

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

LOTNISKO UŻYTKU PUBLICZNEGO O OGRANICZONEJ CERTYFIKACJI

WOJEWÓDZTWO: MAŁOPOLSKIE

POWIAT: KRAKOWSKI

GMINA: IGOŁOMIA - WAWRZEŃCZYCE

Wyk. w 3 egz.:

Egz. Nr 1 – Aero Partner Sp. z o.o. – Zarządzający lotniskiem

Egz. Nr 2 – Urząd Lotnictwa Cywilnego

Egz. Nr 3 – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Egz. Nr 4 – Aeroklub Krakowski

.....
Zarządzający

Zmiana Nr 2	Wydanie I 2016	Strona 1 z 56
-------------	-------------------	---------------

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

Spis treści

KARTA UZGODNIEŃ	5
WYKAZ ZMIAN STANDARDOWYCH.....	7
WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON.....	9
I. INFORMACJE OGÓLNE	11
1.1 Cel i zakres Instrukcji Operacyjnej Lotniska	11
1.2 Wymogi prawne dotyczące Certyfikacji lotniska.....	11
1.3 Dane telefoniczne i adresowe Zarządzającego lotniskiem oraz głównego użytkownika	12
1.4 Warunki użytkowania lotniska	12
1.5. Osłona meteorologiczna	14
Centralne Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie	15
1.6. Zasady ogłaszania i publikowania informacji lotniczej.....	15
1.7. System rejestrowania ruchu statków powietrznych	16
1.8. Obowiązki Zarządzającego lotniskiem.....	16
II. DANE DOTYCZĄCE LOKALIZACJI LOTNISKA	19
2.1 Plan lotniska	19
2.2 Plan granic lotniska.....	19
2.3 Dane dotyczące odległości do najbliższego miasta	19
2.4 Dane dotyczące aktu własności.....	19
III. DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA PODLEGAJĄCE ZGŁOSZENIU DO AIS	21
3.1 Informacje ogólne:	21
3.2 Wymiary lotniska i informacje z tym związane:	23
IV. DANE DOTYCZĄCE LOTNISKOWYCH PROCEDUR OPERACYJNYCH I ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA27	
4.1 Budowa kręgu nadlotniskowego (załącznik nr 5).....	27
4.2 Lotniskowy system obiegu informacji:.....	29
4.3 Dostęp do pola ruchu naziemnego [PRN, PNRL]:.....	30
4.4 Lotniskowy plan awaryjny	31
4.5 Ratownictwo i ochrona przeciwpożarowa:	31
4.6 Kontrole pola ruchu naziemnego [PRN, PNRL] oraz powierzchni ograniczających przeszkody prowadzone przez Zarządzającego lotniskiem:.....	31
4.7 Wzrokowe pomoce nawigacyjne oraz lotniskowy system elektroenergetyczny:.....	32
4.8 Utrzymanie pola ruchu naziemnego:	32
4.9 Bezpieczeństwo robót prowadzonych na lotnisku:.....	33
4.10 Zarządzanie płytą postojową:.....	34
4.11 Bezpieczeństwo na płycie postojowej:.....	35
4.12 Kontrola ruchu pojazdów na lotnisku:	

4.13	Zarządzanie zagrożeniami ze strony środowiska:	38
4.14	Kontrola przeszkód lotniczych:.....	38
4.15	Usuwanie unieruchomionych statków powietrznych:	39
4.16	Postępowanie z materiałami i substancjami niebezpiecznymi:	40
4.17	Procedura powoływania kierującego lotami.....	42
V. STRUKTURA ORGANIZACYJNA ZARZĄDZAJĄCEGO LOTNISKIEM I SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM		43
5.1	Administracja lotniskiem:.....	43
5.2	System zarządzania bezpieczeństwem (SMS)	43
VI. INFORMACJE DODATKOWE		51
6.1	Telefon do służb ruchu lotniczego (ATS)	51
6.2	Telefony i adresy najbliższej jednostki Straży Pożarnej	51
6.3	Telefony i adresy najbliższej jednostki Policji.....	51
6.4	Telefony i adresy najbliższej placówki Służby Zdrowia	51
6.5	Telefon do Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego.....	51
6.6	Telefon do PKBWL	51
6.7	Telefon do Inspektoratu Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym (LBB) – ULC	51
VII. INDEKS DEFINICJI I SKRÓTÓW		53
VIII. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW		55

KARTA UZGODNIENÍ

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

UZGADNIA

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

ZATWIERDZA

<i>Zmiana Nr 4</i>	<i>Wydanie I 2016</i>	<i>Strona 5 z 56</i>
--------------------	---------------------------	----------------------

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

WYKAZ ZMIAN STANDARDOWYCH

[illegible]

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

Procedura wprowadzania zmian:

Projekt zmiany do Instrukcji powinien być zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz uzgodniony przez Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Zarządzający nie przewiduje wprowadzania zmian bez uprzedniego uzgodnienia z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Projekt zmiany musi obowiązkowo zawierać 7 stronę Instrukcji i strony podlegające zmianie z wykazanym numerem zmiany oraz datą obowiązywania.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie I 2016</i>	<i>Strona 8 z 56</i>
--------------------	---------------------------	----------------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON

Rozdział	Strona	Nr zmiany	Status zmiany	Data wprowadzenia	Data obowiązywania
	1	0	-	25.01.2017	25.01.2017
	2	0	-	25.01.2017	25.01.2017
	3	0	-	25.01.2017	25.01.2017
	4	3	-	05.10.2018	05.10.2018-
	5	4	PROCEDOWANA		
	6	0	-	25.01.2017	25.01.2017
	7	4	PROCEDOWANA		
	8	1	-	17.02.2017	17.02.2017
	9	4	PROCEDOWANA		
	10	4	PROCEDOWANA		
Rozdział I	11	3	-	05.10.2018	05.10.2018
Rozdział I	12	3	-	05.10.2018	05.10.2018
Rozdział I	13	1	-	17.02.2017	17.02.2017
Rozdział I	14	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział I	15	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział I	16	1	-	17.02.2017	17.02.2017
Rozdział I	17	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział I	18	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział II	19	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział II	20	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział III	21	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział III	22	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział III	23	4	PROCEDOWANA		
Rozdział III	24	4	PROCEDOWANA		
Rozdział III	25	4	PROCEDOWANA		
Rozdział III	26	4	PROCEDOWANA		
Rozdział III	27	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział IV	28	4	PROCEDOWANA		
Rozdział IV	29	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział IV	30	0	-	25.01.2017	25.01.2017

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

Rozdział IV	31	0	-	25.01.2017	-
Rozdział IV	32	4	PROCEDOWANA		
Rozdział IV	33	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział IV	34	2	-	07.03.2018	07.03.2018
Rozdział IV	35	0	-	07.03.2018	07.03.2018
Rozdział IV	36	2	-	07.03.2018	07.03.2018
Rozdział IV	37	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział IV	38	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział IV	39	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział IV	40	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział IV	41	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział IV	42	3	-	05.10.2018	05.10.2018
Rozdział V	43	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział V	44	1	-	17.02.2017	17.02.2017
Rozdział V	45	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział V	46	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział V	47	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział V	48	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział V	49	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział V	50	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział VI	51	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział VI	52	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział VI	53	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Rozdział VI	54	0	-	25.01.2017	25.01.2017
Wykaz załączników	55	4	PROCEDOWANA		
Wykaz załączników	56	2	-	07.03.2018	07.03.2018

I. INFORMACJE OGÓLNE

1.1 Cel i zakres Instrukcji Operacyjnej Lotniska

Instrukcja Operacyjna Lotniska Pobiednik k/Krakowa została opracowana przez Aero Partner Sp. z o.o. - Zarządzającego lotniskiem, celem zapewnienia bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych statków powietrznych na tym lotnisku. Zakres Instrukcji ograniczony jest do urządzeń lotniskowych, służb, wyposażenia oraz procedur. Niniejsza Instrukcja podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego po uzgodnieniu przez Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

1.2 Wymogi prawne dotyczące Certyfikacji lotniska

1. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 Nr 35, poz. 212 r. z późn. zm.);
2. Ogłoszenie tekstu Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. Lotniska - Tom I Projektowanie i eksploatacja lotnisk – (Dz. Urz. ULC poz. 32, w brzmieniu z dn. 12.06.2018 r.);
3. Ustawa z dnia 2 lipca 2002 roku Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 roku., poz. 1183 ze zm.);
4. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 stycznia 2016 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk (Dz. U. z 2014 r. poz. 1420);
5. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 lipca 2017 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 2017, poz. 1400 ze zm.);
6. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz. U. z 2018, poz. 1210).

