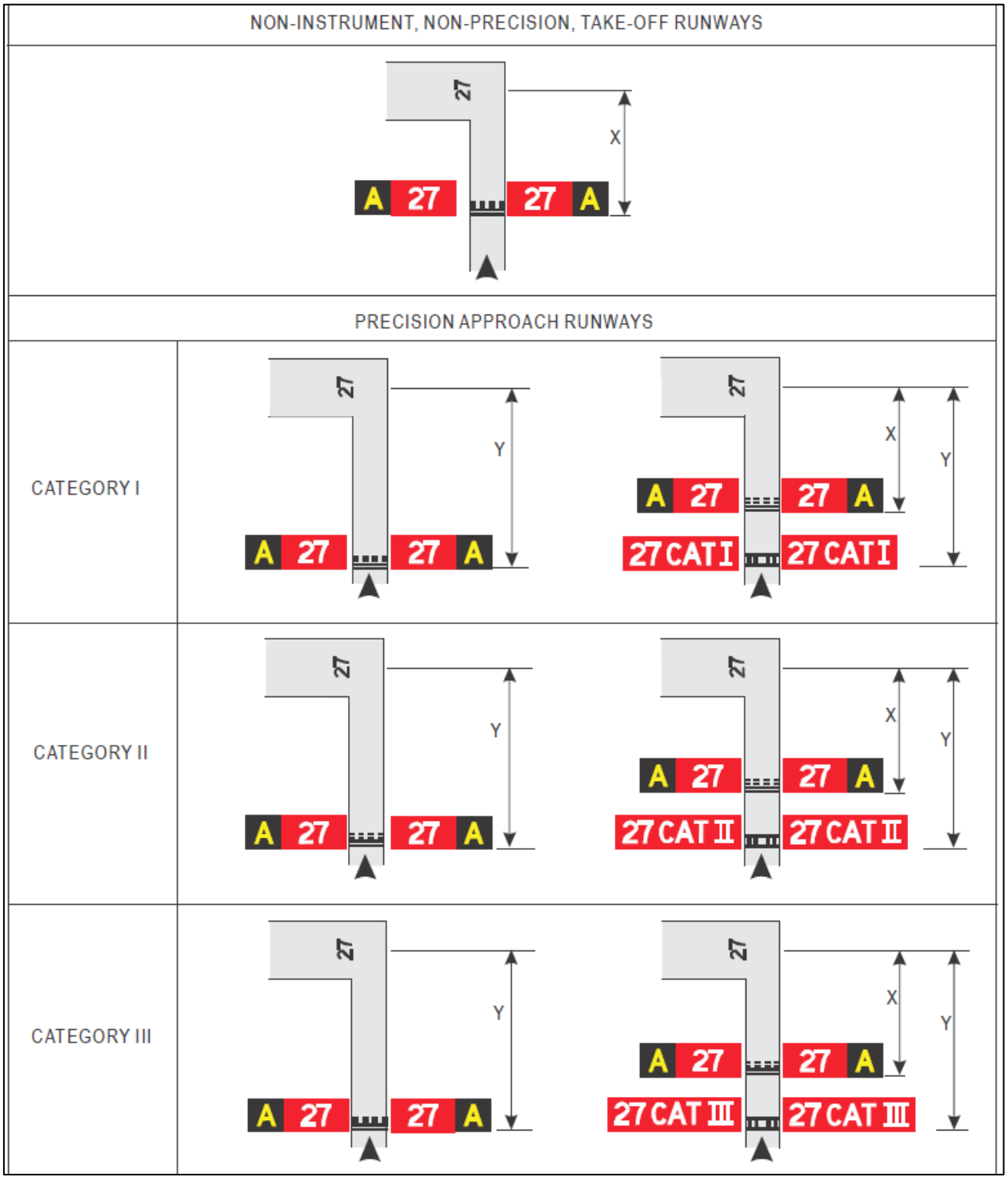
9.5.2.5. Uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerlərinin "A" sxeminə uyğun olaraq yerinə yetirilən işarəsi bu Qaydaların 7.2.12.3 bəndinə uyğun olaraq müəyyən edilmiş uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerlərində uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerinin nişanı ilə tamamlanmalıdır.

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerinin işarəsinə dair texniki tələblərlə bağlı olaraq bu Qaydaların 9.3.10 bəndinə bax.*

9.5.2.6. Məqsədəuyğun olduqda, uçuş-enmə zolağının sürmə yol/uçuş-enmə zolağı kəsişməsində yerləşən tanınma nişanı çöl tərəfdən yerləşdirilən (sürmə yolda ən uzaq məsafədə) məkan bildirən nişanla tamamlanmalıdır.

Qeyd: *Məkan bildirən nişanların xarakteristikaları ilə əlaqədar bu Qaydaların 9.5.3 bəndinə bax.*

9.5.2.7. Əraziyə daxil olmaq qadağan olan zaman "DAXİL OLMAQ QADAĞANDIR" nişanı quraşdırılmalıdır.



Qeyd. *- X məsafəsi Cədvəl 7-2-ə uyğun olaraq, Y məsafəsi ILS/MLS kritik/həssas bölgənin kənarından qurulur.*

Şəkil 9-32. Sürmə və uçuş-enmə zolaqlarının kəsişmələrində nişanların yerləşdirilməsinə dair nümunələr.

Yerləşməsi

9.5.2.8. Uçuş-enmə zolağının sürmə yol/uçuş-enmə zolağı və ya uçuş-enmə zolağı/ uçuş-enmə zolağı kəsişməsində yerləşən tanınma nişanı uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerinin işarəsinin hər iki tərəfində nəzərdə tutulmalı və onların üz tərəfi uçuş-enmə zolağına giriş istiqamətində yerləşdirilməlidir.

9.5.2.9. I, II və III kateqoriyalı gözləmə yerinin nişanı uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerinin işarəsinin hər iki tərəfində nəzərdə tutulmalı və onun üz tərəfi kritik zonaya giriş istiqamətində olmalıdır.

9.5.2.10. "DAXİL OLMAQ QADAĞANDIR" nişanı daxil olmaq qadağan olan ərazinin başlanğıcında, sürmə yolun pilotun görməsinə imkan verən hər iki tərəfində yerləşməlidir.

9.5.2.11. Uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerinin işarəsi bu Qaydaların 7.2.12.3 bəndinə uyğun olaraq müəyyən edilən uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerinin hər iki tərəfində nəzərdə tutulmalı və onun üz tərəfi müvafiq olaraq, maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthə və ya ILS/MLS kritik/həssas zonaya yaxınlaşma istiqamətində yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikaları

9.5.2.12. İcbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan nişan qırmızı fon üzərində ağ rəngdə yazıdan ibarət olmalıdır.

9.5.2.13. Ətraf mühitlə əlaqədar səbəblərdən və ya digər faktorlara görə icbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan nişanın üzərindəki yazının görünmə dərəcəsini artırmaq tələb olunduqda, ağ rəngdə olan yazının kənarı əlavə olaraq kod rəqəmləri 1 və ya 2 olan uçuş-enmə zolaqları üçün 10 millimetr enə və kod rəqəmləri 3 və ya 4 olan uçuş-enmə zolaqları üçün isə 20 millimetr enə malik olan qara xətlə haşiyələnməlidir.

9.5.2.14. Uçuş-enmə zolağının tanınma nişanının üzərinin yazısı kəsişən uçuş-enmə zolaqlarını tanıtmalı və nişanın görünməsinə imkan verən qaydada istiqamətlənməlidir. Uçuş-enmə zolağının sonunun yaxınlığında quraşdırılan tanınma nişanının yalnız uçuş-enmə zolağının həmin son hissəsini tanıtması istisna təşkil edir.

9.5.2.15. I, II, III və ya birgə II/III kateqoriyalı gözləmə yerinin nişanının üzərindəki yazı uçuş-enmə zolağının tanınma nişanından və uyğun olaraq, CAT I, CAT II, CAT III və ya CAT II/III-dən ibarət olmalıdır.

9.5.2.16. "DAXİL OLMAQ QADAĞANDIR" nişanının üzərindəki yazı yuxarıda göstərildiyi kimi Şəkil 9-30-a uyğun olmalıdır.

9.5.2.17. Bu Qaydaların 7.2.12.3 bəndinə uyğun olaraq müəyyən edilən uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerində olan uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerlərinin nişanının üzərindəki yazı sürmə yolun qeyd edilməsi (taxiway designation) və rəqəmdən ibarət olmalıdır.

9.5.2.18. Nişanlar quraşdırılan zaman Şəkil 9-30-da qeyd edilən yazılar/simvollardan istifadə edilməlidir.

9.5.3. Məlumatlandırıcı nişanlar (Information signs)

***Qeyd**: Məlumatlandırıcı nişanların piktroqrafik təqdimatı ilə əlaqədar Şəkil 9-31-ə bax.*

Tətbiqi

9.5.3.1. Xüsusi yerləşmə və ya marşrut (istiqamət və ya təyinat məntəqəsi) barədə məlumatı nişan ilə göstərmək üçün istismar tələbi yaranan zaman məlumatlandırıcı nişan təmin edilməlidir.

9.5.3.2. Məlumatlandırıcı nişana bunlar daxildir: hərəkətin istiqaməti nişanı, məkan bildirən nişan, təyinat məntəqəsi nişanı, uçuş-enmə zolağından çıxış nişanı, uçuş-enmə zolağı azad olundu nişanı və kəsişmə yerindən havaya qalxma nişanı.

9.5.3.3. İstismar tələbinə uyğun olaraq uçuş-enmə zolağından çıxışı göstərmək tələb olunan zaman uçuş-enmə zolağından çıxış nişanı təmin edilməlidir.

9.5.3.4. Çıxış üçün sürmə yolda mərkəzi ox xəttinin işıqlarının quraşdırılması nəzərdə tutulmadıqda və uçuş-enmə zolağından çıxan pilota ILS/MLS kritik/həssas zonasının perimetrini və ya daxili keçid səthinin aşağı sərhədini göstərmək zərurəti olduğu hallarda (onlardan hansının uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttindən aralı yerləşməsindən asılı olaraq) uçuş-enmə zolağı azad olundu nişanı təmin edilməlidir.

***Qeyd**: Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin rəngli kodlaşdırılması ilə əlaqədar texniki tələblərlə bağlı bu Qaydaların 9.4.16 bəndinə bax.*

9.5.3.5. Kəsişmə yerindən havaya qalxmalar halında havaya qalxma zamani sürət yığma məsafəsinin yerdə qalan uzunluğunu göstərməklə əlaqədar istismar tələbi mövcud olduqda kəsişmə yerindən havaya qalxma nişanı təmin edilməlidir.

9.5.3.6. Tələb olunduqda, aerodromda yerləşən yük zonası, ümumi aviasiya zonası və sair kimi konkret təyinat məntəqələrini göstərmək zərurəti ortaya çıxdıqda təyinat məntəqəsi nişanı təmin edilməlidir.

9.5.3.7. Yerləşmə və hərəkət istiqamətinin ümumi nişanı sürmə yolun kəsişməsinə qədər hərəkət marşrutu barədə məlumatı göstərmək üçün nəzərdə tutulduqda təmin edilir.

9.5.3.8. Kəsişmə yerində sürmə yolun təyinat məntəqəsi və istiqamətini göstərməklə əlaqədar istismar tələbi mövcud olduqda hərəkət istiqaməti nişanı (direction sign) təmin edilməlidir.

9.5.3.9. Aralıq gözləmə yerində məkan bildirən nişan təmin edilməlidir.

9.5.3.10. Uçuş-enmə zolağı/ uçuş-enmə zolağı kəsişməsi istisna olmaqla, məkan bildirən nişan uçuş-enmə zolağının tanınma nişanı ilə bilikdə təmin edilməlidir.

9.5.3.11. Məkan bildirən nişan hərəkət istiqaməti nişanı ilə bilikdə təmin edilməlidir. Hərçənd, aeronaviqasiya tədqiqatı onun təmin edilməsinin zəruri olmadığını sübut edərsə, bu nişan nəzərdə tutulmaya bilər.

9.5.3.12. Zəruri olduqda, perrona çıxan sürmə yolları və ya kəsişmədən sonra gələn sürmə yolları göstərmək üçün məkan bildirən nişan təmin edilməlidir.

9.5.3.13. Sürmə yol "T" formalı kəsişmədə bitirsə və eyni zamanda, bu kəsişməni göstərmək zərurəti mövcuddursa, barrikda, hərəkət istiqamətini göstərən nişan və/və ya digər məqbul vizual vasitələr təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.5.3.14. Bu Qaydaların 9.5.3.16 və 9.5.3.24 bəndlərində göstərilən hallar istisna olmaqla və praktik cəhətdən mümkün olarsa, məlumatlandırıcı nişanlar Cədvəl 9-5-ə uyğun olaraq sürmə yolun sol tərəfində yerləşdirilməlidir.

9.5.3.15. Sürmə yolun kəsişməsində məlumatlandırıcı nişanlar kəsişmədən əvvəl və sürmə yolun kəsişməsinin işarəsinin yanında yerləşməlidir. Sürmə yolun kəsişməsinin işarəsi nəzərdə tutulmazsa, kod rəqəmi 3 və ya 4 olan halda nişanlar kəsişən sürmə yolun mərkəzi ox xəttindən ən azı 60 metr aralıda, kod rəqəmi 1 və ya 2 olan halda isə ən azı 40 metr aralıda yerləşməlidir.

***Qeyd**: Sürmə yolun kəsişməsindən sonra quraşdırılan məkan bildirən nişanlar sürmə yolun hər iki tərəfində yerləşdirilə bilər.*

9.5.3.16. Uçuş-enmə zolağından çıxış nişanı uçuş-enmə zolağının çıxış yerləşən hissəsində nəzərdə tutulmalı (yenə sağ və ya sol tərəfdə) və Cədvəl 9-5-ə uyğun olaraq istiqamətlənməlidir.

9.5.3.17. Uçuş-enmə zolağından çıxış nişanı uçuş-enmə zolağından çıxış nöqtəsindən əvvəl və kod rəqəmi 3 və ya 4 olan halda toxunma nöqtəsindən ən azı 60 metr aralı yerdə, kod rəqəmi 1 və ya 2 olan halda isə ən azı 30 metr aralıda yerləşməlidir.

9.5.3.18. Uçuş-enmə zolağı azad olundu nişanı sürmə yolun ən azı bir tərəfində yerləşməlidir. Uçuş-enmə zolağı azad olundu nişanı ilə uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti arasındakı məsafə aşağıda qeyd edilən məsafələrin ən böyüyündən az olmamalıdır:

(a) uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti ilə ILS/MLS kritik/həssas zonasının perimetri arasındakı məsafə; və ya

(b) uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti ilə daxili keçid səthinin aşağı sərhədi arasındakı məsafə.

9.5.3.19. Sürmə yolun yerləşməsi nişanı (taxiway location sign) uçuş-enmə zolağı azad olundu nişanı ilə birlikdə təmin edildikdə, uçuş-enmə zolağı azad olundu nişanının çöl tərəfindən nəzərdə tutulmalıdır.

9.5.3.20. Kəsişmə yerindən havaya qalxma nişanı sürmə yolunun (entry taxiway) sol tərəfində yerləşdirilməlidir. Nişan ilə uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xətti arasında məsafə kod rəqəmi 3 və ya 4 olan halda 60 metrdən az, kod rəqəmi 1 və ya 2 olan halda isə 45 metrdən az olmamalıdır.

9.5.3.21. Sürmə yolun uçuş-enmə zolağının tanınma nişanı ilə birlikdə quraşdırılan yerləşmə nişanı uçuş-enmə zolağının tanınma nişanın çöl tərəfində yerləşdirilməlidir.

9.5.3.22. Bir qayda olaraq, təyinat məntəqəsi nişanı məkan bildirən nişan və ya hərəkət istiqaməti nişanı ilə birlikdə quraşdırılmalıdır.

9.5.3.23. Məkan bildirən nişandan başqa məlumatlandırıcı nişan icbari qaydada əməl edilməli olan təlimatları özündə daşıyan nişanlarla birlikdə yerləşdirilməməlidir.

9.5.3.24. Hərəkət istiqaməti nişanı, barrikada və/və ya "T" formalı kəsişməni göstərmək üçün istifadə edilən digər müvafiq vizual vasitə kəsişmənin əks tərəfində, üzü sürmə yola tərəf olmaqla yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikaları

9.5.3.25. Məkan bildirən nişandan başqa digər məlumatlandırıcı nişanlar sarı fonun üzərinə yazılan qara rəngli yazılardan ibarət olmalıdır.

9.5.3.26. Məkan bildirən nişan qara rəngli fonun üzərinə yazılan sarı rəngli yazılardan ibarət olmalıdır. Təkcə məkan bildirən nişanın quraşdırıldığı yerdə onun qıraqları sarı rənglə haşiyələnməlidir.

9.5.3.27. Uçuş-enmə zolağından çıxış nişanının üzərindəki yazı çıxış üçün sürmə yolun tanınması və gedilməli olan istiqaməti göstərən oxdan ibarət olmalıdır.

9.5.3.28. Uçuş-enmə zolağı azad olundu nişanı Şəkil 9-31-də göstərildiyi kimi A tip uçuş-enmə zolağı yanındakı gözləmə yerlərinin işarəsini təsvir etməlidir.

9.5.3.29. Şəkil 9-31-də göstərildiyi kimi, kəsişmə yerindən havaya qalxma nişanının üzərindəki yazı havaya qalxma zamanı sürət yığma məsafəsinin yerdə olan uzunluğunu metrlə göstərən rəqəmsal məsajdan və üstəgəl havaya qalxma istiqamətini göstərən, müvafiq qaydada yerləşdirilən və istiqamətləndirilən oxdan ibarət olmalıdır.

9.5.3.30. Şəkil 9-31-də göstərildiyi kimi, təyinat məntəqəsinin nişanı üzərindəki yazı təyinat məntəqəsini göstərən hərfi, hərfi-rəqəmsal, rəqəmsal məsajlardan, üstəgəl hərəkət istiqamətini göstərən oxdan ibarət olmalıdır.

9.5.3.31. Şəkil 9-31-də göstərildiyi kimi, hərəkət istiqamətini göstərən nişanın üzərindəki yazı sürmə yolu (sürmə yolları) tanıdan hərfi və ya hərfi-rəqəmsal məsajdan, üstəgəl müvafiq qaydada istiqamətləndirilən ox və ya oxlardan ibarət olamalıdır.

9.5.3.32. Məkan bildirən nişanın üzərindəki yazı sürmə yol, uçuş-enmə zolağı və ya hava gəmisinin üzərində olduğu, yaxud daxil olduğu digər süni örtüyün göstərilməsindən ibarət olmalı və bu yazıda oxlar qeyd edilməməlidir.

9.5.3.33. Eyni sürmə yolda yerləşən aralıq gözləmə yerlərinin hər bir seriyasını müəyyən etmək zəruri olduğu zaman məkan bildirən nişan sürmə yolun göstərilməsindən və rəqəmdən ibarət olmalıdır.

9.5.3.34. Məkan bildirən nişan və hərəkət istiqaməti nişanı birlikdə istifadə edilən zaman:

(a) sol döngələrlə əlaqədar bütün hərəkət istiqaməti nişanları məkan bildirən nişanın sol tərəfində yerləşdirilməli və sağ döngələrlə əlaqədar bütün hərəkət istiqaməti nişanları isə məkan bildirən nişanın sağ tərəfində yerləşdirilməlidir. Hərçənd, qovşaq yeri kəsişən bir sürmə yoldan ibarət olan zaman məkan bildirən nişan alternativ variant kimi sol tərəfdə yerləşə bilər;

(b) hərəkət istiqaməti nişanı elə yerləşdirilməlidir ki, müvafiq sürmə yoldan kənarlaşmaya uyğun olaraq oxların istiqaməti ilə vertikalın arasındakı bucaq genişlənsin;

(c) kəsişmədən sonra sürmə yolun yerləşdiyi yerə tərəf hərəkətin istiqaməti əhəmiyyətli dərəcədə dəyişdikdə hərəkət istiqamətini göstərən müvafiq nişan məkan bildirən nişanın yanında yerləşdirilməlidir;

(d) yaxın yerləşən hərəkət istiqaməti nişanları Şəkil 9-31-də göstərildiyi kimi şaquli qara xətlə bir-birindən aralanmalıdır.

9.5.3.35. Sürmə yollarının adlandırılması tək hərf, iki hərflə və ya hərf və ya hərflərin rəqəmlə kombinasiyasından ibarət olaraq aerodromda yalnız bir dəfə istifadə olunaraq tanınmalıdır.

9.5.3.36. Sürmə yolları adlandırılarkən "daxili" və "xarici" sözlərdən mümkün olduğu qədər istifadə edilməməlidir.

9.5.3.37. Sürmə yolları adlandırılarkən I, O və ya X hərflərindən istifadə 1, 0 və "X" hərəkətə qapalıdır işarəsilə qarışıq salınmaması üçün istifadə edilməməlidir.

9.5.3.38. Manevr sahəsində yalnız rəqəmlərdən istifadə edilməsi uçuş-enmə zolağının tanınması halında reallaşdırılmalıdır.

9.5.3.39. Perronda dayanacaqların adları Sürmə yolunun adı ilə eyni olmamalıdır.

9.5.4. VOR aerodrom yoxlama məntəqəsinin nişanı (VOR aerodrome check-point sign)

Tətbiqi

9.5.4.1. VOR aerodrom yoxlama məntəqəsi müəyyən edilən zaman bu məntəqə VOR aerodrom yoxlama məntəqəsinin nişanı və işarəsi ilə göstərilməlidir.

***Qeyd**: VOR aerodrom yoxlama məntəqəsinin işarəsi ilə bağlı 9.2.2.12 bəndinə bax.*

Yerləşməsi

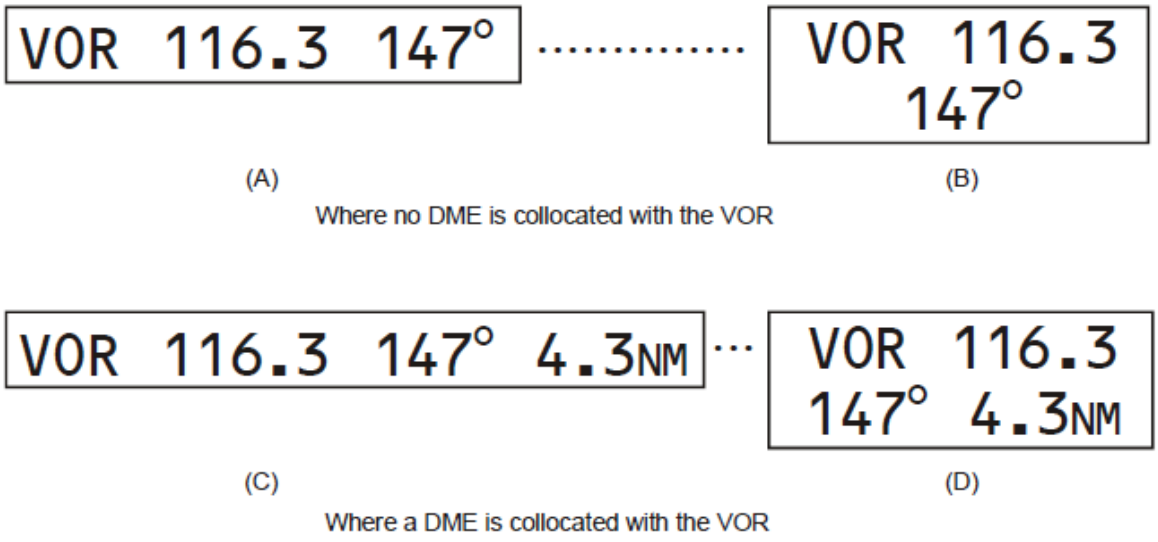
9.5.4.2. Yazıların VOR aerodrom yoxlama məntəqəsinin işarəsi üzərində lazımi qaydada yerləşdirilən hava gəmisinin ekipaj kabinəsindən görünməsi üçün VOR aerodrom yoxlama məntəqəsinin nişanı yoxlama məntəqəsinə mümkün olduğu qədər yaxın yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikaları

9.5.4.3. VOR aerodrom yoxlama məntəqəsinin nişanı sarı rəngli fonun üzərində qara rəngli yazıdan ibarət olmalıdır.

9.5.4.4. VOR aerodrom yoxlama məntəqəsinin nişanı Şəkil 9-33-də qeyd edilən alternativlərdən birinə uyğun olmalıdır, harada ki:

VOR	VOR yoxlama məntəqəsini göstərən qısaltmadır;
116.3	verilən VOR sisteminin radiotezlik nümunəsi;
147°	VOR sisteminin pelenqinin (VOR bearing) VOR yoxlama məntəqəsində qeyd edilməli olan dərəcəyə qədər yuvarlaqlaşdırılan nümunəsi; və
4.3 NM	verilən VOR sistemi ilə birlikdə yerləşdirilən DME-yə qədər olan məsafənin dəniz mili ilə göstərilmiş nümunəsi.



Şəkil 9-33. VOR aerodrom yoxlama məntəqəsinin nişanı

***Qeyd**: Pelenqin ədədi qiymətindən, nişanın üzərində göstərilən yol verilən kənarlaşmalar ICAO Əlavə 10, I Cild, Qoşma E-də müəyyən edilmişdir. Qeyd etmək lazımdır ki, yalnız dövri yoxlamalar qeyd edilən pelenqdən kənarlaşmanın ± 2 dərəcə çərçivəsində olduğunu sübut etdiyi hallarda yoxlama məntəqəsindən istifadə edilə bilər .*

9.5.5. Aerodromun fərqləndirici nişanı (Aerodrome identification sign)

Tətbiqi

9.5.5.1. Aerodromun fərqləndirici nişanı digər vizual tanıdıcı (visual identification) vasitələrin kifayət qədər olmadığı aerodromda təmin edilməlidir

Yerləşməsi

9.5.5.2. Aerodromun fərqləndirici nişanı aerodromda elə qaydada yerləşdirilməlidir ki, üfüqin üzərindən hesablanan bütün bucaqlar altında onun görünməsi mümkün olduğu qədər təmin edilə bilsin.

Xarakteristikaları

9.5.5.3. Aerodromum fərqləndirici nişanı aerodromun adından ibarət olmalıdır.

9.5.5.4. Nişanda istifadə edilmək üçün seçilən rəng yerləşdiyi ətraf fonda yaxşı görünən olmalıdır.

9.5.5.5. Hərflərin uzunluğu ən azı 3 metr olmalıdır.

9.5.6. Hava gəmisinin dayanacaq yerinin tanınma nişanı (Aircraft stand identification signs)

Tətbiqi

9.5.6.1. Mümkün olarsa, hava gəmisinin dayanacaq yerinin tanınma işarəsi hava gəmisinin dayanacaq yerinin tanınma nişanı ilə tamamlanmalıdır.

Yerləşməsi

9.5.6.2. Hava gəmisinin dayanacaq yerinin tanınma nişanı hava gəmisinin dayanacaq yerinə girmək ərəfəsində olan hava gəmisinin ekipaj kabinəsindən aydın görünməyə imkan verən qaydada yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikaları

9.5.6.3. Hava gəmisinin dayanacaq yerinin tanınma nişanı sarı rəngli fonun üzərində qara rəngli yazıdan ibarət olmalıdır.

9.5.7. Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin nişanı (Road-holding position sign)

9.5.7.1. Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin nişanı hərəkət marşrutunun uçuş-enmə zolağına bütün çıxışlarında təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.5.7.2. Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin nişanı hərəkət marşrutunun bir kənarından 1.5 aralıda (yerli yol hərəkəti qaydalarına uyğun olaraq solda və ya sağda), gözləmə yerində yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikaları

9.5.7.3. Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin nişanı qırmızı rəngli fon üzərində ağ rəngli yazıdan ibarət olmalıdır.

9.5.7.4. Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin nişanı yerləşdiyi ölkənin rəsmi dilində, yerli yol hərəkəti qaydalarına uyğun olmalı və aşağıda qeyd edilənləri daxil etməlidir:

(a) dayanmaq tələbi; və

(b) müvafiq hallarda:

(i) ATC icazəsi almaq tələbi; və

(ii) yerləşmə məkanının şərti işarəsi (location designator).

***Qeyd**: Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin nişanına dair nümunələr G-AGA-014 sənədində verilmişdir.*

9.5.7.5. Hərəkət marşrutu üzərindəki gözləmə yerinin nişanından gecə vaxtı istifadə edilməsi nəzərdə tutulduqda, bu nişan işığı əks etdirmə qabiliyyətinə malik olmalı və ya işıqlandırılmalıdır.

9.6. MARKERLƏR

9.6.1. Ümumi müddəalar

Markerlər kövrək olmalıdır. Reaktiv təyyarənin propellerləri və mühərrikinin örtükləri (engine pods) arasında təhlükəsizlik məsafəsinin təmin edilməsi məqsədilə, uçuş-enmə zolağı və ya sürmə yolun yanında yerləşən markerlərin hündürlüyü kifayət qədər aşağı olmalıdır.

Qeyd 1: *Dayaq yerindən qopan markerin hava şırnağı vasitəsilə uçurulmasının qarşısını almaq üçün bəzən lövbər və zəncirlədən (anchors or chains) istifadə edilir.*

Qeyd 2: *Markerlərin kövrəkliyi ilə əlaqədar təlimat materialı G-AGA-013 sənədində verilmişdir.*

9.6.2. Süni örtüklə örtülməmiş uçuş-enmə zolağının kənarının markerləri (Unpaved runway edge markers)

Tətbiqi

9.6.2.1. Uçuş-enmə zolağının səthi ilə ətraf ərazi arasında kontrastlılığın kifayət qədər olmaması səbəbindən, süni örtüklə örtülməmiş uçuş-enmə zolağının sahəsi aydın şəkildə göstərilmədiyi halda markerler təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.6.2.2. Uçuş-enmə zolağının işıqları təmin edilərsə, markerlər bu işıqların armaturuna daxil edilməlidir. Uçuş-enmə zolağının işıqları təmin edilmədikdə isə, uçuş-enmə zolağının sərhədlərini dəqiq müəyyən etmək üçün yastı düzbucaqlı və konusşəkilli formaya malik olan markerlər təmin edilməlidir.

Xarakteristikaları

9.6.2.3. Yastı düzbucaqlı markerlərin tərəflərinin ölçüsü ən azı 1 metr və 3 metr olmalı və onların uzun hissəsi uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinə paralel yerləşdirilməlidir. Konusşəkilli markerlərin hündürlüyü ən azı 50 santimetr olmalıdır.

9.6.3. Tormozlama üçün son zolağın yan markerləri (Stopway edge markers)

Tətbiqi

9.6.3.1. Uçuş-enmə zolağının səthi ilə ətraf ərazi arasında kontrastlılığın kifayət qədər olmaması səbəbindən süni örtüklə örtülmüş uçuş-enmə zolağının sahəsi aydın şəkildə göstərilmədiyi halda tormozlama üçün son zolağın yan markerləri təmin edilməlidir.

Xarakteristikaları

9.6.3.2. Markerlərin biri-biri ilə qarışdırılmaması məqsədilə tormozlama üçün son zolağın yan markerləri uçuş-enmə zolağının istənilən eniş markerlərindən kifayət qədər fərqlənməlidir.

Qeyd*: Uçuş-enmə zolağından baxıldıqda markerin arxa tərəfdə gizlədilən kiçik şaquli lövhələrdən (vertical boards) ibarət olan markerlərin istifadəsi istismar nöqteyi-nəzərindən məqbuldur.*

9.6.4. Qarla örtülmüş uçuş-enmə zolaqlarının kənarının markerləri (Edge markers for snow-covered runways)

Tətbiqi

9.6.4.1. Qarla örtülmüş uçuş-enmə zolağının digər vasitələrlə yararlığını təyin etmək mümkün olmayanda, uçuş-enmə zolaqlarının kənarlarının markerləri vasitəsi ilə uçuş-enmə zolağının yol verilən istismar yararlığını müəyyən etmək üçün istifadə olunur. (Edge markers for snow-covered runways should be used to indicate the usable limits of a snow-covered runway when the limits are not otherwise indicated)

***Qeyd**: Bu məhdudiyyətlər üçün uçuş-enmə zolağının işıqları da istifadə edilə bilər.*

Yerləşməsi

9.6.4.2. Qarla örtülmüş uçuş-enmə zolaqlarının kənarının markerləri uçuş-enmə zolağı boyunca 100 metrdən artıq olmayan intervallarla yerləşdirilməlidir və uçuş-enmə zolağının mərkəz xəttinə elə məsafədə simmetrik yerləşdirilməlidir ki, qanadın sonlarından və mühərriklərdən lazımi qədər aralıq məsafədə təmin olunsun. Uçuş-enmə zolağının astanasında və sonunda yetəri sayda markerlər yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikaları

9.6.4.3. Qarla örtülmüş uçuş-enmə zolaqlarının kənarının markerləri aydın görünən obyektlərdən ibarət olmalı, hündürlüyü təxminən 1.5 metr daimi yaşıl ağaclardan və ya yüngül növ markerlərdən ibarət olmalıdır.

9.6.5. Sürmə yolun kənarının markerləri (Taxiway edge markers)

Tətbiqi

9.6.5.1. Sürmə yolun kənarının markerləri kod rəqəmi 1 və ya 2 olan sürmə yolda, sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin və ya kənarının işıqları, eləcə də sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin markerləri təmin edilməyən zaman nəzərdə tutulmalıdır.

Yerləşməsi

9.6.5.2. Sürmə yolun kənarının markerləri ən azı sürmə yolun kənarının işıqlarının istifadə ediləcəyi halda quraşdılacağı yerlə eyni yerdə nəzərdə tutulmalıdır.

Xarakteristikaları

9.6.5.3. Sürmə yolun kənarının markerləri mavi rəngli əksetdirici örtüklə örtülməlidir (retroreflective blue).

9.6.5.4. Pilot tərəfindən görünən markerin səthi düzbucaqlı şəklində və minimal görüntü sahəsi (minimum viewing area) 150 sm^2 olmalıdır.

9.6.5.5. Sürmə yolun kənarının markerləri kövrək olmalıdır. Reaktiv təyyarənin propellerləri və mühərrikinin örtükləri (engine pods) arasında təhlükəsizlik məsafəsinin təmin edilməsi məqsədilə bu markerləri hündürlüyü kifayət qədər aşağı olmalıdır.

9.6.6. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin markerləri (Taxiway centre line markers)

Tətbiqi

9.6.6.1. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin markerləri kod rəqəmi 1 və ya 2 olan sürmə yolda, sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin və ya kənarının işıqları, eləcə də sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin markerləri təmin edilməyən zaman nəzərdə tutulmalıdır.

9.6.6.2. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin markerləri kod rəqəmi 3 və ya 4 olan sürmə yolda, sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları nəzərdə tutulmadıqda və sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işarələri tərəfindən təmin edilən istiqamətləndirməni yaxşılaşdırmaq tələb olunan zaman təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.6.6.3. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin markerləri ən azı sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqlarının istifadə ediləcəyi halda qurşadılacaqları yerlə eyni yerdə nəzərdə tutulmalıdır.

***Qeyd**: Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları arasında nəzərdə tutulmalı olan intervallarla əlaqədar olaraq bu Qaydaların 9.4.16.12 bəndinə bax.*

9.6.6.4. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqları bir qayda olaraq sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işarəsi üzərində quraşdırılmalıdır. Bu işıqların sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işarəsi üzərində quraşdırılması praktik cəhətdən əlverişli olmadıqda onlar həmin işarədən maksimum 30 santimetr aralıda yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikaları

9.6.6.5. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin markeri yaşıl rəngli əksetdirici örtüyə malik olmalıdır.

9.6.6.6. Pilot tərəfindən görünən markerin səthi düzbucaqlı şəklində və minimal görüntü sahəsi (minimum viewing area) 20 sm^2 olmalıdır.

9.6.6.7. Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin markerləri elə hazırlanmalı və quraşdırılmalıdır ki, hava gəmisinin şassiləri onun üzərində hərəkət edən zaman nə hava gəmisi, nə də markerləri özü zədələnsin.

9.6.7. Süni örtüklə örtülməmiş sürmə yolun kənarının markerləri (Unpaved taxiway edge markers)

Tətbiqi

9.6.7.1. Süni örtüklə örtülməmiş sürmə yolun səthi ilə ətraf ərazi arasında kontrastlılığın kifayət qədər olmaması səbəbindən süni örtüklə örtülməmiş sürmə yolun sahəsi aydın şəkildə göstərilmədiyi halda süni örtüklə örtülməmiş sürmə yolun kənarının markerləri təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.6.7.2. Sürmə yolun işıqları təmin edilərsə, markerlər bu işıqların armaturuna daxil edilməlidir. Sürmə yolun işıqları təmin edilmədikdə isə, bu yolun sərhədlərini dəqiq müəyyən etmək üçün konusşəkilli formaya malik olan markerlər təmin edilməlidir.

9.6.8. Sərhədləri göstərən markerlər (Boundary markers)

Tətbiqi

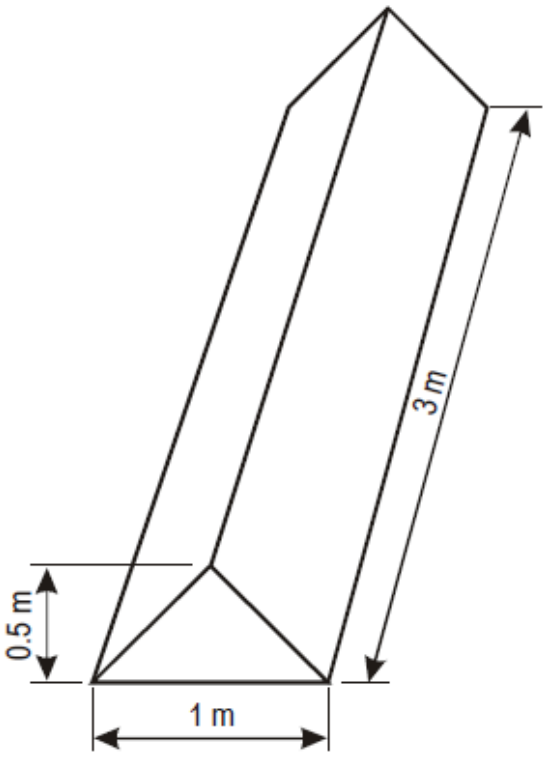
9.6.8.1. Sərhədləri göstərən markerləri eniş sahəsində uçuş-enmə zolağı olmayan aerodromda təmin edilməlidir.

Yerləşməsi

9.6.8.2. Sərhədləri göstərən markerlər eniş sahəsinin sərhədi boyunca yerləşməlidir. Şəkil 9-34-də göstərilən markerlərdən istifadə edilən zaman bu markerlər arasında interval 200 metrdən çox və eniş sahəsinin künclərində yerləşdirilən konusşəkilli markerlərdən istifadə edilən zaman isə qeyd edilən interval təqribən 90 metr təşkil etməlidir.

Xarakteristikaları

9.6.8.3. Sərhədləri göstərən markerlər Şəkil 9-34-də göstərilən formaya uyğun olmalı, yaxud da hündürlüyü 50 santimetr və bünövrəsinin diametri 75 santimetr olan konusşəkilli marker olmalıdır. Markerlər istifadə edilmələri nəzərdə tutulan ətraf fonla kontrastlılığa imkan verən rəngdə rənglənməlidir. Bir rəngdən, narıncı və ya qırmızı, yaxud bir-biri ilə kontrast olan iki rəngdən, narıncı və ya ağ, ya da qırmızı və ya ağ rəngdən istifadə edilməlidir. Bu rənglərin istifadə edildikləri fon ilə kontrast yaratmadığı hallar istisna təşkil edir.



Şəkil 9-34. Sərhədləri göstərən markerlər

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

10. MANEƏLƏRİN GÖSTƏRİLMƏSİ ÜÇÜN VİZUAL VASİTƏLƏR (VISUAL AIDS FOR DENOTING OBSTACLES)

10.1. ÜMUMİ MÜDDƏALAR

10.1.1. Giriş

10.1.1.1. Bu fəsildə aerodromda və/və ya onun ətrafında yerləşən obyektlər üçün təmin edilməli olan vizual vasitələri təsvir edilir.

10.1.1.2. Aerodromda və/və ya onun ətrafında hava gəmisinin təhlükəsiz istismar edilməsinin həyata keçirilməsi üçün aerodrom istismarçısı bu vizual vasitələrin lazımi qaydada nəzərdə tutulmasını və onlara müvafiq qaydada texniki xidmət göstərilməsini təmin etməlidir.

10.2. İŞARƏLƏNMƏLİ VƏ/VƏ YA İŞIQLANDIRILMALI OLAN OBYEKTLƏR

***Qeyd 1**: Maneələrin işarələnməsi və/və ya işıqlandırılması belə maneənin mövcud olduğunu göstərməklə hava gəmisinin təhlükəyə atılması riskini azaltmaq məqsədini daşıyır. Maneələrin işarələnməsi və/və ya işıqlandırılmasının həmin maneənin mövcud olması ilə əlaqədar ortaya çıxan istismar məhdudiyyətlərinin sərtliyini azaltması zəruri deyil.*

***Qeyd 2**: Hava gəmisini avtonom təyin etmə sistemi işıqla idarəetmə üçün təyin edilmiş maneə (və ya maneələr qrupu, məsələn külək elektrostansiyaları) üzərində və ya yaxınlığında maneəyə yaxınlaşan hava gəmisini müəyyən edərkən işıqla idarəetmənin yerli sakinlər üçün təsirini azaldacaq şəkildə quraşdırılır. Hava gəmisini avtonom təyin etmə sisteminin layihələndirilməsi və quraşdırılması haqqında Təlimat G-AGA-014 sənədində mövcuddur. Belə bir təlimatın mövcud olması bu cür sistemin mütləq tətbiq edilməli olduğu anlamına gəlmir.*

10.2.1. Maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərin yan sərhədləri daxilində yerləşən obyektlər

10.2.1.1. Hava gəmisi istisna olmaqla, Aerodromun hərəkət sahəsinin üzərində olan nəqliyyat vasitələri və digər mobil obyektlər maneədir və onlar işarələnməlidir. Bundan əlavə, həmin nəqliyyat vasitələri və aerodrom gecə vaxtı və ya aşağı görmə şəraitində istifadə edilərsə, onlar həm də işıqlandırılmalıdır. Hava gəmisinə xidmət edən, yalnız perronda istifadə edilən avadanlıq və nəqliyyat vasitələri bu tələbə tabe olmaya bilər.

10.2.1.2. Hərəkət sahəsinin hüdudları daxilində yerləşdirilən, səth üzərindən qaldırılmış yerüstü aeronaviqasiya işıqları (Elevated aeronautical ground lights) gündüz vaxtı yaxşı görünmələrinin təmin edilməsi məqsədilə işarələnməlidirlər.

Maneə işıqları (obstacle lights) hərəkət sahəsində olan səth üzərindən qaldırılmış yerüstü işıqlar və nişanların üzərində quraşdırılmamalıdır.

10.2.1.3. Bu Qaydalarda göstərilən Cədvəl 7-1-in, 11 və ya 12-ci sütunlarında qeyd edilən, sürmə yolun mərkəzi ox xəttindən, perron sürmə yoldan və ya hava gəmisinin dayanacaqda sürülməsi üçün nəzərdə tutulan zolaqdan hesablanan məsafələrin hüdudları daxilində yerləşən bütün maneələr işarələnməli, eləcə də sürmə yolun, perron sürmə yol və ya hava gəmisinin dayanacaqda sürülməsi üçün nəzərdə tutulan zolaqdan gecə vaxtı istifadə edilərsə, həm də işıqlandırılmalıdır.

10.2.1.4. Havaya qalxma zamanı sürət yığma səthinin daxili sərhədindən hesablanan 3000 metr məsafənin hüdudları daxilində havaya qalxma zamanı sürət yığma səthinin üzərinə çıxan hərəkətsiz maneələr işarələnməli və uçuş-enmə zolağı gecə vaxtı

istifadə edilərsə, onlar həm də işıqlandırılmalıdır. Aşağıda qeyd edilən hallar istisna təşkil edir:

(a) maneənin qarşısı digər hərəkətsiz maneə tərəfindən kəsildikdə belə işarələnmə və işıqlandırma həyata keçirilməyə bilər;

(b) gecə vaxtı A tip orta intensivlikli işıqla işıqlandırılan və ətraf ərazi üzərindən hündürlüyü 150 metrdə çox olmayan maneə işarələnməyə bilər;

(c) gündüz vaxtı yüksək intensivlikli işıqla işıqlandırılan maneə işarələnməyə bilər; və

(d) maneə mayak olduqda və aviasiya tədqiqatı bu mayakın işığının yetərli səviyyədə olduğunu sübut etdikdə işıqlandırma həyata keçirilməyə bilər.

