



Warszawa, dnia 26 listopada 2014 r.

Poz. 81

WYTYCZNE Nr 17

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 listopada 2014 r.

w sprawie określenia parametrów technicznych dla lądowisk

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768) ogłasza się, co następuje:

§1. W celu bezpiecznego eksploatawania lądowisk, w szczególności ze względu na bezpieczeństwo ruchu lotniczego, zaleca się stosowanie parametrów technicznych dla lądowisk, określonych w niniejszych wytycznych.

§2.

1. Lądowisko powinno być utrzymywane w sposób zapewniający jego bezpieczne użytkowanie.
2. Zaleca się, aby we wniosku o wpis lądowiska do ewidencji lądowisk w części dotyczącej ogólnej informacji o statkach powietrznych najczęściej wykonujących starty i lądowania z lądowiska, zgłaszający lądowisko określił maksymalną masę startową (MTOM) statków powietrznych, które będą wykonywały operacje lotnicze na zgłaszanym lądowisku.
3. Zgłaszający lądowisko powinien udostępniać informacje o maksymalnej masie startowej (MTOM) statków powietrznych, które zostały przez niego dopuszczone do wykonywania operacji lotniczych na lądowisku.

§3. Lądowisko powinno być usytuowane na odpowiednio przygotowanym sztucznym lub naturalnym, zagęszczonym podłożu, odwodnionym stosownie do lokalnych warunków hydrogeologicznych i ukształtowanym powierzchniowo w przedziale dopuszczalnych nachyleń.

§4. Usytuowanie lądowiska powinno być takie, aby:

- 1) dłuższy bok drogi startowej/pola wlotów był zgodny z kierunkiem przeważających wiatrów;
- 2) droga startowa/pole wlotów zapewniała wykonywanie startów i lądowań z obydwu przeciwnych kierunków;
- 3) starty i lądowania statków powietrznych powodowały jak najmniejszą uciążliwość dla środowiska;
- 4) w jego otoczeniu nie występowały przeszkody lotnicze.

§5.

1. Długość drogi startowej/pola wlotów na lądowisku powinna być taka, aby statek powietrzny (lub zespół statków powietrznych w przypadku lotów holowanych) przy bezwietrznej pogodzie, po oderwaniu się na końcu pasa drogi startowej mógł przejść na wysokości co najmniej 15 m ponad szczytami istniejących obiektów stałych i tymczasowych, aż do osiągnięcia wysokości 100 m ponad wzniesieniem lądowiska.



2. Droga startowa na lądowisku dla samolotów i szybowców powinna mieć rozporządzalną długość rozbiegu co najmniej o 50% większą od długości wymaganej dla statku powietrznego korzystającego z danego lądowiska, odpowiednio skorygowaną ze względu na rodzaj i spadek nawierzchni.

§6.

1. W przypadku lądowiska przeznaczonego wyłącznie dla samolotów szerokość drogi startowej nie powinna być mniejsza niż 30 m.
2. W przypadku lądowiska dla szybowców szerokość drogi startowej nie powinna być mniejsza niż 50 m.
3. W przypadku lądowiska przeznaczonego wyłącznie dla urządzeń latających szerokość drogi startowej może być mniejsza niż 30 m, jednak nie mniejsza niż podwójna rozpiętość ich skrzydeł.

§7. W przypadku lądowiska dla śmigłowców długość i szerokość pola wzlotów wraz z jego strefą zabezpieczenia nie powinna być mniejsza niż dwukrotna długość największego wymiaru śmigłowca używanego na danym lądowisku.

§8. Tereny znajdujące się poza czołowymi granicami drogi startowej, na lądowisku dla samolotów i szybowców, powinny mieć powierzchnię uporządkowaną i wyrównaną, na jej szerokości i długości nie mniejszej niż 50 m.

§9. Nachylenie powierzchni drogi startowej na lądowisku dla samolotów i szybowców nie powinno przekraczać:

- 1) w kierunku podłużnym – 3,0%;
- 2) w kierunku poprzecznym – 2,0%.

§10.

1. Schemat powierzchni ograniczających wysokość obiektów naturalnych i sztucznych w otoczeniu lądowiska dla samolotów i szybowców z obydwu kierunków drogi startowej/pola wzlotów określa załącznik nr 1 do wytycznych.
2. Schemat powierzchni ograniczających wysokość obiektów naturalnych i sztucznych w otoczeniu lądowiska naziemnego dla śmigłowców z kierunków podejścia i wznoszenia określa załącznik nr 2 do wytycznych.
3. Schemat powierzchni ograniczających wysokość obiektów naturalnych i sztucznych w otoczeniu lądowiska wyniesionego dla śmigłowców z kierunków podejścia i wznoszenia (operacje lotnicze w dzień) określa załącznik nr 3 do wytycznych.
4. Schemat powierzchni ograniczających wysokość obiektów naturalnych i sztucznych w otoczeniu lądowiska wyniesionego dla śmigłowców z kierunków podejścia i wznoszenia (operacje lotnicze w nocy) określa załącznik nr 4 do wytycznych.

