Projekt z dnia 14.09.2016 r.

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA[[1]](#footnote-1))

z dnia ........................ 2016 r.

w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji

Na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. − Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, 904 i 1361) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa wymagania techniczne i eksploatacyjne w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji, o której mowa w art. 59a ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. − Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”.

§ 2. W stosunku do lotnisk, o których mowa w § 1:

1) wymagania eksploatacyjne określają także przepisy wydane na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy;

2) wymagania techniczne i eksploatacyjne dotyczące przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia, w tym ratownictwa oraz planowania działań w sytuacjach zagrożenia na lotnisku określają także przepisy wydane na podstawie art. 85 ustawy;

3) wymagania techniczne i eksploatacyjne dotyczące warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska, określają także przepisy wydane na podstawie art. 92 pkt 4 ustawy;

4) wymagania techniczne dotyczące oznakowania przeszkód lotniczych określają także przepisy wydane na podstawie art. 92 pkt 5 ustawy.

§ 3. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

1) Załączniku 14 tom I − należy przez to rozumieć Załącznik 14 „Lotniska” tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.[[2]](#footnote-2))), ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy;

2) Załączniku 14 tom II − należy przez to rozumieć Załącznik 14 „Lotniska” tom II „Lotniska dla śmigłowców” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy;

3) drodze startowej, drodze kołowania, polu wzlotów, polu ruchu naziemnego, przeszkodzie, progu, długościach deklarowanych, powierzchni podejścia i powierzchni wznoszenia – należy przyjmować ich znaczenie zgodnie z przepisami Załącznika 14 tom I;

4) drodze startowej bez nawierzchni sztucznej – należy przez to rozumieć drogę startową posiadającą jedną z nawierzchni naturalnych: nawierzchnię darniową, darniową wzmocnioną, gruntową lub gruntową wzmocnioną;

5) nawierzchni sztucznej – należy przez to rozumieć nawierzchnię wykonaną z betonu cementowego lub betonu asfaltowego;

6) strefie podejścia końcowego i startu (FATO), strefie przyziemienia i wznoszenia (TLOF) oraz długościach deklarowanych lotniska dla śmigłowców należy przez to rozumieć odpowiednio strefę podejścia końcowego i startu (FATO), strefę przyziemienia i wznoszenia (TLOF) oraz długości deklarowane lotniska dla śmigłowców – należy przyjmować ich znaczenie zgodnie z przepisami Załącznika 14 tom II.

Rozdział 2

Wymagania dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej

§ 4. 1. Dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej, wymagania techniczne i eksploatacyjne, z zastrzeżeniem § 5–11, określają:

1) normy i zalecane metody postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I w:

a) rozdziale 1 „Wymagania ogólne”, z wyłączeniem pkt 1.5.1,

b) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska”, z wyłączeniem pkt 2.1.7, 2.7.2, 2.9.4, 2.9.7, 2.9.9, 2.9.10 i 2.11.2–2.11.4,

c) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne”, z wyłączeniem pkt 3.1.16, 3.1.18, 3.1.23, 3.1.25, 3.3, 3.5.2−3.5.4, 3.5.12, 3.9−3.11, 3.12.1, 3.13 i 3.15,

d) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji”, z wyłączeniem pkt 5.2.1.7, 5.2.1.8, 5.2.6.5, 5.2.8, 5.2.9, 5.2.13, 5.2.14, 5.2.16, 5.2.17, 5.3.1.2, 5.3.5.2 lit. a, 5.3.5.6−5.3.5.22, 5.3.5.43, 5.3.5.44, 5.3.7, 5.3.12.2, 5.3.12.4, 5.3.15, 5.3.17−5.3.27, 5.3.29, 5.4.1−5.4.3, 5.4.6, 5.5.2 i 5.5.4−5.5.8,

e) rozdziale 7 „Pomoce wzrokowe do oznakowania stref o ograniczonym użytkowaniu”,

f) rozdziale 8 „Systemy elektryczne”, z wyłączeniem pkt 8.1.4, 8.1.5, 8.1.8−8.1.10, 8.3.1 i 8.3.3−8.3.5,

g) rozdziale 9 „Lotniskowe służby operacyjne, wyposażenie i instalacje”, z wyłączeniem pkt 9.1, 9.2, 9.4−9.8 i 9.10,

h) rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska”, z wyłączeniem pkt 10.2.3−10.2.6, 10.3.2, 10.3.3 i 10.5.13,

i) dodatku 1 „Kolory naziemnych świateł lotniczych, oznakowania poziomego, znaków pionowych i tablic”,

j) dodatku 2 „Charakterystyki naziemnych świateł lotniczych”,

k) dodatku 3 „Oznakowanie poziome nakazu i informacyjne”,

l) dodatku 4 „Wymagania dotyczące projektowania znaków pionowych dla dróg kołowania”,

m) dodatku 5 „Wymagania dotyczące, jakości danych lotniczych”;

