

Warszawa, dnia 29 maja 2015 r.

Poz. 28

**WYTYCZNE Nr 3
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 29 maja 2015 r.

w sprawie sposobu ustawienia wskaźników ścieżki podejścia precyzyjnego PAPI na drogach startowych z nieprecyzyjnym podejściem do lądowania

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 zapewnienia bezpieczeństwa podczas wykonywania operacji lądowania statków powietrznych według nieprecyzyjnych procedur podejścia do lądowania, zaleca się stosowanie wytycznych.

§ 2. Użyte w wytycznych określenia i skróty oznaczają:

- 1) NPA – (Non-precision Approaches) – nieprecyzyjną procedurę podejścia do lądowania;
- 2) PAPI – (Precision Approach Path Indicator) – wskaźniki ścieżki podejścia precyzyjnego;
- 3) ścieżka podejścia – ścieżkę podejścia wyznaczoną przy pomocy NPA.

§ 3. 1. W przypadku, gdy dany kierunek drogi startowej lotniska nie jest wyposażony w system lądowania według wskazań przyrządów (ILS – Instrument Landing System) oraz została ustalona i opublikowana w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, Zbiorze Informacji Lotniczych Polska (AIP Polska) NPA na ten kierunek drogi startowej, zaleca się, aby zarządzający lotniskiem zapewnił synchronizację wartości kąta świecenia świateł PAPI w taki sposób, aby wskazywały pilotowi wizualny kąt ścieżki podejścia zgodny z co najmniej jednym ustalonym kątem ścieżki podejścia na kierunku nieprecyzyjnego podejścia do lądowania określonego w NPA dla danego kierunku drogi startowej.

2. W przypadku ustalenia więcej niż jednej NPA na jednym kierunku drogi startowej, zaleca się dla PAPI przyjęcie ścieżki podejścia NPA o mniejszym kącie podejścia do lądowania.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, zaleca się uwzględnienie w instrukcji operacyjnej lotniska oraz w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, Zbiorze Informacji Lotniczych Polska (AIP Polska) informacji dotyczącej NPA wspomaganej przez PAPI.

§ 4. Zaleca się, aby poprzeczka skrzydłowa systemu PAPI była zbudowana i rozmieszczona w taki sposób, aby pilot statku powietrznego wykonującego podejście do lądowania:

- 1) będąc na ścieżce podejścia lub blisko ścieżki podejścia, widział dwie jednostki świetlne koloru czerwonego znajdujące się najbliżej drogi startowej oraz jednostki świetlne koloru białego usytuowane najdalej od drogi startowej;
- 2) będąc powyżej ścieżki podejścia, widział jedną jednostkę świetlną koloru czerwonego najbliższą drogi startowej oraz trzy jednostki świetlne koloru białego położone dalej, oraz będąc jeszcze wyżej, widział wszystkie jednostki koloru białego;

3) będąc poniżej ścieżki podejścia, widział trzy jednostki świetlne koloru czerwonego położone najbliżej drogi startowej oraz jedną jednostkę świetlną koloru białego usytuowaną najdalej od drogi startowej, oraz będąc jeszcze niżej, widział wszystkie jednostki świetlne koloru czerwonego.

§ 5. Wytyczne wchodzą w życie z dniem ogłoszenia.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Transportu Lotniczego

Izabela Szymajda-Wojciechowska