



ZASADY RUCHU LOTNICZEGO

© www.whiteplanes.com

Stosowane dokumenty

- **Aneks 2 ICAO do Konwencji Chicagowskiej**
- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2008 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego.**

(Dziennik Ustaw Nr 37, poz. 203 z 5 marca 2008 r.)

- **Aneks 6 ICAO do Konwencji Chicagowskiej**
- **PL 6 Szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i usługowego**

(załącznik do Dziennika Ustaw Nr 262, poz. 2609 z 10 grudnia 2004 r.)

Stosowane dokumenty

- **ICAO DOC 4444**
- **PL 4444 Zarządzanie ruchem lotniczym**
(Załącznik do Dziennika Urzędowego ULC Nr 1, poz. 1 z dnia 16 lutego 2006 r.)
- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące**
(Dziennik Ustaw Nr 183, poz. 1793)
- **ICAO DOC 8168**
- **PL 8168 Operacje statków powietrznych**
(Załącznik do Dziennika Urzędowego ULC Nr 1, poz. 1 z dnia 16 lutego 2006 r.)

Stosowanie przepisów ruchu lotniczego

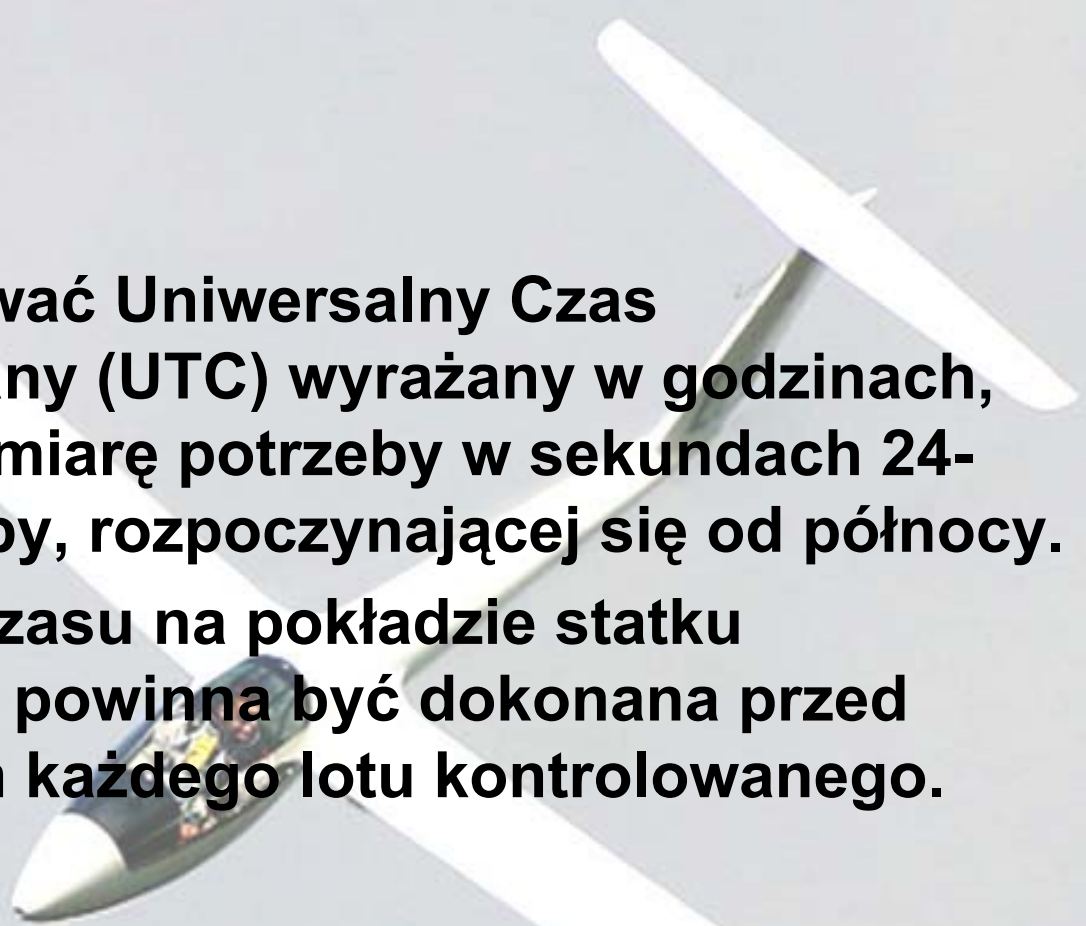
- **Polskie przepisy ruchu lotniczego obowiązują w FIR Warszawa**
- **Różnice między przepisami polskimi a standardami międzynarodowymi podane są w AIP Polska, w rozdziale GEN 1.7**



Czas

- **Należy stosować Uniwersalny Czas Skoordynowany (UTC) wyrażany w godzinach, minutach i w miarę potrzeby w sekundach 24-godzinnej doby, rozpoczynającej się od północy.**
- **Weryfikacja czasu na pokładzie statku powietrznego powinna być dokonana przed rozpoczęciem każdego lotu kontrolowanego.**

(Aneks 2 pkt 3.5)



Dowódca statku powietrznego

- Funkcję dowódcy statku powietrznego definiuje rozdział 3 ustawy Prawo Lotnicze, art. 113 - 115
- Dowódca jest osobiście odpowiedzialny za użytkowanie SP zgodnie z przepisami.
- Dowódca zawsze podejmuje ostateczną decyzję w sprawach dotyczących statku powietrznego
- Gdy wymaga tego bezpieczeństwo wolno dowódcy SP odstąpić od stosowania przepisów (Aneks-2 pkt 2.3.1)
- Po dokonaniu odstąpienia, dowódca SP powinien niezwłocznie zawiadomić władze lotnicze państwa, na którego terenie do niego doszło.
- W terminie do 10 dni dowódca SP powinien złożyć pisemne sprawozdanie ze zdarzenia (PL-6 pkt 3.2.7)

Dowódca statku powietrznego



- Dowódca SP powinien zapoznać się ze **wszystkimi informacjami dotyczącymi wykonania lotu** (Aneks-2 pkt 2.3.2) **dotyczących w szczególności:**
- **dostępności pomocy nawigacyjnych,**
- **godzin pracy i warunków wykorzystania lotnisk,**
- **ocenie gotowości załogi i statku powietrznego do lotu,**
- **dokumentów operacyjnych lotu,**
- **warunków meteorologicznych,**
- **zapasu paliwa i oleju, zapasu tlenu i innych płynów eksploatacyjnych,**
- **podziału obowiązków członków załogi i dokonania odprawy przedlotowej** (PL-6 pkt 4.2)

Dowódca statku powietrznego



- Dowódca statku powietrznego ponosi odpowiedzialność za bezpieczeństwo załogi, pasażerów oraz ładunku od momentu, kiedy drzwi statku powietrznego zostaną zamknięte, oraz za bezpieczeństwo wszystkich operacji statku powietrznego od momentu osiągnięcia gotowości do poruszania się w celu wykonania startu, do czasu wyłączenia silnika (silników) używanych do napędu.