1.3 Dane telefoniczne i adresowe Zarządzającego lotniskiem oraz głównego użytkownika

Zarządzający lotniskiem: Aero Partner Sp. z o.o.

ul. 17 stycznia 39, 00-906 Warszawa

tel.: +48 22 556 73 72;

faks: +48 22 556 73 80

e-mail: a.moryl@aeropartner.pl

Przedstawiciel Zarządzającego działający na lotnisku Pobiednik k/Krakowa na podstawie pełnomocnictwa:

Sabina Hawryłko

tel.: +48 605 212 427

Aeroklub Krakowski

Lotnisko Pobiednik Wielki, 32-126 Igołomia

tel./fax: +48 12 287 04 70,

+48 603 639 842,

+48 12 287 36 63 (dział szkolenia)

e-mail: biuro@aeroklubkrakowski.pl

W przypadku nieobecności Przedstawiciela Zarządzającego, jego funkcję będzie pełnił:

1. Marcin Sikora- Szef Techniczny

2. Roman Matyjewicz - Szef Wyszkożenia

Dane kontaktowe:

Marcin Sikora- 535 549 308

Roman Matyjewicz - 535 549 324

Aeroklub Krakowski

Lotnisko Pobiednik Wielki, 32-126 Igołomia

tel./fax: +48 12 287 04 70,

+48 603 639 842,

Przedstawiciel Zarządzającego do spraw SMS:

Sabina Hawryłko

Tel. 605 212 427

1.4 Warunki użytkowania lotniska

1.4.1 Informacje dot. warunków użytkowania lotniska

- Lotnisko użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji.
- Lotnisko czynne w porze dziennej i nocnej, okresowo, w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego lotniskiem.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

– Godziny pracy lotniska: w dni robocze 08.00 – 16.00 LMT

1.4.2 Przyloty poza godzinami pracy lotniska, należy kontaktować się z Zarządzającym lub jego Przedstawicielem.

Tel. kontaktowe w razie przylotów: +48 12 287 04 70, +48 12 287 3663

1.4.3. Lotnisko przeznaczone jest do operacji startów i lądowań wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością VFR w dzień i w nocy dla statków powietrznych. Na lotnisku nie stosuje się procedur przewidzianych w warunkach ograniczonej widoczności. Obsługiwane są statki powietrzne o całkowitej masie startowej (MTOM) nieprzekraczającej 10 000 kg i długości referencyjnej startu do 1 100 m.

1.4.4. Starty i lądowania na lotnisku Pobiednik k/Krakowa mogą odbywać się wyłącznie w sposób zgodny z procedurą opisaną w niniejszej INOP.

1.4.5. Zarządzający lotniskiem może zezwolić tylko na taką eksploatację lotniska lub jego części dla celów nie lotniczych, która nie naruszy przepisów bezpieczeństwa ruchu lotniczego i nie ograniczy jego możliwości eksploatacyjnych, określonych w INOP.

1.4.6. Zarządzający lotniskiem, ma prawo nie wydać zgody na lądowanie statku powietrznego w przypadku zaistnienia ważnych okoliczności związanych z funkcjonowaniem m.in. infrastruktury lotniskowej, ochrony lotniska uniemożliwiających bezpieczne lądowanie. Powyższy fakt, Zarządzający lotniskiem niezwłocznie zgłasza w informacji NOTAM do opublikowania w AIP VFR.

1.4.7. Użytkownicy bazujący na stałe na lotnisku:

Aeroklub Krakowski

Lotnisko Pobiednik Wielki, 32-126 Igołomia

tel./faks: +48 12 287 04 70

tel./faks: +48 12 287 36 63 (dział szkolenia)

e-mail: biuro@aeroklubkrakowski.pl

Seven Rights Sp. z o. o.

Węgrzyce Wielkie 616, 32-002 Węgrzyce Wielkie

tel.: +48 660 464 600

e-mail: biuro@kraksky.pl

1.4.8. Zasady użytkowania lotniska przez sekcje (samolotową, szybowcową, mikrolotową) ustalane są na bieżąco pomiędzy kierownikami sekcji i nadzorującym loty, zgodnie z ustaleniami Kierownika Szkolenia Aeroklubu Krakowskiego. Zezwala się na jednoczesne wykonywanie skoków spadochronowych i lotów pojedynczych statków powietrznych przy zachowaniu dwustronnej łączności radiowej pomiędzy nadzorującymi nad wykonywanymi operacjami

Zmiana Nr 1	Wydanie I 2016	Strona 13 z 56
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

1.4.9. Możliwość hangarowania, tankowania i typ paliwa dostępnego na lotnisku, dostępność obsługi technicznej:

- **hangarowanie statków powietrznych:** po wcześniejszym uzgodnieniu z Przedstawicielem Zarządzającego na lotnisku
- **tankowanie statków powietrznych:** możliwość tankowania, dostępne paliwo AVGAS 100LL, tankowanie możliwe wyłącznie przez personel upoważniony przez Zarządzającego lotniskiem lub przez Przedstawiciela Zarządzającego na lotnisku, zgodnie z instrukcją tankowania. Tankowanie może odbywać się tylko z dystrybutora udostępnionego przez Zarządzającego lotniskiem lub Przedstawiciela Zarządzającego lotniskiem. Możliwe tankowanie z własnego dystrybutora, tylko za zgodą Zarządzającego Lotniskiem lub Przedstawiciela Zarządzającego oraz pod warunkiem zachowania zapisów zawartych w Instrukcji operacyjnej lotniska.
- **obsługa techniczna:** po uprzednim uzgodnieniu z Przedstawicielem Zarządzającego, w ramach posiadanych zezwoleń.

1.4.10. Informacje o planowanych lotach (Plany lotów)

Informacje o planowanych lotach przekazywane są do AMC Polska zgodnie z obowiązującymi procedurami plany lotów składane są do:

Biura ARO

Tel.: +48 22 574 71 73

Faks: +48 22 574 71 88

adres e-mail: aro@pansa.pl

Uwaga: Przed rozpoczęciem operacji lotniczych na lotnisku EPKP należy zapoznać się z AUP/UUP.

Wszelkie informacje dotyczące składania planów lotu dostępne są na: www.aim.pansa.pl, w tym formularze do składania (wysyłania) FPL drogą e-mailową.

Zgodnie z Aneks 2 ICAO (pkt. 3.3.1) warunkiem zapewnienia służby informacji powietrznej i służby alarmowej dla lotów VFR w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej jest złożenie planu lotu.

1.5. Ośłona meteorologiczna

1.5.1. Zapewniana przez Zarządzającego, korzystającego z zasobów Centralnego Biura Prognoz Lotniczych – Meteorologiczne Biuro Nadzoru w Warszawie. Informacje z IMGW zapewniane na podstawie § 8 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 października 2013 r. w sprawie osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego (Dz. U. z 2013 r., poz 1202).

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2016	Strona 14 z 56
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

- 1.5.2. Widzialność określana wzrokowo w oparciu o wyznaczone repery widzialności zgodnie z Tabelą Reperów Widzialności.

	REPER	AZYMUT	ODLEGŁOŚĆ
1	Komin Nowa Huta	265°	7 km
2	Wieża kościoła	320°	1800 m
3	Pojedyncze drzewo	345°	1400 m
4	Las na wzgórzu	340	3000
5	Wieża ciśnień	340°	8 km
6	Gospodarstwo, czerwone dachy	050°	1200 m
7	Maszt przekaźnika GSM	060°	13 km
8	Maszt Chorągiewka	210°	16 km

- 1.5.3. Informacje na temat pogody (wiatr, ciśnienie, temperatura, wilgotność, pułap chmur) opierając się na systemie METNET i mogą zostać wykorzystane przez pilotów jako pomoc przy podejmowaniu decyzji, jednakże bezpieczne prowadzenie lotu pozostaje w odpowiedzialności pilota.

- 1.5.4. Zakres informacji dostępnych na lotnisku

Zestawy METAR, informacje meteorologiczne pozyskiwane przez stronę www.imgw.pl w zakładce „Awiacja. Dodatkowo dostępne są obrazy radarowe z telefonów komórkowych pod adresami: m.pogodynka.pl/radarlot/ lub m.latanie.pogodynka.pl.

- 1.5.5. Środki łączności umożliwiające dostęp do danych meteorologicznych

Telefaks, Internet

- 1.5.6. Kontakt do właściwego terytorialnie Biura Meteorologicznego

Centralne Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie

tel.: +48 12 639 81 51

+48 12 639 81 52, +48 503 112 150

faks: +48 12 425 19 73

e-mail: meteo.krakow@imgw.pl

1.6. Zasady ogłaszania i publikowania informacji lotniczej.

Informacja o lotnisku publikowana jest w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych (AIP VFR), przy czym zmiany powinny być zgłaszane do publikacji poprzez:

- **Cykl AIRAC** - który służy do publikowania danych z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym. W tym cyklu publikowane są dane wyłącznie bardzo istotne z punktu

widzenia m.in. infrastruktury lotniczej, zmiany częstotliwości radiowej. Zachowanie cyklu publikacji AIRAC pozwala załogom statków powietrznych i wszystkim zainteresowanym użytkownikom lotniska – zapoznawać się z ważnymi zmianami, na co najmniej 28 dni przed ich wejściem w życie.

- **NOTAM** – należy wydawać wówczas gdy informacja w nim zawarta ma charakter tymczasowy lub informacja wejdzie na stałe do AIP VFR ale konieczne jest natychmiastowe powiadomienie wszystkich użytkowników. Jeden NOTAM może zawierać informację tylko na jeden temat. Wskazane jest aby NOTAM dotyczące informacji istotnych dla użytkowników lotniska były przekazywane i publikowane z możliwie jak największym wyprzedzeniem czasowym, gdy to możliwe nie mniejszym niż, co najmniej 24 H przed wejściem ograniczenia w życie.
- **SNOWTAM** – należy wydawać wówczas gdy informacja w nim zawarta ma charakter tymczasowy, ze względu na brak możliwości funkcjonowanie lotniska w okresie zimowym (poprzez np. duże opady śniegu), bądź jego ograniczenie. Informacje o ograniczeniach udostępnione przez SNOWTAM oraz dostępne telefonicznie u Przedstawiciela Zarządzającego.