10.2.1.5. Maneə ilə toqquşmanın qarşısını almaq üçün işarələnmə və işıqlandırmanın zəruri olduğu hesab edilərsə, havaya qalxma zamanı sürət yığma səthinə yaxın yerləşən maneələrdən başqa digər hərəkətsiz maneələr işarələnməli və uçuş-enmə zolağı gecə vaxtı istifadə edildikdə həm də işıqlandırılmalıdır. Aşağıda qeyd edilən hallarda maneələr işarələnməyə bilər:

(a) maneə gecə vaxtı A tip orta intensivlikli işıqla işıqlandırıldıqda və ətraf ərazi üzərindən onun hündürlüyü 150 metrdən çox olmadıqda; və ya

(b) maneə gündüz vaxtı yüksək intensivlikli işıqla işıqlandırıldıqda.

10.2.1.6. Enməyə giriş səthinin daxili sərhədindən hesablanan 3000 metr məsafənin hüdudları daxilində enməyə giriş səthinin və ya keçid səthinin üzərinə çıxan hərəkətsiz maneələr işarələnməli və uçuş-enmə zolağı gecə vaxtı istifadə edilərsə, onlar həm də işıqlandırılmalıdır. Aşağıda qeyd edilən hallar istisna təşkil edir:

(a) maneənin qarşısı digər hərəkətsiz maneə tərəfindən kəsildikdə belə işarələnmə və işıqlandırma həyata keçirilməyə bilər;

(b) gecə vaxtı A tip orta intensivlikli işıqla işıqlandırılan və ətraf ərazi üzərindən hündürlüyü 150 metrdə çox olmayan maneə işarələnməyə bilər;

(c) gündüz vaxtı yüksək intensivlikli işıqla işıqlandırılan maneə işarələnməyə bilər; və

(d) maneə mayak olduqda və aviasiya tədqiqatı bu mayakın işığının yetərli səviyyədə olduğunu sübut etdikdə işıqlandırma həyata keçirilməyə bilər.

10.2.1.7. Üfüqi səth üzərindəki hərəkətsiz maneələr işarələnməli və aerodrom gecə vaxtı istifadə edilərsə, həm də işıqlandırılmalıdır. Aşağıda qeyd edilən hallar istisna təşkil edir:

(a) belə işarələnmə və işıqlandırma aşağıda göstərilən hallarda həyata keçirilməməlidir:

(i) maneənin qarşısı digər mövcud maneə tərəfindən kəsildikdə; və ya

(ii) hərəkətsiz obyektlər və ya ərazi formasında çoxsaylı maneələrlə dolu olan dairə halında, təyin edilmiş uçuş trayektoriyası altında ehtiyat

təhlükəsizlik məsafəsinin təmin edilməsi məqsədilə prosedurlar müəyyən edildikdə;

(iii) maneənin istismar şərtlərinə təsir etmədiyi aviasiya tədqiqatı vasitəsilə təsdiq edildikdə;

(b) gündüz vaxtı A tip orta intensivlikli işıqla işıqlandırılan və ətraf ərazi üzərindən hündürlüyü 150 metrdə çox olmayan maneə işarələnməyə bilər;

(c) gündüz vaxtı yüksək intensivlikli işıqla işıqlandırılan maneə işarələnməyə bilər; və

(d) maneə mayak olduqda və aviasiya tədqiqatı bu mayakın işığının yetərli səviyyədə olduğunu sübut etdikdə işıqlandırma həyata keçirilməyə bilər.

10.2.1.8. Maneələrdən qorunma səthi üzərinə çıxan hərəkətsiz obyektlər işarələnməli və uçuş-enmə zolağı gecə vaxtı istifadə edilən zaman həm də işıqlandırılmalıdır.

Qeyd: *Maneələrdən qorunma səthi ilə əlaqədar məlumatla bağlı bu Qaydaların 9.4.5 bəndinə bax.*

10.2.1.9. Aviasiya tədqiqatı maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərin sərhədləri daxilində yerləşən digər obyektlərin hava gəmisinə təhlükə törədəcəyini aşkar edərsə, belə obyekt işarələnməli və/və ya işıqlandırılmalıdır (vizual uçuş marşrutlarının yaxınlığında yerləşən obyektlər, məsələn su yolu və ya şose də buraya daxildir).

Bütün bunlar, aeronaviqasiya tədqiqatların nəticəsindən sonra müvafiq orqanın fikrincə, hərəkət sahəsində və ya daxili üfüqi səthin və konus səthinin hüdudlarındakı hava məkanında hava gəmilərinə təhlükə yarada bilən bir maneə kimi qiymətləndirilməli və mümkün olduğu qədər aradan qaldırılmalıdır.

Qeyd*: Bəzi hallarda, 4.1-də göstərilən səthlərin üstündən yuxarı olmayan obyektlər təyyarələr üçün təhlükə yarada bilər, məsələn, aerodrom yaxınlığında bir və ya daha çox izolyasiya edilmiş obyektlər olduqda.*

10.2.1.10. Çayı, su yolunu, vadini və ya şoseni kəsib keçən asma məftillər, kabellər və sairin hava gəmisinə təhlükə törədəcəyi aviasiya tədqiqatı nəticəsində müəyyən edilərsə, bu məftillər və ya kabellər işarələnməli, həmçinin onların dayaqları işarələnməli və işıqlandırılmalıdır.

10.2.2. Maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərin yan sərhədləri xaricində yerləşən obyektlər

10.2.2.1. Aşağıda göstərilən qeyddə müəyyən edilən maneələr işarələnməli və işıqlandırılmalıdır. Gündüz vaxtı yüksək intensivlikli maneə işığı ilə işıqlandırılan maneələr istisna təşkil edir.

Qeyd*: Maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərin sərhədləri xaricində yerləşən zonalarda yer səthi səviyyəsindən hesablanan hündürlüyü ən azı 150 metr və ya daha çox olan obyektlər maneə kimi nəzərdə keçirilməlidir. Xüsusi aeronaviqasiya tədqiqatı nəticəsində belə obyektlərin təyyarələr üçün təhlükə törətmədiyi aşkar edildikdə onlar maneə hesab edilmir.*

10.2.2.2. Aviasiya tədqiqatı maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərin sərhədləri xaricində yerləşən digər obyektlərin hava gəmisinə təhlükə törədəcəyini aşkar edərsə, belə obyekt işarələnməli və/və ya işıqlandırılmalıdır (vizual uçuş marşrutlarının yaxınlığında yerləşən obyektlər, məsələn su yolu və ya şose də buraya daxildir).

10.2.2.3. Çayı, su yolunu, vadini və ya şoseni kəsib keçən asma məftillər, kabellər və sairin hava gəmisinə təhlükə törədəcəyi aviasiya tədqiqatı nəticəsində müəyyən edilərsə, bu məftillər və ya kabellər işarələnməli, həmçinin onların dayaqları işarələnməli və işıqlandırılmalıdır.

10.2.2.4. Asma məftillər, kabellər və sairin işarələnməli olduğu müəyyən edildikdə, amma markerlərin məftillər, kabellər və sairin üzərinə yerləşdirilməsi praktik cəhətdən əlverişli olmadıqda, B tip, yüksək intensivlikli maneə işıqları məftillər, kabellər və sairin dayaq dirəklərinə (supporting towers) quraşdırılmalıdır.

10.2.3. Obyektlərin işarələnməsi və/və ya işıqlandırılması (Marking and/or lighting of objects)

Ümumi müddəalar

10.2.3.1. 10.2 bəndinə uyğun olaraq, işıqlandırılmalı olan obyektlər üçün aşağı, orta və yüksək intensivlikli maneə işıqları və ya onların kombinasiyası müəyyən edilir.

10.2.3.2. Aşağı intensivlikli maneə işıqları – A, B, C və D tip, orta intensivlikli maneə işıqları – A, B və C tip işıqlar, yüksək intensivlikli maneə işıqları A və B tip, Cədvəl 10-1 və Qoşma 1-də müəyyən edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır.

10.2.3.3. İşarələnməli olan aşağı, orta və yüksək intensivlikli maneə işıqlarının hər bir səviyyədə sayı və yerləşməsi elə olmalıdır ki, obyekt üfüqi səth üzərində bütün istiqamətlərdə göstərilsin (the object is indicated from every angle in azimuth). Hər hansı istiqamətdən işığın qarşısı obyektin digər tərəfi vasitəsilə və ya yaxınlıqda yerləşən başqa obyekt tərəfindən kəsilərsə, yaxınlıqda yerləşən həmin obyektdə və ya obyektin işığın qarşısı kəsən müvafiq tərəfinə əlavə işıqlar quraşdırılmalıdır. Bu əlavə işıqlar elə yerləşdirilməlidir ki, maneə işığı ilə işıqlandırılmalı olan obyekt haqqında ümumi təsəvvür əldə etmək mümkün olsun. Qarşısı kəsilmiş işıq maneə işığı ilə işıqlandırılmalı olan obyektin müəyyən edilməsinə şərait yaratmırsa, belə işıq quraşdırılmaya bilər.

10.2.4. Mobil obyektlər (Mobile objects)

İşarələnmə

10.2.4.1. İşarələnməli olan bütün mobil obyektlər rənglənməli və ya bayraqlarla göstərilməlidir.

Rəngli işarələmə (Marking by colour)

10.2.4.2. Mobil obyektlər rəngli işarə ilə işarələnən zaman aydın görünən bir rəngdən, qəza zamanı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan nəqliyyat vasitələri (emergency vehicles) üçün qırmızı və ya sarımtıl yaşıl rəngdən və xidmət üçün istifadə edilməsi nəzərdə tutulan nəqliyyat vasitələri (service vehicles) üçün isə sarı rəngdən istifadə edilməsinə üstünlük verilməlidir.

Bayraqcıqlarla işarələmə (Marking by flags)

10.2.4.3. Mobil obyektin işarələnməsi üçün istifadə edilən bayraqcıqlar həmin obyektin ətrafında, obyektin ən hündür kənarının yuxarısında və ya ətrafında yerləşdirilməlidir. Bayraqcıqlar işarələdikləri obyektlərin yaratdığı təhlükəni artırmamalıdır.

10.2.4.4. Mobil obyektləri işarələmək üçün istifadə edilən bayraqcıqların hər tərəfinin ölçüsü 0.9 metrdən az olmamalı və onların üzərində şahmat lövhəsi şəkli əks etdirilməli, eyni zamanda şahmat lövhəsi şəklindəki hər bir kvadratın tərəflərinin ölçüsü 0.3 metrdən az olmamalıdır. Üzərində belə şəkil əks etdirilən bayraqların rəngləri, onların bir-biri və istifadə edildikləri fon ilə kontrast yaratmalıdır. Narıncı və ağ və ya növbə ilə qırmızı və ağ rəngdən istifadə edilməlidir. Bu rənglərin istifadə edilməsi ətrafdakı fonla kontrast yaratmadıqda başqa rənglərdən istifadə edilməlidir.

Cədvəl 10-1 Maneə işıqlarının xarakteristikaları

İşığın tipi	Rəngi	Siqnalın tipi/parıltıların tezliyi	Verilən fon işıqlanması (b) şəraitində maksimum intensivlik (kd)			İşığın yayılması cədvəli
			Gündüz (500 kd/m^2 çox)	Araqaranlıq (50-500 kd/m^2 çox)	Gecə (50 kd/m^2 az)	
A tip aşağı intensivlikli (hərəkətsiz maneələr)	Qırmızı	Davamlı işıq saçan (fixed)	İstifadə edilmir	İstifadə edilmir	10	Cədvəl 10-2
B tip aşağı intensivlikli (hərəkətsiz maneələr)	Qırmızı	Davamlı işıq saçan	İstifadə edilmir	İstifadə edilmir	32	Cədvəl 10-2
C tip aşağı intensivlikli (mobil maneələr)	Sarı/mavi (a)	Parıltı saçan (flashing) (60-90 fpm)	İstifadə edilmir	40	40	Cədvəl 10-2
D tip aşağı intensivlikli (müşayiətedici nəqliyyat vasitəsi (follow-me vehicle))	Sarı	Parıltı saçan (60-90 fpm)	İstifadə edilmir	200	200	Cədvəl 10-2
A tip orta intensivlikli	Ağ	Parıltı saçan (20-60 fpm)	20000	20000	2000	Cədvəl 10-3
B tip orta intensivlikli	Qırmızı	Parıltı saçan (20-60 fpm)	İstifadə edilmir	İstifadə edilmir	2000	Cədvəl 10-3
C tip orta intensivlikli	Qırmızı	Davamlı işıq saçan	İstifadə edilmir	İstifadə edilmir	2000	Cədvəl 10-3
A tip yüksək intensivlikli	Ağ	Parıltı saçan (40-60 fpm)	200000	20000	2000	Cədvəl 10-3
B tip yüksək intensivlikli	Ağ	Parıltı saçan (40-60 fpm)	100000	20000	2000	Cədvəl 10-3
a) 10.2.3.6-ya bax. b) Parıltı saçan işıqlar üçün effektiv intensivlik G-AGA-014 sənədində müəyyən edilmişdir.						

Cədvəl 10-2 Aşağı intensivlikli maneə işıqları halında işığın yayılması

	Orta intensivlik (a)	Maksimum intensivlik (a)	Şüanın şaquli yayılması (vertical beam spread) (f)	
			Şüanın yayılmasının minimal bucağı	İntensivliyi
A tip	10 kd (b)	İstifadə edilmir	10°	5 kd
B tip	32 kd (b)	İstifadə edilmir	10°	16 kd
C tip	40 kd (b)	400 kd	12° (d)	20 kd
D tip	200 kd (c)	400 kd	İstifadə edilmir (e)	İstifadə edilmir

***Qeyd**: Bu cədvəl şüanın tövsiyə edilən üfüqi yayılma bucaqlarını (recommended horizontal beam spreads) daxil etmir. Bu Qaydaların 10.2.2.3 alt-bəndinin tələblərinə uyğun olaraq maneə işığının təsir zonası 360° təşkil etməlidir. Ona görə də, bu tələbə cavab vermək üçün zəruri olan işıq sayı hər bir işığın şüasının üfüqi yayılma bucaqlarından, eləcə də maneənin formasından asılıdır. Belliklə, daha kiçik yayılma bucaqları halında çox sayda işıqların mövcud olması tələb olunur.*

(a) Üfüqi olaraq 360°. Parıltı saçan işıqlar halında, intensivlik dedikdə, G-AGA-014 sənədinə uyğun olaraq müəyyən edilən effektiv intensivlik başa düşülür.

(b) Şaquli olaraq 2° ilə 10° arasında. İşıq səth səviyyəsində yerləşdirilibsə, şaquli istiqamətdə yüksəklik bucaqları üfüqi səthə münasibətdə müəyyən edilir (Elevation vertical angles are referenced to the horizontal when the light is levelled.).

(c) Şaquli olaraq 2° ilə 20° arasında. İşıq səth səviyyəsində yerləşdirilibsə, şaquli istiqamətdə yüksəklik bucaqları üfüqi səthə münasibətdə müəyyən edilir.

(d) Maksimum intensivliyə təqribən 2.5° şaquli bucaqda çatılmalıdır (Peak intensity should be located at approximately 2.5° vertical).

(e) Maksimum intensivliyə təqribən 7° şaquli bucaqda çatılmalıdır.

(f) Şüanın yayılması bucağı üfüqi səth ilə “intensivlik” sütununda qeyd edilən intensivlikdən artıq intensivliyə malik olan istiqamətlər arasında bucaq kimi müəyyən edilir.

Cədvəl 10-3. Cədvəl 10-1-də müəyyən edilən etalon intensivliklərə uyğun olaraq orta və yüksək intensivlikli maneə işıqlarının işığının yayılması

Etalon intensivlik	Minimal tələblər					Tövsiyələr				
	Şaquli yüksəklik bucağı (b)			Şüanın yayılmasının şaquli bucağı (c)		Şaquli yüksəklik bucağı (b)			Şüanın yayılmasının şaquli bucağı (c)	
	0°		-1°			0°	-1°	-10°		
	Minimum orta intensivlik (a)	Minimum intensivlik (a)	Minimum intensivlik (a)	Şüanın yayılmasının minimum bucağı (minimum beam spread)	İntensivlik (a)	Maksimum intensivlik (a)	Maksimum intensivlik (a)	Maksimum intensivlik (a)	Şüanın yayılmasının maksimum bucağı	İntensivlik (a)
200 000	200 000	150 000	75 000	3°	75 000	250 000	112 500	7500	7°	75 000
100 000	100 000	75 000	37 500	3°	37 500	125 000	56 250	3750	7°	37 500
20 000	20 000	15 000	7500	3°	7500	25 000	11 250	750	İstifadə edilmir	İstifadə edilmir
2000	2000	1500	750	3°	750	2500	1125	75	İstifadə edilmir	İstifadə edilmir

Qeyd 1: *Bu cədvəl şüanın tövsiyə edilən üfüqi yayılma bucaqlarını (recommended horizontal beam spreads) daxil etmir. Bu Qaydaların 10..2.2.3 alt-bəndinin tələblərinə uyğun olaraq maneə işığının təsir zonası 360° təşkil etməlidir. Ona görə də, bu tələbə cavab vermək üçün zəruri olan işıq sayı hər bir işığın şüasının üfüqi yayılma bucaqlarından, eləcə də maneənin formasından asılıdır. Belliklə, daha kiçik yayılma bucaqları halında çox sayda işıqların mövcud olması tələb olunur.*

(a) Üfüqi olaraq 360°. Bütün intensivliklər kandela ilə ifadə olunur. Parıltı saçan işıqlar halında, intensivlik dedikdə, G-AGA-014 sənədinə uyğun olaraq müəyyən edilən effektiv intensivlik başa düşülür.

(b) İşıq səth səviyyəsində yerləşdirilibsə, şaquli istiqamətdə yüksəklik bucaqları üfüqi səthə münasibətdə müəyyən edilir (Elevation vertical angles are referenced to the horizontal when the light is levelled.).

(c) Şüanın yayılması bucağı üfüqi səth ilə "intensivlik" sütununda qeyd edilən intensivlikdən artıq intensivliyə malik olan istiqamətlər arasında bucaq kimi müəyyən edilir.

Qeyd 2: *Xüsusi konfiqurasiya halında və aviasiya tədqiqatı vasitəsilə əsaslandırılarsa, şüanın yayılması bucağının artırılması (extended beam spread) tələb oluna bilər.*

İşıqlandırma

10.2.4.5. C tip aşağı intensivlikli maneə işıqları nəqliyyat vasitələrində və hava gəmisindən başqa digər mobil obyektlərdə quraşdırılmalıdır.

Qeyd: *Hava gəmilərinin üzərində əks etdirilməli olan işıqlarla bağlı İCAO Əlavə 2-yə bax.*

10.2.4.6. C tip aşağı intensivlikli maneə işıqları qəza hallarında və ya təhlükəsizlik məqsədilə istifadə edilən nəqliyyat vasitələrində quraşdırılan zaman mavi rəngdə parıltılı işıq saçan (flashing-blue), digər nəqliyyat vasitələrində quraşdırılan zaman isə sarı rəngdə parıltılı işıq saçan işıqlar olmalıdır.

10.2.4.7. D tip aşağı intensivlikli maneə işıqları müşayiətedici nəqliyyat vasitələrində quraşdırılmalıdır.

10.2.4.8. Teleskopik trap (aerobridges) kimi məhdud mobilliyə malik olan obyektlərin üzərində quraşdırılan aşağı intensivlikli maneə işıqları qırmızı rəngdə davamlı işıq saçmalı və A tip aşağı intensivlikli maneə işıqlarına dair ən azı cədvəl 10-1-də qeyd edilən texniki tələblərə uyğun olmalıdır. Yaxınlıqda yerləşən işıqların intensivliyini və bir qayda olaraq istifadə edildikləri fonun ümumi işıqlandırma səviyyəsini nəzərə almaqla, bu işıqların intensivliyi görünməni təmin etməyə kifayət etməlidir.

10.2.5. Hərəkətsiz obyektlər (Fixed objects)

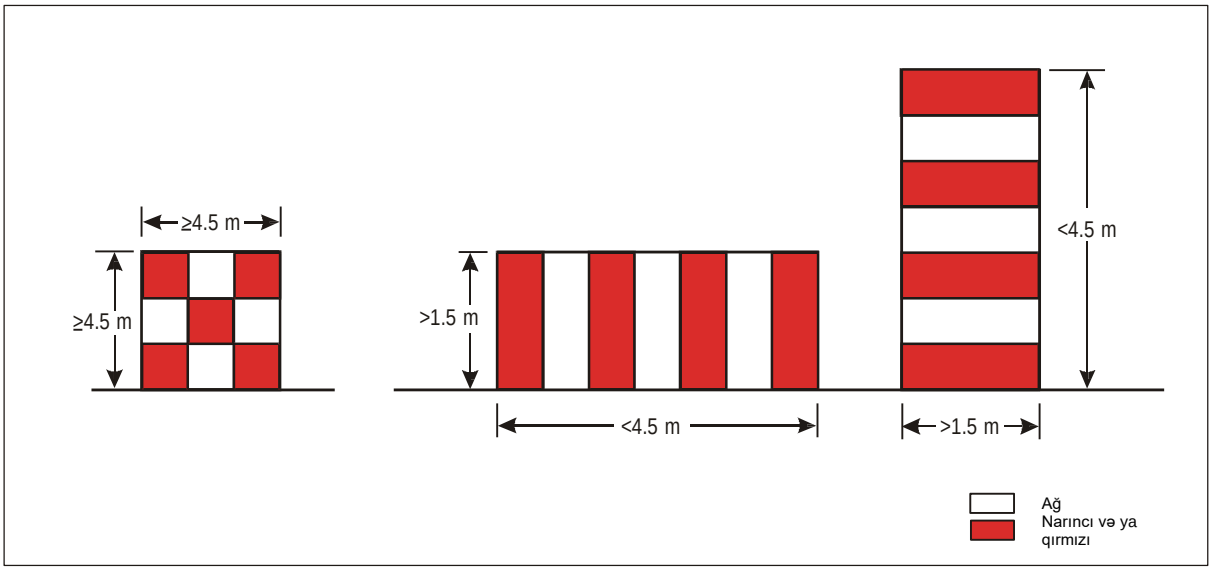
Qeyd: *Külək turbinləri olan hərəkətsiz obyektlər bu Qaydaların 10.2.5 bəndində ayrıca nəzərdən keçirilir və asma məftillər, kabellər və sair olan hərəkətsiz obyektlər və onların dayaq dirəkləri isə 10.2.6 bəndində ayrıca nəzərdən keçirilir.*

İşarələmə

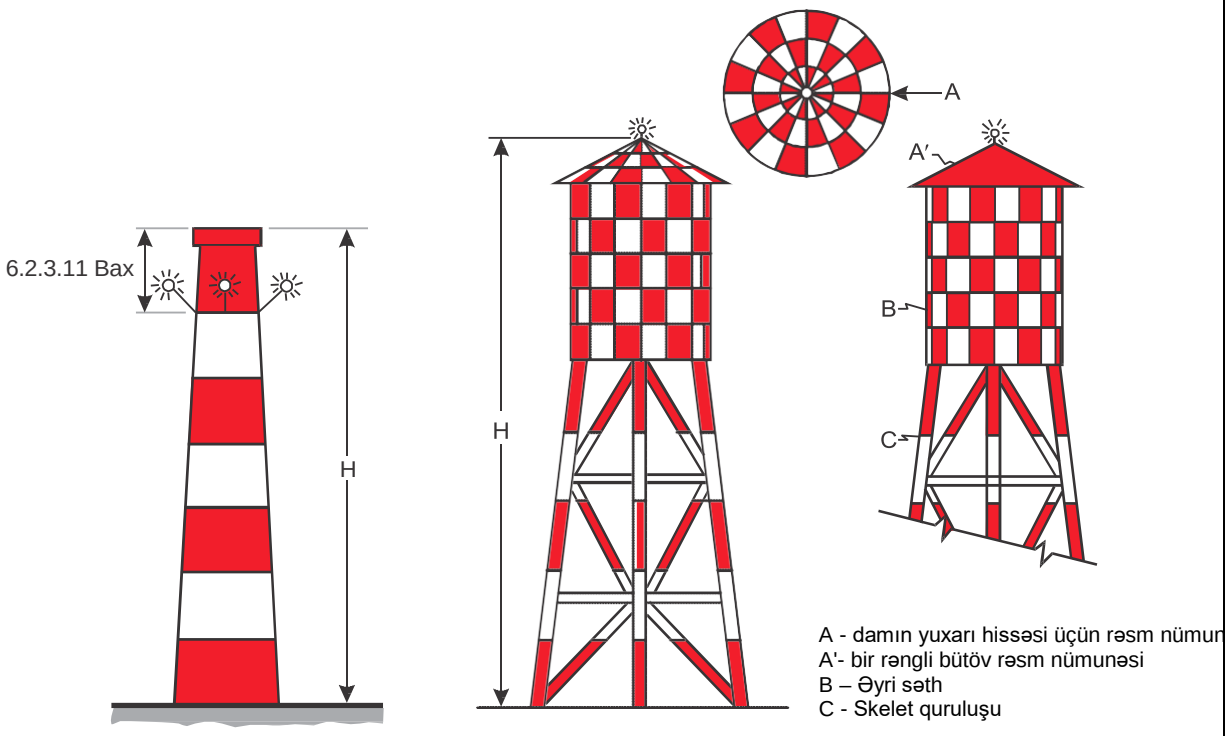
10.2.5.1. Bütün hərəkətsiz obyektlər işarələnməli və praktik cəhətdən mümkün olduğu halda, həm də rənglənməlidir. Bu praktik cəhətdən mümkün olmazsa, onların üstündə və ya üzərində markerlər və bayraqcıqlar yerləşdirilməlidir. Öz forması, ölçüləri və rənginə görə kifayət qədər aydın görünən və əlavə işarələnməyə ehtiyacı olmayan obyektlər istisna təşkil edir.

Rəngli işarələmə

10.2.5.2. Obyekt əsasən bütöv səthlərdən ibarətdirsə və onların hər hansı müstəvi üzərinə şaquli proyeksiyası hər iki ölçüdə (dimensions) 4.5 metrə bərabər və ya ondan çoxdursa, bu obyektin üzəri dama-dama şəklində rənglənməlidir. Dama-dama formasında şəkil tərəflərinin ölçüsü 1.5 metrdən az və 3 metrdən çox olmayan düzbucaqlılardan ibarət olmalı və bu düzbucaqlıların küncləri daha tünd rəngdə olmalıdır. Obyektin üzərindəki damaların rəngləri bir-biri və fon ilə kontrast yaratmalıdır. Narıncı və ağ və ya növbə ilə qırmızı və ağ rəngdən istifadə edilməlidir. Bu rənglərin istifadə edilməsi ətrafdakı fonla kontrast yaratmadıqda başqa rənglərdən istifadə edilməlidir (Şəkil 10-1-ə bax).

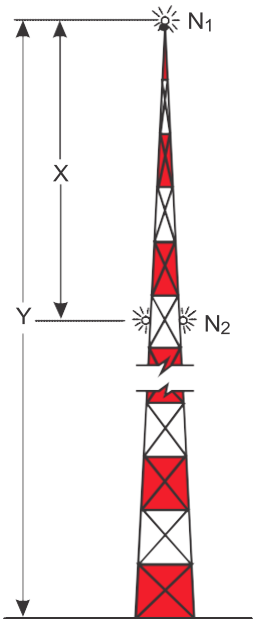


Şəkil 10-1. Əsas işarə sxemləri



Qeyd. *H yuxarıda göstərilən nümunələr üçün 45 metrdən azdır.*

Daha yüksək zirvələr üçün ara işıqlar aşağıda göstərildiyi kimi əlavə edilməlidir.



İCAO Əlavə 14, Qoşma 5-ə uyğun olaraq (X) işıqlar arasındakı məsafədir.

İşıqların pillələrinin sayı = N = $\frac{\text{Y (metr)}}{\text{X (metr)}}$

Şəkil 10-2. Yüksək strukturların işarələndirilməsi və işıqlandırılması nümunələri

10.2.5.3. Aşağıda qeyd edilən hallarda obyekti kontrast yaradan, növbə ilə bir-birini əvəz edən zolaqlarla rəngləmək lazımdır:

(a) obyekt praktik olaraq bütöv səthlərə malik olduqda, bu səthlərin bir tərəfinin ölçüsü üfüqi və ya şaquli vəziyyətdə 1.5 metrdən çox və digər tərəfinin ölçüsü üfüqi və ya şaquli vəziyyətdə 4.5 metrdən az olduqda (it has essentially unbroken surfaces and has one dimension, horizontal or vertical, greater than 1.5m, and the other dimension, horizontal or vertical, less than 4.5 m); və ya

(b) obyekt eni və uzunu 1.5 metrdən çox olan karkas formalı tikili olduqda.

Zolaqlar ən uzun ölçüdə olan tərəfə perpendikulyar olmalı və onların eni ən uzun tərəfin ölçüsünün təqribən 1/7-inə bərabər və ya 30 metr olmalıdır (hansı qısa olarsa). Zolaqların rəngi istifadə edildikləri fonla kontrast yaratmalıdır. İstifadə edildikləri fonda baxıldıqda aydın görünmədikləri hallar istisna olmaqla, narıncı və ağ rənglərdən istifadə edilməlidir. Obyektin kənarlarına çəkilən zolaqlar daha tünd rəngdə olmalıdır (Şəkil 10-1 və 10-2-yə bax).

Qeyd: *Cədvəl 10-4-də zolağın eninin müəyyən edilməsi və tək rəqəmin əldə edilməsi üçün formul göstərilmişdir. Bu, üst və alt zolaqları daha tünd rəngdə rəngləməyə imkan verir.*

Cədvəl 10-4. İşarə zolaqlarının eni

Ən uzun tərəfin ölçüsü		Zolağın eni
Aşağıda qeyd edilən kəmiyyətlərdən çox	Aşağıda qeyd edilən kəmiyyətləri aşmayaraq	
1.5 m.	210 m.	ən uzun tərəfin ölçüsünün 1/7-inə bərabər
210 m.	270 m.	ən uzun tərəfin ölçüsünün 1/9-inə bərabər
270 m.	330 m.	ən uzun tərəfin ölçüsünün 1/11-inə bərabər
330 m.	390 m.	ən uzun tərəfin ölçüsünün 1/13-inə bərabər
390 m.	450 m.	ən uzun tərəfin ölçüsünün 1/15-inə bərabər
450 m.	510 m.	ən uzun tərəfin ölçüsünün 1/17-inə bərabər
510 m.	570 m.	ən uzun tərəfin ölçüsünün 1/19-inə bərabər
570 m.	630 m.	ən uzun tərəfin ölçüsünün 1/21-inə bərabər

10.2.5.4. Obyektin istənilən şaquli müstəvi üzərinə proyeksiyası zamanı onun hər iki tərəfinin ölçüsü 1.5 metrdən az olarsa, belə obyekt aydın görünən bir rəngdə rənglənməlidir. Narıncı və ya qırmızı rəngdən istifadə edilməlidir. Bu rənglərin istifadə edilməsi ətrafdakı fonla kontrast yaratmadıqda başqa rənglərdən istifadə edilməlidir.

Qeyd: *Yetərli kontrastlılığın yaranması məqsədilə bəzi fonlara münasibətdə narıncı və ya qırmızı rənglərdən fərqli rənglərin istifadə edilməsinin zəruri olduğu aşkar edilə bilər.*

Bayraqcıqlarla işarələmə

10.2.5.5. Mobil obyektin işarələnməsi üçün istifadə edilən bayraqcıqlar həmin obyektin ətrafında, obyektin ən hündür kənarının yuxarısında və ya ətrafında yerləşdirilməlidir. Bayraqcıqlar böyük obyektləri və ya bir-birinə yaxın yerləşən obyektlər qrupunu işarələmək üçün istifadə edilən zaman ən azı 15 metrlik intervallarla yerləşdirilməlidir. Bayraqcıqlar işarələdikləri obyektlərin yaratdığı təhlükəni artırmamalıdır.

10.2.5.6. Hərəkətsiz obyektləri işarələmək üçün istifadə edilən bayraqcıqların hər bir tərəfinin ölçüsü 0.6 metrdən az olmamalıdır.

10.2.5.7. Hərəkətsiz obyektləri işarələmək üçün istifadə edilən bayraqcıqlar narıncı rəngdə və ya bir hissəsi narıncı və digəri ağ, yaxud bir hissəsi qırmızı və digəri ağ rəngdə olan üçbucaqlı formasındakı ayrı iki hissənin kombinasiyasından ibarət olmalıdır. Bu rənglər fonun rəngi ilə kontrast yaratmadığı zaman aydın görünən digər rənglərdən istifadə edilməlidir.

Markerlərlə işarələmə (Marking by markers)

10.2.5.8. Obyektlərin üzərində və ya onların yaxınlığında yerləşdirilən markerlər aydın görünmələrinə imkan verən, obyekt haqqında ümumi təsəvvür yaradan qaydada yerləşdirilməlidir. Eyni zamanda bu markerlər aydın hava şəraitində havadan baxıldıqda 1000 metr məsafədən və yer səthindən, hava gəmisinin obyektə yaxınlaşacağı ehtimal edilən bütün istiqamətlərdən baxıldıqda isə 300 metr məsafədən görünməlidir. Markerlər başqa məlumatı ötürmək üçün nəzərdə tutulan digər markerlərlə qarışdırılmamaq üçün zəruri olan formaya malik olmalı, həmçinin bu markerlərin təmin edilməsi müvafiq obyekt tərəfindən yaradılan təhlükəni artırmamalıdır.

10.2.5.9. Marker birrəngli olmalıdır. Ağ və qırmızı və ya ağ və narıncı markerlər elə quraşdırılmalıdır ki, onlar növbə ilə bir-birini əvəz etsin. Onların rəngi istifadə edildikləri fon ilə kontrast yaratmağa imkan verən qaydada seçilməlidir.

İşıqlandırma

10.2.5.10. Obyektin işıqlandırılması tələb olunursa, aşağı, orta və yüksək intensivlikli bir və ya bir neçə maneə işığı maneənin ən yüksək nöqtəsinə mümkün olduğu qədər yaxın yerləşdirilməlidir.

Qeyd: *Aşağı, orta və/və ya yüksək intensivlikli maneə işıqlarının kombinasiyasının necə yerləşdirilməli olduğu ilə əlaqədar tövsiyələr Əlavə 6-da qeyd edilmişdir.*

10.2.5.11. Baca və ya digər oxşar funksiyanı daşıyan konstruksiya halında, tüstü və sair ilə çirklənməni minimuma endirmək üçün üst işıqlar belə maneənin ən yüksək nöqtəsindən kifayət qədər aşağıda yerləşdirilməlidir (Şəkil 10-2-yə bax).

10.2.5.12. Gündüz vaxtı yüksək intensivlikli maneə işıqları ilə göstərilən, 12 metrdən uzun olan ildırım ötürücü və antena kimi əlavə hissələrlə (appurtenance, such as a rod or an antenna) təmin edilən qüllə və antena (tower or antenna) mövcud olduğu halda, yüksək intensivlikli maneə işıqlarının qeyd edilən əlavə hissələrin üzərində yerləşdirilməsi praktik cəhətdən mümkün olmayan zaman maneə işığı maneənin praktik cəhətdən mümkün olan ən yüksək nöqtədəsində quraşdırılmalı, eləcə də müvafiq hallarda orta intensivlikli A tip maneə işığı həmin maneənin zirvəsində quraşdırılmalıdır.

10.2.5.13. İşıqlandırılmalı olan böyük ölçülü və ya bir-birinə yaxın yerləşən obyektlər halında, hansılar ki:

(a) üfüqi MMS(OLS)- ın üzərinə çıxır və ya onun sərhədləri xaricindədir - üst işıqlar ən azı maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthə münasibətdə ən hündürdə yerləşən obyektin nöqtələri və kənarlarını göstərən qaydada və ya yer səthi səviyyəsindən hündürdə, obyekt haqqında ümumi təsəvvür yaradan və onun ölçülərini göstərən qaydada yerləşdirilməlidir; və

(b) maili MMS(OLS)- ın üzərinə çıxır - üst işıqlar ən azı maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthə münasibətdə ən hündürdə yerləşən obyektin nöqtələri və kənarlarını göstərən və obyekt haqqında ümumi təsəvvür yaradan və onun ölçülərini qeyd edən qaydada yerləşdirilməlidir. Əgər obyektin iki və ya daha artıq kənarının hündürlüyü eyni olarsa, həmin obyektin eniş sahəsinə ən yaxın yerləşən kənarı göstərilməlidir.

10.2.5.14. Maneələrin məhdudlaşdırıldığı səth maili olduqda və maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthinin üzərindəki ən hündür nöqtə maneənin ən hündür nöqtəsi olmadıqda, maneənin ən hündür nöqtəsinin üzərinə əlavə maneə işıqları quraşdırılmalıdır.

10.2.5.15. İşıqlar böyük ölçülü və bir-birinə yaxın yerləşən obyektlər qrupu barədə ümumi təsəvvür yaratmaq üçün istifadə edilirsə və:

(a) aşağı intensivlikli işıqlardan istifadə edilirsə, bu işıqlar 45 metrdən çox olmayan uzununa intervallarla yerləşdirilməli, və

(b) orta intensivlikli işıqlardan istifadə edilirsə, bu işıqlar 900 metrdən çox olmayan uzununa intervallarla yerləşdirilməlidir.

10.2.5.16. Obtektin üzərinə quraşdırılan A tip yüksək intensivlikli maneə işıqları, A və B tip orta intensivlikli maneə işıqları eyni vaxtı parıltı saçmalıdırlar .

10.2.5.17. A və B tip yüksək intensivlikli maneə işıqlarının quraşdırılma bucaqları (installation setting angles) Cədvəl 10-5-də aşağıda göstərilənə uyğun olmalıdır.

Cədvəl 10-5. Yüksək intensivlikli maneə işıqları üçün quraşdırma bucaqları

İşığın yer səthi üzərindən hündürlüyü	İşığın pik intensivliyinin üfüqi səthə nisbətən bucağı
151 metrdən çox AGL	0°
122-151 metr AGL	1°
92-122 metr AGL	2°
92 metrdən az AGL	3°

Qeyd: *Yüksək intensivlikli maneə işıqları həm gündüz vaxtı, həm də gecə vaxtı istifadə edilmək üçün nəzərdə tutulub. Bu işıqların gözqamaşdırıcı təsir etməməsi üçün müvafiq tədbirlər görülməlidir. Yüksək intensivlikli maneə işıqlarının konstruksiyası, istismarı və yerləşməsi ilə əlaqədar təlimat materialı G-AGA-014 sənədində verilmişdir.*

10.2.5.18. Müvafiq səlahiyyətli orqan A tip yüksək intensivlikli maneə işıqları və ya A və B tip orta intensivlikli maneə işıqlarının gecə vaxtı istifadə edilməsinin aerodromun yerləşdiyi sahədə pilotun gözünü qamaşdıracağı (təqribən 10000 radiusda) və əhəmiyyətli ekoloji problemlərə yol açacağı qənaətinə gələrsə, maneələrin ikili işıqlandırılması sistemi təmin edilməlidir. Bu sistem gündüz və araqaranlıq vaxtı istifadə üçün A və B tip yüksək intensivlikli maneə işıqları və ya A tip orta intensivlikli maneə işıqlarından, gecə vaxtı istifadə üçün isə B və C tip intensivlikli maneə işıqlarından ibarət olmalıdır.

Yer səthi səviyyəsindən 45 metrdən az hündürlükdə yerləşən maneələrin işıqlandırılması

10.2.5.19. Obyektin ölçüləri böyük olmayanda və onun ətraf ərazidən hündürlüyü 45 metrdən az olduqda, A və B tip orta intensivlikli maneə işıqlarından istifadə edilməlidir.

10.2.5.20. A və B tip aşağı intensivlikli maneə işıqlarından istifadə edilməsi məqsədəuyğun olmadıqda və ya xüsusi erkən xəbərdarlıq tələb olunduqda, yüksək və orta intensivlikli maneə işıqlarından istifadə edilməlidir.

10.2.5.21. Aşağıdakı 10.2.4.22 bəndində qeyd edildiyi kimi, B tip aşağı intensivlikli maneə işıqları ya tək, ya da B tip orta intensivlikli maneə işıqları ilə birlikdə istifadə edilməlidir.

10.2.5.22. Obyektin ölçüləri böyük olan zaman A, B və ya C tip orta intensivlikli maneə işıqlarından istifadə edilməlidir. A və ya C tip orta intensivlikli maneə işıqları tək istifadə edilməlidir, amma B tip orta intensivlikli maneə işıqları ya tək, ya da B tip aşağı intensivlikli maneə işıqları ilə birlikdə istifadə edilməlidir.

Qeyd: *Ağaclar və ya binalar qrupu böyük ölçülü maneə kimi nəzərdən keçirilir.*

Yer səthi səviyyəsindən 45 metrdən çox və 150 metrdən az hündürlükdə yerləşən maneələrin işıqlandırılması

10.2.5.23. Obyektin ölçüləri böyük və onun ətraf ərazidən hündürlüyü 45 metrdən çox olduqda, A, B və ya C tip orta intensivlikli maneə işıqlarından istifadə edilməlidir. A və ya C tip orta intensivlikli maneə işıqları tək istifadə edilməli, amma B tip orta intensivlikli maneə işıqları ya tək, ya da B tip aşağı intensivlikli maneə işıqları ilə birlikdə istifadə edilməlidir.

10.2.5.24. Obyekt A tip orta intensivlikli maneə işıqları ilə göstərildikdə və obyektin ətraf ərazi üzərindən və ya ətrafdakı binaların (işarələnməli olan obyektin ətrafında binalar olduqda) ən yüksək nöqtəsindən hesablanan ən yüksək nöqtəsinin hündürlüyü 105 metr olduqda, aralıq səviyyələrdə əlavə işıqlar quraşdırılmalıdır. Əlavə quraşdırılan bu aralıq işıqları ən zirvədə yerləşən işıqlarla yer səthi səviyyədə yerləşən işıqlar və ya ətrafdakı binaların ən hündür nöqtəsində yerləşən işıqlar arasında (hansı məqsədəuyğun olarsa), praktik mümkün olduğu qədər bərabər məsafədə, 105 metrdən çox olmayan intervallarla yerləşməlidir.

10.2.5.25. Obyekt B tip orta intensivlikli maneə işıqları ilə göstərildikdə və obyektin ətraf ərazi üzərindən və ya ətrafdakı binaların (işarələnməli olan obyektin ətrafında binalar olduqda) ən yüksək nöqtəsindən hesablanan ən yüksək nöqtəsinin hündürlüyü 45 metrdən çox olduqda, aralıq səviyyələrdə əlavə işıqlar quraşdırılmalıdır. Əlavə quraşdırılan bu aralıq işıqları növbə ilə işıq saçan B tip aşağı intensivlikli maneə işıqları və B tip orta intensivlikli maneə işıqları olmalı və ən zirvədə yerləşən işıqlarla yer səthi səviyyədə yerləşən işıqlar və ya ətrafdakı binaların ən hündür nöqtəsində yerləşən işıqlar arasında (hansı məqsədəuyğun olarsa), praktik mümkün olduğu qədər bərabər məsafədə, 52 metrdən çox olmayan intervallarla yerləşməlidir.

10.2.5.26. Obyekt C tip orta intensivlikli maneə işıqları ilə göstərildikdə və obyektin ətraf ərazi üzərindən və ya ətrafdakı binaların (işarələnməli olan obyektin ətrafında binalar olduqda) ən yüksək nöqtəsindən hesablanan ən yüksək nöqtəsinin hündürlüyü 45 metrdən çox olduqda, aralıq səviyyələrdə əlavə işıqlar quraşdırılmalıdır. Əlavə quraşdırılan bu aralıq işıqları B tip aşağı intensivlikli maneə işıqları və B tip orta intensivlikli maneə işıqları olmalı və ən zirvədə yerləşən işıqlarla yer səthi səviyyədə yerləşən işıqlar və ya ətrafdakı binaların ən hündür nöqtəsində yerləşən işıqlar arasında (hansı məqsədəuyğun olarsa), praktik mümkün olduğu qədər bərabər məsafədə, 52 metrdən çox olmayan intervallarla yerləşməlidir.

