Projekt z dnia 9 listopada 2017 r.

ROZPORZĄDZENIE

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

z dnia .................... 2017 r.

w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej

Na podstawie art. 59a ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 i 1089) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

**§ 1**. Rozporządzenie określa:

1) wymagania techniczne i eksploatacyjne w stosunku do lotnisk użytku wyłącznego;

2) sposób i tryb przeprowadzania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego kontroli sprawdzającej, o której mowa w art. 59a ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

**§ 2**. 1. 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)2)), ogłoszony w załączniku do obwieszczenia nr .... Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia ............... r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14, tomu I do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC ..........) (w brzmieniu z dnia…);

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 załączniku do obwieszczenia nr .... Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia .................. r. w sprawie ogłoszenia Załącznika 14, tomu II do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC ................) (w brzmieniu z dnia…);

3) drodze startowej, drodze startowej nie-przyrządowej, 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, betonu asfaltowego, materiałów kompozytowych albo metalu;

6) Prezesie Urzędu – należy przez to rozumieć Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;

7) strefie podejścia końcowego i startu (FATO), strefie przyziemienia i wznoszenia (TLOF) oraz długościach deklarowanych lotniska dla śmigłowców – należy przyjmować ich znaczenie zgodnie z przepisami Załącznika 14 tom II;

8) ustawie – należy przez to rozumieć ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

2. Kompetencje i obowiązki „właściwej władzy”, o której mowa w przepisach Załącznika 14 do Konwencji tom I lub II, wskazanych w niniejszym rozporządzeniu, pełni Prezes Urzędu.

Rozdział 2

Wymagania dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej

**§ 3**. 1. Dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej, wymagania techniczne i eksploatacyjne, z zastrzeżeniem § 4–12, określają normy i zalecane metody postępowania Załączniku 14 tom I, o których mowa w:

1) rozdziale 1 „Wymagania ogólne”, z wyłączeniem pkt 1.2.1, 1.2.2, 1.4 i 1.5.1 i 1.7;

2) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska”, z wyłączeniem pkt 2.1.6, 2.1.7, 2.7.2, 2.9.4, 2.9.7–2.9.10 i 2.11.2–2.11.4;

3) 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 i 3.13−3.15;

4) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji”, z wyłączeniem pkt 5.1.3, 5.2.1.7, 5.2.1.8, 5.2.4.3, 5.2.5.2, 5.2.6.5, 5.2.8, 5.2.9, 5.2.10.8, 5.2.13, 5.2.14, 5.2.16, 5.2.17, 5.3.1.2, 5.3.1.3, 5.3.2, 5.3.5.2 lit. a, 5.3.5.5, 5.3.5.7–5.3.5.23, 5.3.5.44, 5.3.5.45, 5.3.7.3, 5.3.12.2, 5.3.12.4, 5.3.14, 5.3.15, 5.3.17−5.3.30, 5.4.1−5.4.3, 5.4.6, 5.5.2, 5.5.5−5.5.7 i 5.5.8;

5) rozdziale 7 „Pomoce wzrokowe do oznakowania stref o ograniczonym użytkowaniu”;

6) rozdziale 8 „Systemy elektryczne”, z wyłączeniem pkt 8.1.3−8.1.5, 8.1.8−8.1.11, 8.3.1 i 8.3.3−8.3.5;

7) rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska”, z wyłączeniem pkt 10.2.3−10.2.7, 10.3.2, 10.3.3, 10.4.5,10.5.8, 10.5.9 i 10.5.13;

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

9) dodatku 2 „Charakterystyki naziemnych świateł lotniczych”;

10) dodatku 3 „Oznakowanie poziome nakazu i informacyjne ”;

11) dodatku 4 „Wymagania dotyczące projektowania znaków pionowych dla dróg kołowania”;

12) dodatku 5 „Wymagania dotyczące jakości danych lotniczych”.

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.

**§ 4**.1. Wymagania eksploatacyjne w zakresie danych kartograficznych lotniska, o których mowa w rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” pkt 2.1.2 Załącznika 14 tom I, są udostępniane służbom informacji lotniczej przez zarządzającego lotniskiem celem opublikowania ich w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3 ustawy.

2. Spójność danych, o których mowa w art. 66 ust. 1 ustawy, w trakcie procesu ich przetwarzania, od pomiaru lub powstania danych do wysłania ich do następnego użytkownika, jest chroniona w oparciu o klasyfikację spójności oraz procedury walidacji i weryfikacji, o których mowa w rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” pkt 2.1.5 Załącznika 14 tom I.