2) wskazówki merytoryczne, o których mowa w załączniku A do Załącznika 14 tom I w:

a) sekcji 1 „Ilość, położenie oraz kierunki dróg startowych”,

b) sekcji 2 „Zabezpieczenie wydłużonego startu i zabezpieczenie przerwanego startu”,

c) sekcji 3 „Obliczanie długości deklarowanych”,

d) sekcji 4 „Nachylenia drogi startowej”,

e) sekcji 5 „Równość powierzchni drogi startowej”,

f) sekcji 8 „Charakterystyka dotycząca odprowadzania wody z pola ruchu naziemnego i obszarów przylegających”, z wyłączeniem pkt 8.3 i 8.4,

g) sekcji 9 „Pasy dróg startowych”,

h) sekcji 10 „Strefa bezpieczeństwa końca drogi startowej”,

i) sekcji 11 „Lokalizacja progu drogi startowej”, z wyłączeniem pkt 11.2.2 i 11.2.4–11.2.6,

j) sekcji 12 „Systemy świateł podejścia do lądowania”,

k) sekcji 13 „Priorytet instalacji systemów wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia”,

l) sekcji 14 „Oznakowanie świetlne stref wyłączonych z użytkowania”,

m) sekcji 16 „Regulacja intensywności świateł podejścia i świateł drogi startowej”,

n) sekcji 17 „Pole sygnałowe”,

o) sekcji 19 „Wymagania dla kierowców pojazdów”,

p) sekcji 20 „Metoda ACN-PCN określania nośności nawierzchni sztucznej”.

2. Na lotnisku dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej do obszarów bez nawierzchni sztucznej przeznaczonych do wykonywania operacji lotniczych stosuje się przepisy rozdziału 3.

§ 5. 1. Jeżeli lotnisko dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej posiada:

1) płytę postojową o nawierzchni sztucznej – to stosuje się do niej wymagania określone w normach i zalecanych metodach postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I w:

a) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” w pkt 2.7.2,

b) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” w pkt 3.13,

c) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” w pkt 5.2.13, 5.2.14, 5.3.24, 5.3.27, 5.4.1, 5.4.3 i 5.4.6,

d) rozdziale 9 „Lotniskowe służby operacyjne, wyposażenie i instalacje” w pkt 9.5,

e) rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska” w pkt 10.3.3;

2) płaszczyznę zawracania o nawierzchni sztucznej – to stosuje się do niej wymagania określone w normach i zalecanych metodach postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I w:

a) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” w pkt 3.3,

b) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” w pkt 5.2.9 i 5.3.19;

3) drogę kołowania o nawierzchni sztucznej – to stosuje się do niej:

a) wymagania określone w normach i zalecanych metodach postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I w:

− rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” w pkt 3.9−3.11, 3.12.1,

− rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” w pkt 5.2.8, 5.2.16, 5.2.17, 5.3.15, 5.3.17, 5.3.18, 5.3.20, 5.3.21, 5.3.23, 5.3.27, 5.3.29, 5.4.1−5.4.3, 5.5.5 i 5.5.6,

− rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska” w pkt 10.3.2,

b) wskazówki merytoryczne, o których mowa w sekcji 15 „Światła wskazujące drogę kołowania szybkiego zjazdu” w załączniku A do Załącznika 14 tom I ;

4) stanowisko do odladzania o nawierzchni sztucznej − to stosuje się do niego wymagania określone w normach i zalecanych metodach postępowania Załącznika 14 tom I, zawarte w:

a) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” w pkt 3.15,

b) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” w pkt 5.3.22.

2. W przypadku lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej, na których są wykonywane loty handlowe, stosuje się wymagania określone w normach i zalecanych metodach postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I w:

1) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” w pkt 3.1.25;

2) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” w pkt 5.3.1.2, 5.4.1−5.4.3 i 5.4.6;

3) rozdziale 8 „Systemy elektryczne” w pkt 8.1.10 i 8.3.3−8.3.5;

4) rozdziale 9 „Lotniskowe służby operacyjne, wyposażenie i instalacje” w pkt 9.5−9.7.