10.2.5.27. A tip yüksək intensivlikli maneə işıqlarından istifadə edilən zaman bu işıqlar yer səthi səviyyədə yerləşən işıqlarla, 10.2.4.10-da qeyd edilən, ən zirvədə yerləşən işıqlar arasında 105 metrdən çox olmayan bərabər intervallarla yerləşməlidir. İşarə edilməli olan obyektin ətrafında binalar olduğu halda, nəzərdə tutulmalı olan işıq

səviyyələrini müəyyən etmək üçün həmin binaların ən yüksək nöqtəsinin yerləşdiyi hündürlük səviyyəsinin yer səthi səviyyəsinin ekvivalenti kimi nəzərdən keçirilə bilməsi istisna təşkil edir.

Yer səthi səviyyəsindən 150 metrdən çox hündürlükdə yerləşən maneələrin işıqlandırılması

10.2.5.28. Obyektin ətraf ərazi üzərindən hündürlüyü 150 metrdən çox olarsa və onun gündüz vaxtı tanınması üçün A tip yüksək intensivlikli maneə işıqlarının zəruri olduğu aviasiya tədqiqat nəticəsində müəyyən edilərsə, maneənin mövcud olduğunu göstərmək üçün həmin A tip yüksək intensivlikli maneə işıqlardan istifadə edilməlidir.

10.2.5.29. A tip yüksək intensivlikli maneə işıqlarından istifadə edilən zaman bu işıqlar yer səthi səviyyədə yerləşən işıqlarla, 10.2.4.10-də qeyd edilən, ən zirvədə yerləşən işıq (işıqlar) arasında 105 metrdən çox olmayan bərabər intervallarla yerləşməlidir. İşarə edilməli olan obyektin ətrafında binalar olduğu halda, nəzərdə tutulmalı olan işıq səviyyələrini müəyyən etmək üçün həmin binaların ən yüksək nöqtəsinin yerləşdiyi hündürlük səviyyəsinin yer səthi səviyyəsinin ekvivalenti kimi nəzərdən keçirilə bilməsi istisna təşkil edir.

10.2.5.30. Müvafiq səlahiyyətli orqan A tip yüksək intensivlikli maneə işıqlarının gecə vaxtı istifadə edilməsinin aerodromun yerləşdiyi sahədə pilotun gözünü qamaşdıracağı (təqribən 10 000 metr radiusda) və əhəmiyyətli ekoloji problemlərə yol açacağı qənaətinə gələrsə, A və C tip orta intensivlikli maneə işıqları tək istifadə edilməli, amma B tip orta intensivlikli maneə işıqları isə ya tək, ya da B tip orta intensivlikli maneə işıqları ilə bilikdə istifadə edilməlidir.

10.2.5.31. Obyekt A tip orta intensivlikli maneə işıqları ilə göstərildikdə və obyektin ətraf ərazi üzərindən və ya ətrafdakı binaların (işarələnməli olan obyektin ətrafında binalar olduqda) ən yüksək nöqtəsindən hesablanan ən yüksək nöqtəsinin hündürlüyü 105 metr olduqda, aralıq səviyyələrdə əlavə işıqlar quraşdırılmalıdır. Əlavə quraşdırılan bu aralıq işıqları ən zirvədə yerləşən işıqlarla yer səthi səviyyədə yerləşən işıqlar və ya ətrafdakı binaların ən hündür nöqtəsində yerləşən işıqlar arasında (hansı məqsədəuyğun olarsa), praktik mümkün olduğu qədər bərabər məsafədə, 105 metrdən çox olmayan intervallarla yerləşməlidir.

10.2.5.32. Obyekt B tip orta intensivlikli maneə işıqları ilə göstərildikdə aralıq səviyyələrdə əlavə işıqlar quraşdırılmalıdır. Əlavə quraşdırılan bu aralıq işıqları növbə ilə işıq saçan B tip aşağı intensivlikli maneə işıqları və B tip orta intensivlikli maneə işıqları olmalı və ən zirvədə yerləşən işıqlarla yer səthi səviyyədə yerləşən işıqlar və ya ətrafdakı binaların ən hündür nöqtəsində yerləşən işıqlar arasında (hansı məqsədəuyğun olarsa), praktik mümkün olduğu qədər bərabər məsafədə, 52 metrdən çox olmayan intervallarla yerləşməlidir.

10.2.5.33. Obyekt orta intensivlikli maneə işıqları ilə göstərildikdə aralıq səviyyələrdə əlavə işıqlar quraşdırılmalıdır. Əlavə quraşdırılan bu aralıq işıqları ən zirvədə yerləşən işıqlarla yer səthi səviyyədə yerləşən işıqlar və ya ətrafdakı binaların ən hündür nöqtəsində yerləşən işıqlar arasında, praktik mümkün olduğu qədər bərabər məsafədə, 52 metrdən çox olmayan intervallarla yerləşməlidir.

10.2.6. Külək turbinləri (Wind turbines)

10.2.6.1. Külək turbinlərinin maneə olduğu müəyyən edilərsə, onlar işarələnməli və /və ya işıqlandırılmalıdır.

Qeyd: *Bu Qaydaların 8.2.3.1 və 8.2.3.2 bəndinə bax.*

İşarələmə

10.2.6.2. Aeronaviqasiya tədqiqatı nəticəsində başqa hal nəzərdə tutulmazsa, külək turbinlərinin rotorlarının pərləri, qondolaları və dayaq dirəyinin yuxarı 2/3 hissəsi ağ rəngdə rənglənməlidir.

İşıqlandırma

10.2.6.3. İşıqlandırmanın həyata keçirilməsinin zəruri olduğu hesab edilərsə, orta intensivlikli maneə işıqlarından istifadə edilməlidir. Külək parkı, yəni iki və ya daha artıq külək turbinləri qrupu böyük ölçülü obyekt kimi nəzərdən keçirilməli və bu halda işıqlar aşağıda qeyd edilən məqsədlər üçün quraşdırılmalıdır:

(a) külək parkının perimetrini göstərmək;

(b) xüsusi qiymətləndirmə daha böyük intervalların nəzərdə tutula bilməsini aşkar etməzsə, perimetr boyunca yerləşən işıqlar arasında 10.2.5.15 bəndində müəyyən edilən intervallara riayət etmək;

(c) parıltılı işıqlar istifadə edilən zaman bu işıqların eyni vaxtda parıltı saçması; və

(d) əhəmiyyətli hündürlüyə malik hər hansı külək turbinin də külək parkının sərhədləri çərçivəsində yerləşdiyi zaman göstərilməsi

(e) a), b) və d) bəndlərində göstərilən yerlərdə aşağıdakı meyarlara uyğun olaraq:

(i) 150 m-dən aşağı ümumi hündürlüyə (qovşağın hündürlüyü və şaquli qanad hündürlüyü) malik külək turbinləri üçün nacel (Nacelle) üzərində orta intensivlikli işıq təmin edilməlidir;

(ii) 150 m-dən 315 m-ə qədər ümumi hündürlüyə malik külək turbinləri üçün, nacel üzərində quraşdırılan orta intensivlikli işığa əlavə olaraq, işləyən işığın sıradan çıxması halında alternativ olaraq xidmət edəcək ikinci bir işıq təmin edilməlidir. İşıqlar, hər bir işığın digərinin işığını bloklamayacağı şəkildə quraşdırılmalıdır;

(iii) 150 m-dən 315 m-ə qədər ümumi hündürlüyə malik külək turbinləri üçün, nacel hündürlüyünün yarısında ən azı üç ədəd aşağı intensivlikli E tipli işıq təmin edilməlidir (10.2.3.3-də göstərildiyi kimi). Əgər aeronaviqasiya tədqiqatı aşağı intensivlikli E tipli işıqların uyğun olmadığını göstərirsə, aşağı intensivlikli A və ya B tipli işıqlar istifadə oluna bilər.

Qeyd.— Yuxarıdakı 10.2.6.3 e) bəndi ümumi hündürlüyü 315 m-dən çox olan külək turbinlərinə aid deyil. Belə külək turbinləri üçün aeronaviqasiya tədqiqatı ilə müəyyən edilmiş əlavə işarələmə və işıqlandırma tələb olunur.

10.2.6.4. Maneə işıqları qondolalar üzərində elə quraşdırılmalıdır ki, hər hansı istiqamətdən yaxınlaşan hava gəmisinin görünüş sahəsi məhdudlaşdırılmasın.

10.2.6.5. Bir külək turbininin və ya qısa bir külək turbinləri xəttinin işıqlandırılması zəruri olduqda, quraşdırma 10.2.6.3 e) bəndinə və ya aeronaviqasiya tədqiqatı nəticəsində müəyyən edilən tələblərə uyğun olmalıdır.

10.2.7. Asma məftillər, kabellər və sair, eləcə də dayaq dirəkləri

İşarələmə

10.2.7.1. İşarələnməli olan məftillər, kabellər və sair markerlərlə əmin edilməlidir: onların dayaq dirəkləri (supporting tower) isə rənglənməlidir.

Rəngli işarələmə

10.2.7.2. Asma məftillər, kabellər və sairin işarələnməli olan dayaq dirəkləri 10.2.4.1-dən 10.2.4.4 qədər olan bəndlərinə uyğun olaraq işarələnməlidir. Dayaq dirəklərinin gündüz vaxtı yüksək intensivlikli manea işıqları ilə işıqlandırılan zaman işarələnməyə biləcəyi hallar istisna təşkil edir.

Markerlərlə işarələmə

10.2.7.3. Obyektlərin üzərində və ya onların yaxınlığında yerləşdirilən markerlər aydın görünmələrinə imkan verən, obyekt haqqında ümumi təsəvvür yaradan qaydada yerləşdirilməlidir. Eyni zamanda bu markerlər aydın hava şəraitində havadan baxıldıqda 1000 metr məsafədən və yer səthindən, hava gəmisinin obyektə yaxınlaşacağı ehtimal edilən bütün istiqamətlərdən baxıldıqda isə 300 metr məsafədən görünməlidir. Markerlər başqa məlumatı ötürmək üçün nəzərdə tutulan digər markerlərlə qarışdırılmamaq üçün zəruri olan formaya malik olmalı, həmçinin bu markerlərin təmin edilməsi müvafiq obyekt tərəfindən yaradılan təhlükəni artırmamalıdır.

10.2.7.4. Asma məftil, kabel və sairin üzərinə yerləşdirilən marker dairə formasında olmalı və onun diametri ən azı 60 santimetr təşkil etməlidir.

10.2.7.5. İki ardıcıl marker və ya markerlə dayaq dirəyinin arasındakı interval markerin diametrinə uyğun olmalıdır. Eyni zamanda, bu intervallar heç bir halda aşağıda qeyd ediləndən çox olmamalıdır:

(a) markerin diametri 60 santimetrə bərabər olduqda, 30 metr, markerin diametri artdığı qədər birlikdə tədricən artır;

(b) markerin diametri 80 santimetrə bərabər olduqda, 35 metr, markerin diametri artdığı qədər tədricən artmaqla maksimuma çatmaqla;

(c) markerin diametri ən azı 130 santimetrə bərabər olduqda, 40 metr.

Bir neçə məftil, kabel və sair mövcud olan halda marker ən yüksəkdə yerləşən məftilin hündürlük səviyyəsindən aşağıdakı nöqtədə yerləşdirilməməlidir.

10.2.7.6. Marker birrəngli olmalıdır. Ağ və qırmızı və ya ağ və narıncı markerlər elə quraşdırılmalıdır ki, onlar növbə ilə bir-birini əvəz etsin. Onların rəngi istifadə edildikləri fon ilə kontrast yaratmağa imkan verən qaydada seçilməlidir.

10.2.7.7. Asma məftillər, kabellər və sairin işarələnməli olduğu müəyyən edildikdə, amma markerlərin məftillər, kabellər və sairin üzərinə yerləşdirilməsi praktik cəhətdən əlverişli olmadıqda, B tip, yüksək intensivlikli maneə işıqları məftillər, kabellər və sairin dayaq dirəklərinə (supporting towers) quraşdırılmalıdır.

İşıqlandırma

10.2.7.8. Aşağıda qeyd edilən hallarda asma məftillər, kabellər və sairin dayaq dirəklərinin mövcudluğunu göstərmək üçün B tip yüksək intensivlikli maneə işıqlarından istifadə edilməlidir:

(a) məftillər, kabellər və sairin mövcudluğunu aşkar etmək üçün belə işıqların zəruri olduğu müəyyən etdikdə; və ya

(b) markerlərin məftillər, kabellər və sairin üzərində yerləşdirilməsinin praktik cəhətdən əlverişli olmadığı ortaya çıxdıqda.

10.2.7.9. B tip yüksək intensivlikli maneə işıqlarından istifadə edilən zaman bu işıqlar aşağıda qeyd edilən üç hündürlük səviyyəsində yerləşməlidir:

- dayaq dirəyinin ən yüksək nöqtəsində;
- məftillər və ya kabellərin aşağı sallanan əyrisinin (catenary) ən aşağı səviyyəsində; və
- bu iki səviyyənin təqribən orta hissəsində.

Qeyd: *Bəzi hallarda işıqların dayaq dirəyindən kənarda yerləşdirilməsi tələb oluna bilər.*

10.2.7.10. Asma məftillər kabellər və sairin dayaq dirəyinin mövcud olduğunu göstərən B tip yüksək intensivlikli maneə işıqları növbə ilə parıltılı işıq saçmalıdır; ilk olaraq orta işıq parıltı saçır, sonra ən yüksək nöqtədə olan işıq, onun ardınca isə ən aşağıdakı işıq parıltı saçır. Parıltılı işıqlar arasındakı interval təqribən aşağıda qeyd edilən kimi olmalıdır:

Aşağıdakılar arasında parıltı saçma intervalı (Flash interval between)	***Ümumi vaxt tsiklinin hissəsi***
- Orta və ən yüksək nöqtədə yerləşən işıq	1/13
- Ən yüksək nöqtədə və ən aşağı nöqtədə yerləşən işıq	2/13
- ən aşağı nöqtədə və ortada yerləşən işıq	10/13.

Qeyd: *Yüksək intensivlikli maneə işıqları həm gündüz vaxtı, həm də gecə vaxtı istifadə edilmək üçün nəzərdə tutulub. Bu işıqların gözqamaşdırıcı təsir etməməsi üçün müvafiq tədbirlər görülməlidir. Yüksək intensivlikli maneə işıqlarının konstruksiyası, istismarı və yerləşməsi ilə əlaqədar təlimat materialı G-AGA-014 sənədində verilmişdir.*

10.2.7.11. Müvafiq səlahiyyətli orqan B tip yüksək intensivlikli maneə işıqlarının gecə vaxtı istifadə edilməsinin aerodromun yerləşdiyi sahədə pilotun gözünü qamaşdıracağı (təqribən 10000 metr radiusda) və əhəmiyyətli ekoloji problemlərə yol açacağı qənaətinə gələrsə, maneələrin ikili işıqlandırılması sistemi təmin edilməlidir. Bu sistem gündüz və araqaranlıq vaxtı istifadə üçün B tip yüksək intensivlikli maneə işıqları, gecə vaxtı istifadə üçün isə B tip intensivlikli maneə işıqlarından ibarət olmalıdır. B tip orta intensivlikli maneə işıqlarından istifadə edildikdə, bu işıqlar B tip yüksək intensivlikli maneə işıqları ilə eyni səviyyədə yerləşməlidir.

10.2.7.12. B tip yüksək intensivlikli maneə işıqlarının quraşdırılma bucaqları bu Qaydaların 10.2.5.17 alt-bəndində Cədvəl 10-5-də göstərilənə uyğun olmalıdır.

11. İSTİFADƏSİ MƏHDUDLAŞDIRILAN ZONALARIN İŞARƏLƏNMƏSİ ÜÇÜN VİZUAL VASİTƏLƏR (VISUAL AIDS FOR DENOTING RESTRICTED USE AREAS)

11.1. ÜMUMİ MÜDDƏALAR

11.1.1. Giriş

11.1.1.1. Bu fəsil aerodrom ərazisində istifadəsi məhdudlaşdırılan zonaların göstərilməsi üçün tələb olunan vizual vasitələri təsvir edir.

11.1.1.2. Aerodromda hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatlar zamanı təhlükəsizlik tələblərinə əməl edilə bilinməsi üçün aerodrom istismarçısının vizual vasitələrə dair bu müddəalara riayət etməsi tələb olunur.

11.2. İSTİFADƏYƏ YARARSIZ ƏRAZİLƏRİN İŞARƏLƏNMƏSİ VƏ İŞIQLANDIRILMASI (MARKİNG AND LİGHTİNG OF UNSERVİCEABLE AREAS)

11.2.1. Hərəkətə qapalı olan uçuş-enmə zolaqları və sürmə yollar, yaxud onların hissələri

Tətbiqi

Hərəkətə daimi olaraq qapalı olan uçuş-enmə zolaqları və sürmə yolları (Permanently closed runway or taxiway)

11.2.1.1. Hava gəmisi tərəfindən istifadəyə daimi olaraq qapalı olan uçuş-enmə zolaqları və sürmə yolları, yaxud onların hissələrində hərəkətə qapalıdır işarəsi təmin edilməlidir.

Hərəkətə müvəqqəti olaraq qapalı olan uçuş-enmə zolaqları və sürmə yolları (Temporarily closed runway or taxiway)

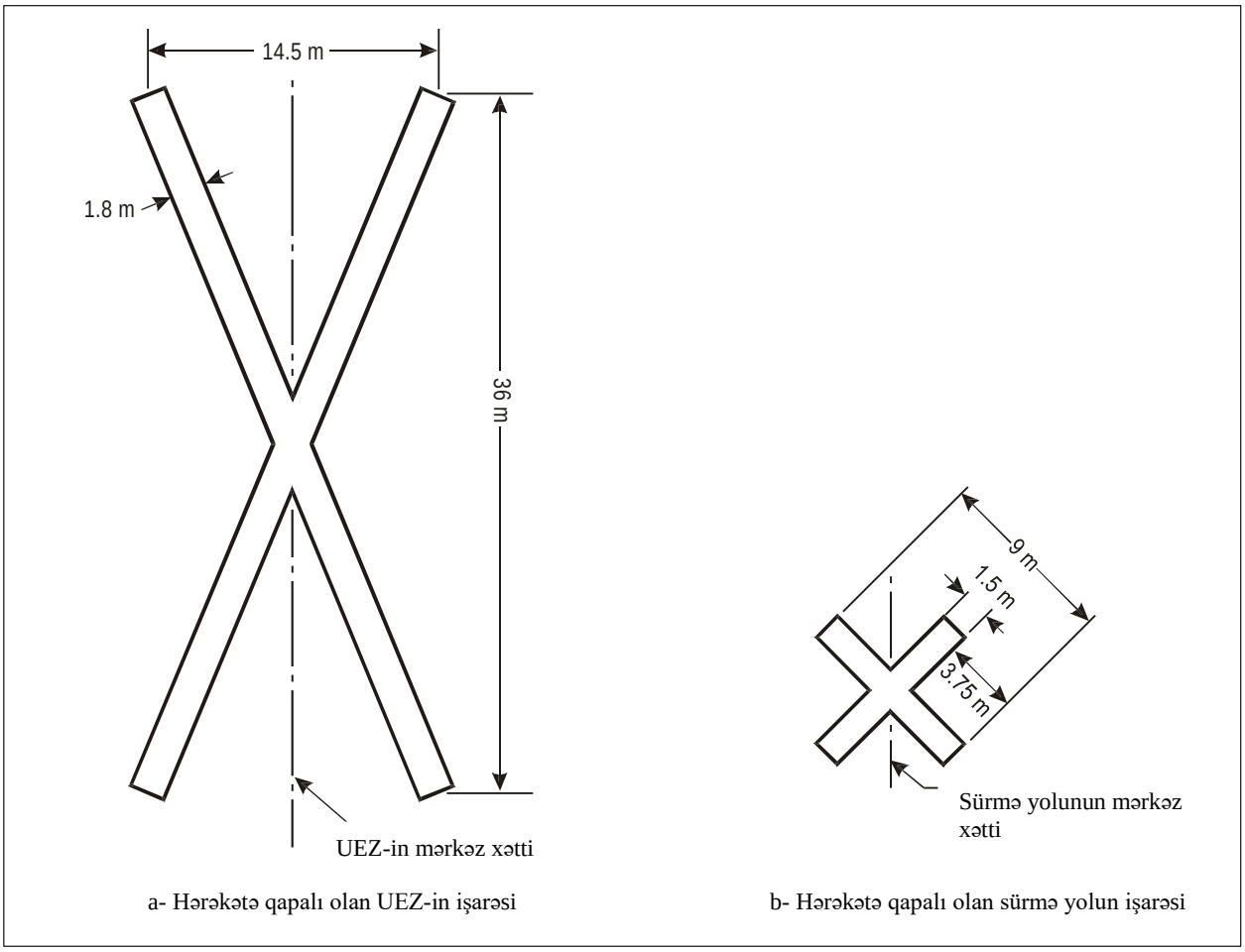
11.2.1.2. Hərəkətə müvəqqəti olaraq qapalı olan uçuş-enmə zolaqları və sürmə yollar, yaxud onların hissələrində hərəkətə qapalıdır işarəsi təmin edilməlidir. Hərçənd, hərəkətə müvəqqəti qapanma qısa müddət üçün nəzərdə tutularsa (üç gündən az) və hava nəqliyyatı xidmətləri tərəfindən lazımi xəbərdarlıq təmin edilərsə, hərəkətə qapalıdır işarəsi yerləşdirilməyə bilər.

Yerləşməsi

11.2.1.3. Hərəkətə qapalıdır işarəsi uçuş-enmə zolağının hər iki son tərəfində və ya qapalı olduğu elan edilən hissəsində yerləşdirilməlidir. Eyni zamanda, əlavə işarələr elə yerləşdirilməlidir ki, onlar arasındakı maksimum interval 300 metrdən çox olmasın. Hərəkətə qapalıdır işarəsi sürmə yolun hər iki son tərəfində və ya qapalı olduğu elan edilən hissəsində yerləşdirilməlidir.

Xarakteristikaları

11.2.1.4. Hərəkətə qapalıdır işarəsi uçuş-enmə zolağına yerləşdirilən zaman Şəkil 11-1, Şəkil a)-da qeyd edilən formada və ölçülərdə, sürmə yola yerləşdirilən zaman isə Şəkil 11-1, Şəkil b)-də qeyd edilən formada və ölçülərdə olmalıdır. İşarə uçuş-enmə zolağında olduqda ağ rəngdə və sürmə yolunda yerləşdirildikdə sarı rəngdə olmalıdır.



a- Hərəkətə qapalı olan UEZ-in işarəsi

b- Hərəkətə qapalı olan sürmə yolun işarəsi

Şəkil 11-1. Hərəkətə qapalı olan uçuş-enmə zolağının və sürmə yolunun işarələri

Qeyd 1: *Zona müvəqqəti qapalı olduqda, həmin zonanın qapalı olduğunu göstərmək üçün kövrək materialdan hazırlanan baryerlər və ya boydan fərqli materialdan hazırlanan işarələr, yaxud digər müvafiq vasitələrdən istifadə edilə bilər.*

Qeyd 2: *Hərəkət sahəsində davam edən işlərin planlaşdırılması, əlaqələndirilməsi, monitorinqi və təhlükəsizliyinin idarə edilməsi ilə bağlı qaydalar G-AGA-026 sənədində müəyyən edilmişdir.*

11.2.1.5. Uçuş-enmə zolaqları və sürmə yollar, yaxud onların hissələri hərəkətə daimi qapalı olan zaman bir qayda olaraq uçuş-enmə zolaqları və sürmə yolların üzərində olan işarələr silinməlidir.

11.2.1.6. Hərəkətə qapalı olan uçuş-enmə zolaqları və sürmə yollar, yaxud onların hissələrinin işıq-siqnal vasitələrin yandırılmış vəziyyətdə olması texniki xidmət nöqteyi-nəzərindən tələb olunmazsa, söndürülməlidir.

11.2.1.7. Hərəkətə qapalı olan uçuş-enmə zolağı və sürmə yol, yaxud onların hissələri gecə vaxtı istifadə edilən işlək uçuş-enmə zolağı və sürmə yolla kəsişdiyi zaman, hərəkətə qapalıdır işarələri qapalı zonaya girişə 3 metrdən çox olmayan intervallarla köndələn yerləşdirilən əlavə işıqlarla tamamlanmalıdır (bu Qaydaların 11.2.4.4 bəndinə bax).

11.2.2. Qeyri-daşıyıcı səthlər (Non-load-bearing surfaces)

Tətbiqi

11.2.2.1. Sürmə yollarının yan təhlükəsizlik zolaqlarının, uçuş-enmə zolağının dönmə meydançalarının, gözləmə meydançaları və perronların yan təhlükəsizlik zolaqları, eləcə də daşıyıcı səthlərdən fərqləndirilməsi çətin olan və üzərində hava gəmisinin hərəkət edəcəyi halda həmin hava gəmisinin zədələnməsinə səbəb ola biləcək digər qeyri-daşıyıcı səthlərlə daşıyıcı səthlər yan işarə zolağı (taxi side stripe marking) vasitəsilə bir-birindən ayrılır.

Qeyd*: Uçuş-enmə zolağının kənarlarının (runway sides) işarələnməsi bu Qaydaların 9.3.7 bəndində qeyd edilib.*

Yerləşməsi

11.2.2.2. Yerdə sürmə yan işarə zolağı daşıyıcı süni örtüyün (load bearing pavement) kənarları boyunca yerləşdirilməli və işarə zolağının xarici tərəfi daşıyıcı süni örtüyün kənarı ilə təqribən üst-üstə düşməlidir.

Xarakteristikaları

11.2.2.3. Yerdə sürmə yan işarə zolağı hər birinin eni 15 santimetr, həmçinin aralarındakı interval da 15 santimetr olan, eləcə də sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işarəsi ilə eyni rəngdə rənglənən bir cüt bütöv xətdən ibarət olmalıdır.

Qeyd*: Kəsişmə yerində və ya perronun üzərindəki kiçik sahədə əlavə köndələn zolaqların təmin edilməsinə dair təlimat materialı G-AGA-014 sənədində qeyd edilmişdir.*

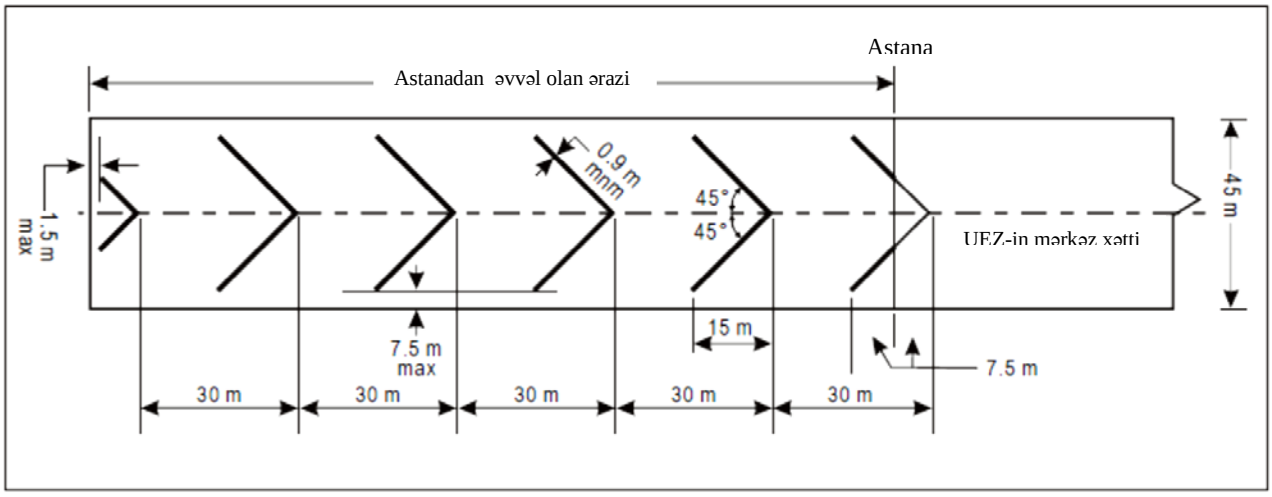
11.2.3. Uçuş-enmə zolağının astanasından əvvəlki zonalar (Pre-threshold area)

Tətbiqi

11.2.3.1. Astanadan əvvəl gələn səth süni örtüklə örtülübsə və onun uzunluğu 60 metrdən çoxdursa, həmçinin bu sahə hava gəmisi tərəfindən normal istifadəyə yaralı deyilsə, astanadan əvvəl gələn bu sahə bütövlükdə şevron tipli işarə (chevron marking) ilə işarələnməlidir.

Yerləşməsi

11.2.3.2. Şevron tipli işarə uçuş-enmə zolağı istiqamətini göstərməli və aşağıda göstərildiyi kimi Şəkil 11-2-də göstərilən qaydada yerləşdirilməlidir.



Şəkil 11-2. Astanadan əvvəlki işarə

Xarakteristikaları

11.2.3.3. Şevron tipli işarə aydın görünən rəngdə olmalı və uçuş-enmə zolağının işarələnməsi üçün seçilən rənglə kontarst yaratmalıdır; onun sarı rəngdə olmasına üstünlük verilir. Şevron tipli işarənin eni ən azı 0.9 metr olmalıdır.

11.2.4. İstifadəyə yarasız zonalar (Unserviceable areas)

Tətbiqi

11.2.4.1. Sürmə yolu, perron və ya gözləmə meydançasının hər hansı hissəsi hava gəmilərinin hərəkəti üçün yararsız, amma buna baxmayaraq hava gəmisinin bu zonadan təhlükəsiz qaydada ötüb keçməsi mümkün olduqda, istifadəyə yararsız zonalar barədə xəbərdarlıq edən markerlər (unserviceability markers) tətbiq edilir. İstifadəyə yararsız zonalar barədə xəbərdarlıq edən markerlər daimi və ya müvəqqəti əsasda hərəkətə qapalı olan uçuş-enmə zolaqları və ya sürmə yolların, yaxud onların hissələrinin girişlərində də yerləşdirilməlidir. Gecə vaxtı istifadə edilən hərəkət sahəsində istifadəyə yararsız zonalar barədə xəbərdarlıq edən işıqlar istifadə edilməlidir.

***Qeyd 1**: İstifadəyə yararsız zonalar barədə xəbərdarlıq edən markerlər və işıqlar sürmə yol, perron və ya gözləmə meydançalarının normal hərəkətə yararsız olan hissələrindən yan keçmələri üçün hava gəmilərinin istiqamətləndirilməsi üçün istifadə edilir. Bununla bərabər, həmin markerlər və işıqlar sürmə yolun və ya perronun üzərində olan çuxurlar barədə pilotu xəbərdar etmək, eləcə də təmirlə əlaqədar qapalı olan perron və sairin süni örtüyünün müvafiq hissəsinin sərhədlərini göstərmək kimi məqsədlər üçün istifadə edilir. Onlar uçuş-enmə zolağının hər hansı hissəsinin, həmçinin sürmə yolun eninin əsas hissəsinin istifadəyə yararsız*

olduğu zaman istifadə üçün nəzərdə tutulmayıblar. Yuxarıda qeyd edilən belə hallarda uçuş-enmə zolağı və sürmə yol bir qayda olaraq hərəkətə qapalı olur.

***Qeyd 2**: Hərəkət sahəsində davam edən işlərin planlaşdırılması, əlaqələndirilməsi, monitorinqi və təhlükəsizliyinin idarə edilməsi ilə bağlı qaydalar G-AGA-026 sənədində müəyyən edilmişdir.*

Yerləşməsi

11.2.4.2. İstifadəyə yararsız zonalar barədə xəbərdarlıq edən markerlər və işıqlar müvafiq sahənin aydın göstərilməsinə kifayət edən yaxın intervallarla yerləşdirilməlidir.

***Qeyd**: İstifadəyə yararsız zonalar barədə xəbərdarlıq edən işıqların yerləşməsinə dair təlimat materialı aşağıda qeyd edilmişdir.*

Müvəqqəti olaraq yararsız sahənin mövcud olduğu təqdirdə, bu sahə sabit-qırmızı rəngli işıqlarla işarələnə bilər. Bu işıqlar sahənin mümkün təhlükəli sərhədlərini müəyyən etməlidir. Ən azı bu işıqlardan dördü istifadə olunmalıdır, sahənin üçbucaq şəkildə olması hallarında isə ən azı üç işığın olması istisna hallardır. Sahə geniş olduqda və ya qeyri-adi konfiqurasiyada olduğu halda işıqların sayı artırılmalıdır. Sahədə hər 7.5 m-dən bir periferik məsafədə işıqlar quraşdırılmalıdır. Əgər işıqlar istiqamətlənibsə, onlar mümkün qədər uzaqlıqda elə yerləşdirilməlidir ki, onların şüası hava gəmisinin və ya digər nəqliyyat vasitəsinin yaxınlaşdığı istiqamətə yönəlsin. Bir neçə istiqamətdən hava gəmisi və ya digər nəqliyyat vasitəsi yaxınlaşdığı halda, sahənin bu istiqamətlərdən görünməsi üçün əlavə işıqların və ya çoxistiqamətli işıqların quraşdırılması nəzərə alınmalıdır.

Yararsız sahənin işıqları kövrək olmalıdır. Onların hündürlüyü kifayət qədər aşağı olmalıdır ki, hava gəmisini hərəkətə gətirən hava pərləri və mühərriki ilə arada məsafə saxlanılsın.

İstifadəyə yararsız zonalar barədə xəbərdarlıq edən markerlərin xarakteristikaları

11.2.4.3. İstifadəyə yararsız zonalar barədə xəbərdarlıq edən markerlər bayraqlar, konuslar və ya marker şitləri kimi aydın görünən yüksələn qurğulardan ibarət olmalıdır.

İstifadəyə yararsız zonalar barədə xəbərdarlıq edən işıqların xarakteristikaları

11.2.4.4. İstifadəyə yararsız zonalar barədə xəbərdarlıq edən işıqlar qırmızı rəngdə davamlı işıq saçan işıqdan ibarət olmalıdır. Yaxınlıqda yerləşən işıqlar və normal halda mövcud olacaq ümumi işıqlandırma səviyyəsini nəzərə almaqla, bu işıq kifayət qədər intensivliyə malik olmalıdır. Hər bir halda, qırmızı işığın intensivliyi 10 kandeladan az olmamalıdır.

İstifadəyə yararsız zonalar barədə xəbərdarlıq edən konusların xarakteristikaları

11.2.4.5. İstifadəyə yararsız zonalar barədə xəbərdarlıq edən konusun hündürlüyü ən azı 0.5 metr və rəngi isə qırmızı, narıncı və sarı, yaxud da bu rənglərin kombinasiya ilə ağ rəngin qarışığından ibarət olmalıdır.

İstifadəyə yararsız zonalar barədə xəbərdarlıq edən bayraqcıqların xarakteristikaları

11.2.4.6. İstifadəyə yararsız zonalar barədə xəbərdarlıq edən bayraqcıq tərəflərin ölçüsü ən azı 0.5 metr olan kvadratdan ibarət, onun rəngi isə qırmızı və sarı, ya da bu rənglərin kombinasiya ilə ağ rəngin qarışığından ibarət olmalıdır.

İstifadəyə yararsız zonalar barədə xəbərdarlıq edən marker şitlərinin xarakteristikaları

11.2.4.7. İstifadəyə yararsız zonalar barədə xəbərdarlıq edən marker şitlərinin hündürlüyü ən azı 0.5 metr və uzunluğu 0.9 metr olmalı, onun üzərində növbələşən qırmızı və ağ və ya narıncı və ağ rəngdə şaquli zolaqlar olmalıdır.

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

12. ELEKTRİK SİSTEMLƏR

12.1. ÜMUMİ MÜDDƏALAR

12.1.1. Giriş

12.1.1.1. Bu fəsil aerodrom avadanlığı və qurğularına dair xüsusi tələbləri təsvir edir və vizual vasitələrin enerji təminatının ehtiyat mənbəyi (secondary power supply), elektrik sistemləri, işıq sistemlərinin istismara yararlılığının monitorinqi, aerodromun təhlükəsizlik məqsədilə çəpərlənməsi və işıqlandırılması, hava limanın dizaynı (avadanlıqların yerləşdirilməsi), aerodromdakı nəqliyyat vasitələrinin istismarı, yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsi sistemlərini əhatə edir.

12.1.1.2. Aerodrom istismarçısı bu fəsildə göstərilən tələblərini qeydə almalı və onlara riayət etməlidir.

12.2. ELEKTRİK SİSTEMLƏRİ

12.2.1. Aeronaviqasiya vasitələri üçün elektrik enerjisi təminatı sistemləri (Electrical power supply systems for air navigation facilities)

Giriş qeydi *– Aerodromda yerinə yetirilən əməliyyatların təhlükəsizliyi elektrik enerjisi təminatının keyfiyyətindən asılıdır. Elektrik enerjisi təminatı sisteminin tərkibinə bir və ya bir neçə xarici elektrik enerjisi təminatı mənbələrinə, bir və ya bir neçə daxili generator qurğularına, eləcə də transformator və kommutasiya avadanlıqları daxil olmaqla, paylayıcı şəbəkəyə qoşulmalar daxildir. Aerodromların elektrik enerjisi sistemini planlaşdırarkən eyni sistem tərəfindən elektrik enerjisi ilə təmin edilən bir sıra digər aerodrom vasitələri də nəzərə alınmalıdır.*

12.2.1.1. Aeronaviqasiya vasitələrinin təhlükəsiz qaydada işləməsi üçün aerodromda elektrik enerjisi təminatının əsas mənbəyi (Adequate primary power supply) nəzərdə tutulmalıdır.

12.2.1.2. Aerodromun vizual və radionaviqasiya vasitələri üçün istifadə edilməsi nəzərdə tutulan elektrik enerjisi təminatı sistemləri avadanlığın sıradan çıxdığı zaman pilotun oriyentirlərlə adekvat vizual və qeyri-vizual əlaqəni itirməməsi və təhrif edilmiş məlumat almamasına imkan verən qaydada layihələndirilir və təmin edilir.

Qeyd: *Elektrik sistemlərinin layihələndirilməsi və quraşdırılması zamanı elektromaqnit rəqsləri, elektrik xəttində elektrikin itməsi, enerji təminatının keyfiyyəti və sair kimi nasazlıqlara yol açа biləcək faktorların nəzərə alınmasına ehtiyac var. Əlavə təlimat materialı G-AGA-015 sənədində əks etdirilmişdir.*

12.2.1.3. Elektrik təminatı mənbələrinin ehtiyat elektrik təminatı ilə təchiz edilən vasitələrə qoşulması elə olmalıdır ki, elektrik enerjisi təminatının əsas mənbəyi sıradan çıxan zaman bu vasitələrin elektrik enerjisi təminatının ehtiyat mənbəyinə avtomatik qoşulması həyata keçsin.

12.2.1.4. Əsas enerji mənbəyinin sıradan çıxması ilə bu Qaydaların 12.2.1.10 bəndi tərəfindən tələb olunan xidmətlərin bərpasının tamamlanması arasındakı vaxt intervalı praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər qısa olmalıdır. Bununla belə, qeyr-dəqiq və dəqiq enməyə giriş və ya havaya qalxmalar üçün nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolaqları ilə əlaqədar olan vizual vasitələr halında, bir enerji mənbəyindən digər enerji mənbəyinə keçidin bu Qaydalarda göstərilən Cədvəl 12-1-də göstərilən maksimum vaxtları tətbiq edilməlidir.

Qeyd*: Bir enerji mənbəyindən digər enerji mənbəyinə keçid vaxtı (switch-over time) anlayışının izahı bu Qaydaların "Terminlər" bölməsində verilmişdir.*

12.2.1.5. Bir enerji mənbəyindən digər enerji mənbəyinə keçid vaxtı anlayışının izahının verilməsinə dair müddəa enerji təminatının mövcud ehtiyat mənbəyinin 01 yanvar 2010-cu il tarixdən əvvəl dəyişdirilməsini şərtləndirmir. Hərçənd, 4 noyabr 1999-cu ildən sonra quraşdırılan elektrik enerjisi təminatının ehtiyat mənbəyi halında, ehtiyat enerji təminatı ilə təchiz edilməsi tələb olunan vasitələrə elektrik təminatı mənbəyinin qoşulması elə yerinə yetirilməlidir ki, bu vasitələr hazırkı Qaydaların "Terminlər" bölməsində müəyyən edilən maksimum keçirmə vaxtı ilə əlaqədar cədvəl 12-1-də əks etdirilən tələblərə cavab verə bilsin.

Cədvəl 12-1 – Ehtiyat enerji təminatı ilə təchiz edilmənin tələbləri (bu Qaydaların 12.2.1.4 bəndinə bax)

Uçuş-enmə zolağı	Elektrik enerjisi ilə təmin edilməli olan işıq-siqnal vasitələri	Maksimum keçid vaxtı
Təchiz edilməmiş	Enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyası sistemləri[a] Uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları[d] Uçuş-enmə zolağının astanasının işıqları[d] Uçuş-enmə zolağının sonunun işıqları[d] Manea işıqları [a,d]	12.2.1.4 və12.2.1.9 bəndlərinə bax
Qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş	Enməyə girişin işıq sistemləri	15 saniyə
	Enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyası sistemləri [a,d]	15 saniyə
	Uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları[d]	15 saniyə
	Uçuş-enmə zolağının astanasının işıqları[d]	15 saniyə
	Uçuş-enmə zolağının sonunun işıqları	15 saniyə
	Manea işıqları [a]	15 saniyə
I kateqoriya üzrə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş	Enməyə girişin işıq sistemləri	15 saniyə
	Uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları[d]	15 saniyə
	Enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyası sistemləri [a,d]	15 saniyə
	Uçuş-enmə zolağının astanasının işıqları[d]	15 saniyə
	Uçuş-enmə zolağının sonunun işıqları	15 saniyə
	Əsas sürmə yolun işıqları [a]	15 saniyə
	Manea işıqları [a]	15 saniyə
II və III kateqoriya üzrə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş	Enməyə girişin işıq sistemlərinin uçuş-enmə zolağına yaxın olan 300 metrlik sahəsi	1 saniyə
	Enməyə girişin işıq sistemlərinin digər sahələri	15 saniyə
	Manea işıqları [a]	15 saniyə
	Uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları	15 saniyə
	Uçuş-enmə zolağının astanasının işıqları	1 saniyə
	Uçuş-enmə zolağının sonunun işıqları	1 saniyə
	Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqları	1 saniyə
	Uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının işıqları	1 saniyə
	"Dayan" xəttinin bütün işıqları	1 saniyə
	Əsas sürmə yolun işıqları	15 saniyə
Görmə hüdudu 800 metrdən az olan şəraitdə havaya qalxmaq üçün nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolağı	Uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları	15 saniyə[c]
	Uçuş-enmə zolağının sonunun işıqları	1 saniyə
	Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqları	1 saniyə
	"Dayan" xəttinin bütün işıqları	1 saniyə
	Əsas sürmə yolun işıqları [a]	15 saniyə
	Manea işıqları [a]	15 saniyə

a. Uçuş əməliyyatının təhlükəsizliyi üçün vacib olarsa, ehtiyat elektrik enerjisi mənbəyi ilə təmin edilir
b. Qəza işıq-siqnal sisteminin tətbiq edilməsi ilə bağlı Fəsil 9, 9.2.3.2-yə bax.
c. Uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqları təmin edilməzsə, bir saniyə.
d. Təhlükəli və sıldırımlı ərazi üzərindən enməyə girişlər halında, bir saniyə.

Vizual vasitələr (Visual aids)

Tətbiqi

12.2.1.6. Bu Qaydalarda göstərilən Cədvəl 12-1-də qeyd edilən, dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının müvafiq kateqoriyası ilə əlaqədar tələblərə əməl etmək qabiliyyətində olan elektrik enerjisi təminatının ehtiyat mənbəyi dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağında təmin edilməlidir. Elektrik təminatı mənbələrinin ehtiyat elektrik təminatı ilə təchiz edilən vasitələrə qoşulması elə olmalıdır ki, elektrik enerjisi təminatının əsas mənbəyi sıradan çıxan zaman bu vasitələrin elektrik enerjisi təminatının ehtiyat mənbəyinə avtomatik qoşulması həyata keçsin.