§11. Na lądowisku dla samolotów, używanym w nocy, droga startowa powinna być oznakowana światłami według schematu układu świateł drogi startowej lądowiska określonego w załączniku nr 5 do wytycznych, oraz tak, aby wskazywały:

- 1) w przypadku startu – miejsce rozpoczęcia i kierunek startu oraz granice rozporządzalnej drogi startowej;
- 2) w przypadku lądowania – kierunek lądowania i miejsce przyziemienia oraz granice rozporządzalnej drogi startowej.



§12. Lądowisko dla śmigłowców używane w nocy powinno być oznakowane światłami w sposób umożliwiający jego identyfikację, bezpieczny start i lądowanie. Schemat oznakowania oraz rozmieszczenia pomocy świetlnej na lądowisku naziemnym dla śmigłowców określa załącznik nr 6 do wytycznych, a schemat oznakowania oraz rozmieszczenia pomocy świetlnej na lądowisku wyniesionym dla śmigłowców określa załącznik nr 7 do wytycznych.

§13.

1. Lądowisko powinno być wyposażone we wskaźnik kierunku wiatru widoczny dla pilotów wykonujących operacje lotnicze na tym lądowisku.
2. W przypadku wykonywania na lądowisku nocnych operacji lotniczych wskaźnik kierunku wiatru powinien być oświetlony.

§14. Lądowisko powinno posiadać przynajmniej jedną drogę dojazdową łączącą je z siecią dróg publicznych, gwarantującą przez okres użytkowania lądowiska przejezdność dla pojazdów ze sprzętem przeciwpożarowym i pojazdów ratownictwa medycznego, zgodnie z przepisami o ochronie przeciwpożarowej.

§15. Wytyczne wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

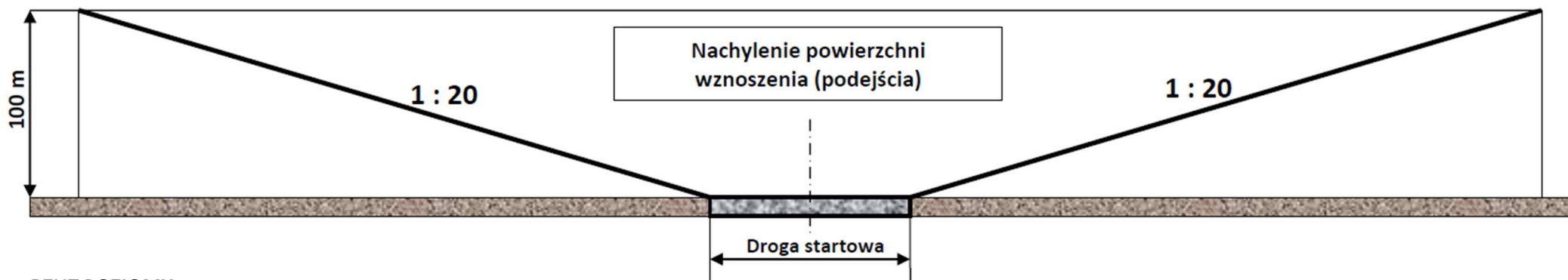
Piotr Ołowski

Załączniki do wytycznych Nr 17
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 26 listopada 2014 r.

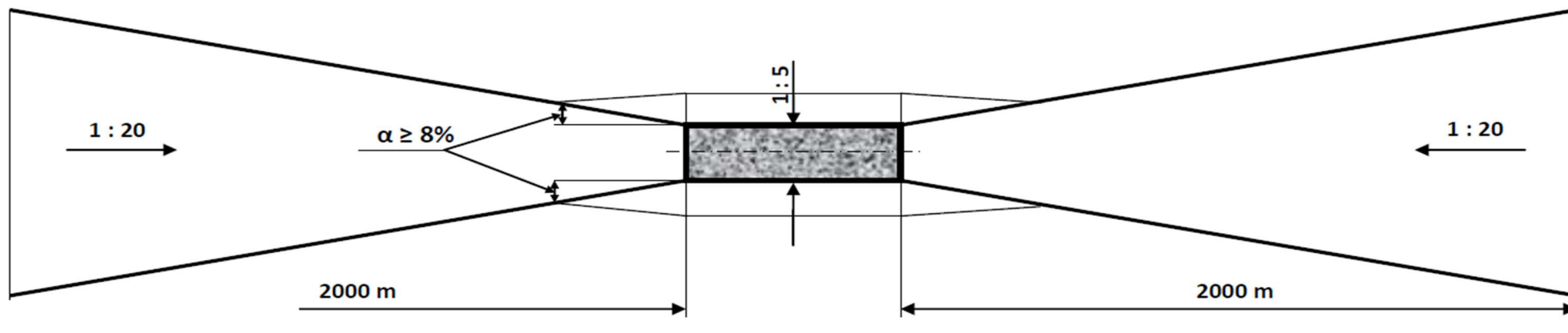
Załącznik nr 1

**SCHEMAT POWIERZCHNI OGRANICZAJĄCYCH WYSOKOŚĆ OBIEKTÓW NATURALNYCH I SZTUCZNYCH W OTOCZENIU
LĄDOWISKA DLA SAMOLOTÓW I SZYBOWCÓW Z OBYDWU KIERUNKÓW DROGI STARTOWEJ/POLA WZLOTÓW**