§ 6. W przypadku lotnisk dla samolotów posiadających drogę startową nieprzyrządową o nawierzchni sztucznej, o cyfrze kodu referencyjnego lotniska 1 albo 2, użytkowanych w nocy, wymagania dotyczące systemu świetlnego i jego zasilania określają przepisy § 29 i § 30.

§ 7. W przypadku awarii podstawowego źródła zasilania lotniska dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej należy zapewnić rezerwowe źródła zasilania z priorytetem dla urządzeń łączności.

§ 8. Urządzenia niezbędne do celów nawigacyjnych, znajdujące się w pasie drogi startowej lub w jego pobliżu, stanowiące przeszkodę:

1) umieszcza się jak najbliżej podłoża;

2) oznakowuje się zgodnie z wymaganiami dla oznakowania przeszkód;

3) mają konstrukcję łamliwą.

§ 9. Kąt wzniesienia wiązki światła latarni lotniczej, o którym mowa w rozdziale 5 pkt 5.3.3.7 i 5.3.3.11 Załącznika 14 tom 1, określa zarządzający lotniskiem w instrukcji operacyjnej lotniska.

§ 10. Nie zezwala się na wznoszenie nowych lub powiększanie istniejących obiektów, które wystawałyby ponad powierzchnię zabezpieczenia przeszkodowego, o której mowa w rozdziale 5 pkt 5.3.5.41 Załącznika 14 tom I, chyba, że nowy lub powiększany obiekt znajduje się w cieniu stałego obiektu już istniejącego.

§ 11. Lotnisko dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej zabezpiecza się przed dostępem nieuprawnionych osób i pojazdów oraz przed wtargnięciem na nie zwierząt mogących stanowić zagrożenie dla statków powietrznych.

Rozdział 3

Wymagania dla lotnisk dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej

§ 12. 1. Na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej wyznacza się, co najmniej jedną drogę startową.

2. W przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej mającego kilka dróg startowych, jako główną drogę startową wyznacza się drogę startową najdłuższą lub najczęściej używaną.

§ 13. 1. Kształt i wymiary pola wzlotów lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej uwzględniają kierunki dominujących wiatrów, topografię terenu w otoczeniu lotniska oraz rodzaje statków powietrznych wykonujących na tym lotnisku operacje lotnicze.

2. Na lotnisku dla samolotów z jedną drogą startową bez nawierzchni sztucznej granicami tej drogi startowej są granice pola wzlotów.

§ 14. Na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej mogą być stosowane nawierzchnie sztuczne na innych niż drogi startowe częściach pola ruchu naziemnego.

§ 15. 1. W przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej określa się wyłącznie cyfrę kodu referencyjnego lotniska.

2. Cyfra kodu referencyjnego lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej jest określana dla głównej drogi startowej.

§ 16. 1. Długość drogi startowej bez nawierzchni sztucznej zapewnia co najmniej:

1) bezpieczne wyhamowanie podczas lądowania statku powietrznego o dopuszczalnych największych wymiarach i największym ciężarze dla tego lotniska, aż do jego zatrzymania się, przy założeniu, że przelot nad początkiem drogi startowej następuje na wysokości co najmniej 10 m lub nad obiektami budowlanymi lub naturalnymi występującymi w strefie powierzchni podejścia na wysokości co najmniej 15 m albo

2) przelot statku powietrznego przy wykonywaniu operacji startu na wysokości co najmniej 10 m nad końcem drogi startowej oraz co najmniej 15 m nad obiektami budowlanymi lub naturalnymi występującymi w strefie powierzchni wznoszenia

– w zależności od tego, która z tych długości jest większa.

2. W przypadku wykonywania na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej lotu zespołu samolotu holującego i statku powietrznego holowanego długość drogi startowej odpowiada wymaganiom określonym w ust. 1 pkt 2.

§ 17. 1. Na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej wyznacza się długości deklarowane dla każdego kierunku drogi startowej.

2. Sposób wyznaczania długości deklarowanych, o których mowa w ust. 1 określa się zgodnie z sekcją 3 załącznika A do Załącznika 14 tom I.

3. Jeżeli na lotnisku dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej zastosuje się zabezpieczenie wydłużonego startu lub zabezpieczenie przerwanego startu, to wyznacza się je zgodnie z sekcją 2 załącznika A do Załącznika 14 tom I.