12.2.1.7. Bu Qaydalarda göstərilən Cədvəl 12-1-də qeyd edilən müvafiq tələblərə əməl etmək qabiliyyətinə malik olan elektrik enerjisi təminatının ehtiyat mənbəyi uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 800 metr olan şəraitdə havaya qalxma üçün nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolağında təmin edilməlidir.

12.2.1.8. Bu Qaydalarda göstərilən Cədvəl 12-1-də qeyd edilən tələblərə uyğun olmaq qabiliyyətində olan elektrik enerjisi təminatının ehtiyat mənbəyi əsas uçuş-enmə zolağı qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı olan aerodromda təmin edilməlidir. Elektrik enerjisi təminatının vizual vasitələr üçün nəzərdə tutulan ehtiyat mənbəyinin birdən çox qeyri-dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqlarında təmin edilməsinin zəruri olmadığı hallar istisna təşkil edir.

12.2.1.9. Bu Qaydalarda 12.2.1.4 bəndində qeyd edilən tələblərə uyğun olmaq qabiliyyətində olan elektrik enerjisi təminatının ehtiyat mənbəyi əsas uçuş-enmə zolağı təchiz edilməmiş uçuş-enmə zolağı olan aerodromda təmin edilməlidir. Bu Qaydaların 9.4.2 bəndinə uyğun olan qəza işıq-siqnal sistemi nəzərdə tutulduqda və bu sistemi 15 dəqiqə ərzində işə salmaq mümkün olduqda, vizual vasitələr üçün elektrik enerjisi təminatının ehtiyat mənbəyinin təmin edilməsi zəruri deyil.

12.2.1.10. Elektrik enerjisi təminatının əsas mənbəyi sıradan çıxdığı zaman aerodrom vasitələrini elektrik enerjisi ilə təmin etmə qabiliyyətində olan elektrik enerjisi təminatının ehtiyat mənbəyi aşağıda qeyd edilən aerodrom vasitələri üçün nəzərdə tutulmalıdır:

(a) siqnal projektoru və hava hərəkəti xidmətlərinin işçi heyətinin öz vəzifələrini yerinə yetirmələri üçün tələb olunan minimum işıq avadanlıqları (minimum lighting);

***Qeyd**: Minimum işıq avadanlıqları ilə bağlı tələb elektrik vasitələrdən başqa digər vasitələrlə də təmin edilə bilər.*

(b) DMAA-nın rəyinə görə hava gəmisinin təhlükəsiz istismarı üçün zəruri olan bütün maneə işıqları;

(c) bu Qaydaların 12.2.1.6-dan 12.2.1.9-a qədər olan bəndlərində əks etdirilən enməyə giriş, uçuş-enmə zolağı və sürmə yolun işıq-siqnal sistemləri;

(d) meteoroloji avadanlıqlar;

(e) bu Qaydaların 13.11 bəndinə uyğun olaraq təmin edilərsə, zəruri təhlükəsizlik işıqları;

(f) aerodromda fövqəladə halların yerinə yetirilməsinə cavabdeh olan orqanların istifadəsi üçün nəzərdə tutulan əsas avadanlıq və vasitələr; və

(g) bu Qaydaların 9.4.23.1 bəndinə uyğun olaraq nəzərdə tutularsa, hava gəmisinin təcrid edilmiş dayanacaq yerinin ayrılmış hissəsində projektor işıqlandırması;

(h) perronun üzərində sərnişinlərin gəzə biləcəyi zonalarının işıqlandırılması.

***Qeyd**: Radionaviqasiya vasitələri və kommunikasiya sistemlərinin yerüstü elementləri üçün nəzərdə tutulan elektrik enerjisi təminatının ehtiyat mənbəyinə dair texniki tələblər ICAO Əlavə 10, I Cild, Fəsil 2-də əks etdirilib.*

12.2.1.11. Elektrik enerjisi təminatının ehtiyat mənbəyi ilə əlaqədar tələblər aşağıda qeyd edilənlərdən biri vasitəsilə təmin edilə bilər:

- aerodrom xidmətlərini müstəqil enerji təminatı xətləri vasitəsilə avtonom alt-stansiyadan ötürülən elektrik enerjisi ilə təmin edən müstəqil kommunal enerji sistemi (independent public power). Belə sistemin mövcud olması müstəqil kommunal enerji sistemi ilə adi enerji sisteminin eyni zamanda sıradan çıxmasını ehtimalını cüzi edir; və ya

- elektrik enerjisi mənbəyi qismində çıxış edə bilən elektrik generatorları, akkumulyatorlar və sair kimi ehtiyat elektrik aqreqatı (elektrik aqreqatları).

***Qeyd**: Elektrik enerjisi təminatının ehtiyat mənbəyi G-AGA-015 sənədində əks etdirilmişdir.*

12.2.2. Sistemin dizaynı

12.2.2.1. Enerji mənbəyi, işıq avadanlığı və bu Qaydalardakı Cədvəl 12-1-də əks etdirilən işıq-siqnal sistemlərinin idarəetmə qurğularının elektrik sistemi uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 550 metrdən az olan şəraitdə istifadə edilməsi nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolağında elə layihələndirilməlidir ki, avadanlığın sıradan çıxması zamanı pilot oriyentirlərlə vizual əlaqəni itirməsin və ya təhrif edilmiş məlumatlar almasın.

***Qeyd**: Belə qorumanı təmin edən vasitələr barədə təlimat materialı G-AGA-015 sənədində verilmişdir.*

12.2.2.2. Elektrik enerjisinin ehtiyat mənbəyi ikili fiderlərin istifadəsi vasitəsilə təmin edilən aerodromda belə mənbələr, tələb olunan hazırlıq və müstəqillik səviyyəsinin təmin olunması məqsədilə fiziki və elektrik təminatı nöqteyi-nəzərindən bir-birindən ayrı olmalıdır.

12.2.2.3. Yerdə sürmənin standart marşrutunun bir hissəsi olan uçuş-enmə zolağı sürmə yolun və uçuş-enmə zolağının işıq-siqnal sistemi ilə təmin edildiyi zaman hər-iki işıq-siqnal sisteminin eyni zamanda istismarına yol verməmək məqsədilə bu sistemlər qarşılıqlı bloklaşdırılmalıdırlar.

12.2.3. Monitorinq

***Qeyd**: Bu məsələ ilə əlaqədar təlimat materialı G-AGA-015 sənədində verilmişdir.*

12.2.3.1. İşıq avadanlıqlarının istismar statusunu göstərmək üçün monitorinq sistemi tətbiq edilməlidir.

12.2.3.2. Hava gəmilərinin hərəkətinin idarə edilməsi məqsədilə işıq-siqnal sistemləri istifadə edilirsə, idarəetmə funksiyalarına təsir edə biləcək sıradan çıxmaların indikasiyasının təmin edilməsi məqsədilə belə sistemlər avtomatik olaraq

monitorinq edilməlidir. Belə məlumatlar avtomatik olaraq hava nəqliyyatına xidmət orqanlarına (air traffic services unit) göndərilir.

12.2.3.3. İşıqların istismar statusunun dəyişməsi halı baş verən zaman indikasiya, uçuş-enmə zolağının kənarındakı gözləmə yerində mövcud olan "stop" xəttinin işıqları üçün 2 saniyə ərzində və bütün digər növ vizual vasitələr üçün isə 5 saniyə ərzində işə düşməlidir.

12.2.3.4. Uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 550 metrdən az olan şəraitdə istifadə edilməsi nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolağı halında, hər-hansı elementin istismar etibarlığı səviyyəsinin (serviceability level) bu Qaydaların 4.2.5.7-dən 14.2.5.11-ə qədər olan bəndlərində (hansı bənd uyğun olarsa) göstərilən istismar etibarlığı səviyyəsindən aşağı düşməsi faktının indikasiyasını təmin etmək məqsədilə bu Qaydalardakı Cədvəl 12-1-də təfsilatı ilə qeyd edilən işıq-siqnal sistemləri avtomatik olaraq monitorinq edilməlidir. Bu məlumat avtomatik olaraq texniki xidmət heyətinə ötürülməlidir.

12.2.3.5. Uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 550 metrdən az olan şəraitdə istifadə edilməsi nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolağı halında, hər-hansı elementin istismar etibarlığı səviyyəsinin uçuşların yerinə yetirilməsinə imkan verən minimum istismar etibarlığı səviyyəsindən aşağı düşməsi faktının indikasiyasını təmin etmək məqsədilə bu Qaydalardakı Cədvəl 12-1-də təfsilatı ilə qeyd edilən işıq-siqnal sistemləri avtomatik olaraq monitorinq edilməlidir. Bu məlumat avtomatik olaraq texniki xidmət heyətinə ötürülməli və görünən yerdə əks etdirilməlidir.

***Qeyd**: Hava hərəkətinə nəzarət interfeysi ilə vizual vasitələrin monitorinqinə dair (air traffic control interface and visual aids monitoring) təlimat materialı G-AGA-015 sənədində verilmişdir.*

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

13. AERODROMUN İSTİSMAR XİDMƏTLƏRİ, AVADANLIQ VƏ QURĞULARI (AERODROME OPERATIONAL SERVICES, EQUIPMENT AND INSTALLATIONS)

13.1. AERODROMUN FÖVQƏLADƏ HALLAR ÜÇÜNA FƏALİYYƏTİNİN PLANLAŞDIRILMASI (AERODROME EMERGENCY PLANNİNG)

Ümumi müddəalar

Aerodromda baş verən fövqəladə hallar üçün fəaliyyətinplanlaşdırılması aerodromda və onun yaxınlığında baş verən fövqəladə halların nəticələrinin aradan qaldırılması üçün aerodromun hazırlanması prosesindən ibarətdir. Aerodromda baş verən fövqəladə hallarda fəaliyyət üçün zəruri tədbirlərin planlaşdırılmasının məqsədi fövqəladə halların təsirlərinin minimuma endirilməsi, xüsusilə insanların həyatının xilas edilməsi və hava gəmisi ilə uçuş əməliyyatlarının yerinə yetirilməsinin təmin edilməsidir. Aerodromun fövqəladə hallar üçün fəaliyyət planı (aerodrome emergency plan) aerodromun müxtəlif dövlət orqanları (və ya xidmət təminatçıları) ilə aerodromun yaxınlığında yerləşən və fövqəladə hal zamanı yardım edə biləcək digər dövlət orqanları arasında koordinasiya qaydasını müəyyən edir. Aerodromda baş verə biləcək fövqəladə hallarda yerinə yetirilməli olan tədbirlərin planlaşdırılmasının təşkili ilə əlaqədar aerodrom istismarçısına faydalı ola bilən təlimat materialı G-AGA-010 "Azərbaycan Respublikasının hava limanlarında fövqəladə hallar zamanı tədbirlər üzrə Təlimat"da və "G-AGA-031 Hava limanlarının (aerodromların, helikopter meydançalarının) fövqəladə hallar üçün fəaliyyət planının tərtib edilməsi üzrə Təlimat"da əks etdirilmişdir.

13.1.1. Aerodromun fövqəladə hallar üçünfəaliyyət planı hava gəmisi ilə yerinə yetirilən uçuş əməliyyatları və aerodromda həyata keçirilən digər fəaliyyətlərlə uzlaşdırılmaqla tərtib edilməlidir.

13.1.2. Fəaliyyət Planı aerodromda və onun yaxınlığında baş verən fövqəladə hallar zamanı yerinə yetirilən zəruri tədbirlərin əlaqələndirilməsini təmin etməlidir.

Qeyd 1: *Fövqəladə hallara dair nümunələr: hava gəmisi ilə əlaqədar fövqəladə hallar, partlayıcı qurğularla əlaqədar hədələr daxil olmaqla təxribat, hava gəmisinin qanunsuz ələ keçirilməsi, təhlükəli yüklərlə əlaqədar hadisələri, binalarda baş verən yanğınlar, təbii fəlakətlər və ictimai səhiyyə sahəsində fövqəladə hallar (aircraft emergencies, sabotage including bomb threats, unlawfully seized aircraft, dangerous goods occurrences, building fires, andnatural disaster and public health emergencies).*

Qeyd 2: *İctimai səhiyyə sahəsində fövqəladə hal ilə əlaqədar nümunələr: sərnişinlər və yükün hava daşımaları vasitəsilə beynəlxalq miqyasda ciddi yoluxucu xəstəlik yayması riskinin artması və aerodromun işçi heyətinin əhəmiyyətli hissəsini potensial olaraq əhatə edən yoluxucu xəstəlik epidemiyasının ciddi şəkildə başlaması.*

13.1.3. Fəaliyyət Planı aerodromun istismarçısının qənaətinə görə fövqəladə halların nəticələrinin aradan qaldırılmasına kömək edə bilən bütün dövlət orqanlarının və xidmət təminatçılarının iştirakını və fəaliyyətini əlaqələndirməlidir.

Qeyd 1: *Belə orqanlara nümunə olaraq aşağıda qeyd edilənləri göstərmək olar:*

- aerodromda yerləşən: hava hərəkətinin idarə olunması orqanı , xilasetmə və yanğınsöndürmə xidmətləri, aerodromun rəhbərliyi, təcili yardım xidməti daxil olmaqla, tibbi-sanitar xidmətləri (medical and ambulance services), hava gəmilərinin istismarçıları, təhlükəsizlik xidmətləri və polis;

- aerodromdan kənarda yerləşən: yanğınsöndürmə komandaları, polis, səhiyyə sahəsində səlahiyyətli orqanlar (tibbi-sanitar, təcili tibbi yardım, xəstəxanalar

və ictimai səhiyyə xidmətləri daxil olmaqla), hərbi qüvvələr, liman və sahil mühafizə xidmətləri (fire departments, police, health authorities (including medical, ambulance, hospital and public health services) military, and harbour patrol or coast guard).

Qeyd 2: *Tibbi xidmətlərə fövqəladə halların insanlara olan təsirinin minimuma endirilməsinin planlaşdırılması və ayrı-ayrı şəxslərə tibbi xidmətlərin göstərilməsindən ziyadə insanların sağlamlıq məsələlər daxildir.*

13.1.4. Fəaliyyət Planı zəruri hallarda xilasetmə koordinasiya mərkəzi ilə əməkdaşlıq və əlaqələndirməni təmin etməlidir.

13.1.5. Aerodromun fövqəladə hallar üçünfəaliyyət planına ən azı aşağıda qeyd edilənlər daxil edilməlidir:

(a) baş verə biləcək fövqəladə hallar;

(b) planda iştirakı nəzərdə tutulan dövlət orqanları və xidmət təminatçıları;

(c) hər bir növ fövqəladə halda hər bir dövlət orqanının və xidmət təminatçısının, fövqəladə halların idarə olunması mərkəzinin və komanda məntəqəsinin məsuliyyəti və rolu;

(d) fövqəladə hal zamanı əlaqə saxlanılmalı olan əməkdaşlar və ya digər şəxslərin adları və telefon nömrələri barədə məlumat; və

(e) aerodromun və ətraf ərazilərin qrid xəritələri.

13.1.6. Fəaliyyət Planında iştirak edən bütün dövlət orqanları və xidmət təminatçıları tərəfindən görülən tədbirlərin optimallaşdırılmasını təmin edilməsi məqsədilə insan amili prinsiplərinə riayət edilməlidir.

Qeyd 1: *İnsan faktoru prinsiplərinə dair təlimat materialı İnsan Faktoru üzrə Təlimə dair Təlimatda əks etdirilmişdir (Human Factors Training Manual).*

Qeyd 2: *Aerodrom işçilərinin təliminin ümumi prinsipləri və prosedurları, o cümlədən təlim proqramları və səriştələrin yoxlanılması G-AGA-026-də göstərilmişdir.*

Fövqəladə halların idarə olunması mərkəzi və komanda məntəqəsi (Emergency operations centre and command post)

13.1.7. Fövqəladə hallar zamanı istifadə olunması üçün stasionar fövqəladə halların idarə olunması mərkəzi və səyyar komanda məntəqəsi mövcud olmalıdır.

13.1.8. Fövqəladə halların idarə olunması mərkəzi aerodromunun struktur bölməsi olmalı və fövqəladə halın nəticələrinin aradan qaldırılması tədbirlərinin əlaqələndirilməsi və idarə olunması üçün nəzərdə tutulmalıdır.

13.1.9. Komanda məntəqəsi, tələb olduqda fövqəladə hal baş vermiş yerə təcili olaraq köçürülə bilən məntəqə olmalı və fövqəladə hal ilə əlaqədar fəaliyyət göstərən dövlət orqanları və xidmət təminatçılarının yerli koordinasiyasını təmin etməlidir.

13.1.10. Həm fövqəladə halların idarə olunması mərkəzinə, həm də komanda məntəqəsinə cavabdeh olan şəxslər təyin edilməlidir.

Rabitə sistemi (Communication system)

13.1.11. Fəaliyyət Planına və aerodromun xüsusi tələblərinə uyğun olaraq, fövqəladə halların idarə olunması mərkəzi və komanda məntəqəsi, habelə fövqəladə halların nəticələrinin

aradan qaldırılması tədbirlərinin həyata keçirilməsində iştirak edən dövlət orqanları və xidmət təminatçıları arasında adekvat rabitə sistemi təmin edilməlidir.

Aerodromda təlimlərin keçirilməsi (Aerodrome emergency exercise)

13.1.12. Plana, onun adekvatlığının müntəzəm olaraq sınaqdan keçirilməsi və effektivliyini artırmaq məqsədilə nəticələrinin təhlil edilməsinə dair prosedurları daxil edilməlidir.

Qeyd: *Bütün əlaqədar orqanlar və müvafiq avadanlıq plana daxil edilməlidir.*

13.1.13. Plan aşağıda qeyd edilənlərin yerinə yetirilməsi vasitəsi ilə sınaqdan keçirilməlidir:

(a) iki ildən çox olmayan intervalla tam miqyaslı aerodrom fövqəladə hal təlimi (full-scale aerodrome emergency exercise) və tam miqyaslı aerodrom fövqəladə hal təlimi zamanı aşkarlanmış çatışmazlıqların aradan qaldırılması üçün aralıq müddətdə kiçik miqyaslı təlimlər (partial exercises); və ya

(b) birinci ildən başlayan və üç ildən çox olmayan intervalla tam miqyaslı aerodromda fövqəladə hal təlimi ilə başa çatan modul təlimlər seriyası.

Bu təlimlərdən və ya fövqəladə hal baş verdikdən və onun nəticələri aradan qaldırıldıqdan sonra plan təhlil edilməli, təlimlər və fövqəladə halın nəticələrinin aradan qaldırılması zamanı aşkar edilən hər-hansı çatışmazlıqlar aradan qaldırılmalıdır.

Qeyd 1: *Tam miqyaslı təlimlərin məqsədi planın müxtəlif növ fövqəladə vəziyyətlərində istifadə edilməyə adekvat olduğuna əmin olmaqdır. Hissəvi təlimlərin məqsədi cavab tədbirlərində iştirak edən fərdi orqanların və planın kommunikasiya sistemi komponenti kimi komponentlərinin effektivliyinin təmin edilməsidir. Modul sınaqların keçirilməsinin məqsədi Fəaliyyət Planının xüsusi komponentləri üzərində səylərin cəmləşdirilməsidir.*

Qeyd 2: *Hava limanında baş verə biləcək fövqəladə hallarda yerinə yetirilməli tədbirlərin planlaşdırılmasına (airport emergency planning) dair təlimat materialı G-AGA-010 "Azərbaycan Respublikasının hava limanlarında fövqəladə hallar zamanı tədbirlər planına dair Təlimat"da və* AGA-031 "Hava limanlarının (aerodromların, helikopter meydançalarının) fövqəladə hallar üçün fəaliyyət planının tərtib edilməsi üzrə Təlimat" əks etdirilmişdir.

Çətin şəraitlərdə fövqəladə hallar (Emergencies in difficult environments)

13.1.14. Aerodrom su hövzələri və/ və ya bataqlıq ərazilərin yaxınlığında yerləşdikdə və bu səbəbdən də enməyə giriş və yola düşmə əməliyyatlarının əhəmiyyətli hissəsi həmin sahələrin üzərindən yerini yetirildikdə, Fəaliyyət Planı fövqəladə halların nəticələrinin aradan qaldırılması tədbirlərinin həyata keçirilməsi üçün ixtisaslaşmış xilasetmə xidmətlərinin fəaliyyət göstərməsinin təmin edilməsini və onlarla əlaqələndirməni ehtiva etməlidir.

13.1.15. Aerodrom su hövzələrinin və/ və ya bataqlıq ərazilərin, eləcə də əlverişsiz şəraiti olan ərazilərə yaxın yerləşdikdə Fəaliyyət Planı ixtisaslaşmış xilasetmə xidmətləri tərəfindən qabaqcadan müəyyən edilmiş cavab tədbirlərinin müntəzəm əsasda müəyyən edilməsi, yoxlanılması və qiymətləndirilməsini ehtiva etməlidir.

13.1.16. Müvafiq xidmətlərin mümkün müdaxilə variantlarını (options available for intervention) müəyyən etmək məqsədilə uçuş-enmə zolağının astanasından 1000 metr məsafənin hüdudları daxilində yerləşən enməyə giriş və yola düşmə zonaları qiymətləndirilməlidir.

Qeyd: *Uçuş-enmə zolağının astanasından 1000 metr məsafənin hüdudları daxilində yerləşən enməyə giriş və yola düşmə zonalarının qiymətləndirilməsinin həyata keçirilməsinə dair təlimat materialı Xilasetmə və yanğın mübarizə üzrə Təlimat (G-AGA-011) əks etdirilmişdir.*

13.2. XİLASETMƏ VƏ YANĞINSÖNDÜRMƏ

Ümumi müddəalar

Xilasetmə və yanğınsöndürmə xidmətlərinin əsas məqsədi aerodromda və ya onun bilavasitə yaxınlığında hava gəmisinin aviasiya hadisəsinə və ya insidentinə uğraması zamanı insanların xilas edilməsidir. Xilasetmə və yanğınsöndürmə əməliyyatları hava gəmisinin bortunda olan insanların sağ qalması üçün şəraitinin yaradılması və saxlanılması, təxliyə yollarının təmin edilməsi və bilavasitə yardım olmadan xilas ola bilməyən insanların xilas edilməsi məqsədilə həyata keçirilir. Xilasetmə əməliyyatlarının həyata keçirilməsi üçün əsasən xilasetmə və yanğınsöndürmə əməliyyatlarının həyata keçirilməsi məqsədilə nəzərdə tutulan avadanlıq və personaldan başqa, xüsusi avadanlıqların və ixtisaslaşmış personalın istifadə olunması tələb oluna bilər.

Sağ qalmanın mümkün olduğu aviasiya hadisəsi (survivable aircraft accident) zamanı xilasetmə işlərinin effektiv olmasına təsir edən ən mühüm faktorlar aşağıdakılardır: personalın hazırlıq səviyyəsi; avadanlığın effektivliyi; xilasetmə və yanğınsöndürmə məqsədləri üçün nəzərdə tutulan avadanlıq və işçi heyətinin fəaliyyətə başlama sürəti.

Binalarda və yanacaq çənlərində baş verən yanğınlarla mübarizə və ya uçuş-enmə zolağının köpüklə örtülməsi tələbləri bu sənəddə nəzərə alınmır

Tətbiqi

13.2.1. Kommersiya hava nəqliyyatı əməliyyatlarına xidmət göstərərkən aerodromda xilasetmə və yanğınsöndürmə avadanlığı və xidmətləri təmin edilməlidir.

***Qeyd**: Müvafiq avadanlığa malik olan və yaxınlıqda yerləşən dövlət və ya özəl təşkilatlar xilasetmə və yanğınsöndürmə xidmətlərinə təyin edilə bilərlər. Bu təşkilatların yanğınsöndürmə məntəqəsi adətən aerodromda yerləşir, lakin müdaxilə müddətinin təmin edilməsi şərti ilə aerodromdan kənarda yerləşə bilər.*

13.2.2. Aerodrom su hövzəsi və/ və ya bataqlıq sahələrinə, eləcə də əlverişsiz şəraiti olan ərazilərə yaxın yerləşdikdə enməyə giriş və yola düşmə əməliyyatlarının əhəmiyyətli hissəsi həmin sahələrin üzərindən yerini yetirildikdə, təhlükə və riskə adekvat olan xüsusi xilasetmə xidmətləri və yanğınsöndürmə avadanlığı mövcud olmalıdır.

***Qeyd 1:** Su hövzələrində yanğınsöndürmə üçün nəzərdə tutulan xüsusi avadanlığın mövcud olması tələb olunmur; Bu hal həmin avadanlıqların praktik cəhətdən faydalı ola biləcəyi zaman nəzərdə tutula bilməsini istisna etmir (xüsusən də, riflər və ya adalar olan zonalarda).*

***Qeyd 2:** Məqsəd, aerodromda istismar olunan ən böyük təyyarənin maksimal sərnişin tutumuna uyğun zəruri suda xilasetmə vasitələrinin mümkün qədər tez təmin olunmasıdır.*

***Qeyd 3:** Əlavə təlimat materialı Xilasetmə və yanğın mübarizə üzrə Təlimatda (G-AGA-011) əks etdirilmişdir.*

Təmin edilməli olan mühafizə səviyyəsi (Level of protection to be provided)

13.2.3. Xilasetmə və yanğınsöndürmə əməliyyatlarının həyata keçirilməsi üçün aerodromda təmin edilməli olan mühafizə səviyyəsi bu Qaydaların 13.2.5 və 13.2.6 bəndlərinin tələblərinə uyğun olaraq aerodromun xilasetmə və yanğınsöndürmə kateqoriyasına uyğun olmalıdır. Aerodromda istifadə olunan ən yüksək kateqoriyalı təyyarələrlə yerinə yetirilmiş əməliyyatların sayı ən çox əməliyyat keçirilmiş ardıcıl üç ay ərzində 700-dən az

olduqda, təmin edilən mühafizə səviyyəsi müəyyənləşdirilmiş xilasetmə və yanğınsöndürmə kateqoriyasından bir kateqoriya daha aşağı olduğu hallar istisnadır.

Qeyd: *Əməliyyat dedikdə uçuş və ya enmə əməliyyatı nəzərdə tutulur.*

13.2.4. Ehtiyat bənd.

13.2.5. Aerodromun xilasetmə və yanğınsöndürmə kateqoriyası bu Qaydalarda əks etdirilən Cədvəl 13-1-ə əsasən müəyyən edilməli və bir qayda olaraq aerodromdan istifadə olunan ən uzun təyyarələrin, eləcə də onların füzelyajının eninə əsaslanmalıdır.

Qeyd: *Aerodromdan istifadə edilən təyyarələri təsnifatlandırmaq üçün birinci növbədə təyyarənin ümumi uzunluğu, sonra isə füzelyajının eninə dair məlumatlardan istifadə edilir.*

13.2.6. Ən uzun füzelyaja malik təyyarənin ümumu uzunluğuna uyğun olan kateqoriya seçildikdən sonra həmin təyyarənin füzelyajının eninin bu Qaydalarda göstərilən Cədvəl 13-1-dəki həmin kateqoriyaya aid 3-cü sütunda müəyyən edilən füzelyajın enindən böyük olarsa, belə təyyarə üçün müəyyən edilən faktiki kateqoriya bir kateqoriya daha yüksək olmalıdır.

Qeyd 1: *Yalnız yük hava gəmiləri vasitəsi ilə əməliyyatların yerinə yetirildiyi aerodromlar da (all-cargo aircraft operations) daxil olmaqla, aerodromların xilasetmə və yanğınsöndürmə kateqoriyasının müəyyənləşdirilməsi barədə mlumat "G-AGA-011" təlimatında verilmişdir.*

Qeyd 2: *Təlim proqramlarının və səriştəliyin yoxlanılması da daxil olmaqla təlimin prinsipləri və qaydaları G-AGA-026-də müəyyən edilmişdir. Heyətin təlimdən keçməsi, əlverişsiz şərtlərdə istifadə edilməsi nəzərdə tutulan xilasetmə avadanlığı, həmçinin xilasetmə və yanğınsöndürmə üçün nəzərdə tutulan digər vasitə və xidmətlər barədə əlavə məlumat İCAO Əlavə 14, I Cild, Qoşma A, Hissə 17 və Xilasetmə və yanğın mübarizə üzrə Təlimatda (G-AGA-011) əks etdirilmişdir.*

13.2.7. Əməliyyatların sayının azalmasının gözlənildiyi dövrlərdə mövcud mühafizə səviyyəsi əməliyyatların sayından asılı olmayaraq həmin dövrdə aerodromdan istifadə olunması nəzərdə tutulan ən yüksək kateqoriyalı təyyarə üçün tələb olunan səviyyədən aşağı olmamalıdır.

Cədvəl 13-1 - Aerodromların xilasetmə və yanğınsöndürmə kateqoriyası

Aerodromun kateqoriyası	Təyyarənin ümumi uzunluğu	Füzelyajın maksimum eni
(1)	(2)	(3)
1	0 metrdən 9 metrə qədər, 9 metr daxil olmamaqla	2 metr
2	9 metrdən 12 metrə qədər, 12 metr daxil olmamaqla	2 metr
3	12 metrdən 18 metrə qədər, 18 metr daxil olmamaqla	3 metr
4	18 metrdən 24 metrə qədər, 24 metr daxil olmamaqla	4 metr
5	24 metrdən 28 metrə qədər, 28 metr daxil olmamaqla	4 metr
6	28 metrdən 39 metrə qədər, 39 metr daxil olmamaqla	5 metr
7	39 metrdən 49 metrə qədər, 49 metr daxil olmamaqla	5 metr
8	49 metrdən 61 metrə qədər, 61 metr daxil olmamaqla	7 metr

Aerodromun kateqoriyası	Təyyarənin ümumi uzunluğu	Füzelyajın maksimum eni
9	61 metrdən 76 metrə qədər, 76 metr daxil olmamaqla	7 metr
10	76 metrdən 90 metrə qədər, 90 metr daxil olmamaqla	8 metr

Odsöndürücü maddələr (Extinguishing agents)

13.2.8. Aerodrom əsas və köməkçi odsöndürücü maddələrlə təmin edilməlidir.

Qeyd: *Odsöndürücü maddələr barədə məlumatla G-AGA-011 sənədində tanış olmaq olar.*

13.2.9. Əsas odsöndürücü maddələr aşağıdakılardır:

(a) minimum A səviyyəsinin xarakteristikasına uyğun olan köpük; və ya

(b) minimum B səviyyəsinin xarakteristikasına uyğun olan köpük; yaxud

(c) minimum C səviyyəsinin xarakteristikasına uyğun olan köpük; ya da

(d) yuxarıda qeyd edilən odsöndürücü maddələrin kombinasiyası.

1-3-cü kateqoriya aerodromlarda B və ya C xarakteristikalı köpükdən istifadəyə üstünlük verilməlidir.

Qeyd: *Tələb olunan fiziki keyfiyyətlərə və köpüyün yanğınsöndürmə xarakteristikaları ilə bağlı, onun məqbul A,B və ya C səviyyəsinin tələblərinə cavab verməsi üçün zəruri olan meyarlara dair məlumat G-AGA-011 sənədində əks etdirilmişdir.*

13.2.10. Köməkçi odsöndürücü maddə karbohidrogen yanğınlarını söndürülməsi üçün uyğun olan odsöndürücü toz olmalıdır.

Qeyd 1: *Köpüklə birlikdə istifadə edilə bilməsi üçün odsöndürücü tozları seçən zaman onların bir-birinə uyğun olmasına diqqət edilməlidir.*

Qeyd 2: *Ekvivalent odsöndürücü xüsusiyyətlərinə malik alternativ maddələrdən istifadə edilə bilər. Odsöndürücü maddələrə dair əlavə məlumat Xilasetmə və yanğın mübarizə üzrə Təlimatda (G-AGA-011) qeyd edilmişdir.*

13.2.11. 1 və 2-ci kateqoriya aerodromlarda köpüyün hazırlanması üçün tələb olun suyun 100 %-ə qədərinin köməkçi odsöndürücü maddə ilə əvəzlənə bilməsi halları istisna olmaqla, xilasetmə və yanğınsöndürmə avtomobillərində saxlanılan köpüyün hazırlanması üçün tələb olun suyun və köməkçi odsöndürücü maddələrin miqdarı 13.2.13, 13.2.14, 13.2.15, 13.2.16 bəndlərinin tələblərinə və Cədvəl 13-2-yə əsasən müəyyənləşdirilmiş aerodromun kateqoriyasına uyğun olmalıdır.

A səviyyəsinin xarakteristikasına uyğun köpüyün hazırlanması üçün tələb olunan 1 litr su 1 kq köməkçi odsöndürücü maddəyə bərabər götürülür.

Qeyd 1: *Köpüyün hazırlanması üçün tələb olunan suyun miqdarı A səviyyəsinin xarakteristikasına uyğun köpüyün 8,2 L/dəq/m^2, B səviyyəsinin xarakteristikasına uyğun köpüyün 5,5 L/dəq/m^2 və C səviyyənin xarakteristikasına uyğun köpüyün 3,75 L/dəq/m^2 intensivliklə tətbiq edilməsinə əsaslanır.*

Qeyd 2: *Köməkçi odsöndürücü maddə istifadə edildikdə, əvəzetmə nisbətləri yoxlanılmalıdır..*

13.2.12. Ölçüləri (ümumi uzunluğu və füzelyajının maksimal eni) müəyyənləşdirilmiş kateqoriyanın orta ölçüsündən böyük olan təyyarələrlə uçuşların planlaşdırıldığı aerodromlarda suyun miqdarı yenidən hesablanmalı və buna müvafiq olaraq, köpüyün hazırlanması üçün tələb olunan suyun miqdarı və köpük məhlulunun sərfiyyatı artırılmalıdır.

Qeyd: *Hər bir kateqoriya üzrə ən böyük nəzəri təyyarəyə əsasən köpüyün hazırlanması üçün tələb olunan suyun miqdarının və köpüyün sərfiyyatının hesablanması barədə məlumat "Xilasetmə və yanğınsöndürmə üzrə Təlimat (G-AGA-011)" sənədinin 2-ci fəslində əks etdirilmişdir.*

13.2.13. Xilasetmə və yanğınsöndürmə avtomobilində olan köpük əmələgətirici maddənin miqdarı həmin avtomobildə olan suyun miqdarından 2 dəfə çox olan miqdarda su ilə köpük məhlununun hazırlanması üçün kifayət etməlidir.

13.2.14. Köpüyün hazırlanması üçün nəzərdə tutulan nəqliyyat vasitələrində ayrıca olaraq təmin edilən köpük konsentratlarının (foam concentrates) miqdarı köpük qarışığının ən azı iki dəfə doldurulmasına kifayət etməlidir (loads of foam solution).

13.2.15. Xilasetmə və yanğınsöndürmə avtomobillərinin aviasiya hadisəsinin (aircraft accident) baş verdiyi yerdə operativ olaraq doldurulması üçün əlavə su ehtiyatları təmin edilməlidir.

13.2.16. Aerodromda müxtəlif xarakteristikalı köpükdən istifadə edildikdə, köpüyün hazırlanması üçün tələb olunan suyun miqdarı hər bir köpük növü üzrə ayrıca hesablanmalı və hesablanmış miqdarda suyun hər bir xilasetmə və yanğınsöndürmə avtomobili üçün paylanması sənədləşdirilməli və xilasetmə və yanğınsöndürmə üzrə ümumi tələblərə riayət edilməlidir.

13.2.17. Köpük məhlulunun sərfiyyatı bu Qaydalardakı Cədvəl 13-2-də göstərilən sərfiyyatdan az olmamalıdır.

Cədvəl 13-2 – Odsöndürücü maddələrin istifadə edilə bilən minimum miqdarı

Aerodromun kateqoriyası	A xarakteristikalı köpük		B xarakteristikalı köpük		C xarakteristikalı köpük		Köməkçi maddələr	
	Su (L)	Köpük məhlulunun sərfiyyatı (L/dəq)	Su (L)	Köpük məhlulunun sərfiyyatı (L/dəq)	Su (L)	Köpük məhlulunun sərfiyyatı (L/dəq)	Quru kimyəvi toz (kq)	Sərfiyyatı (kq/saniyə)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	350	350	230	230	160	160	45	2.25
2	1000	800	670	550	460	360	90	2.25
3	1800	1300	1200	900	820	630	135	2.25
4	3600	2600	2400	1800	1700	1100	135	2.25
5	8100	4500	5400	3000	3900	2200	180	2.25
6	11800	6000	7900	4000	5800	2900	225	2.25
7	18200	7900	12100	5300	8800	3800	225	2.25
8	27300	10800	18200	7200	12800	5100	450	4.5
9	36400	13500	24300	9000	17100	6300	450	4.5
10	48200	16600	32300	11200	22800	7900	450	4.5

Qeyd: *Cədvəldəki 2, 4 və 6 sütunlarında göstərilən suyun miqdarı hər bir kateqoriya üzrə təyyarələrin ümumu uzunluğunun orta göstəricisinə əsaslanır.*

13.2.18. Köməkçi odsöndürücü maddələr Beynəlxalq Standartlaşdırma Təşkilatının (İSO)[1] müvafiq texniki tələblərinə uyğun olmalıdır.

13.2.19. Köməkçi odsöndürücü maddələrin sərfiyyatı bu Qaydalardakı Cədvəl 13-2-də göstərilən sərfiyyatdan az olmamalıdır.

13.2.20. Odsöndürücü tozlar yalnız onlara bərabər və ya onlardan daha yaxşı yanğınsöndürmə qabiliyyətinə malik olan digər maddələrlə əvəz edilə bilər.

Qeyd: *Köməkçi odsöndürücü maddələrin istifadə edilməsinə dair təlimat materialı G-AGA-011 sənədində əks etdirilmişdir.*

13.2.21. Cədvəl 13-2-də göstərilən köməkçi odsöndürücü maddənin 200 faizi miqdarında olan ehtiyat köpük konsentratı nəqliyyat vasitələrinin doldurulması məqsədilə aerodromda saxlanmalıdır.

Qeyd 1: *Yanğın əleyhinə nəqliyyat vasitələrində Cədvəl 13-2-də müəyyən edilmiş miqdardan artıq köpük konsentratları daşınarsa onu ehtiyata aid etmək olar.*

13.2.22. Cədvəl 13-2-də müəyyən edilmiş miqdarın 100 faizinə bərabər olan köməkçi maddənin nəqliyyat vasitələrinin doldurulması məqsədilə ehtiyat təchizatı kimi aerodromda saxlanılmalıdır. Əlavə ehtiyat təchizatından istifadə etmək üçün kifayət qədər sıxışdırıb çıxaran qaz ehtiyatına malik olmalıdır.

13.2.23. Köpüyün hazırlanması üçün tələb olunan suyun 100 %-ni köməkçi odsöndürücü maddə ilə əvəz etmiş 1 və 2-ci kateqoriya aerodromlarda köməkçi odsöndürücü maddənin 200 %-ə bərabər miqdarda köməkçi odsöndürücü maddə ehtiyatı təmin edilməlidir.

13.2.24. Ehtiyatların artırılmasında mühüm gecikmələr gözlənildiyi halda, 13.2.22, 13.2.23 və 13.2.24 bəndlərində göstərilən ehtiyatların miqdarını riskin qiymətləndirməsi ilə müəyyənləşdirərək artırılmalıdır.

Qeyd: *Ehtiyyat odsöndürücü maddələrin miqdarını müəyyən etmək üçün riskin qiymətləndirilməsinin təhlili aparılması üzrə əlavə təlimat materialı üçün G-AGA-011 sənədinə baxın.*

Xilasetmə avadanlığı (Rescue equipment)

13.2.25. Xilasetmə və yanğınsöndürmə üçün nəzərdə tutulmuş nəqliyyat vasitəsində (vasitələrində) hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatlar səviyyəsinə uyğun ola bilən xilasetmə avadanlığı nəzərdə tutulmalıdır.

Qeyd: *Aerodromda təmin edilməli olan xilasetmə avadanlığına dair təlimat materialı G-AGA-011 sənədində əks etdirilmişdir.*

Müdaxilə müddəti (Response time)

13.2.26. Xilasetmə və yanğınsöndürmə xidmətlərinin operativ məqsədi optimal görmə şəraitində, eləcə də səthin optimal vəziyyətində hər bir işlək uçuş-enmə zolağının istənilən nöqtəsinə yaxınlaşmaq üçün tələb olunan müdaxilə müddəti üç dəqiqədən çox olmamasına nail olmaqdır.

13.2.27. Ehtiyat bənd.

[1] İSO Nəşrinə bax (toz (powder))

13.2.28. Xilasetmə və yanğınsöndürmə xidmətlərinin operativ məqsədi optimal görmə şəraitində,eləcə də səthin optimal vəziyyətində hərəkət sahəsinin hər hansı digər hissəsinə müdaxilə müddətinin üç dəqiqədən çox olmamasına nail olmaqdır.

Qeyd 1: *Müdaxilə müddəti dedikdə, xilasetmə və yanğınsöndürmə xidmətinə ilkin məlumatın daxil olduğu andan ilk xilasetmə və yanğınsöndürmə avtomobilinin Cədvəl 13-2-də verilən sərfiyyatın ən azı 50 %-ni tətbiq etməyə hazır olduğu ana qədər olan müddət nəzərdə tutulur.*

Qeyd 2: *Optimal görmə şəraiti və səthin optimal vəziyyəti dedikdə, gündüz vaxtı, yaxşı görmə və yağıntısız hava şəraiti, cavab tədbirlərinin görülməsi üçün nəzərdə tutulan standart marşrutların səthlərinin çirklənmədiyi (məsələn su,buz və ya qar ilə) vəziyyət başa düşülür.*

13.2.29. Operativ məqsədin optimal görüntü şəraitindən aşağı şəraitdə, xüsusilə də aşağı görmə şəraitində həyata keçirilən əməliyyatlar zamanı mümkün olduğu qədər tez yerinə yetirilməsi məqsədilə xilasetmə və yanğınsöndürmə xidmətləri üçün müvafiq təlimat, avadanlıq və/və ya prosedurlar təmin edilməlidir.

Qeyd: *Əlavə təlimat materialı G-AGA-011 sənədində əks etdirilmişdir.*

13.2.30. Bu Qaydalardakı Cədvəl 13-2-də göstərilən miqdarda odsöndürücü maddələrin daşıması nəzərdə tutulan, ilk müdaxilə edən xilasetmə və yanğınsöndürmə avtomobillərindən başqa digər xilasetmə və yanğınsöndürmə avtomobilləri ilkin məlumatın daxil olduğu andan 4 dəqiqədən çox olmayan müddətdə odsöndürücü maddələri çatdırmalı və onların davamlı tətbiq edilməsini təmin etməlidir.

13.2.31. Ehtiyat bənd.

13.2.32. Xilasetmə və yanğınsöndürmə avtomobillərinin istismar müddəti ərzində avadanlıqların effektiv istismarı və müdaxilə müddətinə uyğunluğunun təmin edilməsi məqsədilə xilasetmə və yanğınsöndürmə avtomobillərinə qabaqlayıcı texniki qulluq sistemi tətbiq edilməlidir.

Fövqəladə hallar zamanı istifadə olunan yollar (Emergency access roads)

13.2.33. Aerodromun yerləşdiyi ərazinin relyefi imkan verərsə, minimum müdaxilə müddətinə nail olunmasının asanlaşdırılması üçün fövqəladə hallar zamanı istifadə edilən köməkçi yollar çəkilməlidir. Uçuş-enmə zolağının astanasından 1000 metr məsafədə və ya ən azı aerodromun sərhədləri daxilində yerləşən enməyə giriş zonalarına sərbəst girişin təmin edilməsinə xüsusi diqqət yetirilməlidir. Hasar mövcud olan zaman xarici zonalara rahat çıxma ehtiyacı nəzərə alınmalıdır.

