



REPUBLIKA E SHQIPËRISË




AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL

Autoriteti i Aviacionit Civil i Shqipërisë

**Matja dhe vlerësimi i karakteristikave të
fërkimit në sipërfaqen e pistës dhe
instruksione lidhur me metodologjinë e
re të vlerësimit dhe raportimit të
kushteve të sipërfaqes së pistës (GRF)**

NËNTOR 2021

Manual udhëzues

 <p>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</p>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëuesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

Hyrje

Ky dokument është pronë e:

Autoritetit të Aviacionit Civil të Shqipërisë

Rr. Sulejman Delvina, Nr. 1
 Pranë Parkut të Delegacioneve
 Tiranë / Shqipëri
 Po Box 205


Ndalohet çdo riprodhim ose ndryshim i këtij materiali, pa pëlqim me shkrim.

Shpërndarja e paautorizuar e këtij manuali ose pjesëve të tij, jashtë shpërndarjes zyrtare, sipas përkufizimit të këtij dokumenti, do të cilësohet si shkelje e procedurave të AAC-së dhe do të trajtohet përkatësisht me punonjësin përgjegjës.

Ky individ mund t'i nënshtrohet procedimit ligjor nga institucionet përkatëse ligjore.

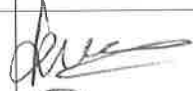



Për Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar


Drejtore Ekzekutive

	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

LISTA E FAQEVE EKZISTUESE

Kapitulli	Faqe	Rishikimi	Datë	Kapitulli	Faqe	Rishikimi	Datë
Hyrje	2 nga 50	00	11.11.2020	Kapitulli 2 – Vlerësimet e fërkimit të sipërfaqes së pistës	14 nga 50	00	11.11.2020
Lista e faqeve ekzistuese	3 nga 50	00	11.11.2020	Kapitulli 3 – Procedurat e vlerësimit të fërkimit në sipërfaqen e pistës dhe vlerësimit të rezultateve të fërkimit	19 nga 50	00	11.11.2020
Lista e shpërndarjes	4 nga 50	00	11.11.2020	Kapitulli 4 – Sistemi dhe formati global I raportimit për vlerësimin dhe raportimin e kushteve të sipërfaqes së pistës	31 nga 40	00	11.11.2020
Regjistër rishikimeve	14 nga 50	00	11.11.2020	Kapitulli 5 – Shpërndarja dhe raportimi i informacionit mbi gjendjen e sipërfaqes së pistës	47 nga 50	00	11.11.2020
Tabela përmbajtjes	5 nga 50	00	11.11.2020				
Kapitulli - Hyrje	16 nga 50	00	11.11.2020				

	Emri dhe pozicioni	Datë	Nënshkrimi
Përgatitur nga:	Manjola Koleci, Inspektore DMA Geri Braho, Inspektor në DMA	11.11.2021	
Rishikuar nga:	Selma Pagria, Drejtor DMA	12.11.2021	
Kontrolluar nga:	Spektori i Monitorimit të Përputhshmërisë, Kontrollit dhe Ruajtjes së Cilësisë		
Miratuar nga:	Edlira Kraja, Drejtor Ekzekutiv		

 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

LISTA E SHPËRNDARJES

Përdoruesi	Media/Mediumi	Sasia
Arkivi	Në Letër	1
	Elektronike	1
Intranet	Elektronike	1

REGJISTËR I RISHIKIMEVE

Nr.	Date:	Rishikuar nga:	Nr.	Date:	Rishikuar nga:
1					
2					
3					
4					


 <small>AGJENCIA E AVIACIONË CIVILE</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

Tabela e përmbajtjes

<i>Hyrje</i>	2
<i>LISTA E FAQEVE EKZISTUESE</i>	3
<i>LISTA E SHPËRNDARJES</i>	4
<i>REGJISTËR I RISHIKIMEVE</i>	4
Tabela e përmbajtjes	5
KAPITULLI 1 – Hyrje.....	6
1.1 Të përgjithshme.....	6
1.2 Fushëveprimi	9
1.3 Kufizimet në përdorimin operativ të CFME.....	10
1.4 Përkufizime, shkurtesat, akronimet.....	13
KAPITULLI 2 - Vlerësimet e fërkimit në sipërfaqe të pistës.....	14
2.1 Hyrje	14
2.2 Periudhat e vlerësimit.....	15
2.3 Analiza e trendit	16
2.4 Vlerësimet shtesë.....	16
KAPITULLI 3 - Procedurat e vlerësimit të fërkimit në sipërfaqen e pistës dhe vlerësimit të rezultateve të fërkimit.....	19
A.Procedurat e vlerësimit të fërkimit në sipërfaqe të pistës.....	19
B. Vlerësimi i rezultateve nga vlerësimi i fërkimit të sipërfaqes së pistës.....	23
KAPITULLI 4 – Sistemi he formati global i raportimit (GRF) për vlerësimin dhe raportimin e kushteve të sipërfaqes së pistës.....	31
4.1 Hyrje	31
4.2 Palët e përfshira në implementimin e GRF dhe përgjegjësitë e tyre	32
4.3 Detyrat e operatorit të aerodromit që lidhen me implementimin e GRF dhe metodologjisë së re të vlerësimit dhe raportimit të kushteve të sipërfaqes së pistës.....	33
4.4 Ekipi i implementimit.....	33
4.5 Elementët thelbësorë të GRF.....	33
4.6 Vlerësimi i kushteve të sipërfaqes së pistës.....	35
4.7 Procesi i vlerësimit të kushteve të sipërfaqes së pistës - Grafiku.....	42



AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL

MANUAL UDHËZUES

MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)

Zotëuesi


O1

Dokumenti

O1.MU.06

KAPITULLI 5 - Mbledhja dhe shpërndarja e informacionit mbi gjendjen e sipërfaqes së
shtruar47

5.1 Të përgjithshme.....47

	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

KAPITULLI 1 – HYRJE


1.1 Të përgjithshme

1) Në përputhje me dispozitat e Ligjit 96/2020 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë” dhe Ligjit 10 233, datë 11/02/2010 “Për Autoritetin e Aviacionit Civil”, i ndryshuar, AAC ka si aktivitet ushtrimin e funksionit të mbikëqyrjes së sigurisë në operim të aviacionit civil.

(2) Urdhri i Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë Nr. 122, datë 12/03/2019 “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e kërkesave dhe procedurave administrative që lidhen me aerodromet në Republikën e Shqipërisë” që transponon Rregulloren e (BE) 139/2014, cakton AAC si autoritetin kompetent në certifikimin dhe mbikëqyrjen e aerodromeve, si dhe të personelit dhe organizatave të përfshira, me qëllim të ushtrimit të attributeve që i përkasin një autoriteti të tillë, në përputhje me dispozitat e Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr. 1095, datë 24.12.2020 “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”

(3) Regulation (EU) 2020/2148 e 8 Tetorit 2020 që amendon Rregulloren (EU) 139/2014, ka integruar SARP-s të ICAO-s për vlerësimin dhe raportimin e kushteve të sipërfaqes së pistës, duke përfshirë dhe shtimin e përkufizimeve për termat e reja. Lidhur me këtë, operatorët e aerodromeve duhet të ndërmarrin të gjithë masat e nevojshme për zbatimin e kërkesave të reja rregullatore dhe implementimin e formatit të ri GRF.


(4) Monitorimi efektiv i karakteristikave të fërkimit me sipërfaqen e pistave duhet të përcaktohet qartë së bashku me metodologjinë për vlerësimin, dokumentimin, dhe ruajtjen e evidencave, si një element i rëndësishëm i mirëmbajtjes së pistës, si dhe si një element plotësues për vlerësimin e kushteve të sipërfaqes së pistës.

 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

(5) Kapitulli 10 i Aneksit 14 të ICAO, Vol I përshkruan nevojën për kryerjen e vlerësimeve të rregullta të karakteristikave të fërkimit me sipërfaqen e pistës dhe të garantojë se fërkimi mirëmbahet në një nivel të pranueshëm, dhe në çdo rast të mos bien karakteristikat e fërkimit nën Nivelin Minimal të Fërkimit (MFL). Karakteristikat e fërkimit, pas Nëntor 2021 nuk do të përdoren për qëllime raportimi të kushteve të sipërfaqes së pistës por vetëm për qëllime mirëmbajtjeje.

(6) Ky dokument përshkruan mënyrën se si duhet të bëhet vlerësimi duke përdorur lloje të ndryshme të Pajisjeve për Matje të Vazhdueshme të Fërkimit (CFME) tashmë të pranuar për përdorim në të gjithë botën: Mu-Meters, Grip Testers, Airport Surface Friction Testers (ASFT) dhe BV-11 Skidometer.

(7) Ky dokument u ofron udhëzime operatorëve të aeroportit për t'i asistuar ato për hartimin e procedurave specifike mbi vlerësimin vizual dhe raportimin e kushteve të sipërfaqes së pistës dhe implementimin e formatit global të raportimit (GRF), dhe zbatimin e këtij procesi në përputhje me kërkesat rregullatore të zbatueshme.

	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

1.2 Fushëveprimi

Kriteret në këtë dokument aplikohen për të gjithë aerodromet në Republikën e Shqipërisë të certifikuara në përputhje me kërkesat e Rregullores 130/2012, transpozim i Aneksit 14, Volumi I të ICAO-s, si dhe për aerodromet e certifikuara sipas kërkesave të Rregullores 122/2019, transpozim i Rregullores (EU) 139/2014.


Procedurat në këtë dokument lidhur me vlerësimin e fërkimit në sipërfaqe të pistës duhet të përdoren vetëm për mbajtjen e niveleve të fërkimit të sipërfaqes së pistës për qëllime të mirëmbajtjes, ose si elemente mbështetëse për përcaktimin e RWYCC por që, në përputhje me metodologjinë e re të GRF nuk do t'i raportohen pilotit. Të dhënat e mbledhura në lidhje me karakteristikat e fërkimit duhet të jenë në dispozicion të shfrytëzuesve të aeroportit sipas kërkesës.

Në këtë manual adresohen çështjet e mëposhtme:

1. Karakteristikat e fërkimit të sipërfaqes së pistës dhe kontaminantët në sipërfaqe të pistës;
2. Si karakteristikat e sipërfaqes së pistës lidhen me performancën e avionit;
3. Vlerësimi i kushteve të sipërfaqes së pistës;
4. Raportimi dhe shpërndarja e kushteve të sipërfaqes së pistës;
5. Nevoja për trajnime specifike të personelit përgjegjës për të kryer këto detyra, etj.

Kriteret që lidhen me metodologjinë e re të vlerësimit të kushteve të sipërfaqes së pistës dhe GRF do të bëhen të aplikueshme më 5 Nëntor 2021.

Operatorët aeroportual duhet të marrin të gjithë masat e nevojshme për të garantuar implementimin e këtyre rregullave dhe procedurave në përputhje me afatet.

 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

1.3 Përkufizime, shkurtesat, akronimet

Shprehjet specifike të përdorura në këtë manual korrespondojnë me përkufizimet në Urdhrin e Ministrit të Infrastrukturë dhe Energjisë Nr. 122, datë 12/03/2019 “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e kërkesave dhe procedurave administrative që lidhen me aerodromet në Republikën e Shqipërisë”, VKM Nr. 1095, datë 24.12.2020 “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” dhe Aneksin 14, Vol I, e Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar.

Nocione të tjera ose terma të tjerë në kuptimin e procedurave aktuale kanë këto kuptime:

ASTM (ASTM International): Organizatë e standardeve; Komisioni ASTM E17 ka prodhuar standard për testimin e gomave që duhet përdorur nga të gjitha CFME të pranuar nga ICAO.

Raundet kontrolluese: Raundet që kanë për qëllim konfirmimin se operimi I CFME mbetet konstant. Këto kryhen para dhe pas raundeve standarde.

Pajisja për Matjen e Vazhdueshme të Fërkimit (CFME): Një pajisje e projektuar që të gjenerojë matje të vazhdueshme të vlerave të fërkimit në pistë.

Hartimi i Nivelit të Synuar (DOL): Niveli i fërkimit i vendosur nga shteti që duhet të arrihet apo tejkalohet në një pistë të re apo të rinovuar brenda një viti.


Niveli i fërkimit: Vlera më e ulët e mesatares së fërkimit e llogaritur nga një minimum prej 10 vlerave mesatare të fërkimit të testeve standard të aplikueshme të marrë nga një distancë matjeje prej 100 metrave brenda një pjese të sipërfaqes së shtruar.