3. Zmiany informacji lotniczych w systemie regulacji i kontroli informacji lotniczych (Aeronautical Information Regulation and Control – AIRAC), o których mowa rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” pkt 2.13.3 Załącznika 14 tom I, są wprowadzane w terminach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 132 pkt 1–4 ustawy.

**§ 5.** Wymagania Załącznika 14 tom I określone w:

1) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” pkt 2.7.2, rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” pkt 3.13 i 3.14, rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.2.13, 5.2.14, 5.3.24, 5.3.27, 5.4.1, 5.4.3 i 5.4.6, rozdziale 9 „Lotniskowe służby operacyjne, wyposażenie i instalacje” pkt 9.5 i w rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska” pkt 10.3.3, mają zastosowanie do lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej posiadających płytę postojową o nawierzchni sztucznej;

2) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” pkt 3.3 oraz w rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.2.9, 5.3.18.1 i 5.3.19, mają zastosowanie do lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej posiadających płaszczyznę do zawracania o nawierzchni sztucznej;

3) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” pkt 3.9−3.11, rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” 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, 5.4.2, 5.4.6, 5.5.5, 5.5.6 i w rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska” pkt 10.2.7, 10.3.2, 10.5.8, 10.5.9 mają zastosowanie do lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej posiadających drogę kołowania o nawierzchni sztucznej;

4) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” pkt 3.15 i w rozdziale 5„Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.3.22, mają zastosowanie do lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej posiadających stanowisko do odladzania o nawierzchni sztucznej.

**§ 6.** Wymagania Załącznika 14 tom I określone w rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” pkt 3.1.25, rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.2.16, 5.2.17, 5.3.1.2, 5.3.2, 5.3.5.5, 5.3.23, 5.3.24, 5.3.27 i 5.4.6 oraz rozdziale 8 „Systemy zasilania elektrycznego” pkt 8.1.3, 8.1.10 i 8.1.11 mają zastosowanie do lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej z drogą startową o nawierzchni sztucznej, na których są wykonywane loty handlowe.

**§ 7**. W przypadku lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej o cyfrze kodu referencyjnego lotniska 1 albo 2, użytkowanych w nocy, które nie posiadają systemu świateł podejścia do lądowania oraz przesuniętego progu drogi startowej, wymagania dotyczące świateł drogi startowej, w tym świateł początku, końca i krawędziowych oraz ich zasilania określają przepisy § 30 i § 31.

**§ 8.** 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.

**§ 9.** W przypadku lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej nieposiadających drogi kołowania o nawierzchni sztucznej wymagania dotyczące oznakowaniadróg kołowaniaokreślają przepisy § 26.

**§ 10**. Wiązka światła, o której mowa w rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.3.3.7 i 5.3.3.11 Załącznika 14 tom I, w płaszczyźnie pionowej powinna zawierać się od kąta wzniesienia nie większego niż 1°, do kąta wzniesienia wystarczającego dla prowadzenia statku powietrznego na maksymalnej wysokości, dla jakiej przewidziana jest dana latarnia.

**§ 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.

**§ 12.** 1. Powierzchnie ograniczające dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej wyznacza się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 92 pkt 4 ustawy.

2. 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.

Rozdział 3

Wymagania dla lotnisk dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej

**§ 13**. 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.

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

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

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

**§ 16**. 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.

**§ 17**. 1. Długość drogi startowej bez nawierzchni sztucznej zapewnia:

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 następuje na wysokości co najmniej 10 m nad początkiem drogi startowej oraz na wysokości co najmniej 15 m nad obiektami budowlanymi lub naturalnymi występującymi w strefie powierzchni podejścia albo

2) przelot statku powietrznego przy wykonywaniu operacji startu na wysokości co najmniej 10 m nad końcem drogi startowej oraz na wysokości 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.

§ **18**. 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, jest określony w sekcji 3 załącznika A do Załącznika 14 tom I.

3. Jeżeli na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej zastosowane zostanie zabezpieczenie wydłużonego startu lub zabezpieczenie przerwanego startu, to długości deklarowane wyznacza się w sposób określony w sekcji 2 załącznika A do Załącznika 14 tom I.

**§ 19**. 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.

**§ 20**. 1. Ukształtowanie podłużne drogi startowej bez nawierzchni sztucznej 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 bez nawierzchni sztucznej, 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.

