

Jedinični izvori svjetla za označavanje prepreka visokog intenziteta	152-154
Označavanje vjetroagregata	154
Osvjetljenje vjetroagregata	154
DIO SEDMI - VIZUELNA SREDSTVA ZA OZNAČAVANJE POVRŠINA OGRANIČENE UPOTREBE	154
Oznaka zatvoreno	154
Zatvorene USS i staze za vožnju	155
Zatvoreni dijelovi USS i staze za vožnju	155
Karakteristike oznake zatvoreno	155
Trajno zatvorene USS i staze za vožnju, ili njihovi dijelovi	155
Sustavi rasvjete na zatvorenoj USS i stazi za vožnju	155
Križanje zatvorenih USS ili staza za voženju sa USS ili stazom za vožnju koje su u upotrebi	155-156
Površine sa nedovoljnom nosivošću	156
Oznaka bočne strane vozne površine	156
Karakteristike oznake bočne strane vozne površine	156
Površina ispred praga	156-157
Oznaka u obliku slova "V" postavljenog naopačke	157
Karakteristike oznake u obliku slova "V" postavljenog naopačke	157
Površine izvan upotrebe	157
Razmak između označivača područja izvan upotrebe	157
Karakteristike označivača za označavanje površina izvan upotrebe	158
Karakteristike jediničnih izvora svjetla za označavanje površina izvan upotrebe	158
Karakteristike konusa za označavanje površina izvan upotrebe	158
Karakteristike zastavica za označavanje površina izvan upotrebe	158
Karakteristike označivača za označavanje površina izvan upotrebe u obliku ploče	158
DIO OSMI - ELEKTRIČNI SUSTAVI	158
Sustavi električnog napajanja za sustave zrakoplovne navigacije	158-159
Vizuelna sredstva	159-160
Projektovanje sustava	160
Nadzor	160-162
DIO DEVETI - AERODROMSKE OPERATIVNE SLUŽBE, OPREMA I INSTALACIJE	163
Planiranje za slučajeve izvanrednih događaja na aerodromu	163-165
Uklanjanje neispravnog zrakoplova	165
Smanjenje opasnosti od kretanja i zadržavanja divljih životinja na području aerodroma	165
Punjenje zrakoplova gorivom	165
Operacije aerodromskih vozila	165-166
Sustavi za vođenje i kontrolu površinskog kretanja	166-167
Postavljanje opreme i instalacija na operativnim površinama	167-168
Ograde	168
DIO DESETI - ODRŽAVANJE AERODROMA	168
Opće	168
Kolnici operativne površine	168
Nosivi slojevi kolovoza USS	169
Vizuelna sredstva	169-171
Dodaci i prilozi	171
Dodaci tiskani uz ovaj Pravilnik su:	
a) Dodatak 1: Boje za aeronautička svjetla na tlu, oznake, znakove i ploče.	173
b) Dodatak 2: Značajke aeronautičkih svjetala na tlu	183
c) Dodatak 3: Obvezne horizontalne oznake i oznake obavijesti	198
d) Dodatak 4: Zahtjevi u pogledu projektiranja znakova za navođenje po stazi za vožnju	203
e) Dodatak 5: Zahtjevi u pogledu kvalitete aeronautičkih podataka	214
f) Dodatak 6: Lokacija svjetala na preprekama	218
g) Dodatak 7: Aeronautička studija	222
Prilozi tiskani uz ovaj Pravilnik su:	
a) Prilog A: Bilješke kao dopuna Pravilniku o aerodromima	224
b) Prilog B: Površine ograničenja prepreka	254

Na osnovu člana 16. i člana 61. stav (2) Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", broj 32/02 i 102/09) i člana 14. Zakona o vazduhoplovstvu BiH ("Službeni glasnik BiH", broj 39/09), generalni direktor Direkcije za civilno vazduhoplovstvo Bosne i Hercegovine donosi

ПРАВИЛНИК

О ИЗМЈЕНАМА И ДОПУНАМА ПРАВИЛНИКА О АЕРОДРОМИМА

Члан 1.

У члану 2. додати следеће појмове:

- 98) **Картографски подаци о аеродрому** (*Aerodrome mapping data*): подаци који се прикупљају у сврху обједињавања картографских информација о аеродрому за ваздухопловне потребе.
- 99) **База картографских података о аеродрому** (*Aerodrome mapping database*): збирка картографских података о аеродрому који су организовани и посложени у структурирани скуп података.
- 100) **Критична тачка** (*Hot spot*): локација (мјесто) на оперативној површини аеродрома на којој се раније догодио или постоји потенцијални ризик да се догоди судар или неодобрени упад на полетно-слетну стазу, те на којој је потребан повећан опрез пилота/возача.
- 101) **Систем управљања безбједношћу** (*SMS*): високо организовани приступ у управљању безбједношћу, што укључује: неопходне организационе структуре, одговорности, политику и процедуре.
- 102) **Класификација интегритета** (ваздухопловни подаци): Класификација заснована на потенцијалном ризику који проистиче из коришћења оштећених података. Ваздухопловни подаци се класификују као:
 - a) рутински подаци: постоји веома мала вјероватноћа да ће при коришћењу оштећених рутинских података безбједан наставак лета и слијетање ваздухоплова бити озбиљно угрожени уз могућност катастрофе;
 - b) битни подаци: постоји мала вјероватноћа да ће при коришћењу оштећених битних података безбједан наставак лета и слијетање ваздухоплова бити озбиљно угрожени уз могућност катастрофе; и
 - c) критични подаци: постоји велика вјероватноћа да ће при коришћењу критичних података безбједан наставак лета и слијетање ваздухоплова бити озбиљно угрожени уз могућност катастрофе.
- 103) **Безбједносна површина краја полетно-слетне стазе** (*RESA*): површина симетрична са продуженом централном линијом полетно-слетне стазе која се налази уз завршетак стазе и чија је првенствена намјена смањење ризика од оштећења ваздухоплова у случају да слети испред или се заустави иза површине полетно-слетне стазе.

Члан 2.

У одјељку 3. Сертификовање аеродрома члан 6. став (1) мијења се и гласи:

- (1) Национална ваздухопловна власт ће сертифицивати аеродроме који се користе за међународне операције у складу са националним прописима. Као дио процеса сертификације, национална ваздухопловна власт ће обезбиједити да аеродромски приручник садржи све важне информације о аеродромској локацији, инфра-структури, службама, опреми, оперативним процедурама, организацији и укључујући систем управљања безбједношћу буде достављен од стране подносиоца

захтјева за одобрење/прихватање прије издавања аеродромске потврде.

Члан 3.

У одјелјку 3. Сертификовање аеродрома у ставу (1) иза ријечи "сертификирани" додати сљедеће:

"У оквиру сертификације аеродрома, ваздухопловне власти су дужне да се побрину да, прије него што аеродромском оператору издају потврду за аеродром, подносилац захтјева достави аеродромски приручник на одобрење/прихватање који садржи релевантне информације о локацији аеродрома, његовим објектима, службама, опреми, оперативним поступцима, организацији и управи, укључујући и систем управљања безбједношћу.