(PL-6 pkt 3.2.9.4)

Alkohol i środki psychoaktywne

- **Osobom które są odpowiedzialne za bezpieczeństwo lotnicze nie wolno pełnić obowiązków pod wpływem środków ograniczających zdolności postrzegania**

(Aneks-2 pkt 2.5)

- **Żaden z członków załogi SP nie będzie:**
 - spożywał alkoholu lub innych podobnie działających środków w okresie 24h przed przystąpieniem do wykonywania czynności lotniczych
 - przystępował do wykonywania czynności lotniczych przy stężeniu alkoholu we krwi przekraczającym 0,2 promila
 - spożywał alkoholu lub innych podobnie działających środków podczas pełnienia czynności lotniczych.

(PL-6 pkt 3.2.8)

Nastawianie wysokościomierzy

- **DEFINICJE** (Aneks-2 roz. 1)

- ***Poziom lotu (Flight level).***

Powierzchnia o stałym ciśnieniu atmosferycznym odniesiona do szczególnej wartości ciśnienia atmosferycznego 1013,2 hektopaskala (hPa) i oddzielona od innych takich powierzchni określonymi różnicami ciśnienia.

- ***Wysokość bezwzględna (Altitude).***

Odległość pionowa poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzona od średniego poziomu morza (MSL).

- ***Wysokość względna (Height).***

Odległość pionowa poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzona od określonego poziomu odniesienia.

Nastawianie wysokościomierzy

- **Wysokość bezwzględna przejściowa (*Transition altitude*).**
- **Wysokość bezwzględna, na lub poniżej której pozycja statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej jest określana w odniesieniu do wysokości bezwzględnych.**
- **Poziom przejściowy (*Transition level*).**
- **Najniższy poziom lotu, jaki można wykorzystać powyżej wysokości bezwzględnej przejściowej.**

Nastawianie wysokościomierzy

- ***Wysokościomierz barometryczny wyskalowany według atmosfery wzorcowej:***
 - ***będzie wskazywał wysokość bezwzględną — jeżeli został nastawiony na ciśnienie QNH;***
 - ***będzie wskazywał wysokość względną nad podstawą odniesienia QFE — jeżeli został nastawiony na ciśnienie QFE;***
 - ***może być wykorzystany do określenia poziomów lotów — jeżeli został nastawiony na ciśnienie 1013,2 hPa.***

Nastawianie wysokościomierzy

- **Wysokość bezwzględną przejściową w FIR Warszawa ustala się na 6500 stóp (2000 metrów).**
- **Poziom przejściowy w FIR Warszawa ustala się na FL080.**
- **Jeśli ciśnienie QNH wynosi 995 hPa lub mniej, poziom przejściowy ustala się na FL090.**
- **Decyzję o zmianie poziomu przejściowego podejmuje Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym w Warszawie.** (AIP Polska ENR 1.7.)

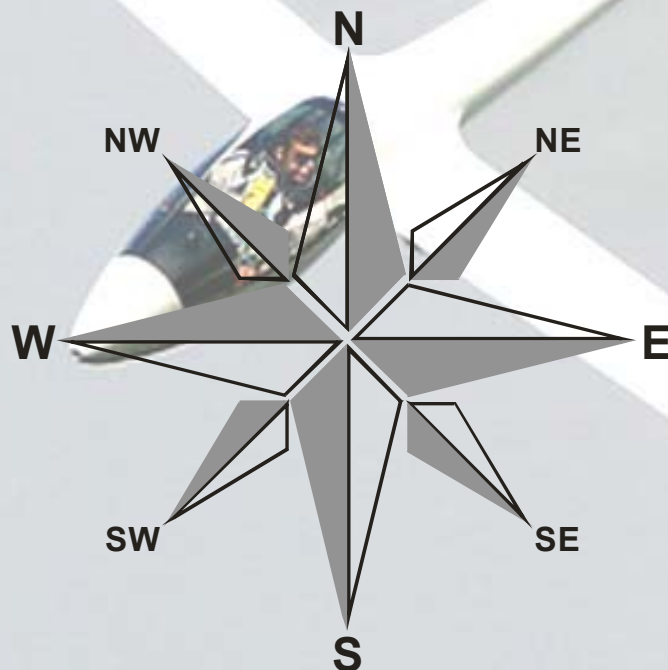
Nastawianie wysokościomierzy

Tabela poziomów lotu dla lotów IFR

MAGNETYCZNY KĄT DROGI:

Od 180° do 359°

20	200
40	220
60	240
80	260
100	280
120	310
140	350
160	390
180	430



Od 000° do 179°

30	210
50	230
70	250
90	270
110	290
130	330
150	370
170	410
190	450

Niedostępne w FIR EPWW

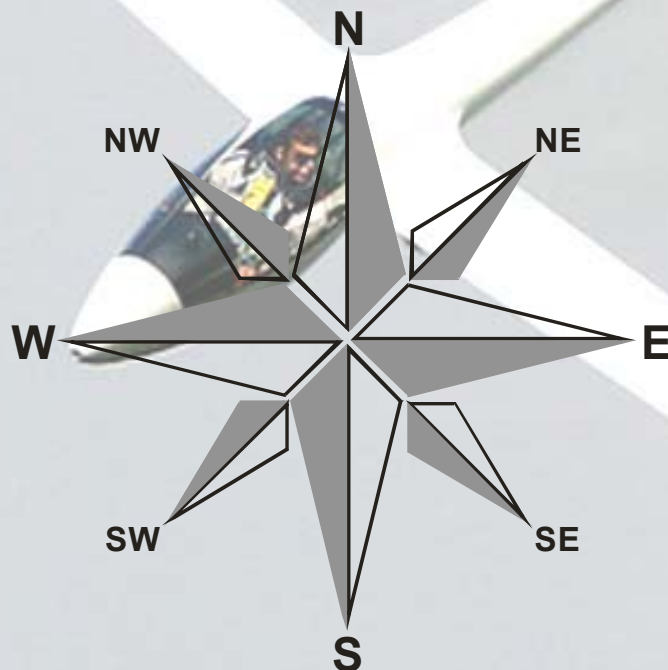
Nastawianie wysokościomierzy

Tabela poziomów lotu dla lotów VFR

MAGNETYCZNY KĄT DROGI:

Od 180° do 359°

	205
45	225
65	245
85	265
105	285
125	320
145	360
165	400
185	440



Od 000° do 179°

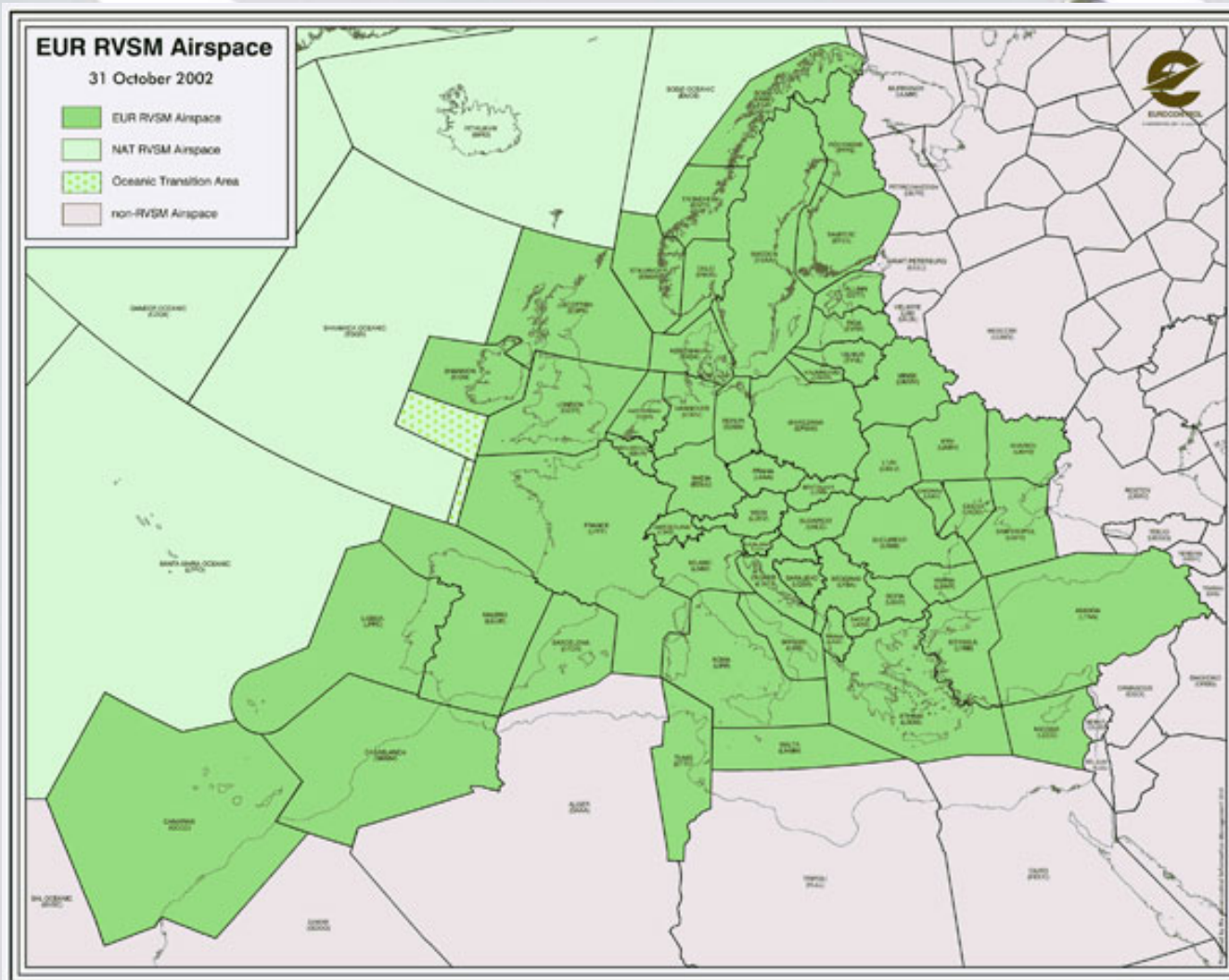
35	215
55	235
75	255
95	275
115	300
135	340
155	380
175	420
195	460

Niedostępne w FIR EPWW

Nastawianie wysokościomierzy

- **Przestrzeń RVSM**
- **Reduced Vertical Separation Minimum**
- **W przestrzeni powietrznej państw ECAC, pomiędzy poziomami FL 290 a FL 410 zmniejszono minimalną separację pionową z 2000 ft do 1000 ft.**
- **Dowódca statku powietrznego niedopuszczonego do lotów w przestrzeni RVSM powinien zaznaczyć w planie lotu uwagę *NON-RVSM*;**
- **Może się on liczyć z odmową wlotu w przestrzeń RVSM i koniecznością obniżenia wysokości do poziomu poniżej FL 290.**

