



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 17 listopada 2006 r.

Nr 9

TREŚĆ:

Poz.

DECYZJE:

- 38 — Nr 60 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 października 2006 r. w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej 141
- 39 — Nr 63 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 października 2006 r. zmieniająca decyzję w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej 142

WYTYCZNE

- 40 — Nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 października 2006 r. w sprawie zasad wyznaczania i oznakowania stref ochronnych ILS 143

OBWIESZCZENIE

- 41 — Nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 października 2006 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika nr 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. 147

38

DECYZJA NR 60 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 9 października 2006 r.

w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008 oraz Nr 170, poz. 1217) w związku z § 3 ust. 4 i § 7 ust. 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 marca 2004 r. w sprawie podziału i szczegółowych zasad korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej oraz sposobów współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 44, poz. 413, z 2005 r. Nr 255, poz. 2142) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Zatwierdza się:

- 1) zmianę drogi lotniczej RNAV – N871 polegającą na zmianie dolnej granicy pionowej w segmencie REP LAGAR – REP MISKA z FL195 na FL135;
- 2) zmianę drogi lotniczej RNAV – L741 polegającą na ustanowieniu warunkowej drogi lotniczej kategorii CDR 1, CDR 2 i CDR 3 w segmencie REP RUMAR – REP RANOK w przedziale wysokości od FL155 do FL245;
- 3) zmianę granic poziomych strefy czasowo wydzielonej TSA 06, zgodnie z poniższą tabelą:

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe	Okres aktywności	Uwagi
EP TSA 06	EP TSA 06		BEZ ZMIAN	BEZ ZMIAN
	1. 51°46'00"N 018°33'00"E (1)			
	2. 51°43'00"N 018°54'30"E (2)			
	3. 51°34'55"N 019°28'55"E (3)			
	4. 50°49'33"N 019°41'51"E (5)			
	5. 50°42'05"N 018°21'23"E (7)			
	6. 51°10'43"N 017°40'38"E (8)			
	1. 51°46'00"N 018°33'00"E (1)			
	EP TSA 06B			
	1. 51°46'00"N 018°33'00"E (1)			
	2. 51°43'00"N 018°54'30"E (2)			
	3. 51°34'55"N 019°28'55"E (3)			
	4. 50°20'49"N 018°24'44"E (9)			
	1. 51°46'00"N 018°33'00"E (1)			

§ 2. Decyzja wchodzi w życie z dniem 23 listopada 2006 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

39

DECYZJA NR 63 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 października 2006 r.

zmieniająca decyzję w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008 oraz Nr 170, poz. 1217) w związku z § 3 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 marca 2004 r. w sprawie podziału i szczegółowych zasad korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej oraz sposobów współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego

(Dz. U. Nr 44, poz. 413, z 2005 r. Nr 255, poz. 2142) zarządza się, co następuje:

§ 1. W decyzji nr 51 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 6 września 2006 r. w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. ULC Nr 8, poz. 34) w § 1 wyrazy „RNAV – N87” zastępuje się wyrazami „RNAV – N871”.

§ 2. Decyzja wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

40

WYTYCZNE NR 5 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 24 października 2006 r.

w sprawie zasad wyznaczania i oznakowania stref ochronnych ILS

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008 oraz Nr 170, poz. 1217) oraz w związku z Załącznikiem 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 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 oraz z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się do stosowania zasady wyznaczania i oznakowania stref ochronnych ILS.

2. Zasady, o których mowa w § 1, określa załącznik do niniejszych wytycznych.

§ 2. Użyte w załączniku, o którym mowa w § 1 ust. 2, pojęcie *strefa ochronna ILS* oznacza *strefę krytyczną* oraz *strefę wrażliwą*, w rozumieniu § 3 pkt 61 i 62 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 17 maja 2004 r. w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych (Dz. U. Nr 135, poz. 1444).