1.7. System rejestrowania ruchu statków powietrznych

NIE DOTYCZY

1.8. Obowiązki Zarządzającego lotniskiem

Zarządzający jest zobowiązany:

- wykorzystywać lotnisko zgodnie z jego przeznaczeniem;
- prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów oraz sprawność obsługi w zakresie tankowania statków powietrznych;
- utrzymywać lotnisko i jego elementy w stanie odpowiadającym warunkom technicznym, określonym przez właściwy organ i zgodnie z danymi wpisanymi do rejestru lotnisk;
- zapewnić udzielenie niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku;
- udostępnić informacje zawarte w INOP;
- zapewniać organom administracji lotniczej, wykonującym czynności służbowe na lotnisku warunki niezbędne do wykonywania tych czynności;
- niezwłocznie zawiadamiać Prezesa ULC oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach oraz przewidywanym okresie trwania;

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

- zorganizować system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska;
- udostępnić informację meteorologiczną dla potrzeb użytkowników lotniska;
- posiadać prawo używania nieruchomości w okresie eksploatacji lotniska.
- koordynować prace lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa lotniskowego,
- w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów, uniemożliwiać wykonywanie czynności mających wpływ na bezpieczeństwo lotów, jeżeli dalsze ich wykonywanie zagrażałoby temu bezpieczeństwu;
- prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający ciągłość ruchu lotniczego;
- niezwłocznie zawiadamiać zainteresowanych o wydaniu zarządzenia, o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania ograniczeń;
- koordynować prace zespołu ochrony lotniska;
- określić granicę części lotniczej lotniska, podlegającą zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu;
- posiadać zezwolenie, o którym mowa w art.173 ust.1 pkt 1 ustawy Prawo lotnicze.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie I 2016</i>	<i>Strona 17 z 56</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie I 2016</i>	<i>Strona 18 z 56</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

II. DANE DOTYCZĄCE LOKALIZACJI LOTNISKA

2.1 Plan lotniska

Załącznik Nr 1, zawiera:

- drogi startowe wraz z znakami granicznymi pola wzlotów
- lokalizację wskaźnika kierunku wiatru
- zabudowę lotniskową
- granice lotniska

2.2 Plan granic lotniska

Granice lotniska przedstawione na **Załączniku Nr 1**.

2.3 Dane dotyczące odległości do najbliższego miasta

Lotnisko Pobiednik k/Krakowa- EPKP znajduje się 19 km od centrum miasta Kraków, 260 ° GEO;

2.4 Dane dotyczące aktu własności

Właściciel: Skarb Państwa

Al. Słowackiego 20, 30-037 Kraków

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie I 2016</i>	<i>Strona 19 z 56</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

III. DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA PODLEGAJĄCE ZGŁOSZENIU DO AIS

3.1 Informacje ogólne:

3.1.1. Nazwa lotniska i międzynarodowy kod lotniska wg ICAO

POBIEDNIK k/KRAKOWA - EPKP

3.1.2. Kod referencyjny lotniska

2 (ze względu na powierzchnię trawiastą obowiązuje tylko cyfra kodu ICAO)

3.1.3. Lokalizacja lotniska oraz współrzędne ARP wg WGS-84

50°05'14,25"N

020°12'10,31"E

3.1.4. Wzniesienie lotniska oraz undulacja geoidy

Wzniesienie lotniska: 202,5 m / 664 ft AMSL

Brak danych dot. undulacji geoidy.

3.1.5. Wzniesienie oraz undulacja geoidy dla każdego progu

THR 09L: 202,00 m npm/ 663 ft ASML

THR 27R: 200 m npm / 656 ft ASML

THR 09R: 202,50 m npm / 664 ft AMSL

THR 27L: 199,50 m npm/ 655 ft AMSL

Brak danych dot. undulacji geoidy.

3.1.6. Deklinacja magnetyczna

4°E (2011r)

3.1.7. Wzniesienie końców drogi startowej oraz punktów położonych najwyżej i najniżej

Droga startowa DS1:

Wysokość zachodniego końca drogi startowej: 202,50m npm / 662,73ft AMSL

Wysokość wschodniego końca drogi startowej: 199,50m npm / 652,89ft AMSL

Wysokość wyjściowa lotniska nad poziomem lotniska Hw 201,0m 659 ,45ft AMSL

Droga startowa DS2:

Wysokość zachodniego końca drogi startowej: 202,00m npm / 662,73ft AMSL

Wysokość wschodniego końca drogi startowej: 200,00m npm / 656,17ft AMSL

Wysokość wyjściowa lotniska nad poziomem lotniska Hw 201,0m 659 ,45ft AMSL

3.1.8. Wzniesienie strefy przyziemienia (dla dróg startowych z podejściem precyzyjnym)

NIE DOTYCZY

3.1.9. Temperatura odniesienia lotniska

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

BRAK DANYCH

3.1.10. Opis przestrzeni powietrznej i obowiązujące procedury

Lotnisko Pobiednik k/Krakowa - EPKP znajduje się w przestrzeni klasy G.

Strefa Ruchu Lotniskowego Pobiednik k/Krakowa (ATZ EPKP):

Granice poziome:

Wielobok, którego wierzchołki znajdują się w następujących miejscowościach:

1. 50°05'29"N 020°09'58"E
2. 50°06'12"N 020°11'58"E
3. 50°07'24"N 020°21'13"E
4. 50°03'25"N 020°20'56"E
5. 50°01'19"N 020°12'21"E
6. 50°01'12"N 020°08'53"E
7. 50°05'29"N 020°09'58"E

Granice pionowe: GND - 701m (2300ft) AMSL

3.1.11. W przypadku wykonywania lotów z/do lotniska Pobiednik k/Krakowa EPKP należy zwrócić uwagę na występujące ograniczenia i ich czasy aktywności w bezpośredniej bliskości lotniska, tj.:

- CTR Kraków/Balice przestrzeń powietrzna klasy C – GND – 2300ft (701m) AMSL
- LTMA Kraków sektor EPKK przestrzeń powietrzna klasy C – 2300ft AMSL – 3500ft AMSL
- LTMA Kraków sektor B przestrzeń powietrzna klasy C – 3500ft AMSL – FL 095
- LTMA Kraków sektor C przestrzeń powietrzna klasy C – 5500ft AMSL – FL 095 AMSL
- LTMA Kraków sektor D przestrzeń powietrzna klasy C – 6500ft AMSL – FL 095 AMSL
- UTMA Kraków przestrzeń powietrzna klasy C – FL095 – FL285
- EP D35 Wierchosławice – GND – 23000ft AMSL
- EP P6 Tarnów GND – 5000ft AMSL
- EP R14 Ojcowski PN – GND – 5000ft AMSL

3.1.12. Wymiary pola wzlotów i informacje z tym związane

Pole wzlotów ma kształt wieloboku, na którym wyznaczono dwie drogi startowe o nawierzchni naturalnej, zgodnie z załącznikiem nr 1. Pole wzlotów oznaczone jest za pomocą stałych znaków granicznych (ograniczników) rozmieszczonych w odstępach nie większych niż co 100 m, na prostych odcinkach. Krawędzie czołowe dróg startowych oznaczone są dodatkowym ogranicznikiem. Ograniczniki koloru białego, o kształcie prostokąta, o wymiarach: 3m x 1m.

Możliwe jednoczesne starty i lądowania na obu drogach startowych z zachowaniem obustronnej łączności radiowej między nadzorującym loty a wykonującym operacje.

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie I 2016</i>	<i>Strona 22 z 56</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

3.2 Wymiary lotniska i informacje z tym związane:

3.2.1. Wymiary, kierunki geograficzne oraz rodzaj nawierzchni drogi startowej

Oznaczenie RWY	Wymiary RWY (m)	Kierunki GEO/MAG	Rodzaj nawierzchni
09R/27L	1100x50	095°-275°/091°-271°	naturalna
09L/27R	980x120	095°-275°/091°-271°	naturalna

3.2.2. Lokalizacja przesuniętego progu

Nie dotyczy

3.2.3. Wymiary i rodzaj nawierzchni pasa drogi startowej, zabezpieczenia końców drogi startowej oraz zabezpieczenia przerwane go startu (SWY)

PS1 o wymiarach 1220 m x 50 m

PS2 o wymiarach 1100 m x 120 m

3.2.4. Wymiary i rodzaj nawierzchni dróg kołowania

Wyznaczono drogi kołowania o nawierzchni trawiastej. Położenie dróg kołowania zawiera Załącznik nr 1: Plan zagospodarowania lotniska Pobiednik k/Krakowa – EPKP.

3.2.5. Rodzaj nawierzchni oraz rodzaj stanowisk postojowych na płycie postojowej

Na lotnisku wyznaczono dwie płyty postojowe bez nawierzchni sztucznej.