Qeyd: *Aerodromun uyğun olan qaydada yerləşdirilən və çəkilən xidməti yolları qəza zamanı istifadə edilən köməkçi yollarla eyni funksiyanı daşıya bilər.*

13.2.34. Fövqəladə hallar zamanı istifadə edilən köməkçi yollar onlardan istifadə edilməsi nəzərdə tutulan ən ağır tonnajlı nəqliyyat vasitəsinin ağırlığına dözə bilməli və bütün meteoroloji şəraitlərdə istifadəyə yararlı olmalıdır. Uçuş-enmə zolağından 90 metr məsafədə yerləşən yollar səthin eroziyasının qarşısını alan və torpağın uçuş-enmə zolağına düşməsini önləyən qaydada üzlənməlidir. İriqabaritli avtomobillərin hərəkət etməsi üçün yerüstü maneələrin altında kifayət qədər şaquli boşluq təmin edilməlidir.

13.2.35. Yolun səthini ətraf ərazilərdən fərqlənmədiyi və ya qarın yolları ötrdüyü yerlərdə, yolun kənarlarına təqribən 10 metrlik intervallarla markerlər qoyulmalıdır.

Yanğınsöndürmə məntəqəsi (Fire stations)

13.2.36. Bütün xilasetmə və yanğınsöndürmə avtomobilləri əsasən yanğınsöndürmə məntəqələrində yerləşdirilməlidir. Bir yanğınsöndürmə məntəqəsindən istifadə edilməsi

müdaxilə müddətini uzadarsa, köməkçi yanğınsöndürmə məntəqələrindən istifadə edilməlidir.

13.2.37. Yanğınsöndürmə məntəqəsi xilasetmə və yanğınsöndürmə avtomobillərinin uçuş-enmə zolağı ərazisinə birbaşa və rahat, minimum sayda dönmə əməliyyatı yerinə yetirməklə daxil olmasına imkan verən yerdə yerləşdirilməlidir.

Rabitə və xəbərdarlıq sistemləri (Communication and alerting systems)

13.2.38. Yanğınsöndürmə məntəqəsi ilə dispetçer məntəqəsi, aerodromda yerləşən digər yanğınsöndürmə məntəqəsi, həmçinin xilasetmə və yanğınsöndürmə avtomobilləri arasında diskret rabitə sistemi (discrete communication system) təmin edilməlidir.

13.2.39. Əsas yanğınsöndürmə məntəqəsində, aerodromda yerləşən hər hansı digər yanğınsöndürmə məntəqəsində və aerodromun dispetçer məntəqəsində xilasetmə və yanğınsöndürmə personalı üçün nəzərdə tutulan xəbərdarlıq sistemi təmin edilməli və bu sistem həmin məntəqələrdən idarə edilə bilməlidir.

Xilasetmə və yanğınsöndürmə avtomobillərinin sayı (Number of rescue and fire fighting vehicles)

13.2.40. Xilasetmə və yanğınsöndürmə avtomobillərinin minimum sayı aşağıda göstərilən cədvələ uyğun olmalıdır:

Aerodromun kateqoriyası	Xilasetmə və yanğınsöndürmə avtomobillərinin sayı
1	1
2	1
3	1
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

Qeyd: *Xilasetmə və yanğınsöndürmə avtomobillərinin minimum xarakteristikalarına dair təlimat materialı G-AGA-011 sənədində əks etdirilmişdir.*

Personal (Personnel)

13.2.41. Bütün xilasetmə və yanğınsöndürmə personalı öz vəzifələrini səmərəli yerinə yetirmək üçün müvafiq hazırlıq keçməli və aerodromda istifadə olunan hava gəmilərinin və xilasetmə və yanğınsöndürmə avadanlıqlarının növləri nəzərə alınmaqla, təzyiqli yanacaq yanğınları da daxil olmaqla, real yanğın təlimlərində iştirak etməlidir.

Qeyd 1: *Aerodrom istismarçısına müvafiq hazırlıq keçirilməsinə yardımçı olmaq məqsədi daşıyan təlimat materialı İCAO Əlavə 14, I Cild, Qoşma A, Bölmə 18.2-də və Xilasetmə və yanğın mübarizə üzrə Təlimat (G-AGA-011) əks etdirilmişdir. Aşağıya bax:*

Hazırlıq proqramı ən azı aşağıdakı məsələlər üzrə ilkin təlim və yenidənqurma işini təmin etməlidir:

(a) hava limanı haqqında məlumat;
(b) hava gəmisi haqqında məlumat;
(c) Xilasetmə və yanğınsöndürmə personalının təhlükəsizliyi;
(d) aerodromda hava gəmisinin yanğına qarşı həyəcan siqnalları daxil olmaqla təcili kommunikasiya sistemləri;
(e) Fəsil 13,13.2-ə uyğun olaraq tələb olunan yanğın söndürmə şlanqların, başlıqların, su şırnağların və digər vasitələrin istifadəsi;
(f) Fəsil 13, 13.2-ə uyğun olaraq tələb olunan söndürmə vasitələrinin növlərinin tətbiqi;
(g) qəzalı hava gəmisinin evakuasiyasına yardım;
(h) yanğınsöndürmə əməliyyatları;
(i) hava gəmilərinə xilasetmə və yanğınsöndürmə üçün tipik xilasetmə və yanğınsöndürmə avadanlığının uyğunlaşdırılması və istifadəsi;
(j) təhlükəli yüklər;
(k) aerodromun fövqəladə hallar üçün fəaliyyət planı çərçivəsində yanğınsöndürənlərin vəzifələri ilə tanışlıq;və
(l) qoruyucu geyim və tənəffüs yollarının qorunması.

***Qeyd 2:** Zədələnmiş yanacaq çənindən yüksək təzyiq altında axan yanacaqla əlaqədar yanğınlar "təzyiqli yanacaq yanğınları" adlanır.*

13.2.42. Xilasetmə və yanğınsöndürmə personalının təlim proqramı qrup daxilində fəaliyyətlərin koordinasiyası daxil olmaqla, insanların bacarıqları (human performance) üzrə təlimi də özündə ehtiva edir.

***Qeyd:** İnsanların bacarıqları (human performance) və qrup daxilində fəaliyyətlərin koordinasiyası üzrə təlim proqramlarının hazırlanmasına dair təlimat materialı İCAO İnsan Faktoru üzrə Təlimə dair Təlimatda əks etdirilmişdir (Human Factors Training Manual).*

13.2.43. Uçuş əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi zamanı mövcud xilasetmə və yanğınsöndürmə avtomobillərinin idarə olunması və avadanlıqlardan maksimum səmərəli istifadə edilməsi üçün müvafiq hazırlıq keçmiş və sərişteli personal təyin edilməlidir. Belə personal vasitəsi ilə minimum müdaxilə müddətinə nail olunması və odsöndürücü maddələrin müvafiq sərfiyyatla davamlı olaraq tam tətbiq edilməsi təmin edilməlidir. Bundan əlavə, personalın hava gəmilərində xilasetmə və yanğınsöndürmə əməliyyatlarının yerinə yetirməsi ilə əlaqədar müxtəlif növ xilasetmə və yanğınsöndürmə avadanlıqlarından istifadə etməsi nəzərdə tutulmalıdır.

13.2.44. Xilasetmə və yanğınsöndürmə personalının minimum sayı müəyyən edilən zaman "tapşırıq resurs analizi" aparılmalı və personalın sayı Aerodromun istismarına dair Təlimatda sənədləşdirilməlidir.

***Qeyd:** "Tapşırıq resurs analizi"nin aparılmasına dair təhlildən istifadəyə dair təlimat materialı Xilasetmə və yanğın mübarizə üzrə Təlimatda (G-AGA-011) əks etdirilmişdir.*

13.2.45. Öz vəzifələrini effektiv qaydada yerinə yetirmələri üçün, hər bir xilasetmə və yanğınsöndürmə personalı qoruyucu geyim və tənəffüs üzvlərinin mühafizə vasitələri (protective clothing and respiratory equipment) ilə təmin edilməlidir.

Digər xüsusi xidmətlər (Other special services)

13.2.46. Aerodrom istismarçısı yanacaq itkisi, qaynaq işləri (fuel spillage, hot-works) və yanğın riski ilə əlaqədar olan digər xüsusi xidmətlərin öhdəsindən gəlmək üçün müvafiq prosedurlar hazırlamalıdır.

Qəza əl siqnalları (Emergency hand signals)

13.2.47. İCAO Əlavə 2-nin 1 nömrəli Qoşmasının 6-cı Bölməsində əks etdirilən siqnallar (istifadə edildikləri halda) orada göstərilən mənanı daşıyırlar. Onlar yalnız təyinatı üzrə istifadə edilməli və bu siqnallarla səhv salına biləcək hər hansı digər siqnallardan istifadə edilməməlidir.

13.3. HƏRƏKƏT QABİLİYYƏTİNİ İTİRMİŞ HAVA GƏMİSİNİN UZAQLAŞDIRILMASI (DİSABLED AİRCRAFT REMOVAL)

Qeyd: *Təxliyə-bərpaedici avadanlıq (recovery equipment) daxil olmaqla, hərəkət qabiliyyətini itirmiş hava gəmisinin uzaqlaşdırılmasına dair təlimat materialı "Hərəkət qabiliyyətini itirmiş hava gəmilərinin uzaqlaşdırılmasına dair Təlimat"da (G-AGA-009) əks etdirilmişdir. Maddi sübutların qorunması, mühafizə və hava gəmisinin uzaqlaşdırılması ilə əlaqədar İCAO Əlavə 13-ə bax.*

13.3.1. Hərəkət sahəsində və ya hərəkət sahəsinə yaxın yerdə hərəkət qabiliyyətini itirmiş hava gəmisinin uzaqlaşdırılması planı aerodrom üçün hazırlanmalı və zəruri olduqda, planı yerinə yetirmək üçün koordinator təyin edilməlidir.

13.3.2. Hərəkət qabiliyyətini itirmiş hava gəmisinin uzaqlaşdırılması planı aerodromda əsasən istismar edilməsi ehtimal edilən hava gəmisinin xarakteristikalarına əsaslanmalıdır və digər məsələlərlə yanaşı aşağıda qeyd edilənləri də daxil etməlidir:

(a) aerodromda və aerodromun yaxınlığında mövcud olan, bu məqsədlə istifadə edilməsi nəzərdə tutulan avadanlığın və personalın siyahısı; və

(b) hava gəmisinin digər aerodromlardan daxil olan təxliyə-bərpaedici avadanlıqlar komplektinin cəld qəbulunun təşkili üzrə tədbirlər.

13.4. QUŞLAR VƏ VƏHŞİ HEYVANLARLA TOQQUŞMA RİSKİNİN AZALDILMASI (WİLDLİFE STRİKE HAZARD REDUCTİON)

Qeyd: *Aerodromda və aerodromun yaxınlığında quşlar və digər vəhşi heyvanların mövcud olması hava gəmilərinin istismarına ciddi təhlükə törədir.*

13.4.1. Aerodromda və aerodromun yaxınlığında quşlar və vəhşi heyvanlarla toqquşma riski qeyd edilənlər vasitəsilə qiymətləndirilməlidir:

(a) quşlar və vəhşi heyvanların hava gəmisi ilə toqquşmasının qeydiyyatı və məruzə edilməsi üçün aerodrom istismarçısı tərəfindən prosedurun müəyyən edilməsi;

(b) hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatlara təhlükə törədə biləcək quşların aerodrom ərazisində və ya onun yaxınlığında mövcud olması barədə məlumatların aerodrom istismarçılarından, hava gəminin personalından və digər mən mənbələrdən toplanması; və

(c) quşlar və vəhşi heyvanların törətdiyi təhlükənin səlahiyyətli personal tərəfindən davamlı qiymətləndirilməsi.

Qeyd: *AAR-ANS-005 sənədinin 5-ci Fəsilnə bax.*

13.4.2. Quşlar və vəhşi heyvanlarla toqquşma barədə hesabatlar toplanılır və İCAO-ya İCAO Quşlarla Toqquşmaya dair İnformasiya Sisteminin (Bird Strike Information System) (IBIS) məlumat bazasına daxil olmaq üçün göndərilir.

Bu hesabatlara ən azı aşağıda qeyd edilənlər daxil olmalıdır:

a) hadisənin baş verdiyi tarix və yerli vaxt,

b) hava gəmisinin tipi,

c) uçuş-enmə zolağı,

d) uçuşun fazası (phase of flight),

e) quşlar və vəhşi heyvanların növü (wildlife species),

g) uçuşa təsiri (effect on flight), və

h) pilotun quşlar və vəhşi heyvanların mövcud olması barədə xəbərdarlıq edib-etməməsi.

13.4.2.1. İCAO Quşlarla Toqquşmaya dair İnformasiya Sisteminin (Bird Strike Information System) (IBIS) məlumat bazasına daxil edilməsi məqsədilə bu hesabatlar çap/elektron formada DMAA aylıq əsasda təqdim edilməlidir. Quşlarla toqquşmaya dair hesabat forması bu sənədə əlavə edilmiş Qoşma İ-də qeyd edilmişdir.

Qeyd: *İBİS hava gəmilərinin quşlar və vəhşi heyvanlarla toqquşması barədə məlumatları toplamaq yaymaq məqsədi daşıyır. Bu sistem barədə məlumat İCAO Quşlarla Toqquşmaya dair İnformasiya Sistemə dair Təlimata (IBIS) daxil edilmişdir.*

13.4.3. Aerodrom istismarçısı quşlar və vəhşi heyvanlarla hava gəmisinin toqquşması ehtimalını minimuma endirmək üçün müvafiq addımlar atmaq vasitəsilə hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatların təhlükəyə atılması riskinin azaldılması istiqamətində tədbirlər görməlidir.

Qeyd: *Aerodromların üzərində və ətrafındakı vəhşi təbiətdən gələn təhlükələrin idarə olunması, o cümlədən vəhşi təbiətdəki təhlükələrin idarə edilməsi proqramının (WHMP) yaradılması, vəhşi təbiət risklərinin qiymətləndirilməsi, yer səthindən istifadə və kadr hazırlığı qaydaları G-AGA-026 sənədinin 2-ci hissəsinin, 1 və 6-cı fəsilləri. Əlavə təlimat G-AGA-001 sənədində verilib.*

13.4.4. Aerodrom istismarçısı zibilxanaların və ya quşları və vəhşi heyvanları aerodroma və ya aerodromun yaxınlığına cəlb edə biləcək hər hansı digər yerlərin təmizlənməsi və ya onların yaranmasının qarşısının alması üzrə tədbirlər görməlidir. Qeyd edilənlərin quşlar və vəhşi heyvanlar təhlükəsi problemini ortaya qoyan şərtlərə yol açmadığını sübut edən müvafiq qiymətlərdirmənin mövcud olduğu hallar istisnadır. Bu kimi mövcud yerlərin ləğv edilməsi mümkün olmadıqda, aerodrom istismarçısı həmin yerlərin hava gəmisinə hər hansı təhlükə törətməsi riskinin qiymətləndirildiyini və bu riskin praktik cəhətdən mümkün olan ən aşağı səviyyəyə endirildiyini təmin etməlidir.

13.4.5. Aerodrom yaxınlığında quşlar və vəhşi heyvanların cəlb edə biləcək ərazilərin çoxalması ilə əlaqədar aviasiya təhlükəsizlik məsələləri DMAA-nın nəzərətindədir.

13.5. PERRONDA FƏALİYYƏTİN TƏŞKİLİ XİDMƏTİ (APRON MANAGEMENT SERVİCE)

13.5.1. Hərəkətin intensivliyi və istismar şərtləri ilə şərtləndirilərsə, perronda fəaliyyətin təşkilinin müvafiq xidməti aerodrom ATS orqanı, aerodrom istismarçısı və ya onların hər ikisinin birgə səyi ilə müvafiq perronda təşkil edilməlidir. Bu xidmətin təşkili aşağıdakıların təmin edilməsi üçün həyata keçirilir:

(a) hava gəmilərinin və hava gəmiləri ilə maneələrin toqquşmasının qarşısının alınması məqsədilə hərəkətin tənzimlənməsi;

(b) hava gəmisinin perrona girməsini aerodromun dispetçer məntəqəsi ilə tənzimləməsi və onun perrondan çıxmasını aerodromun dispetçer məntəqəsi ilə koordinasiya etmək; və

(c) nəqliyyat vasitələrinin təhlükəsiz və sürətli hərəkətini və onların fəaliyyətinin lazımi qaydada tənzimləməsini təmin etmək.

13.5.2. Aerodromun dispetçer məntəqəsi perronda fəaliyyətin təşkili xidmətində iştirak etmirsə, hava gəmilərinin hərəkətinin idarə edilməsi səlahiyyətinin perronda fəaliyyətin təşkili xidməti orqanı ilə aerodromun dispetçer məntəqəsi arasında (apron management unit and the aerodrome control tower) lazımi qaydada dəyişməsini asanlaşdıran müvafiq prosedurlar müəyyən edilməlidir.

Qeyd: *Perronun təhlükəsizlik qaydaları G-AGA-026-də göstərilmişdir.Perronda fəaliyyətin təşkili xidmətinə dair təlimat materialı G-AGA-018 sənədində və İCAO Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsi sisteminə dair təlimatda (SMGCS) (Sənəd 9476), həmçinin Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsinin təkmilləşdirilmiş sistemlərinə dair təlimatda (ASMGCS) (Sənəd 9830) əks etdirilmişdir.*

13.5.3. Perronda fəaliyyətin təşkili xidməti radiotelefon rabitəsi vasitələri ilə təmin edilməlidir.

13.5.4. Məhdud görmə prosedurları tətbiq edilən hallarda, perronda öz vəzifələrini yerinə yetirən insanlar və nəqliyyat vasitələrinin sayı zəruri minimum sayda məhdudlaşdırılmalıdır.

Qeyd: *Müvafiq xüsusi prosedurlara dair təlimat materialı G-AGA-008 və İCAO Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsi sisteminə dair təlimatda (SMGCS) (Sənəd 9476), Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsinin təkmilləşdirilmiş sistemlərinə dair təlimatda (ASMGCS) (Sənəd 9830) əks etdirilmişdir.*

13.5.5. Qəza zamanı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan nəqliyyat vasitələri qəzanın baş verdiyi yerə gedən zaman digər bütün nəqliyyat vasitələrinə nisbətən hərəkət üstünlüyünə malik olmalıdırlar.

13.5.6. Perronda istifadə edilən nəqliyyat vasitəsi aşağıda qeyd edilənləri yerinə yetirməlidir:

(a) qəza zamanı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan nəqliyyat vasitələrinə, yerdə sürülən və ya yerdə sürülməyə başlamaq üzrə olan, yaxud itələnən və ya yedəklənən hava gəmilərinə yol verməlidir; və

(b) yerli qaydalara uyğun olaraq digər nəqliyyat vasitələrinə yol verməlidir.

13.5.7. Hava gəmisinin dayanacaq yerindən istifadə edən hava gəmisinin tövsiyə edilən ayırıcı məsafələrə riayət etməsini təmin etmək məqsədilə bu dayanacaq yeri vizual olaraq izlənməlidir.

Qeyd: *İşçilərin təlim qaydaları və perron təhlükəsizliyi və əməliyyatlar haqqında G-AGA-026, II hissə, 1 və 7-ci fəsillərdə göstərilmişdir.*

13.6. HAVA GƏMİSİNƏ YERÜSTÜ XİDMƏT GÖSTƏRİLMƏSİ (GROUND SERVİCİNG OF AİRCRAFT)

13.6.1. Yanacağın alışması halında ən azı ilkin olaraq istifadə edilməyə yararlı olan yanğınsöndürmə avadanlıqları və bu avadanlıqlardan istifadə etmək üçün müvafiq təlimdən keçmiş işçi heyəti hava gəmisinə yerüstü xidmət göstərilməsi zamanı cəld olaraq fəaliyyətə cəlb edilməyə hazır olmalıdır. Bundan savayı, yanğın və yanacağın əhəmiyyətli həcmdə axıntısı (fuel spill) zamanı xilasetmə və yanğınsöndürmə xidmətinin cəld çağırılması vasitələri mövcud olmalıdır.

13.6.2. Yanacağın doldurulması sərnişinlər hava gəmisinin bortuna minən, bortunda olan və hava gəmisindən düşən zaman baş verirsə, yerüstü avadanlıqlar aşağıda qeyd edilənlərə imkan verən qaydada yerləşdirilməlidir:

(a) təxirəsalınmaz təxliyə məqsədilə kifayət qədər çıxışlardan istidə edilməsi; və

(b) qəza vəziyyətində istifadə edilməli olan hər bir çıxışdan cəld təxliyənin (ready escape route) həyata keçirilməsi.

13.7. AERODROMUN NƏQLİYYAT VASİTƏLƏRİNİN İSTİSMARI (AERODROME VEHİCLE OPERATİONS)

Qeyd 1: *Sürücülərin icazə (ADP) cədvəli və nəqliyyat vasitələrinin/avadanlıqların təhlükəsizliyi tələblərinin, o cümlədən ətraflı kadr hazırlığının tətbiqi qaydaları G-AGA-026, II hissə, 9-cu fəsildə göstərilmişdir.*

Qeyd 2: *Aerodromun nəqliyyat vasitələrinin istismarına dair təlimat materialı G-AGA-008 və İCAO Əlavə 14, I Cild, Qoşma A, Bölmə 18-də və nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin tənzimlənməsinə dair təlimat materialı isə İCAO Hava limanı Xidmətlərinə dair Təlimatın 8-ci Hissəsində və Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsi sistemlərinə dair Təlimatda (SMGCS) (Sənəd 9476) və yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsinin təkmilləşdirilmiş sistemlərinə dair təlimatda (the Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems) (A- SMGCS) (Sənəd 9830) əks etdirilmişdir.*

Qeyd 3: *Hərəkət sahəsində yerləşən yolların müstəsna olaraq aerodromun işçi heyəti və digər səlahiyyətli şəxslər tərəfindən istifadə edilməli olduğu və kənar şəxslərin ictimai binalara yaxınlaşması üçün bu yollardan istifadə edilməsinin zəruri olmadığı hesab edilir.*

13.7.1. Nəqliyyat vasitəsi aşağıdakı qaydada istismar edilməlidir:

(a) hərəkət sahəsində yalnız aerodromun dispetçer məntəqəsinin icazəsi ilə; və

(b) perronda yalnız müvafiq səlahiyyətli orqanın icazəsi ilə.

13.7.2. Aşağıdakı orqanlar tərəfindən başqa bir icazə nəzərdə tutulmazsa, nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü hərəkət sahəsində işarələr və nişanların bütün icbari tələblərinə əməl etməlidir:

(a) nəqliyyat vasitəsi manevr sahəsində olduğu zaman aerodromun dispetçer məntəqəsi tərəfindən; və ya

(b) nəqliyyat vasitəsi perronda olduğu zaman təyin olunmuş müvafiq səlahiyyətli orqan tərəfindən.

13.7.3. Nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü hərəkət sahəsində işıqların bütün icbari tələblərinə əməl etməlidir.

13.7.4. Nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü hərəkət sahəsində öz vəzifələrini yerinə yetirmək üçün lazımi təlimdən keçmiş olmalı və aşağıda qeyd edilən orqanlar tərəfindən verilən göstərişlərə əməl etməlidir:

(a) nəqliyyat vasitəsi manevr sahəsində olduğu zaman aerodromun dispetçer məntəqəsi tərəfindən; və ya

(b) nəqliyyat vasitəsi perronda olduğu zaman təyin olunmuş müvafiq səlahiyyətli orqan tərəfindən.

13.7.5. Radiorabitə ilə təchiz edilmiş nəqliyyat vasitəsinin sürücüsü manevr sahəsinə çıxmazdan qabaq aerodromun dispetçer məntəqəsi ilə və perrona çıxmazdan qabaq müvafiq

səlahiyyətli orqanla etibarlı ikili radiorabitə əlaqəsi yaratmalıdır. Sürücü manevr sahəsində olduğu müddət ərzində radioyayımı təyin edilmiş radiotezlikdə davamlı olaraq izləməlidir.

13.8. YERÜSTÜ HƏRƏKƏTİN İDARƏ EDİLMƏSİ VƏ ONA NƏZARƏT EDİLMƏSİ SİSTEMLƏRİ (SURFACE MOVEMENT GUİDANCE AND CONTROL SYSTEMS)

Tətbiqi

13.8.1. Aerodromda yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsi sistemi təmin edilməlidir.

Qeyd: *Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsi sisteminə dair təlimat materialı ICAO Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsi sistemlərinə dair təlimatda (SMGCS) (Sənəd 9476) əks etdirilmişdir. Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsinin təkmilləşdirilmiş sisteminə dair təlimat materialı ICAO Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsinin təkmilləşdirilmiş sistemlərinə dair təlimatda (A-SMGCS) (Sənəd 9830) əks etdirilmişdir.*

Xarakteristikaları

13.8.2. Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsi sistemini layihələndirərkən aşağıda qeyd edilənlər nəzərə alınmalıdır:

(a) hava nəqliyyatının sıxlığı;

(b) əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi nəzərdə tutulan görmə şərtləri;

(c) pilotun istiqamətləndirilməsinə dair tələb;

(d) aerodromun sxeminin mürəkkəbliyi; və

(e) nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti.

13.8.3. Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsi sisteminin vizual komponentləri, yəni işarələr, işıqlar və nişanlar bu Qaydaların 9.3, 9.4 və 9.5 (uyğun olaraq) bəndlərinin texniki tələblərinə uyğun olan qaydada hazırlanmalıdır.

13.8.4. Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsi sistemi hava gəmiləri və nəqliyyat vasitələrinin işlək uçuş-enmə zolağına təsadüfən çıxmalarının qarşısını almağa yardımçı olan qaydada hazırlanmalıdır.

13.8.5. Sistem hava gəmilərinin bir-biri ilə, hava gəmilərinin nəqliyyat vasitələri ilə və hərəkət sahəsinin istənilən hissəsində yerləşən hər hansı obyektlərlə toqquşmasının qarşısını almağa yardımçı olan qaydada hazırlanmalıdır.

Qeyd: *"Dayan" xəttinin işıqlarının induktiv konturlar vasitəsilə idarə edilməsi, həmçinin yerdə sürmə zamanı vizual yönləndirmə və nəzarət sisteminə dair təlimat materialı G-AGA-014 sənədində əks etdirilmişdir.*

13.8.6. Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsi sistemi "Dayan" xəttinin işıqlarının və sürmə yolun mərkəzi ox xəttini işıqlarının seçmə metodu ilə yandırılması (selective switching) vasitəsilə təmin edildiyi zaman aşağıda qeyd edilən tələblərə əməl edilməlidir:

(a) sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqlarını yandırmaqla göstərilən yerdə sürmə marşrutlarında hərəkət "Dayan" xəttinin işıqlarının yandırılması ilə sona çatdırıla bilər;

(b) idarəetmə sxemləri (control circuits) elə təşkil olunmalıdır ki, hava gəmisinin önündə yerləşdirilən "Dayan" xəttinin işıqları yandırılan zaman sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqlarının "Dayan" xəttinin yandırılan işıqlarından sonra yerləşən hissəsi sönsün.

(c) "Dayan" xəttinin işıqları sönən zaman sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin hava gəmisinin önündə yerləşən işıqları yansın.

Qeyd 1: *Sürmə yolun mərkəzi ox xəttini işıqları və "Dayan" xəttinin işıqları ilə əlaqədar texniki tələblərə dair təlimat materialı bu Qaydaların 9.4.16 və 9.4.19 bölmələrində (uyğun olaraq) göstərilmişdir.*

Qeyd 2: *Sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin işıqlarını və "Dayan" xəttinin işıqlarının yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsi sistemində quraşdırılmasına dair təlimat materialı G-AGA-014 sənədində və ICAO Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsinin təkmilləşdirilmiş sistemlərinə dair təlimatda (A-SMGCS) (Sənəd 9830) əks etdirilmişdir*

13.8.7. Aerodromda, manevr sahəsi üçün istifadə edilməsi nəzərdə tutulan yerüstü hərəkətin idarə edilməsinin radiolokatoru təmin edilməlidir. Bu radiolokator uçuş-enmə zolağında görümə hüdudu 350 metrdən az olan şəraitdə istifadə edilmək üçün nəzərdə tutulur.

13.8.8. Manevr sahəsi üçün istifadə edilməsi nəzərdə tutulan yerüstü hərəkətin idarə edilməsinin radiolokatoru aerodromda bu Qaydaların 13.8.7 bəndində qeyd edilənlərdən fərqli şərtlərlə, hərəkətin sıxlığı və istismar şərtləri nəqliyyat axınının müntəzəmliyinin alternativ prosedurlar və vasitələrlə təmin edilə bilməsinə yol açmadığı zaman təmin edilməlidir.

Qeyd: *Yerüstü hərəkətin idarə edilməsinin radiolokatoruna dair təlimat materialı İCAO Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsi sisteminə dair təlimatda (SMGCS) və Hava Nəqliyyatı Xidmətlərinin Planlaşdırılmasına dair Təlimatda (Air Traffic Services Planning Manual) (Sənəd 9426) əks etdirilmişdir.*

13.9. AVADANLIQ VƏ QURĞULARIN ƏMƏLİYYAT ZONALARINDA YERLƏŞMƏSİ (SİTİNG OF EQUİPMENT AND İNSTALLATİONS ON OPERATİONAL AREAS)

Qeyd 1: *Maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərə dair tələblər bu Qaydaların 8.2.2 bölməsində əks etdirilmişdir.*

Qeyd 2: *İşıqların armaturu və dayaq konstruksiyalarının, enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyasının işıqlarının, nişanların və markerlərin dizaynı barədə məlumat bu Qaydaların 9.4.1, 9.4.5, 9.5.1 və 9.6.1 bəndlərində (müvafiq olaraq) qeyd edilmişdir. Vizual və qeyri-vizual naviqasiya vasitələrinin kövrəkliyi ilə əlaqədar təlimat materialı G-AGA-013 sənədində göstərilmişdir.*

13.9.1. Aeronaviqasiya məqsədləri və hava gəmisinin təhlükəsizliyi nöqteyi-nəzərindən orada olması funksional cəhətdən tələb olunmazsa, heç bir avadanlıq və ya qurğu aşağıda qeyd edilən yerlərdə olmamalıdır:

(a) hava gəmisi üçün təhlükə yaradarsa, uçuş zolağı, uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonaları, sürmə yolun zolaqları və ya bu Qaydalardakı Cədvəl 7-1-də 11 sütunda qeyd edilən məsafələrin hüdudları daxilində; və ya

(b) uçuşda olan hava gəmisi üçün təhlükə törədərsə, maneələrdən azad zolaqda.

13.9.2. Aeronaviqasiya məqsədləri və hava gəmisinin təhlükəsizliyi nöqteyi-nəzərindən tələb olunan və havada olan hava gəmisinə təhlükə törədə biləcək hər hansı avadanlıq və ya qurğu aşağıda qeyd edilən qaydada, mümkün qədər aşağıda yerləşdirilməli:

(a) uçuş zolağının aşağıda qeyd edilən məsafələrin hüdudları daxilində yerləşən hissəsində:

1) kod rəqəmi 3 və ya 4 olduğu halda, uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttindən hesablanan 75 metrlik məsafə; və ya

2) kod rəqəmi 1 və ya 2 olduğu halda, uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttindən hesablanan 45 metrlik məsafə; və ya

(b) uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonasında, sürmə yolun zolağında və bu Qaydalardakı Cədvəl 7-1-də qeyd edilən məsafələrin hüdudları daxilində; yaxud

(c) maneələrdən azad zolaqda və hansı ki, havada olan hava gəmisinə təhlükə yarada biləcək;

tezsınan materialdan hazırlanmalı və mümkün olduğu qədər aşağıda yerləşdirilməlidir.

Qeyd: *Naviqasiya vasitələrinin yerləşməsinə dair təlimat materialı G-AGA-013 sənədində göstərilmişdir.*

13.9.3. Aeronaviqasiya məqsədləri və hava gəmisinin təhlükəsizliyi nöqteyi-nəzərindən tələb olunan, uçuş zolağının planlaşdırılan hissəsində yerləşdirilməli olan hər hansı avadanlıq və ya qurğu maneə kimi nəzərdən keçirilməli, tezsınan materialdan hazırlanmalı və mümkün olduğu qədər aşağıdan yerləşdirilməlidir..

Qeyd: *Naviqasiya vasitələrinin yerləşməsinə dair təlimat materialı G-AGA-013 sənədində verilmişdir..*

13.9.4. Aeronaviqasiya məqsədləri və hava gəmisinin təhlükəsizliyi nöqteyi-nəzərindən orada olması funksional cəhətdən tələb olunmazsa, heç bir avadanlıq və ya qurğu zolağın sonundan 240 metrlik məsafənin və aşağıda qeyd edilən məsafələrin hüdudları daxilində yerləşməməlidir:

(a) kod rəqəmi 3 və ya 4 olan halda, I, II və III kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının uzadılmış mərkəzi ox xəttindən (extended centre line) hesablanan 60 metrlik məsafənin; və ya

(b) kod rəqəmi 1 və ya 2 olan halda, I, II və III kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının uzadılmış mərkəzi ox xəttindən (extended centre line) hesablanan 45 metrlik məsafənin;

13.9.5. Aeronaviqasiya məqsədləri və hava gəmisinin təhlükəsizliyi nöqteyi-nəzərindən tələb olunan, I, II və III kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının uçuş zolağında və ya bu uçuş zolağına yaxın və eləcə də aşağıda qeyd edilən yerlərdə yerləşən və səthlərin üzərinə çıxan avadanlıq və ya qurğu:

(a) uçuş zolağının sonundan hesablanan 240 metrlik məsafənin hüdudları daxilində, eləcə də aşağıda qeyd edilən məsafələrin hüdudları daxilində:

1) kod rəqəmi 3 və ya 4 olduğu halda, uçuş-enmə zolağının artırılmış mərkəzi ox xəttindən hesablanan 60 metrlik məsafə; və ya

2) kod rəqəmi 1 və ya 2 olduğu halda, uçuş-enmə zolağının artırılmış mərkəzi ox xəttindən hesablanan 45 metrlik məsafə; və ya

(b) enməyə girişin daxili səthinin, daxili tranzit səthinin və yarıda dayandırılmış yerə enmə zamanı ikinci dövrəyə keçid səthinin;

tezsınan materialdan hazırlanmalı və mümkün olduğu qədər aşağıda quraşdırılmalıdır.

13.9.6. Aeronaviqasiya məqsədləri üçün tələb olunan və bu Qaydaların 8.2.2.4, 8.2.2.11, 8.2.2.20 və ya 8.2.2.27 bəndlərinə uyğun olaraq istismar şərtlərinə təsir nöqteyi-nəzərindən əhəmiyyət kəsb edən maneə kimi nəzərdən keçirilən avadanlıq və ya qurğu tezsınan materialdan hazırlanmalı və mümkün olduğu qədər aşağıda quraşdırlmalıdır.

13.10. ÇƏPƏRLƏMƏ (FENCİNG)

Tətbiqi

13.10.1. Hava gəmisini təhlükəyə ata biləcək böyüklükdə olan heyvanların hərəkət sahəsinə daxil olmasının qarşısını almaq üçün aerodrom çəpərlənməli və ya müvafiq baryerlə təmin edilməlidir.

13.10.2. Kənar şəxslərin aerodromun ictimaiyyət üçün qapalı olan xüsusi zonalarına təsadüfən və ya bilərəkdən daxil olmalarının qarşısını almaq üçün aerodrom çəpər və ya müvafiq baryerlə təmin edilməlidir.

Qeyd 1: *Buraya həmçinin, kənar şəxslər üçün qapadılması zəruri olan kanalizasiya borularının, su novlarının, tunellərin və sairin çəpərlənməsi də daxildir*

Qeyd 2: *İctimai yolların üzərindən keçən uçuş-enmə zolaqları və sürmə yollara kənar şəxslərin daxil olmasının qarşısını almaq üçün xüsusi tədbirlərin həyata keçirilməsi tələb oluna bilər.*

13.10.3. Aerodromdan aralıda yerləşən, mülkü aviasiyanın təhlükəsizliyi üçün əhəmiyyət daşıyan yerüstü qurğular və vasitələrin yerləşdiyi zonada kənar şəxslərin təsadüfən və ya bilərəkdən peyda olmasının qarşısını almaq üçün müvafiq tədbirlər həyata keçirilməlidir.

Qeyd: Aerodromun çəpərlənməsinə dair tələblər Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin 06 dekabr 2013-cü il tarixli 337 nömrəli Qərarı ilə təsdiq edilmiş "Buraxılış və obyektdaxili rejimlərin təşkili Qaydası" ilə tənzimlənir.

Yerləşməsi

13.10.4. Hava gəmisinin təhlükəsiz istismarı üçün zəruri olan hərəkət sahəsi, həmçinin aerodromda olan digər vasitələri və zonaları ictimai istifadəyə açıq olan ərazilərdən ayırmaq üçün müvafiq çəpər və ya baryer təmin edilməlidir.

13.10.5. Təhlükəsizliyin daha yüksək səviyyəsinin təmin edilməsinin zəruri olduğu hesab edilərsə, mühafizə xidmətinin patrul həyata keçirən əməkdaşının işini asanlaşdırmaq və sərhədlərin pozulmasını daha çətin etmək üçün çəpər və ya baryerin hər iki tərəfində boş zolaqlar nəzərdə tutulmalıdır. Texniki xidmət personalı və mühafizə xidmətinin patrul həyata keçirən əməkdaşlarının istifadə etməsi üçün aerodromun çəpərinin daxili hissəsində perimetr yolunun (perimeter road) təmin edilməsi nəzərə alınmalıdır.

13.11. TƏHLÜKƏSİZLİK MƏQSƏDİLƏ İŞIQLANDIRMA (SECURİTY LİGHTİNG)

13.11.1. Təhlükəsizlik məqsədilə tələb olunduqda, beynəlxalq mülki aviasiya və onun xidmətlərinin qorunması üçün aerodromda nəzərdə tutulan çəpər və ya digər baryer zəruri minimum işıqlandırma ilə təmin edilməlidir. Çəpər və ya baryerin hər iki tərəfindəki ərazinin, xüsusilə də keçid nöqtələrinin işıqlandırılması üçün işıqlar nəzərdə tutulmalıdır.

13.12. UÇUŞ ENMƏ ZOLAĞINDA ÖZÜNÜ İDARƏ EDƏN QANUNSUZ MÜDAXİLƏ XƏBƏRDARLIĞI SİSTEMİ (AUTONOMOUS RUNWAY INCURSION WARNING SYSTEM)

Qeyd 1: *Bu bölmədə uçuş enmə zolağında özünü idarə edən qanunsuz müdaxilə xəbərdarlığı sistemi (QMXS) üçün ətraflı texniki xarakteristikanın verilməsi QMXS-nin aerodromlarda mütləq qurulmalı olduğu anlamına gəlmir.*

Qeyd 2: *QMXS-nin təkmilləşdirilməsi aerodrom istismarçıları, hava hərəkəti idarəediciləri və dövlət tərəfindən hava gəmilərinin istismarçıları ilə qarşılıqlı əməkdaşlıq şəraitində baxılmalı olan çətin tapşırıqdır.*

Qeyd 3: *ICAO Əlavə 14, Qoşma A-nın 20-ci bölməsində QMXS in təsviri və istifadəsi haqqında məlumatlar əks olunub.*

Xarakteristikası

13.12.1. QMXS-in aerodromda qurulmalı olduğu yer:

(a) Sistem müstəqil şəkildə aktiv UEZ-in məşğul edilməsi və ya müdaxiləsinə qarşı uçuş heyyətini və nəqliyyat vasitələrinin istismarçılarını birbaşa xəbərdarlığını təmin etməlidir;

(b) Sistem aerodromda istənilən vizual sistemdən müstəqil şəkildə fəliyyət göstərməli və idarə olunmalıdır;

(c) Sistemin vizual vasitələri, o cümlədən işıqlarının layihələndirilməsi AAR-AGA-001 sənədin 9.4 bəndinə uyğun şəkildə aparılmalı və həmçinin;

(d) Sistemin qismən və ya tamamən işləməməsi normal aerodrom əməliyyatlarının aparılmasına mane olmamalıdır. Bu məqsədlə də Hava Hərəkəti idarəedicilərinin sistemi qismən və ya tamamilə söndürməsinə icazə verilməsi nəzərə alınmalıdır.

Qeyd 1: *QMXS sürmə yolunun mərkəzi xəttləri, stop işıqları və ya uşuş enmə zolağının mühafizə işiqlarının qovşağında qurmaq olar.*

Qeyd 2: *Nəzərə almaq lazımdır ki, sistem aşağı meteoroloji görünüş də nəzərə alınmaqla bütün növ hava şəraitlərində işləməlidir.*

Qeyd 3: *QMXS-in tam müstəqil işləməsinə baxmayaraq o SMGCS və ya A-SMGCS ümumi sensor komponentlərindən istifadə edə bilər.*

13.12.2. Əgər QMXS aerodromda qurulubsa, onun xarakteri və statusu haqqında informasiya AİP-in yayılmasında məsul olan aeronaviqasiya xidmətlərinə İCAO Əlavə 15-də göstərilən formada aerodromun yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və nəzarəti və işarələnməsinin təsviri şəklində təqdim edilməlidir.

Qeyd: *AİP-lə bağlı xüsusiyyətlər M-ANS-001 sənədində göstərilmişdir.*

14. AERODROMLARA TEXNİKİ XİDMƏT GÖSTƏRİLMƏSİ (AERODROME MAINTENANCE)

14.1. ÜMUMİ MÜDDƏALAR

14.1.1. Giriş

14.1.1.1. Bu fəsil süni örtüklərə, uçuş-enmə zolağının örtüyünün üst qatlarına və vizual vasitələrə texniki xidmət göstərilməsini əhatə edir.

14.1.1.2. Aerodrom istismarçısı bu fəsildə nəzərdə tutulan tələbi nəzərə almalı və həmin tələbi öz aerodromuna tətbiq etməlidir.

14.2. AERODROMLARA TEXNİKİ XİDMƏT GÖSTƏRİLMƏSİNİN TƏMİN EDİLMƏSİ (PROVISION OF AERODROME MAINTENANCE)

14.2.1. Texniki xidmət

14.2.1.1. Vasitələrin aeronaviqasiyanın təhlükəsizliyi, müntəzəmliyi və ya effektivliyinə mənfi təsir etməyən vəziyyətdə saxlanmasını təmin etmək üçün aerodromda texniki xidmət reqlamenti (maintenance programme) müəyyən edilməlidir (müvafiq hallarda profilaktik texniki xidmət daxil olmaqla (preventive maintenance)).

Qeyd 1: *Profilaktik texniki xidmət vasitələrin sıradan çıxması və ya deqradasiyasının qarşısını almaq məqsədilə yerinə yetirilən proqramlı texniki xidmət işidir.*

Qeyd 2: *"Vasitələr" dedikdə, süni örtülər, vizual vasitələr, çəpər, drenaj və elektrik sistemləri, eləcə də binalar nəzərdə tutulur.*

14.2.1.2. Texniki xidmət reqlamentinin hazırlanması və tətbiqi İnsan Faktoru prinsiplərini nəzərə almalıdır.

Qeyd 1: *İnsan Faktoru prinsiplərinə dair təlimat materialı İCAO İnsan Faktoru üzrə Təlimə dair Təlimatda (Sənəd 9683) və Hava limanının istismar xidmətlərinə dair Təlimatda (G-AGA-018) əks etdirilmişdir.*

Qeyd 2: *Aerodrom işçilərinin təliminin ümumi prinsipləri və prosedurları, o cümlədən təlim proqramları və səriştəliyin yoxlanılması G-AGA-026-də verilib.*

14.2.2. Süni örtüklər (Pavements)

14.2.2.1. Hava gəmisini zədələyə və bort sistemlərinin fəaliyyətinə mənfi təsir edə biləcək hər hansı yad obyektlərin/tullantıların yaranmasının qarşını almaq və ya onları aradan qaldırmaq məqsədilə süni örtüklər (uçuş-enmə zolaqları, sürmə yolları və perronlar) daxil olmaqla, bütün hərəkət sahələrinin səthləri, eləcə də yaxınlıqdakı ərazilər aerodromun profilaktik və plandan kənar texniki xidmət proqramı çərçivəsində təftiş edilməli və onların vəziyyəti müntəzəm olaraq monitorinq olunmalıdır (The surfaces of all movementareas including pavements (runways, taxiways, and aprons) and adjacent areas shall be inspected and their conditions monitored regularly as part of an aerodrome preventive and corrective maintenance programme with the objective of avoiding and eliminating any loose objects/debris that might cause damage to aircraft or impair the operation of aircraft systems.)