Rrëshqitja në ujë (Hydroplaning): Kushtet kur shtresa e ujit i ndan rrotat e avionit nga sipërfaqja e pistës.

Niveli i Planifikimit të Mirëmbajtjes (MPL): Niveli i fërkimit i vendosur nga shteti nën të cilën duhet të kryhet program i mirëmbajtjes së pistës.

Vlerësimi i Fërkimit në Sipërfaqen e Pistës: Vlerësimi i fërkimit i kryer nën kushte të vetë-lagies duke përdorur CFME.

Matje standarde: Një varg i matjeve në kuadër të një vlerësimi brenda një korsie.

	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

Thellësia testuese e ujit: Thellësia testuese e ujit (po ashtu e njohur si trashësia nominale testuese e ujit). Shkalla e rrjedhshmërisë së ujit e prodhuar nga pajisja CFME e pjesëtuar me shpejtësinë e testit e shumëzuar me gjerësinë e aplikimit.

Sipërfaqja e lagur e pistës (Wet runway): Pista që është e mbushur me ujë por që nuk vërehen pjesë me ujë të grumbulluar.

Matriksi i vlerësimit të kushteve të sipërfaqes së pistës (RCAM): Një matriks që lejon vlerësimin e kodit të kushteve të pistës (RWYCC), përmes përdorimit të procedurave, nga një set i observuar i kushteve të sipërfaqes së pistës dhe raportimet e pilotit mbi veprimin e frenimit.

Kodi i kushteve të pistës (RWYCC): Një numër që përshkruan kushtet e sipërfaqes së pistës për tu përdorur kur gjenerohet raporti mbi kushtet e sipërfaqes së pistës (RCR).


Kushtet e sipërfaqes së pistës: Një përshkrim i gjendjes së sipërfaqes së pistës e përdorur në RCR dhe e cila themelon baza për përcaktimin e RWYCC për qëllimet e performancës së aeroplanit. Kimikatet de-icing dhe ndotësit e tjerë (baltë, pluhur, rërë, hiri vullkanik, vaj dhe gome) janë raportuar gjithashtu por nuk janë përfshirë në listën e përshkruesve të gjendjes së sipërfaqes së pistës sepse efektet e tyre në karakteristikat e fërkimit të sipërfaqes së pistës dhe RWYCC nuk mund të vlerësohen në mënyrë të standardizuar.

Pistë e thatë (dry runway): Një pistë konsiderohet e thatë nëse sipërfaqja e saj nuk ka lagështirë të dukshme dhe nuk ka kontaminantë brenda zonës që synohet të përdoret.

Pistë e lagur (wet runway): Sipërfaqja e pistës është e mbuluar nga lagështirë e dukshme ose ujë deri në, duke përfshirë 3 mm thellësi në zonën që synohet të përdoret.


Pistë e lagur e rreshqitshme (Slippery wet runway): Një pistë e lagur, ku për një pjesë signifikante të saj, karakteristikat e fërkimit të sipërfaqes tregojnë se janë të ulura.

Pistë e kontaminuar (contaminated runway): Një pistë është e kontaminuar kur një pjesë e konsiderueshme e sipërfaqes së saj (qoftë në zona të izoluar ose jo) brenda gjatësisë dhe gjerësisë që përdoret, është mbuluar nga një ose më shumë nga substancat e renditura në përshkruesit e gjendjes së sipërfaqes së pistës.

	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06


Përshkruesit e kushteve të sipërfaqes së pistës (runway surface condition descriptors): Një nga elementët e mëposhtëm në sipërfaqen e pista: borë e ngjeshur, borë e thatë, ngricë, akull, borë e shkrirë, ujë i grumbulluar. Përdoret vetëm në gjenerimin e RCR.

Ujë i grumbulluar (standing water): Uji me thellësi më të madhe se 3 mm përfshirë ujin që lëviz me thellësi më të madhe se 3 mm.

 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

Akronime dhe shkurtesa

ATM	Shoqata Amerikane për Testim dhe Materiale
TFS	Testuesi për Fërkimin e Sipërfaqes në Aeroport
AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil
CFME	Pajisja për Matjen e Vazhdueshme të Fërkimit
HNS	Hartimi i Nivelit të Synuar
IATA	Organizata Ndërkombëtare e Transportit Ajror
ICAO	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
LVP	Procedurat në Shikueshmëri të Ulët
MPL	Niveli i Planifikimit të Mirëmbatjes
MOR	Raportimi i Detyrueshëm i Ngjarjeve
SMS	Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë
SOP	Procedura Standarde e Operimit
RWYCC	Kodi që tregon kushtet e sipërfaqes së pistës
RCR	Raporti që tregon kushtet e sipërfaqes së pistës
RCAM	Matriksi i vlerësimit të kushteve të sipërfaqes së pistës

	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

KAPITULLI 2 - VLERËSIMET E FËRKIMIT NË SIPËRFAQE TË PISTËS


2.1 Hyrje

Vlerësimi i fërkimit në sipërfaqe të pistës kryhet në kushte të thata, duke përdorur funksionin e vetë-lagies të CFME për të gjetur karakteristikat e fërkimit në pistë dhe identifikimin e atyre zonave të sipërfaqes së pistës që mund të kenë nevojë për mirëmbajtje me qëllim të rikthimit të vlerave të fërkimit të sipërfaqes në vlerat e MPL apo më të larta.

Për të zvogëluar problemet e mundshme të shkaktuara nga zvogëlimi i fërkimit në sipërfaqen e pistës, janë të mundshme dy mënyra: sigurimi i të dhënave të besueshme të performancës së avionit për ulje dhe ngritje që ndërliidhet me performancën e avionit në frenim/fërkim të sipërfaqes, dhe sigurimi i fërkimit të përshtatshëm në sipërfaqen e pistës gjatë gjithë kohës dhe në të gjitha kushtet mjedisore.

Mënyra e parë ka treguar vështirësi gjatë aplikimit, kryesisht për shkak të problemit me përcaktimin e karakteristikave të fërkimit të pistave në terma operacional kuptimplotë në të gjitha kushtet si dhe problemi i ngjashmërisë ndërmjet CFME të përdorur në tokë dhe performancës së frenimit të avionit. Kjo aplikohet në veçanti në rastin kur pista është e lagur.

Mënyra e dytë e adreson në mënyrë specifike pistën e lagur. Kjo nënkupton specifikimin e niveleve minimale të karakteristikave të fërkimit për dizajnimin dhe mirëmbajtjen e pistës së shtruar. Pistat të cilat janë ndërtuar sipas standardeve të duhura dhe më pas vijojnë të mirëmbahen në mënyrë të përshatshme, ofrojnë kushtet operationale optimale dhe e përmbushin këtë objektiv. Sipas këtyre rrethanave, operatorët e aeroportit duhet të përqendrohen në zhvillimin dhe

 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

implementimin e procedurave të duhura për dizajnimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e vazhdueshme të pistës.

Me qasje sistematike të matjes së karakteristikave të fërkimit të sipërfaqes së pistës, degradimi i fërkimit të sipërfaqes së pistës mund të përcaktohet përmes krahasimit dhe vlerësimit të të dhënave me kalimin e kohës. Me përdorimin e këtyre të dhënave, operatorët e aeroportit duhet të jenë në pozitë të synojnë mirëmbajtjen sipas kërkesave.


2.2 Periudhat e vlerësimit të fërkimit në sipërfaqe të pistës

Operatori i aerodromit duhet të përcaktojë frekuencën e vlerësimeve që do të mundësojnë identifikimin e çdo ndryshimi të konsiderueshëm në karakteristikat e fërkimit të sipërfaqes së pistës dhe nëse është e përshtatshme, mirëmbajtja korrigjuese të bëhet para se niveli i fërkimit të bie nën Nivelin Minimal të Fërkimit (MFL). Intervalet maksimale të rekomanduara ndërmjet vlerësimeve të fërkimit të sipërfaqes së pistës janë përshkruar në Tabelën 1.

Tabela 1 – Intervali maksimal i rekomanduar ndërmjet vlerësimeve të fërkimit të sipërfaqes së pistës

Numri mesatar i lëvizjeve në pistë në baza ditore	Intervali maksimal ndërmjet vlerësimeve
Më pak se 400	11 muaj
400 ose më shumë	5 muaj

Shënim: Numri total i lëvizjeve, në të dy drejtimet e pistës, përcakton numrin mesatar të lëvizjeve në një pistë.

 <small>AUTORIZITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

2.3 Analiza e trendit të fërkimit në sipërfaqe të pistës


Karakteristikat e fërkimit të një piste do të ndryshojnë me kalimin e kohës, sepse pista i nënshtrohet prishjeve, çarjeve, akumulimit të depozitave të gomës dhe për

shkak të efekteve të motit dhe kushteve të tjera mjedisore. Operatorët e aerodromit duhet t'i monitorojnë rezultatet e vlerësimeve dhe duhet t'a ndryshojnë intervalin ndërmjet vlerësimeve në varësi të rezultateve. Nëse të dhënat tregojnë se sipërfaqja po përkeqësohet relativisht shpejt, mund të kërkohet monitorim më i shpeshtë për t'u siguruar që mirëmbajtja është përditësuar para përkeqësimit të karakteristikave të fërkimit të MFL. Operatori i aerodromit duhet të regjistrojë arsyetimin për çdo ndryshim nga periudhat e rekomanduara për vlerësim.

Karakteristikat e fërkimit të një piste po ashtu mund të ndryshojnë dukshëm pas aktiviteteve të mirëmbajtjes, edhe nëse mirëmbajtja nuk ka pasur si qëllim të ndikojë në karakteristikat e fërkimit. Për këtë arsye, duhet të kryhet një vlerësim i fërkimit të sipërfaqes së pistës pas çdo aktiviteti të rëndësishëm të mirëmbajtjes në pistë dhe para se pista të rikthehet në shërbim. Vlerësime të fërkimit të sipërfaqes së pistës mund të kryhen dhe në rastet kur nëse ka shenja të dukshme të depozitave të grumbulluara të gomës dhe pista është e lagur, personeli përgjegjës për vlerësimin e kushteve të sipërfaqes së pistës duhet të përcaktojë nëse pista është e lagur (RWYCC = 5) apo e lagur e rrëshqitshme (slippery eet RWYCC =3).

2.4 Vlerësimet shtesë të fërkimit në sipërfaqe të pistës

Çdo mbledhje e të dhënave e kryer në një pistë të lagur me sistemin e fikur të vet-lagies nuk mund të përdoret për qëllim të monitorimit të vlerësimit të fërkimit. Veçanërisht në sipërfaqe të reja apo pista të rishtuara, operatori i aerodromit duhet të kryejë teste shtesë të fërkimit për të vendosur leximet e fërkimit gjatë kushteve të këqija atmosferike dhe të identifikojë ato zona të pistës ku mund të ketë kontaminim (d.m.th ujë) për një periudhë të shkurtër kohore. Kjo ka rëndësi veçanërisht kur riprofilizimi i pjesëve anësore, gjatësisë dhe pjerrësisë së pistës

 <small>KONSTRUKTIVIA ANFA QËNË ETJZ.</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06


është përmbushur si pjesë e projektit të rehabilitimit. Këto vlerësime duhet të kryhen nën kushte natyrore me sistemin e CFME të vetë-lagies të fikur. Nën këto rrethana, vlerat e dhëna në Tabelën 3 nuk aplikohen dhe operatori i aeroportit mund të vlerësojë të dhënat, nëse është e nevojshme me ndihmën e ekspertëve.