У одјелјку 3. Сертификовање аеродрома члан 6. став (1) маса 2730 кг мијења се у 2370 кг.

Члан 4.

У одјелјку 4. Управљање безбједношћу члан 7. став се мијења и гласи:

(1) "Аеродромски оператор ће у циљу постизања прихватљивог нивоа безбједности аеродромских операција успоставити систем управљања безбједношћу на аеродрому који ће бити усклађен са националним програмом безбједности".

Члан 5.

У одјелјку 5. Пројектовање аеродрома члан 8. додати став (3) који гласи:

(3) "На достављену локацијску или техничку документацију (главни пројекат, идејно рјешење, студије, елаборати итд.) везану за изградњу, доградњу, реконструкцију аеродрома, објеката на аеродрому и маневарских површина Дирекција за цивилно ваздухопловство БиХ издаје сагласност на исте."

Члан 6.

У члану 10. став (2) се мијења и гласи:

(2) "Оператор аеродрома или државе уговорнице обезбјеђују одржавање цјеловитости ваздухопловних података током цијелог процеса њихове обраде – од премјеравања/извора до сљедећег корисника којем су намијењени. Примјењују се сљедеће класификације и нивои цјеловитости података, а на основу примјењивих класификација цјеловитости, поступцима валидације и верификације се:

- за рутинске податке: избјегава оштећење током цијелог процеса обраде података;
- за битне податке: обезбјеђује да ни у једној фази цјелокупног процеса не дође до оштећења и може по потреби укључивати додатне процесе да би се ријешили потенцијални ризици у укупној архитектури система да би се додатно обезбиједила цјеловитост података на овом нивоу; и
- за критичне податке: обезбјеђује да ни у једној фази цјелокупног процеса не дође до оштећења и укључују се додатни поступци обезбјеђивања цјеловитости да би се у потпуности ублажиле посљедице грешака које су темељном анализом укупне архитектуре система препознате као потенцијални ризици по цјеловитост података.

Члан 7.

У члану 15. (Носивост колника) став (5) под тачком с) табела се мијења у:

Највећа дозвољена категорија притиска у гумама тачкова ваздухоплова	КОД
Неограничено: без ограничења притиска	W
Висока: притисак ограничен на 1,75 Мра	X

Средња: притисак ограничен на 1,25 Мра	Y
Ниска: притисак ограничен на 0,50 Мра	Z

Став (6) под тачком b) Примјер 2 - највећи дозвољени притисак у гумама тачкова ваздухоплова мијења се у 1,25 Мра.

Члан 8.

У члану 18. став (3) под тачком с) брисати ријеч "или" и додати зарез иза ријечи бљузгавицу и лед и додати иза ријечи лед и "мраз".

У члану 18. став (3) под тачком f) брисати ријеч "или" и додати зарез иза ријечи полетно-слетној стази, а иза ријечи стази за вожење додати ријечи "или платформи".

У члану 18. став (3) иза ријечи "стази за вожење" додати сљедеће: "или других нечистоћа као што су: блато, прашина, пијесак, вулкански дим, уље и гума".

Члан 9.

У члану 18. у ставу (5) тачка с) се брише и замјењује са сљедећим:

Опис појаве	Израз за означавање појаве
с) У смислу перформанси ваздухоплова, полетно-слетна стаза на којој је више од 25 процената њене површине (било да се ради о изолованим мјестима или не) која се користе у оквиру захтијеване дужине и ширине покривено водом која је дубља од 3 mm.	Стајаћа вода

док се тачка d) у потпуности брише.

Члан 10.

У члану 18. став (8) у тачки а) иза ријечи ваздухоплова додати сљедеће:

"и о томе се прави извјештај SNOWTAM".

У члану 18. додати став (9) који гласи:

(9) "Кад год је присутан и пријављен снијег, бљузгавица, лед или мраз у опису услова на површини полетно-слетне стазе, треба користити сљедеће појмове: суви снијег, мокри снијег, збијени снијег, мокри збијени снијег, бљузгавица, лед, мокар лед, мраз, суви снијег по леду, мокар снијег по леду, третиран хемијским средствима, пијесак присутан, и треба да обухвати гдје је то примјењиво процјену дебљине наноса нечистоће."

Члан 11.

У члану 31. став (2) се мијења и гласи:

(2) Асфалтирана полетно-слетна стаза треба да буде тако изграђена да обезбиједи коефицијент трења на или изнад минималног нивоа трења дозвољеног од стране ваздухопловне власти.

У ставу (4) иза броја 1,0 mm додаје се "Да би се обезбиједила неопходна својства трења површине, треба водити рачуна о макротекстури и микротекстури."

У члану 31. додаје се став (6) који гласи:

(6) "Површину колничке (асфалтне и/или бетонске) полетно-слетне стазе треба измјерити након што је изграђена или обновљена да би се утврдило да својства трења полетно-слетне стазе задовољавају пројектне циљеве".

Члан 12.

У члану 35. (RESA) додати ставове (10) и (11) који гласе:

(10) Ако је инсталиран EMAS систем (*Engineered Material Arresting System*) - систем за заустављање ваздухоплова, онда се дужина RESA-е може смањити на основу спецификација дизајнираног система али уз прихватање/одобрење ваздухопловне власти.

(11) Заштитна површина краја полетно-слетне стазе треба да се пружа, уколико је изводљиво од краја основне стазе полетно-слетне стазе до најмање:

- a) 240 m када је кодни број 3 или 4, или краће када је постављен зауставни систем EMAS,
b) 120 m када је кодни број 1 или 2 а полетно-слетна стаза инструменталног типа, или краћа када је постављен зауставни систем,

c) 30 m када је кодни број 1 или 2 а полетно-слетна стаза неинструменталног типа.

Члан 13.

У члану 59. Табела 4-1. Димензије и нагиби површина ограничења препрека – стазе за слетање замјењује се табелом:

СТАЗЕ ЗА СЛИЈЕТАЊЕ

КЛАСИФИКАЦИЈА СТАЗА										
Површина и димензије ^а	Неинструменталне				Инстр. непрецизни прилаз			Инстр. прецизни прилаз кат.		
	Кодни број				Кодни број			I		II или III
	1	2	3	4	1,2	3	4	1,2	3,4	3,4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
КУПАСТА										
Нагиб	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Висина	35м	55м	75м	100м	60м	75м	100м	60м	100м	100м
УНУТРАШЊА ХОРИЗОНТАЛНА										
Висина	45м	45м	45м	45м	45м	45м	45м	45м	45м	45м
Радијус	2000м	2500м	4000м	4000м	3500м	4000м	4000м	3500м	4000м	4000м
УНУТРАШЊА ПРИЛАЗНА										
Ширина	-	-	-	-	-	-	-	90м	120м ^с	120м ^с
Удаљеност од прага	-	-	-	-	-	-	-	60м	60м	60м
Дужина	-	-	-	-	-	-	-	900м	900м	900м
Нагиб	-	-	-	-	-	-	-	2,5%	2%	2%
ПРИЛАЗНА										
Дужина унутрашњег руба	60м	80м	150м	150м	150м	300м	300м	150м	300м	300м
Удаљеност од прага	30м	60м	60м	60м	60м	60м	60м	60м	60м	60м
Дивергенција (свака страна)	10%	10%	10%	10%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
Прва секција										
Дужина	1600м	2500м	3000м	3000м	2500м	3000м	3000м	3000м	3000м	3000м
Нагиб	5%	4%	3,33%	2,5%	3,33%	2%	2%	2,5%	2%	2%
Друга секција										
Дужина	-	-	-	-	-	3600м ^б	3600м ^б	12000м	3600м ^б	3600м ^б
Нагиб	-	-	-	-	-	2,5%	2,5%	3%	2,5%	2,5%
Хоризонтална секција										
Дужина	-	-	-	-	-	8400м ^б	8400м ^б	8400м ^б	8400м ^б	8400м ^б
Укупна дужина	-	-	-	-	-	15000м	15000м	15000м	15000м	15000м
ПРЕЛАЗНА										
Нагиб	20%	20%	14,3%	14,3%	20%	14,3%	14,3%	14,3%	14,3%	14,3%
УНУТРАШЊА ПРЕЛАЗНА										
Нагиб	-	-	-	-	-	-	-	40%	33,3%	33,3%
КЛАСИФИКАЦИЈА СТАЗА										
Површина и димензије	Неинструменталне				Инстр. непрецизни прилаз			Инстр. прецизни прилаз кат.		
	Број кода				Број кода			I		II или III
	1	2	3	4	1,2	3	4	1,2	3,4	3,4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
ПОВРШИНА ПРЕКИНУТОГ СЛИЈЕТАЊА										
Дужина унутрашњег руба	-	-	-	-	-	-	-	90м	120м ^с	120м ^с
Удаљеност од прага	-	-	-	-	-	-	-	"	1800м ^д	1800м ^д
Дивергенција (свака страна)	-	-	-	-	-	-	-	10%	10%	10%
Нагиб	-	-	-	-	-	-	-	4%	3,33%	3,33%

а. Све димензије су мјерене хоризонтално осим уколико је другачије утврђено.
б. Варијабилна дужина
ц. Удаљеност до краја основне стазе или
д. до краја полетно-слетне стазе, већ према томе што је краће.
е. Гдје је слово кода F (колона 3 табеле 1-1), ширина се повећава на 155 м. За информације о ваздухоловима кодног слова F, који су опремљени дигиталном авиоиком која омогућава наредбама за управљање одржавање успостављеног правца током маневра кружења, види Кружно 301 – Нови већи ваздухолови – Повреда зоне без препрека: Оперативне мјере и аеронаутичка студија.

Члан 14.

У члану 63. у ставу (1) у тачки а) слово "и" се замјењује са "и/или".

У ставу (1) у тачки б) иза ријечи општина додаје се нови ред који гласи:

- доказ о уплати административне таксе и накнаде.

У члану 63. став (2) се мијења у нови став који гласи:

- (2) "За све нове објекте који се планирају градити изван граница површина ограничења препрека, чија је планирана висина 45m изнад тла на коме се планирају градити и који су изван насељених мјеста, обавезна је сагласност Дирекције за цивилно ваздухопловство БиХ, заснована на упућеном захтјеву за сагласност, те (уз захтјев) доставити документацију наведену у ставу (1) наведеног члана.

Објекти у зонама које се налазе изван граница површина ограничења препрека, чија је планирана висина 150m и више изнад тла на коме се планирају градити, сматраће се препрекама, осим ако посебна аеронаутичка студија коју израђује и доставља подносилац захтјева покаже да ови објекти неће представљати опасност за ваздухоплове.

Ова студија може узети у обзир природу предметних операција и може разликовати дневне и ноћне операције."

Члан 15.

У члану 64. додају се нови ставови (3) и (4) који гласе:

- (3) "Прије изградње објеката изван граница површина за ограничавање препрека а који се пружају изнад насељених мјеста потребно је прибавити сагласност Дирекције за цивилно ваздухопловство."
- (4) "Други објекти изван површина за ограничење препрека треба да буду означени и/или освијетљени од стране подносиоца захтјева када ваздухопловна студија указује да би објекат могао да представља опасност за ваздухоплове."
- (5) "Надземне жице, каблови, итд. који прелазе ријеку, водени пут, долину или аутопут треба да буду означени од стране подносиоца захтјева, а њихови носећи торњеви означени или освијетљени када ваздухопловна студија указује да жице или каблови могу да представљају опасност за ваздухоплов."

Члан 16.

У члану 77. став (3) се брише и замјењује сљедећим:

"Када за то постоје услови:

- а) Додатно истакнута ознака централне линије стазе за вожњу протеже се од позиције за чекање облик А (приказано на слици 5-6: Ознаке стазе за вожњу) у дужини од највише 47m у смјеру

кретања од полетно-слетне стазе. Видјети слику 5-7 (а).

- б) Ако се додатно истакнута ознака централне линије стазе за вожњу укршта на удаљености мањој од 47m са другом ознаком позиције за чекање, нпр. са позицијом за чекање на полетно-слетној стази категорије II или III са прецизним прилазом, додатно истакнута ознака централне линије стазе за вожњу се изводи на начин да се прекида на удаљености од 0,9m испред и иза ознаке позиције за чекање са којом се укршта. Додатно истакнута централна линија стазе за вожњу која се укршта са ознаком позиције за чекање мора се продужити иза тачке укрштања за најмање 3 непрекидане линије или до укупне дужине од 47m, у зависности од тога шта је веће дужине. Видјети слику 5-7 (б).
- в) Ако додатно истакнута централна линија стазе за вожњу пролази кроз укрштање двије стазе за вожњу на удаљености мањој од 47m од ознаке позиције за чекање, додатно истакнута централна линија мора да буде изведена на начин да се прекида на удаљености од 1,5m испред и иза тачке у којој централна линија стазе за вожњу са којом се укршта прелази преко додатно истакнуте централне линије стазе за вожњу. Додатно истакнута централна линија стазе за вожњу која пролази кроз укрштање двије стазе за вожњу мора се продужити иза тачке укрштања за најмање 3 непрекидане линије или до укупне дужине од 47m, у зависности од тога шта је веће дужине. Видјети слику 5-7(в).
- г) Када се двије централне линије стазе за вожњу спајају на ознаци или прије ознаке позиције за чекање, непрекидана линија са унутрашње стране не смије бити краћа од 3m. Слика 5-7(г).
- д) Када су двије ознаке позиције за чекање постављене једна насупрот другој на удаљености мањој од 94m, додатно истакнуте ознаке централне линије стазе за вожњу морају да буду изведене у пуној дужини између тако постављених позиција за чекање. Додатно истакнуте ознаке централне линије стазе за вожњу не протежу се ни преко једне ни преко друге ознаке позиције за чекање. Слика 5-7(д).

Члан 17.

Постојећу слику 5-7 замјеним сликом 5-7 - Ознака централне линије стазе за вожњу.