Qeyd 1: *Hərəkət sahəsinin təftişi ilə əlaqədar 6.2.9.3 bəndinə bax.*

Qeyd 2: *Hərəkət sahələrinin gündəlik monitorinqi ilə əlaqədar təlimat materialı G-AGA-018 sənədində, İCAO Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsi sisteminə dair təlimatda (SMGCS), həmçinin Yerüstü hərəkətin idarə edilməsi və ona nəzarət edilməsinin təkmilləşdirilmiş sistemlərinə dair təlimatda (ASMGCS) əks etdirilmişdir.*

Qeyd 3: *Səthlərin süpürülməsi/təmizlənməsinə dair əlaqə təlimat materialı "Hava Limanlarına Texniki xidmət göstərilməsinə dair Təlimat"da (G-AGA-003) əks etdirilmişdir.*

Qeyd 4: *Yantəhlükəsiz zolaqları ilə əlaqədər görülməli olan ehtiyat tədbirlərinə dair təlimat materailı İCAO Əlavə 14, I Cild, Qoşma A, Bölmə 9-da və G-AGA-020 sənədində əks etdirilmişdir.*

Qeyd 5: *Süni örtük böyük hava gəmisi və ya pnevmatikası 6.2.6.6 c)-də qeyd edilən yüksək kateqoriyaya aid edilən hava gəmiləri tərəfindən istifadə edilən zaman süni örtükdə və ya süni örtüyün birləşdiyi yerlərdə quraşdırılan işıq armaturlarının tamlığına diqqət yetirilməlidir.*

14.2.2.2. Uçuş-enmə zolağının səthi onun üzərində təhlükəli nahamarlıqların yaranmasının qarşısını alan vəziyyətdə saxlanmalıdır.

1. Uçuş enmə zolağının qeyri-hamar səthləri üçün icazənin verilməsi, yaxşı mühəndis təcrübəsinə uyğun olan və 3 m-lik qısa məsafə üçün növbəti tikinti standartlarının tətbiqi mümkündür:
   Süni örtüyün səthinin istənilən yerində, yolun fərqli hündürlükdə olan hissələri və drenaj kanalları boyunca olan yollar istisna olmaqla, aşınmış təbəqənin səthi elə nizamlanmalıdır ki, səthdə hər hansı istiqamətdə qoyulan 3 m-lik xətkeşlə test edildikdə xətkeşin aşağı hissəsi və xətkeş boyunca yerləşən səkinin səthi arasında 3mm-dən artıq kənara çıxma olmasın.

2. Səthin lazımi hamarlığının qorunmasını təmin etmək üçün uçuş enmə zolağının işıqlarını və ya drenaj barmaqlıqlarını uçuş enmə zolağı səthində yerləşdirərkən ehtiyat tədbirləri görülməlidir.

3. Hava gəmisinin fəaliyyəti və səthin bünövrəsinin fərqli qurulması sonda səthin qeyri-hamarlılığının artmasına yönələcək. Yuxarıda qeyd edilən dözümlülükdə olan kiçik kənara çıxma halları hava gəmilərinin fəaliyyətinə ciddi manea törətmir. Ümumilikdə, 45 m-lik məsafə üzrə təxmini 2.5 sm dən 3 sm-ə qədər təcrid edilmiş qeyri-hamarlılıq qənaətbəxşdir. Baxmayaraq ki, qəbul olunan maksimal kənara çıxmalar təyyarənin növü və sürəti ilə fərqlənir, qəbul edilən səth qeyri-hamarlılıqların limiti lazımi formada qiymətləndirilə bilər. Aşağıdakı cədvəl maksimal və müvəqqəti, qəbul olunan limitləri təsvir edir. Əgər maksimal limit həddi üstələnsə, hərəkət keyfiyyətini yüksəltmək üçün praktiki korreksiya işləri görülməlidir. Əgər müvəqqəti qəbul edilən limitlər üstələnərsə və hava gəmisi fəaliyyətini davam etdirməlidirsə, nahamar uçuş enmə zolağının hissələrində dərhal korreksiya tədbirləri görülməlidir.

Qeyri- hamar səth	**Qeyri-hamarlılığın minimal uzunluğu (m)**								
	3	6	9	12	15	20	30	45	60
Məqbul hündürlük (sm)	2.9	3.8	4.5	5	5.4	5.9	6.5	8.5	10
Müvəqqəti yol verilən hündürlük (sm)	3.9	5.5	6.8	7.8	8.6	9.6	11	13.6	16
Normadan artıq hündürlük (sm)	5.8	7.6	9.1	10	10.8	11.9	13.9	17	20

4. Nəzərə alın ki, səthin qeyri-hamarlılığı uçuş enmə zolağının göstərilən hissəsindən maili uzanmayan təcrid edilmiş səthin hündürlüyünün kənara çıxması kimi müəyyən edilir. Bu məqsədlə əlaqədar uçuş enmə zolağının hər hansı hissəsi ümumi hündürlük, ətək və ya maili istiqamətdə uzanan uçuş enmə zolağının seqmenti kimi müəyyən edilir. Bu hissənin uzunluğu 30 , 60

metr arasında olur və uzununa profildən və süni örtüyün vəziyyətindən asılı olaraq daha da böyük ola bilər.

5. Zamanla uçuş enmə zolağının deformasiya olması gölməçənin formalaşma mümkünlüyünü artıra bilər. Təxminən 3 mm dayazlığı olan gölməçələr yerə enən təyyarələrin yüksək sürətlə hərəkət edən yerlərdə təkərlərin sürüşməsinə, sonra da suyun dayaz hissələri ilə nəm olan uçuş enmə zolağında dayanmasına səbəb ola bilər. Sürüşmə ilə əlaqədar gölməçələrin lazımi uzunluğu və dərinliyi ilə əlaqədar təkmilləşdirilən göstərişlər gələcək tədqiqatın predmentidir. Əlbəttə ki, dondurulması mümkün olan zaman gölməçələrin yaranmasının qarşısını almaq çox vacibdir.

14.2.2.3. Süni örtüklə örtülmüş uçuş-enmə zolağının səthinin sürtünmə xarakteristikaları DMAA tərəfindən müəyyən edilən minimum sürtünmə səviyyəsinə bərabər və ya ondan yuxarı səviyyədə olmasını təmin edən vəziyyətdə saxlanmalıdır.

Qeyd 1: *"Uçuş-enmə zolağının səthinin sürtünmə xarakteristikalarının qiymətləndirilməsi, ölçülməsi və məlumatı verilməsi barədə PH-AGA-001 sənədində verilib.*

14.2.2.4. Texniki xidmət zamanı uçuş-enmə zolağının səthinin sürtünmə xarakteristikalarını özünü nəmləndirici xüsusiyyətlərinə malik sürtünməni davamlı ölçən cihaz vasitəsilə vaxtaşırı ölçülməlidir və sənədləşdirilməlidir. ***("Uçuş-enmə zolağının səthinin sürtünmə xarakteristikalarının qiymətləndirilməsinə dair Təlimat (G-AGA-006)"-a və G-AGA-012 sənədinə bax.)*** Belə ölçmələrin tezliyi uçuş-enmə zolağının səthinin sürtünmə xarakteristikalarının dəyişilməsinin tendençiyasını təyin etmək üçün kifayət edir.

Qeyd 1: *Əlavə təlimat G-AGA-012 sənədinə daxil edilmişdir.*

Qeyd 2*: 14.2.2.3-dən 14.2.2.7 qədər və 14.2.2.9-cu bəndlərinin məqsədi uçuş-enmə zolağının səthinin sürtünmə xarakteristikalarının DMAA tərəfindən müəyyən edilən minimum sürtünmə səviyyəsinə bərabər və ya ondan yuxarı səviyyədə olmasını təmin etməkdir.*

14.2.2.5. İstismar məqsədilə öz-özünə isladan davamlı sürtünmə ölçmə cihazı istifadə edilərək uçuş-enmə zolağının səthinin sürtünmə əmsalı DMAA-nın təyin etdiyi və ya qəbul etdiyi standartlara cavab verməlidir.

14.2.2.6. 14.2.2.5 bəndində tələb olunan uçuş-enmə zolağının səthinin sürtünmə əmsalını ölçən işçi heyəti vəzifəsini yerinə yetirmək üçün təlim keçməlidir.

14.2.2.7. Bütün uçuş-enmə zolağı və ya bir hissəsi üçün DMAA tərəfindən göstərilən minimum sürtünmə səviyyəsindən (MFL) aşağı düşməmək üçün uçuş-enmə zolağının səthinin sürtünmə xüsusiyyətlərini qarşısını almaq üçün plandan kənar texniki xidmət göstərilməlidir.

Qeyd*: Uçuş-enmə zolağının 100 metrlik hissəsi texniki xidmət üzrə işlərə başlamaq və ya sürtünmə xarakteristikalarına dair hesabat təqdim etmək üçün əhəmiyyətli hesab edilə bilər.*

14.2.2.8. Uçuş-enmə zolağının səthi vizual olaraq qiymətləndirilməlidir. Lazım gələrsə, təbii və ya süni yağışın yaratdığı gölməçə və ya zəif ötürücülüyə malik drenaj şəraitində bu halları aradan qaldırmaq üçün texniki xidmət göstərilməlidir.

14.2.2.9. Sürmə yol qazoturbin mühərrikli təyyarələr tərəfindən istifadə edilən zaman sürmə yolun yan təhlükəsizlik zolaqlarının səthi daşlar və ya təyyarənin mühərriki tərəfindən sorula biləcək hər hansı digər obyektlərdən azad saxlanılmalıdır.

Qeyd*: Bu məsələyə dair təlimat materialı AGA-020 sənədində qeyd edilmişdir.*

14.2.3. Çirklərin təmizlənməsi (Removal of contaminants)

14.2.3.1. Qar, ərimiş qar, buz, durğun su, palçıq, toz, qum, neft məhsulları, rezin qalığı və digər çirklər, onların minimum səviyyədə olmasının təmin edilməsi məqsədilə işlək uçuş-enmə zolağının üzərindən mümkün olduğu qədər tez və tam şəkildə təmizlənməlidir (Snow, slush, ice, standing water, mud, dust, sand, oil, rubber deposits and other contaminants shall be removed from the surface of runways in use as rapidly and completely as possible to minimize accumulation).

***Qeyd**: Yuxarı qeyd edilən tələb o demək deyil ki, toxaclanıb bərkidilmiş qar və ya buzun üzərində qış vaxtı əməliyyatların yerinə yetirilməsi qadağandır. Qarın təmizlənməsi və buzun əmələ gəlməsinə nəzarət edilməsi, eləcə də digər çirklərin təmizlənməsinə dair məlumat G-AGA-026 sənədində əks etdirilmişdir.*

14.2.3.2. Sürmə yolları hava gəmisinin işlək uçuş-enmə zolağına və zolağından sürülməsinə imkan verən səviyyədə qar, ərimiş qar, buz və sairdən təmizlənməlidir.

14.2.3.3. Perronlar hava gəmisinin təhlükəsiz manevr etməsinə, və ya zəruri olduqda, yedəklənməsinə, yaxud itələnməsinə imkan verən səviyyədə qar, ərimiş qar, buz və sairdən təmizlənməlidir.

14.2.3.4. Qar, ərimiş qar, buz və sairi hərəkət sahəsinin müxtəlif hissələrindən eyni vaxtda təmizləmək mümkün deyilsə, işlək uçuş-enmə zolağı (zolaqları) təmizləndikdən sonra digər hissələrin təmizlənilməsinin prioritetlərinin ardıcıllığı xilasetmə və yanğınsöndürmə xidmətləri kimi əlaqədar tərəflərlə razılaşdırmaqla müəyyən edilir və bu ardıcıllıq qar yağmasına dair planda sənədləşdirilir.

***Qeyd:** Qar yağmasına dair planla bağlı AİP-də nəşr edilməli olan məlumatla tanış olmaq üçün M-ANS-001 sənədinin 3-cü Hissəsinə baxmaq lazımdır. Aeronaviqasiya Məlumatı Xidmətlərinə dair Təlimatın (Aeronautical Information Services Manual) (Sənəd 8126) 5-ci fəsli hərəkət sahələrinin təmizlənməsi zamanı prioritetlərin ardıcıllığının müəyyən edilməsi ilə əlaqədar ümumi siyasət daxil olmaqla, qar yağmasına dair planın təsvirinə aid təlimatı daxil edir.*

14.2.3.5. Əlaqədar şərtlər buzun və ya şaxtanın təmizlənməsi, yaxud onların yaranmasının qarşısının alınması üçün istifadə edilən kimyəvi maddələrdən istifadənin effektiv olmasını əsaslandıran zaman bu kimyəvi maddələrdən istifadə edilməlidir. Həmin kimyəvi maddələrin tətbiq edilməsinin səthi daha da sürüşkən etməyəcəyinə diqqət edilməlidir.

***Qeyd:** Kimyəvi maddələrin aerodromun süni örtüklərində istifadə edilməsinə dair məlumat G-AGA-026 sənədində əks etdirilmişdir.*

14.2.3.6. Hava gəmisi və ya süni örtüklərə mənfi təsir edə biləcək kimyəvi maddələr, yaxud aerodromun ətraf mühitinə toksik cəhətdən təsir edə biləcək kimyəvi maddələrdən istifadə edilməməlidir.

14.2.4. Uçuş-enmə zolağının örtüyünün üst qatları (Runway pavement overlays)

***Qeyd:** Aşağıda qeyd edilən texniki tələblər uçuş-enmə zolağının süni səthlərinin üst qatının çəkilməsi ilə bağlı layihələr həyata keçirilən zaman, yeni səthin çəkilməsinin tamamlanmasından öncə uçuş-enmə zolağını müvəqqəti olaraq işlək vəziyyətə gətirmək tələb olunduğu hallarda istifadə edilmək məqsədi daşıyır. Bu, uçuş-enmə zolağının yeni və köhnə səthi arasında müvəqqəti pandusun (temporary ramp) təmin edilməsini zəruri edə bilər. Uçuş-enmə zolağının səthinin üst qatına və onların istismar vəziyyətinin qiymətləndirilməsinə dair təlimat materialı İCAO Aerodromun Layihələndirilməsinə dair Təlimatın 3-cü hissəsində qeyd edilmişdir.*

14.2.4.1. Müvəqqəti pandusun uçuş-enmə zolağının mövcud səthinə və ya əvvəlki üst qatına (previous overlay course) münasibətdə hesablanan uzuna maililiyi aşağıda qeyd edilən kimi olmalıdır:

(a) qalınlığı 5 santimetrə qədər olan (5 sm. daxil olmaqla) üst qatlar halında 0.5 faizdən 1.0 faizə qədər; və

(b) qalınlığı 5 santimetrdən çox olan üst qatlar halında isə maksimum 0.5 faiz.

14.2.4.2. Üst qatın çəkilməsi uçuş-enmə zolağının bir sonundan digər sonuna qədər elə yerinə yetirilməlidir ki, uçuş-enmə zolağını istismar edən zaman havaya qalxma və yerə enmə əməliyyatlarının əksər hissəsi səthin enişinə təsadüf etsin .

14.2.4.3. İşlərin görüldüyü hər bir müddəti ərzində səthin üst qatı uçuş-enmə zolağının bütün eni boyunca çəkilməlidir.

14.2.4.4. Üzərinə üst qatı çəkilən uçuş-enmə zolağı müvəqqəti olaraq istismara yararlı vəziyyətə gətirilməzdən öncə onun üstündə bu Qaydaların 9.2.2.3 maddəsində qeyd edilən texniki tələblərə cavab verən mərkəzi ox xətti işarəsi təmin edilməlidir. Bundan əlavə, uçuş-enmə zolağının müvəqqəti astanasının yeri 3.6 metrlik enə malik olan köndələn zolaqla göstərilməlidir (transverse stripe).

14.2.4.5. Səthin üst qatı bu Qaydaların 14.2.2.3 bəndində göstərilən minimum sürtünmə səviyyəsindən yuxarı səviyyəyə uyğun qaydada hazırlanmalı və saxlanmalıdır.

14.2.5. Vizual vasitələr (Visual aids)

Qeyd 1: *Hazırkı texniki tələblər texniki xidmətlə əlaqədar yerinə yetirilməli olan işlərin səviyyəsini müəyyən etmək məqsədi daşıyır (These specifications are intended to define the maintenance performance level objectives.). Onlar işıq sisteminin istismar nöqteyi-nəzərindən sıradan çıxıb-çıxmamasının müəyyən edilməsi üçün nəzərdə tutulmayıb.*

Qeyd 2: *İşıq saçan diodların (light emitting diodes) (LEDs) istifadə edilməsi hesabına elektrik enerjisinə qənaətin səbəbi əsasən onların közərmə lampaları kimi infraqırmızı istilik işıqları saçmamaları faktından qaynaqlanır. Bu istilik ötürücülüyü səbəbindən buz və qarın əriməsini ehtimal edən aerodrom istismarçıları belə şəraitlərdə texniki xidmət reqlamentinin dəyişdirilməsi zərurətinin və ya qızdırıcı elementləri olan LED armaturlarının quraşdırılmasının istismar faydasının qiymətləndirilməsini arzu edə bilər (evaluate the possible operational value of installing LED fixtures with heating elements.).*

Qeyd 3: *Gücləndirilmiş görmə sistemlərinin (Enhanced vision systems) (EVS) tətbiqi texnologiyası közərmə lampaları tərəfindən infraqırmızı istilik işıqları saçılmasına əsaslanır. İşıq sistemlərinin LED texnologiyasına keçirildiyi zaman aerodrom istismarçılarının EVS barədə məlumatlandırılmasının müvafiq vasitələri AAR-ANS-005 sənədində qeyd edilmişdir.*

14.2.5.1. Əsas şüasının orta intensivliyi İCAO Əlavə 14, I Cild, Qoşma 2-yə daxil olan müvafiq Şəkildə göstərilən kəmiyyətin 50 faizindən az olarsa, işıq istifadəyə yararsız hesab edilməlidir. Əsas şüasının hesablanmış orta intensivliyi İCAO Əlavə 14, I Cild, Qoşma 2-yə daxil olan müvafiq Şəkildə göstəriləndən çox olan işıqlar halında, 50%-ə uyğun olan kəmiyyət hesablanmış həmin intensivliyə münasibətdə müəyyən edilməlidir.

14.2.5.2. İşıq-siqnal sisteminin və işarələrin etibarlığını təmin etmək üçün vizual vasitələrin profilaktik texniki xidmət sistemi (system of preventive maintenance of visual aids) tətbiq edilməlidir.

Qeyd: *Vizual vasitələrin profilaktik texniki xidmət sistemi ilə əlaqədar təlimat materialı "Hava Limanlarına Texniki xidmət göstərilməsinə dair Təlimat"da (G-AGA-003) əks etdirilmişdir.*

14.2.5.3. II və ya III kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı halında tətbiq edilən profilaktik texniki xidmət sistemi ən azı aşağıda qeyd edilən yoxlamaları daxil etməlidir:

(a) şüanın intensivliyi və yayılma bucağının, eləcə də enməyə giriş və uçuş-enmə zolağının işıqlandırılması sisteminə daxil olan işıqların istiqamətinin vizual təftişi və ölçülməsi;

(b) enməyə giriş və uçuş-enmə zolağının işıqlandırılması sisteminə daxil olan hər bir sxemin (circuitry) elektrik xarakteristikalarına nəzarət edilməsi və onların ölçülməsi; və

(c) işıqların intensivliyinin idarə edilməsinin hava nəqliyyatına nəzarət orqanları tərəfindən istifadə edilən sisteminin düzgün işləməsinə nəzarət edilməsi.

14.2.5.4. II və ya III kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı halında, uçuş-enmə zolağının işıqlandırılması sisteminə daxil olan işıqların intensivliyinin, şüasının yayılma bucağının, eləcə də istiqamətinin yerində ölçülməsi praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər, İCAO Əlavə 14, I Cild, Qoşma 2-nin müvafiq texniki tələbinə uyğunluğu təmin etmək məqsədilə, bütün işıqların ölçülməsi vasitəsilə həyata keçirilməlidir.

14.2.5.5. II və ya III kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı halında, uçuş-enmə zolağının işıqlandırılması sisteminə daxil olan işıqların intensivliyinin, şüasının yayılma bucağının, eləcə də istiqamətinin ölçülməsi fərdi işıqların xarakteristikalarının təhlil edilməsi üçün kifayət qədər dəqiqliyə malik olan mobil ölçü cihazı vasitəsilə yerinə yetirilməlidir.

14.2.5.6. II və ya III kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqları üçün nəzərdə tutulan işıqlarla əlaqədar ölçmələrin tezliyi nəqliyyatın sıxlığı, yerli çirklənmə səviyyəsi, quraşdırılmış işıqlandırma avadanlıqlarının etibarlılığı və yerində keçirilən ölçmələrin nəticələrinin davamlı qiymətləndirilməsindən asılı olmalıdır. Bununla bərabər, bu ölçmələr süni örtüyə daxil edilmiş işıqlar (in pavement lights) üçün ildə iki dəfədən az, qalan işıqlar üçün isə ildə bir dəfədən az keçirilməməlidir.

14.2.5.7. II və ya III kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqları ilə əlaqədar tətbiq edilən profilaktik texniki xidmət sisteminin məqsədi ondan ibarət olmalıdır ki, II və ya III dərəcəli əməliyyatlar yerinə yetirərkən enməyə girişin və uçuş-enmə zolağının bütün işıqları işlək vəziyyətdə olsun və hər bir halda ən azı:

(a) aşağıda qeyd edilən hər bir xüsusi əhəmiyyətli elementlərdəki işıqların 95 faizi işləsin**:**

1) II və ya III kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün nəzərdə tutulan işıq-siqnal sistemi, uçuş-enmə zolağına yaxın yerləşən 450 metrlik sahədə;

2) uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqları;

3) uçuş-enmə zolağının astasının işıqları; və

4) uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları;

(b) yerə enmə zonasının işıqlarının 90 faizi işləsin;

(c) enməyə girişin işıq sistemindəki, uçuş-enmə zolağına yaxın yerləşən 450 metrlik ərazinin hüdudları xaricində yerləşən işıqların 85 faizi işləsin; və

(d) uçuş-enmə zolağının sonunun işıqlarının 75 faizi işləsin.

Davamlı yönləndirməni təmin etmək məqsədilə, sıradan çıxmış işıqların yol verilən faiz nisbəti işıq-siqnal sisteminin əsas sxemini dəyişməyən səviyyədə olmalıdır. Əlavə olaraq, sıradan çıxmış işığın yanında başqa sıradan çıxmış işığın olmasına yol verilmir. Sıradan çıxmış iki işığın yanaşı yerləşməsinə yol verilən xətti işıqlar və üfüqi işıq xətləri istisnadır.

Qeyd: *Xətti işıqlar, üfüqi işıq xətləri və uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları halında, işıqlar ardıcıl və ya aşağıda qeyd edilən kimi yerləşdikdə yanaşı yerləşmiş hesab olunur:*

- *köndələn istiqamətdə: eyni xətti işıqda və üfüqi işıq xətində; və ya*
- *uzununa istiqamətdə: kənarının işıqlarının və ya xətti işıqların eyni sırasında.*

14.2.5.8. Uçuş-enmə zolağında gömə hüdudunun 350 metrdən az olduğu şəraitdə istismar edilməsi nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolağı ilə birgə istifadə olunan uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yerində təmin edilən “STOP” xəttinin işıqlarına profilaktik texniki xidmət sisteminin vəzifəsi aşağıdakı məqsədlərdən ibarətdir:

(a) ikidən artıq nasaz işığın olmaması; və

(b) İki ardıcıl işığın nasaz olmaması, işıqlar arasındakı məsafənin əhəmiyyətli dərəcədə az olması istisnadır.

14.2.5.9. Uçuş-enmə zolağında gömə hüdudunun 350 metrdən az olduğu şəraitdə istismar edilməsi nəzərdə tutulan sürmə yolu profilaktik texniki xidmət sisteminin vəzifəsi iki ardıcıl sürmə yolunun mərkəz işıqları nasaz olmamasından ibarətdir.

14.2.5.10. I kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolaqları ilə əlaqədar tətbiq edilən profilaktik texniki xidmət sisteminin məqsədi ondan ibarət olmalıdır ki, I dərəcəli əməliyyatlar yerinə yetirərkən enməyə girişin və uçuş-enmə zolağının bütün işıqları işlək vəziyyətdə olsun və hər bir halda ən azı aşağıda qeyd edilən hər bir işıqların 85 faizi işləsin:

(a) I kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün nəzərdə tutulan işıq-siqnal sistemi;

(b) uçuş-enmə zolağının astasının işıqları;

(c) uçuş-enmə zolağının kənarının işıqları; və

(d) uçuş-enmə zolağının sonunun işıqları.

Davamlı yönləndirməni təmin etmək məqsədilə, sıradan çıxmış işığın yanında başqa sıradan çıxmış işığın olmasına yol verilməməlidir, işıqlar arasındakı məsafənin əhəmiyyətli dərəcədə az olması istisnadır.

Qeyd: *Bir-birinə yaxın yerləşdirilmiş işıqlar cərgəsi (barrettes) və üfüqi işıq xətlərinə olan göstəriş iki qonşu işıq nasaz olduqda pozulmur.*

14.2.5.11. Uçuş-enmə zolağında gömə hüdudunun 550 metrdən az olduğu şəraitdə istismar edilməsi nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolağına münasibətdə tətbiq edilən profilaktik texniki xidmət sisteminin vəzifəsi əməliyyatların yerinə yetirildiyi istənilən müddətlər ərzinə uçuş-enmə zolağının bütün işıqlarının işlək vəziyyətdə olmasının təmin edilməsi və hər bir halda:

(a) uçuş-enmə zolağının mərkəzi ox xəttinin işıqlarının (nəzərdə tutularsa) və uçuş-enmə zolağının kənarının işıqlarının ən azı 95 faizinin; və

(b) uçuş-enmə zolağının sonun işıqlarının ən azı 75 faizinin işlək olmasının təmin edilməsidir.

Davamlı yönləndirməni təmin etmək məqsədilə, sıradan çıxmış işığın yanında başqa sıradan çıxmış işığın olmasına yol verilməməlidir.

14.2.5.12. Uçuş-enmə zolağında gömə hüdudunun 550 metrə bərabər və ondan çox olduğu şəraitdə istismar edilməsi nəzərdə tutulan uçuş-enmə zolağına münasibətdə tətbiq edilən profilaktik texniki xidmət sisteminin vəzifəsi əməliyyatların yerinə yetirildiyi istənilən müddətlər ərzinə uçuş-enmə zolağının bütün işıqlarının və hər bir halda uçuş-enmə zolağının kənarının işıqlarının, həmçinin uçuş-enmə zolağının sonunun işıqlarının ən azı 85 faizinin işlək vəziyyətdə olmasının təmin edilməsidir.

Davamlı yönləndirməni təmin etmək məqsədilə, sıradan çıxmış işığın yanında başqa sıradan çıxmış işığın olmasına yol verilməməlidir.

14.2.5.13. Aşağı görmə şəraitində yerinə yetirilən əməliyyatlar zamanı aerodrom istismarçısı aerodromun elektrik sisteminin yaxınlığında tikinti və ya texniki xidmət işlərinin aparılmasını qadağan etməlidir.

QOŞMA A – AERODROM STANDARTLARINA DAİR QAYDALAR İLƏ İCAO ƏLAVƏ 14, I CİLDİN STANDARTLARI VƏ TÖVSİYƏ OLUNAN TƏCRÜBƏLƏRİ ARASINDA ÇARPAZ İSTİNADLAR

Aerodrom Standartlarına dair Qaydaların müvafiq bölməsi	İCAO Əlavə 14, I cildəki müvafiq bölmə	Qeydlər
Bölmə 0.6	Bölmə 1.1	Anlayışlar
Bölmə 3.1.2	Bənd 1.4.1, 1.4.2 və 1.4.3	Aerodromun Sertifikatlaşdırılmasına dair Tələblər
Bölmə 3.2	Bənd 1.4.4	Aerodrom Təlimatına dair Tələb
Bölmə 5.2	Bənd 1.4.4	Uçuş Təhlükəsizliyinin İdarə Edilməsi Sisteminə dair Tələb
Bölmə 2.2	Bölmə 1.6	Aerodromun İstinad Kodu
Fəsil 6	Fəsil 2	Aerodromun Məlumat Bazası
Fəsil 7	Fəsil 3	Fiziki Xarakteristikalar
Fəsil 8	Fəsil 4	Maneələrin Məhdudlaşdırılması və Aradan qaldırılması
Fəsil 9	Fəsil 5	Naviqasiya üçün Vizual Vasitələr
Fəsil 10	Fəsil 6	Maneələrin Göstərilməsi üçün Vizual Vasitələr
Fəsil 11	Fəsil 7	İstifadəsi Məhdudlaşdırılan Zonaların göstərilməsi üçün Vizual Vasitələr
Fəsil 12	Fəsil 8	Elektrik Sistemləri
Fəsil 13	Fəsil 9	Aerodromun İstismar Xidmətləri, Avadanlıq və Qurğuları
Fəsil 14	Fəsil 10	Aerodromlara Texniki Xidmət Göstərilməsi

Cədvəl A-1. Aerodrom Standartları ilə İCAO Əlavə 14, I cildin Standartları və Tövsiyə olunan Təcrübələri arasında çarpaz istinadlar

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

QOŞMA B – ƏLAQƏDAR İSTİNAD SƏNƏDLƏRİNİN SİYAHISI

№	Sənəd
1	İCAO Əlavə 14, I Cild
2	İCAO Aerodromun Layihələndirilməsinə dair Təlimat (Sənəd 9157) Hissə 1 – Uçuş-enmə zolaqları Hissə 2 – Sürmə yolları, Perronlar and Gözləmə meydançaları Hissə 3 – Süni örtüklər Hissə 4 – Vizual Vasitələr Hissə 5 – Elektrik Sistemləri Hissə 6 – Kövrəklik
3	İCAO Aerodromun Layihələndirilməsinə dair Təlimat (Sənəd 9184) Hissə 1 – Baş Plan (Master Planning) Hissə 2 – Ərazidən İstifadə və Ətraf Mühitə Nəzarət (Land Use and Environment Control) Hissə 3 – Məsləhət/Tikinti Xidmətlərinə dair Təlimat
4	İCAO Aerodromun Layihələndirilməsinə dair Təlimat (Sənəd 9137) Hissə 1 – Xilasetmə və yanğınsöndürmə Hissə 2 – Süni Örtüklərin Səthinin Vəziyyətləri Hissə 3 – Quşlara Nəzarət edilməsi və Quşlarla Toqquşma Riskinin Azaldılması (Bird Control and Reduction) Hissə 5 – Sıradan Çıxmış Hava Gəmisinin Uzaqlaşdıırlması (Removal of Disabled Aircraft) Hissə 6 – Maneələrə Nəzarət Hissə 7 – Hava limanında baş verə biləcək qəza vəziyyətlərində yerinə yetirilməli tədbirlərin planlaşdırılmasına Hissə 8 – Hava Limanının İstismar Xidmətləri (Airport Operational Services) Hissə 9 – Hava Limanına Texniki Xidmət göstərilməsinə dair Təcrübələr (Airport Maintenance Practices)
5	ICAO Quşlarla Toqquşmaya dair Məlumat Sisteminə ilə əlaqədar ICAO Təlimatı (Sənəd 9332)
6	Yerüstü Hərəkətin İdarə Edilməsi və ona Nəzarət Edilməsi Sisteminə dair İCAO Təlimatı (Doc 9476)
7	Uçuş-Təhlükəsizliyinin İdarə Edilməsinə dair İCAO Təlimatı (Sənəd 9859)

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

QOŞMA C – AERODROM SERTİFİKATI ÜÇÜN MÜRACİƏT FORMASI

AERODROM SERTİFİKATI ÜÇÜN MÜRACİƏT

1. Müraciət edən şəxs barədə məlumat

Adı və soyadı: _____

_____

Ünvan: _____

_____

Poçt indeksi: _____

Tutduğu vəzifə: _____

Telefon: _____ Faks: _____ E-mail: _____

2. Aerodromun yerləşdiyi ərazi barədə məlumat

Aerodromun adı: _____

Daşınmaz obyektin təsviri: _____

_____

_____

Aerodromun istinad nöqtəsinin coğrafi koordinatları:

Eni: ..... Uzunluğu: .....
(dərəcə, dəqiqə, saniyə və WGS-84 formatında)

3.Müraciət edən şəxs aerodromun yerləşdiyi ərazinin sahibidirmi?

Bəli: ☐ Xeyr: ☐

Cavab mənfi olacağı təqdirdə aşağıda göstərilən sənədlərin təqdim edilməsi xahiş olunur:

(a) əraziyə münasibətdə hüquqlar barədə məlumat; və

(b) sahibkarın adı, ünvanı və ərazinin aerodrom kimi istifadə edilməsinə dair icazənin yazılı təsdiqi

Sənəd №: F-AGA-001 Nəşr/Dəyişik.: № 02 / 00 Dəyişik.tarixi: 25.09.2020 Səhifə: 1/2

AERODROM SERTİFİKATI ÜÇÜN MÜRACİƏT

4. Aerodromun istismarı ilə bağlı təfərrüatlar

Aerodromun istismarının nəzərdə tutulan başlanma tarixi: .....

İstismar saatları: .....

Bu aerodromda istismar edilməsi nəzərdə tutulan ən iri hava gəmisinin növü:

.....

Aerodrom üçün nəzərdə tutulan istinad kodu [3] *:* .....

UEZ-in nəzərdə tutulan növü: Avadanlıqsız: ☐ *Qeyri- dəqiq:* ☐

Dəqiq: *KAT1:* ☐ *KAT2:* ☐ *KAT3:* ☐

Aerodromda hərəkət sıxlığı: .....

Xilasetmə və yanğından mühafizənin kateqoriyası [4] *:* .....

5. Aerodrom müntəzəm sərnişin daşımalarının yerinə yetirilməsi üçün istifadə olunacaqmı?

Bəli: ☐ Xeyr: ☐

6. Aerodrom sertifikatında göstəriləcək ətraflı məlumat:

Aerodromun adı: .....

Aerodromun istismarçısı: .....

Ünvan: .....

.....

Yuxarıda göstərilən aerodrom istismarçısının adından aerodromun istismarına icazə verən Uyğunluq sertifikatının alınması üçün müraciət edirəm.

Müraciət edən şəxsin adından aşağıdakı sahələrdə fəaliyyət göstərmək səlahiyyətlərə malikəm:

.....

.....

İmza: ..... Tarix: .....

Bəyan edən şəxsin adı: .....

[3] Aerodrom Standartlarına dair Qaydaların Cədvəl 2-1-ə müraciət edə bilərsiniz.

[4] Aerodrom Standartlarına dair Qaydaların Cədvəl 13-1-ə müraciət edə bilərsiniz.

QOŞMA D – SERTİFİKATLARIN NÜMUNƏLƏRİ

1. Aerodromun istismara yararlığını təsdiq edən Uyğunluq sertifikatı

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI / *REPUBLIC OF AZERBAIJAN*

RƏQƏMSAL İNKİŞAF VƏ NƏQLİYYAT NAZİRLİYİ
MİNİSTRY OF DİGİTAL DEVELOPMENT AND TRANSPORT

DÖVLƏT MÜLKİ AVİASİYA AGENTLİYİ
STATE CIVIL AVIATION AGENCY

UYĞUNLUQ SERTİFİKATI / *CERTIFICATE OF CONFORMITY*

№ AD-[XXX]

Aerodromun adı:
Name of Aerodrome:

Aerodromun yeri:
Location:

Aerodromun sahibi:
Aerodrome owner:

Sertifikatın sahibi:
Certificate holder:

Aerodromun istinad kodu:
Aerodrome reference code:

Bununla təsdiq edilir ki, ... aerodromu "Aviasiya haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanununun və "Azərbaycan Aviasiya Qaydaları – Aerodrom Standartları" sənədinin tələblərinə uyğundur.
This is to confirm that ..... aerodrome meets the requirements of the Law of the Republic of Azerbaijan "On Aviation" and "Azerbaijan Aviation Rules – Aerodrome Standards".

..... aerodromu Azərbaycan Respublikasının Mülki aerodromlarının Dövlət Reyestrinə daxil edilib və .... kateqoriyalı hava gəmilərinin və .... növ helikopterlərin istismarına yararlıdır.
Hereby it is certified that the .... aerodrome has been entered into the State Register of Civil Aerodromes of the Republic of Azerbaijan and is suitable for operation of ... category aircraft and ... types of helicopters.

Bu sertifikata əlavə ediləcək İstismar Məhdudiyyətləri sənədin ayrılmaz tərkib hissəsini təşkil edir.
Operations Specifications attached to this certificate are an integral part hereof.

Bu sertifikat qüvvəsi dayandırılana və ya ləğv edilənə qədər üzərində qeyd edilən qüvvədən düşmə tarixinədək etibarlıdır.
This certificate shall remain valid until its expiry date unless the certificate has previously been suspended or revoked.

M.Y. / *S.P.*

_____
Səlahiyyətli şəxsin soyadı, adı, vəzifəsi və imzası

Verilmə tarixi / *Effective as of:*
Etibarlıdır / *Valid till:*

İSTİSMAR MƏHDUDİYYƏTLƏRİ / *OPERATIONS SPECIFICATIONS*

Uyğunluq sertifikatının nömrəsi:
Certificate of Conformity #:

Aerodromun adı:
Name of Aerodrome:

Tarix:
Date:

1. SÖUEZ-in ölçüsü və örtüyün tipi:
   Dimension of paved runway and type of surface:

2. Aerodromun istismara yararlı olduğu vaxt:
   Aerodrome is suitable for operations:

3. Aerodrom işıq enmə sistemləri ilə təchiz edilmişdir:
   Aerodrome is equipped with lighting systems:

4. Aerodrom üçün PCN ___ _/_/_/_/SÖUEZ ___° - ___° kursla enən hava gəmisinin maksimal çəkisi __ tondan artıq olmamalıdır.
   Aerodrome with magnetic approach course __° - ___°, Paved Runway PCN ___ _/_/_/_ is suitable for operation of aircraft with maximum weight not exceeding __ tonnes.

5. Aerodrom ICAO-nun ___ kateqoriyalı meteominimumu üzrə hava gəmilərinin qəbulu üçün yararlıdır.
   Aerodrome is certified for operations under ICAO weather minima:

6. Qəbul edilmiş azad olmalar:
   Accepted deviations:

7. Xüsusi şərtlər:
   Special conditions:

M.Y. / *S.P.*

_____
Səlahiyyətli şəxsin soyadı, adı, vəzifəsi və imzası

2. Heliportun istismara yararlığını təsdiq edən Uyğunluq sertifikatı

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI / *REPUBLIC OF AZERBAIJAN*

RƏQƏMSAL İNKİŞAF VƏ NƏQLİYYAT NAZİRLİYİ
MİNİSTRY OF DİGİTAL DEVELOPMENT AND TRANSPORT

DÖVLƏT MÜLKİ AVİASİYA AGENTLİYİ
STATE CIVIL AVIATION AGENCY

UYĞUNLUQ SERTİFİKATI / *CERTIFICATE OF CONFORMITY*

№ HD-[XXX]

Heliportun adı:
Name of Heliport:

Heliportun yeri:
Location:

Heliportun sahibi:
Heliport owner:

Sertifikatın sahibi:
Certificate holder:

Heliportun coğrafi koordinatları:
Geographical coordinates of the Heliport:

Bununla təsdiq edilir ki, ... aerodromu "Aviasiya haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanununun, "Azərbaycan Aviasiya Qaydaları – Aerodrom Standartları" və "Azərbaycan Aviasiya Qaydaları – Heliport Standartları" sənədlərinin tələblərinə uyğundur.
This is to confirm that ..... aerodrome meets the requirements of the Law of the Republic of Azerbaijan "On Aviation" and "Azerbaijan Aviation Rules – Heliport Standards".

..... heliportu Azərbaycan Respublikasının Mülki aerodromlarının Dövlət Reyestrinə daxil edilib və .... kateqoriyalı hava gəmilərinin və .... növ helikopterlərin istismarına yararlıdır.
Hereby it is certified that the .... heliport has been entered into the State Register of Civil Aerodromes of the Republic of Azerbaijan and is suitable for operation of ... category aircraft and ... types of helicopters.

Bu Sertifikata əlavə ediləcək İstismar Məhdudiyyətləri sənədin ayrılmaz tərkib hissəsini təşkil edir.
Operations Specifications attached to this certificate are an integral part hereof.

Bu sertifikat qüvvəsi dayandırılana və ya ləğv edilənə qədər üzərində qeyd edilən qüvvədən düşmə tarixinədək etibarlıdır.
This certificate shall remain valid until its expiry date unless the certificate has previously been suspended or revoked.

M.Y. / *S.P.*

_____
Səlahiyyətli şəxsin soyadı, adı, vəzifəsi və imzası

Verilmə tarixi / *Effective as of:*
Etibarlıdır / *Valid till:*

İSTİSMAR MƏHDUDİYYƏTLƏRİ / *OPERATIONS SPECIFICATIONS*

Uyğunluq sertifikatının nömrəsi:
Certificate of Conformity #:

Heliportun adı:
Name of Heliport:

Tarix:
Date:

1. SÖUEZ-in ölçüsü və örtüyün tipi:
   Dimension of paved runway and type of surface:

2. Heliportun istismara yararlı olduğu vaxt:
   Heliport is suitable for operations:

3. Heliport işıq enmə sistemləri ilə təchiz edilmişdir:
   Heliport is equipped with lighting systems:

4. Heliport üçün PCN ___ _/_/_/_/SÖUEZ ___° - ___° kursla enən hava gəmisinin maksimal çəkisi __ tondan artıq olmamalıdır.
   Aerodrome with magnetic approach course __° - ___°, Paved Runway PCN ___ _/_/_/_ is suitable for operation of aircraft with maximum weight not exceeding __ tonnes.

M.Y. / *S.P.*

_____
Səlahiyyətli şəxsin soyadı, adı, vəzifəsi və imzası

3. Helikopter meydançasının istismara yararlığını təsdiq edən Uyğunluq sertifikatı

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI / *REPUBLIC OF AZERBAIJAN*

RƏQƏMSAL İNKİŞAF VƏ NƏQLİYYAT NAZİRLİYİ
MİNİSTRY OF DİGİTAL DEVELOPMENT AND TRANSPORT

DÖVLƏT MÜLKİ AVİASİYA AGENTLİYİ
STATE CIVIL AVIATION AGENCY

UYĞUNLUQ SERTİFİKATI / *CERTIFICATE OF CONFORMITY*

№ HPD-[XXX]

Bununla təsdiq edilir ki, ... yerləşən helikopter meydançası "Aviasiya haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanununun, "Azərbaycan Aviasiya Qaydaları – Aerodrom Standartları" və "Azərbaycan Aviasiya Qaydaları – Heliport Standartları" sənədlərinin tələblərinə uyğundur. Meydança aşağıdakı məhdudiyyətlərə riayət edilməklə helikopterlərin qəbulu və xidmətin göstərilməsi üçün yararlıdır:
This is to certify that helideck located on ..... meets the requirements of the Law of the Republic of Azerbaijan "On Aviation" and "Azerbaijan Aviation Rules – Heliport Standards". Helideck is capable to accept and provide services for helicopters in accordance with the limitations below:.

Helikopterin maksimal uçuş kütləsi (tonla):
Helicopter maximum take-off weight (MTOW) (t):

Helikopterin D-qiyməti (metrlə):
Helicopter D-value (m):

Küləyin sürəti (m/san):
Wind speed (m/s)

Bu sertifikat qüvvəsi dayandırılana və ya ləğv edilənə qədər üzərində qeyd edilən qüvvədən düşmə tarixinədək etibarlıdır.
This certificate shall remain valid until its expiry date unless the certificate has previously been suspended or revoked.