§ 3. Wytyczne wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

*Załącznik do wytycznych nr 5
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 24 października 2006 r. (poz. 40)*

Zasady wyznaczania i oznakowania stref ochronnych ILS

§ 1. Strefę ochronną na płycie lotniska (w rejonie dróg kołowania) zaleca się oznaczać za pomocą znaków:

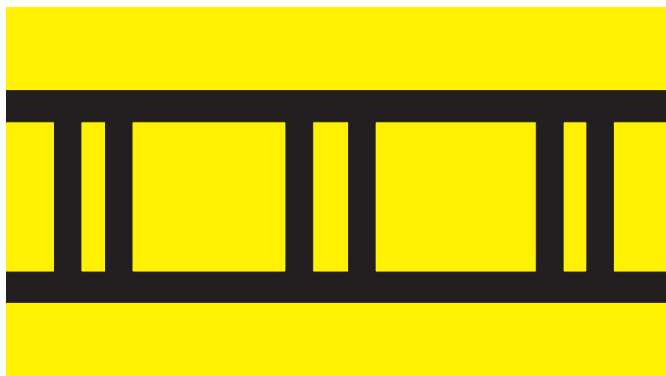
a) pionowych (*rys. 1*)



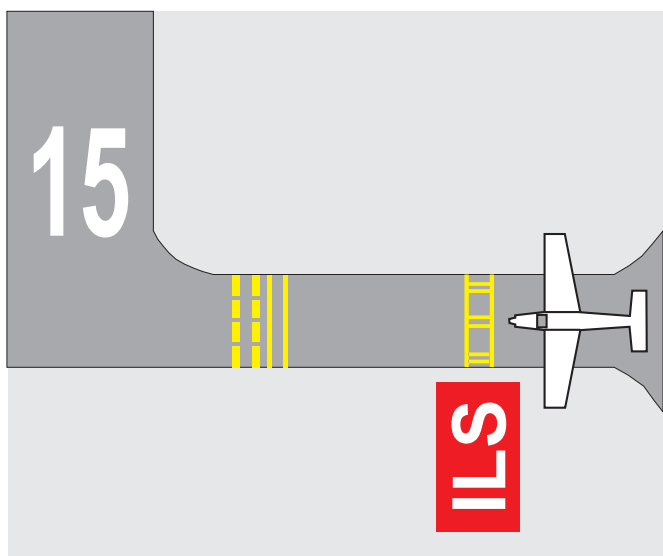
Rys. 1. Znak miejsca oczekiwania statku powietrznego (pojazdu) przed strefą ochronną ILS.

W czasie użytkowania operacyjnego ILS, wieża kontroli lotniska może nakazać oczekiwanie statkowi powietrznemu (pojazdowi) przy znaku, aby zapobiec zakłócaniu sygnału ILS.

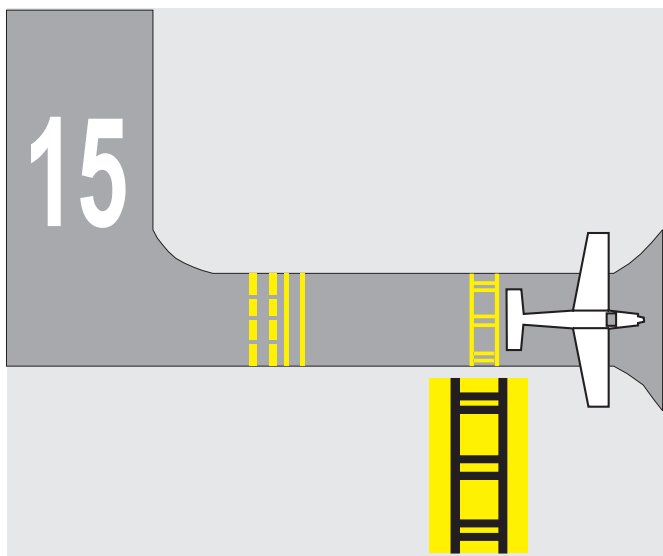
b) poziomych (rys. 2-4)



Rys. 2. Znak granicy strefy ochronnej ILS. Znak jest umieszczony bezpośrednio przy znakach miejsc oczekiwania. Statek powietrzny (pojazd) musi znajdować się poza znakiem (po stronie przeciwnej znaku w stosunku do drogi startowej), gdy wykonywane jest podejście innego statku powietrznego.