§ 18. Szerokość drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów nie może być mniejsza niż:

1) 50 m dla kodu referencyjnego 1 i 2;

2) 80 m dla kodu referencyjnego 3 i 4.

§ 19. 1. Ukształtowanie podłużne drogi startowej umożliwia widoczność dowolnego punktu znajdującego się na wysokości 2 m nad powierzchnią drogi startowej, z odległości równej co najmniej połowie jej długości.

2. W przypadku krzyżujących się dróg startowych możliwe jest uproszczenie granicy pola wzlotów i jednoczesne jego powiększenie poprzez łączenie czołowych krawędzi dróg startowych.

3. Zastosowanie powiększenia, o którym mowa w ust. 2, jest uwarunkowane przygotowaniem powiększonej w ten sposób powierzchni pola wzlotów zgodnie z wymogami określonymi w § 23.

§ 20. 1. Nachylenie podłużne drogi startowej bez nawierzchni sztucznej, obliczone poprzez podzielenie różnicy pomiędzy maksymalną i minimalną wysokością drogi startowej wzdłuż jej linii środkowej przez długość tej drogi startowej, nie może przekraczać:

1) 2,5 % dla kodu referencyjnego 1 i 2;

2) 1,5 % dla kodu referencyjnego 3 i 4;

3) 18 % dla lotniska, położonego w obszarach górskich, pod warunkiem, że nie jest ono wykorzystywane do lotów handlowych.

2. Miejscowe nachylenie podłużne drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów nie może przekraczać:

1) 3 % dla kodu referencyjnego 1 i 2;

2) 2,5 % dla kodu referencyjnego 3 i 4;

3) 20 % dla lotniska, położonego w obszarach górskich, pod warunkiem, że nie jest ono wykorzystywane do lotów handlowych.

3. Zmiany nachylenia podłużnego drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów są łagodne, o minimalnym promieniu krzywizny:

1) 5000 dla kodu referencyjnego 1 i 2;

2) 10000 dla kodu referencyjnego 3 i 4.

4. Odległość między załamaniami sąsiednich prostych nachylenia podłużnego drogi startowej wynosi nie mniej niż 40 m.

5. W przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej położonego w obszarach górskich, odległość między załamaniami sąsiednich prostych nachylenia podłużnego drogi startowej wynosi nie mniej niż 20 m, pod warunkiem, że lotnisko nie jest wykorzystywane do lotów handlowych.

§ 21. 1. Nachylenie poprzeczne drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów nie może być większe niż:

1) 3 % dla kodu referencyjnego 1 i 2;

2) 2,5 % dla kodu referencyjnego 3 i 4.

2. Nachylenie, o którym mowa w ust. 1, nie może być mniejsze niż:

1) 1 % w przypadku określonym w ust. 4.

2) 0,5 % w przypadku określonym w ust. 5;

3. Zmiany nachylenia poprzecznego drogi startowej, o której mowa w ust. 1, są łagodne, z zastosowaniem krzywych o minimalnym promieniu 3000 m.

4. Profil poprzeczny drogi startowej jest wypukły, dwukierunkowy symetryczny lub jednokierunkowy.

5. Dopuszcza się poziomy lub wklęsły profil poprzeczny drogi startowej w przypadku występowania w jej strukturze gruntu gliniasto-piaszczystego z przewagą frakcji piaskowej zapewniającego przepuszczalność wody.

§ 22. 1. Ukształtowanie powierzchni drogi startowej umożliwia szybkie odprowadzanie wód opadowych z nawierzchni. W celu ułatwienia szybkiego odprowadzania wód opadowych z nawierzchni ukształtowanie powierzchni drogi startowej uwzględnia rzeźbę terenu, rodzaj gruntu, poziom wód gruntowych, a także skrzyżowanie z inną drogą startową.

2. Nawierzchnie pola ruchu naziemnego inne niż nawierzchnie drogi startowej mają spadki uzależnione od rodzaju gruntu, zapewniające skuteczny odpływ wód opadowych.

3. Do odprowadzania wód opadowych stosuje się urządzenia wspomagające:

1) odprowadzanie wód opadowych z nawierzchni pola wzlotów;

2) przechwytywanie wody, która spływa na pole wzlotów z sąsiadujących terenów;

3) obniżenie poziomu wód gruntowych.

4. W przypadkach nadmiernego nawilgocenia gruntu na całym obszarze lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej, należy stosować drenowanie lub rowy melioracyjne zlokalizowane poza zabezpieczeniem pola wzlotów, które przechwytują wodę z terenów położonych wyżej.

