

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 eksploataowania 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 wzlotów był zgodny z kierunkiem przeważających wiatrów;
- 2) droga startowa/pole wzlotów 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 wzlotów 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 świetlnych na lądowisku naziemnym dla śmigłowców określa załącznik nr 6 do wytycznych, a schemat oznakowania oraz rozmieszczenia pomocy świetlnych 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.

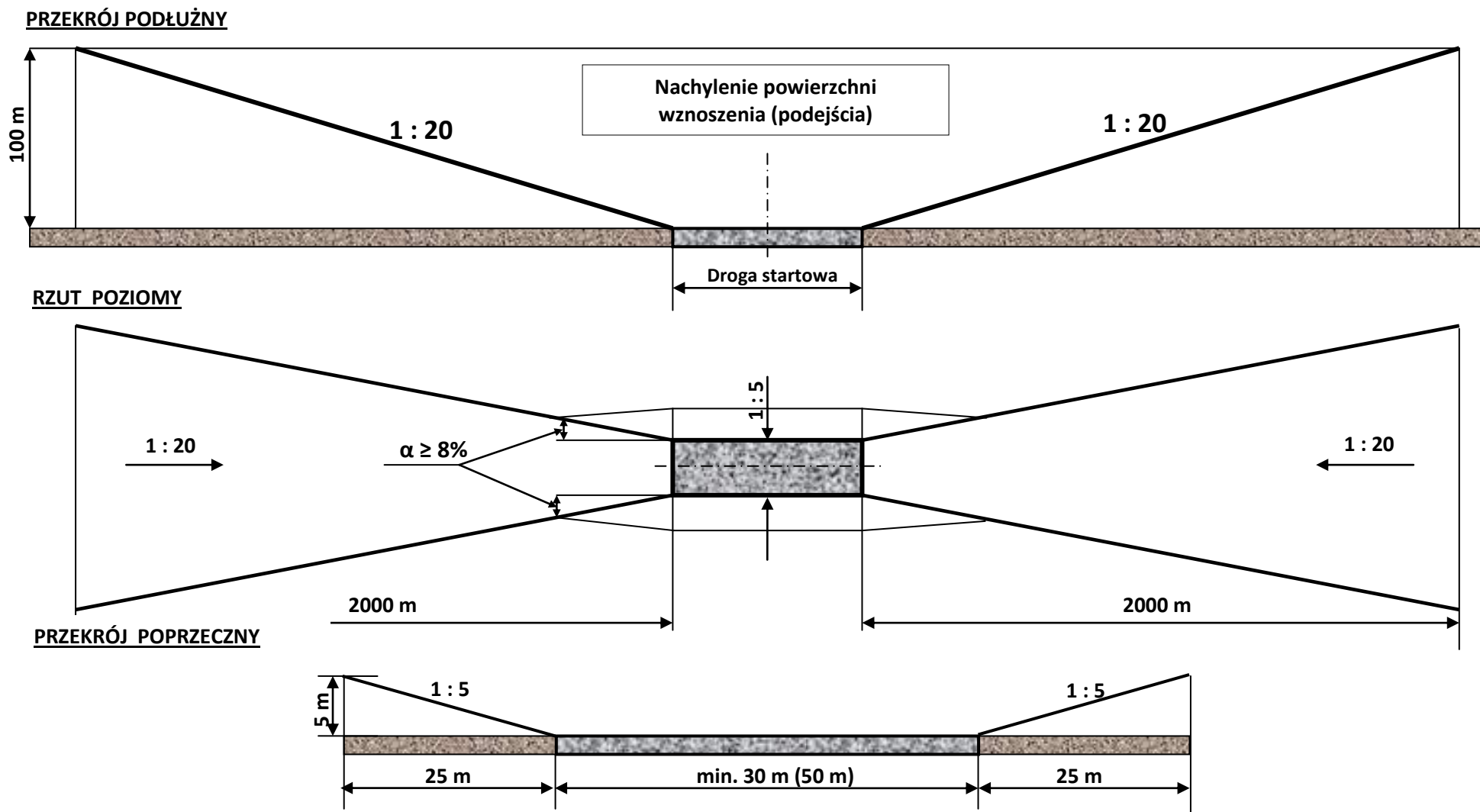
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Ołowski