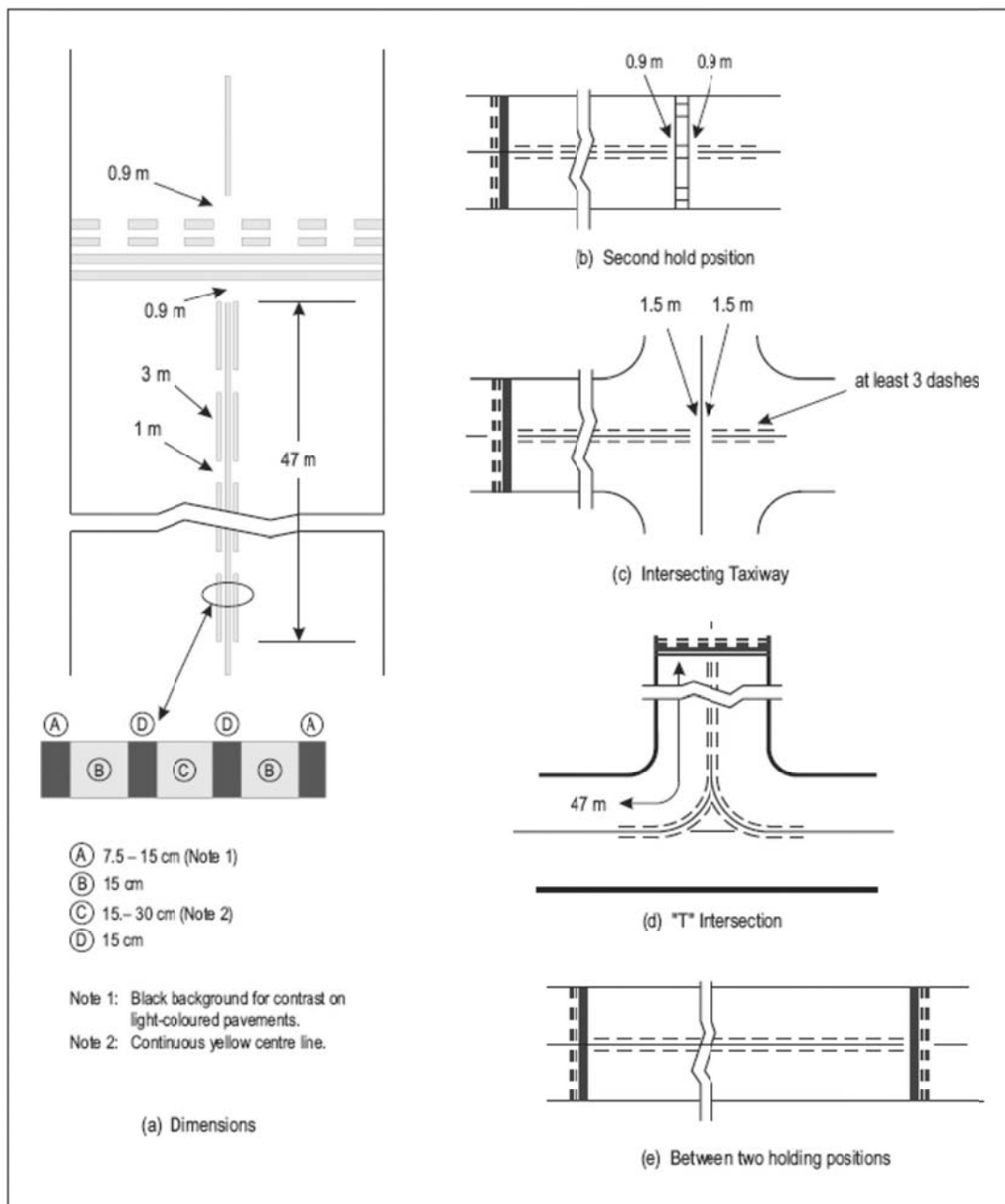


Figure 5-7. Enhanced Taxiway Centre Line Marking

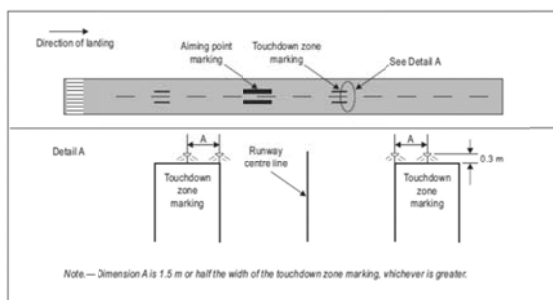
Члан 18.

У члану 108. додаје се нови став (8) који гласи:

- (8) "Једноставни систем освјетљења зоне додира поставља се у циљу лакшег уочавања зоне додира у свим условима видљивости, како би пилот могао одлучити о одустајању од слијетања у случају да ваздухоплов није слетио на полетно-слетну стазу до одређене њене тачке. Од велике је важности да пилоти који изводе операције на аеродромима који користе једноставни систем освјетљења зоне додира буду упознати са намјеном ових свјетала.

Локација - Једноставни систем освјетљења зоне додира састоји се од два пара свјетала постављених са сваке стране централне линије полетно-слетне стазе на удаљености од 0,3 метра испред завршног руба ознаке зоне додира, посматрано у смјеру слијетања ваздухоплова. Попречна удаљеност између два унутрашња свјетла једноставног система освјетљења зоне додира мора бити једнака попречној удаљености између двије паралелне линије које су саставни дио ознаке зоне додира. Размак између два свјетла једног пара свјетала не смије бити већи од 1,5m или 50% од ширине линије ознаке зоне додира на којој су постављени, у зависности од тога шта је веће. (Слика 5-24а) Једноставни систем освјетљења зоне додира.

Расвјетна тијела једноставног система освјетљења зоне додира морају да буду учвршћена и да емитују једносмјерни сноп бијелог свјетла промјењивог интензитета усмјереног тако да буду видљива пилоту ваздухоплова у прилазу полетно-слетној стази."



Слика 5-24а Једноставни систем освјетљења зоне додира

Члан 19.

У члану 138. иза тачке b) стављамо тачку c) а иза ње тачку d).

Члан 20.

У члану 139. додају се ставови (3) и (4) који гласе:

- (3) "Непокретни објекат који није препрека, а налази се у близини аутопута или корита ријеке (који се користе за навигацију у условима VFR летења), и/или се аеронаутичком студијом утврди да тај објект може да представља опасност за ваздухоплов у лету, мора бити означен и освјетљен од стране подносиоца захтјева."
- 4) "Електрични далеководи и други каблови постављени изнад ријечног тока или воденог пута или долине, или се аеронаутичком студијом утврди да могу представљати опасност за ваздухоплов у лету, морају бити означени од стране подносиоца захтјева."

Члан 21.

У члану 114. додаје се став (19) који гласи:

- (19) "Када се више од једне зауставне пречке односи на одређено укрштање стазе за вожњу и полетно-слетне

стазе, само једна смије бити освјетљена у датом тренутку."

Члан 22.

У члану 140. иза ријечи "означен" брише се слово "и" а умјесто њега стављамо зарез (,) и слово "а".