**§ 21**. 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 bez nawierzchni sztucznej 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.

**§ 22**. 1. Nachylenie poprzeczne powierzchni 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 powierzchni drogi startowej bez nawierzchni sztucznej, są łagodne, z zastosowaniem krzywych o minimalnym promieniu 3000 m.

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

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

**§ 23**. 1. Ukształtowanie powierzchni drogi startowej bez nawierzchni sztucznej 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 bez nawierzchni sztucznej 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.

**§ 24**. 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 6 kG/cm2 (0,6 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, innych niż nawierzchnie pola wzlotów, 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 i gruntowej, również w części tych nawierzchni, w celu uzyskania zwiększonej jej wytrzymałości, pod warunkiem zachowania równości nawierzchni dróg startowych na całej ich powierzchni.

**§ 25**. 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 płaskich oznaczników 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.

**§ 26**. 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 między znakami.

2. Oznacznik dla drogi kołowania:

1) ma konstrukcję łamliwą;

2) jest wykonany w kolorze niebieskim;

3) jest odblaskowy – 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”.

**§ 27**. 1. W warunkach zimowych, jeżeli oznaczniki, o których mowa w § 25, 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 dla drogi startowej pokrytej śniegiem, 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 dla drogi startowej pokrytej śniegiem, rozmieszcza się poprzecznie do drogi startowej pokrytej śniegiem dla wskazania progu i końca tej drogi.

5. Oznacznik dla drogi startowej pokrytej śniegiem:

1) jest przenośny;

2) jest dobrze widoczny;

3) ma konstrukcję łamliwą,

4) jest wykonany w kolorach czarnym i pomarańczowym ułożonych naprzemiennie;

5) jest umieszczony pionowo;

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

6. Zapewnia się możliwość umocowania odnośników dla drogi startowej pokrytej śniegiem 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 § 25.

**§ 28.** 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 albo 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, należy w instrukcji operacyjnej lotniska 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.

**§ 29.** 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 powierzchnię przejściową, o której mowa 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 kierunkach startu i nie-przyrządowego podejścia do lądowania:

a) 30 m dla kodu referencyjnego 1,

b) 60 m dla kodu referencyjnego 2, 3 i 4;

2) na kierunkach startu i przyrządowego podejścia do lądowania – 60 m dla kodu referencyjnego 1–4;

3) 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.

**§ 30**. 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 wskaźnika 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 25 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 25 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 25 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 jest używany 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 między 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. W przypadku wykonywania lotów w porze nocnej na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej:

1) przynajmniej jeden wskaźnik kierunku wiatru jest oświetlony;

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

10. W przypadku lotów innych niż loty handlowe, dopuszcza się zastosowanie układu świateł drogi startowej, który co najmniej:

1) wskazuje miejsce rozpoczęcia i kierunek startu oraz granicę rozporządzalnej długości startu drogi startowej – w przypadku startu;

2) wskazuje kierunek lądowania i miejsce przyziemienia oraz granicę rozporządzalnej długości startu drogi startowej – w przypadku lądowania;

3) ma światła barwy określonej w ust. 2−4, o maksymalnej odległości między poszczególnymi lampami 50 m;

4) umożliwia pilotowi orientację co do kierunku startu i lądowania, rozporządzalnej długości rozbiegu i dobiegu, strefy przyziemienia lub drogi kołowania;

5) posiada jeden wskaźnik kierunku lądowania o parametrach określonych w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

**§ 31.** 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.

**§ 32**. 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.

**§ 33**. Powierzchnie ograniczające dla lotnisk dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej wyznacza się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 92 pkt 4 ustawy.

Rozdział 4

Wymagania dla lotnisk dla śmigłowców

**§ 34**. Z zastrzeżeniem § 35–40, w stosunku do lotnisk dla śmigłowców stosuje się normy i zalecane metody postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom II w:

1) rozdziale 1 „Wymagania ogólne”, z wyłączeniem pkt 1.2.1, 1.2.2;

2) rozdziale 2 „Dane lotniska dla śmigłowców”, z wyłączeniem pkt 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4 i 2.4.3;

3) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” z wyłączeniem pkt 3.3.12 i 3.4.14;

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

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

6) dodatku 2 „Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania dla przyrządowych lotnisk dla śmigłowców z podejściem nieprecyzyjnym i/lub precyzyjnym oraz odlotami według wskazań przyrządów”, z wyłączeniem pkt 4.