Miejsca postojowe dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 18,5 m.

Lokalizacja płyt postojowych zawiera Załącznik nr 1: Plan zagospodarowania lotniska Pobiednik k/Krakowa – EPKP.

3.2.6. Wymiary zabezpieczenia wydłużonego startu (CWY) wraz z profilem terenu

Nie dotyczy

3.2.7. Rodzaje wzrokowych pomocy nawigacyjnych

Na lotnisku, w miarę potrzeby, należy wykładać znaki startu i lądowania celem zapewnienia bezpieczeństwa w wykonywaniu lotów lub skoków spadochronowych z uwzględnieniem w szczególności rodzaju i specyfiki wykonywanych lotów lub skoków spadochronowych, a także warunki meteorologiczne i uwarunkowania ruchowe lotniska oraz doświadczenie personelu latającego, szkolącego lub nadzorującego wykonywane loty/skoki.

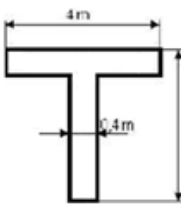
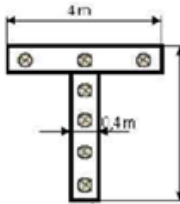
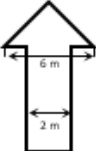
3.2.8. Znak miejsca startu i lądowania dla samolotów (T), a dla szybowców (↑) należy wykładać z zasady w łozu wiatru, w miejscu przyziemienia, w odległości zapewniającej statkowi powietrznemu bezpieczny przelot nad przeszkodami z przewyższeniem min. 25 m podczas startu lub podejścia do lądowania.

Odpowiedni znak nie może być wyłożony w odległości mniejszej niż 100 m od najbliższej, nawet płaskiej przeszkody znajdującej się na podejściu do lądowania.

Na lotnisku Pobiednik k/Krakowa wykorzystuje się stały system świetlny drogi startowej, który obejmuje światła krawędziowe drogi startowej, progu drogi startowej, końca drogi startowej, strefy przyziemienia oraz system świateł drogi kołowania (krawędzi drogi kołowania). Światła znajdują się w stałych miejscach drogi startowej RWY 09R/27L oraz na krawędziach dróg kołowania A i B. Schemat układu świateł znajduje się na załączniku 1A.

Kontrolę oświetlenia dokonuje się zgodnie z instrukcją eksploatacji LUN oraz instrukcją użytkowania dla personelu technicznego.

Kontrolę oświetlenia przeprowadza osoba funkcyjna wskazana przez dyrektora Aeroklubu, poprzez przejście lub przejazd wzdłuż drogi startowej oraz dróg kołowania. Wynik należy odnotować w Księżce Kontroli Lotniska.

DZIEŃ	NOC	
		Lądowanie lub start należy wykonać z prawej strony znaku, równoległe do trzonu litery T.
		Lądowanie lub start należy wykonać z prawej strony znaku w kierunku wskazanym przez strzałkę (sygnał wykładany tylko dla szybowców i samolotów holujących)

3.2.9. Droga startowa – oznakowana jest znakami poziomymi, w tym:

- znaki graniczne drogi startowej w odległości do 3 m od jej krawędzi, rozmieszczone w miarę możliwości w jednakowej odległości, nie większej niż 100 m od siebie (kolor biały);

3.2.10. Miejsca postojowe – Wyznaczono jedno miejsce postojowe z nawierzchnią sztuczną. Pozostałe miejsca postojowe wyznaczone zostały bezpośrednio na nawierzchni darniowej oznaczone chorągiewkami.

3.2.11. Światła przeszkodowe – BRAK PRZESZKÓD W OTOCZENIU LOTNISKA

3.2.12. Wskaźniki kierunku wiatru

Na lotnisku Pobiednik k/Krakowa znajdują się 2 wskaźniki kierunku wiatru, umieszczone odpowiednio:

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

- na budynku hangaru nr 2 (oznaczone na załączniku nr 1, jako nr 8)
- na budynku hangaru nr 6 (oznaczone na załączniku nr 1 jako nr 7)

3.2.13. Znak wywoławczy i częstotliwość radiostacji korespondencyjnej

„Pobiednik RADIO” - Częstotliwość 118.605 MHz

3.2.14. Współrzędne geograficzne każdego progu

THR 09R: 50° 05'12 "N 20°11'40 "E

THR 27R: 50° 05'12 "N 20°12'36 "E

THR 09L: 50° 05'14 "N 20°11'40 "E

THR 27L: 50° 05'09 "N 20°12'36 "E

3.2.15. Współrzędne geograficzne każdego stanowiska postojowego

NIE DOTYCZY

3.2.16. Współrzędne geograficzne oraz wzniesienie najwyższego elementu każdej przeszkody

lotniczej w otoczeniu lotniska

BRAK PRZESZKÓD LOTNICZYCH W REJONIE LOTNISKA

3.2.17. Nośność nawierzchni wyrażona wg metody ACN-PCN

Do 10 000 kg (MTOW)

3.2.18. Lokalizacja i wzniesienie stanowiska sprawdzania wysokościomierza przed lotem

Sprawdzenie wysokościomierza przed lotem odbywa się w miejscu postojowym o nawierzchni sztucznej znajdującym się na głównej płycie postojowej o wymiarach 170x75 m. Wzniesienie płyty postojowej wynosi 201,5 m.

3.2.19. Deklarowane długości (TORA, TODA, ASDA, LDA)

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
09R	1100	1100	1100	1100
27L	1100	1100	1100	1100
09L	980	980	980	980
27R	980	980	980	980

3.2.20. Lotniska i lądowiska zapasowe

LP	Nazwa lotniska/kod ICAO	Znak wywoławczy / Częstotliwość radiowa (MHz)	Kierunek GEO z EPKP	Odległość (km)
1	Łososina Dolna k/Nowego Sącza EPNL	„ŁOSOSINA RADIO” 122.205	141°	48
2	Kraków-Balice EPKK	„KRAKÓW WIEŻA” 123.255	267°	29

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

3	Mielec EPML	„MIELEC INFORMACJA” 119.105	073°	92
---	-------------	-----------------------------	------	----

3.2.21. Kategoria ochrony przeciwpożarowej

BRAK

3.2.22. Procedury działania w sytuacji zagrożenia, określone zostały w „Planie Działania w Sytuacji Zagrożenia” („PDSZ”), uzgodnionym z Komendantem Miejskim Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

IV. DANE DOTYCZĄCE LOTNISKOWYCH PROCEDUR OPERACYJNYCH I ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA

4.1 Budowa kręgu nadlotniskowego (załącznik nr 5)

4.1.1. Ze względu na bliskość CTR EPKK na północny-zachód od lotniska, na statkach powietrznych z napędem dozwolony jest tylko krąg południowy (prawy do RWY 09R, i lewy do RWY 27L).

4.1.2. Wysokość: Zalecane jest aby samoloty wykonywały krąg nadlotniskowy na wysokości 1000ft (ok. 300 m AGL) tj. ok 500 m AMSL.

4.1.3. Odległość: Krąg nadlotniskowy powinien być tak zbudowany, aby w przypadku wystąpienia awarii silnika możliwe było lądowanie na tym lotnisku.

Zaleca się rozpoczęcie trzeciego zakrętu w momencie, gdy statek powietrzny znajduje się w punkcie przecięcia się prostej pokrywającej się z torem jego lotu i prostej wyprowadzonej z punktu przyziemienia pod kątem 45° do osi drogi startowej.

Zaleca się rozpoczęcie zniżania do lądowania w miejscu, które gwarantuje bezpieczny dolot do progu drogi startowej/pasa startowego w przypadku awarii silnika.

Krąg nadlotniskowy powinien umożliwiać również zaawansowany trening w różnych warunkach atmosferycznych i przy różnym natężeniu ruchu.

4.1.4. Punkty VFR

- a) TANGO (skrzyżowanie dróg w miejscowości Tropiszów)
- b) NOVEMBER (most na rzece Wisła na południe od miejscowości Nowe Brzesko)
- c) ZULU (stawy na południe od miejscowości Zabierzów Bocheński)
- d) PAPA (węzeł torów na zachód miejscowości Podłęże)

4.1.5. Trasy dolotowe/ odlotowe

a) OD PÓŁNOCY

Dolot do lotniska należy wykonać przez punkt TANGO, a następnie w kierunku kręgu nadlotniskowego, włączyć się w krąg, po stronie południowej. Odlot należy wykonać w odwrotnej kolejności.

b) OD POŁUDNIA

Dolot do lotniska należy wykonać przez punkt ZULU, a następnie w kierunku kręgu nadlotniskowego po stronie południowej lotniska. Odlot należy wykonać w odwrotnej kolejności.

c) OD PÓŁNOCNEGO-WSCHODU i WSCHODU

Dolot do lotniska należy wykonać przez punkt NOVEMBER, a następnie wzdłuż drogi Sandomierz - Kraków w kierunku kręgu nadlotniskowego po stronie południowej lotniska. Odlot należy wykonać w odwrotnej kolejności.

d) OD ZACHODU

Dolot do lotniska należy wykonać przez punkt PAPA, a następnie w kierunku kręgu nadlotniskowego po stronie południowej lotniska. Odlot należy wykonać w odwrotnej kolejności.