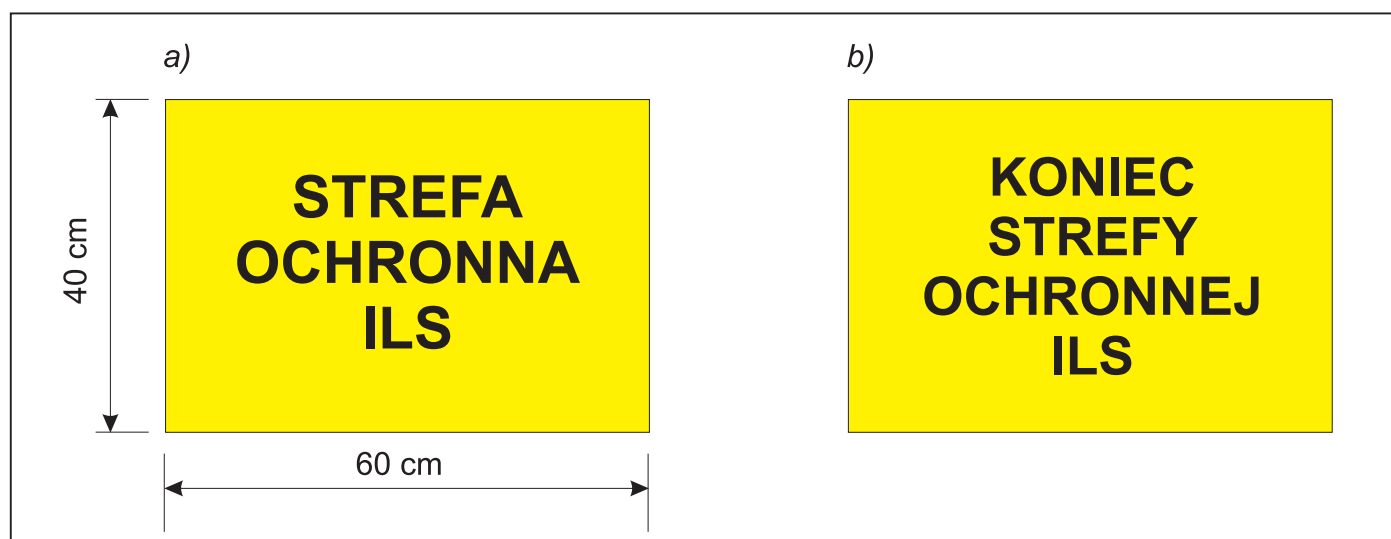


Rys. 3. Znak miejsca oczekiwania statku powietrznego (pojazdu) przed strefą ochronną ILS. Wieża kontroli lotniska może nakazać zatrzymanie statku powietrznego (pojazdu) w czasie użytkowania operacyjnego ILS. Statek powietrzny (pojazd) po przekroczeniu znaku może powodować zakłócenia sygnału ILS.