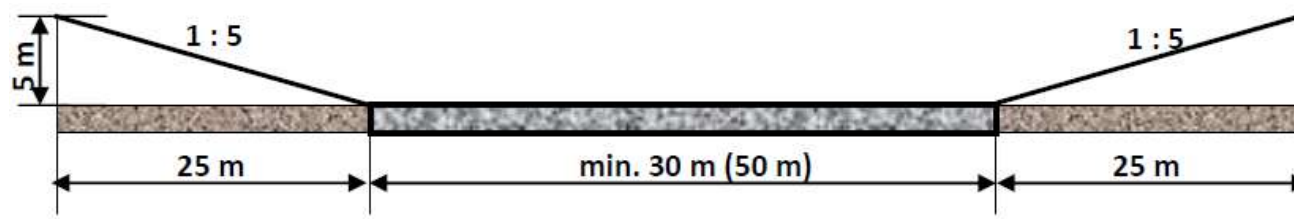
PRZEKRÓJ PODŁUŻNY



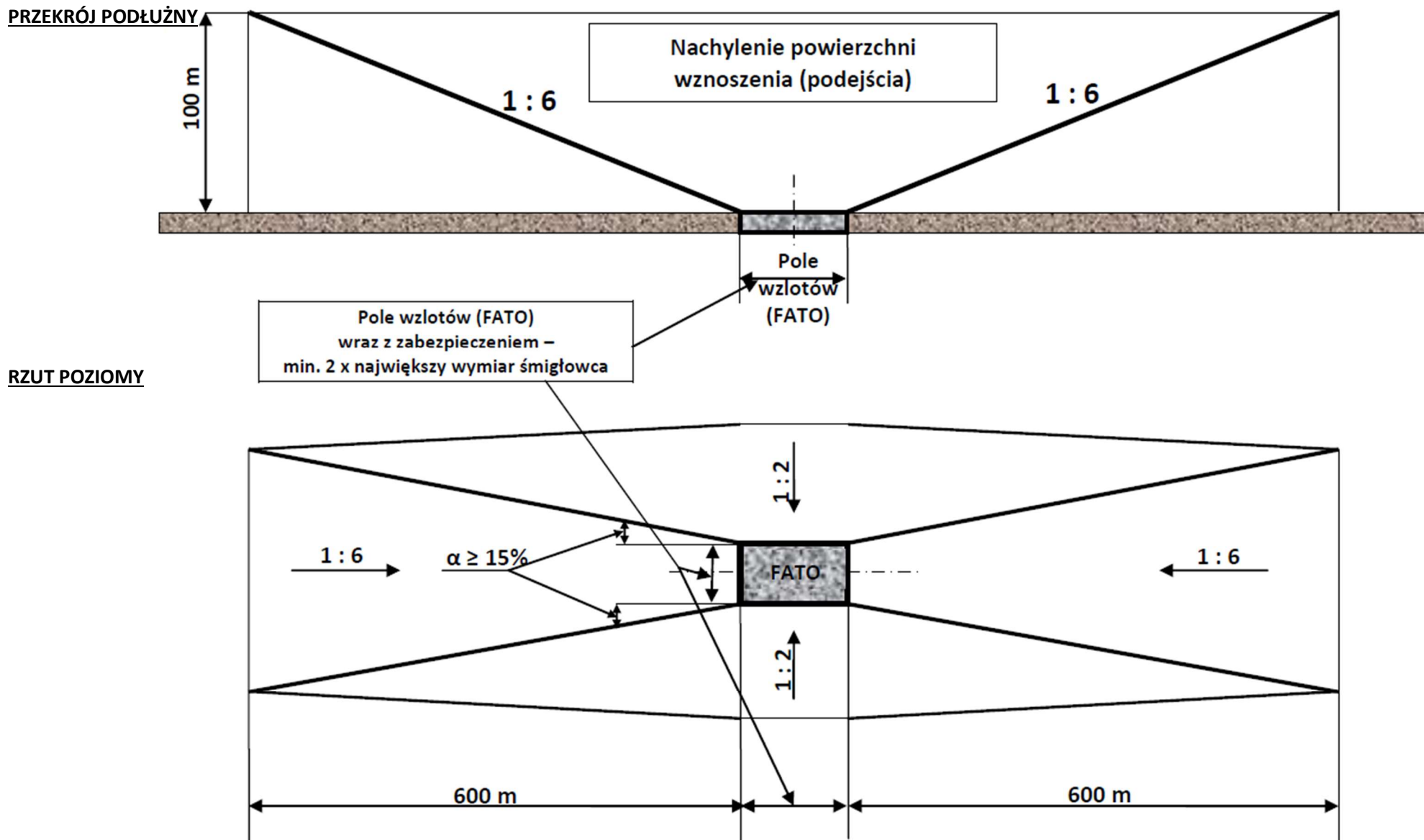
RZUT POZIOMY



PRZEKRÓJ POPRZECZNY

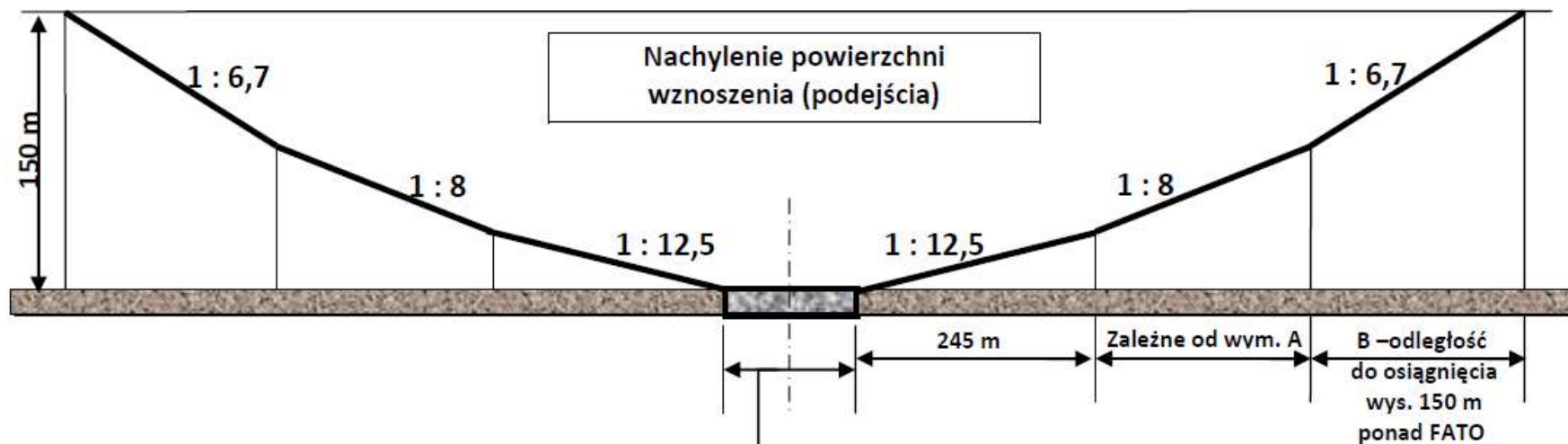


**SCHEMAT POWIERZCHNI OGRANICZAJĄCYCH WYSOKOŚĆ OBIEKTÓW NATURALNYCH I SZTUCZNYCH W OTOCZENIU
LĄDOWISKA NAZIEMNEGO