Nastawianie wysokościomierzy



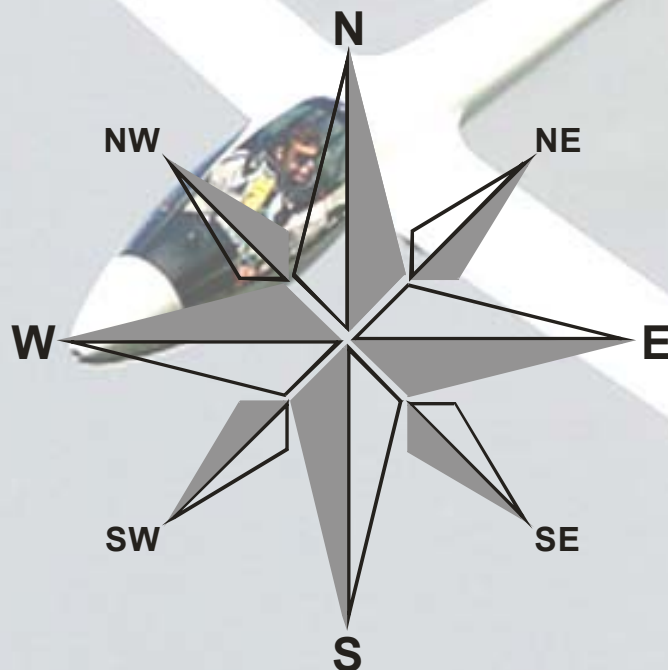
Nastawianie wysokościomierzy

Tabela poziomów lotu IFR w przestrzeni RVSM

MAGNETYCZNY KĄT DROGI:

Od 180° do 359°

20	200	380
40	220	400
60	240	430
80	260	
100	280	
120	300	
140	320	
160	340	
180	360	



Od 000° do 179°

30	210	390
50	230	410
70	250	450
90	270	
110	290	
130	310	
150	330	
170	350	
190	370	

Niedostępne w FIR EPWW

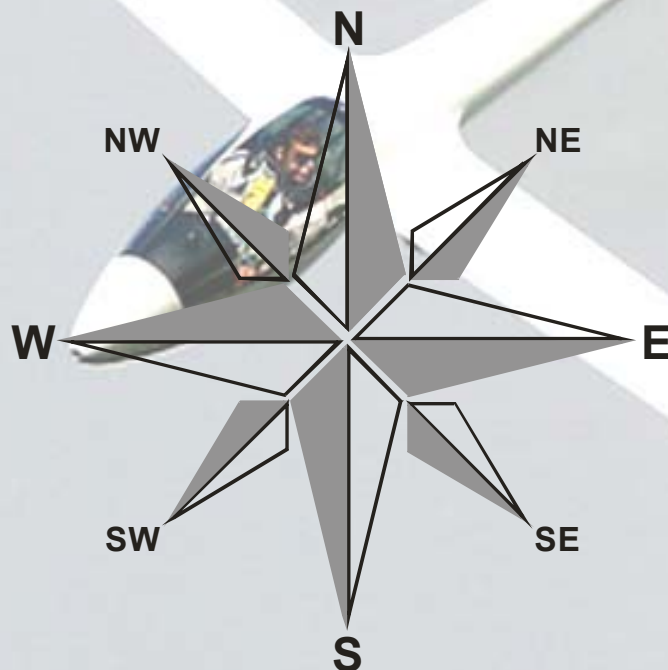
Nastawianie wysokościomierzy

Tabela poziomów lotu VFR w przestrzeni RVSM

MAGNETYCZNY KĄT DROGI:

Od 180° do 359°

	205
45	225
65	245
85	265
105	285
125	
145	
165	
185	



Od 000° do 179°

35	215
55	235
75	255
95	275
115	
135	
155	
175	
195	

Niedostępne w FIR EPWW

Minimalne wysokości lotu

- **Statek powietrzny nie powinien wykonywać lotu nad obszarami zabudowanymi dużych miast i osiedli lub nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu, chyba że lot odbywa się na takiej wysokości, która pozwoli w przypadku zagrożenia na wykonanie lądowania bez niepotrzebnego narażania osób lub mienia na ziemi. Wymaganie to nie obowiązuje w przypadku, gdy jest to konieczne przy starcie lub lądowaniu albo gdy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym zezwolił na niezastosowanie się do tego wymagania.** (Aneks-2 pkt 3.1.2)

Minimalne wysokości lotu



- Ustalono następujące minimalne wysokości lotów nad skupiskami ludności:
 - nad zwartą zabudową miasta stołecznego Warszawa
FL 070,
 - nad obszarami miast o liczbie mieszkańców powyżej 100.000
1.500 metrów nad poziomem terenu,
 - nad obszarami miast o liczbie mieszkańców od 50.000 do 100.000
1.000 metrów nad poziomem terenu,

Minimalne wysokości lotu

- nad obszarami miast o liczbie mieszkańców od 25.000 do 50.000

500 metrów nad poziomem terenu

dla śmigłowców i samolotów tłokowych,

1.000 metrów nad poziomem terenu

dla pozostałych statków powietrznych,

(Rozporządzenie MI w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące)

- nad gęstą zabudową pozostałych miast lub osiedli lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu

300 m nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od statku powietrznego. (Aneks-2 pkt 4.6)

Minimalne wysokości lotu



- **Minimalna wysokość lotu nad obszarami parków narodowych i rezerwatów przyrody:**
 - o szerokości powyżej 3,6 km
1.000 metrów nad poziomem terenu,
 - o szerokości poniżej 3,6 km
300 metrów nad poziomem terenu.

(Rozporządzenie MI w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące)
- **Minimalna wysokość lotu poza obszarami wspomnianymi powyżej wynosi 150 metrów nad terenem.**

Minimalne wysokości lotu

- **Podane wyżej ograniczenia nie dotyczą:**
 - lotów wykonywanych zgodnie z procedurami dolotowymi, podejściami do lądowania i procedurami odlotowymi na lotniskach i lądowiskach,
 - lotów wykonywanych w celu udzielania pomocy w przypadkach zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub zwierząt, w tym w szczególności w czasie wystąpienia klęsk żywiołowych, katastrof i sytuacji awaryjnych;
 - lotów związanych z wykonaniem niezbędnych usług lotniczych, w szczególności patrolowania linii energetycznych, gazociągów, obszarów leśnych oraz lotów agrotechnicznych;
 - lotów wykonywanych w celu zapewnienia porządku publicznego;
 - lotów wykonywanych w celu poszukiwania i ratownictwa lotniczego;

Minimalne wysokości lotu

- **Podane wyżej ograniczenia nie dotyczą:**
 - lotów wykonywanych w celu ochrony granicy państwowej;
 - lotów na przechwycenie statków powietrznych naruszających granicę państwową lub obowiązujące zasady wykorzystania przestrzeni powietrznej;
 - lotów wykonywanych w innych uzasadnionych przypadkach za zgodą Prezesa ULC.
 - dodatkowo, ograniczenia wysokości nad parkami narodowymi i rezerwatami przyrody nie dotyczą lotów zleconych przez zarządzających tymi parkami
(Rozporządzenie MI w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące)