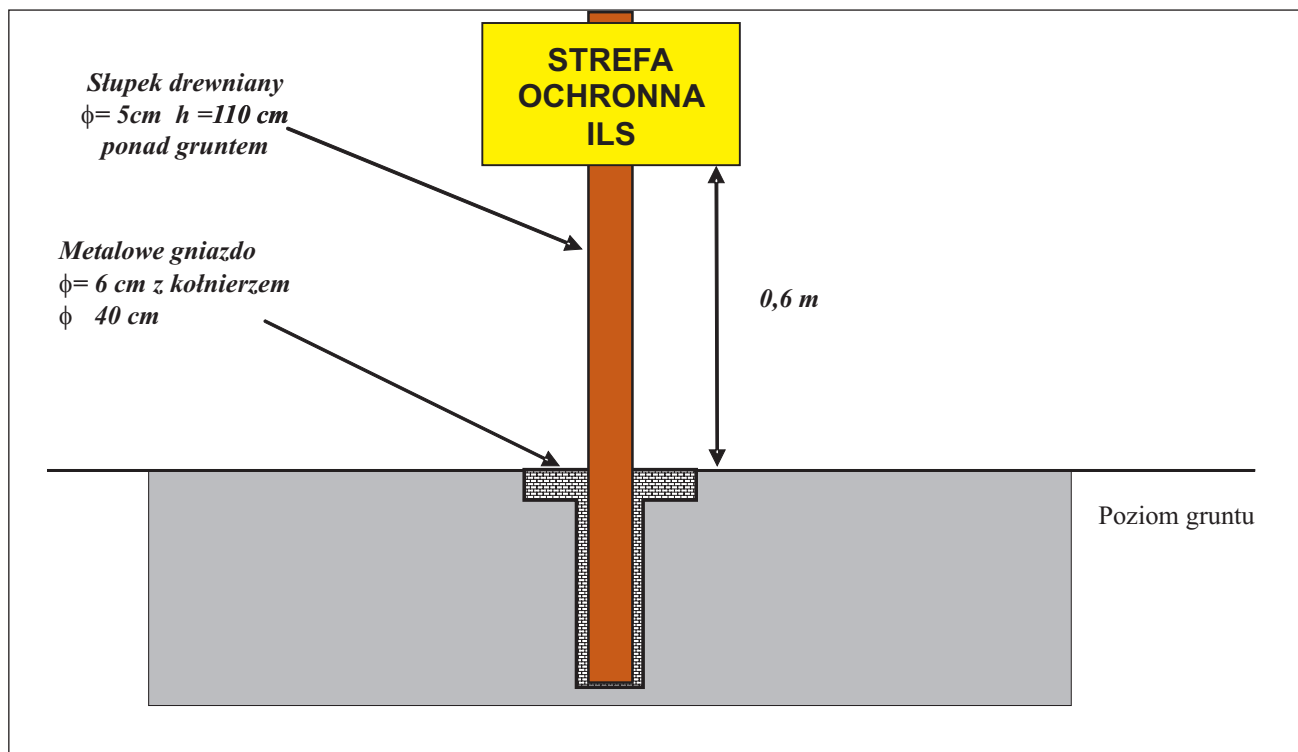
Rys. 4. Znak granicy strefy ochronnej ILS. Umieszczany jest obok znaków miejsc oczekiwania statku powietrznego (pojazdu) i jest obserwowany przez pilota opuszczającego strefę ochronną ILS. Pilot powinien upewnić się, że cały statek powietrzny opuścił strefę ochronną ILS w czasie, gdy inny statek powietrzny podchodzi do lądowania.

- § 2. 1. Wymiary, kształty i parametry oświetlenia (luminancja) oraz zasady umieszczania znaków przy drogach przeznaczonych do ruchu naziemnego statków powietrznych określa:
- 1) Załącznik 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. oraz;
 - 2) Podręcznik Służb Lotniskowych (*Aerodrome Design Manual – ICAO Doc 9157*).
2. Strefę ochronną ILS w części trawiastej lotniska zaleca się oznaczać za pomocą słupków pionowych w kolorze czerwonym, malowanych farbą odbłaskową umożliwiającą ich rozpoznanie w dzień i w nocy, o wysokości 1 m ponad teren, z tablicami, których wzór przedstawiony jest na rys. 5.



Rys. 5. Tablice znaków oznaczających granicę strefy ochronnej ILS w części trawiastej lotniska:
a) awers, b) rewers

3. Słupki należy umieszczać na granicy strefy ochronnej i w jej wierzchołkach, w odległościach nie większych niż 15 m, z wyjątkiem granicy z krawędzią drogi startowej, awersem na zewnątrz strefy.
4. Zaleca się, aby znaki były zamontowane stabilnie. Dopuszcza się montaż znaków w sposób umożliwiający ich łatwy demontaż na czas prac związanych z utrzymaniem nawierzchni lotniska (np. odśnieżanie, koszenie). W tym wypadku zaleca się, aby sposób zamontowania znaku uniemożliwiał zmianę ustawienia znaku po zakończeniu prac. Przykład mocowania znaków w gruncie przedstawia rys. 6.