M.Y. / *S.P.*

_____
Səlahiyyətli şəxsin soyadı, adı, vəzifəsi və imzası

Verilmə tarixi / *Effective as of:*
Etibarlıdır / *Valid till:*

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

QOŞMA E – EHTİYAT BƏND

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

QOŞMA F – AERODROMA DAİR TƏLİMATA DAXİL EDİLMƏLİ OLAN XÜSUSİYYƏTLƏR

HİSSƏ 1 ÜMUMİ MÜDDƏALAR

Aşağıda qeyd edilənlər daxil olmaqla ümumi məlumat:

(a) Aerodromun istismarına dair Təlimatın məqsədi və əhatə dairəsi;

(b) Aerodrom Sertifikatı və Aerodromun istismarına dair Təlimatla əlaqədar, milli qaydalarda göstərilən hüquqi tələblər;

(c) aerodromdan istifadə edilməsi şərtləri – aerodromun hava gəmisinin havaya qalxması və yerə enməsi üçün istifadəyə açıq olduğu bütün vaxtlarda ondan hər kəsin bərabər şərtlər daxilində istifadə edilməli olduğunu bildirən müddəa;

(d) AİP-yə Düzəlişlərin, AİP-yə Əlavənin və ya NOTAM-ın vaxtlı-vaxtında və düzgün elan edilməsi üçün nəzərdə tutulan mövcud aeronaviqasiya məlumatı xidmətləri və prosedurları;

(e) hava gəmisinin hərəkətlərini qeydə almaq üçün nəzərdə tutulan sistem;

(f) aerodrom istismarçısının məsuliyyətləri; və

(g) aerodromun və aerodrom istismarçısının Aerodrom Standartlarına dair bu Qaydaların hər bir maddəsi ilə uyğunluq dərəcəsini göstərən, aşağıda qeyd edilən formada təqdim edilən cədvəl.

Aerodrom Standartlarına dair Qaydaların maddələri ilə uyğunluq cədvəli			
Aerodrom Standartlarına dair Qaydaların müvafiq maddəsinin nömrəsi	**Standart və ya Tövsiyə olunan təcrübə olduğunu qeyd etmək**	**Tam uyğun, qismən uyğun olduğunu və uyğun olmadığını göstərmək**	**Qismən uyğun olduqda və ya uyğun olmadıqda qeydlər etmək və ya qısa izahatlar vermək**

HİSSƏ 2 – AERODROMUN YERLƏŞDİYİ ƏRAZİNİN XÜSUSİYYƏTLƏRİ

Aşağıda qeyd edilənlər daxil olmaqla, ümumi müddəalar:

(a) xüsusilə də küləyin istiqamətini göstərən hər bir indikatorun yerləşdiyi yer daxil olmaqla aerodromun istismarı üçün lazım olan əsas aerodrom vasitələrini özündə əks etdirən aerodrom planı;

(b) aerodromun sərhədlərini özündə əks etdirən aerodrom planı;

(c) aerodromun şəhərdən və ya digər yaşayış məntəqəsindən uzaqlıq məsafəsini və aerodromun sərhədləri xaricində yerləşən hər hansı aerodrom vasitələrinin və avadanlığının yerini göstərən plan; və

(d) aerodromun yerləşdiyi ərazinin adının xüsusiyyətləri. Aerodromun sərhədləri aerodromun yerləşdiyi əraziyə münasibətdə mülkiyyət hüququna və ya mülkiyyətə marağa dair

sənədlərdə müəyyən edilməyibsə, eləcə də aerodromun sərhədlərini və yerləşmə vəziyyətini göstərən plan.

HİSSƏ 3 – AERODROMUN AERONAVİQASİYA İNFORMASİYA MƏRKƏZİNƏ (AIS) BİLDİRİLMƏLİ OLAN XÜSUSİYYƏTLƏRİ

3.1 ÜMUMİ MƏLUMAT

(a) aerodromun adı və hava limanının İCAO kodu;

(b) aerodromun yeri;

(c) aerodromun istinad kodu;

(d) Aerodromun nəzarət nöqtəsinin Ümumdünya geodeziya sisteminin – 1984 (WGS-84) koordinatlar sisteminə münasibətdə müəyyən edilən coğrafi koordinatları;

(e) Aerodromun yerləşmə yüksəkliyi və geoid dalğası;

(f) hər bir astananın və geoid dalğasının yerləşmə yüksəkliyi, uçuş-enmə zolağının sonunun yerləşmə yüksəkliyi və aerodrom boyunca yerləşən yüksəkliklərin ən aşağı nöqtələri, eləcə də dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağının yerə enmə zonasının ən yüksək nöqtəsi;

(g) aerodrom ərazisində hesablanmış hava temperaturu;

(h) aerodrom mayakının təfsilatları; və

(i) aerodrom istismarçısının adı, eləcə də aerodrom istismarçısı ilə 24 saat ərzində əlaqə saxlanıla biləcək ünvan və telefon nömrəsi.

3.2 AERODROMUN ÖLÇÜLƏRİ VƏ ƏLAQƏDAR MƏLUMATLAR

Aşağıda qeyd edilənlər daxil olmaqla, ümumi məlumatlar:

(a) uçuş-enmə zolağı – həqiqi azimut, fərqlənmə nömrəsi, uzunluq, en, yeri dəyişmiş uçuş-enmə zolağı astanasının yeri, maililik, səthin tipi, uçuş-enmə zolağının tipi, eləcə də I kateqoriya ilə dəqiq enməyə giriş üçün təchiz edilmiş uçuş-enmə zolağı halında, maneələrdən azad zonanın mövcud olması;

(b) uçuş zolağının uzunu, eni və səthinin növü, uçuş-enmə zolağının sonunun təhlükəsizlik zonası, tormozlama üçün son zolaq;

(c) sürmə yolların uzunu, eni və səthinin növü;

(d) perronun səthinin növü və hava gəmilərinin dayanacaq yerləri;

(e) maneələrdən azad zolağın uzunluğu və yer səthinin profili (ground profile);

(f) enməyə giriş sxemləri üçün vizual vasitələr, enməyə girişin işıqlandırılmasının tipi və enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyası sistemləri (PAPI/APAPI); uçuş-enmə zolaqlarının, sürmə yollarının və perronların işarələnməsi və işıqlandırılması; sürmə yollarında və perronlarda digər vizual vasitələr və idarəetmə vasitələri, həmçinin teleskopik

traplarla vizual birləşmə sistemlərinin yeri və tipi; işıqlandırma sistemi üçün nəzərdə tutulan avtonom elektrik aqreqatının mövcudluğu.

(g) VOR aerodrom yoxlama məntəqələrinin yeri və radio tezliyi;

(h) standart yerdə sürmə maşrutlarının yeri və tanınması (the location and designation of standard taxi routes);

(i) hər bir astananın coğrafi koordinatı;

(j) müvafiq sürmə yolun mərkəzi ox xəttinin nöqtələrinin coğrafi koordinatları;

(k) hava gəmisinin hər bir dayanacaq yerinin coğrafi koordinatları;

(l) enməyə giriş və havaya qalxma zonasındakı, dövrə vurma sahəsindəki və aerodromun yaxınlığındakı əhəmiyyətli maneələrin coğrafi koordinatları və ən yüksək nöqtəsi (Bu məlumat Konvensiyaya 4-dən 15-ə qədər olan Əlavələrdə qeyd edildiyi kimi aeronaviqasiya məlumatı nəşrlərinin hazırlanması üçün tələb olunan sxemlərə oxşar sxemlər formasında daha yaxşı nümayiş etdirilə bilər);

(m) Hava Gəmisinin Təsnifat reytinqi – Səthin təsnifat reytinqi metodundan istifadə etməklə süni örtüyün səthinin tipi və yükgötürmə qabiliyyəti;

(n) perronda yerləşdirilən, uçuş öncəsi hündürlükölçənin yoxlanması üçün bir və ya bir neçə meydança və onların yerləşmə yüksəklikləri;

(o) elan edilmiş məsafələr: havaya qalxma zamani sürət yiğma məsafəsinin uzunluğu (TORA), havaya qalxmanın mövcud distansiyasi (TODA), dayandırılmış havaya qalxmanın mövcud distansiyası (ASDA), mövcud enmə distansiyası (LDA);

(p) hərəkət qabiliyyətini itirmiş hava gəmisinin uzaqlaşdırılması planı: hərəkət sahəsi və ya onun yaxınlığında sıradan çıxmış hava gəmisinin uzaqlaşdırılmasına məsul olan aerodrom koordinatorunun telefon/teleks/faksimile nömrələri və e-poçt ünvanları, aerodromun uzaqlaşdırılmaq üçün təchiz edildiyi ən böyük hava gəmisi nəzərə alnmaqla, hərəkət qabiliyyətini itirmiş hava gəmisinin uzaqlaşdırılması barədə məlumat; və

(q) xilasetmə və yanğınsöndürmə: xilasetmə və yanğınsöndürmə xidmətlərinin normal halda aerodromdan istifadə etməsi nəzərdə tutulan ən uzun təyyarə və aerodromda mövcud olan yanğınsöndürmə maddələrinin növü və miqdarına uyğun olan kateqoriyası ilə ifadə edilmiş qoruma səviyyəsi.

Qeyd: *Hissə 3-də qeyd edilən məlumatların dəqiqliyi hava gəmisinin təhlükəsizliyi üçün kritik əhəmiyyət daşıyır. Mühəndis araşdırmaları (engineering survey) və qiymətləndirmənin həyata keçirilməsini tələb edən məlumatlar Ixtisaslı texniki işçilər tərəfindən toplanmalı və yoxlanmalıdır*

3.3 VİZUAL AERONAVİQASİYA VASİTƏLƏRİ HAQQINDA MƏLUMAT

(a) Uçuş-enmə zolağlarının işıqlandırılma sistemi;

(b) Enməyə giriş işıq sistemləri (Approach lighting);

(c) Enməyə giriş qlissadasının vizual indikasiyası sistemləri;

(d) Portativ işıqlandırma;

(e) Sürmə yolunun işıqlandırılma sistemi;

(f) Perronun işıqlandırılma sistemi;

(g) Digər əyani nəzarət və uçuş-enmə zolaqları, sürmə yolları və perrona dair köməkçi vasitələr (Uçuş-enmə zolağı yanında gözləmə yeri, aralıq gözləmə yeri və "Dayan" xəttinin işıqları);

(h) Uçuş-enmə zolağları, sürmə yolları və perron elementlərinin işarələrinin təfərrüatları;

(i) Avtonom elektrik aqreqatının, keçid tənzimləmələri və dəyişmə vaxt müddətinin mövcudluğu;

(j) Beynəlxalq əməliyyatlar aparan hava gəmilərinin istifadə etdiyi istənilən perronlarda teleskopik traplarla vizual birləşmə sistemlərinin təsviri və sistemlərin quraşdırıldığı hava gəmilərinin dayanacaq yerləri;

HİSSƏ 4 – AERODROMUN İSTİSMAR PROSEDURLARININ VƏ TƏHLÜKƏSİZLİK TƏDBİRLƏRİNİN XÜSUSİYYƏTLƏRİ

4.1 AERODROM HESABATI

Aerodroma dair AİP-də göstərilən məlumata edilmiş hər hansı dəyişiklik barədə hesabat verilməsi prosedurlarının xüsusiyyətləri və aşağıda qeyd edilənlə daxil olmaqla NOTAMS-ların verilməsinin tələb edilməsi prosedurları:

(a) hər hansı dəyişikliklər barədə məlumatın DMAA-ya məlumat verilməsinin təşkili, aerodromda əməliyyatlarının yerinə yetirildiyi müddət ərzində və digər vaxtlarda dəyişiklər barədə hesabatların qeydiyyatı;

(b) dəyişiklər barədə məlumat verilməyə məsul olan şəxslərin adları və rolları, həmçinin aerodrom əməliyyatlarının yerinə yetirildiyi müddət ərzində və ya bu müddətdən kənar vaxtda onlarla əlaqə saxlamaq üçün telefon nömrələri; və

(c) dəyişikliklər barədə hesabatın DMAA-ya məlumat verilməli olduğu ünvanlar və telefon nömrələri (DMAA tərəfindən təmin edildiyi kimi).

4.2 AEROROMUN HƏRƏKƏT SAHƏSİNƏ DAXİL OLMA (ACCESS TO THE AERODROME MOVEMENT AREA)

İşlənib hazırlanmış və mülki aviasiyada aerodroma qanunsuz müdaxilənin, eləcə də şəxslərin, nəqliyyat vasitələrinin, avadanlığın, heyvanların və digərlərin hərəkət sahəsinə icazəsiz daxil olmasının qarşısı almağa məsul təşkilatla koordinasiyada riayət edilməli olan prosedurların aşağıdakılar daxil olmaqla xüsusiyyətləri:

(a) aerodrom istismarçısının, hava gəmisi istismarçısının, aerodromu daimi bazalanan istismarçılar, aerodromun təhlükəsizlik xidmətinin, DMAA-nın və digər müvafiq dövlət orqanlarının rolları; və

(b) aerodroma daxil olma ilə əlaqədar məsələləri tənzimləyən əməkdaşların adları və rolları, eləcə də iş vaxtı və iş vaxtından kənar onlarla əlaqə saxlamaq üçün telefon nömrələri.

4.3 AERODROMUN FÖVQƏLADƏ HALLAR ÜÇÜN FƏALIYYƏT PLANI (AERODROME EMERGENCY PLAN)

Aşağıda qeyd edilənlər daxil olmaqla aerodromun fövqəladə hallar üçün fəaliyyət planının xüsusiyyətləri:

(a) hava gəmisinin nasaz olması; struktur yanğınlar; partlayıcı maddə ilə əlaqədar təhlükələr daxil olmaqla (hava gəmisi və strukturu) sabotaj,

(b) hava gəmisinin qanunsuz ələ keçirilməsi; hava limanına dair, "qəza baş veridyi vaxt" və ya "qəzadan sonrakı vaxtla" əlaqədar mülahizələri əhatə edən insidentlər daxil olmaqla, aerodromda və ya onun yaxınlığında baş verən qəza hadisələri zamanı görülməli işlərin planı;

(c) fövqəladə vəziyyətdə istifadə ediləcək vasitə və avadanlıqlarla əlaqədar sınaqların təfsilatları, həmçinin bu sınaqların keçirilməsi tezliyi;

(d) fövqəladə hallar planlarının sınaqdan keçirilməsi üçün nəzərdə tutulan məşqlər, həmçinin bu məşqlərin keçirilməsi tezliyi;

(e) qəza zamanı üzərilərinə düşən vəzifələri müəyyən etmək üçün aerodromda və ya aerodromdan kənarda yerləşən təşkilatların, agentliklərin və səlahiyyətli şəxslərin siyahıları, onların telefon və faksmil nömrələri və SİTA ünvanları, həmçinin ofislərinin radio tezlikləri;

(f) qəza hadisələri zamanı müvafiq tədbirlərin görülməsi üçün təlimlər və hazırlıq işlərini təşkil etməsi məqsədilə aerodrom qəza komitəsinin yaradılması; və

(g) qəza və fövqəladə vəziyyətlərdə görüləcək bütün işlərə yerində rəhbərlik etməli olan rəhbərin seçilməsi.

4.4 XİLASETMƏ VƏ YANĞINSÖNDÜRMƏ

Xilasetmə və yanğınsöndürmə ilə əlaqədar işlərə məsul olan şəxslərin adları və vəzifələri daxil olmaqla, xilasetmə və yanğınsöndürmə ilə əlaqədar tələblərə uyğunluğu müəyyən etmək üçün vasitələrin, avadanlığın, personalın və prosedurların xüsusiyyətləri.

Qeyd: *Bu mövzu lazımi təfsilatı ilə aerodromun qəza planında əks etdirilməlidir.*

4.5 AERODROMUN HƏRƏKƏT SAHƏSİNİN VƏ MANELƏRİN MƏHDUDLAŞDIRILDIĞI SƏTHİN AERODROM İSTİSMARÇISI TƏRƏFİNDƏN TƏFTİŞİ

Aşağıda qeyd edilənlər daxil olmaqla, aerodromun hərəkət sahəsinin və maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərin təftişinə dair prosedurların xüsusiyyətləri:

(a) uçuş-enmə zolağının sürtünmə xarakteristikaları, uçuş-enmə zolağının və sürmə yolların üzərindəki suyun dərinliyinin ölçülməsi daxil olmaqla, aerodromun normal istismar vaxtlarında və bu vaxtlardan kənarda təftişlərin həyata keçirilməsinin təşkili;

(b) təftiş zamanı aerodromun dispetçer xidməti orqanının ilə kommunikasiyanın təşkili və onunla kommunikasiya vasitələri;

(c) təftişə dair qeydiyyat kitabının aparılmasının təşkili və bu qeydiyyat kitabının yeri;

(d) təftişin keçirilməsi intervalı və vaxtları;

(e) yoxlama vərəqi (inspection checklist);

(f) təftişlərin nəticələrinə dair hesabatın təqdim edilməsinin və təhlükəli vəziyyətin nəticələrinin aradan qaldırılması istiqamətində cəld tədbirlərin həyata keçirilməsinin təşkili; və

(g) təftişlərin keçirilməsinə məsul olan şəxslərin adları və rolları və iş vaxtı və iş vaxtından kənar onlarla əlaqə saxlamaq üçün telefon nömrələri.

4.6 VİZUAL VASİTƏLƏR VƏ AERODROMUN ELEKTRİK SİSTEMLƏRİ

Aşağıda qeyd edilənlər daxil olmaqla, aeronaviqasiya işıqlarının (maneə işıqları daxil olmaqla), nişanların, markerlərin və aerodromun elektrik sistemlərinin təftişinə və onlara texniki xidmətə dair prosedurların xüsusiyyətləri:

(a) aerodromun istismar edildiyi vaxtlarda və bu vaxtlardan kənar təftişlərin keçirilməsinin təşkili və belə təftişlər üçün yoxlama vərəqi (checklist);

(b) təftişlərin nəticələrinin qeydiyyatının və çatışmazlıqların aradan qaldırılması üzrə tədbirlərin təşkili;

(c) mütəmadi texniki xidmət və qəza zamanı həyata keçirilən texniki xidmətin təmin edilməsinin təşkili;

(d) nəzərdə tutularsa və uyğun olarsa, ehtiyat enerji mənbəyinin təmin edilməsinin təşkili, sistemin tam və qismən enerjisiz qalması halında nəzərdə tutulmalı olan digər metodların xüsusiyyətləri; və

(e) işıq sistemlərinin təftişi və onlara texniki xidmət göstərilməsinə məsul olan şəxslərin adları və vəzifələri, həmçinin iş vaxtı və iş vaxtından sonra onlarla əlaqə saxlamaq üçün telefon nömrələri.

4.7 HƏRƏKƏT SAHƏSİNƏ TEXNİKİ XİDMƏT GÖSTƏRİLMƏSİ (MAINTENANCE OF THE MOVEMENT AREA)

Aşağıda qeyd edilənlər daxil olmaqla, hərəkət sahəsinə texniki xidmət göstərilməsi vasitələri və prosedurlarının xüsusiyyətləri:

(a) süni örtüklə örtülmüş sahələrə texniki xidmət göstərilməsinin təşkili;

(b) süni örtüklə örtülməmiş uçuş-enmə zolaqlarına və sürmə yollarına texniki xidmət göstərilməsinin təşkili;

(c) uçuş-enmə zolaqları və sürmə yolun zolaqlarına texniki xidmət göstərilməsinin təşkili; və

(d) aerodromun drenaj sisteminə texniki xidmət göstərilməsinin təşkili.

4.8 AERODROMDA ƏMƏYİN TƏHLÜKƏSİZLİYİ (AERODROME WORK SAFETY)

Aşağıda qeyd edilənlər daxil olmaqla, hərəkət sahəsi və onun yaxınlığında, maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthləri də əhatə edə biləcək tikinti və texniki xidmət işlərinin təhlükəsizlik qaydalarına əməl etməklə planlaşdırılması və həyata keçirilməsinə dair prosedurların xüsusiyyətləri (qısa müddət ərzində yerinə yetirilməli olan işlər daxil olmaqla):

(a) belə işlərin yerinə yetirildiyi müddət ərzində aerodromun dispetçer məntəqəsi ilə kommunikasiyanın təşkili;

(b) bu işlərin planlaşdırılması və həyata keçirilməsinə məsul olan şəxslərin və təşkilatların adları, telefon nömrələri və vəzifələri, eləcə də bu şəxslər və təşkilatlarla istənilən vaxt əlaqə saxlanılmasının təşkili;

(c) aerodromun xidmət mərkəzləri kompleksinin istismarçılarının, yerüstü işlərlə məşğul olan agentlərin (ground handling agents) və görülən işlər barədə xəbərdar edilməli olan hava gəmisi istismarçılarının adları və istənilən vaxt onlarla əlaqə saxlanılması üçün nömrələr.

(d) iş planları ilə əlaqədar paylanma siyahısı, tələb olunarsa.

4.9 PERRONUN İDARƏ EDİLMƏSİ

Aşağıda qeyd edilənlər daxil olmaqla, perronun idarə edilməsi prosedurlarının xüsusiyyətləri:

(a) dispetçer məntəqəsi və perronun idarə edilməsi bölməsi arasında işlərin təşkili;

(b) hava gəmisinin dayanacaq yerlərinin yerləşdirilməsinin təşkili;

(c) mühərrikin işə salınması və hava gəmisinin arxaya yedəklənməsi zamanı müvafiq təhlükəsizlik məsafələrinin gözlənilməsinin təşkili; və

(d) HG-nin perronda hərəkətinin idarə edilməsi xidməti (marshalling service).

4.10 PERRONUN TƏHLÜKƏSZİLİYİNİN İDARƏ EDİLMƏSİ

Aşağıda qeyd edilənlər daxil olmaqla, perronun təhlükəsizliyinin təmin edilməsi prosedurları:

(a) reaktiv hava axınlarından qorunma;

(b) hava gəmisinə yanacaq doldurulması zamanı təhlükəsizlik texnikasının tələblərinə riayət edilməsinin təmin olunması;

(c) perronun süpürülməsi;

(d) perronun təmizlənməsi;

(e) perronda baş verən insident və qəza hadisələri barədə hesabat verilməsinin təşkili; və

(f) perronda işləyən bütün personalın təhlükəsizlik qaydalarına uyğun olmasının yoxlanılması.

4.11 HAVA ZONASINDA NƏQLİYYATA NƏZARƏT (AIRSIDE VEHICLE CONTROL)

Aşağıda qeyd edilənlər daxil olmaqla, hərəkət sahəsi və onun yaxınlığında yerüstü nəqliyyat vasitələrinə nəzarətlə əlaqədar prosedurun xüsusiyyətləri;

(a) nəqliyyat qaydalarının tətbiqinin təfsilatları (sürət məhdudiyyətləri və qaydalara riayət edilməsinin təmin edilməsi vasitələri); və

(b) nəqliyyat vasitələrinin hərəkət sahəsində istismarı üçün icazələrinin verilməsi metodu.

4.12 QUŞLAR VƏ VƏHŞİ HEYVANLARLA ƏLAQƏDAR TƏHLÜKƏLƏRİN İDARƏ EDİLMƏSİ (WILDLIFE HAZARD MANAGEMENT)

Aşağıda qeyd edilənlər daxil olmaqla, hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatların aerodromun uçuş sxemində və ya hərəkət sahəsində quşlar və məməlilər tərəfindən təhlükəyə atılması ilə əlaqədar görüləcək tədbirlərlə bağlı prosedurların xüsusiyyətləri:

(a) quşlar və vəhşi heyvanların törətdiyi təhlükələrin qiymətləndirilməsinin təşkili;

(b) quşlar və vəhşi heyvanlara nəzarət edilməsi proqramlarının implimentasiyasının təşkili; və

(c) quşlar və vəhşi heyvanların törətdiyi təhlükələrlə əlaqədar fəaliyyət göstərməyə məsul olan şəxslərin adları və vəzifələri, həmçinin iş vaxtı və iş vaxtından kənar onlarla əlaqə saxlmaq üçün telefon nömrələri.

4.13 MANEƏLƏRƏ NƏZARƏT EDİLMƏSİ (OBSTACLE CONTROL)

Aşağıda qeyd edilənlərlə əlaqədar prosedurların müəyyən edilməsinin xüsusiyyətləri:

(a) maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərin və havaya qalxma səthindəki manea üçün A Tip Sxemin monitorinqi;

(b) istismarçının səlahiyyətləri çərçivəsində maneələrə nəzarət edilməsi;

(c) maneələrin məhdudlaşdırıldığı səthlərin sərhədləri daxilində olan binaların və ya tikililərin hündürlüyünün monitorinqi;

(d) aerodromların yaxınlığında olan yeni tikililər və qurğulara (developments) nəzarət edilməsi; və

(e) DMAA-nın maneələrin xüsusiyyəti və yeri, eləcə də əlavə maneələrin yaranması və ya mövcud maneələrin aradan qaldırılması, həmçinin AİS nəşrlərinə düzəlişlər edilməsi barədə məlumatlandırmaq .

4.14 HƏRƏKƏT QABİLİYYƏTİNİ İTİRMİŞ HAVA GƏMİSİNİN UZAQLAŞDIRILMASI (REMOVAL OF DISABLED AIRCRAFT)

Aşağıda qeyd edilənlər daxil olmaqla, hərəkət sahəsində və onun yaxınlığında hərəkət qabiliyyətini itirmiş hava gəmisinin uzaqlaşdırılmasına dair prosedurların xüsusiyyətləri;

(a) aerodrom istismarçısının və hava gəmisinin qeydiyyatı sertifikatının sahibin vəzifələri;

(b) qeydiyyat sertifikatının sahibinin məlumatlandırılmasının təşkil edilməsi;

(c) aerodromun dispetçer məntəqəsi ilə rabitə əlaqəsi qurulmasının təşkili;

(d) hərəkət qabiliyyətini itirmiş hava gəmisinin uzaqlaşdırılması üçün tələb olunan avadanlıq və personalın əldə edilməsinin təşkili; və

(e) hərəkət qabiliyyətini itirmiş hava gəmisinin uzaqlaşdırılmasına məsul olan şəxslərin adları, vəzifələri və telefon nömrələri.

4.15 TƏHLÜKƏLİ YÜKLƏRİN DAŞINMASI (HANDLING OF DANGEROUS GOODS)

Aşağıda qeyd edilənlər daxil olmaqla, aerodromda təhlükəli yüklərlə ehtiyatlı davranma və onların saxlanılmasına dair prosedurların xüsusiyyətləri:

(a) tez alışan mayelərin (aviasiya yanacağı daxil olmaqla) və hər hansı digər təhlükəli yüklərin aerodromda saxlanması üçün xüsusi zonaların təşkil edilməsi; və

(b) təhlükəli yüklərin çatdırılması, saxlanması, paylanması və onlarla davranılması üçün riayət edilməli olan metodlar.

Qeyd: *Təhlükəli yüklər tezalışan və bərk, korroziyaya uğrayan mayeləri, sıxılmış qazları və maqnitləşdirilmiş və ya radioaktiv maddələri daxil edir. Təhlükəli yüklərin təsadüfən axıdılması zamanı atılmalı olan addımlar aerodromun qəza planına daxil edilməlidir.*

4.16 AŞAĞI GÖRMƏ ŞƏRAİTİNDƏ ƏMƏLİYYATLAR (LOW-VISIBILITY OPERATIONS)

Tələb olunan qaydada və zamanda uçuş-enmə zolağında görmə hüdudunun ölçülməsi və onun barədə məlumat verilməsi daxil olmaqla, aşağı görmə şəraitində əməliyyatlar zamanı tətbiq edilməli olan prosedurların xüsusiyyətləri və uçuş-enmə zolağının görünmə hüdudunun ölçülməsinə məsul olan şəxslərin adları, iş vaxtı və iş vaxtından kənar onlarla əlaqə saxlamaq üçün telefon nömrələri.

4.17 RADAR VƏ NAVİQASİYA VASİTƏLƏRİ ÜÇÜN NƏZƏRDƏ TUTULMUŞ YERLƏRİN QORUNMASI (PROTECTION OF SITES FOR RADAR AND NAVIGATIONAL AIDS)

Aşağıda qeyd edilənlər daxil olmaqla, istismar keyfiyyətlərinin pisləşməməsini təmin etmək üçün aerodromda yerləşən radar və radionaviqasiya vasitələri üçün nəzərdə tutulmuş yerlərin qorunmasına dair prosedurların xüsusiyyətləri:

(a) radar və radionaviqasiya vasitələri qurğularının yaxınlığında aparılan işlərə nəzarət edilməsi;

(b) bu qurğuların yaxınlığında həyata keçirilən yerüstü texniki xidmətin təşkili (arrangements for ground maintenance in the vicinity of these installations); və

(c) təhlükəli mikrodalğalı radiasiya barədə xəbərdarlıq edən nişanların təmin edilməsi və quraşdırılması.

Qeyd 1: *Hər bir kateqoriya üçün prosedurların yazılması məqsədilə aşağıda qeyd edilənlərə dair aydın və dəqiq məlumat daxil edilməlidir:*

- istismar prosedurları nə zaman və hansı şərtlər daxilində aktivləşdirilməlidir;
- istismar proseduru necə aktivləşdirilməlidir;
- atılmalı olan addımlar;
- müvafiq işləri yerinə yetirməli olan şəxslər; və
- işləri yerinə yetirmək üçün avadanlıq və belə avadanlığa çıxış imkanı.

Qeyd 2: *Yuxarıda qeyd edilən prosedurlardan hər hansı biri uyğun və ya məqbul deyilsə, bu barədə şərh təmin edilməlidir.*

4.18 UÇUŞ-ENMƏ ZOLAĞINA İCAZƏSİZ DAXİL OLMANIN QARŞISININ ALINMASI (RUNWAY INCURSION PREVENTION)

İşarələrin, işıqların və nişanların uçuş-emnə zolağına icazəsiz daxil olmasının qarşısının alınması üzrə plana bütövlükdə daxil edilməsi daxil olmaqla, uçuş-emnə zolağına icazəsiz daxil olmanın qarşısı almaq üçün nəzərdə tutulan vasitələrin, avadanlığın və prosedurların xüsusiyyətləri (nəqliyyatın müxtəlif intensivlikləri və görmə şərtləri daxil olmaqla).

HİSSƏ 5 – AERODROMUN ADMİNİSTRASİYASI VƏ TƏHLÜKƏSİZLİYİN İDARƏ EDİLMƏSİ SİSTEMİNİN TƏFSİLATLARI

Aerodromun administrasiyası

Aşağıda qeyd edilənlər daxil olmaqla, aerodrom administrasiyasının xüsusiyyətləri:

(a) aerodromun əsas işçi heyətinin adları və vəzifələrini, eləcə də onların vəzifə məsuliyyətlərini özündə əks etdirən təşkilati struktur;

(b) ümumilikdə aerodromun təhlükəsizliyinə cavabdeh olan şəxsin adı, vəzifəsi və telefon nömrəsi;

(c) hava limanın komitələri; və

(d) işçi heyətinin ixtisas dərəcələrinin və təcrübələrinin, onların təliminin xüsusiyyətləri və uçuş-təhlükəsizliyi vəzifələri ilə əlaqədar bacarıqların müasir tələblərə uyğunluğu üçün proqramlar, həmçinin zəruri olduqda onları yoxlamaq üçün sertifikatlaşdırma sistemi daxil olmaqla, işçi heyətinin təlimi və sərişləsinin xüsusiyyətləri.

UÇUŞLARIN TƏHLÜKƏSİZLİYİNİN İDARƏ EDİLMƏSİ SİSTEMİ (SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS))

Təhlükəsizliklə əlaqədar bütün tələblərə uyğunluğun təmin edilməsi və təhlükəsizliyin davamlı olaraq təkmilləşdirilməsi üçün yaradılan uçuşların təhlükəsizliyinin idarə edilməsi sisteminin xüsusiyyətləri. Əsas xüsusiyyətlər aşağıda qeyd edilib:

(a) praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər təhlükəsizliyinin idarə edilməsi prosesi və onun istismar, texniki xidmət prosesi ilə əlaqəsini əhatə edən təhlükəsizlik siyasəti;

(b) işçi heyəti və təhlükəsizlik məsələləri üzrə fərdi, eləcə də qrup məsuliyyətlərinin müəyyən edilməsi daxil olmaqla, SMS-in strukturu və ya təşkili;

(c) Təhlükəsizlik üzrə fəaliyyətin hədəflərinin müəyyən edilməsi, təhlükəsizliklə bağlı təşəbbüslər üzrə prioritetlərin seçilməsi və Beynəlxalq Mülki Aviasiyaya dair Konvensiyaya Əlavə 14-ün 1-ci hissəsindəki Standartlar və Tövsiyə olunan Təcrübələrin tələblərini, milli qaydaları, standartları və ya normativləri nəzərdə saxlamaqla, risklərin praktik cəhətdən mümkün olduğu qədər aşağı səviyyədə saxlanılmasına nəzarət edilməsi çərçivəsinin təmin edilməsini daxil edən SMS strategiyası və planlaşdırılması.

(d) təhlükəsizliyə dair mesajların effektiv kommunikasiyasına dair vasitələr, metodlar və prosedurlar, eləcə də təhlükəsizliklə əlaqədar tələblərə riayət edilməsinin təmin edilməsi daxil olmaqla, SMS-nın implementasiyası;

(e) təhlükəsizliyin idarə edilməsinin inteqrasiyasının yüksək səviyyəsini tələb edən təhlükəsizliyin kritik sahələrinin implementasiyası və üzərində işlənməsi sistemi (təhlükəsizlik tədbirləri proqramı) və;

(f) təhlükəsizliyin təşviq edilməsi və qəzanın qarşısının alınması üzrə tədbirlər, həmçinin qəzaların, insidentlərin, şikayətlərin, çatışmazlıqların, nasazlıqların, uyğunsuzluqların təhlili və müvafiq tədbirlərin görünməsini daxil edən risk nəzarəti və təhlükəsizliyin davamlı monitorinqi;

(g) daxili təhlükəsizliyin auditi və təhlükəsizliyə keyfiyyət nəzarəti üzrə sistemlərin və proqramların təfsilatlarını əks etdirən baxış sistemi;

(h) hava limanının təhlükəsizliklə əlaqədar vasitələrini sənədləşdirmək üçün nəzərdə tutulan sistem, eləcə də hava gəmilərinin üzərində hərəkət etməsi üçün nəzərdə tutulan süni örtüklər və işıq sistemləri daxil olmaqla, hava limanının istismarına və ona texniki xidmət göstərilməsinə dair qeydlər;

(i) aerodromda yerinə yetirilən tikinti işləri ilə əlaqədar müqavilələrə təhlükəsizliklə bağlı maddələrin daxil edilməsi və onlara riayət edilməsinin təmin edilməsi.

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

QOŞMA G – SAXLANMALI VƏ AERODROM İSTİSMARÇISININ İŞÇİ HEYƏTİ TƏRƏFİNDƏN İSTİFAYƏ TƏQDİM EDİLMƏLİ OLAN SƏNƏDLƏR VƏ NƏŞRLƏR

Nəşr edən təşkilat	Sənədin adı	İstinad
Aerodrom İstismarçısı	Aerodromun istismarına dair Təlimat Fövqəladə hallar üçün Fəaliyyət Planı Hava limanının Təhlükəsizliyi Proqramı	
AGA	Aerodrom Standartlarına dair Qaydalar Aerodrom üzrə Müfəttiş Kitabçası (Aerodrome Inspector Handbook)	
Azərbaycan Respublikasının Mülki Aviasiya Agentliyi	Aeronaviqasiya İnformasiya Nəşri, Azərbaycan	
DMAA	Azərbaycan Respublikasının Aviasiya Haqqında qanunu	
İCAO	Əlavə 9 Fasilitasiya	
	Əlavə 10 Aeronaviqasiya Telekomunikasiyası, I və II Cild	
	Əlavə 13 Hava gəmisi ilə əlaqədar qəza və insidentin araşdırılması	
	Əlavə 14 Aerodromlar, I və II Cild	
	Əlavə 16 Ətraf mühitin qorunması, I və II Cild	
	Əlavə 17 Təhlükəsizlik	
	Yerləşmə vəziyyətini göstərən indikatorlar (Location Indicators)	Sənəd 7910
	İCAO Qısaltmaları və Kodları	Sənəd 8400
	Uçuş-istismar Agentliyinin İCAO tanınma Kodu (ICAO Designators for Aircraft Operating Agencies), Aeronaviqasiya Orqanları və Xidmətləri	Sənəd 8585
	Hava gəmisi növünün tanınma kodu (Aircraft Type Designators)	Sənəd 8643
	ICAO Hava limanı xidmətlərinə dair Təlimat Hissə 1 – Xilasetmə və yanğınsöndürmə Hissə 2 – Süni örtüyün səthin vəziyyəti Hissə 3 – Quşlara Nəzarət edilməsi və Quşlarla Toqquşma Riskinin Azaldılması Hissə 5 – Sıradan Çıxmış Hava Gəmisinin Uzaqlaşdırılması Hissə 6 – Maneələrə Nəzarət Hissə 7 – Hava limanında baş verə biləcək qəza vəziyyətlərində yerinə yetirilməli tədbirlərin planlaşdırılması Hissə 8 – Hava Limanının İstismar Xidmətləri Hissə 9 – Hava Limanına Texniki Xidmət göstərilməsinə dair Təcrübələr	Sənəd 9137

Nəşr edən təşkilat	Sənədin adı	İstinad
	ICAO Aerodromun Layihələndirilməsinə dair Təlimat Hissə 1 – Uçuş-enmə zolaqları Hissə 2 – Sürmə yolları, Perronlar anda Gözləmə meydançaları Hissə 3 – Süni örtüklər Hissə 4 – Vizual vasitələr Hissə 5 – Elektrik sistemləri Hissə 6 – Kövrəklik	Sənəd 9157
	İCAO Aerodromun Layihələndirilməsinə dair Təlimat (Sənəd 9184) Hissə 1 – Baş Plan (Master Planning) Hissə 2 – Ərazidən İstifadə və Ətraf Mühitə Nəzarət (Land Use and Environment Control) Hissə 3 – Məsləhət/Tikinti Xidmətlərinə dair Təlimat	Sənəd 9184
	ICAO Quşlarla Toqquşmaya dair Məlumat Sisteminə ilə əlaqədar ICAO Təlimatı	Sənəd 9332
	Qəzanın qarşısının alınmasına dair Təlimat	Sənəd 9422
	ICAO Yerüstü Hərəkətin İdarə Edilməsi və ona Nəzarət Edilməsi Sisteminə dair İCAO Təlimatı	Sənəd 9476
	İCAO Təhlükəsizliyin idarə edilməsinə dair Təlimat	Sənəd 9859

QOŞMA H – AERODROM SERTİFİKATI SAHİBİ TƏRƏFİNDƏN SAXLANILMALI OLAN SƏNƏDLƏR VƏ QEYDLƏR

Maddə	Təhlükəsizliyə dair qeydlər	Saxlanma müddəti
1	Hava Gəmisi ilə Yerüstü İnsidentə dair Qeydlər (Aircraft Ground Incident Records)	Bu sənədlər və qeydlərin minimum saxlama müddətləri aerodrom istismarçısı tərəfindən müəyyən edilməli və DMAA tərəfindən razılaşdırılmalıdır.
2	Hava gəmisinin istifadə etdiyi süni örtüyün yoxlanılması jurnalı və texniki xidmətə dair qeydlər (Aircraft Pavement Inspection Log and Maintenance Records)	
3	Uçuş Sahəsinin İşıqlandırılmasının Yoxlanılması Jurnalı və Texniki Xidmətə dair Qeydlər (Airfield Lighting Inspection Log and Maintenance Records)	
4	Aerodromun Layihələndirilməsi və Tikilməsi Vasitələri (hava gəmisi ilə yerinə yetirilən əməliyyatlara əlaqədar) Texniki Xidmət dair Qeydlər (Aerodrome Engineering Facilities (related to aircraft operations) Maintenance Records)	
5	Perronun Nəzarət Məntəqəsinin Jurnalı (Apron Control Tower Log)	
6	Quşlar və vəhşi heyvanlara Nəzarətlə əlaqədar Qeydlər (Wildlife Control Activities Records)	
7	Təhlükəsizliyə dair auditlərin qeydləri (SMS sisteminin implementasiyası ilə birlikdə) Safety Audit Records (in conjunction with the implementation of Safety Management System)	
8	Nəqliyyat Vasitələri ilə əlaqədar Qəzalara dair Qeydlər (Vehicular Accident Records)	

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

QOŞMA I – QUŞLAR VƏ VƏHŞİ HEYVANLARLA TOQQUŞMAYA DAİR HESABAT FORMASI

WILDLIFE STRIKE REPORT

To be completed on discovering evidence that a birdstrike has occurred.
To be completed for all confirmed, unconfirmed, or 'near miss' birdstrike occurrences, in accordance with the guidance and information in Chapter 13 para.13.2.4 of AAR-AS.
Please note that Birdstrike Occurrences shall be submitted to the SCAA using e-mail: hq@caa.gov.az

Reporter Details	**Effect on flight**
Name.....Role.....	None ☐ Returned ☐
Employer	Aborted t/off ☐ Diverted ☐
Tel no .....Date.....	Loss or malfunction of any essential service ☐
Email.....	Other ☐
Birdstrike Details:	**Other Reports raised**
Confirmed ☐ Unconfirmed ☐ Near Miss ☐	Mandatory Occurrence Report (MOR) ☐
Aircraft Operator.....	Air Safety Report (ASR) ☐
Aircraft type & series.....	Other (specify) ☐
Aircraft reg.	**It is important to identify the species of bird whenever possible.**
Date (dd/mm/yy) ...../...../.....	**Bird Species/description** (e.g. Herring gull, Woodpigeon) .....
Time (local) .....: .....Hrs (24 hr)	**Any Remains Found** Yes ☐ No ☐
Dawn ☐ Day ☐ Dusk ☐ Night ☐	**Number of birds**
Precipitation:	seen struck *(enter actual number if known)*
None ☐ Fog ☐ Rain ☐ Sleet/Snow ☐	*1* ☐ ☐
Aerodrome	*2-10* ☐ ☐
Height (agl) ..... ft	*11-100* ☐ ☐
Speed (IAS) .....kt	*100+* ☐ ☐
Phase of Flight	
Taxi ☐ Descent ☐	**Pilot warned of birds** Yes ☐ No ☐
Take-off run ☐ Approach ☐	
Climb ☐ Landing roll ☐	
En Route ☐ Ground checks ☐	*Note 1: The reporter shall ensure, irrespective of this report having been filed, that details of this birdstrike occurrence are notified to the appropriate airline or aerodrome operator, as soon as practicable.*
Go Around ☐	

Part(s) of Aircraft	Struck	Damaged
Radome	☐	☐
Windshield	☐	☐
Nose (if not one of the above)	☐	☐
Engine nos: 1	☐	☐
2	☐	☐
3	☐	☐
4	☐	☐
Propelle	☐	☐
Wing/rotor (inc high lift devices)	☐	☐
Fuselage	☐	☐
Landing Gear	☐	☐
Tail	☐	☐
Lights	☐	☐
Other (specify in remarks field)	☐	☐

Remarks and other relevant information:

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

QOŞMA J – MÜƏYYƏN TƏLƏBLƏRƏ RİAYƏT ETMƏKDƏN AZAD OLMALARA DAİR MÜRACİƏT FORMASI (REQUEST FOR GRANT OF EXEMPTION)

AZAD OLMALARA DAİR MÜRACİƏT FORMASI

Aerodromun adı: Tarix:
Aerodrom istismarçısı:
Aerodromun ünvanı:
Aerodromun nəzarət nöqtəsinin coğrafi koordinatları

Uzunluq: Enlik:
Aerodrom Standartlarına istinad maddəsi (maddələri):
Azad olmanın səbəbi (səbəbləri):
Qeyd edilən MOAS maddəsinə (maddələrinə) uyğun olma tarixi, mövcud olarsa:
Şərhlər:
Müvafiq risk qiymətləndirməsinin surəti və/və ya əlavə edilmiş aeronaviqasiya tədqiqatının
BƏYANNAMƏ
(1) Müraciətimin qiymətləndirilməsi məqsədilə DMAA məqbul hesab etdiyi hər hansı mənbədən müvafiq məlumat almasına etiraz etmirəm.
(2) Bu müraciət formasında qeyd etdiyim və əlavə edilmiş qoşmalardakı məlumatlar düzgünlüyünə səlahiyyətlərin çərçivəsində zəmanət verirəm. Eləcə də, təqdim edilməsi tələb olunan hər hansı faktı gizlətmədiyimi bəyan edirəm. Mənim tərəfindən təqdim edilən hər hansı məlumat hansısa səbəbdən yalan və ya səhv olarsa, azad olma prosesindən diskvalifikasiya olunacağımı qəbul edirəm .
Müraciət edənin adı /İmza: **Təyinat:**
Əlaqə nömrəsi/Faks: E-poçt
Yalnız rəsmi istifadə üçün:
Tərəfindən təsdiq edilib:
Aerodrom Müfəttişin Adı/İmza: Tarix:

Təyinat Əlaqə nömrəsi/Fakt /E-poçt:

Şərhlər:

Tərəfindən dəstəklənir:

İmzalayan əməkdaş/İmza: Tarix

Təyinat Əlaqə nömrəsi/Faks/E-poçt:

Şərhlər:

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

QOŞMA K – "SNOWTAM"IN NÜMUNƏSİ

| | | |

(SNOWBANKS ON THE RUNWAY) (If present, distance from runway centerline (m) followed by “L”, “R” or “LR” as applicable)	O	M)	→
(SNOWBANKS ON A TAXIWAY)	O	N)	→
(SNOWBANKS ADJACENT TO THE RUNWAY)	O	O)	→
(TAXIWAY CONDITIONS)	O	P)	→
(APRON CONDITIONS)	O	R)	→
(MEASURED FRICTION COEFFICIENT)	O	S)	
(PLAIN-LANGUAGE REMARKS)	O	T)	)
NOTES: *Enter ICAO nationality letters as given in ICAO Doc 7910, Part 2 or otherwise applicable aerodrome identifier. Information on other runways, repeat from B to H. Information in the situational awareness section repeated for each runway, taxiway and apron. Repeat as applicable when reported. Words in brackets ( ) not to be transmitted. For letters A) to T), refer to the Instructions for the completion of the SNOWTAM Format, paragraph 1, item b), in Appendix 4 of PANS-AIM (Doc 10066).			