DLA ŚMIGŁOWCÓW Z KIERUNKÓW PODEJŚCIA I WZNOŠENIA**

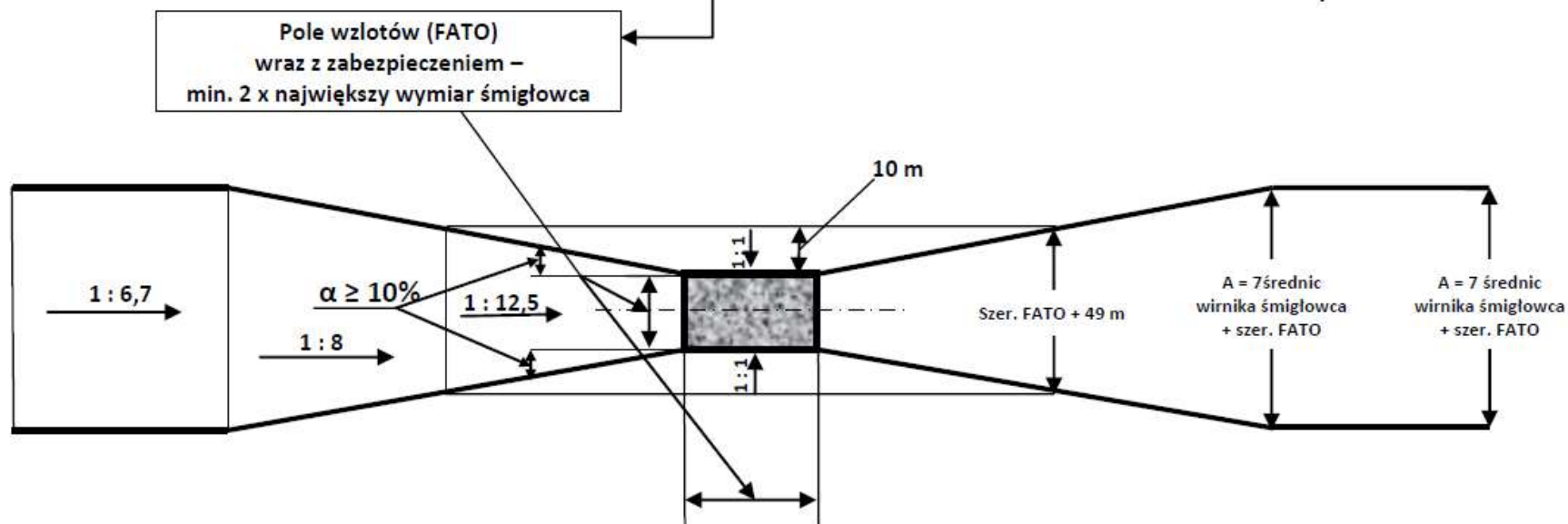


**SCHEMAT POWIERZCHNI OGRANICZAJĄCYCH WYSOKOŚĆ OBIEKTÓW NATURALNYCH I SZTUCZNYCH W OTOCZENIU
LĄDOWISKA WYNIESIONEGO DLA ŚMIGŁOWCÓW Z KIERUNKÓW PODEJŚCIA I WZNOŚZENIA – OPERACJE LOTNICZE W DZIEŃ**