Члан 23.

У члану 141. иза ријечи "означен" брише се слово "и" а умјесто њега стављамо зарез (,) и слово "а".

Члан 24.

У члану 142. у ставу (6) иза ријечи "ријеке" додати ријеч "водени пут" и иза ријечи "означени" слово "и" замијенити са "или".

Члан 25.

У члану 143. мијења се наслов у **Означавање и/или освјетљавање објеката.**

У члану 143. у ставу (3) иза ријечи "заставицама" додаје се сљедећа реченица:

"Када се покретни објекти означавају бојом, треба користити само једну упадљиву боју, најпожељније је црвену или жуто-зелену за возила хитних служби, а жуту за сервисна возила."

У члану 143. додају се ставови (4) и (5) који гласе:

- (4) Постојање објеката који морају бити освјетљени, као што је наведено у члану 144. на слици 6.2, показује се свјетлима ниског, средњег или високог интензитета, или комбинацијом тих свјетала.
- (5) Свјетла ниског интензитета препрека, типа А, Б, Ц, и Д свјетла средњег интензитета за означавање препрека, типа А, Б и Ц, свјетла високог интензитета за означавање препрека типа А и Б, у складу су са спецификацијама у Табели 6-3 – Карактеристике свјетала препрека и Додатку 1 Правилника о аеродромима.

Члан 26.

У члану 145. додати став (7) који гласи:

- (7) "Када се утврди да надземну жицу, кабал, итд. треба означити, али није изводљиво поставити ознаке на жици, каблу, онда на њиховим носећим торњевима треба обезбиједити свјетла високог интензитета за означавање препрека типа Б."

Члан 27.

У члану 147. у ставу (4) додаје се реченица која гласи:

"Свјетла ниског интензитета за означавање препрека, типа Ц, на возилима повезаним са хитним или службама обезбјеђења су трепћуће-плава, а она на осталим возилима трепћуће-жута."

У члану 147. у ставу (8) додати тачке ц, д, е, ф и г, које гласе:

- c) Када се користе свјетла високог интензитета за означавање препрека, типа А, она се распоређују на једнаким интервалима који не прелазе 105m између нивоа земљишта и свјетла/свјетала на врху, осим када је објекат који треба означити окружен зградама, па се при утврђивању броја нивоа свјетала, висина врхова зграда може користити као еквивалент нивоа земљишта.
- d) Када, по мишљењу надлежног тијела, коришћење свјетала високог интензитета за означавање препрека, типа А, ноћу може заклијепити пилоте у близини аеродрома (унутар радијуса од приближно 10000 м) или изазвати озбиљну забринутост за заштиту околине, треба користити сама свјетла средњег интензитета за означавање препрека, типа Ц, док свјетла средњег интензитета

- за означавање препрека, типа Б, треба користити сама или у комбинацији са свјетлима ниског интензитета за означавање препрека, типа Б.
- e) Када је неки објекат означен свјетлима средњег интензитета за означавање препрека, типа А, на средњим нивоима се обезбјеђују додатна свјетла. Ова додатна средња свјетла треба распоредити што је могуће више једнако, између свјетала на врху и на нивоу земљишта или нивоа врхова околних зграда, у зависности од ситуације, са размаком који не прелази 105 м.
- f) Када је неки објекат означен свјетлима средњег интензитета за означавање препрека, типа Б, на средњим нивоима се обезбјеђују додатна свјетла. Ова додатна средња свјетла су наизмјенично свјетла ниског интензитета за означавање препрека, типа Б, и свјетла средњег интензитета за означавање препрека, типа Б, и треба их распоредити што је могуће више једнако, између свјетала на врху и на нивоу земљишта или нивоа врхова околних зграда, у зависности од ситуације, са размаком који не прелази 52 м.
- g) Када је неки објекат означен свјетлима средњег интензитета за означавање препрека, типа Ц, на средњим нивоима се обезбјеђују додатна свјетла. Ова додатна средња свјетла треба распоредити

што је могуће више једнако, између свјетала на врху и на нивоу земљишта или нивоа врхова околних зграда, у зависности од ситуације, са размаком који не прелази 52 м.

Члан 28.

У члану 148. став (6) иза ријечи "нивоима" додати реченицу:

"Ова додатна средња свјетла треба распоредити што је могуће више једнако, између свјетала на врху и на нивоу земљишта или нивоа врхова околних зграда, у зависности од ситуације, са размаком који не прелази 105m."

Члан 29.

У члану 149. у Табели 6-2 у првој колони ријеч IRT мијењати у AGL (*Above Ground Level*) - изнад нивоа земље.

Члан 30.

У члану 151. додати став (5) који гласи:

(5) "Свјетла високог интензитета за означавање препрека су намијењена коришћењу дању као и ноћу. Треба обратити пажњу на то да ова свјетла не створе збуњујуће заслепљивање. Смјернице о пројектовању, раду и локацији свјетала високог интензитета за означавање препрека су дате у Приручнику за пројектовање аеродрома, (Дос 9157) Дио 4."

У члану 151. Табела 6-3 - Карактеристике свјетала за означавање препрека замјењује се сљедећом Табелом:

1	2	3	4			7
			5			
Врста свјетла	Боја	Врста сигнала/ стопа бљескања	Вршни интензитет (cd) при датој освијетљености позадине			Табела за дистрибуцију свјетала
			Дан (изнад 500cd/m ²)	Сумрак (50-500 cd/m ²)	Ноћ (испод 50 cd/m ²)	
Ниски интензитет, Тип А (фиксирана)	Црвена	Фиксиран	N/A	N/A	10	6-X
Ниски интензитет, Тип Б (фиксирана)	Црвена	Фиксиран	N/A	N/A	32	6-X
Ниски интензитет, Тип Ц (мобилна препрека)	Жута/плава (а)	Бљескање (60-90) fpm	N/A	40	40	6-X
Ниски интензитет, Тип Д (возила за вођење)	Жута	Бљескање (60-90) fpm	N/A	200	200	6-X
Средњи интензитет, Тип А	Бијела	Бљескање (20-60) fpm	20 000	20 000	2 000	6-Y
Средњи интензитет, Тип Б	Црвена	Бљескање (20-60) fpm	N/A	N/A	2 000	6-Y
Средњи интензитет, Тип Ц	Црвена	Фиксиран	N/A	N/A	2 000	6-Y
Високи интензитет, Тип А	Бијела	Бљескање (40-60) fpm	200 000	20 000	2 000	6-Y
Високи интензитет, Тип Б	Бијела	Бљескање (40-60) fpm	100 000	20 000	2 000	6-Y

a) Види члан 147. став (4)

У члану 151. додају се нове табеле како слиједи:

Табела - 6-X Дистрибуција свјетала за свјетла ниског интензитета за означавање препрека

	Минимални интензитет (a)	Максимални интензитет (a)	Вертикално простирање	
			Максимално простирање снопа	Интензитет
Тип А	10cd (b)	N/A	10°	5cd
Тип Б	32cd (b)	N/A	10°	16cd
Тип Ц	40cd (b)	400cd	12° (d)	20cd
Тип Д	200cd (c)	400cd	N/A (e)	N/A

Напомена - Ова табела не укључује препоручено хоризонтално простирање снопа али захтијева покривање од 360° око неке препреке. Стога ће број свјетала потребних да се испуни овај захтјев зависити од хоризонталног простирања сваког свјетла као и облика препреке. Тако ће, што је простирање снопа уже бити потребно више свјетала.