4.1.6. Warunki utrzymywania łączności

W czasie aktywności ATZ wszystkie statki powietrzne w strefie ruchu lotniskowego muszą utrzymywać dwukierunkową łączność radiową na częstotliwości 118.605 MHz (znak wywoławczy POBIEDNIK RADIO). Poza okresami aktywności ATZ wszystkie przyloty na lotnisko Pobiednik k/Krakowa należy uzgadniać z wyprzedzeniem telefonicznie z Przedstawicielem Zarządzającego na lotnisku.

4.1.7. Wznawienie orientacji geograficznej

W przypadku utraty orientacji geograficznej, załoga statku powietrznego powinna zastosować się do instrukcji organu kierowania lotami, z którymi utrzymuje łączność radiową.

4.1.8. Należy stosować ogólnie przyjęte w lotach sposoby wznawiania orientacji. Lotnisko EPKP usytuowane jest na północ od Lotnisko EPKP usytuowane jest 4 km na północ od akwenów wodnych Nowa Huta

4.1.9. Charakterystyczne obiekty nawigacyjne w rejonie lotniska możliwe do wykorzystania przy wznawianiu orientacji:

a) od strony południowej lotniska

- Droga krajowa nr 79; 4 km na południe od lotniska znajdują się dwa zbiorniki wodne Nowa Huta (kierunek 180 °) Poniżej akwenów zlokalizowana jest Rzeka Vistula,

b) od strony zachodniej lotniska

- Miasto Kraków; na zachód oraz na południowy zachód od lotniska Pobiednik k/Krakowa znajduje się żwirownia. Ponadto na południowy zachód zlokalizowane są zbiorniki wodne powstałe w pozostałości po wyrobiskach piaskowych.

c) od strony północnej lotniska

- Pola uprawne oraz skupiska drzew;

d) od strony wschodniej lotniska

- rzeka Vistula oraz graniczący z nią maszyn leśny znajdujący się przy zakolu rzeczny;

UWAGA:

Lotnisko EPKP leży w zasięgu działania Służby Informacji Powietrznej FIS KRAKÓW i w zasięgu ich osłony radarowej, w przypadku utraty orientacji i trudności z jej wznowieniem należy nawiązać łączność z KRAKÓW INFORMACJA na częstotliwości 119.275 MHz i poprosić o pomoc.

4.2 Lotniskowy system obiegu informacji:

4.2.1. Odpowiedzialnym za gromadzenie, redagowanie i przekazywanie informacji o stanie infrastruktury lotniskowej, podlegającej publikacji w AIP (zmiany wprowadzane w cyklu AIRAC, zmiany zwykłe NOTAM, SNOWTAM lub suplementy – jest Zarządzający lotniskiem.

4.2.2. Publikacja danych następuje na podstawie podpisanego wniosku przez Zarządzającego lotniskiem lub osobę upoważnioną tj. pracownika Działu Operacyjno-Administracyjnego, na wniosek Działu Operacyjno- Eksploatacyjnego, z uwzględnieniem czasu potrzebnego służbom informacji lotniczej na ich przygotowanie, opracowanie oraz publikację.

4.2.3. Sposób powiadamiania ULC o zmianach eksploatacyjnych i technicznych na lotnisku.

Projekt zmiany do Instrukcji powinien być zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz uzgodniony przez Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Projekt zmiany musi obowiązkowo zawierać 7. stronę Instrukcji i strony podlegające zmianie z wykazanim numerem zmiany oraz datą obowiązywania

4.2.4. Zarządzający nie przewiduje wprowadzania zmian bez uprzedniego uzgodnienia z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

4.2.5. Sposób wydawania wiadomości NOTAM i SNOWTAM

Patrz: pkt 1.6 Instrukcji Operacyjnej Lotniska Pobiednik k/Krakowa.

4.2.6. Dane telefoniczne i adresowe osoby odpowiedzialnej za powiadamianie

Patrz: pkt 1.3 Instrukcji Operacyjnej lotniska Pobiednik k/Krakowa.

4.3 Dostęp do pola ruchu naziemnego [PRN, PNRL]:

- 4.3.1. Dostęp nieupoważnionych osób do pola naziemnego ruchu lotniczego jest ograniczony (tablice ostrzegawcze). Dostęp do PNRL wyłącznie za zgodą przedstawiciela Zarządzającego.
- 4.3.2. W przypadku nieuzasadnionego wtargnięcia na pole naziemnego ruchu lotniczego osoby, czy osób postronnych lub pojazdów, powiadomione zostają odpowiednie służby porządkowe (policja) przez Przedstawiciela Zarządzającego lub osobę przez niego wyznaczoną.
- 4.3.3. Ruch kołowy i pieszy powinien odbywać się skrajem lotniska lub wg. instrukcji osoby funkcyjnej. Nadzór nad ruchem pojazdów na terenie lotniska prowadzi Przedstawiciel lotniska, bądź osoba funkcyjna oddelegowana do tego zadania.
- 4.3.4. Osobom postronnym, nieznającym przepisów ruchu lotniczego, przydziela się osobę upoważnioną.
- 4.3.5. Lotnisko oznakowane jest tablicami informacyjnymi o zakazie wjazdu pojazdów i wstępu osób postronnych na płytę lotniska
- 4.3.6. Ruch osób pieszych
- Ruch pieszy na PRN jest zabroniony, za wyjątkiem osób przebywających na ściśle określonych częściach PRN, wykonujących prace techniczno-konserwacyjne infrastruktury lotniska oraz inne czynności związane z działalnością lotniczą.
- Dostęp do PRN mają tylko osoby w/w oraz upoważnione do obsługi statków powietrznych i biorące udział w działaniach operacyjnych lotniska. Udając się na start należy zachować szczególną ostrożność prowadząc obserwację pola wzlotów oraz przestrzeni wokół lotniska. Osoby postronne mogą poruszać się po lotnisku tylko w towarzystwie upoważnionego pracownika wyznaczonego przez osobę funkcyjną na lotnisku.
- 4.3.7. Inspekcje PRN
- Obejmują sprawdzenie co najmniej stanu technicznego nawierzchni dróg startowych, w tym obecności śniegu, lodu lub obcych przedmiotów, sprawności pomocy wzrokowych oraz obecności przeszkód lotniczych na lotnisku i w jego otoczeniu, w tym zwłaszcza na podejściu do lądowania.
- 4.3.8. Dane telefoniczne i adresowe osoby odpowiedzialnej
- Patrz: pkt 1.3. Instrukcji Operacyjnej lotniska Pobiednik k/Krakowa.

4.4 Lotniskowy plan awaryjny

Procedury dotyczące postępowania w przypadku zagrożenia, czy awarii, zawiera Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia (PDSZ). Dokument ten szczegółowo opisuje procedury, zakres kompetencji oraz środki wykorzystywane do prowadzenia działań w przypadku wystąpienia niebezpieczeństwa z uwzględnieniem obszaru, na którym doszło do zdarzenia (na lotnisku, w rejonie operacyjnym lotniska, poza rejonem operacyjnym, itd.)

4.5 Ratownictwo i ochrona przeciwpożarowa:

4.5.1. Kategoria ochrony przeciwpożarowej lotniska

BRAK

4.5.2. Organizacja i wyposażenie służby ratowniczo-gaśniczej

Dane zawarte w PDSZ

4.5.3. Pojazdy ratowniczo-gaśnicze

Dane zawarte w PDSZ

4.6 Kontrole pola ruchu naziemnego [PRN, PNRL] oraz powierzchni ograniczających przeszkody prowadzone przez Zarządzającego lotniskiem:

4.6.1. Sposób przeprowadzania kontroli

Kontrole przeprowadza się indywidualnie lub zespołowo, pieszo lub z użyciem pojazdów kołowych. Kierunek kontroli odbywa się w miarę możliwości przeciwnie do kierunku lądowań.

4.6.2. Pomiar współczynnika tarcia nawierzchni drogi startowej

NIE DOTYCZY

4.6.3. Łączność pomiędzy kontrolującym a organem służby ruchu lotniczego

Za pośrednictwem poczty e-mailowej, oraz telefonicznie.

4.6.4. Rejestrowanie wyników kontroli

Książka kontroli lotniska zawiera:

- Instrukcję prowadzenia Książki kontroli lotniska, w której opisane są procedury inspekcji stanu pola naziemnego ruchu lotniczego,
- Raporty ogólne z oceny stanu lotniska,
- Raport dzienny oceny stanu lotniska.

4.6.5. Książka kontroli lotniska znajduje się w pomieszczeniu operacyjnym lotniska.

4.6.6. Wyniki inspekcji PRN i podjęte działania naprawcze powinny być dokumentowane i przechowywane przez okres 3 lat.

4.6.7. Częstotliwość przeprowadzania kontroli

- **w danym dniu lotnym:** kontrola stanu dróg startowych, dróg kołowania, miejsc postojowych, obecności ptaków, zwierząt i osób nieupoważnionych w PRN. Inspekcje PRN powinny być prowadzone co najmniej raz dziennie przed rozpoczęciem operacji lotniskowych, a dodatkowo także po przejściu wichury lub burzy, po zaistnieniu incydentu lub wypadku lotniczego w PRN lub pojawieniu się innych zagrożeń dla operacji lotniskowych
- **raz na kwartał:** dokładna kontrola stanu nawierzchni dróg startowych, dróg kołowania, miejsc postojowych, sprawdzanie znaków granicznych pola wzlotów; oraz analiza zagrożeń ze strony zwierząt;
- **raz na rok:** kontrolę powierzchni ograniczających wysokość zabudowy – kontrola wysokości drzewostanu, budynków w rejonie lotniska, przeprowadza się raz na rok przez Przedstawiciela Zarządzającego, na początku sezonu lotnego, a dotyczy ona szacunków wysokości drzewostanu oraz usuwania roślinności z terenu lotniska, mogącej mieć wpływ na bezpieczeństwo startów i lądowań.