Kur ka tregues të qartë se karakteristikat e fërkimit të një piste mund të zvogëlohen për shkak të drenazhimit të dobët, duhet të kryhet një vlerësim shtesë, por këtë

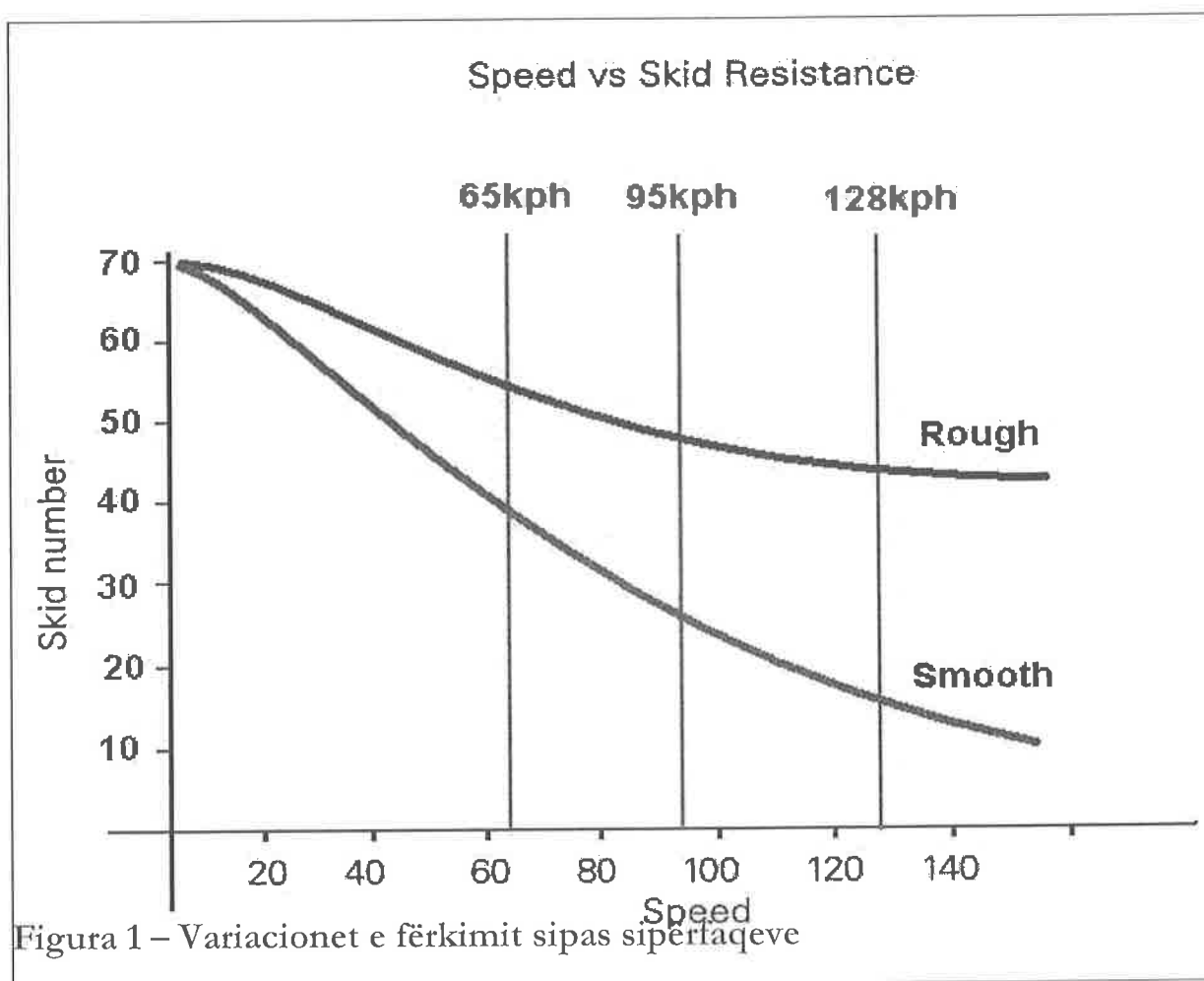
herë nën kushte natyrore të zakonshme gjatë kohës së shirave në atë vendndodhje. Ky vlerësim ndryshon për shkak se thellësitë e ujit në zonat me drenazhim të dobët zakonisht janë më të mëdha gjatë reshjeve të shiut. Për këtë arsye këto rezultate janë më të përshtatshme për identifikimin e zonave problematike që kanë vlera të ulëta të fërkimit të cilat mund të nxitin rrëshqitjen, sesa metoda standarde e vlerësimit. Nëse rrethanat nuk lejojnë që të kryhen vlerësimet gjatë kushteve natyrore me shi, atëherë lagia e sipërfaqes së pistës me ujë mund t'a simulojë këtë situatë.

Kur bëhen vlerësimet në pista të lagura, është e rëndësishme të merret parasysh se për dallim nga kushtet me borë të ngjeshur apo akull, në të cilat ekziston një dallim shumë i kufizuar i leximit të fërkimit me rritje të shpejtësisë, një pistë e lagur mund të krijojë rënie të fërkimit në rast të rritjes së shpejtësisë. Megjithatë, me rritjen e shpejtësisë, edhe shkalla në të cilën zvogëlohet fërkimi bëhet më e ulët. Ndër faktorët që ndikojnë në fërkimin mes gomës dhe sipërfaqes së pistës, lloji apo tekstura e sipërfaqes ka rëndësi të veçantë. Nëse pista ka një makro-sipërfaqe të mirë (vrazhdësi) që mundëson largimin e ujit nën rrota, atëherë vlera e fërkimit do të ndikohet më pak nga shpejtësia. Në të kundërtën, një pistë me makro-sipërfaqe të ulët (të rrafshët) do të krijojë një rënie më të madhe të fërkimit me rritjen e shpejtësisë.


Për këtë arsye, gjatë vlerësimit të pistave për të përcaktuar karakteristikat e tyre të fërkimit, si dhe nëse nevojitet mirëmbajtja për përmirësimin e fërkimit, duhet të përdoret një shpejtësi e mjaftueshme për t'i zbuluar këto variacione të

 <small>AUTONITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

fërkimit/shpejtësisë. Figura 1 më poshtë tregon një grafik tipik për ilustrimin e variacionit (ndryshimit) të fërkimit ndërmjet strukturave.



Prodhuesit e CFME duhet të konsultohen në lidhje me procedurat e veçanta të operimit që përdoren në testimet me shpejtësi të lartë. Vlerësimet operacionale të sigurisë që ndërlidhen me procedurat specifike të aerodromit mund të duhet të rishikohen që të merret parasysh testimi në shpejtësi të lartë.

 <small>AUTORITETI I AVIACIONIS CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

KAPITULLI 3 - PROCEDURAT E VLERËSIMIT TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE VLERËSIMIT TË REZULTATEVE TË FËRKIMIT

A. PROCEDURAT E VLERËSIMIT TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS


Kontrollet e pajisjeve

Operatori i CFME duhet të sigurojë që pajisjet të jenë plotësisht funksionale dhe të kalibruara në përputhje me udhëzimet operacionale të prodhuesit. Ata të cilët janë përgjegjës për ofrimin e CFME duhet të sigurohen që pajisja mirëmbahet dhe se rrota (Goma) matëse i ka specifikat brenda kufijve të pëcaktuara nga prodhuesit. Udhëzimet e përgjithshme për shpejtësitë për testim, trashësia nominale e shtresës testuese të ujit, presioni i gomës testuese dhe kushtet e gomave testuese duhet të kërkohen nga prodhuesi i CFME, por operatori duhet të jetë i vetëdijshëm se nëse nuk u përmbahen parametrave të përcaktuar në Tabelën 3, atëherë ato vlera nuk do të jenë të aplikueshme.

Trajnimi dhe kompetenca e operatorëve

Suksesi i matjes së fërkimit dhe dhënia e të dhënave të besueshme të fërkimit varet shumë nga personeli që është përgjegjës për operimin e CFME. Të gjithë operatorët duhet kenë staf të trajnuar dhe kompetent në operimin dhe mirëmbajtjen e pajisjes dhe të jenë të vetëdijshëm për faktorët kritik që mund të ndikojnë në saktësinë e matjes së fërkimit. Kur një kontraktues kryen një vlerësim, është përgjegjësia e operatorit të aerodromit që të verifikojë kërkesat për kompetencën dhe përvojën e operatorit të CFME.

Kushtet e vlerësimit të fërkimit në sipërfaqen e pistës

	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

Gjatë operimeve të vlerësimit sipërfaqja e pistës duhet të jetë e tharë nga reshjet dhe pa pjesë të lagura. Vlerësimet duhet të përfundohen me kohë në koordinim me Kullën e Kontrollit të Trafikut Ajror, në mënyrë që gjatë periudhës së vlerësimit, vlerësimet verifikuese dhe ato standarde të realizohen në kushte të njëjta. Vlerësimi duhet të realizohet në një temperaturë të ajrit mbi 2° C.

Lagështia dhe mjegulla mund të ndikojnë në rezultatin e vlerësimit si dhe operatorët e aerodromit duhet të jenë të vetëdijshëm se erërat anësore mund të ndikojnë në vlerësimet gjatë të cilave përdoret vet-lagia. Operatorët e aerodromit duhet të kërkojnë këshilla në lidhje me këto çështje nga prodhuesi i CFME.

Procedura e vlerësimit të fërkimit në sipërfaqen e pistës


Vlerësimi i fërkimit të sipërfaqes së pistës përbëhet nga së paku dy raunde të matjes përveç serive të raundeve standarde të matjes.

Raundet e matjes:

- a) Raundi verifikues është i projektuar që të vërtetojë se operimi i CFME është i rregullt gjatë gjithë kohës së vlerësimit të fërkimit të sipërfaqes në pistë; një raund verifikues duhet të realizohet para ndërsa raundi tjetër duhet të realizohet pas përfundimit të raundeve standarde të matjes në kushte të njëjta. Referenca në udhëzimet e prodhuesit duhet bërë për përcaktimin e ndryshimit maksimal të lejueshëm midis dy raundeve.
- b) Raundet verifikuese duhet të realizohen përgjatë gjithë gjatësisë së sipërfaqes së shtruar me një shpejtësi konstante në një pjesë të pistës që nuk përshkohet me ndonjë raund tjetër.

Raundet standarde të matjes:

- a) Raundet standarde të matjes duhet të realizohen përgjatë gjithë gjatësisë së sipërfaqes së shtruar në një shpejtësi konstante që mundëson përshpejtimin dhe ngadalësimin e sigurt (shih paragrafin 3.4.3 e). Duhet të merret parasysh për mënyrat se si të sigurohet që shpejtësia e synuar të mbahet e njëjtë gjatë tërë raundit. Nëse automjeti është i pajisur me kontrollin e lëvizjes duhet që


 <small>AGJENCIA E AVIACIONIT CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

të sigurohemi për saktësinë e tij. Gjatë raundeve vlerësuese, paralajmërimi i mundshëm për mbi/nën shpejtësi nga CFME duhet të mbizotërojë shpejtësimatësin e automjetit ose kontrolluesin e shpejtësisë (cruise control) të automjetit. Tabela 2 përcakton vendndodhjen e rekomanduar për secilin raund për gjerësinë nominale të pistës.

- b) Gjurma(ët) e rrotës(ave) matëse nuk duhet të kalojnë përgjatë linjës së lidhjeve të sipërfaqes (lidhjeve apo hollimeve të asfaltit apo betonit) apo plasaritjeve gjatësore. Operatorët e aerodromit duhet të sigurohen se operatorët e CFME kanë mënyra të duhura që të mbajnë drejtimin e lëvizjes në korsinë e matjes gjatë kryerjes së raundeve standarde. Kjo është veçanërisht e rëndësishme gjatë natës ose kur realizohen matje larg vijës së mesit apo të skajit të pistës.

Tabela 2 Formati i rekomanduar për vlerësimin e fërkimit të sipërfaqes së pistës me raunde standarde duke u bazuar në gjerësinë nominale të pistës

Gjerësia e Pistës	Zhvendosja e rekomanduar laterale e raundeve standarde në çdo anë të vijës së mesit (metra)					
	Pjesa e mesit (qëndrore)			Pjesa e jashtme		
18 m	1.5	3.5	6			
23 m	1.5	3	6	9		
30 m	1.5	4	7	12		
45 m	1.5	4	7	11	17	
60 m	1.5	4	7	11	17	23


 <small>RIKORRJETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

- c) Korsia e raundit për një pistë me shenjim të zonës së prekjës (Touchdown Zone, TDZ), duhet të planifikohet në atë mënyrë që të përfshijë nga një raund të matjes në secilën anë të vijës së mesit të pistës për të kaluar përmes shenjave të vendosura të TDZ.
- d) Nëse ka ndonjë arsye të dyshohet rreth saktësisë së vlerësimit të fërkimit të sipërfaqes së pistës, matja duhet të përsëritet.
- e) Në pistat në të cilat nuk ka pragje apo zona të shtruara në fillim apo në fund të LDA dhe veçanërisht për pistat që janë me gjatësi afër 1200m të ASDA, operatorët duhet të sigurohen që operatorët e CFME të jenë të pajisur me automjetet të përshtatshëm që mund të arrijë shpejtësi konstante të synuar sa më shpejtë që është e mundur. Operatorët duhet të kanë mundësinë për përcaktimin e zonës së frenimit në fund të raundit, në mënyrë që t'iu mundësohet frenimi i sigurt në përfundim të matjes.