5. Urządzenia i obiekty budowlane, o których mowa w ust. 3 i 4, nie mogą stanowić przeszkody.

6. Na obszarze pola ruchu naziemnego nie mogą występować uszkodzenia, zanieczyszczenia, lokalne wzniesienia lub zagłębienia, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu wykonywanych operacji lotniczych.

§ 23. 1. Wytrzymałość nawierzchni pola wzlotów określa się na podstawie przyjętych obciążeń eksploatowanych statków powietrznych z uwzględnieniem tych obciążeń na jednostkę powierzchni i częstotliwości ich występowania.

2. Nawierzchnia darniowa pola wzlotów ma jednakową nośność na całej powierzchni oraz równomierny porost traw o mocnym i gęstym systemie korzeniowym i wysokości trawy nieprzekraczającej 15 cm.

3. Nawierzchnie darniowe pola wzlotów zakłada się na gruncie o takiej wytrzymałości, aby odkształcenie pionowe nawierzchni podczas przejazdu koła statku powietrznego o największych wymiarach, największym ciężarze oraz ciśnieniu jednostkowym na badaną powierzchnię około 10 kG/cm2 (1,0 MPa), wynosiło nie więcej niż 2 cm.

4. Nawierzchnie darniowe pola ruchu naziemnego, inne niż nawierzchnie pola wzlotów są tak zagęszczone, aby w czasie ruchu statków powietrznych nie powstawały koleiny głębsze niż 5 cm.

5. Jakość nawierzchni darniowych pola ruchu naziemnego, na których znajdują się samoloty z pracującymi silnikami, nie może być gorsza, od jakości nawierzchni pola wzlotów.

6. Części pola ruchu naziemnego, inne niż nawierzchnie pola wzlotów, urządza się w taki sposób, aby kołowanie statków powietrznych z własnym napędem lub holowanych, odbywało się bez narażania innych statków powietrznych na uszkodzenia, z uwzględnieniem parametrów fizycznych i eksploatacyjnych statków powietrznych.

7. Dopuszcza się gruntową nawierzchnię pola wzlotów wykazującą wytrzymałość, określoną w ust. 3, pod warunkiem, że nawierzchnia ta będzie chroniła przed powstawaniem zastoisk wody, błota oraz pyłu, które mogłyby powodować uszkodzenia statku powietrznego.

8. Dopuszcza się możliwość stosowania na drogach startowych wzmocnienia podłoża nawierzchni darniowej w celu uzyskania zwiększonej jej wytrzymałości, pod warunkiem zachowania jednorodnej nawierzchni darniowej na całej powierzchni.

§ 24. 1. Granicę pola wzlotów oznacza się za pomocą oznaczników, które zapewnią jego identyfikację z kabiny statku powietrznego znajdującego się w powietrzu lub na ziemi oraz wykonywanie operacji lotniczych bez możliwości niezamierzonego wykołowania poza granicę pola wzlotów.

2. Oznaczniki rozmieszcza się na granicy pola wzlotów lub na zewnątrz pola wzlotów w odległości do 3 m od jego granicy.

3. Oznaczniki rozmieszcza się w miarę możliwości w jednakowej odległości, nie większej niż 100 m od siebie.

4. Wzdłuż poprzecznej granicy drogi startowej lub przesuniętego progu rozmieszcza się co najmniej 3 oznaczniki.

5. W przypadku krzyżujących się dróg startowych na polu wzlotów oznaczniki rozmieszcza się również we wszystkich miejscach załamań granicy pola wzlotów.

6. Oznacznik:

1) jest przenośny;

2) ma konstrukcję łamliwą;

3) jest wykonany w kolorze białym albo pomarańczowym albo w kombinacji tych kolorów w celu zapewnienia jak największego kontrastu z tłem.

7. W przypadku utrzymywania trawy o wysokości do 5 cm dopuszcza się rozmieszczenie na poziomie terenu oznaczników płaskich w kolorze białym lub innym zapewniającym jak największy kontrast z tłem.

8. Kształt i wymiary oznaczników granicy pola wzlotów określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 25. 1. W przypadku wyznaczenia na lotnisku dróg kołowania bez nawierzchni sztucznej należy również stosować oznaczniki dla drogi kołowania, o parametrach określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia, w odległości nie większej niż 3 m od jej krawędzi, na odcinkach prostych drogi kołowania w jednakowej odległości nie większej niż 80 m od siebie, a na łukach drogi kołowania w odległości maksymalnej 50 m pomiędzy znakami.