Zapobieganie kolizjom

- **Statek powietrzny nie powinien zbliżać się do innego statku powietrznego na taką odległość, w której mogłoby grozić niebezpieczeństwo kolizji, powinien unikać przelatywania nad nim, pod nim lub przed nim, chyba że jest całkowicie pewny, iż minie go bezpiecznie uwzględniając także skutki turbulencji w śladzie aerodynamicznym.**
- **Dowódca statku powietrznego mający pierwszeństwo drogi powinien utrzymywać kurs i prędkość lotu, lecz żaden z niniejszych przepisów nie zwalnia go od odpowiedzialności za podjęcie działań, które najskuteczniej zapobiegną ewentualnej kolizji.**

Zapobieganie kolizjom

- **PIERWSZEŃSTWO DROGI** (Aneks-2 pkt 3.2.2)

- *Zbliżanie się na kierunkach przeciwnych.*

Gdy dwa statki powietrzne zbliżają się do siebie na kierunkach przeciwnych lub prawie przeciwnych i grozi to niebezpieczeństwem zderzenia, dowódca każdego z nich powinien zmienić swój kurs w prawo

- *Zbliżanie się na kierunkach zbieżnych.*

Gdy dwa statki powietrzne lecą na kierunkach zbieżnych i w przybliżeniu na tym samym poziomie, dowódca statku powietrznego, który ma inny statek powietrzny po swojej prawej stronie, powinien mu dać pierwszeństwo drogi.

Zapobieganie kolizjom

- *Wyprzedzanie.*
- Statek powietrzny wyprzedzany ma pierwszeństwo drogi, a dowódca statku powietrznego wyprzedzającego, niezależnie od tego czy się wznosi lub zniża, czy też wykonuje lot poziomy, powinien utrzymywać się z dala od statku wyprzedzanego, zmieniając swój kurs w prawo; żadna następna zmiana we wzajemnym położeniu obu statków nie zwalnia dowódcy statku powietrznego wyprzedzającego od wymienionego obowiązku, dopóki nie minie statku wyprzedzanego i nie oddali się od niego.

Zapobieganie kolizjom

- ***Dodatkowo:***
 - ***statki powietrzne z napędem silnikowym cięższe od powietrza powinny dać pierwszeństwo drogi sterowcom, szybowcom i balonom;***
 - ***sterowce powinny dać pierwszeństwo drogi szybowcom i balonom;***
 - ***szybowce powinny dać pierwszeństwo drogi balonom;***
 - ***statki powietrzne z napędem powinny dać pierwszeństwo drogi statkom powietrznym holującym inne statki powietrzne lub przedmioty.***

Zapobieganie kolizjom

- **PIERWSZEŃSTWO LĄDOWANIA** (Aneks-2 pkt 3.2.2.5)
- Dowódca statku powietrznego w locie lub poruszającego się na ziemi albo na wodzie, powinien dać pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym lądującym lub będącym w końcowej fazie podejścia do lądowania.
- Gdy dwa statki powietrzne lub więcej cięższych od powietrza zbliżają się do lotniska z zamiarem lądowania, dowódca statku powietrznego znajdujący się na wyższym poziomie powinien dać pierwszeństwo drogi statkowi powietrznemu na niższym poziomie.

Zapobieganie kolizjom

- przepis ten nie powinien być wykorzystywany w celu uzyskania pierwszeństwa drogi w odniesieniu do statku powietrznego wykonującego końcowe podejście do lądowania lub wyprzedzenia tego statku.
- statki powietrzne cięższe od powietrza i z napędem silnikowym powinny dać pierwszeństwo drogi szybowcom.
- ***Lądowanie przymusowe.***
Dowódca statku powietrznego wiedząc, że inny statek powietrzny jest zmuszony do lądowania, powinien dać temu statkowi pierwszeństwo drogi.

Zapobieganie kolizjom

- **PIERWSZEŃSTWO STARTU** (Aneks-2 pkt 3.2.2.6)
- Dowódca statku powietrznego kołujący na polu manewrowym lotniska powinien dać pierwszeństwo drogi statkom powietrznym startującym lub przygotowującym się do startu.



Zapobieganie kolizjom

- **RUCH NAZIEMNY I NAWODNY** (Aneks-2 pkt 3.2.2.7)
- **Gdy dwa statki powietrzne zbliżają się do siebie na kierunkach przeciwnych lub zbliżonych do przeciwnych, każdy z nich powinien się zatrzymać lub, gdy to jest możliwe, zmienić kierunek ruchu w prawo tak, aby wyminięcie mogło być wykonane w bezpiecznej odległości;**
- **Gdy dwa statki powietrzne znajdują się na kierunkach zbieżnych, to statek powietrzny, który ma drugi statek po swej prawej stronie, powinien dać mu pierwszeństwo drogi;**

Zapobieganie kolizjom

- **Statek powietrzny, który jest wyprzedzany przez inny statek powietrzny, posiada pierwszeństwo drogi, a statek wyprzedzający powinien utrzymywać się w bezpiecznej odległości od statku wyprzedzanego.**
- **Dowódca statku powietrznego kołując na polu manewrowym powinien się zatrzymać i oczekiwać na wszystkich miejscach oczekiwania przy drodze startowej, chyba że ma inne polecenia od organu kontroli lotniska.**
- **Dowódca statku powietrznego kołujący na polu manewrowym powinien się zatrzymać i oczekiwać przy wszystkich zapalonych poprzeczkach zatrzymania i może rozpocząć dalsze kołowanie dopiero wtedy, gdy ich światła zgasną.**

Zapobieganie kolizjom

- **PORUSZANIE SIĘ W POBLIŻU LOTNISK** (Aneks-2 pkt 3.2.5)
- **Dowódca statku powietrznego poruszającego się na lotnisku (lądowisku) lub wykonującego lot nad lotniskiem (lądowiskiem) lub w jego pobliżu powinien:**
 - obserwować inny ruch lotniskowy w celu uniknięcia kolizji;
 - dostosować się do ruchu innych statków powietrznych lub trzymać się od nich z dala;
 - w czasie podejścia do lądowania i po starcie wykonywać wszystkie zakręty w lewo, chyba że otrzyma inne instrukcje;
 - startować i lądować pod wiatr, chyba że bezpieczeństwo, konfiguracja drogi startowej lub względy ruchu lotniczego uzasadniają przyjęcie korzystniejszego kierunku;
 - rozpoczynać rozbieg oraz przyziemienie z uwzględnieniem rozporządzalnej długości drogi startowej.