**§ 35**. 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.

**§ 36.** Sposób wyznaczenia długości deklarowanej dla lotniska dla śmigłowców określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ **37**. 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).

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

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

**§ 40.** Powierzchnie ograniczające dla lotnisk dla śmigłowców wyznacza się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 92 pkt 4 ustawy.

Rozdział 5

Sposób i tryb przeprowadzania kontroli sprawdzającej

**§ 41**. Kontrolę sprawdzającą przeprowadza się po złożeniu oświadczenia przez zakładającego lotnisko lub zarządzającego lotniskiem o zgodności charakterystyk technicznych i infrastruktury lotniska oraz eksploatacji i zarządzania lotniskiem z wymaganiami określonymi w tym rozporządzeniu.

**§ 42**. Prezes Urzędu zawiadamia na piśmie, w terminie nie krótszym niż 7 dni przed dniem rozpoczęcia kontroli, jednostkę kontrolowaną o przewidywanym terminie i przedmiocie kontroli oraz podaje imię i nazwisko osoby kontrolującej albo skład zespołu kontrolujacego.

**§ 43.** 1. Kontrola jest przeprowadzana przez osobę kontrolującą albo przez zespół kontrolujący wyznaczany przez Prezesa Urzędu.

2. Pracami zespołu kontrolującego kieruje przewodniczący zespołu wyznaczany przez Prezesa Urzędu.

**§ 44.** Dokumentem upoważniającym do przeprowadzenia kontroli jest upoważnienie do kontroli wydane przez Prezesa Urzędu wraz legitymacją służbową pracownika Urzędu Lotnictwa Cywilnego albo dokumentem tożsamości osoby prowadzającej kontrolę.

**§ 45.** Kontrola sprawdzająca dokonywana jest poprzez: wgląd do dokumentacji lotniska, sprawdzenie terenu lotniska, oględziny i sprawdzenie infrastruktury lotniska oraz czynności kontrolno-pomiarowe w celu potwierdzenia zgodności lotniska z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz ustawie.

**§ 46**. 1. Po przeprowadzeniu kontroli sprawdzającej przeprowadzający kontrolę sporządzają protokół kontroli sprawdzającej zawierający następujące elementy:

1) nazwę kontrolowanej jednostki organizacyjnej;

2) imię i nazwisko osoby kontrolującej albo skład zespołu kontrolującego;

3) dane przedstawicieli kontrolowanej jednostki organizacyjnej uczestniczących w kontroli;

4) zakres przedmiotowy kontroli;

5) ustalenia z kontroli;

6) określone terminy usunięcia stwierdzonych niezgodności;

7) podpis przewodniczącego zespołu kontrolującego albo osoby kontrolującej;

8) podpis kierownika kontrolowanej jednostki organizacyjnej lub osoby pisemnie przez niego wyznaczonej albo kontrolowanej osoby fizycznej.

2. Jednostka kontrolowana może zgłosić zastrzeżenia do protokołu kontroli bezpośrednio w tym protokole lub w odrębnym piśmie złożonym do Prezesa Urzędu w terminie 7 dni od dnia przedłożenia protokołu kontroli sprawdzającej do podpisu tej jednostce.

3. Prezes Urzędu, w terminie 14 dni od dnia złożenia zastrzeżeń, o których mowa w ust. 3, informuje na piśmie jednostkę kontrolowaną o uwzględnieniu lub odrzuceniu tych zastrzeżeń, wraz z uzasadnieniem.

Rozdział 6

Przepisy przejściowe i końcowe

**§ 47**. 1. W sprawach wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia dotyczących wpisania lotniska do rejestru lotnisk i wydania zezwolenia, o którym mowa w art. 61 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 i 1089), stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

2. Do kontroli sprawdzającej rozpoczętej i niezakończonej przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

**§ 48**. 1. Wymagania techniczne i eksploatacyjne Załącznika 14 tom I, określone w:

1) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” w pkt 2.1.2–2.1.4, 2.6.6 lit. c,

2) rozdziale 3 „ Charakterystyki fizyczne” w pkt 3.1.13−3.1.15, 3.1.17, 3.1.24, 3.1.25, 3.4.12, 3.4.15, 3.5.3 i 3.11.5,

3) dodatku 1 „Kolory naziemnych świateł lotniczych, oznakowania poziomego, znaków pionowych i tablic” w pkt 2.3 i 2.4

– stosuje się od dnia 1 stycznia 2020 r.