4.6.8. Realizacja zaleceń pokontrolnych

Zalecenia pokontrolne powinny być wykonane w miarę możliwości (również finansowych) zgodnie z wyznaczonym w protokole terminem usunięcia wskazanych niezgodności.

4.6.9. W przypadku pojawienia się w powierzchniach ograniczających obiektu budowlanego mogącego stanowić przeszkodę lotniczą, Przedstawiciel Zarządzającego ma obowiązek poinformowania o takiej sytuacji Zarządzającego lotniskiem. Zarządzający lotniskiem po upewnieniu się, że istniejący (lub w budowie) obiekt stanowi przeszkodę lotniczą, powstałą bez uzgodnienia jej budowy z Prezesem ULC, zawiadamia właściwy organ nadzoru budowlanego oraz Prezesa ULC o powstaniu obiektu budowlanego i naruszeniu obowiązujących przepisów Prawa lotniczego.

4.6.10. Dane telefoniczne i adresowe osób odpowiedzialnych za przeprowadzanie kontroli.

Patrz: pkt 1.3. Instrukcji Operacyjnej lotniska Pobiednik k/Krakowa.

4.7 Wzrokowe pomoce nawigacyjne oraz lotniskowy system elektroenergetyczny:

Na lotnisku Pobiednik k/Krakowa wykorzystywany jest stały system oświetlenia drogi startowej oraz dróg kołowania A i B, użytkowany podczas lotów nocnych. Procedura eksploatacji oraz kontroli systemu świetlnego została opisana w pkt 3.2.8.

4.8 Utrzymanie pola ruchu naziemnego:

Przedstawiciel Zarządzającego wyznacza osobę odpowiedzialną za stałe utrzymanie pola ruchu naziemnego w stanie umożliwiającym prawidłowe funkcjonowanie lotniska, w tym w szczególności zagwarantowania bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych. Jeżeli wykonywanie prac polegających na właściwym utrzymaniu lotniska mogą stanowić

zagrożenie w wykonywaniu operacji lotniczych – należy wydać czasowy NOTAM, do momentu zakończenia prac na lotnisku. W okresie zimowym, jeżeli nie ma możliwości odśnieżenia pola ruchu naziemnego należy wydać SNOWTAM.

4.8.1. Utrzymanie nawierzchni sztucznych

- usuwanie roślinności ze szczelin i krawędzi betonowych
- wypełnianie ubytków, czyszczenie płyty

4.8.2. Utrzymanie nawierzchni darniowych

W ciągu roku pole naziemnego ruchu lotniczego utrzymywane jest na bieżąco i poddawane jest takim zabiegom jak m.in.:

- włókowanie i zasypywanie nierówności;
- koszenie i usuwanie skoszonej trawy
- usuwanie skoszonej trawy
- rozsiewanie nawozów sztucznych,
- napowietrzanie darni przy użyciu specjalistycznych maszyn rolniczych,
- wałowanie powierzchni dróg startowych
- likwidacja nierówności spowodowanych przez zwierzyne,
- w okresie wegetacji kilkakrotne koszenie trawy,
- ewentualne dosiewanie nasion traw w miejscach stwierdzonych ubytków,
- okresowe przeglądy stanu nawierzchni lotniska,
- usuwanie z nawierzchni wszelkich przedmiotów zanieczyszczających PNRL, zwłaszcza zagrażających bezpieczeństwu operacji lotniczych.

4.8.3. Funkcjonowanie lotniska w okresie zimowym, podczas wzmożonych opadów śniegu, ze względu na brak urządzeń do odśnieżania może być ograniczone. Informacje o ograniczeniach dostępne są w depeszach SNOWTAM oraz telefonicznie u Przedstawiciela Zarządzającego. Nie prowadzi się chemicznego odładzania powierzchni operacyjnych. Lotnisko nie posiada urządzeń do mierzenia siły hamowania.

4.8.4. Płyty przed hangarem są oczyszczane z obiektów mogących powodować uszkodzenie statku powietrznego. Usuwana jest również trawa/chwasty ze szpar i dylatacji.

4.8.5. Utrzymanie systemu odwodnienia.

Odwodnienie lotniska monitorowane jest na bieżąco jednak nie rzadziej niż raz w miesiącu i jego stan techniczny jest odnotowany w Księżce Kontroli Lotniska.

4.9 Bezpieczeństwo robót prowadzonych na lotnisku:

4.9.1. Planowanie i wykonywanie prac związanych z bieżącym utrzymaniem lotniska

Znaki poziome i oznakowania ostrzegawczego należy systematycznie odnawiać.

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2016	Strona 33 z 56
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

W okresie zimowym drogę startową, miejsca postoju statków powietrznych i płyty do tankowania – należy odśnieżać, w przypadku posiadania odpowiedniego sprzętu np. pług.

Nawierzchnie darniowe należy w miarę potrzeby kosić, rozgarniać kretowiny, uzupełniać ubytki w darni. Zgodnie z punktem 2.7 Instrukcji Operacyjnej Lotniska Pobiednik k/Krakowa.

4.9.2. Warunki prowadzenia prac w polu naziemnego ruchu lotniczego

- Zachowanie szczególnych środków ostrożności.
- Osoby znajdujące się w rejonie PNRL pozostające w tym obszarze przez dłuższy okres powinny być widoczne.
- Wszelkie prowadzenie prac w rejonie PNRL powinno być wykonywane przy min. dobrej pogodzie. Zakaz wykonywania prac podczas trwania burzy i intensywnych opadów.
- Zakaz prowadzenia działań, które mogą ingerować w bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych w rejonie PNRL.
- Niepozostawianie maszyn i urządzeń w rejonie PNRL bez nadzoru.

4.9.3. Sposób komunikacji z organem służby ruchu lotniczego

Kontakt poprzez pocztę e-mail i telefon

4.9.4. Dane telefoniczne i adresowe osób odpowiedzialnych

Patrz: pkt 1.3. Instrukcji Operacyjnej lotniska Pobiednik k/Krakowa.

4.10 Zarządzanie płytą postojową:

4.10.1. Uzgodnienia z organem służby ruchu lotniczego w zakresie zarządzania płytą

Uzgodnienia i wytyczne w zakresie zarządzania płytami postojowym prowadzi osoba funkcyjna na lotnisku.

4.10.2. Alokacja stanowisk postojowych

Przydzielanie stanowisk postojowych należy uzgadniać z osobą funkcyjną na lotnisku.

Stanowiska postojowe przydziela osoba funkcyjna na lotnisku.

4.10.3. Zasady uruchamiania silników i wypychania statków powietrznych.

Przeprowadzić sprawdzenie statku powietrznego wizualne i mechaniczne, w przypadku usterki bądź uszkodzenia zachować ostrożność, bądź nie uruchamiać silnika statku powietrznego

- Zakaz uruchamiania silnika (silników) w przypadku istnienia przeszkody przed statkiem powietrznym.

Zmiana Nr 2	Wydanie I 2016	Strona 34 z 56
-------------	-------------------	----------------

- Podczas wypychania statku powietrznego należy zachować szczególną ostrożność i nie stwarzać dodatkowe zagrożenia w rejonie PNRL.
- Osoby trzecie oraz nieużytkowane obecnie urządzenia powinny znajdować się w bezpiecznej odległości od wypychanego statku powietrznego.
- Zakaz ruchu pojazdów w czasie manewrów uruchamiania silnika, wykołowania i wkołowania statku powietrznego na stanowisko postojowe.

4.10.4. Koordynatorzy naziemnego ruchu lotniczego (sygnaliści)

BRAK

4.10.5. Pojazdy prowadzące (Follow me)

BRAK

4.11 Bezpieczeństwo na płycie postojowej:

4.11.1. Zabezpieczenie przed oddziaływaniem podmuchu od silników lotniczych

Osoby trzecie oraz nieużytkowane obecnie urządzenia powinny znajdować się w bezpiecznej odległości od statku powietrznego.

4.11.2. Egzekwowanie zasad bezpieczeństwa w trakcie operacji tankowania

Tankowanie statków powietrznych należy przeprowadzać zgodnie z Instrukcją użytkownika w locie danego statku powietrznego oraz Instrukcją obsługi dystrybutora paliwa. W czasie tankowania należy zachować szczególną ostrożność i stosować się do oznaczeń, szczególnie „zakaz palenia”. Osoba funkcyjna na lotnisku może prowadzić nadzór w trakcie operacji tankowania.