Zapobieganie kolizjom

- **SKOKI SPADOCHRONOWE LUB ZRZUTY** (Aneks-2 pkt 3.2.2.8)
- **Statek powietrzny nie powinien przelatywać przez przestrzeń powietrzną, w której odbywają się skoki spadochronowe lub zrzuty, chyba że bierze udział w ich wykonywaniu lub obsłudze.**
- **Dowódca statku powietrznego nie może wykorzystywać do startu i lądowania terenu, na którym w danym czasie lądują skoczkowie lub na który dokonuje się zrzutów.**

Loty VFR



- **Visual Flight Rules**
- **Przepisy wykonywania lotów z widocznością**
- **Minimalne wartości widzialności i minimalne odległości od chmur zależą od klasy przestrzeni powietrznej i wysokości na jakiej odbywa się lot.**
- **Klasa B,C,D i E**
 - **Odległość od chmur:**
 - pionowa – 1000 ft (300 m)**
 - pozioma – 5000 ft (1500 m)**
 - **Widzialność w locie**
 - na poziomie lotu FL 100 i powyżej – 8 km**
 - poniżej poziomu lotu FL 100 – 5km**

Loty VFR

- **Klasa F i G**

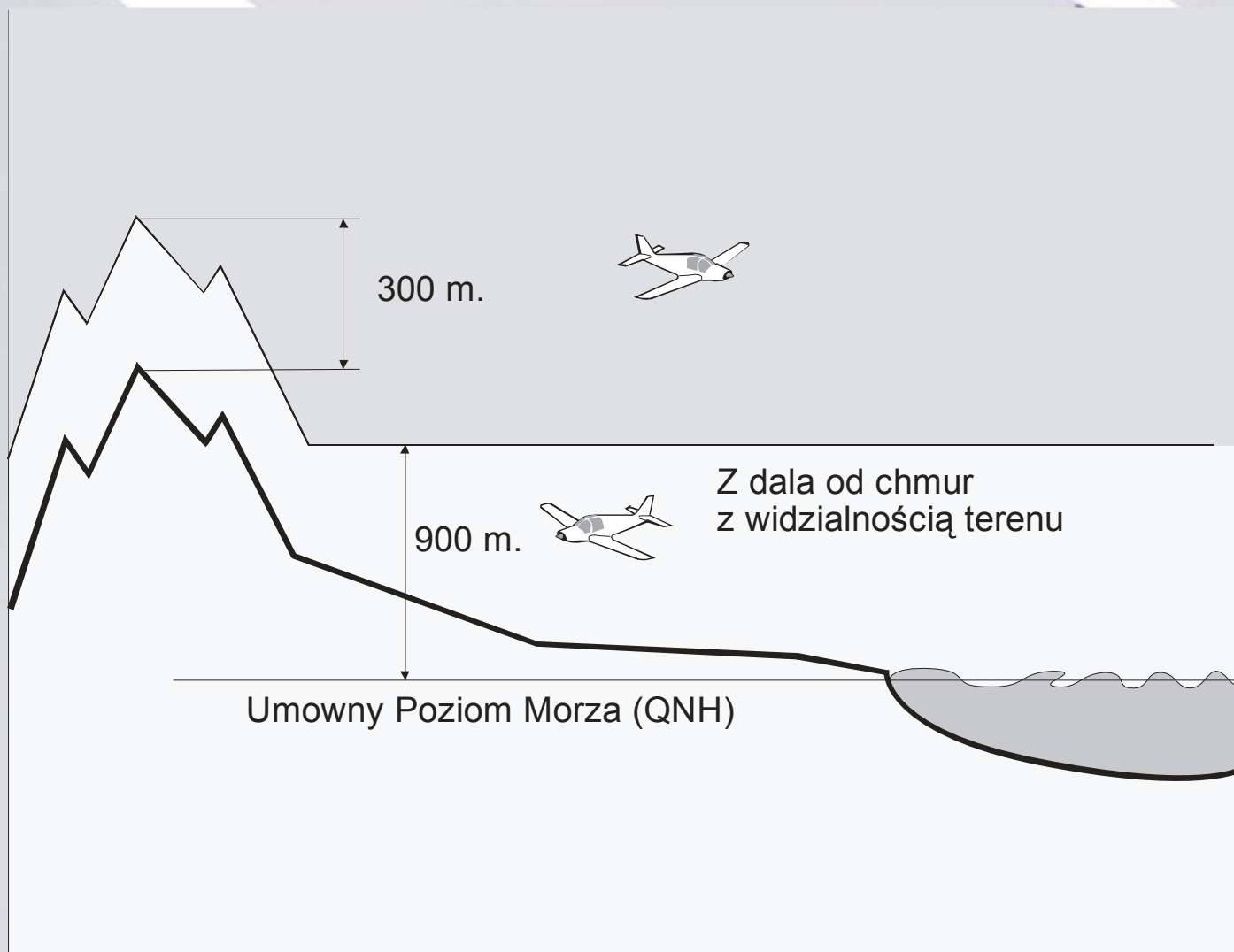
Powyżej 900 m (3000 ft) AMSL lub powyżej 300 m (1000 ft) nad terenem — w zależności co jest wyższe:

- **Odległość od chmur:**
 - pionowa – 1000 ft (300 m)**
 - pozioma – 5000 ft (1500 m)**
- **Widzialność w locie**
 - na poziomie lotu FL 100 i powyżej – 8 km**
 - poniżej poziomu lotu FL 100 – 5km**

Na i poniżej 900 m (3000 ft) AMSL lub 300 m (1000 ft) nad terenem — w zależności co jest wyższe:

- **Z dala od chmur i z widocznością powierzchni ziemi**
- **Przy widzialności większej niż 5 km**