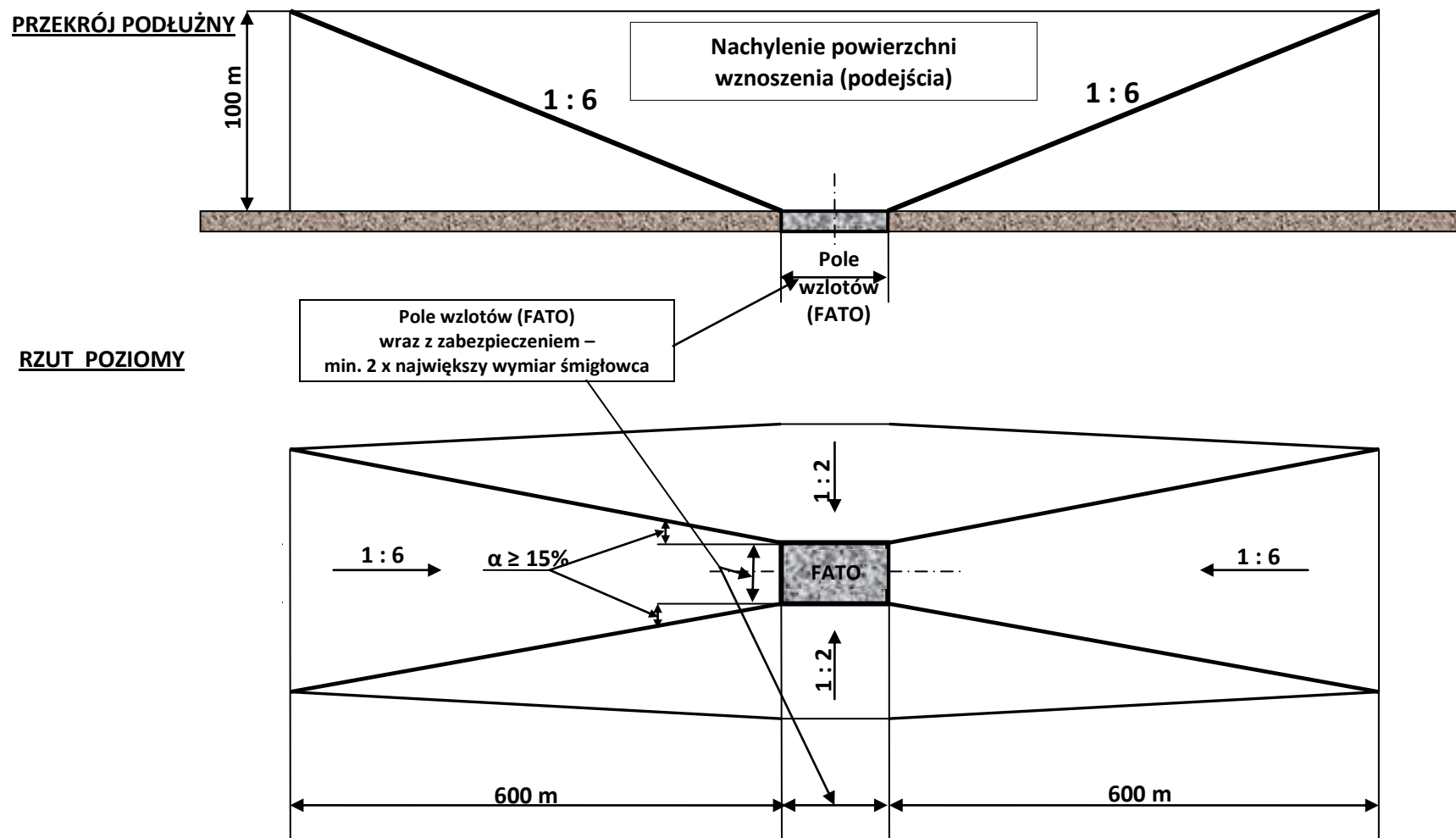
Załączniki do wytycznych Nr 17
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 26 listopada 2014 r.