Zasady tankowania statków powietrznych:

- Na płycie do tankowania statków powietrznych obowiązuje zakaz postoju statków powietrznych, które nie wymagają tankowania lub innych pojazdów,
- Dowódca po ustawieniu statku powietrznego na płycie tankowania powinien wyłączyć silnik i wysiąść z samolotu.
- Tankowanie statku powietrznego wykonuje wyłącznie odpowiednio przygotowany personel lotniska.
- Należy przestrzegać wyznaczonej strefy zagrożenia pożarowego, podczas tankowania statku powietrznego, obejmującej obszar w odległości 3m od najbardziej wystających części samolotu z każdej strony.
- Podczas tankowania statku powietrznego należy wystrzegać się uruchamiania silników pojazdów, znajdujących się w pobliżu
- Należy okresowo sprawdzać stan techniczny i termin ważności użytkowania sprzętu gaśniczego, złożonego w kontenerze obsługi technicznej, zlokalizowanego przy dystrybutorach.

4.11.3. Bieżące utrzymanie płyty postojowej

Nawierzchnie darniowe należy w miarę potrzeby kosić, rozgarniać kretowiny, uzupełniać ubytki w darni zgodnie z punktem 2.7 Instrukcji Operacyjnej Lotniska Pobiednik k/Krakowa.

4.11.4. Raportowanie incydentów i wypadków na płycie postojowej

Wszelkie incydenty i wypadki na płycie postojowej należy pilnie zgłosić do przedstawiciela Zarządzającego.

4.11.5. Szkolenia i kwalifikacje osób pracujących na płycie postojowej

Osoba pracująca na płycie postojowej powinna zostać przygotowana i przeszkolona do pracy przez osobę wyznaczoną przez przedstawiciela Zarządzającego.

4.12 Kontrola ruchu pojazdów na lotnisku:

4.12.1. Naziemny ruch statków powietrznych

- kołowanie na DS1 odbywa się przy użyciu dróg kołowania A, C1 na kierunek RWY 09R,
- kołowanie na DS1 odbywa się przy użyciu dróg kołowania B, C2 na kierunek RWY 27L,
- opuszczenie DS1 po wylądowaniu/skołowanie odbywa się: przy użyciu dróg kołowania A, B, C1 bądź C2.
- Kołowanie na DS2 odbywa się przy użyciu dróg kołowania A, B, a następnie poprzez przecięcie drogi startowej DS- 1, z możliwością wykorzystania dróg kołowania C1, C2.
- opuszczenie DS2 po wylądowaniu/skołowanie odbywa się poprzez przecięcie drogi startowej DS – 1, następnie przy użyciu dróg kołowania A, B oraz w razie potrzeby C1 lub C2.

Przecięcie DS - 1 należy wykonać prostopadłe do jego osi z uwzględnieniem panującej w danym momencie sytuacji ruchowej na lotnisku oraz w strefie ruchu lotniskowego, zgodnie z przepisami zapewniającymi bezpieczeństwo wykonywanych lotów i kołowania. Instrukcję kołowania udziela osoba funkcyjna na lotnisku.

Uwaga! Na lotnisku nie wyznaczono specjalnych miejsc do operacji śmigłowców. Loty śmigłowcowe należy wykonywać zgodnie z procedurami, jak dla samolotów w obszarze pola wzlotów. Gdy na lotnisku odbywają się loty, należy stosować się do oznakowania pola wzlotów oraz wskazówek osoby funkcyjnej na lotnisku.

4.12.2. Dowódcy statków powietrznych przed rozpoczęciem i w czasie kołowania

zobowiązani są do prowadzenia nasłuchu radiowego i zgłaszania zgodnie z obowiązującą procedurą zamiarów ruchu i pozycji swojego statku powietrznego.

4.12.3. Ruch pojazdów. Ruch kołowy może odbywać się po skrajnych częściach lotniska poza polem wzlotów. Niezbędny ruch po polu wzlotów należy wykonywać jak najkrótszą drogą z zachowaniem szczególnej ostrożności i obserwacji pola wzlotów i przestrzeni wokół lotniska. Pojazdy poruszające się po polu naziemnym są wyposażone

w telefony komórkowe, umożliwiające łączność z osobą prowadzącą nadzór (patrz: pkt 4.3.3)

4.12.4. Na lotnisku, w przypadku pojazdów kołowych, obowiązują ogólne zasady ruchu drogowego z uwzględnieniem ograniczeń prędkości jazdy. Dopuszczalna maksymalna prędkość pojazdu na drodze startowej i drodze kołowania wynosi 30 km/godz. Ograniczenie prędkości nie dotyczy pojazdów ratowniczo-gaśniczych w czasie prowadzenia akcji ratowniczej lub w innych sytuacjach alarmowych. Kierujący pojazdem przed wjazdem w obszar PRM powinien włączyć sygnał wzrokowy z pulsującym światłem koloru pomarańczowego i światła mijania, a w przypadku braku światła pulsującego - światła awaryjne. Prędkość poruszania się pojazdów, obok statków powietrznych parkujących na miejscach postojowych nie może przekroczyć 5 km/h. Ponadto kierujący pojazdem powinien zachować odległość przynajmniej 3m od nieruchomego statku powietrznego z niepracującymi silnikami, za wyjątkiem przypadków gdy jest to niezbędne do obsługi statku powietrznego. Pojazdy ratownicze które biorą udział w akcji ratowniczej mają pierwszeństwo przed pozostałymi uczestnikami ruchu na lotnisku.

4.12.5. Zabrania się przejazdu pojazdów przed i za statkami powietrznymi, których silniki pracują.

4.12.6. Ruch wszelkich pojazdów w okolicach hangaru jest zabroniony podczas:

- ruchu statku powietrznego na stanowisku;
- pracy lub uruchamiania silników statku powietrznego na stanowisku.

Pojazd stojący w obszarze PRN musi być pod stałym nadzorem kierującego, który powinien zapewnić możliwość natychmiastowego odjazdu z miejsca postoju

Statek powietrzny ma pierwszeństwo przed pojazdami kołowymi poruszającymi się w polu ruchu lotniczego.

4.12.7. Zasady egzekwowania przepisów i kontroli kierujących pojazdami

Osoba funkcyjna wydaje wytyczne i instrukcje kierującym pojazdami, których należy przestrzegać podczas wykonywania wszelkich manewrów. Egzekwowanie, wynikające z nieprzestrzegania instrukcji realizowane jest w zależności od podmiotów, których dotyczą wytyczne. W przypadku naruszenia wytycznych przez pracowników, pierwszym etapem jest zwrócenie uwagi dotyczącej wykonanej nieprawidłowości. Zignorowanie prośby warunkuje konsekwencjami pracowniczymi, zawartymi w Kodeksie Pracy. Niestosowanie się do instrukcji przez współpracowników skutkuje konsekwencjami wynikającymi z umowy o współpracę. Dalsze niespełnienie wymogów poruszania się po lotnisku wymusza zgłoszenie sprawy do Urzędu Lotnictwa Cywilnego jako naruszenie przepisów lotniczych. Niezastosowanie się do

wytycznych wydanych przez osobę funkcyjną przez pozostałe osoby rozpatrywane będą na podstawie art. 210 ppkt 7. Ustawy Prawo Lotnicze.

4.12.8. Zasady wydawania zezwoleń na prowadzenie pojazdów w polu manewrowym

Osoba funkcyjna wydaje wytyczne i instrukcje kierującym pojazdami, których należy przestrzegać podczas wykonywania wszelkich manewrów.

4.13 Zarządzanie zagrożeniami ze strony środowiska:

4.13.1. Zasady odstraszenia i eliminacji ptaków i innych zwierząt

Należy zwracać uwagę na okresową możliwość żerowania ptaków na DS. W takim przypadku należy je płoszyć przy użyciu samochodu lub petard hukowych.

4.13.2. W przypadku braku reakcji ze strony zwierząt na podejmowane próby płoszenia ich z terenu lotniska, Zarządzający wydaje NOTAM, który będzie obowiązywał do czasu odstraszenia ptaków i innych zwierząt, które mogą wpłynąć na obniżenie poziomu bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych.

4.13.3. Program kontroli środowiska naturalnego na lotnisku

Zarządzający lotniskiem za pośrednictwem Przedstawiciela Zarządzającego monitoruje i kontroluje obecność zwierząt występujących na lotnisku, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji lotniskowych.

4.13.4. Należy regularnie prowadzić inspekcje miejsc zlokalizowanych na terenie lotniska mające szczególne cechy sprzyjające żerowaniu ptaków oraz będące potencjalnym miejscem lęgów, schronienia lub odpoczynku dla innych zwierząt.

4.13.5. Jeżeli w wyniku inspekcji ustalono, iż na terenie lotniska znajdują się siedliska ptaków, po ustaleniu iż gatunki te nie są objęte ochroną, siedliska takie powinny zostać przeniesione w miejsca poza obszarami zagrożenia dla lotnictwa, jednocześnie Zarządzający dba aby na terenie lotniska zminimalizować miejsca stwarzające warunki do powstawania miejsc lęgowych ptaków.

4.13.6. W przypadku stwierdzenia naruszenia granic lotniska przez zwierzynę łowną, Zarządzający lotniskiem wnioskuje, o dokonanie redukcyjnego odstrzału zwierzyny, stosownie do przepisów prawa łowieckiego, w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa operacji lotniczych przez zwierzynę, gdy inne metody ochrony okazały się nieskuteczne.