Loty VFR



Loty VFR

- **Dopuszcza się wykonywanie lotów na SAMOLOTACH, przy widzialności w locie powyżej 1500 metrów, z zachowaniem następujących warunków:**
 - **lot odbywał się będzie z prędkościami, przy których będzie wystarczająco zapewniona możliwość zauważenia we właściwym czasie innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód, aby uniknąć kolizji, lub**
 - **w warunkach w których prawdopodobieństwo spotkania innego ruchu w zasadzie będzie małe, np. w obszarach o małej intensywności ruchu oraz w czasie wykonywania prac agrolotniczych na małych wysokościach,**

Loty VFR

- **Dopuszcza się wykonywanie lotów VFR na ŚMIGŁOWCACH przy widzialności w locie *mniejszej niż 1500 m*, jeżeli wykonują manewry z prędkością, przy której będzie wystarczająco zapewniona możliwość zauważenia we właściwym czasie innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód, aby uniknąć kolizji.** (Aneks-2 tabela 3.1)



Loty VFR

- **Z wyjątkiem przypadków określonych przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym loty VFR nie mogą być wykonywane:**
 - powyżej FL 200;
 - z prędkościami zbliżonymi do prędkości dźwięku lub naddźwiękowymi. (Aneks-2 pkt 4.4)



Loty VFR

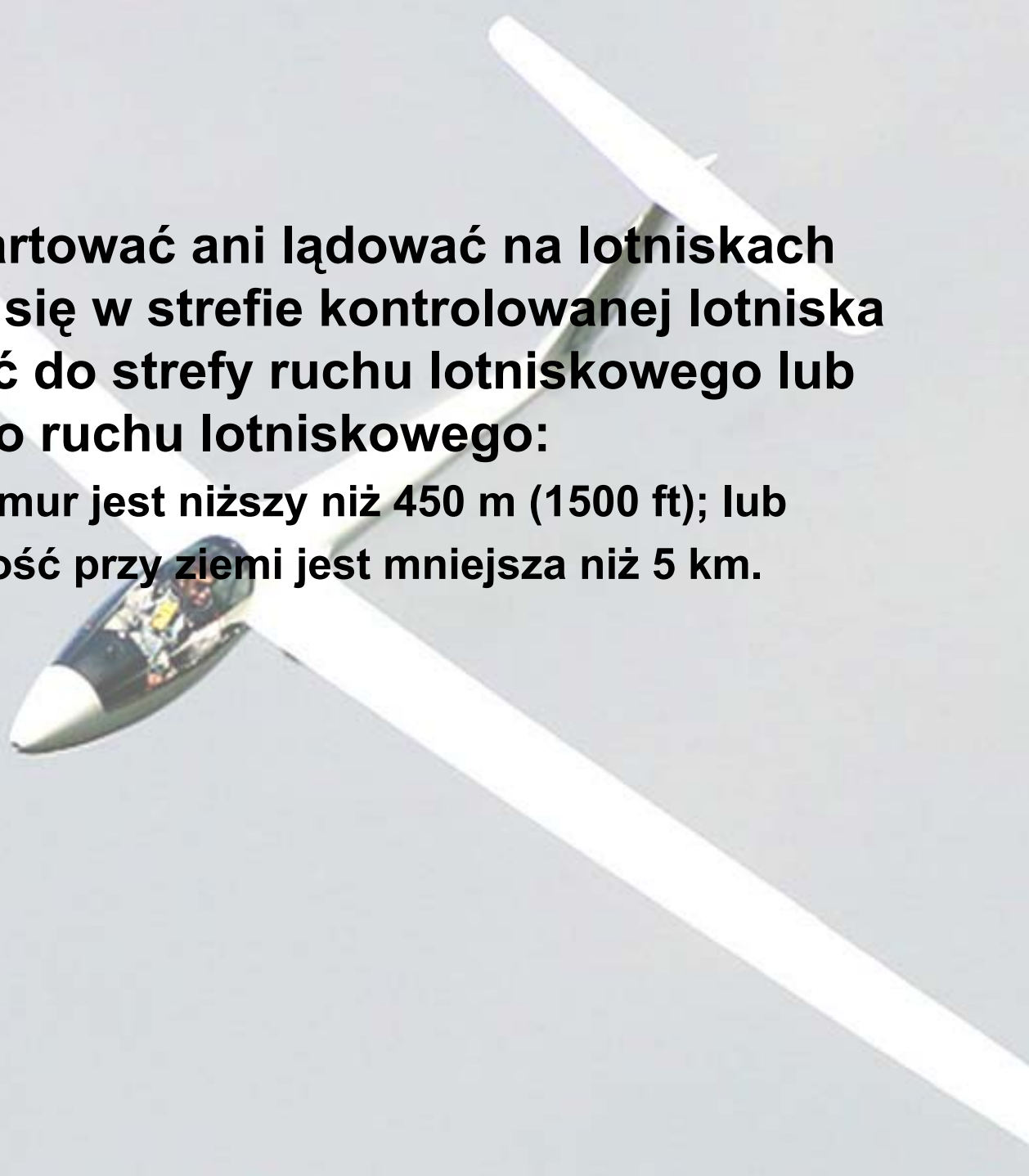
- **Można wykonywać loty VFR w nocy – między godziną zachodu a godziną wschodu słońca z zachowaniem następujących przepisów:**
 - z dala od chmur i z widocznością terenu lub świateł w terenie;
 - przy rzeczywistych prędkościach powietrznych nie większych niż 300 km/h;
 - nie wyżej niż FL 100
 - z wyjątkiem startu i lądowania nie niżej niż:
300 m nad przeszkodami — na samolotach;
200 m nad przeszkodami — na śmigłowcach;
 - w warunkach meteorologicznych jak dla lotów VFR dziennych, lecz **BEZ ZMNIEJSZENIA MINIMÓW WIDZIALNOŚCI** do 1500 metrów dla samolotów i poniżej 1500 metrów dla śmigłowców.