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**

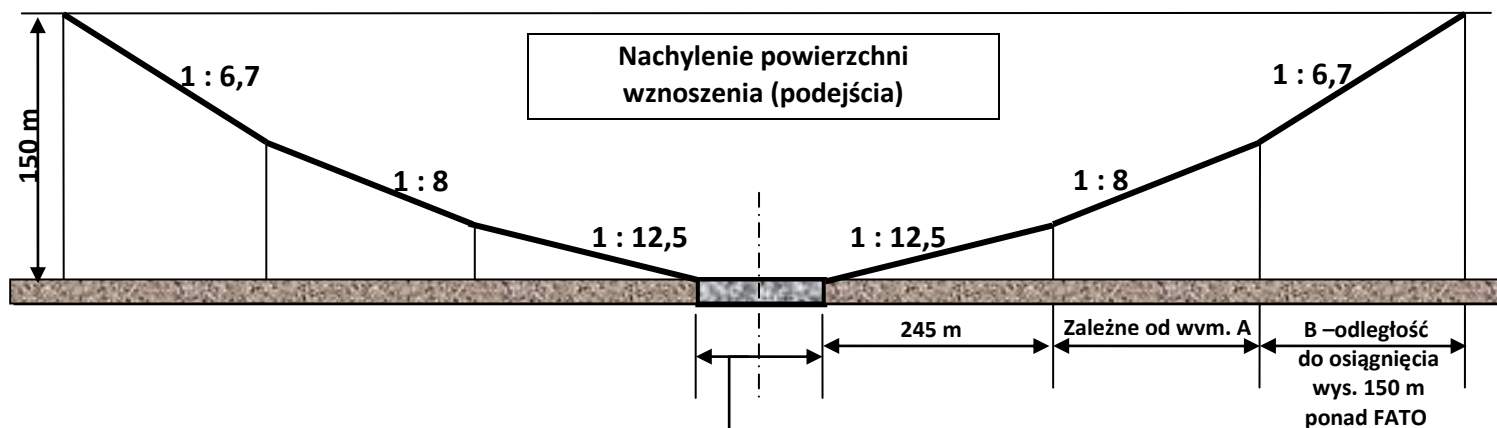


Załącznik nr 2

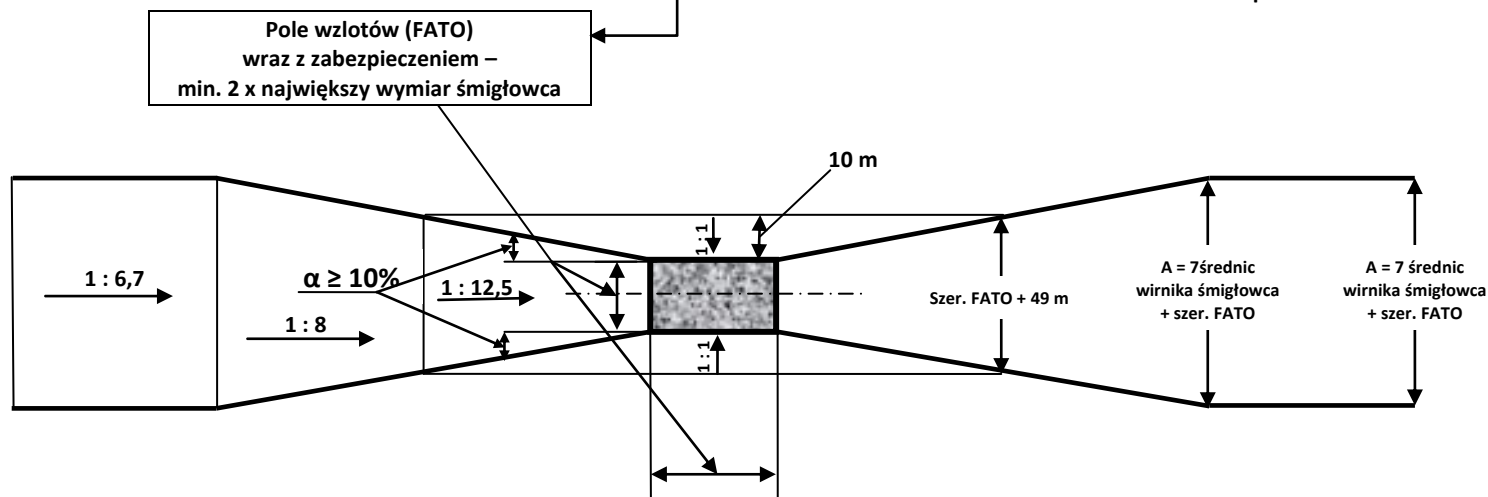
**SCHEMAT POWIERZCHNI OGRANICZAJĄCYCH WYSOKOŚĆ OBIEKTÓW NATURALNYCH I SZTUCZNYCH W OTOCZENIU
LĄDOWISKA NAZIEMNEGO DLA ŚMIGŁOWCÓW Z KIERUNKÓW PODEJŚCIA I WZNOŚZENIA**