2. Oznaczniki dla drogi kołowania są:

1) łamliwe;

2) wykonane w kolorze niebieskim;

3) odblaskowe – w przypadku lotnisk obsługujących loty w porze nocnej.

3. W przypadku utrzymywania trawy o wysokości do 5 cm dopuszcza się rozmieszczenie na poziomie terenu, wzdłuż dróg kołowania, oznaczników płaskich w kolorze niebieskim, o kształcie i wymiarach określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

4. W przypadku konieczności ograniczenia lub wyłączenia z eksploatacji drogi startowej lub drogi kołowania należy stosować normy i zalecane metody postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I w rozdziale 7 „Pomoce wzrokowe do oznakowania stref o ograniczonym użytkowaniu”.

§ 26. 1. W warunkach zimowych, jeżeli oznaczniki, o których mowa w § 24, są niewidoczne z kabiny statku powietrznego znajdującego się w powietrzu lub na ziemi, stosuje się oznaczniki dla drogi startowej pokrytej śniegiem.

2. Do oznaczenia granicy używanej części drogi startowej pokrytej śniegiem stosuje się oznaczniki dla drogi startowej pokrytej śniegiem.

3. Oznaczniki, o których mowa w ust. 2, rozmieszcza się wzdłuż boków pokrytej śniegiem drogi startowej, w odstępach nie większych niż 100 m od siebie, symetrycznie względem linii środkowej drogi startowej i w odległości poprzecznej od linii środkowej drogi startowej nie mniejszej niż 1,5 szerokości statku powietrznego.

4. Oznaczniki, o których mowa w ust. 2, rozmieszcza się poprzecznie do drogi startowej pokrytej śniegiem dla wskazania progu i końca tej drogi.

5. Oznaczniki, o których mowa w ust. 2:

1) są przenośne;

2) są dobrze widoczne;

3) mają konstrukcję łamliwą,

4) mają kolor na przemian czarny i pomarańczowy;

5) są umieszone pionowo;

6) mają wysokość od 0,5 do 1,5 m i długość 3 m.

6. Zapewnia się możliwość umocowania odnośników na pokrywie śnieżnej lub w gruncie, również jako oznaczników poziomych widocznych z kabiny statku powietrznego znajdującego się w powietrzu lub na ziemi.

7. Kształt oznaczników dla drogi startowej pokrytej śniegiem odpowiada kształtowi oznaczników granicy pola wzlotów, o których mowa w § 24 ust. 1.

§ 27. 1. Lotnisko dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej posiada co najmniej jeden wskaźnik kierunku wiatru.

2. Wskaźnik kierunku wiatru jest:

1) widoczny ze statku powietrznego znajdującego się na polu ruchu naziemnego lub będącego w locie z wysokości co najmniej 300 m;

2) oddalony od zawirowań powietrza wywołanych przez sąsiednie obiekty.

3. Wskaźnik kierunku wiatru jest wykonany z tkaniny i ma kształt ściętego stożka o długości co najmniej 3,6 m, a średnica jego większej podstawy wynosi nie mniej niż 0,9 m. Tkanina jest wykonana w kolorach: białym i czerwonym lub białym i pomarańczowym, ułożonych naprzemiennie.

4. Położenie wskaźnika kierunku wiatru na powierzchni terenu lotniska jest oznaczone okręgiem w postaci białego pasa o szerokości 1,2 m i o średnicy 15 m ze środkiem w miejscu usytuowania konstrukcji wsporczej wskaźnika.

5. W przypadku umieszczenia wskaźnika kierunku wiatru na obiekcie, w instrukcji operacyjnej lotniska należy wskazać dokładną lokalizację wskaźnika podając jego współrzędne geograficzne oraz lokalizację obiektu, na którym się on znajduje.

6. Kształt i wymiary wskaźnika kierunku wiatru określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 28. 1. Poza granicą pola wzlotów, w celu zabezpieczenia statku powietrznego przed uszkodzeniem, zapewnia się obszar o szerokości pola wzlotów i długości określonej w ust. 2, zwany dalej „zabezpieczeniem pola wzlotów”, od którego wyprowadza się powierzchnie wyznaczające dopuszczalne wysokości obiektów budowlanych i naturalnych, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 92 pkt 4 ustawy.