SIGNATURE OF ORIGINATOR (not for transmission)

QOŞMA L – UÇUŞ-ENMƏ ZOLAĞININ İLİŞMƏ ƏMSALININ ÖLÇƏN CIHAZIN TEST HESABAT FORMASI

RUNWAY FRICTION-MEASURING DEVICES TEST REPORT

Type of equipment		**Time**	…….	**Location**	*UBB…..*	**Programme No:**
Date of test	Weather	Wind		Direction/Speed		
…../…../…..	Condition prior to test					
Runway	…/….					
Surface description						

Surface texture tests	**Grease (mm)**	**Water (seconds)**
Position 1		
Position 2		
Position 3		

Tire wear test	**Rubber loss (grams)**
Left	
Right	
Total	

Tests conducted by:	……../……	Towing vehicle (if applicable)	
Method of wetting		Depth of water	(mm)
Length covered by trace		Test speeds	
Starting at		Ending at:	……. *(UTC)*
Distance of run from centre line			

Friction results						
Speed km/h	32	65	95	130	145	160
1st third						
Middle third						
3rd third						

Recorder chart reference number and means of identification of individual run and speed:						
Speed km/h	32	65	95	130	145	160
Section of runway 45 m from centre line giving lowest coefficient of friction (excluding paint markings)						

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB

QOŞMA M – UEZ SƏTHİNİN VƏZİYYƏTİ HAQQINDA UEZ-İN VƏZİYYƏTİNƏ DAİR MƏLUMAT

1. Qlobal miqyasda hərəkət sahələri (movement areas) müxtəlif iqlim dəyişiklikləri təsirlərinə məruz qalır, buna görə də qeydə alınan müxtəlif vəziyyətlərin məlumatı verilməlidir. UEZ haqqında məlumatlar bütün bu müxtəlif iqlim dəyişikliklərinə uyğun olan baza metadologiyaya uyğun olmalıdır.

2. UEZ səthi vəziyyətinə dair məlumat əsaslanır:

   (a) UEZ-in səthinin vəziyyətinin qiymətləndirilməsi, hava gəmilərinin sertifikasiyası və istismar xarakteristikalarının hesablanması üçün istifadə olunan razılaşdırılmış kriteriyalar istifadə olunur;

   (b) hava gəmisinin enmə və qalxma xarakteristikaları cədvəlinə və uçuş heyətinin təcrübədə mütəmadi və yekun nəticədə müşahidə edilən sürtünmə xarakterinə əsaslanan razılaşdırılmış kriteriyalara istinad edən xüsusi UEZ səthi vəziyyəti kodu;

   (c) qalxma xarakteristikasına uyğun olaraq səthi çirkləndirən(örtən) maddənin tipi və qalınlığının məlumatlandırılması;

   (d) aerodrom operatorunun müfəttiş personalı, hava hərəkəti idarəediciləri, hava gəmisi istismarçıları və uçuş heyəti tərəfindən istifadə edilə biləcək standartlaşdırılmış ümumi terminalogiya və frazeologiya; və

   (e) yerli dəyişikliklərə müvafiq hava (iqlim), infrastruktur və digər spesifik vəziyyətlərin nəzərə alınmasına icazə verən UEZ səthi vəziyyəti kodunun inkişaf etdirilməsi üçün qlobal səviyyədə uyğunlaşdırılmış prosedurlar;

3. Bu uyğunlaşdırılmış prosedurlar UEZ səthi vəziyyətinin qiymətləndirilməsi cədvəlində UEZ səthi vəziyyəti kodu və uçuş heyətinin kodun hər bir qiyməti üçün gözlədiyi hava gəmisinin tormozlaması ilə əlaqəli şəkildə əks olunub.

4. UEZ səthi vəziyyətinin qiymətləndirilməsi cədvəlində ilə bağlı prosedurlar PANS-Aerodromes (G-AGA-026) sənədində göstərilib.

5. Aerodromun UEZ səthi vəziyyətinin qiymətləndirilməsi ilə bağlı personalın təqdim etdiyi informasiya UEZ səthi vəziyyətinin malumatının effektivliyi baxımından həlledici rol oynayır. Ancaq səhv verilmiş hər hansı bir UEZ səthi vəziyyətinin malumatı hər hansı bir insident və qəzaya yol açmamalıdır. Əməliyyat zamanı istismarda baş verəcək yol verilə bilən xətalar UEZ səthi vəziyyətinin qiymətləndirilməsi zamanı səth haqqında məlumata daxil edilməyən məlumatları da özündə göstərməlidir. Ancaq yol verilə bilən xəta ilə verilən UEZ səthi vəziyyətinin malumatı o anlama gələ bilər ki, istismar zamanı meydana çıxan fərqlilikləri (gözlənilmədən arxadan əsən külək, astana üzərində hündür və yüksək sürətli yanaşma və ya uzun müddətli parlaqlıq) nəzərə alınmır.

6. Bu sonrakı mərhələlərdə ehtiyaca görə uyğun format çərçivəsində qiymətləndirilmiş məlumatın yayılması üçün təyin edilmiş sintaksis üzrə təkmilləşdirilir. Bu da öz növbəsində ötürülə biləcək mətn formalı qeydlərin tərtib edilməsini məhdudlaşdırır.

7. Təyyarələrin yaş və ya çirklənmiş UEZ-lərdən istifadə edərkən uçuşların təhlükəsizliyinin qorunmasını təmin etmək üçün UEZ səthinin vəziyyəti barədə qiymətləndirilmiş məlumatları standart prosedurlara əməl edərək vermək vacibdir.

8. Təlim proqramı aşağıdakı sahələr üzrə ilkin və dövri təkrarlanan təlimləri əhatə edə bilər:

(a) işıqlandırılma, nişanlanma və işarələr də daxil olmaqla aerodrome tanıçlığı

(b) aerodrome təlimatında göstərilmiş şəkildə aerodrome proseduraları

(c) aerodromun qəza planı

(d) NOTAM təşəbbüs prosedurları

(e) UEZ səthi vəziyyəti məlumatlarının tərtibi və ötürülməsi

(f) aerodrome ərazisində nəqliyyat vasitələrini sürmə qaydaları

(g) hərəkət sahəsində hava hərəkəti idarə edilməsi prosedurları

(h) radiotelefon istifadəsi prosedurları

(i) İCAO əlifbası da daxil olmaqla aerodroma nəzarət zamanı istifadə olunan frazeologiya

(j) aerodromda yoxlamaların aparılması prosedurları və qaydaları

(k) UEZ çirkləndiricilərinin növləri məlumat ötürülməsi

(l) UEZ səthinin ilişməsinin qiymətləndirilməsi və məlumatlandırılması

(m) UEZ səthi ilişməsinin ölçülməsi cihazından istifadə

(n) UEZ səthi ilişməsinin ölçülməsi cihazının kalibrasiyası və təmiri

(o) l) və m) bəndlərindəki qeyri müəyyənliklərlə bağlı xəbərdarlıq və,

(p) məhdud meteoroloji görünüş proseduraları

QOŞMA N - NİŞANLARIN LAYİHƏLƏNDİRİLMƏSİNƏ DAİR TƏLƏBLƏR.

Qeyd: - Nişanların tətbiqi, yerləşməsi və xarakteristikalarına dair xüsusiyyətlər üçün Fəsil 9, Bölmə 9.5-ə bax.

1. Yazıların hündürlüyü aşağıdakı cədvələ uyğun olmalıdır.

UEZ-in kod rəqəmi	Yazının minimum hündürlüyü		
	İcbari qaydada əməl olunmalı olan nişanlar	Məlumatlandırıcı nişan	
		UEZ-dən çıxış və UEZ azad olundu nişanları	Digər nişanlar
1 or 2	300 mm	300 mm	200 mm
3 or 4	400 mm	400 mm	300 mm

Qeyd. — Sürmə yolunun məkan bildirən nişanı uçuş-enmə zolağının tanınma nişanı ilə birlikdə quraşdırılanda (bax 9.5.3.22), yazının ölçüsü icbari qaydada əməl olunmalı olan nişanlar üçün nəzərdə tutulan ölçüdə olmalıdır.

2. Oxun ölçüləri aşağıdakı kimi olmalıdır:

Şərti işarənin hündürlüyü	*Ştrix*
200 mm	32 mm
300 mm	48 mm
400 mm	64 mm

3. Tək hərf üçün ştrixin eni aşağıdakı kimi olmalıdır:

Şərti işarənin hündürlüyü	Ştrix
200 mm	32 mm
300 mm	48 mm
400 mm	64 m

4. Nişanın parlaqlığı aşağıdakı kimi olmalıdır:

a) Əməliyyatlar uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 800 metrdən aşağı şəraitdə, nişanın orta parlaqlığı ən azı aşağıdakı kimi olmalıdır:

Qırmızı	30 cd/m^2
Sarı	150 cd/m^2
Ağ	300 cd/m^2

b) Əməliyyatlar 9.5.1.7 b) və c) və 9.5.1.8-ə uyğun aparıldıqda, nişanın orta parlaqlığı ən azı aşağıdakı kimi olmalıdır:

Qırmızı	10 cd/m^2
Sarı	50 cd/m^2
Ağ	100 cd/m^2

Qeyd. — Uçuş-enmə zolağında görmə hüdudu 400 metrdən aşağı şəraitdə olanda nişanların görünüşündə müəyyən korlanmalar baş verir.

5. İcbari qaydada əməl olunmalı olan nişanların qırmızı və ağ elementləri arasında parlaqlıq nisbəti 1:5 və 1:10 arasında olmalıdır.

6. Nişanın orta parlaqlığı Şəkil A4-1-də göstərildiyi kimi şəbəkə nöqtələrinin qurulması və nişanı təmsil edən düzbucaqlı daxilində yerləşən bütün şəbəkə nöqtələrində ölçülmüş parlaqlıq qiymətlərindən istifadə etməklə hesablanır.

7. Orta qiymət bütün nəzərə alınan şəbəkə nöqtələrində ölçülmüş parlaqlıq dəyərlərinin arifmetik ortasıdır.

Qeyd.— İşarənin orta parlaqlığının ölçülməsinə dair təlimat G-AGA-014 sənədində verilmişdir.

8. Qonşu şəbəkə nöqtələrinin parlaqlıq qiymətləri arasındakı nisbət 1.5:1-dən çox olmamalıdır. Şəbəkə aralığının 7,5 sm olduğu işarənin üz hissəsindəki sahələr üçün bitişik şəbəkə nöqtələrinin parlaqlıq qiymətləri arasındakı nisbət 1.25:1-dən çox olmamalıdır. İşarənin bütün üzü üzrə maksimum və minimum parlaqlıq dəyəri arasındakı nisbət 5:1-dən çox olmamalıdır.

9. İşarələrin formaları, yəni hərflər, rəqəmlər, oxlar və simvollar Şəkil A4-2-də göstərilənlərə uyğun olmalıdır. Simvolların eni və ayrı-ayrı simvollar arasındakı boşluq Cədvəl A4-1-də göstərildiyi kimi müəyyən edilməlidir.

10. Nişanların üz hündürlüyü aşağıdakı kimi olmalıdır:

Şərti işarənin hündürlüyü	*Üz tərəfi (min)*
200 mm	300 mm
300 mm	450 mm
400 mm	600 mm

11. Nişanların üzünün eni Şəkil A4-4-ə əsasən müəyyən edilməlidir, bundan başqa, icbari qaydada əməl olunmalı nişanı sürmə yolunun yalnız bir tərəfində nəzərdə tutulduqda, üzün eni aşağıdakılardan az olmamalıdır:

a) kod nömrəsi 3 və ya 4 olduqda 1,94 m; və

b) kod nömrəsi 1 və ya 2 olduqda 1,46 m.

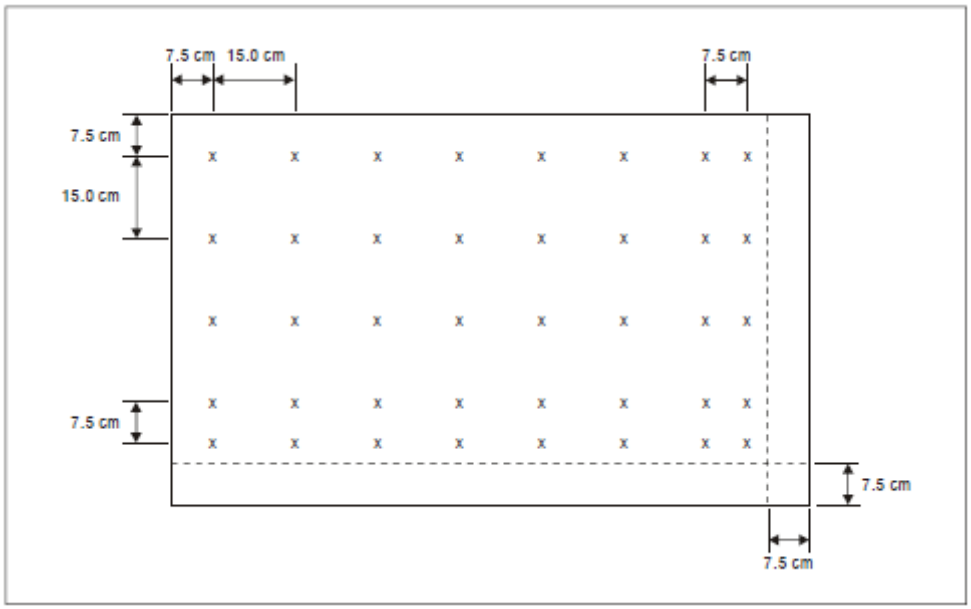
Qeyd.— Nişanların eninin müəyyən edilməsinə dair əlavə təlimatlar G-AGA-014 sənədində verilmişdir.

12. Haşiyə

a) Qonşu istiqamətləndirici nişanları arasındakı qara şaquli ayırıcının eni təqribən 0.7 ştrixin eninə malik olmalıdır.

b) Tək məkan bildirən nişanının sarı haşiyəsi təqribən 0,5 ştrixin eni olmalıdır.

13. Nişanların rəngləri İCAO-nun 14-cü əlavəsinin Qoşma 1-dəki müvafiq xüsusiyyətlərə uyğun olmalıdır.



Qeyd 1.— Nişanın orta parlaqlığı, tipik yazıları və müvafiq rəng fonunu (icbari qaydada əməl olunmalı olan nişanlar üçün qırmızı və istiqamət və məkan bildirən nişanlar üçün sarı) göstərən nişanın üzlüyündə şəbəkə nöqtələrinin qurulması ilə hesablanır.

a) Nişan üzünün yuxarı sol küncündən başlayaraq, sol kənarından və yuxarı hissəsindən 7,5 sm məsafədə istinad şəbəkə nöqtəsi qurulur.

b) Təyin olunan şəbəkə nöqtəsindən üfüqi və şaquli olaraq 15 sm məsafədə bir şəbəkə yaradılır. Nişan üzünün kənarından 7,5 sm məsafədə olan şəbəkə nöqtələri istisnadır.

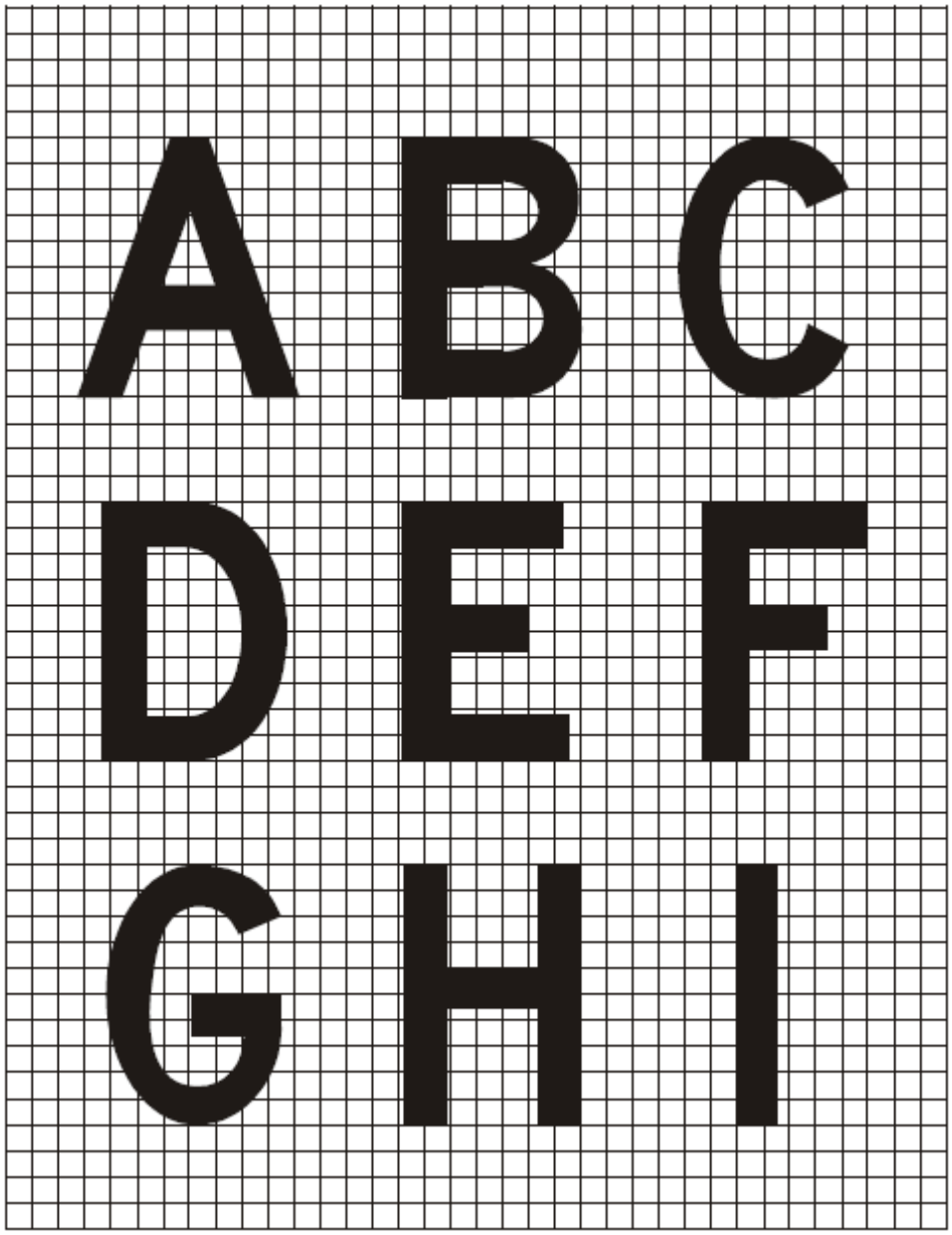
c) Cərgə/sütunlarda sonuncu nöqtə nişan üzünün kənarından 22,5 sm ilə 15 sm arasında yerləşdikdə (lakin daxil deyil), bu nöqtədən 7,5 sm məsafədə əlavə nöqtə əlavə edilməlidir.

d) Şəbəkə nöqtəsi simvolun və fonun sərhəddinə düşdüyü halda, grid nöqtəsi simvoldan tamamilə kənarda olmaq üçün bir qədər sürüşdürülməlidir.

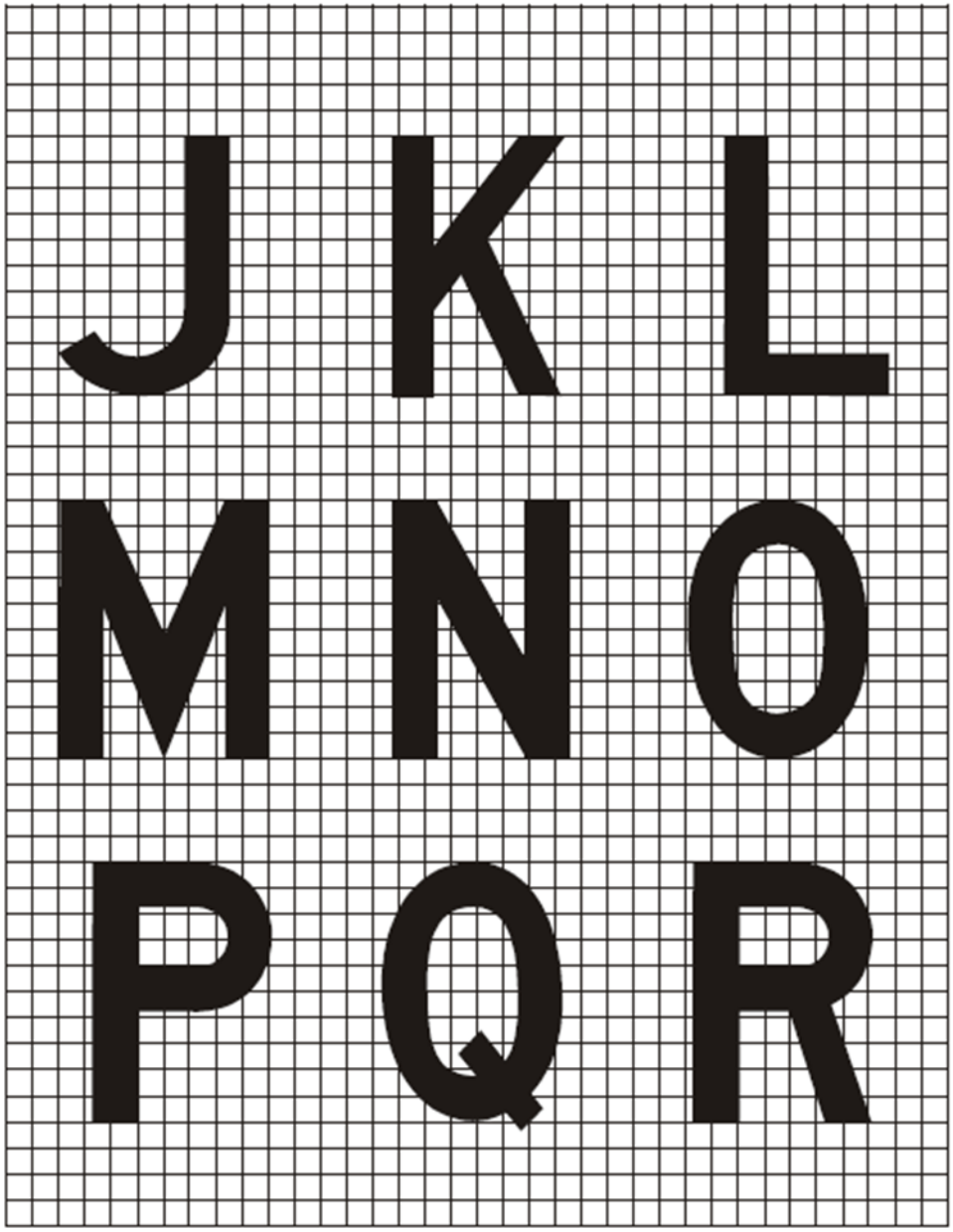
Qeyd 2.— Hər bir simvolun ən azı beş bərabər məsafəli şəbəkə nöqtəsini ehtiva etməsini təmin etmək üçün əlavə şəbəkə nöqtələri tələb oluna bilər.

Qeyd 3.— Bir vahidə iki növ nişan daxil olduqda, hər bir növ üçün ayrıca şəbəkə yaradılmalıdır.

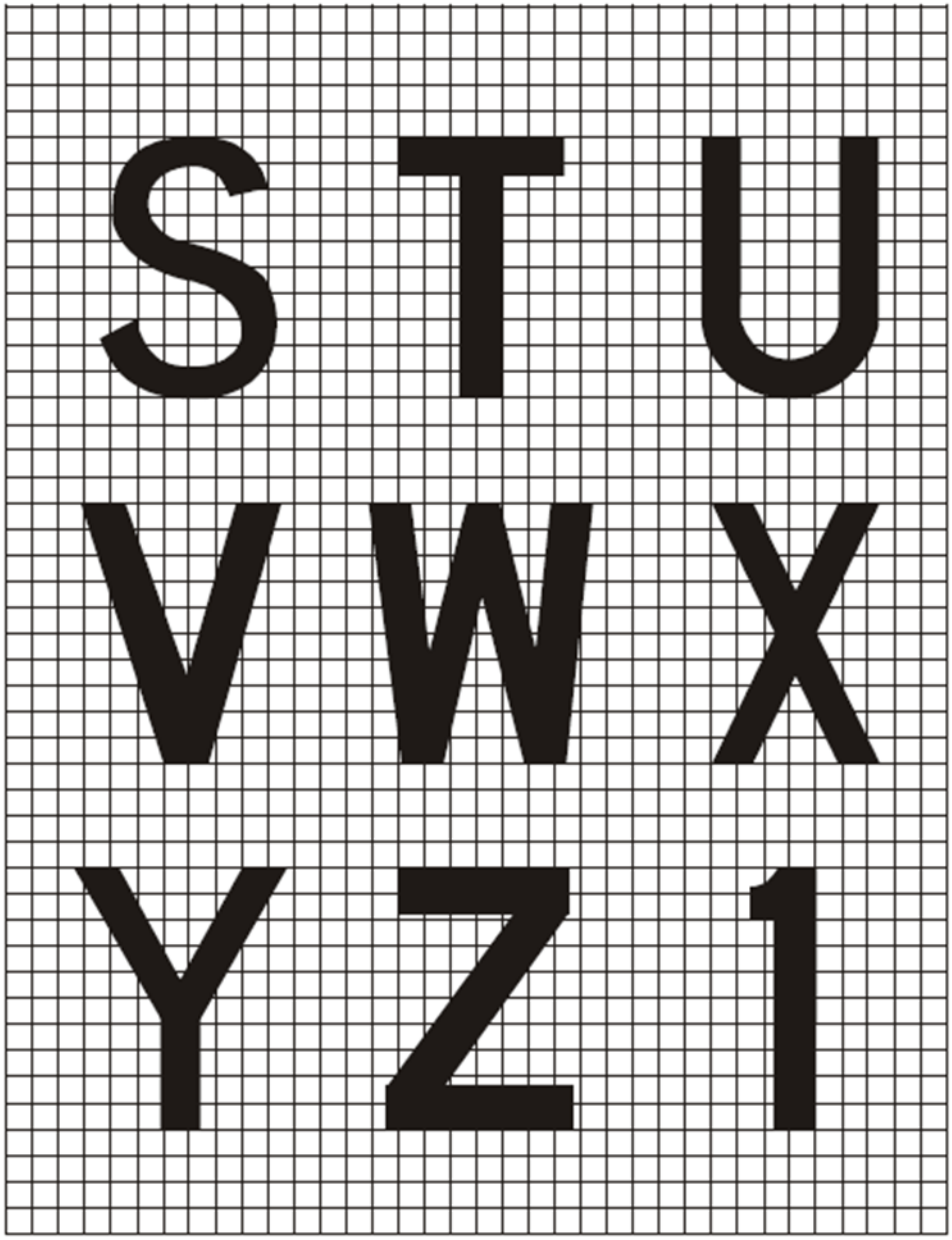
Şəkil A4-1. Nişanın orta parlaqlığını hesablamaq üçün şəbəkə nöqtələri



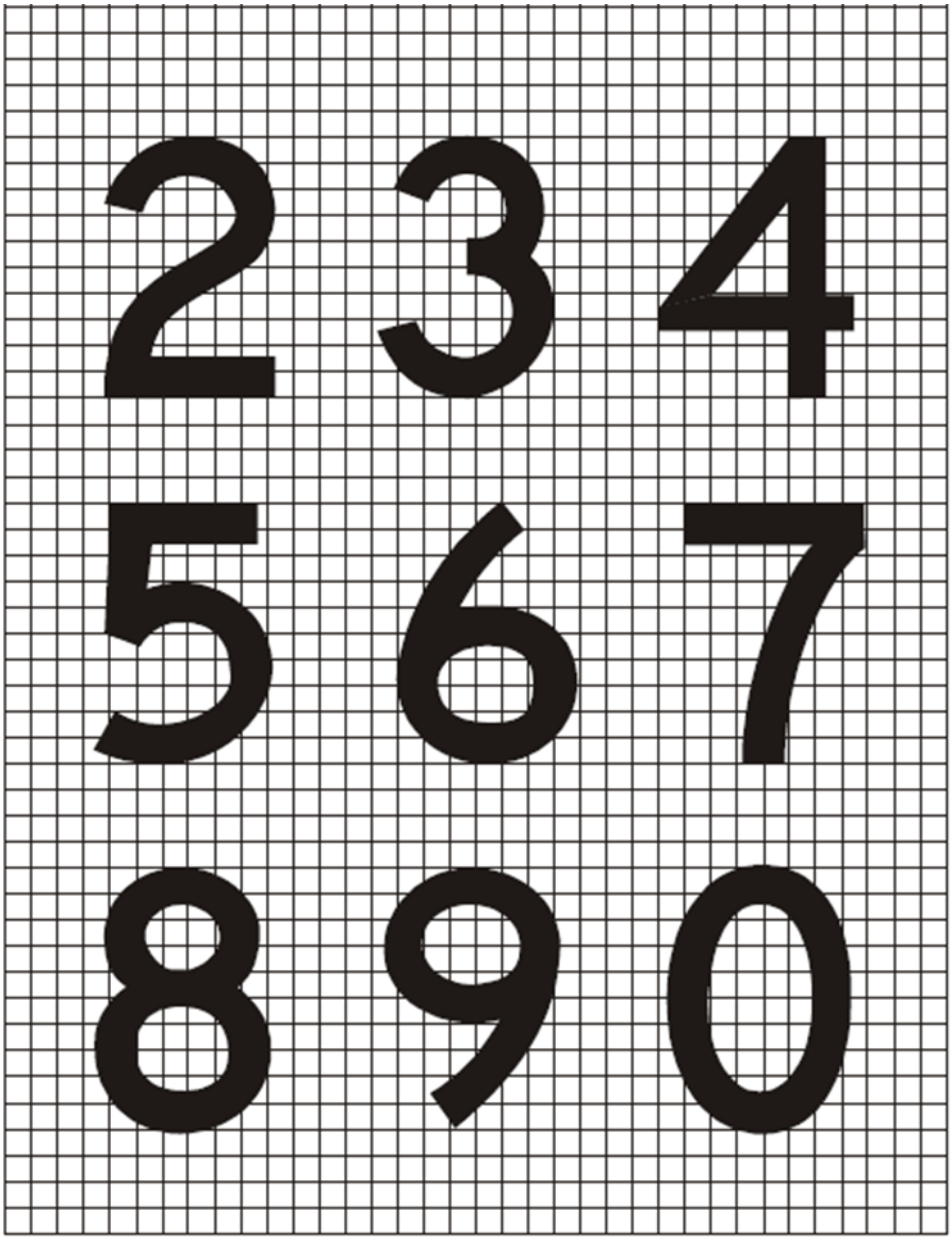
Şəkil A4-2. İşarələrin formaları



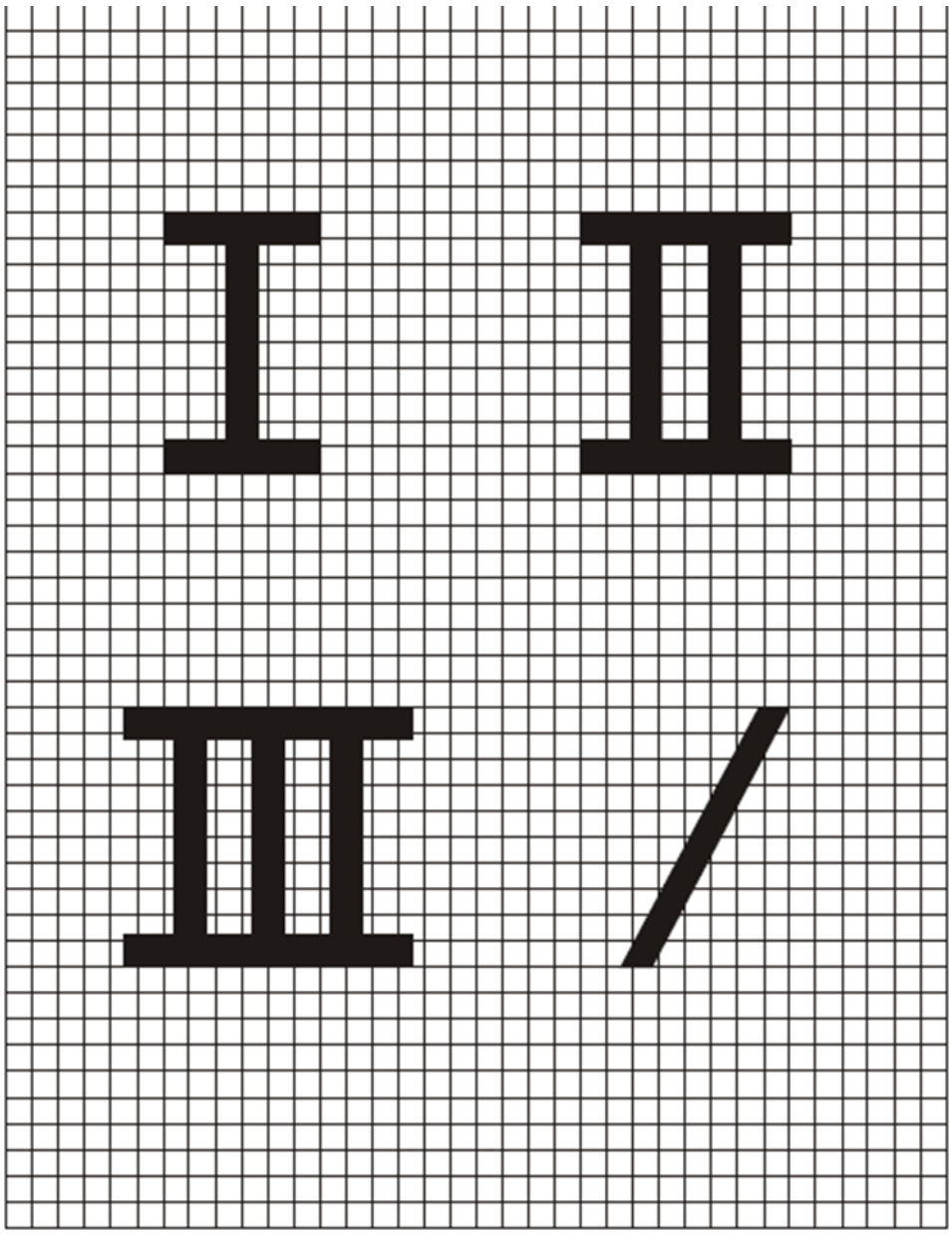
Şəkil A4-2. (davamı)



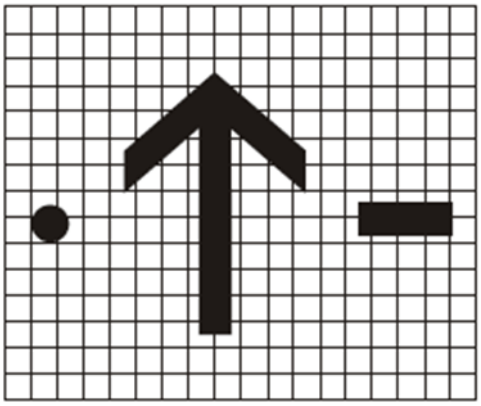
Şəkil A4-2. (davamı)



Şəkil A4-2. (davamı)



Şəkil A4-2. (davamı)

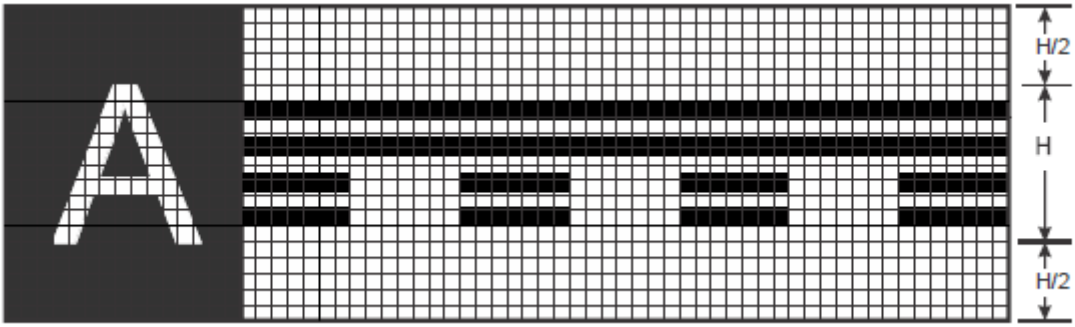


Ox, nöqtə və defis

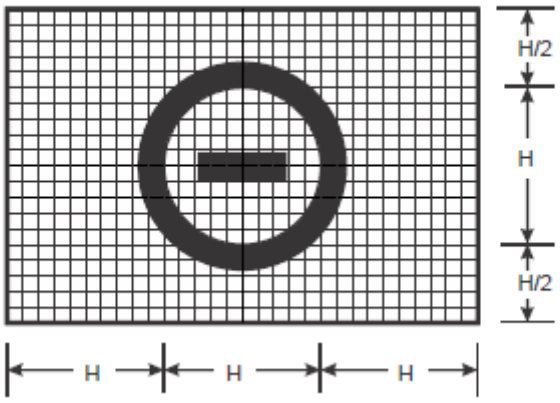
Qeyd 1.— Oxun eni, nöqtənin diametri və defisin həm eni, həm də uzunluğu simvolun eninə mütənasib olmalıdır.

Qeyd 2.— Oxun ölçüləri istiqamətindən asılı olmayaraq müəyyən işarə ölçüsü üçün sabit qalmalıdır.

Şəkil A4-2.

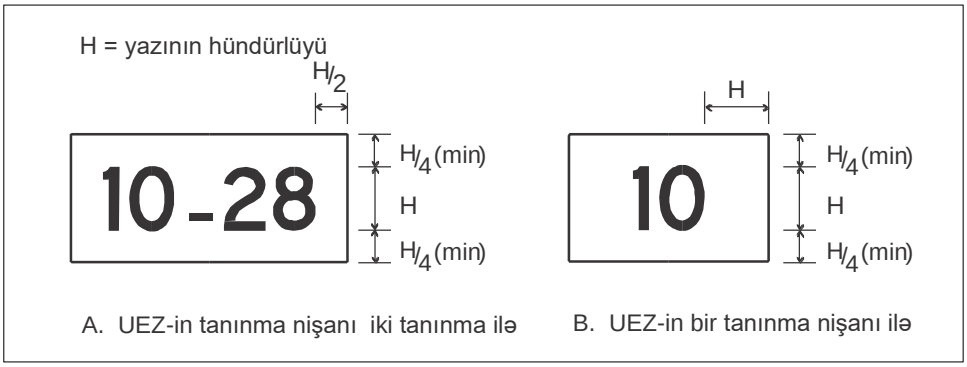


UEZ azad olundu nişanı (tipik məkan bildirən işarə ilə)



Daxil olmaq qadağandır nişanı

Şəkil A4-3. Uçuş-enmə zolağı azad olundu və daxil olmaq qadağandır nişanları



Şəkil A4-4 üçün İzahlı Qeyd: "H" yazının hündürlüyünü bildirir.

Şəkil A4-4. Nişan ölçüləri

Cədvəl A4-1. Hərf və rəqəmlərin eni, hərflər və ya rəqəmlər arasındakı boşluq

a) Hərfdən hərfə kod nömrəsi

Əvvəlki Rəqəm	Növbəti hərif		
	B, D, E, F, H, I, K, L, M, N, P, R, U	C, G, O, Q, S, X, Z	A, J, T, V, W, Y
	Kod nömrəsi		
A	2	2	4
B	1	2	2
C	2	2	3
D	1	2	2
E	2	2	3
F	2	2	3
G	1	2	2
H	1	1	2
I	1	1	2
J	1	1	2
K	2	2	3
L	2	2	4
M	1	1	2
N	1	1	2
O	1	2	2
P	1	2	2
Q	1	2	2
R	1	2	2
S	1	2	2
T	2	2	4
U	1	1	2
V	2	2	4
W	2	2	4
X	2	2	3
Y	2	2	4
Z	2	2	3

b) Rəqəmdən rəqəmə kod nömrəsi

Əvvəlki Rəqəm	Növbəti nömrə		
	1, 5	2, 3, 6, 8, 9, 0	4, 7
	Kod nömrəsi		
1	1	1	2
2	1	2	2
3	1	2	2
4	2	2	4
5	1	2	2
6	1	2	2
7	2	2	4
8	1	2	2
9	1	2	2
0	1	2	2

c) Yazılar arasındakı məsafə

Kod ;№.	Yazının hündürlüyü (mm)		
	200	300	400
	Ara məsafə (mm)		
1	48	71	96
2	38	57	76
3	25	38	50
4	13	19	26

d) Hərflərin eni

Hərf	Hərflərin hündürlüyü (mm)		
	200	300	400
	Eni (mm)		
A	170	255	340
B	137	205	274
C	137	205	274
D	137	205	274
E	124	186	248
F	124	186	248
G	137	205	274
H	137	205	274
I	32	48	64
J	127	190	254
K	140	210	280
L	124	186	248
M	157	236	314
N	137	205	274
O	143	214	286
P	137	205	274
Q	143	214	286
R	137	205	274
S	137	205	274
T	124	186	248
U	137	205	274
V	152	229	304
W	178	267	356
X	137	205	274
Y	171	257	342
Z	137	205	274

e) Nömrələrin eni

Nömrə	Nömrələrin hündürlüyü (mm)		
	200	300	400
	Width (mm)		
1	50	74	98
2	137	205	274
3	137	205	274
4	149	224	298
5	137	205	274
6	137	205	274
7	137	205	274
8	137	205	274
9	137	205	274
0	143	214	286

Təlimat

1. Hərflər və ya rəqəmlər arasında düzgün BOŞLUQ müəyyən etmək üçün a) və ya b) cədvəlindən kod nömrəsinə uyğun və həmin kod nömrəsi üçün c) cədvəlini istədiyiniz hərf və ya rəqəm hündürlüyünə daxil edilir.

2. İxtisarı və ya simvolu təşkil edən sözlər və ya simvol qrupları arasındakı məsafə istifadə olunan simvolların hündürlüyündən 0,5-0,75 dəfə çox olmalıdır. Məqbul vizual tarazlığı təmin etmək üçün, "A →" kimi ayrıca simvolu olan ox halları istisna olmaqla, aralıq simvolun hündürlüyünün ən azı 1/4 hissəsinə endirilə bilər.

3. Rəqəm hərfdən sonra gəlirsə və ya əksinə, Kod 1-dən istifadə edilir.

4. Bir simvoldan sonra defis, nöqtə və ya diaqonal xətt çəkildikdə və ya əksinə, Kod 1-dən istifadə edilir.

5. Kəsişmə yerindən havaya qalxma nişanı üçün kiçik hərf "m" simvolunun hündürlüyü rəqəm simvollarının hündürlüyünə bərabər olan 1 kodunun əvvəlki "0" intervalı ilə əvvəlki "0" (sıfır) hərfinin 0,75 hündürlüyünə bərabərdir.

BU SƏHİFƏ QƏSDƏN BOŞ SAXLANILIB