**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

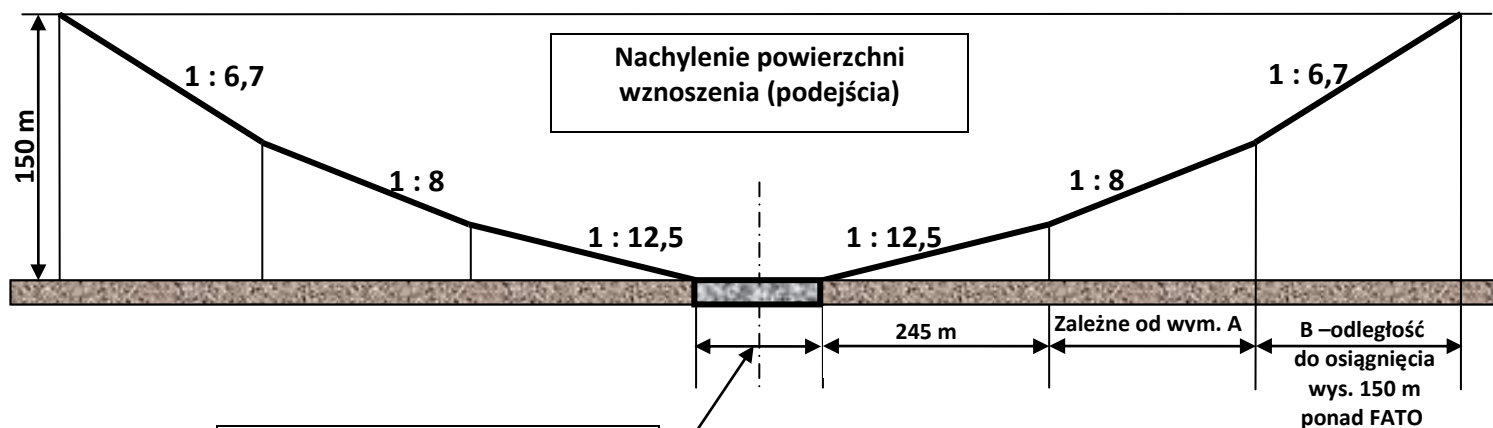


RZUT POZIOMY

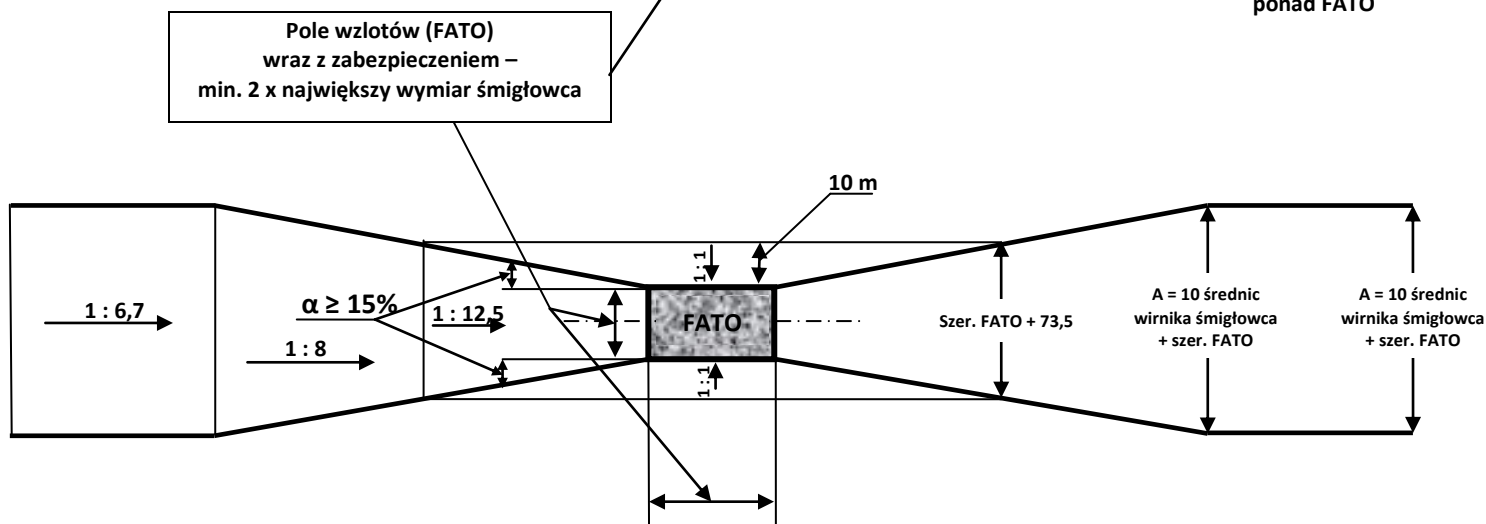


SCHEMAT POWIERZCHNI OGRANICZAJĄCYCH WYSOKOŚĆ OBIEKTÓW NATURALNYCH I SZTUCZNYCH W OTOCZENIU LĄDOWISKA WYNIESIONEGO DLA ŚMIGŁOWCÓW Z KIERUNKÓW PODEJŚCIA I WZNOŚZENIA – OPERACJE LOTNICZE W NOCY