- (a) 360° хоризонтално. За бљескајућа свјетла, интензитет се тумачи као ефективни интензитет како је утврђен у складу са Приручником за пројектовање аеродрома, Дио 4.
- (b) Између 2 и 10° вертикално. Висински вертикални углови су упућени на хоризонталне када је свјетло истог положаја.
- (c) Између 2 и 20° вертикално. Висински вертикални углови су упућени на хоризонталне када је свјетло истог положаја.
- (d) Вршак интензитета би требало да буде лоциран на приближно 2,5° вертикално.
- (e) Вршак интензитета би требало да буде лоциран на приближно 17° вертикално.
- (f) Простирање снопа је дефинисано као угао између хоризонталног плана и смјерова за које интензитет премашује онај који је поменут у колони "интензитета".

Табела - 6-У Дистрибуција свјетала средњег и високог интензитета за означавање препрека према мјерилима интензитета из табеле 6-3

Референтне вриједности интензитета	Минимални захтјеви					Препоруке				
	Вертикални висински угао (b)			Вертикално простирање снопа (c)		Вертикални висински угао (b)			Вертикално простирање снопа (c)	
	0°		1°			0°	-1°	-10°		
Минимални просјечни интензитет	Минимални интензитет (a)	Минимални интензитет (a)	Минимални интензитет (a)	Минимално простирање снопа	Интензитет (a)	Максимални интензитет (a)	Максимални интензитет (a)	Максимални интензитет (a)	Максимално простирање снопа	Интензитет (a)
200 000	200 000	150 000	75 000	3°	75 000	250 000	112 500	7 500	7°	75 000
100 000	100 000	75 000	37 500	3°	37 500	125 000	56 250	3 750	7°	37 500
20 000	20 000	15 000	7 500	3°	7 500	25 000	11 250	750	N/A	N/A
2 000	2 000	1 500	750	3°	750	2 500	1 125	75	N/A	N/A

Напомена - Ова табела не укључује препоручено хоризонтално простирање снопа али захтијева покривање од 360° око неке препреке. Стога ће број свјетала потребних да се испуни овај захтјев зависити од хоризонталног простирања сваког свјетла као и облика препреке. Тако ће, што је простирање снопа уже бити потребно више свјетала.

- (a) 360° хоризонтално. Сваки интензитет је изражен у канделима. За блескајућа свјетла, интензитет се тумачи као ефективни интензитет како је утврђен у складу са Приручником за пројектовање аеродрома, Дио 4.
- (b) Висински вертикални углови су упућени на хоризонталне када је свјетло истог положаја. Простирање снопа је дефинисано као угао између хоризонталног плана и смјерова за које интензитет премашује онај који је поменуто у колони "интензитета"
- (c) Простирање снопа је дефинисано као угао између хоризонталног плана и смјерова за које интензитет премашује онај који је поменуто у колони "интензитета".

Члан 31.

У члану 178. додаје се нови став (15) који гласи:

- (15) "Треба извршити процјену прилазних и одлазних подручја унутар 1000 метара од прага полетно-слетне стазе да би се утврдиле могућности које су на располагању за интервенцију."

Члан 32.

У члану 180. став (5) ријеч: "Агенцију" мијењати у "Дирекцију за цивилно ваздухопловство БиХ".

Члан 33.

У члану 183. брише се став (7).

У члану 183. став (8) постаје став (7) и гласи:

- (7) "Радар за контролу површинског кретања на маневарској површини треба поставити на аеродром уколико су густоћа саобраћаја и оперативни услови такви да се алтернативним поступцима и уређајима не може осигурати редован и сигуран саобраћај".

Члан 34.

У члану 184. (Постављање опреме и инсталације на оперативним површинама) у ставовима (1) и (2) иза ријечи "навигационих потреба" додају се ријечи: "или за безбједност ваздухоплова".

Члан 35.

У члану 186. у ставу (1) додаје се тачка f) електросистеми.

У члану 186. у ставу (2) брише се "и достављају Дирекцији на сагласност".

Члан 36.

У члану 187. став (5) иза ријечи "уклонити" додају се ријечи "са површине полетно-слетне стазе у употреби".

У члану 187. додаје се нови став који гласи:

- (6) "Када коловоз користе веома велики ваздухоплови или ваздухоплови са притиском гума у вишим категоријама, посебну пажњу треба посветити исправности свјетлосних инсталација у коловозу и спојевима коловоза."
- (7) "Асфалтирана полетно-слетна стаза се одржава у стању у којем се обезбјеђују карактеристике површинског трења на или изнад минималног нивоа трења који је одредила држава."
- (8) "Рулне стазе треба одржавати без снијега, бљузгавице, леда итд. у обиму који је неопходан да се омогући рулање ваздухоплова до и са оперативне полетно-слетне стазе."
- (9) "Платформе треба одржавати без снијега, бљузгавице, леда итд. у обиму који је неопходан да се омогући безбједно маневрисање ваздухоплова, или када је потребно вучење или гурање."
- (10) "Када се чишћење снијега, бљузгавице, леда итд. са различитих дијелова маневарских површина не може обављати истовремено, редослијед приоритета након полетно-слетне стазе/ стаза у употреби треба утврдити уз консултације са заинтересованим странама као што су службе спашавања и гашења пожара, што треба документовати у плану за снијег."

Члан 37.

У члану 188. додаје се нови став (6) који гласи:

- (6) "Нови слој колника се треба градити и одржавати изнад минималног нивоа трења".

Члан 38.

У члану 189. додаје се став (19) који гласи:

- (19) "Уштеда енергије диода које емитују свјетлост (LEDs) је великим дијелом резултат чињенице да оне не производе инфра-црвени топлотни сигнал који имају инкандесцентне (стандардне) свјетилке. Оператори аеродрома, који очекују да се лед и снијег топе овим топлотним сигналом, можда пожеље оцијенити да ли је у току таквих услова потребан модификовани распоред одржавања, или оцијенити могућу оперативну вриједност инсталација LED уређаја са елементима гријања."

Члан 39.

У прилогу А Биљешке као допуна Правилнику о аеродромима у тачки 7.9. ријеч: "PX" мијења се у ријеч: "БиХ".

Члан 40.

У Прилогу 1. измјена и допуна Правилника о аеродромима дат је садржај Правилника о аеродромима.

Члан 41.

Овај Правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику БиХ".

Број 1-3-02-2-1110-1/15
23. децембра 2015. године
Бања Лука

Генерални директор
Борђе Ратковица, с. р.

