

Poz. 84

**WYTYCZNE Nr 18
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 4 grudnia 2014 r.

w sprawie stosowania przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 i 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) w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego zaleca się, co następuje:

Podmioty, do których mają zastosowanie przepisy rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010, zwanego dalej „rozporządzeniem SERA”, mogą uzyskać:

1) zwolnienie dla operacji specjalnych, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia SERA, jeżeli wykażą, że działań, o których mowa w tym przepisie nie można przeprowadzić w ramach operacyjnego ruchu lotniczego, lub że działania te nie mogłyby skorzystać z zawartych w rozporządzeniu SERA przepisów dotyczących elastyczności;

2) zezwolenia na przekraczanie prędkości przyrządowej (IAS) 250 kts, o których mowa w pkt SERA.6001 lit. c–g załącznika do rozporządzenia SERA, jeżeli wykażą, że dany typ statku powietrznego nie może utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub względów bezpieczeństwa.

Wykazanie powyższych warunków odbywa się zgodnie z przedstawionymi poniżej postanowieniami.

Wykonywanie lotów grupowych, o których mowa w pkt SERA.3135 załącznika do rozporządzenia SERA, warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością (VMC), o których mowa w pkt SERA.5001 załącznika do rozporządzenia SERA oraz wykonywanie lotów z widocznością (VFR) w nocy, o których mowa w pkt SERA.5005 lit. c załącznika do rozporządzenia SERA, podlega poniższym postanowieniom.

§ 1. W celu uzyskania zwolnienia dla operacji specjalnych, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia SERA, lub zezwoleń na przekraczanie prędkości przyrządowej (IAS) 250 kts, o których mowa w pkt SERA.6001 lit. c–g załącznika do rozporządzenia SERA, zainteresowany podmiot złoży do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, wniosek, w którym określi:

- 1) zakres zwolnienia z przestrzegania szczegółowych wymogów rozporządzenia SERA;
- 2) ocenę i sposoby ograniczania ryzyka w zakresie wnioskowanego zwolnienia lub zezwolenia.

§ 2. Zaleca się, aby loty grupowe, o których mowa w pkt SERA.3135 załącznika do rozporządzenia SERA, były wykonywane z zastosowaniem następujących wytycznych:

- 1) jeden z pilotów dowódców zostanie wyznaczony dowódcą statku powietrznego prowadzącego;
- 2) pod względem nawigacji i składania meldunku pozycyjnego grupa będzie wykonywała lot jako pojedynczy statek powietrzny;
- 3) za zapewnienie separacji między statkami powietrznymi w locie będzie odpowiadał pilot dowódca statku powietrznego prowadzącego oraz piloci dowódcy innych statków powietrznych w locie, także w okresach przejściowych, w trakcie których statki powietrzne manewrują, ustalając własną separację w grupie oraz podczas formowania i rozformowywania grupy;
- 4) statki powietrzne, z wyjątkiem państwowych statków powietrznych, będą zachowywały od statku powietrznego prowadzącego odległość poprzeczną i podłużną nieprzekraczającą 1 km (0,5 nm) oraz odległość w pionie nieprzekraczającą 30 m (100 ft);
- 5) państwowe statki powietrzne będą zachowywały od statku powietrznego prowadzącego odległość poprzeczną, podłużną i w pionie zgodnie z wymaganiami Załącznika 2 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 późn. zm.¹⁾).

§ 3. Zaleca się, aby loty w dzień, w klasie przestrzeni powietrznej G, na i poniżej wysokości 900 m (3000 ft) nad poziomem morza albo 300 m (1000 ft) nad poziomem terenu – w zależności od tego, która z tych wartości będzie większa, o których mowa w pkt SERA.5001 załącznika do rozporządzenia SERA, były wykonywane z zastosowaniem następujących wytycznych:

- 1) przy zmniejszeniu widzialności w locie do nie mniej niż 1500 m z prędkością przyrządową (IAS) 140 węzłów (kts) lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu lub wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji;
- 2) śmigłowcami przy widzialności w locie mniejszej niż 1500 m, ale nie mniejszej niż 800 m, jeżeli będą wykonywały manewry z prędkością zapewniającą w odpowiednim stopniu możliwość zauważenia innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód w czasie wystarczającym dla uniknięcia kolizji;
- 3) śmigłowcami:
 - a) o statusie FFR (lot w celu zwalczania pożarów), HEAD (lot polskiego statku powietrznego nadany przez Szefa Biura Ochrony Rządu), MEDEVAC (lot w celu ewakuacji medycznej w sytuacjach zagrożenia życia), SAR (lot w misji poszukiwawczo-ratowniczej), HOSP (lot statku powietrznego wykonywany w celu niesienia pomocy medycznej zgłoszony przez odpowiednie służby medyczne),
 - b) państwowymi wykonującymi zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy państwowej
– przy widzialności w locie mniejszej niż 800 m, zgodnie z instrukcjami wewnętrznymi podmiotów wykonujących takie loty.

§ 4. Zaleca się, aby loty z widocznością (VFR – Visual Flight Rules) w nocy, o których mowa w pkt SERA.5005 lit. c załącznika do rozporządzenia SERA, były wykonywane z zastosowaniem następujących wytycznych:

- 1) jeżeli lot nie będzie przebiegał tylko w sąsiedztwie lotniska lub w strefie ruchu lotniskowego (ATZ), plan lotu zaleca się przedstawić zgodnie z przepisami zawartymi w pkt SERA.4001 lit. b pkt 6 załącznika do rozporządzenia SERA;
- 2) o ile będzie to możliwe, operatorzy lotów nawiążą i będą utrzymywali dwukierunkową łączność radiową na odpowiednim kanale komunikacyjnym ATS;

¹⁾Zmiany wymienionej konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. 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, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528, z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

- 3) stosowane będą wartości minimalne warunków meteorologicznych dla lotów z widzialnością (VMC) i zachowywane odległości od chmur określone w tabeli S5-1, określonej w pkt SERA.5001 załącznika do rozporządzenia SERA, z następującymi wyjątkami:
- a) pułap chmur nie będzie wynosił mniej niż 450 m (1500 ft),
 - b) z wyjątkiem sytuacji określonych w pkt SERA.5005 lit. c pkt 4 załącznika do rozporządzenia SERA, nie będą miały zastosowania przepisy dotyczące ograniczonej widzialności w locie, określone w tabeli S5-1 lit. a i b załącznika do rozporządzenia SERA,
 - c) w klasach przestrzeni powietrznej C, D i G, na wysokości równej lub mniejszej niż 900 m (3000 ft) nad średnim poziomem morza (MSL) lub 300 m (1000 ft) nad terenem, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa, pilot stale będzie utrzymywał kontakt wzrokowy z ziemią,
 - d) w przypadku śmigłowców wykonujących lot w klasie przestrzeni powietrznej G na wysokości równej lub mniejszej niż 900 m (3000 ft) nad MSL lub 300 m (1000 ft) nad terenem, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa, widzialność w locie powinna wynosić co najmniej 3 km, o ile pilot stale będzie utrzymywał kontakt wzrokowy z ziemią i taką prędkość manewrową, która umożliwi zauważenie w porę innego ruchu lub przeszkód, aby uniknąć kolizji;
- 4) w szczególnych przypadkach, takich jak loty medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz działania gaśnicze, loty śmigłowców mogą być wykonywane przy wartościach minimalnych pułapu chmur, widzialności i odległości od chmur niższych od określonych w pkt 3;
- 5) z wyjątkiem przypadków, gdy będzie to konieczne ze względu na start lub lądowanie albo gdy zostało udzielone specjalne zezwolenie przez Prezesa Urzędu, lot z widocznością (VFR – Visual Flight Rules) w nocy będzie wykonywany:
- a) nad terenem wyżynnym lub w terenie górzystym, o którym mowa w rozdziale GEN 3.3.0 AIP Polska – na poziomie co najmniej 600 m (2000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego,
 - b) nad terenem innym niż teren, o którym mowa w lit. a – na poziomie co najmniej 300 m (1000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.
- § 5. Wytyczne wchodzi w życie z dniem 4 grudnia 2014 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Ołowski