Të dhënat e vlerësimit të fërkimit në sipërfaqen e pistës

Sikurse me të gjitha elementet e SMS-të të operatorit të aerodromit, duhet të ketë procedura për ruajtjen e të gjitha të dhënave të duhura të vlerësimit të fërkimit në sipërfaqen e pistës për një periudhë prej së paku 24 muajve nga data e vlerësimit. Pikat në vijim duhet të ruhen për secilin vlerësim dhe duhet të jenë në dispozicion sipas kërkesës së AAC:

- Data dhe koha e vlerësimit, përfshirë emrin e operatorit;
- Pista e vlerësuar;
- Numri i raundit të matjes dhe drejtimi i pistës;
- Distanca nga vija e mesit dhe në cilën anë të vijës së mesit është realizuar raundi;
- Shpejtësia konstante gjatë raundit (km/h)
- Gjatësia e raundit të matjes;
- Thellësia e ujit gjatë matjes;
- Lloji i gomave për matje;
- Matja apo vlerësimi i konsumimit të gomës;
- Kushtet e sipërfaqes së pistës dhe temperatura e ajrit;

	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

- Mesatarja e vlerave të fërkimit për raund të matjes; dhe
- Vlerat e fërkimit që tregojnë mesataren e matjes në 100 m për një pjesë.

Për më tepër, nëse ka nevojë për ndërhyrje të mirëmbajtjes, atëherë duhet të regjistrohet vendndodhja, metodat e përdorura si dhe rezultati.

B. VLERËSIMI I REZULTATEVE NGA VLERËSIMI I FËRKIMIT TË SIPËRFAQES SË PISTËS


Hyrje

Operatorët e aerodromit duhet të përdorin në mënyrë efektive të dhënat e vlerësimit të prodhuara nga CFME. Rishikimet e rregullta së bashku me aktivitetet e planifikuara të mirëmbajtjes të përkrahura nga analizat e trendeve do të sigurojnë që karakteristikat e fërkimit të sipërfaqes janë vazhdimisht të pranueshme. Aerodromet e certifikuar rekomandohen të përdorin raportimin e bazuar në softëare-in e prodhuesit të CFME ose të eksportojnë të dhëna të papërpunuara në një format të duhur tabelar. Mundësisht, një tabelë për 'shikim të shpejtë' i mesatares së pjesëve prej 100 m është një mënyrë e përshtatshme për të përmbledhur vlerësimet. Megjithatë duhet të bëhet një ekzaminim i detajuar i të dhënave për çdo lexim prej 10 m pas çdo vlerësimi, në mënyrë që të identifikohen zonat e pistës të cilat mund të kenë nevojë për mirëmbajtje ose monitorim nga afër.

Vlerat e lexuara të fërkimit duhet të krahasohen me nivelet e mëposhtme të fërkimit:

- Niveli i Synuar (Projektuar) (DOL)
- Niveli i Planifikimit të Mirëmbajtjes (MPL)
- Niveli Minimal i Fërkimit (MFL)


Për çdo sipërfaqe të caktuar të pistës, leximet e fërkimit të prodhuara nga CFME të ndryshme mund të ndryshojnë nga njëra-tjetra. Gjithashtu, për çdo sipërfaqe të caktuar të pistës, leximet e dhëna nga një CFME mund të ndryshojnë nëse

	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

shpejtësia e matjes, thellësia e ujit gjatë matjes ose lloji i gomave për matje ndryshon. Tabela 3 përcakton shpejtësinë e matjes, thellësinë e ujit gjatë matjes dhe llojin e gomave për matje që kërkohen për vlerësim, dhe përcakton DOL, MPL dhe MFL sipas leximeve të ofruara të fërkimit, për lloje të ndryshme të CFME.

Tabela 3 Vlerat e nivelit të fërkimit

	Shpejtësia E matjes	Thellësia e ujit gjatë Matjes	Lloji i gomave për Matje	DOL	MPL	MFL
Mu-Meter	65 kph	0.50 mm	ASTM E670-091	0.72 apo më lart	0.57	0.50
Grip Tester	65 kph	0.25 mm	ASTM E1844-082	0.80 apo më lart	0.63	0.55
ASFT	65 kph	1.00 mm	ASTM E1551-083	0.82 apo më Lart	0.60	0.50
BV-11 Skidometer	65 kph	1.00 mm	ASTM E1551	0.82	0.60	0.50

 <small>AUTODHETESIA AVIACIONE CIVILE</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

1. Kjo është metoda standarde e testimit për forcën anësore të fërkimit në sipërfaqet e shtruara duke përdorur Mu-Meter, që përfshin specifikat për gomat për matje me Mu-Meter.
2. Ky është Specifikim Standard për gomat për matje të Madhësisë A 10x4-5 më sipërfaqe të lëmuar, që është goma që përdoret nga Grip Tester.
3. Ky është specifikimi standard për pajisjen matëse që përdoret për qëllime të veçanta, me rrotë të lëmuara, që operohet në rastet me rrëshqitje në frenim të fiksuar, rrotë e cila përdoret nga CFME sikurse në ASFT.
4. Skidometri BV-11 është rimorkio e pajisur me rrotë për matjen e fërkimit e bërë sipas specifikave të ASTM E1551, e projektuar të funksionojë në një raport të caktuar të rrëshqitjes në mes të 15 dhe 17 %, pavarësisht nga konfigurimi i gomave për matje.


Mund të përdoren edhe pajisje të tjera matëse të fërkimit me kusht që ato të jenë të ndërlidhura me të paktën një pajisje testimi të përmendur në tabelën e mësipërme.

Mesatarja e matjes në 100 m

Koncepti i mesatares së matjes në 100 m e paraqitur më poshtë është bazuar në udhëzimin e ICAO në Aneksin 14 Kapitulli 10 - Mirëmbajtja e aerodromit, paragrafi 10.2.4.

Shënim – Një pjesë (sipërfaqe) e pistës me gjatësi prej 100 m mund të konsiderohet si domethënëse për veprimin e mirëmbajtjes ose të raportimit.


Në vijim është një shpjegim se si CFME mbledh të dhëna dhe nxjerr vlerën për mesataren e matjes në 100 m për një raund matje ose për një pjesë të gjerësisë së pistës dhe duhet të lexohet duke e ndërlidhur me Figurën 2. Gjatë raundit standard të matjes, leximet e fërkimit mblidhen nga CFME përgjatë tërë vijës të raundit të matjes, me kusht që operatori të mbajë shpejtësinë e synuar. Një vlerë mesatare e fërkimit mblidhet në distancë me rritje prej 10 m përgjatë raundit të

	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

matjes me ç`rast mund të llogaritet mesatarja e një distance prej 100 m; kjo është mesatarja e 10 vlerave të veçanta brenda 100 m. Për të ndihmuar kuptimin e procesit, për shembull në raund matje prej 1,000 m do të mblidhen leximet e 100 metërshave të ndara në lexime prej 10 metërshave. Mesatarja e parë e vazhdueshme është shuma e 10 leximeve të para të pjesëtuara me 10 (RA1). Mesatarja e dytë e vazhdueshme është shuma e leximit të 2 deri në leximin e 11 të pjesëtuara me 10 (RA2) dhe në këtë mënyrë vazhdon deri në fund të kontrollimit. Mesatarja e fundit e vazhdueshme në këtë rast është nga leximi i 90 deri në atë të 100, të pjesëtuara me 10. Mesatarja e vazhdueshme mund të vizualizohet si një shigjetë me gjatësi prej 100 m që kalon në sipërfaqen e pistës. Ilustrimi tregon që shigjeta ka arritur pozicionin nga RA12 në RA22 (p.sh. nga 210 m në 310 m përgjatë pistës). Kjo shigjetë mund të lëvizë në 10 pozicione të ndryshme duke përfshirë edhe distancën në fjalë prej 10 m (d.m.th RA22). Duke krahasuar vlerat e treguara për çdo distancë prej 10 m në pistë kundrejt një linje fqinje që paraqet mesataren e vazhdueshme, atëherë dallimi duhet të jetë i dallueshëm. Pasi përcaktohet një vlerë për çdo distancë prej 10 m raundeve të matjes, softëare-i i CFME që është në dispozicion analizon këto mesatare të fërkimit dhe zgjedh ato më të ulëta. Në këtë mënyrë, në fillim të raundit të matjes do të mund të zgjidhet vetëm njëri (RA1). Megjithatë, në 10 m do të jenë dy vlera që duhen zgjedhur (RA1 dhe RA2) etj. Ky proces përsëritet përgjatë gjithë raundit të matjes në mënyrë që të lokalizohet minimumi i mesatares së matjes të 100 m në çdo distancë prej 10 m të raundit të matjes.

Gjerësia e pistës ndahet në tri sipërfaqe; këto pjesë, ose copa të sipërfaqes së shtruar referohen si pjesët ‘qëndrore’ dhe të ‘jashtme’ të trafikut dhe lidhin skajet e shigjetës rrëshqitëse. (Shih Tabela 2).

Në një pistë të gjerë prej 45 m, çdo pjesë (sipërfaqe) është e gjerë 15 m. Në pistat me gjerësi më të vogël, pjesa qëndrore mbetet 15 m e gjerë dhe gjerësia e secilës pjesë të jashtme zvogëlohet duke zbatuar formulën: $\sim W/2 - 7.5$ ku W është gjerësia totale e pistës në metra. Nga Tabela 2, mund të shihet se 6 raunde standarde të

 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

matjes mbulojnë 15 m të pjesës me trafik qëndror si dhe pjesës së mbetur të pjesëve të jashtme.

Procedura për llogaritjen e mesatares së matjes për 100 m për çdo raund matje përsëritet në mënyrë të ngjashme për secilën nga tri pjesët përgjatë gjithë pistës. Në çdo rast, raundet e matjes që aplikohen përgjatë gjerësisë së çdo pjese së pari u nxirret mesatarja para llogaritjes së mesatares së matjes në tërësi siç është përshkruar më lart. Duke iu referuar funksionit të softëare-it, mund të jetë e mundur paraqitja e pistës e ndarë në pjesë. Vetëm kur një minimum i mesatares së matjes të vazhdueshme të pjesëve prej 100 m është nën MFL, operatori i aerodromit duhet të publikojë një NOTAM që tregon se pista, “mund të jetë e rrëshqitshme kur është e lagur”.



INSTITUTI I AVIACIONIT CIVIL

MANUAL UDHËZUES

MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)