PRZEKRÓJ PODŁUŻNY

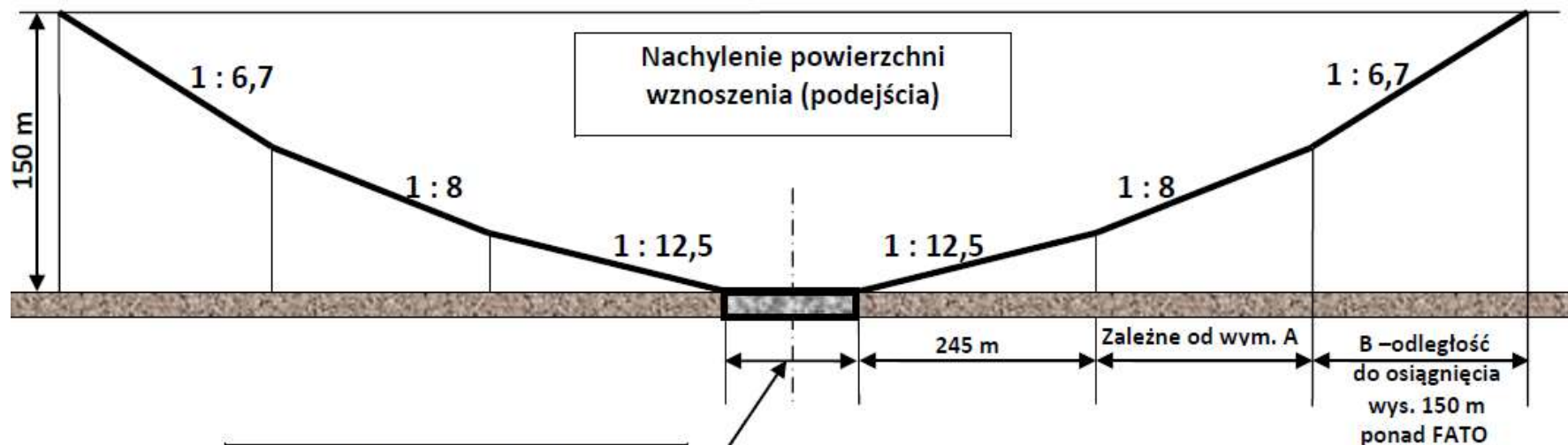


RZUT POZIOMY

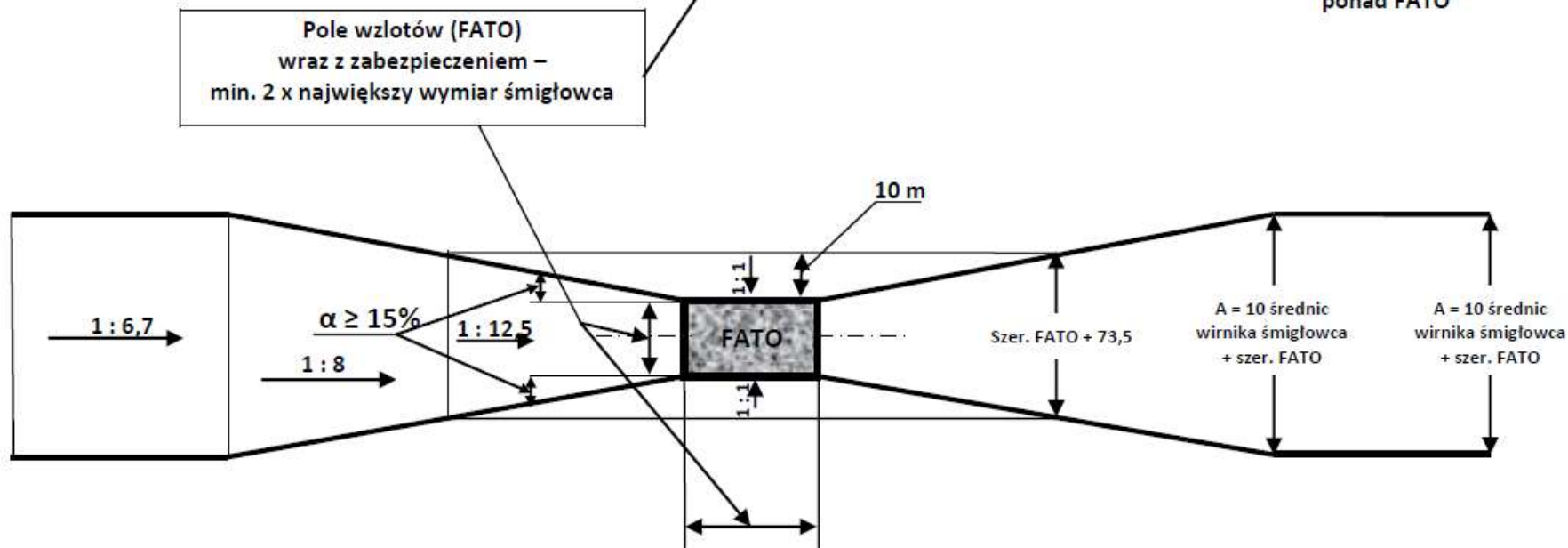


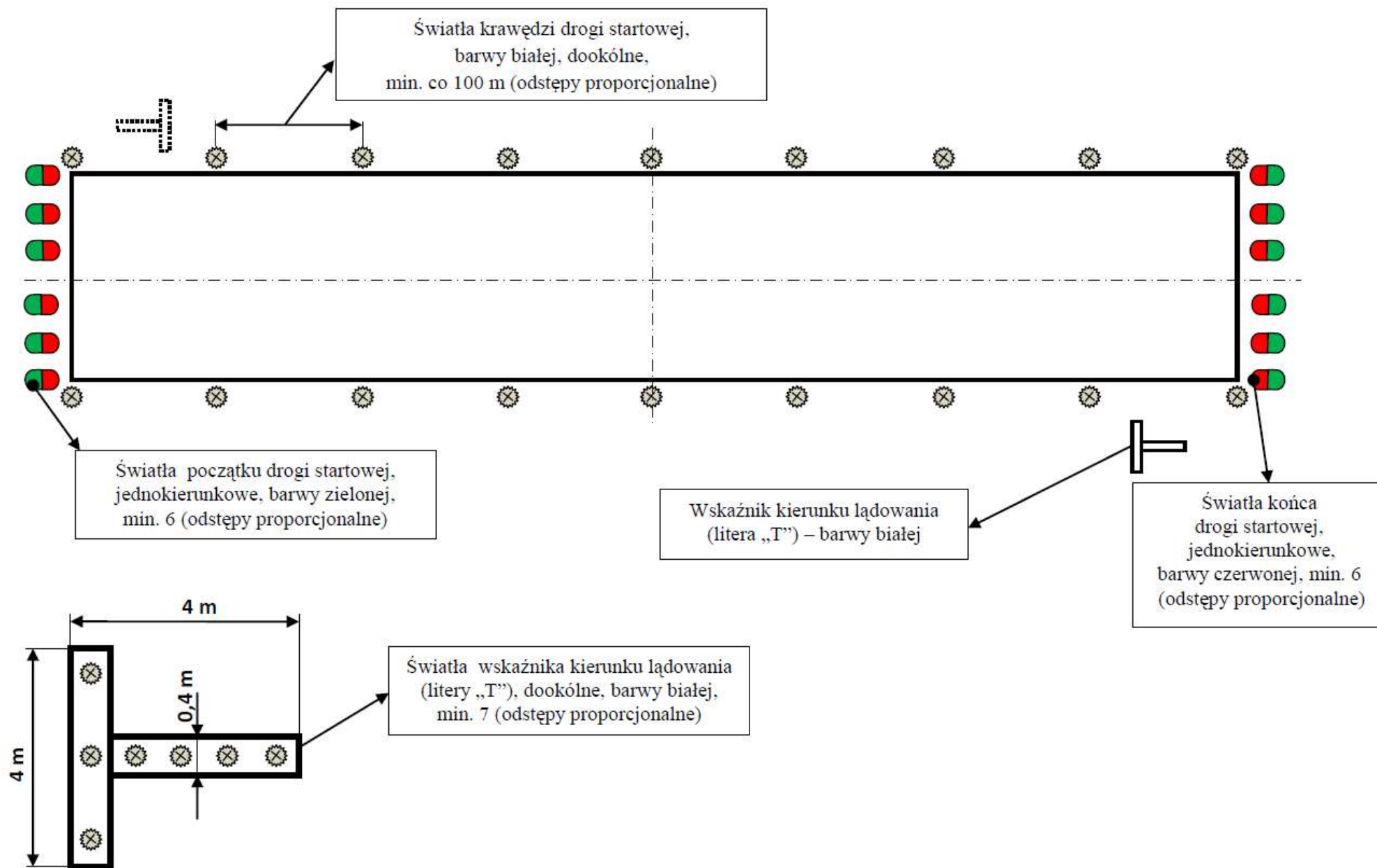
**SCHEMAT POWIERZCHNI OGRANICZAJĄCYCH WYSOKOŚĆ OBIEKTÓW NATURALNYCH I SZTUCZNYCH W OTOCZENIU
LĄDOWISKA WYNIESIONEGO DLA ŚMIGŁOWCÓW Z KIERUNKÓW PODEJŚCIA I WZNOŠENIA – OPERACJE LOTNICZE W NOCY**