**§ 49.** Zarządzający lotniskami użytku wyłącznego, dostosują te lotniska do wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu do dnia 31 grudnia 2019 r.

**§ 50**. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej (Dz. U. poz. 741).

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

MINISTER

INFRASTRUKTURY i BUDOWNICTWA

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia ……...2017 r.(Dz. U. …. poz ….)

Załącznik nr 1

KSZTAŁT I WYMIARY OZNACZNIKÓW GRANICY POLA WZLOTÓW



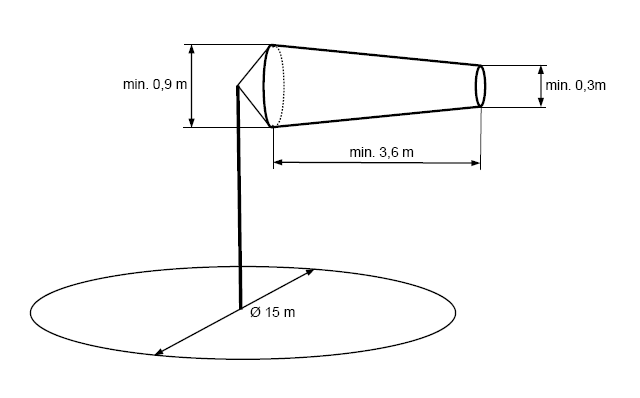
Oznacznik wysoki



Oznacznik płaski

Załącznik nr 2

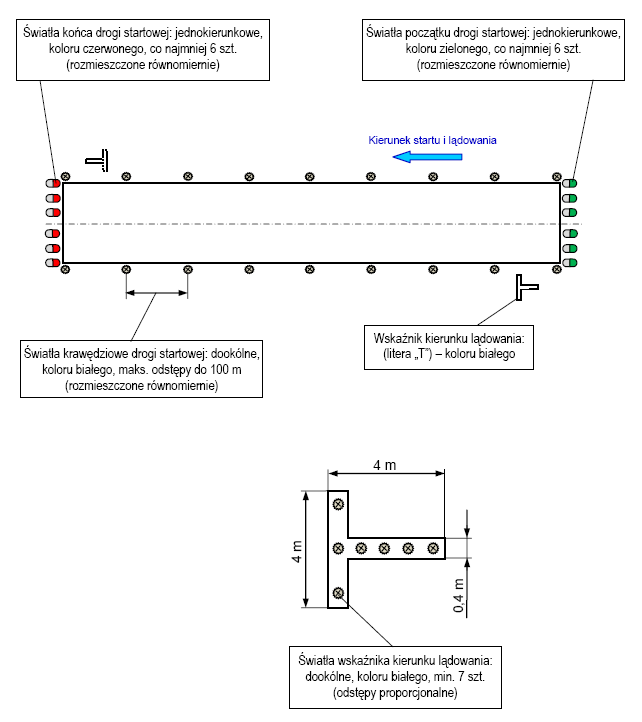
KSZTAŁT I WYMIARY WSKAŹNIKA KIERUNKU WIATRU



Wskaźnik kierunku wiatru

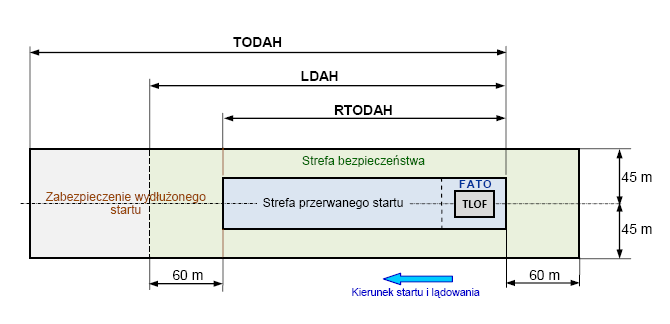
Załącznik nr 3

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. 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 oraz z 2017 r. poz. 1076). [↑](#footnote-ref-1)
2. 2) Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. poz. 137 i 138, z 1969 r. poz. 210 i 211, z 1976 r. poz. 130, 131, 188, 189, 227 i 228, z 1984 r. poz. 199 i 200, z 2000 r. poz. 446 i 447, z 2002 r. poz. 527 i 528, z 2003 r. poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371. [↑](#footnote-ref-2)