Прилог 1

САДРЖАЈ

ДИО ПРВИ - ОСНОВНЕ ОДРЕДБЕ	
ОПШТЕ	
Предмет и област примјене	1
Појмови, скраћенице и симболи	1-9
ОДЈЕЉАК 2. ЗАЈЕДНИЧКИ РЕФЕРЕНТНИ СИСТЕМ	10
Хоризонтални - положајни референтни систем	10
Вертикални - висински референтни систем	10
Временски референтни систем	10
ОДЈЕЉАК 3. СЕРТИФИКОВАЊЕ АЕРОДРОМА	10
ОДЈЕЉАК 4. УПРАВЉАЊЕ БЕЗБЈЕДНОШЋУ	10
Систем управљања безбједношћу	10-12
ОДЈЕЉАК 5. ПРОЈЕКТОВАЊЕ АЕРОДРОМА	12
Општи захтјеви	12
ОДЈЕЉАК 6. РЕФЕРЕНТНИ КОД АЕРОДРОМА	12
Утврђивање референтног кода	12
ДИО ДРУГИ - ПОДАЦИ О АЕРОДРОМУ	13
Аеронаутички подаци	13-14
Референтна тачка аеродрома	14
Надморска висина аеродрома и полетно-слетних стаза	14
Референтна температура аеродрома	14
Димензије аеродрома и припадајуће информације	14-16
Носивост коловоза	16-18
Локација за контролу висиномјера прије лета	18
Објављене дужине ПСС-а	19
Услови на површинама за кретање ваздухоплова и повезаним садржајима	19-20
Уклањање непокретног ваздухоплова	20
Системи визуелног показатеља прилазног нагиба	21
Координација између службе за аеронав. инф. и управе аеродроме	21
ДИО ТРЕЋИ - ФИЗИЧКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ	21
ГЛАВА 1. ПОЛЕТНО-СЛЕТНА СТАЗА	21
Број и оријентација полетно-слетних стаза	21-22
Дозвољене максималне компоненте бочног вјетра	22
Локација прага	22
Стварна дужина ПСС-а	22-23
Ширина ПСС-а	23
Најмања дозвољена удаљеност између паралелних ПСС-а	23-24
Уздужни нагиби	24-25
Попречни нагиби	25-26
Носивост коловоза ПСС-а	26
Површина ПСС-а	26
Рамена ПСС-а	26-27
ГЛАВА 2. ОКРЕТИШТА	27-28
ГЛАВА 3. ОСНОВНА СТАЗА ПСС	28-31
ГЛАВА 4. БЕЗБЈЕДНОСНА ПОВРШИНА КРАЈА ПСС – RESA	31-32
ГЛАВА 5. ЧИСТИНА	32
ГЛАВА 6. СТАЗА ЗА ЗАУСТАВЉАЊЕ – STOPWAY	32-33
ГЛАВА 7. ПОДРУЧЈЕ РАДА РАДИО-ВИСИНОМЈЕРА	33
ГЛАВА 8. СТАЗА ЗА ВОЖЕЊЕ	33-37
Брзе излазне стазе за вожење	37-38
Стаза за вожење на мостовима	38
Рамена стазе за вожњу	38-39
ГЛАВА 9. ОСНОВНА СТАЗА ЗА ВОЖЕЊЕ	39-40
ГЛАВА 10. ПОВРШИНА ЗА ЧЕКАЊЕ, ПОЗ. ЗА ЧЕКАЊЕ, МЕЂУПОЗИЦИЈА ЗА ЧЕКАЊЕ, МЕЂУПОЗ. ЗА ЧЕКАЊЕ И ПОЗИЦИЈА ЗА ЧЕКАЊЕ НА ЦЕСТИ	40-42
ГЛАВА 11. ПЛАТФОРМА	42-43
Површина за одлеђивање/заштиту од залеђивања ваздухоплова	43-44
ДИО ЧЕТВРТИ - ОГРАНИЧЕЊЕ И УКЛАЊАЊЕ ПРЕПРЕКА	45
Површине ограничења препрека	45

Спољна хоризонтална површина	45
Конусна површина	45
Унутрашња хоризонтална површина	45
Прилазна површина	46
Унутрашња прилазна површина	46
Прелазне површине	46-49
Унутрашње прелазне површине	49
Површина прекинутог слетања	49
Одлетна површина	49-50
Захтјеви у погледу ограничења препрека према броју кода и опремености ПСС-а	50
ПСС за неинструментални прилаз	50-51
ПСС са инструменталним непрецизним прилазом	51-52
ПСС опремљене системом за инструментални прецизни прилаз	52-53
ПСС опремљене системом за инструментални прецизни прилаз категорије 2 и 3	53
Стазе за полијетање	53-54
Објекти изван површина ограничења препрека	54-56
Остали објекти	57
ДИО ПЕТИ – ВИЗУЕЛНА СРЕДСТВА ЗА НАВИГАЦИЈУ	57
ГЛАВА 1. - ПОКАЗИВАЧИ И УРЕЂАЈИ ЗА СИГНАЛИЗАЦИЈУ	57
Показивач правца вјетра	57
Показивач правца слијетања	57-58
Сигнална свјетлијка	58
Сигналне плоче и сигнално подручје	58
ГЛАВА 2. ОЗНАКЕ НА КОЛОВОЗУ ОПЕРАТИВНЕ ПОВРШИНЕ	58
Прекидање хоризонталних ознака ПСС-а	58-59
Боја и уочљивост	59
Ознака ПСС-а	59-61
Ознака централне линије	62
Ознака прага ПСС	62-64
Ознака циљне тачке на ПСС	64-65
Ознака подручја додира на ПСС – touchdown zone marking	65-66
Ознака ивица ПСС	67
Ознака централне линије стазе за вожњу	67-69
Ознака окретишта	69-70
Ознака позиције за чекање	70
Ознака међупозиције за чекање	71
Ознака контролне тачке ад за уређај VOR	71
Ознака паркиралишног мјеста ваздухоплова	72-73
Безбједносне линије на платформама	73
Ознака мјеста чекања на сервисној саобраћајници	73-74
Ознаке наредби	74
Ознаке обавјештења	75-76
ГЛАВА 3. СВЈЕТЛА	76
Свјетла која могу угрозити безбједност ваздухоплова	76
Ласерске зраке које могу угрозити безбједност ваздухоплова	76
Свјетла која могу проузроковати забуну	76
Стојећа прилазна свјетла	78
Остала стојећа свјетла	78
Свјетла уграђена у коловозну конструкцију	78-79
Интензитет и контрола свјетала	79
Расвјета у случају угрожавања безбједности - emergency lighting	79-80
Аеродромски свјетлосни фар	80
Свјетлосни идентификациони фар	81
Системи прилазне расвјете	81-89
Системи свјетлосних показивача нагиба прилаза T-VASIS и AT-VASIS	89-94
Системи свјетлосних показивача нагиба прилаза PAPI и APAPI	94-100
Површина која мора бити слободна од препрека за системе T-VASIS, AT-VASIS, PAPI и APAPI	100-102
Систем свјетала за кружно навођење	102-103
Свјетлосни системи за увођење ваздухоплова на ПСС	103
Свјетлосни систем за идентификацију прага ПСС	103-104
Систем ивичних свјетала ПСС	104-105
Системи свјетала прага ПСС и крилних пречки	105-107
Свјетла краја ПСС	108
Систем свјетала централне линије ПСС	108-110
Систем свјетала подручја додира	110
Свјетлосни показивачи брзих излазних стаза за вожење	111-112
Систем свјетала стазе за заустављање	112