Zotëruesi	O1
Dokumenti	O1.MU.06

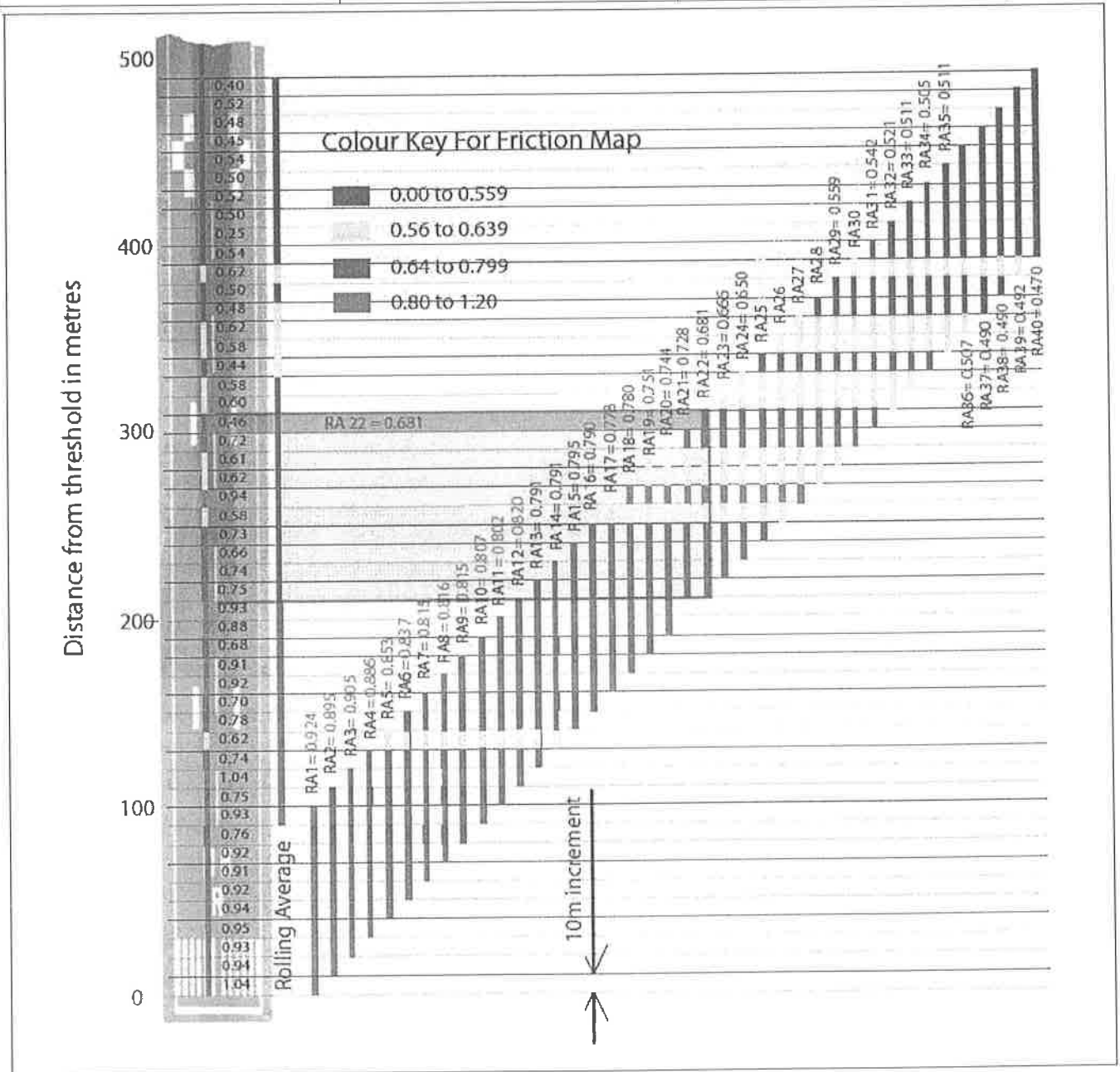



Figura 2 – Vlerat mesatare të matjes

 <small>AUTORIZUESI I AVIACIONES CIVILE</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

Veprimet që duhet të ndërmerren si rezultat i vlerësimit të fërkimit të pistës


Operatori i aerodromit duhet të rishikojë rezultatet pas çdo vlerësimi të fërkimit të pistës dhe kur është e nevojshme duhet të ndërmarrë veprimet si në vijim:

- a) Nëse niveli i fërkimit është nën MPL, duhet të organizohet mirëmbajtja që të rivendoset niveli i fërkimit, që në mënyrë ideale do të kishte vlerë të barabartë ose më të madhe se MPL. Referenca në secilin prej leximeve të matjes prej 10 m të raundit standard të matjes duhet të tregojë zonat e synuara.
- b) Nëse niveli i fërkimit tregon një tendencë rënie, operatori i aerodromit duhet të rritë shpeshtësinë e vlerësimeve të fërkimit të pistës në mënyrë që të identifikojë ndonjë përkeqësim të mëtejshëm ose të menjëhershëm, dhe nëse është e nevojshme, të ndërmerret ndonjë veprim.
- c) i) Nëse niveli i fërkimit është nën MFL, urgjentisht duhet të organizohet mirëmbajtja në mënyrë që të rivendoset vlerat e fërkimit në nivel të pranueshëm.
ii) Në përputhje me Aneksin 14, Vol I të ICAO, nëse mesatarja më e ulët e matjes në pjesët prej 100 m është nën MFL, duhet të publikohet një NOTAM me udhëzimin se pista mund të jetë e rrëshqitshme kur është e lagur?

Duhet t'i kushtohet kujdes kur përzgjidhen metodat për rivendosjen e vlerave të fërkimit. Duhet të kërkohet këshilla e ekspertëve për llojet e proceseve që i përshtaten më mirë sipërfaqes dhe shkakut të degradimit të fërkimit, në mënyrë që evitohen shkaktarët e dëmeve në pistë.

Vlerësimet e bëra pas aktiviteteve të mirëmbajtjes


Karakteristikat e fërkimit të disa prej materialeve të sipërfaqes së pistave mund të përmirësohen me kalimin e kohës, zakonisht si rezultat i avullimit të vajrave nga shtresat sipërfaqësore duke rehabilituar kështu pistën. Megjithatë, nëse vlerësimi i

	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

fërkimit në një sipërfaqe të pistës tregon se karakteristikat e fërkimit, të një pjesë të pistës që i nënshtrohet mirëmbajtjes, janë më të dobëta se sa ishte parashikuar ose janë nën MPL, duhet të bëhen vlerësime shtesë gjatë një periudhe kohore për të konstatuar nëse karakteristikat e fërkimit mbeten të qëndrueshme, të përmirësueshme ose në qoftë se duhet të kryhet punë shtesë.

Operatorët e aerodromit të cilët planifikojnë rehabilitime të mëdha të pistës dhe/apo ri-profilizmin e saj, duhet të kontaktojnë AAC-në paraprakisht në mënyrë që të diskutojnë menaxhimin e karakteristikave dhe vlerave të përgjithshme të fërkimit të pistës gjatë projektit. Me rëndësi të veçantë për AAC në këtë kontekst do të jetë shkalla dhe periudha kohore në të cilën një shtresë do të mbetet e ekspozuar, pa u gërryer (grooved) për drenazhim nëse një gjë e tillë është parashikuar.

Aerodromet e certifikuar duhet të sigurohen se procedurat e SMS-së të aerodromeve të ndërlidhura me menaxhimin e riskut gjatë ekzekutimit të punëve, e lidhur me vlerat e fërkimit në pistë, të sigurojnë që këto vlera të ngelin brenda kufijve të lejuar gjatë tërë kohës së punimeve.

 <small>AEROPORTI I ASTIRACITË CIVILË</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

KAPITULLI 4 - SISTEMI DHE FORMATI GLOBAL I RAPORTIMIT (GRF) PËR VLERËSIMIN DHE RAPORTIMIN E KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS .

4.1 Hyrje

Formati global i raportimit është një metodologji dhe terminologji e harmonizuar në nivel global për vlerësimin dhe raportimin e kushteve të sipërfaqes së pistës, në mënyrë që të sigurojë raporte që janë të lidhura në mënyrë direkte me performancën e avionëve.


Heqja e kontaminantëve nga sipërfaqja e pistës sa më shpejt që të jetë e mundur dhe në mënyrë sa më të plotë ka një rëndësi thelbësore në garantimin e sigurisë në operim dhe parandalimin e ekskursioneve të pistës.

Sistemi global i raportimit për vlerësimin dhe raportimin e kushteve të sipërfaqes së pistës kërkon përfshirjen e të gjithë palëve që merren me mbledhjen e të dhënave, konvertimin e të dhënave në informacion të strukturuar operacional dhe dërgimin e të dhënave tek përdoruesit përfundimtar.

Një ndryshim thelbësor në sistemin e ri të raportimit është prezantimi i kodit mbi gjendjen e pistës (RWYCC). Procesi i vlerësimit për caktimin e e RWYCC është një proces përcaktues, që fillon me identifikimin e kontaminantëve për përcaktimin e RWYCC fillestare që duhet të raportohet. Bazuar në të gjithë informacionin në dispozicion, RWYCC fillestare mund të rritet (upgrade) ose ulët (downgrade) duke përdorur procedurat e detajuara të PANS-Aerodrome, Dok. e ICAO 9981.

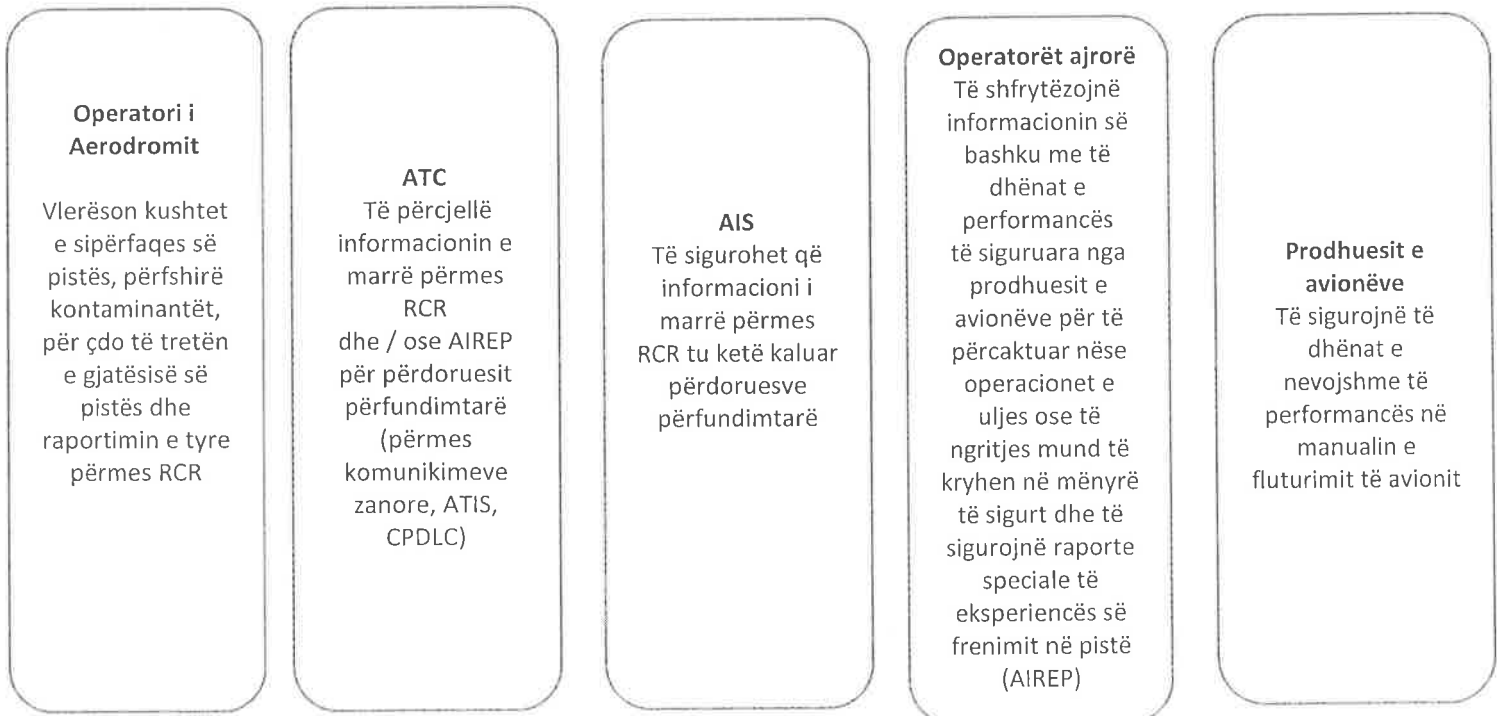
Një tjetër ndryshim thelbësor që lidhet me metodologjinë e re të vlerësimit dhe raportimit të kushteve të sipërfaqes së pistës dhe formatit GRF konsiston në detyrimin për gjenerimin e Raportit për kushtet e pistës (RCR) edhe kur pista është e lagur.


Duke qënë se Shqipëria nuk është e ekspozuar rregullisht ndaj kushteve të borës dhe akullit operatorët e aerodromeve do të zbatojnë skenarin e raportimit për ujë dhe jo formatin e plotë të raportimit për borë dhe akull. Në raste të prezencës së borës ose akullit në zonat e manovrimit, operatori i aerodromit do të duhet të deklarojë pistën e mbyllur përmes NOTAM dhe të kryejë procedurat e kërkuara të mirëmbajtjes, siç përcaktohen në Planin e miratuar të borës.