Rys. 6. Strefy oznaczone są za pomocą znaków z tworzywa sztucznego umocowanych na drewnianych słupkach o przekrojach uniemożliwiających zmianę orientacji znaków ostrzegawczych, które są umieszczane w specjalnie przygotowanych w ziemi otworach. Znaki są każdorazowo wyjmowane na czas koszenia trawy lub innych prac w pobliżu ILS.

5. Zaleca się, aby znaki były wykonywane z tworzywa sztucznego i malowane farbą odblaskową umożliwiającą ich rozpoznanie w dzień i w nocy. Dolna krawędź tablicy powinna być umieszczona 0,6 m powyżej poziomu gruntu na słupku opisanym w ust. 2.
 6. W przypadku, gdy granica strefy ochronnej przecina drogę startową lub drogę kołowania (lub bezpośrednio z nimi graniczy) zaleca się, aby pierwszy znak był umieszczony w odległości 30 m od tej drogi.
 7. W przypadku graniczenia strefy ochronnej ILS z drogą dla pojazdów samochodowych zaleca się, aby znaki były umieszczane wzdłuż tej drogi.
 8. W przypadku, gdy droga dla pojazdów samochodowych lub choćby jej część narusza strefę ochronną ILS zaleca się, aby po obu stronach drogi, umieszczone zostały znaki zgodne z rys. 5.
- § 3.** 1. Zaleca się, aby zarządzający urządzeniem (państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym) wyznaczał kształty i rozmiary stref ochronnych ILS oraz naniósł ten obszar wraz z wymiarami na mapę lotniska, którą przekazuje zarządzającemu lotniskiem.
2. Zaleca się, aby zarządzający lotniskiem, na podstawie mapy, o której mowa w ust. 1, z zaznaczoną strefą ochronną, wykonywał, umieszczał i utrzymywał w należytym stanie odpowiednie znaki pionowe w pasie trawiastym i przy drogach kołowania oraz znaki poziome na drogach kołowania związane ze strefami ochronnymi ILS.
 3. Zaleca się, aby zarządzający lotniskiem opracował, w uzgodnieniu z zarządzającym urządzeniem (państwowym organem zarządzania ruchem lotniczym), procedury dostępu do stref ochronnych ILS oraz umieścił odpowiednie zapisy w instrukcji operacyjnej lotniska.
 4. Zaleca się, aby zarządzający lotniskiem w instrukcji operacyjnej lotniska umieścił informację o zasięgu stref ochronnych, w szczególności w rejonie drogi startowej i dróg kołowania.
- § 4.** 1. Zaleca się, aby zarządzający urządzeniem uzgodnił z zarządzającym lotniskiem wykonanie odpowiednich oznakowań strefy ochronnej w rejonie dróg kołowania oraz ich rozmieszczenie. Zaleca się, aby zarządzający lotniskiem wykonał oznakowania w pozostałych obszarach lotniska.
2. Zaleca się, aby zarządzający lotniskiem utrzymywał w należytym stanie oznakowania związane ze strefami ochronnymi ILS.

41

**OBWIESZCZENIE NR 11
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 11 października 2006 r.

**w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika nr 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym,
sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.**

Na podstawie art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008 oraz Nr 170, poz. 1217) ogłasza się jako załącznik do niniejszego Dziennika Urzędowego Urzędu Lotnictwa Cywilnego Załącznik nr 3 (*wydanie 15*) – „Służba me-

teorologiczna dla Międzynarodowej Żeglugi Powietrznej”¹⁾ – do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., przyjętej przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Załącznik jest dostępny w postaci zapisu na płycie CD-ROM w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (22) 520 73 14, (22) 520 73 15

Rozpowszechnianie: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (022) 520-73-14, (022) 520-73-15

Wydawca: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Redakcja: Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego
ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (022) 520-72-22, (022) 520-72-44
e-mail: dzu@ulc.gov.pl

Skład, druk: Polskie Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne S.A. Drukarnia „KART”
01-252 Warszawa, ul. Przyce 20, tel. (022) 532-80-09
e-mail: z8@ppgk.com.pl

Tłoczono z polecenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w PPGK S.A. Drukarnia „KART”, ul. Przyce 20, 01-252 Warszawa