Систем свјетала централне линије стазе за вожњу	113-117
Систем ивичних свјетала за вожњу	118-119
Систем свјетала окретишта ПСС	119
Систем свјетала зауставне пречке	120-121
Систем свјетала међупозиције за чекање	121-122
Систем свјетала изласка с површине за уклањање и спречавање стварања леда	122
Систем сигурносних свјетала ПСС	122-124
Расвјета платформ рефлекторима	124-125
Свјетлосни систем за навођење ваздухоплова на позицију с авиомостом	125-127
Напредни свјетлосни систем за навођење а/с на позицију с авиомостом- А-VDGS	127-129
Систем свјетала за навођење а/с на позицију	129-130
Свјетло мјеста чекања на цести	130
ГЛАВА 4. ЗНАКОВИ	130
Карактеристике знакова	130-133
Знакови наредбе	133-136
Информативни знакови	136-139
Знак VOR контролне тачке аеродрома	139
Аеродромски идентификациони знак	139-140
Идентификациони знак паркиралишног мјеста а/с	140
Знак мјеста чекања на цести	140
Означивачи	141
Означивач ивица полетно-слетне стазе без конструктивног коловоза	141
Означивачи ивица стазе за заустављање	141
Означивачи ивица ПСС покривене сњегом	141-142
Означивачи ивица стазе за вожњу	142
Означивачи централне линије стазе за вожење	142
Означивачи ивица стазе за вожење без конструктивног коловоза	142
Означивачи границе	143
ДИО ШЕСТИ - ОЗНАЧАВАЊЕ ПРЕПРЕКА	143
Објекти који се морају означити	143
Непокретан објекат који није препрека	144
Непокретан објекат који продире кроз прилазну или прелазну површину	144
Непокретан објекат који продире кроз хоризонталну површину	144
Непокретни објекат који продире кроз површине ограничења препрека	144-145
Означивање објеката	145
Начин означавања објеката	145-148
Употреба означивача	148
Употреба заставица	148
Освјетљавање објеката - употреба јединичних извора свјетала за означавање препрека	149
Положај јединичних извора свјетала за означавање препрека	149-151
Јединични извори свјетла за означавање препрека ниског интензитета	151-152
Јединични извори свјетла за означавање препрека средњег интензитета	152
Јединични извори свјетла за означавање препрека високог интензитета	152-154
Означивање вјетроагрегата	154
Освјетљење вјетроагрегата	154
ДИО СЕДМИ - ВИЗУЕЛНА СРЕДСТВА ЗА ОЗНАЧАВАЊЕ ПОВРШИНА ОГРАНИЧЕНЕ УПОТРЕБЕ	154
Ознака затворено	154
Затворене ПСС и стазе за вожњу	155
Затворени дијелови ПСС и стазе за вожњу	155
Карактеристике ознаке затворено	155
Грајно затворене ПСС и стазе за вожњу, или њихови дијелови	155
Системи расвјете на затвореној ПСС и стази за вожњу	155
Укрштање затворених ПСС или стаза за вожњу са ПСС или стазом за вожњу које су у употреби	155-156
Површине са недовољном носивошћу	156
Ознака бочне стране возне површине	156
Карактеристике ознаке бочне стране возне површине	156
Површина испред прага	156-157
Ознака у облику слова "V" постављеног наопачке	157
Карактеристике ознаке у облику слова "V" постављеног наопачке	157
Површине изван употребе	157
Размак између означивача подручја изван употребе	157

Карактеристике означивача за означавање површина изван употребе	158
Карактеристике јединичних извора свјетла за означавање површина изван употребе	158
Карактеристике конуса за означавање површина изван употребе	158
Карактеристике заставица за означавање површина изван употребе	158
Карактеристике означивача за означавање површина изван употребе у облику плоче	158
ДИО ОСМИ - ЕЛЕКТРИЧНИ СИСТЕМИ	158
Системи електричног напајања за системе ваздухопловне навигације	158-159
Визуелна средства	159-160
Пројектовање система	160
Надзор	160-162
ДИО ДЕВЕТИ - АЕРОДРОМСКЕ ОПЕРАТИВНЕ СЛУЖБЕ, ОПРЕМА И ИНСТАЛАЦИЈЕ	163
Планирање за случајеве ванредних догађаја на аеродрому	163-165
Уклањање неисправног ваздухоплова	165
Смањење опасности од кретања и задржавања дивљих животиња на подручју аеродрома	165
Пуњење ваздухоплова горивом	165
Операције аеродромских возила	165-166
Системи за вођење и контролу површинског кретања	166-167
Постављање опреме и инсталација на оперативним површинама	167-168
Ограде	168
ДИО ДЕСЕТИ - ОДРЖАВАЊЕ АЕРОДРОМА	168
Опште	168
Колници оперативне површине	168
Носиви слојеви коловоза ПСС	169
Визуелна средства	169-171
Додаци и прилози	171
Додаци штампани уз овај Правилник су:	
а) Додатак 1: Боје за аеронаутичка свјетла на тлу, ознаке, знакове и плоче.	173
б) Додатак 2: Обилежја аеронаутичких свјетала на тлу	183
в) Додатак 3: Обавезне хоризонталне ознаке и ознаке обавјештења	198
д) Додатак 4: Захтјеви у погледу пројектовања знакова за навођење по стази за вожњу	203
е) Додатак 5: Захтјеви у погледу квалитета аеронаутичких података	214
ф) Додатак 6: Локација свјетала на препрекама	218
г) Додатак 7: Аеронаутичка студија	222
Прилози штампани уз овај Правилник су:	
а) Прилог А: Биљешке као допуна Правилнику о аеродромима	224
б) Прилог Б: Површине ограничења препрека	254

На основу члана 16. и члана 61. став (2) Закона о управи ("Службени гласник БиХ", број 32/02 и 102/09) и члана 14. Закона о зракопловству БиХ ("Службени гласник БиХ", број 39/09), генерални директор Дирекције за цивилно зракопловство Босне и Херцеговине доноси

PRAVILNIK O IZMJENAMA I DOPUNAMA PRAVILNIKA O AERODROMIMA

Члан 1.

У члану 2. додати слjedeће појмове:

- 98) **Картografsки подаци о аеродрому** (*Aerodrome mapping data*): подаци који се прикупљају у сврху обједињавања картografsких информација о аеродрому за зракопловне потребе.
- 99) **База картografsких података о аеродрому** (*Aerodrome mapping database*): збирка картografsких података о аеродрому који су организирани и посложени у структурирани skup података.
- 100) **Критична тачка** (*Hot spot*): локација (мјесто) на оперативној површини аеродрома на којој се раније догодио или постоји потенцијални ризик да се догоди