 <p>AUTOMJETET E AVIACIONIT CIVIL</p>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

4.2 Palët e përfshira në implementimin e GRF dhe përgjegjësitë e tyre

PALËT DHE PËRGJEGJËSITË PËR IMPLEMENTIMIN E GRF




 <small>AUTORITATI I AVIACIONIS CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

4.3 Detyrat e operatorit të aerodromit që lidhen me implementimin e GRF dhe metodologjisë së re të vlerësimit dhe raportimit të kushteve të sipërfaqes së pistës

- Identifikoni personat që janë përgjegjës për zbatimin (personat që do të kryejnë vlerësimin e kushteve të sipërfaqes së pistës dhe personeli që do të kryejë raportimin e kushteve të sipërfaqes së pistës);
- Bashkohuni me ekipin kombëtar zbatues;
- Koordinoni me palët e tjera të interesit;
- Krijoni planin e zbatimit të GRF për të siguruar koordinimin dhe zbatimin në kohë (detyrat, datat, rolet dhe përgjegjësitë);
- Identifikoni personelin dhe i bëni ata të vetëdijshëm për ndryshimin;
- Identifikoni ndryshimet e nevojshme në organizatë, politikat dhe procedurat, planin e ndryshimit, si dhe kryeni vlerësimin e riskut për zhvillimin e procesit;
- Identifikoni ndryshimet e nevojshme në dokumentacion dhe bëni ndryshime (p.sh. amendimi i LoA me Ofruesin e Shërbimeve të Lundrimit Ajror);
- Identifikoni pajisjet dhe mjetet e kërkuara (pajisje, softwer) dhe planifikoni blerjen;
- Trajnimi - sigurohuni që i gjithë personeli të jetë i trajnuar në mënyrën e duhur;
- Paraqisni në AAC kërkesën për menaxhimin e ndryshimit sipas formateve të miratuara.

4.4 Ekipi i implementimit

- AAC, operatorët e aerodromit, ANSP (AIS, ATS, MET), operatorët e avionëve (pilotët, shpërndarësit);


 <small>AUTORIZUESI I AVIACIONIT CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

4.5 Elementet thelbësore të GRF

Pesë elementet thelbësore të Formatit Global të Raportimit të kushteve të sipërfaqes së pistës (këtu dhe në vijim referuar si GRF), janë si më poshtë:

1. Matriksi i vlerësimit të kushteve të sipërfaqes së pistës (RCAM): Një matricë që lejon vlerësimin e kodit mbi gjendjen e pistës, duke përdorur procedurat e shoqëruara, nga një grup i kushteve të vëzhguara të sipërfaqes së pistës dhe raportit pilot mbi veprimin e frenimit.
2. Kodi mbi gjendjen e pistës (RWYCC): Një numër që përshkruan kushtet e sipërfaqes së pistës dhe që do të përdoret për të gjeneruar RCR.
3. Raporti mbi gjendjen e pistës (RCR): Një raport gjithëpërfshirës i standardizuar që lidhet me kushtet e sipërfaqes së pistës dhe efektet që kanë këto kushte në performancën e avionit gjatë ulje-ngritjes.
4. Kushtet e sipërfaqes së pistës: Një përshkrim i gjendjes së sipërfaqes së pistës që përbën bazën për përcaktimin e kodit mbi gjendjen e pistës (RWYCC) dhe përdoret për gjenerimin e RCR.
5. Përshkruesit e kushteve të sipërfaqes së pistës: përdoren vetëm për të gjeneruar RCR dhe janë si më poshtë:
 - Borë e ngjeshur;
 - Borë e thatë;
 - Ngricë;
 - Akull;
 - Borë e shkrirë;
 - Akull i lagur;
 - Borë e lagur;
 - Ujë i grumbulluar.

Shënim: Referuar formatit të përzgjedhur nga Shteti shqiptar për aplikim, gjenerimi i RCR nga operatori i aerodromit do të bëhet vetëm për pistë të lagur, pistë të lagur të

 <small>AUTORITETI AVIACIONE CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

rreshtshme dhe kur pista ka ujë të grumbulluar sipas përkufizimeve në seksionin e përkufizimeve të këtij manuali. Ashtu siç theksobet dhe më lart në manual, në rastet e borës ose akullit operatori i aerodromit do të deklarojë pistën e mbyllur deri në pastrimin e saj, duke ndjekur në mënyrë rigoroz procedurat e përcaktuara në planin e borës, të miratuar.

4.6 Vlerësimi i kushteve të sipërfaqes së pistës

Vlerësimi i kushteve të sipërfaqes së pistës, në përputhje me metodologjinë e re do të kryhet përmes:


- Inspektimit vizual;
- Monitorimi i vazhdueshëm i situatës dhe kushtet mbizotëruese të motit;
- Të tjera: Temperatura; Era (shpejtësia dhe drejtimi); Raportet e pilotit mbi veprimin e frenimit në pistë; Lexime të fërkimit (CFMD ose ngadalometër); Parashikimi i Motit; RCR e fundit; NOTAM përkatëse; Trajtimet e pistave etj.

Ky vlerësim duhet të kryhet:

- Të paktën një herë gjatë çdo turni, kur pista është e lagur ose ka kontaminues;
- Kur kushtet e motit janë duke ndryshuar dhe mund të ketë efekt në RCR e mëparshme;
- Kur inspektimet vizuale të pistës dhe / ose AIREP tregojnë ndryshim;
- Pas pastrimit të borës ose pas trajtimeve që i bëhen pistës;
- Pas incidenteve ose aksidenteve;
- Kur kërkohet nga ATC.

Operatori i aerodromit duhet të vlerësojë:

1. Përqindjen e mbulimit të pistës me kontaminantë për çdo të tretën e saj;

 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

→ nëse shpërndarja e kontaminantëve nuk është uniforme →kjo specifikohet në seksionin “situational awareness” të RCR.

→Nëse mbulimi i përgjithshëm i kontaminantëve të shumtë është ≥ 25 për qind (por asnjë ndotës i vetëm nuk mbulon ≥ 25 për qind) për çdo të tretën e pistës → RWYCC bazohet në gjykimin që kontaminatët do të ndikojë kryesisht në performancën e aeroplanit.

Assesed per cent	Reported per cent
10-25	25
26-50	50
51-75	75
76-100	100



MANUAL UDHËZUES
MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË
FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE
INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE
TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË
SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)

Zotëruesi

O1

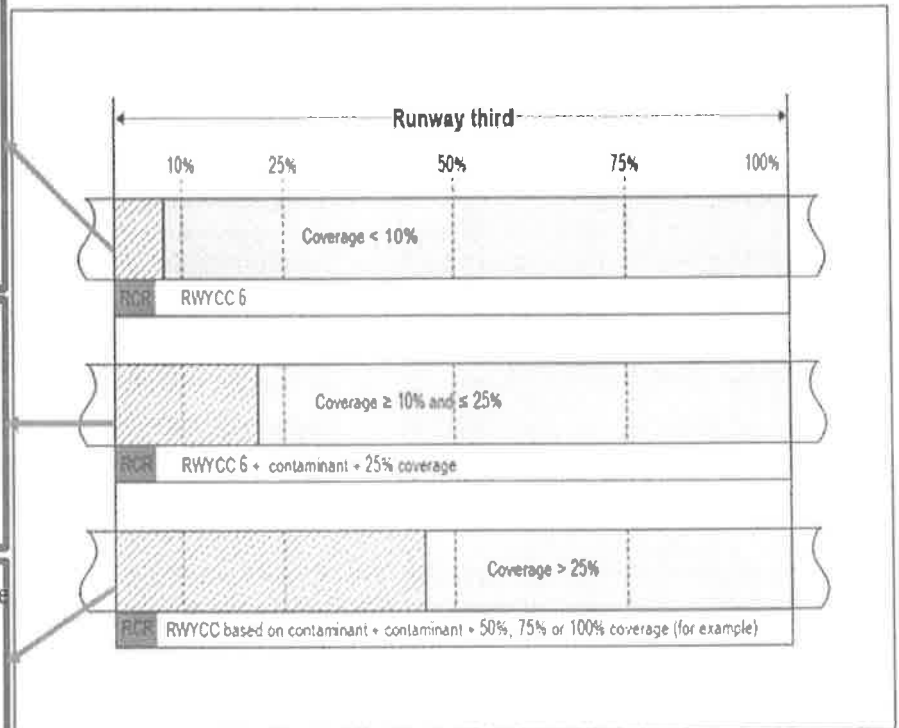
Dokumenti

O1.MU.06

Nëse mbulimi i pistës me kontaminatë pë 1/3 e gjatësisë së saj është më pak se 10%, RWYCC=6, NR % dhe nuk raportohen kontaminantët.
Nëse të treja pjesët e pistës kanë mbulim më pak se 10%, nuk gjenerohet raport!


Nëse përqindja e mbulimit të pistës është 10%-25%, RWYCC=6, tipi i kontaminantëve dhe 25% mbulim duhet të raportohen.

Nëse përqindja e mbulimit të kontaminatëve është ≥ 25 përqind = RWYCC dhe përqindja do të bazohet në kontaminantët e pranishëm.



2. Tipin e kontaminantëve:

- E THATË: RWYCC 6 dhe raportohet vetëm:
 - kur ka nevojë për të raportuar kushtet në një ose më shumë se 1/3 e gjatësisë së pistës.
 - ku raporti është i fundit (p.sh. 6/6/6 NR/NR/NR NR/NR/NR e thatë/e thatë/e thatë).
- E LAGUR: RWYCC 5 mjafton një raport i shiut në aeroport për të caktuar këtë kod.
- E LAGUR E RRËSHQITSHME: RWYCC 3, faktorët kontribues janë ndërtimi i gomës (rubber), problemet e teksturës. Metodatat e përcaktimit: matjet funksionale të fërkimit, vëzhgimi nga personeli i mirëmbajtjes së aerodromit, raporte të përsëritura nga pilotët, analiza e performancës

	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

gjatë ndalimit të avionit.

RWYCC 3/3/3 100/100/100 NR/NR/NR E LAGUR/E LAGUR/E LAGUR

- **PISTË E KONTAMINUAR: UJË I GRUMBULLUAR.** Balta, rëra dhe vaji raportohen në sesionin ‘plain language remark’ të RCR-së.

Kushtet e sipërfaqes së pistës	RWYCC
Pistë e thatë	6
Pistë e lagur	5
Pistë e lagur e rrëshqitshme	3
Ujë i grumbulluar në pistë (më shumë se 3 mm)	2

3. Thellësinë e kontaminantëve:

Pragu 3 mm - thellësitë e kontaminimit deri në 3 mm pritet të sigurojnë performancë të ngjashme të ndalimit si një pistë e lagur. Mbi këtë thellësi ndikimi në forcat e fërkimit është më i rëndësishëm dhe efektet shtesë të tërheqjes fillojnë të zbatohen.


Ndotësit	Vlera e vlefshme për tu raportuar (mm)	Ndryshimi domethënës
Ujë i grumbulluar	04, pastaj vlera e matur	3 mm deri në, por pa e përfshirë 15 mm.

4. Temperaturën e sipërfaqes ose të ajrit:

Pragu për klasifikimin e borës së ngjeshur është OAT 15°C (RWYCC 4 poshtë OAT -15°C dhe RWYCC 3 mbi OAT -15°C).

Temperatura e sipërfaqes së pistës preferohet të përdoret aty ku është e mundur.

5. Përcaktimi i RWYCC përmes përdorimit të RCAM


		MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
		Zotëruesi	O1
		Dokumenti	O1.MU.06
RWYCC	Kriteret e vlerësimit	Kriteret për të ulur vlerën e RWYCC (downgrade RWYCC)	
	Përshkruesit gjendjes sipërfaqes së pistës	Ngadalësimi së aeroplanit observacione kontrollin drejtimit	Raporti i pilotit mbi ose veprimin e frenimit mbinë pistë e
6	Pistë e thatë	-	-
5	Pistë e lagur	Frenimi për ngadalësimin e avionit është normal dhe kontrolli i drejtimit është normal	MIRË
2	Ujë i grumbulluar (më shumë se 3 mm)	Frenimi për ngadalësimin dhe kontrolli i drejtimit është midis mesatar dhe i dobët	MESATAR NË i DOBËT

Shënim: RCAM duhet të lidhet me procedurat e përshkuara në Dok. 9981 të ICAO-s "PANS-Aerodrome".

Inspektimi vizual i zonave të lëvizjës për të vlerësuar kushtet e sipërfaqes përbën thelbin e metodës për përcaktimin e RWYCC. Stafi i dedikuar për vlerësimin duhet të përdorë gjykimin më të mirë dhe eksperiencën për të përcaktuar RWYCC që reflekton në mënyrën më të mirë të mundshme situatën reale në aeroport.

6. Ndryshimet në RWYCC (downgrade and upgrade):

Ndryshimi i RWYCC (rënie ose rritje) janë pjesë integrale e vlerësimit. Kur të gjitha vëzhgimet e tjera, përvoja dhe njohuritë lokale tregojnë se caktimi fillestar

 <small>AUTORIZHETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

i RWYCC mund të mos pasqyrojnë saktësisht kushtet mbizotëruese, një rënie ose rritje e RWYCC duhet të bëhet.