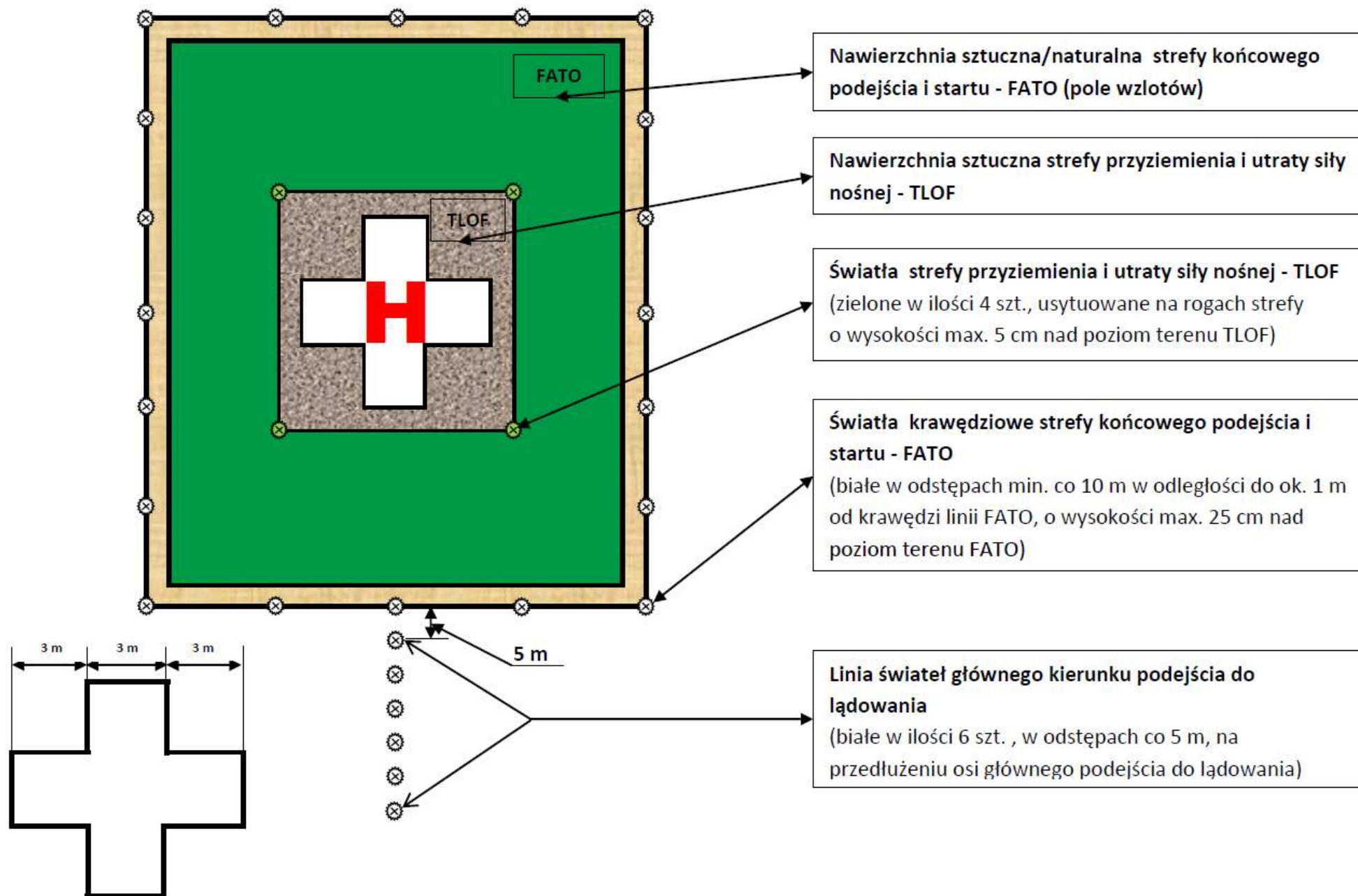
PRZEKRÓJ PODŁUŻNY



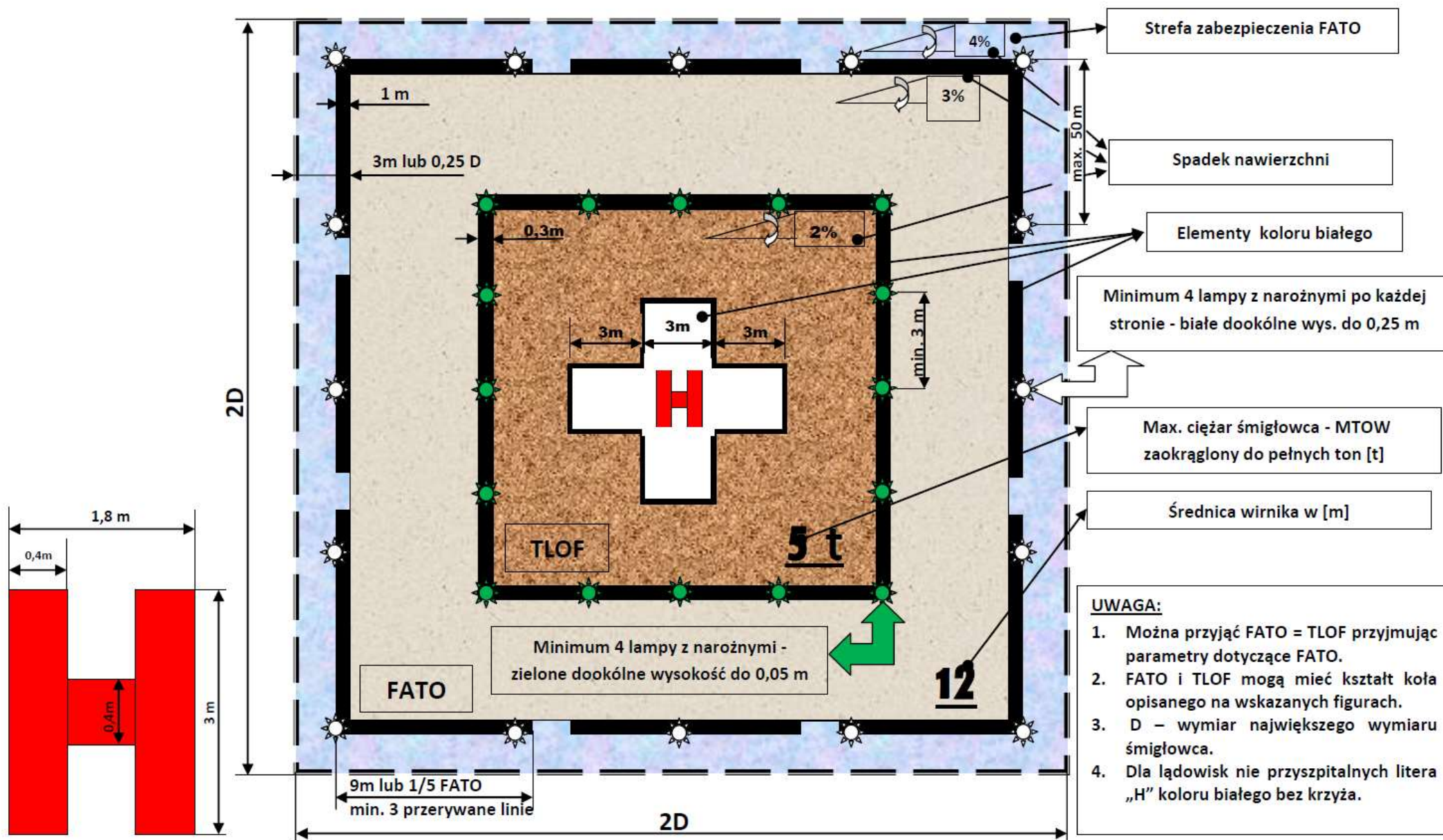
RZUT POZIOMY



SCHEMAT UKŁADU ŚWIATEŁ DROGI STARTOWEJ ŁADOWISKA

SCHEMAT OZNAKOWANIA ORAZ ROZMIESZCZENIA POMOCY ŚWIETLNYCH NA LADOWISKU NAZIEMNYM DLA ŚMIGŁOWCÓW

SCHEMAT OZNAKOWANIA ORAZ ROZMIESZCZENIA POMOCY ŚWIETLNYCH NA ŁADOWISKU WYNIESIONYM DLA ŚMIGŁOWCÓW





Kancelaria **Brighton&Wood** oraz **ELYSIUM** - nowoczesna księgowość, kadry i płace stworzyły dla branży lotniczej system skutecznej obsługi prawnej, księgowej oraz w zakresie optymalizacji kosztów.

Obsługa odbywa się w biurach w Warszawie, Krakowie, Opolu oraz na Lotnisku Radziejewice (ICAO: EPRD), a także w siedzibach klientów w całej Polsce. Nasi prawnicy i konsultanci dolatują na narady samolotami. Naszych klientów zapraszamy też na nasze pięć lądowisk!

Nasi klienci najbardziej cenią następujące usługi dedykowane dla branży lotniczej:

- Rejestracja lądowisk i lotnisk – opracowywanie kompleksowej dokumentacji, także kartograficznej, reprezentowanie przed samorządem terytorialnym, PAŻP i ULC. Pełna asysta prawna i administracyjna oraz logistyczna; doradztwo w zakresie utrzymania lądowisk w należytej kondycji, w zakresie sprzętu, hangarów etc. Analiza rentowności i wykonalności procesu inwestycyjnego.
- Optymalizacja kosztów związanych z działalnością lotniczą
- Stała obsługa prawna, księgowa oraz kadrowo-płacowa firm z branży lotniczej
- Obsługa w postępowaniach kontrolnych ZUS, Administracja Celno-Skarbowa, PIP, ULC, instytucje zagraniczne etc.
- Tworzenie dokumentów operacyjnych dla branży lotniczej
- Dochodzenie należności od kontrahentów polskich i zagranicznych
- Tworzenie dokumentów handlowych i korporacyjnych dla branży lotniczej
- Tworzenie business-planów dla branży lotniczej
- Dyskusje i spory sądowe z ubezpieczycielami w kontekście zdarzeń i wypadków lotniczych
- Współpracujący z nami prawnicy procesowi (radcowie prawni i adwokaci) reprezentują osoby i instytucje w sporach cywilnych i administracyjnych (skarbowych) oraz w sprawach karnych

Obsługa w języku polskim, angielskim, niemieckim i francuskim w biurach w Warszawie, Krakowie, Opolu oraz na lotnisku, Radziejewice (ICAO: EPRD).

Kontakt: <http://www.aircamp.pl/AviationLaw>