2. Na lotniskach dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej, odległości między granicą pola wzlotów a granicą zabezpieczenia pola wzlotów wynoszą co najmniej:

1) na możliwych kierunkach startu i podejścia do lądowania:

a) 30 m dla kodu referencyjnego 1 i 2,

b) 60 m dla kodu referencyjnego 3 i 4;

2) na innych kierunkach:

a) 10 m dla kodu referencyjnego 1 i 2,

b) 15 m dla kodu referencyjnego 3 i 4.

3. Zabezpieczenie pola wzlotów ma powierzchnię wyrównaną o nachyleniu nieprzekraczającym 5%, bez nagłych różnic poziomów, zapewniającą ochronę statku powietrznego przed uszkodzeniem w przypadku jego wykołowania poza granicę pola wzlotów.

§ 29. 1. W przypadku użytkowania lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej, w porze nocnej stosuje się oświetlenie obejmujące światła krawędziowe drogi startowej, światła początku i końca drogi startowej oraz wskaźnik kierunku lądowania. Zastosowane światła mogą być stacjonarne lub przenośne.

2. Światła krawędziowe:

1) są światłami stałymi, koloru białego;

2) są rozmieszczone w odstępach nie większych niż 100 m wzdłuż bocznej granicy drogi startowej;

3) mają światłość nie mniejszą niż 35 kandeli;

4) wysyłają wiązkę świetlną pod kątem, co najmniej 15° nad poziomem drogi startowej.

5) są widoczne ze wszystkich kierunków niezbędnych do wykonywania operacji startu lub lądowania;

3. Światła początku drogi startowej:

1) są światłami stałymi, jednokierunkowymi, koloru zielonego;

2) mają światłość nie mniejszą niż 35 kandeli;

3) wysyłają wiązkę świetlną pod kątem co najmniej 15° nad poziomem drogi startowej;

4) są widoczne od strony podejścia do drogi startowej.

4. Światła końca drogi startowej:

1) są światłami stałymi, jednokierunkowymi, koloru czerwonego;

2) mają światłość nie mniejszą niż 35 kandeli;

3) wysyłają wiązkę świetlną pod kątem, co najmniej 15° nad poziomem drogi startowej;

4) są widoczne od strony środka drogi startowej.

5. Jeżeli początek drogi startowej używany jest również jako koniec drogi startowej, oprawy świateł początku drogi startowej mogą być wykorzystane również jako oprawy świateł końca drogi startowej przy zastosowaniu odpowiednich filtrów barwnych.

6. Światła początku oraz końca drogi startowej instaluje się w liczbie co najmniej sześciu lamp równomiernie rozmieszczonych pomiędzy rzędami świateł krawędziowych drogi startowej oraz symetrycznie względem jej linii środkowej, w dwóch grupach, w których światła są równo oddalone od siebie. Odległość pomiędzy grupami świateł jest nie większa niż połowa odległości pomiędzy światłami krawędziowymi drogi startowej.

7. Schemat układu świateł drogi startowej bez nawierzchni sztucznej, o których mowa w ust. 1–6, określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

8. Światła, o których mowa w ust. 1–6, instaluje się w odległości nie większej niż 0,5 m od wewnętrznej strony znaków granicznych drogi startowej.

9. Zarządzający lotniskiem dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej, w przypadku wykonywania lotów w porze nocnej zapewnia, aby:

1) wskaźniki kierunku wiatru i lądowania były oświetlone;

2) zainstalowane światła nie były zasłaniane przez znaki graniczne i inne przedmioty lub przeszkody.

§ 30. 1. Urządzenia nawigacyjne zlokalizowane na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej mają system zasilania elektroenergetycznego.

2. W przypadku wystąpienia awarii systemu elektroenergetycznego lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej zasilającego radiowe oraz wzrokowe pomoce nawigacyjne, system ten nie może powodować wytwarzania błędnych i mylących informacji wzrokowych lub komunikatów dla załogi statku powietrznego.

§ 31. Lotnisko dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej zabezpiecza się przed dostępem nieuprawnionych osób i pojazdów oraz przed wtargnięciem na nie zwierząt mogących stanowić zagrożenie dla statków powietrznych.