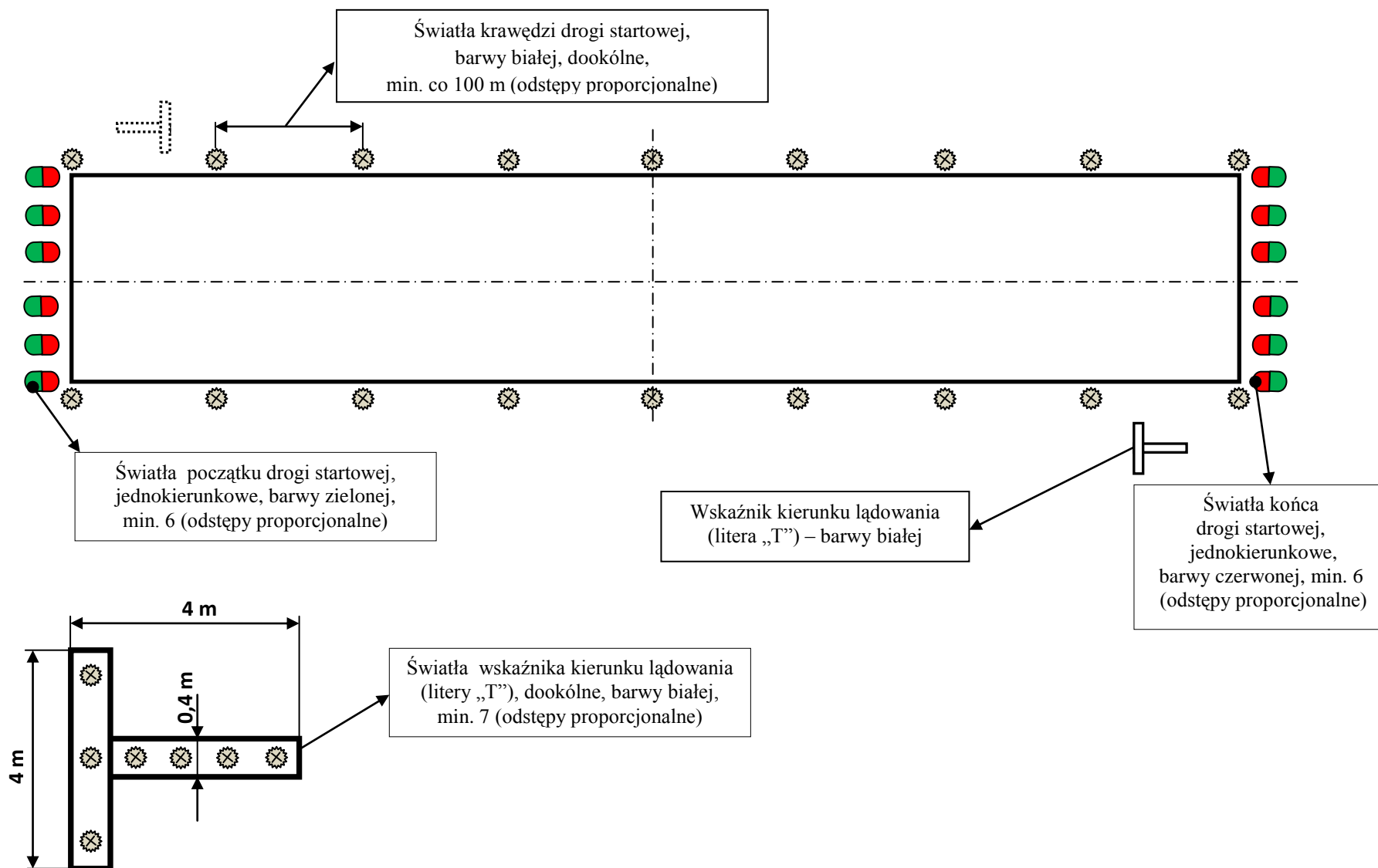
PRZEKRÓJ PODŁUŻNY



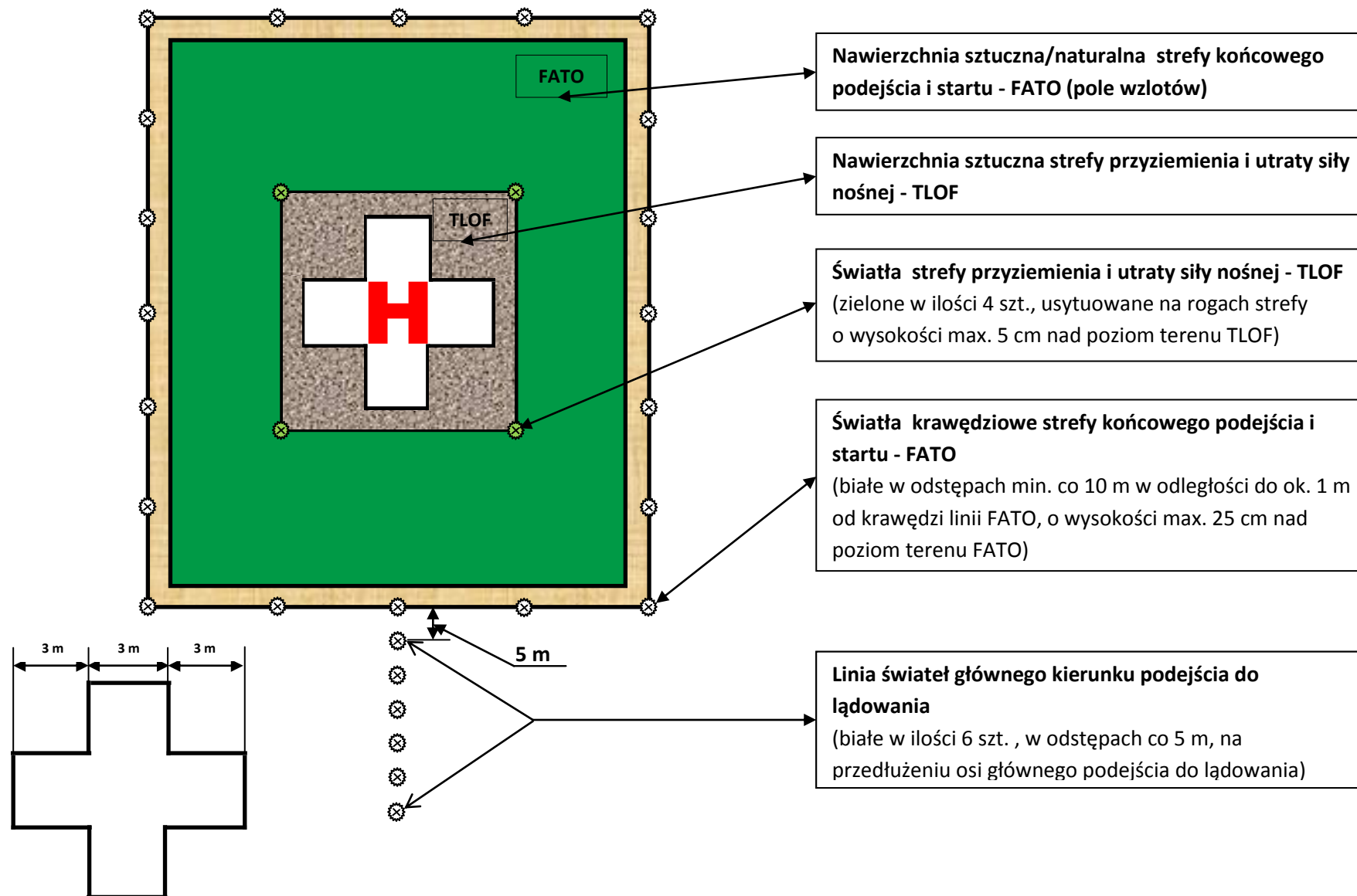
RZUT POZIOMY



SCHEMAT UKŁADU ŚWIATEŁ DROGI STARTOWEJ LĄDOWISKA



Załącznik nr 6

SCHEMAT OZNAKOWANIA ORAZ ROZMIESZCZENIA POMOCY ŚWIETLNYCH NA LĄDOWISKU NAZIEMNYM DLA ŚMIGŁOWCÓW

Załącznik nr 7

SCHEMAT OZNAKOWANIA ORAZ ROZMIESZCZENIA POMOCY ŚWIETLNYCH NA ŁADOWISKU WYNIESIONYM DLA ŚMIGŁOWCÓW