Rënie e vlerës së RWYCC:

Aspektet që duhet të mbahen parasysh kur vlerësohet rrëshqitja e pistës për një rënie të kodit të gjendjes së pistës:

a) Kushtet mbizotëruese të motit:

- E qëndrueshme nën temperaturën e ngrirjes;
- Kushtet dinamike;
- Reshje aktive.

b) Observimet (informacion dhe burime);

c) Matjet:

- matjet e fërkimit të një sipërfaqe të mbuluar me borë ose të mbuluar me akull, ku pajisjet për matjen e fërkimit duhet të plotësojnë standardet e përcaktuara nga shteti.
- sjellja e mjeteve;


d) Eksperienca (njohuritë lokale); dhe

e) AIREP-s

Rritje e vlerës së RWYCC:

- Upgrade është i aplikueshëm vetëm kur RWYCC fillestare është 0 ose 1, kështu që nuk do të aplikohet duke qënë se në kushtet e borës dhe akullit nuk do të gjenerohet RCR por pista do të deklarohet e mbyllur.

7. Gjenerimi i RCR (Raportit mbi gjendjen e kushteve të sipërfaqes së pistës):

 <small>AUTONIBETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

→ Raportimi fillon kur një ndryshim i rëndësishëm në gjendjen e sipërfaqes së pistës ndodh për shkak të ujit, ose kontaminatëve të tjerë.

→ Raportimi i gjendjes së sipërfaqes së pistës duhet të vazhdojë të pasqyrojë ndryshime të rëndësishme derisa pista të mos jetë më e kontaminuar.

- Kur të ndodhë kjo situatë, aerodromi do të lëshojë një raport të gjendjes së pistës që thotë se pista është e lagur ose e thatë sipas rastit.

→ Informacioni që raportohet duhet të kontrollohet tërësisht para se t'i paraqitet AIS –it, për tu siguruar që të gjitha informacionet e nevojshme janë përfshirë dhe se informacioni është i saktë në detaje.


→ Një ndryshim domethënës është:

- çdo ndryshim në RWYCC (0 në 6);
- çdo ndryshim në llojin e ndotësit;
- çdo ndryshim në mbulimin e pistës nga ndotësit;
- çdo ndryshim në thellësinë e ndotësit;
- çdo informacion tjetër, për shembull raportet e pilotit mbi veprimin e frenimit (AIREP).

→ Një ndryshim në mbulimin e pistës nga ndotësit:

Përqindja e vlerësuar	Përqindja e raportuar
10-25	25
26-50	50
51-75	75
76-100	100

- Nëse përqindja e mbulimit ka ndryshuar, psh nga 25 % është ri-vlerësuar që pista është e mbuluar me ndotës në 30 % të gjatësisë së saj, një RCR e re duhet të gjenerohet.

	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

→ Një ndryshim në thellësinë e ndotësit:

Ndotësit	Vlera e vlefshme për tu raportuar (mm)	Ndryshimi domethënës
Ujë i grumbulluar	04, pastaj vlera e matur	3 mm deri në, por pa e përfshirë 15 mm.

Informacioni për tu përfshirë në gjenerimin e RCR ndahet në dy seksione:

1. Seksioni i përlogaritjes së performancës së aeroplanit.
2. Seksioni i ndërgjegjësimit mbi situatën.

Informacioni që duhet të përfshihet në secilin seksion, pasqyrohet në tabelën më poshtë:

RCR	
Seksioni i përlogaritjes së performancës së aeroplanit.	
Informacioni	Burimi
Indikatori i vendndodhjes së aerodromit	Dok. 7910 i ICAO
Data dhe koha e vlerësimit	Koha në UTC
Numri më i ulët identifikues i pistës	AOM e operatorit (psh për TIA RWY 17)
RWYCC për çdo të tretën e pistës	Vlerësimi bazuar në RCAM dhe procedurat e tjera të lidhura me të.
Përqindja e mbulimit me ndotës për çdo të tretën e pistës.	Observim vizual për çdo të tretën e pistës.
Thellësia e ndotësve për çdo të tretën e pistës.	Observimi vizual për çdo të tretën e pistës, konfirmuar nga matjet kur është e nevojshme.



AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL

MANUAL UDHËZUES

MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)

Zotëruesi

O1

Dokumenti

O1.MU.06

Tipet e ndotësve për çdo të tretën e pistës. Observim vizual për çdo të tretën e pistës.

Gjerësia e pistës tek e cila aplikohet RWYCC-s, nëse është më e ulët se ajo e publikuara procedurat lokale/plani i borës.

Seksioni i ndërgjegjësimit mbi situatën

Reduktimi në gjatësinë e pistës

NOTAM

Borë që rrëshqet në pistë

Observim vizual ndërkohë që ndodhet në pistë.

Rërë në pistë

Observim vizual ndërkohë që ndodhet në pistë.

Trajtimi kimik i pistës

Aplikimi i njohur i trajtimit. Observim vizual i mbetjeve të kimikateve në pistë.

Bllloqe bore në pistë

Observim vizual ndërkohë që ndodhet në pistë.

Bllloqe bore në rrugën lidhëse

Observim vizual ndërkohë që ndodhet në pistë.

Bllloqe bore ngjitur me pistën që penetrojnë plane/profile të përcaktuara në planin e borës së operatorit të aerodromit Observim vizual ndërkohë që ndodhet në pistë, konfirmuar nga matjet kur është e nevojshme.

Kushtet e rrugëve lidhëse

Observim vizual, AIREP, raporte nga personeli tjetër i aerodromit etj.


Kushtet e apronit

Observim vizual, AIREP, raporte nga personeli tjetër i aerodromit etj.

Koeficienti i fërkimit i aprovuar nga shteti, i matur dhe i publikuar

Varet nga standardi i vendosur dhe i dakordësuar me Shtetin.


Shënime të gjuhës së thjeshtë duke Ndonjë informacion signifikant shtesë,

 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06
përdorur vetëm shkrojna të mëdhaja	që lidhet me raportimin dhe që duhet të publikohet	

4.7 Procesi i vlerësimit të kushteve të sipërfaqes së pistës-Grafiku

Procesi i vlerësimit të kushteve të sipërfaqes së pistës përshkruhet nga grafiku më poshtë:

- a. Procesi i përgjithshëm i vlerësimit të kushteve të sipërfaqes së pistës; dhe
- b. Grafiku për procesin bazik të RCAM si dhe Grafikët A dhe B, si më poshtë.

	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

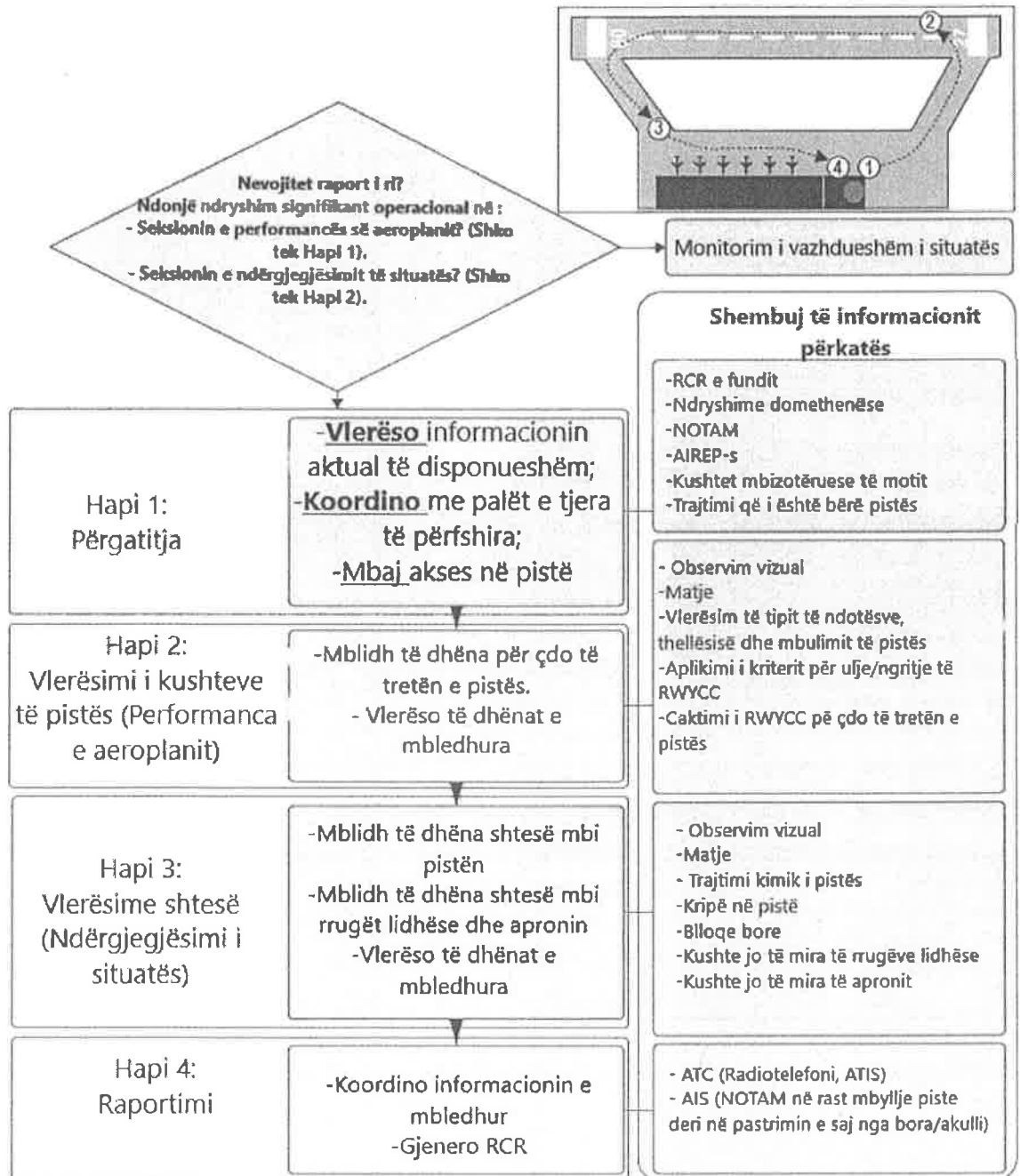



Figura 1: Procesi i përgjithshëm i vlerësimit të kushteve të sipërfaqes së pistës

 <p>ANTONISHTETI CAVIAKIONIT CIVIL</p>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