Rozdział 4

Wymagania dla lotnisk dla śmigłowców

§ 32. W przypadku lotnisk dla śmigłowców, z zastrzeżeniem § 33−38, stosuje się normy i zalecane metody postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom II w:

1) rozdziale 1 „Wymagania ogólne”;

2) rozdziale 2 „Dane lotniska dla śmigłowców”, z wyłączeniem pkt. 2.1.3, 2.1.4 i 2.4.3;

3) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne”, z wyłączeniem pkt 3.1.4, 3.2.5 i 3.3.5;

4) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe”, z wyłączeniem pkt 5.3.12, 5.3.6.24, 5.3.6.25 i 5.3.13;

5) rozdziale 6 „Służby operacyjne na lotnisku dla śmigłowców”, z wyłączeniem pkt. 6.1.9;

6) dodatku 1 „Wymagania dotyczące jakości danych lotniczych”;

7) dodatku 2 „Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania dla przyrządowych lotnisk dla śmigłowców z podejściem nieprecyzyjnym i/lub precyzyjnym oraz odlotami według wskazań przyrządów”.

§ 33. 1. Parametry techniczne lotnisk dla śmigłowców uwzględniają parametry śmigłowców o największych wymiarach i największym ciężarze, dla których lotniska te są przeznaczone.

2. Nawierzchnie na lotnisku dla śmigłowców uwzględniają obciążenia pochodzące od eksploatowanych śmigłowców i są odporne na podmuchy z wirników śmigłowca.

§ 34.  Długości deklarowane dla lotniska dla śmigłowców wyznacza się w sposób określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

§ 35. W przypadku lotnisk wyniesionych dla śmigłowców, gdy strefa podejścia końcowego i startu (FATO) pokrywa się ze strefą przyziemienia i wznoszenia (TLOF), parametry strefy podejścia końcowego i startu (FATO) przyjmuje się jak dla strefy przyziemienia i wznoszenia (TLOF).

§ 36. Na powierzchni strefy podejścia końcowego i startu (FATO) na lotnisku dla śmigłowców nie mogą występować uszkodzenia i zanieczyszczenia, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu operacji lotniczych.

§ 37. Nie zezwala się na wznoszenie nowych lub powiększanie istniejących obiektów, które wystawałyby ponad powierzchnię zabezpieczenia przeszkodowego, o której mowa w rozdziale 5 pkt 5.3.6.22 Załącznika 14 tom II, chyba że nowy lub powiększany obiekt znajduje się w cieniu stałego obiektu już istniejącego.

§ 38. Lotnisko dla śmigłowców zabezpiecza się przed dostępem nieuprawnionych osób i pojazdów oraz przed wtargnięciem na nie zwierząt mogących stanowić zagrożenie dla statków powietrznych.

Rozdział 5

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 39. W sprawach postępowań o wydanie decyzji o ograniczonej certyfikacji, wydanie, zmianę, przedłużenie albo wznowienie ważności certyfikatu dla lotniska użytku publicznego, o którym mowa w § 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy § 4−38.

§ 40. 1. Wymagania techniczne i eksploatacyjne zawarte w normach i zalecanych metodach postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I:

1) w rozdziale 3 pkt 3.1.13−3.1.15, 3.1.17, 3.1.19, 3.3.1, 3.3.3−3.3.9, 3.3.12, 3.4.13−3.4.15 i 3.11.5, oraz

2) w rozdziale 5 pkt 5.3.14

– stosuje się od dnia 1 stycznia 2018 r.

§ 41. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz. U. poz. 799).

§ 42. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 90 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia ……. 2016 r. (Dz. U. poz ….)

Załącznik nr 1

KSZTAŁT I WYMIARY OZNACZNIKÓW GRANICY POLA WZLOTÓW

 

 Oznacznik wysoki

 

 Oznacznik płaski

Załącznik nr 2

KSZTAŁT I WYMIARY WSKAŹNIKA KIERUNKU WIATRU

Wskaźnik kierunku wiatru

Załącznik nr 3

SCHEMAT UKŁADU ŚWIATEŁ DROGI STARTOWEJ
BEZ NAWIERZCHNI SZTUCZNEJ

Załącznik nr 4

SPOSÓB WYZNACZANIA DŁUGOŚCI DEKLAROWANYCH NA LOTNISKACH DLA ŚMIGŁOWCÓW

FATO  (Final approach and take - off area) Strefa podejścia końcowego i startu

TLOF  (Touchdown and lift-off area) Strefa przyziemienia i wznoszenia

TODAH  (Take-off distance available) Rozporządzalna długość startu dla śmigłowca

RTODAH  (Rejected take-off distance available) Rozporządzalna długość przerwanego startu dla śmigłowca

LDAH  (Landing distance available) Rozporządzalna długość lądowania dla śmigłowca

1. ) Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094). [↑](#footnote-ref-1)
2. ) Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z  1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528, z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371. [↑](#footnote-ref-2)