

NOTATKA

ze spotkania w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego w dniu 21 lipca 2015 r. w sprawie ustaleń i opinii dot. lotnisk: Białystok-Krywlany, Suwałki i Michałków k/Ostrowa Wlkp.

Uczestnicy spotkania:

▪ Ze strony Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Pan Arkadiusz Gmurzyński – **Naczelnik Inspektoratu Lotnisk o Ograniczonej Certyfikacji i Lotnisk Użytku Wyłączonego**

▪ Ze strony Innebo Group Sp. z o.o. i Projekt Plus Sp. z o. o.

Pan Krzysztof Konar – Prezes Zarządu **Innebo Group Sp. z o.o.** ul. Górczewska 11/4, 01-189 Warszawa

Pan Piotr Niewiarowski – Prezes Zarządu **Projekt Plus Sp. z o. o.**, ul. Chmielna 8, lok. 311, 00-020 Warszawa

Pan Bartosz Sowulewski – specjalista ds. projektowania lotnisk

Tematem spotkania było omówienie i uzyskanie opinii Urzędu Lotnictwa Cywilnego dotyczącej lotnisk:

1. Białystok Krywlany i Suwałki w zakresie:
 - a. Warunków uzyskania odstępstw i zgody na zastosowanie alternatywnych środków ochrony.
 - b. Postulowane odstępstwa – brak: SOL, LSRG, kategorii ochrony p-poż ICAO, niższe ogrodzenie.
 - c. Określenia rodzaju, liczby i intensywności operacji lotniczych w kontekście postulowanych odstępstw.
 - d. Omówienie sposobu wyboru samolotu referencyjnego.
 - e. Szerokość i sposób utwardzenia poboczy DS.
2. Michałków k/Ostrowa Wlkp. w zakresie:
 - a. Wzmocnienia środka trawiastej drogi startowej na szerokości 23 m z zachowaniem jednorodnych właściwości powierzchni.

Ustalenia stron:

Poniżej przedstawiamy konkluzje z dyskusji, które dla firm Innebo Sp. z o.o. oraz Projekt Plus Sp. z o.o. będą stanowić wytyczne do dalszej realizacji odpowiednich zamówień w świetle zmiany przedmiotowych lotnisk na lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji określonych w art. 54 ust. 2a Ustawy Prawo Lotnicze (PL):

1. Warunki uzyskania odstępstw i zgody na zastosowanie alternatywnych środków ochrony będą podobne jak dla lotnisk użytku wyłącznego (np. jak dla lotniska Bagicz k/Kołobrzegu) w świetle określonych wymogów w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18.06.2013 roku w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz.U. z 2013 r. poz. 799).
2. Postulowane odstępstwa – brak: SOL, LSRG, kategorii ochrony p-poż ICAO - możliwe do uzyskania i zgodne z ustawą Prawo lotnicze i innymi przepisami lotniczymi zgodnie z powyższym i nie stosowania dla tych lotnisk art. 84 ust. 2 pkt.3 PL.
3. Określenie rodzaju, liczby i intensywności operacji lotniczych w kontekście postulowanych odstępstw – ograniczeniem jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego opisane w Rozdział II artykuł 4 pkt 3a i 3b, zawartych w decyzji Prezesa ULC o ograniczonej certyfikacji zgodnie z art. 59a. ust.2 PL.
4. Wybór samolotu referencyjnego SAAB 2000 dla lotniska Białystok-Krywlany nie budzi zastrzeżeń o ile infrastruktura lotniska spełnia maksymalne parametry samolotu uwzględniane przy eksploatacji lotniska.
5. Nie ma obowiązku stosowania pobocza drogi startowej zgodnie z zapisami § 21 ust. 1 pkt. 3 rozporządzenia z pkt. 1 w świetle pkt. 3.2 Załącznika 14 ICAO. Zasadne jest ewentualne utwardzenie pobocza ekokratką lub kostką brukową w celu lepszej eksploatacji i uniknięcia przerastania trawą lamp będących wizualnymi pomocami nawigacyjnymi.
6. Wskaźnik kierunku wiatru przecinający powierzchnię ograniczającą na podejściu może znajdować się powyżej tej powierzchni pod warunkiem, że będzie oświetlony, oznakowany i wykonany z konstrukcji łamliwej lub rozpryskowej. Należy jednak unikać żeby znajdował się on w powierzchniach podejścia do startu/lądowania, zgodnie z praktyką jego stosowania (widzialność z każdego punktu na lotnisku i przy podejściu do startu/lądowania dla pilota i służb).

7. Nie ma wymagania posiadania ogrodzenia w przypadku lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji. Zastosowanie dowolnego ogrodzenia jest pożądane gdyż zwiększa bezpieczeństwo przed aktami bezprawnej ingerencji i pomaga zachować kontrolę dostępu.
8. Zgodnie z ustaleniami, w odniesieniu do latarni ulicznych, nie stosujemy przepisu § 4 Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska jako obiekty trudno dostrzegalne z powietrza, w tym napowietrzne linie, maszty, anteny usytuowane w zasięgu powierzchni podejścia, (...) powinny być niższe o co najmniej 10m od dopuszczalnej wysokości zabudowy wyznaczonej przez powierzchnie ograniczające.
9. Rozróżnienie w stosowaniu powierzchni ograniczających dla różnych kategorii dróg startowych w obrębie jednego lotniska. Jest możliwe zastosowanie na drodze startowej bez nawierzchni sztucznej powierzchni ograniczających właściwych dla lotniska o innym kodzie referencyjnym niż na głównej drodze startowej o nawierzchni sztucznej.
10. W sprawie Lotniska Michałków k/ Ostrowa Wlkp. Strony ustaliły, że pełnomocnik Zarządzającego lotniskiem, Piotr Niewiarowski, złoży oficjalny wniosek z pytaniem o opinię na temat możliwości wzmocnienia środka trawiastej drogi startowej na szerokości 23 m wzdłuż jej osi. Urząd Lotnictwa Cywilnego uznaje taką możliwość pod warunkiem spełnienia określonych wymagań, które zostaną sformułowane w odpowiedzi na ww. pismo.

podpisy wg załączonej listy obecności