Loty VFR

- **Loty VFR w przestrzeni kontrolowanej** (Aneks-2 4.2)
- **Mogą odbywać się między wschodem i zachodem słońca,**
- **Wyłącznie ze stałą, dwukierunkową łącznością radiową z właściwym organem pełniącym służbę kontroli,**
- **Wyłącznie po złożeniu planu lotu i po uzyskaniu zezwolenia organu pełniącego służbę kontroli w danej przestrzeni.**
- **Dopuszcza się wykonywanie lotów VFR bez spełnienia dwóch ostatnich warunków, wyłącznie w klasie przestrzeni E (w FIR Warszawa nie występuje)**

Loty VFR

- **Nie należy startować ani lądować na lotniskach znajdujących się w strefie kontrolowanej lotniska albo wchodzić do strefy ruchu lotniskowego lub włączać się do ruchu lotniskowego:**
 - gdy pułap chmur jest niższy niż 450 m (1500 ft); lub
 - gdy widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 5 km.



Loty VFR

- **Niektóre lub wszystkie operacje VFR wykonywane według przepisów dla lotów z widocznością na lotnisku i w pobliżu lotniska kontrolowanego mogą być zawieszane, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu lotniczego, przez następujące organy, osoby lub władze:**
 - organ kontroli zbliżania lub właściwy organ kontroli obszaru;
 - organ kontroli lotniska;
 - **Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym.** (PL-444 pkt 7.11.1)

Loty VFR

- **Loty SPECJALNE VFR** (PL-4444 pkt 7.12)
- **Organ kontroli lotniska może wydać zezwolenie na wykonanie lotu specjalnego VFR w dzień w strefie kontrolowanej lotniska, w warunkach meteorologicznych nie gorszych niż:**
 - widzialność w locie nie jest mniejsza niż 1,5 km dla śmigłowców i 2 km dla innych statków powietrznych;
 - wysokość podstawy najniższych chmur, pokrywających więcej niż połowę nieba (pułap chmur), nie jest mniejsza niż 100 m dla śmigłowców i 150 m dla innych statków powietrznych;
 - lot będzie wykonywany z dala od chmur i z widocznością terenu.

Loty VFR

- **Organ kontroli lotniska może wydać zezwolenie na wykonanie specjalnego lotu nocnego VFR w strefie kontrolowanej lotniska, pod warunkiem że:**
 - **widzialność w locie nie jest mniejsza niż 3 km dla śmigłowców i 5 km dla samolotów;**
 - **wysokość podstawy najniższych chmur, pokrywających więcej niż połowę nieba (pułap chmur), nie jest mniejsza niż 300 m dla śmigłowców i 500 m dla samolotów;**
 - **lot będzie wykonywany z dala od chmur i z widocznością terenu.**

Loty IFR



- ***Instrumental Flight Rules***
- **Przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów.**
- **Do wykonania lotu IFR statek powietrzny powinien być wyposażony w odpowiednie przyrządy oraz urządzenia nawigacyjne i radiokomunikacyjne, które pozwolą wykonać zaplanowany lot. (Aneks-2 pkt 5.1.1)**

Loty IFR

- **Statek powietrzny dopuszczony do wykonywania lotów IFR musi być wyposażony w:**
 - busolę magnetyczną;
 - dokładny czasomierz wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - czuły wysokościomierz ciśnieniowy;
 - prędkościomierz którego instalacja zabezpieczona jest przed zawilgoceniem i oblodzeniem;
 - zakrętomierz;
 - żyroskopowy wskaźnik położenia (sztuczny horyzont);
 - żyroskopowy wskaźnik kursu;

Loty IFR

- sygnalizację prawidłowego zasilania i działania przyrządów żyroskopowych;
 - termometr wskazujący temperaturę w pomieszczeniu załogi i na zewnątrz;
 - wariometr;
 - inne przyrządy określone przez państwowy organ nadzoru lotniczego państwa rejestracji. (PL-6 pkt 6.2.1.3)
- **Dodatkowo, samolot o masie startowej powyżej 5700 kg, lub posiadający więcej niż 12 miejsc dla podróżnych powinien posiadać:**
 - odległościową busolę żyromagnetyczną;
 - drugi dokładny wysokościomierz barometryczny;
 - źródło dodatkowego zasilania przyrządów elektrycznych (PL-6 pkt 6.2.1.4)

Loty IFR

- **Lot IFR należy wykonywać na poziomie odpowiadającym co najmniej ustalonej i opublikowanej minimalnej bezwzględnej wysokości lotu, a gdy nie jest ona ustalona, lot ten należy wykonywać:**
 - **nad terenem wyżynnym lub nad górami — co najmniej 600 m nad najwyższą przeszkodą w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego;**
 - **nad terenem innym niż wymieniony powyżej — co najmniej 300 m nad najwyższą przeszkodą w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.**

Loty IFR



- **Lot IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej powinien się odbywać na poziomie przelotu wybranym z tabeli poziomów przelotu chyba, że za zezwoleniem organu kontroli ruchu lotniczego wykonuje się wznoszenie lub zniżanie.**
- **Uzależnienie poziomów od kąta drogi nie obowiązuje, jeżeli podano inaczej:**
 - w zezwoleniach kontroli ruchu lotniczego; lub
 - w Zbiorze Informacji Lotniczych - Polska.

Loty IFR

- **Lot IFR wykonywany jako przelot poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną powinien się odbywać na poziomie przelotu odpowiednim dla jego kąta drogi, chyba że wykonuje się wznoszenie lub zniżanie.**
- **W locie IFR wykonywanym poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną, należy utrzymywać nasłuch na właściwym kanale łączności fonicznej powietrze-ziemia i nawiązywać — w razie potrzeby — dwukierunkową łączność z właściwym organem służb ruchu lotniczego zapewniającym służbę informacji powietrznej.**

Loty IFR

- **Dowódca statku powietrznego zamierzający wykonać lot IFR poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną powinien:**
 - złożyć plan lotu,
 - podczas lotu — utrzymywać nasłuch na odpowiednim kanale łączności fonicznej i w razie potrzeby nawiązywać dwukierunkową łączność z organem zapewniającym służbę informacji powietrznej.
 - dowódca statku powietrznego powinien podać, możliwie jak najwcześniej, czas i poziom minięcia każdego kolejnego wyznaczonego obowiązkowego punktu meldowania wraz z innymi wymaganymi informacjami, chyba że został zwolniony z tego obowiązku. Podobnie meldunki pozycyjne należy podawać w odniesieniu do dodatkowych punktów, jeżeli wymaga tego właściwy organ służb ruchu lotniczego.