

Warszawa, dn. 15 października 2015 r.

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

Ul. Marcina Flisa 2

02-247 Warszawa

Woj. mazowieckie

NOTATKA ZE SPOTAKNIA

Uczestnicy:

1. Piotr Niewiarowski – Prezes Zarządu Projekt Plus Sp. z o.o.;
2. Borysław Kubiak – Specjalista ds. Lotnisk i Lądowisk;
3. Bartosz Sowulewski - architekt;
4. Przemysław Matyasik – Specjalista w Inspektoracie Lotnisk o Ograniczonej Certyfikacji i Lotnisk Użytku Wyłączonego;
5. Arkadiusz Gmurzyński – Naczelnik Inspektoratu Lotnisk o Ograniczonej Certyfikacji i Lotnisk Użytku Wyłączonego;

Na spotkaniu omawiane były kwestie prawne oraz techniczne dotyczące Lotniska Suwałki.

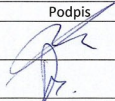
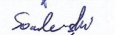
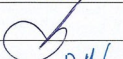
Ustalenia:

1. Teren należący do lotniska, ale znajdujący się poza jego ogrodzeniem może nie być traktowany, przy zmianie formy prawnej na Lotnisko Publiczne, jako część lotnicza lotniska. Wiąże się z tym określone konsekwencje podatkowe – brak możliwości zastosowania niższej stawki podatkowej.
2. Zastosowanie 3 metrowego pasa ochronnego bez zabudowy wzdłuż ogrodzenia lotniska jest uzależnione od sposobu ochrony i monitorowania dostępu, określonego w Programie Ochrony Lotniska. Program Ochrony Lotniska po jego modernizacji sporządzi Zarządzający a zatwierdzi Departament Ochrony w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Zaleca się zachowanie wyżej opisanego pasa ochronnego.
3. W odniesieniu do uproszczonego systemu podejścia stwierdzono trudność w jednoznacznej interpretacji zapisów Załącznika 14 Tom I ICAO ze względu na zastosowane zalecenia. Urząd Lotnictwa Cywilnego skłania się do interpretacji w myśl, której uproszczony system podejścia składać się będzie ze świateł wskazujących przedłużenie osi DS na odległość nie mniejszą niż 300 metrów oraz poprzeczki świetlnej w odległości nie mniejszej niż 150 metrów od progu DS.
4. Wydłużenie naturalnej DS usytuowanej wzdłuż południowej części sztucznej DS w kierunku wschodnim jest możliwe przy uwzględnieniu zabezpieczenia utwardzonej drogi kołowania (30 metrów dla kodu 2) oraz przeszkód ruchomych – najwyższego punktu referencyjnego statku powietrznego.
5. Wyjaśniono, że przy istniejącej odległości pomiędzy osiami DS utwardzonej i naturalnej (115 metrów) nie jest możliwe równoczesne wykonywanie operacji lotniczych na obydwu drogach startowych.

6. Przy zmianie statusu przedmiotowego lotniska na lotnisko użytku publicznego i związanej z tym jego certyfikacji (pełnej lub ograniczonej), nie dopuszcza się wszelkich niezgodności również w postaci przeszkód szczególnie w płaszczyznach ograniczających wysokość zabudowy w rejonie podejść do startu i lądowania.

Lista uczestników i ich podpisy w załączeniu.

Lista osób ze spotkania w dniu 10 października 2015 r. w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego

Lp.	Imię i Nazwisko	Stanowisko	Podpis
1.	PIOTR NIEWIAROWSKI	PREZES ZARZĄDU PROJECT PEOB SPEC	
2.	BORYSEAW KUBIAK	SPECJALISTA DS LOTNICTWA	
3.	BARTOSZ SOWULEWSKI	SPECJALISTA, PROJEKTANT	Sowulewski
4.	Andrzej Gmynalski	UIC - LTC 4	
5.	PAŁEYSEWA MATYASIK	UIC - LTC 7	P. Matyach
6.			
7.			
8.			
9.			