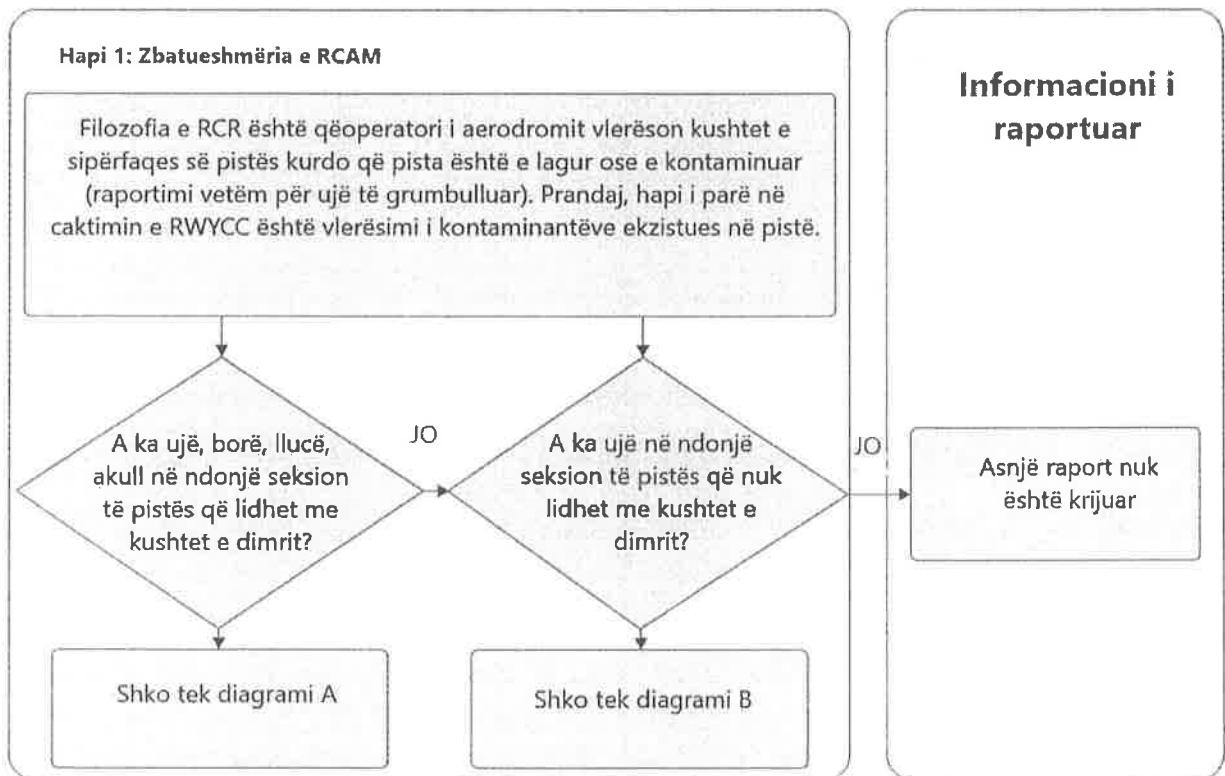



Figura 2 :Diagrami për procesin bazik të RCAM

	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

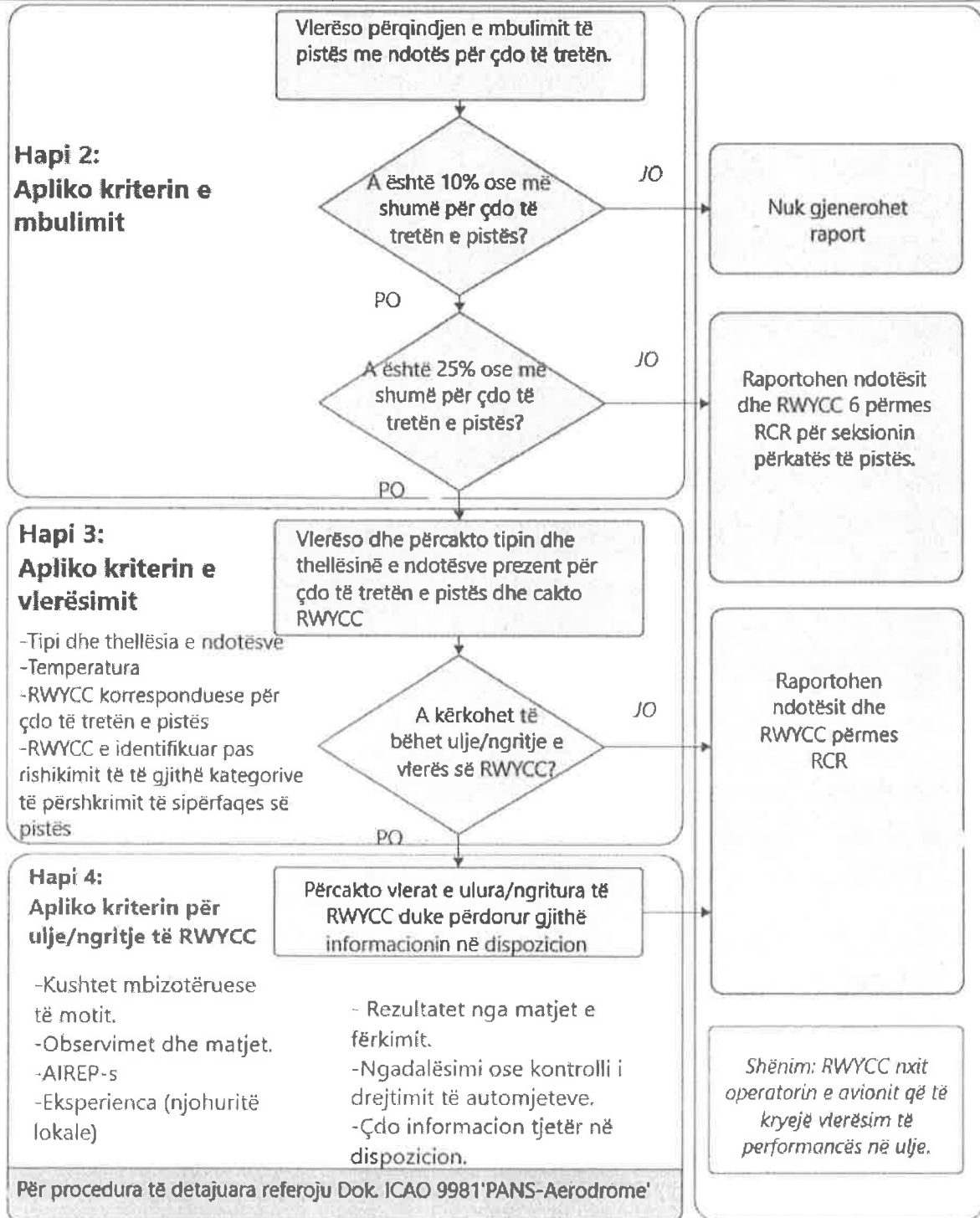



Figura 3: Grafiku A

	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

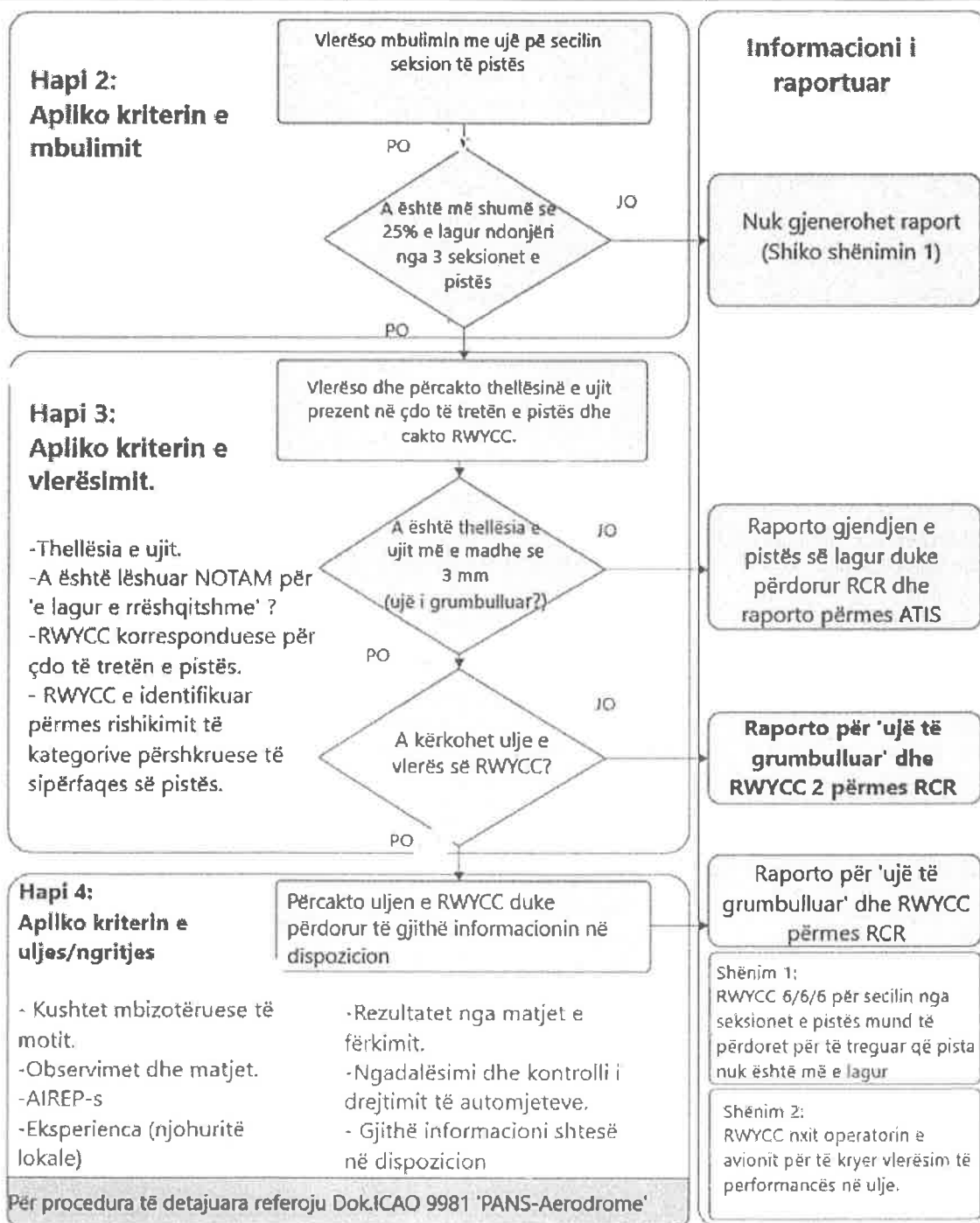



Figura 4: Grafiku B

Shënim: Grafikët janë përshtatur nga ICAO Circular 355, në gjubën shqipe.

 <small>AGJENDHËSIA E AVIACIONIT CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

KAPITULLI 5 – Shpërndarja dhe raportimi i informacionit mbi gjendjen e sipërfaqes së pistës


5.1 Të përgjithshme

Nevoja për të shpërndarë dhe raportuar informacionin lidhur me kushtet e sipërfaqes së pistës specifikohet në Aneksin 14, Volumi 1, 2.9.1 dhe në ICAO Circular 355 “Assessment, Measurement and Reporting of Runway Surface Conditions”, në të cilat përcaktohet që informacioni mbi kushtet e zonave të lëvizjes dhe statusi i funksionimit të fasiliteve të lidhura me këto zona, duhet t’i përcillet Njërive të Shërbimit të Informacionit Aeronautik (AIS), dhe informacioni ngjashëm me rëndësi në sigurinë në operim t’i përcillet Kontrollit të Trafikut Ajror (ATC). Ky informacion është i një rëndësie thelbësore për këto njësi për të siguruar informacionin e nevojshëm për nisjen dhe mbërritjen e sigurt të avionëve në kushte të këqija të motit. Ky informacion duhet të mbahet i përditësuar dhe çdo ndryshim në kushtet e sipërfaqes së pistës duhet të raportohet nga operatori i aerodromit, pa vonesa.

Informacioni mbi kushtet e sipërfaqes së pistës përfshin informacion mbi karakteristikat e fërkimit të sipërfaqes së pistës, të cilat vlerësohen në përputhje me programin e mirëmbajtjes së aerodromit, prezencën e ujit dhe kontaminantëve të tjerë në zonat e manovrimit, si dhe RWYCC në kushtet e operimit.

Metodat e ICAO-s për shpërndarjen dhe raportimin e informacionit janë si më poshtë:

- a. Publikimi i Informacionit Aeronautik (AIP-s);
- b. Cirkularët e Informacionit Aeronautik (AIC-s);
- c. NOTAM;
- d. SNOWTAM;
- e. AIREP-s
- f. ATIS

 <small>AUTONITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	MANUAL UDHËZUES MATJA DHE VLERËSIMI I KARAKTERISTIKAVE TË FËRKIMIT NË SIPËRFAQEN E PISTËS DHE INSTRUKSIONE LIDHUR ME METODOLOGJINË E RE TË VLERËSIMIT DHE RAPORTIMIT TË KUSHTEVE TË SIPËRFAQES SË PISTËS (GRF)	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1.MU.06

g. Komunikimet me radio me ATC.

Metoda e përzgjedhur për shpërndarjen dhe raportimin e informacionit, duhet të jetë në përputhje me skenarin e përzgjedhur për tu aplikuar në Shqipëri dhe duhet të dakordësohet mes palëve të përfshira në këtë process.

Transmetimi i informacionit duhet të jetë i shpejtë, i rregullt dhe në kohë; pra, duhet të arrijë te piloti në kohë, të jetë i përdorshëm dhe i përditësuar. Ky aspekt është shumë i rëndësishëm pasi shumica e informacionit është domosdoshmërisht i përkohshëm.

Është thelbësore që të bëhen përditësimet me qëllim sigurimin në kohë të informacionit të kërkuar pranë shërbimit të informacionit aeronautik nga secili shërbim shtetëror që lidhen me operimet e avionit.

Para ndryshimeve në sistemin e navigimit ajror, shërbimet përgjegjëse për këto ndryshime do të marrin parasysh kohën që i nevojitet shërbimit të informacionit aeronautik që të përgatisë, prodhojë dhe lëshojë një material për publikim. Koordinimi në kohë dhe i ngushtë ndërmjet shërbimeve në fjalë, përfshirë edhe shërbimin e informacionit aeronautik, është i nevojshëm për të siguruar ofrimin në kohë të informacioneve për shërbimin e informacionit aeronautik.