4.13.7. Podczas następnej kontroli, Przedstawiciel Zarządzającego aktualizuje zapis w Księżce kontroli pkt. 9 Raportu dziennego oceny stanu lotniska, wraz z oceną skuteczności czynności podejmowanych w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom ze strony zwierząt.

4.13.8. Dane telefoniczne i adresowe osób odpowiedzialnych za zarządzanie zagrożeniami ze strony środowiska

Patrz: pkt 1.3. Instrukcji Operacyjnej lotniska Pobiednik k/Krakowa.

4.14 Kontrola przeszkód lotniczych:

4.14.1. Monitorowanie powierzchni ograniczających przeszkody

W przypadku pojawienia się w powierzchniach ograniczających obiektu budowlanego mogącego stanowić przeszkodę lotniczą, przedstawiciel Zarządzającego ma obowiązek poinformowania o takiej sytuacji Zarządzającego lotniskiem.

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2016	Strona 38 z 56
-------------	-------------------	----------------

- 4.14.2. Zarządzający lotniskiem po analizie procesu budowy wskazanego obiektu, w przypadku, upewnienia się, że istniejący obiekt (lub w budowie) stanowi przeszkodę lotniczą, powstałą bez uzgodnienia z Prezesem ULC zawiadamia właściwy organ nadzoru budowlanego oraz Prezesa ULC o powstaniu obiektu budowlanego z naruszeniem obowiązujących przepisów Prawa lotniczego.
- 4.14.3. Kontrola przeszkód lotniczych na terenie należącym do Zarządzającego
Zgodnie z pkt 4.6.7, 4.6.8 Instrukcji Operacyjnej lotniska Pobiednik k/Krakowa.
- 4.14.4. Monitorowanie wysokości budynków i innych obiektów w otoczeniu lotniska
Zgodnie z pkt 4.6.7 i 4.6.8 Instrukcji Operacyjnej lotniska Pobiednik k/Krakowa.
- 4.14.5. Zasady powiadamiania ULC i AIS o wszelkich zmianach dotyczących przeszkód lotniczych.
Zgodnie z pkt 4.6.8 i 4.6.9 Instrukcji Operacyjnej lotniska Pobiednik k/Krakowa.

4.15 Usuwanie unieruchomionych statków powietrznych:

- 4.15.1. Rola Zarządzającego lotniskiem
Unieruchomione statki powietrzne będą usuwane na koszt właściciela lub posiadacza statku powietrznego, w zależności od decyzji Zarządzającego.
- 4.15.2. Rola posiadacza certyfikatu rejestracji statku powietrznego
Należy stosować się do wytycznych Zarządzającego i jego Przedstawiciela na lotnisku. Nie należy pozostawiać pojazdów w miejscach do tego nieprzeznaczonych. Statki powietrzne powinny być pozostawiane w miejscach wyznaczonych przez osobę funkcyjną na lotnisku. Osoby trzecie znajdujące się na terenie lotniska powinny poruszać się wyłącznie ze wskazanym przez osobę funkcyjną, pracownikiem lotniska - nie dotyczy to obszarów ogólnodostępnych na lotnisku.
- 4.15.3. Zasady powiadamiania posiadacza certyfikatu rejestracji statku powietrznego
Przedstawiciel Zarządzającego, albo osoba przez niego wyznaczona, powiadamia telefonicznie posiadacza certyfikatu rejestracji statku powietrznego o zaistniałej sytuacji i o ewentualnych uszkodzeniach statku powietrznego.
- 4.15.4. Zasady współpracy z organem służby ruchu lotniczego
Zarządzający współpracuje z organem służby ruchu lotniczego, m.in. poprzez aktualizowanie informacji NOTAM, wydawania suplementów, uzgadnianie Instrukcji Operacyjnej lotniska. Współpraca z organem służby ruchu lotniczego umożliwia w/w służbom prawidłowe prowadzenie działań, które mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa załogom i pasażerom statków powietrznych podczas lotu i manewrowania na lotniskach.
- 4.15.5. Wykaz sprzętu i personelu do usuwania unieruchomionego statku powietrznego
Personel lotniskowy, wyciągarki, sprzęt PSP

4.15.6. Dane telefoniczne i adresowe osób odpowiedzialnych

Patrz: pkt 1.3. Instrukcji Operacyjnej lotniska Pobiednik k/Krakowa.

4.16 Postępowanie z materiałami i substancjami niebezpiecznymi:

4.16.1. Strefy na lotnisku przeznaczone do składowania materiałów niebezpiecznych

Na lotnisku znajduje się magazyn paliw i smarów, ze zbiornikiem podziemnym.

4.16.2. Zasady przechowywania, transportu i dystrybucji materiałów niebezpiecznych.

Za materiał niebezpieczny uważa się każdy artykuł lub substancję, które będąc w stanie przygotowanym do przewozu mogą wybuchnąć, niebezpiecznie reagować, wytwarzać płomień lub wydzielać zagrażające ilości ciepła lub wytwarzać trujące, żrące lub gazy palne bądź pary.

4.16.3. Przechowywanie, transportowanie oraz dystrybucja materiałów niebezpiecznych należy wykonywać zgodnie z wytycznymi firm dostarczających paliwa i smary.

W celu zachowania bezpieczeństwa na lotnisku:

- obowiązuje zakaz pozostawiania, wylewania substancji niebezpiecznych na terenie lotniska
- obowiązuje całkowity zakaz palenia,

4.16.4. W przypadku zanieczyszczeń zarówno stałych jak i płynnych należy stosować środki dążące do usunięcia nieczystości z uwzględnieniem właściwości fizycznych i chemicznych substancji zanieczyszczającej oraz instrukcji postępowania dostarczonej przez producenta danej substancji. Jeżeli zanieczyszczenia mogą stanowić zagrożenie dla osób znajdujących się na lotnisku, bądź dla środowiska, należy zgłosić to do Komendy PSP.

4.16.5. Dopuszcza się do wniesienia na lotnisko konsumenckie urządzenia elektroniczne (zegarki, aparaty fotograficzne, telefony komórkowe, kamery itp.) zawierające ogniwa lub akumulatory litowe lub litowo-jonowe, przewożone przez pasażerów do użytku osobistego.

Wniesienie urządzeń elektronicznych określonych powyżej jest dopuszczalny z uwzględnieniem następujących ograniczeń:

- są przewożone jako bagaż podręczny;
- są przewożone do użytku osobistego;
- muszą być zabezpieczone przed samoistną aktywacją;
- przypadku akumulatorów zawierających lit metaliczny lub stop litu, zawartość litu nie może przekraczać 2 gramów;
- W przypadku akumulatorów litowo-jonowych, pojemność energetyczna nie może przekraczać 100 Wh.
- akumulatory muszą być zabezpieczone przed zwarcie;

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

- akumulatory i ogniwa muszą być takiego typu, który spełnia wymagania każdego badania wskazanego w Części III, pkt. 38.3 „Podręcznika badań i kryteriów” UN (UN Manual of Tests and Criteria)

4.16.6. Na lotnisku podejmowane są następujące kroki dla zapewnienia, aby na statku powietrznym nie były przewożone w żadnych okolicznościach artykuły lub substancje, które w Instrukcjach Technicznych są z nazwy lub pochodzenia zabronione do przewozu lotniczego., tj:

- umieszczenie w widocznym miejscu na lotnisku listy przedmiotów, jakie nie mogą być przewożone drogą powietrzną,
- informacja dla osób znajdujących się na lotnisku, o konieczności zapoznania się z listą zabronionych przedmiotów,
- uzyskanie deklaracji od pasażera, że nie przewozi materiałów zabronionych,

4.16.7. Klasyfikacja materiałów niebezpiecznych

Klasa/podklasa	Kod	Nazwa w języku angielskim	Nazwa w języku polskim
1.4.S	RXS	<i>Explosivespassenger and cargo aircraft. Other explosives belonging to class 1 are not permitted on board of passengeraircraft</i>	Materiały wybuchowe dopuszczone do przewozu samolotami pasażerskimi i cargo. Przewóz pozostałych materiałów wybuchowych klasy 1 jest zabroniony samolotami pasażerskimi.
2.1 2.2 2.2 2.3	RFG RNG RCL RPG	<i>Flammablegas Non flammable non-toxicgas Cryogenicliquid Toxicgas</i>	Gazy palne Gazy niepalne i nietoksyczne Ciecz zamrażająca (ciekle gazy) Gazy trujące-toksyczne
3	RFL	<i>Flammableliquids</i>	Ciecze palne
4.1 4.2 4.3	RFS RSC RFW	<i>Flammable solid Substances liable to spontaneouscombusion Substanceswhich In contact with water, emitflammablegases (Dangerous when wet)</i>	Ciała stałe palne Substancje podatne na samozapłon Substancje, które w kontakcie z wodą emitują gazy palne (niebezpieczne w kontakcie z wodą)
5.1 5.2	ROX ROP	<i>Oxidizing substances Organicpeoxides</i>	Substancje utleniające Nadtlenki organiczne
6.1 6.2	RBF RIS	<i>Poisonoussubstances Infectioussubstances</i>	Substancje trujące Substancje zakaźne
7 Cat I 7 Cat II/III	RRW RRY	<i>RadioactiveMaterial-White RadioactiveMaterial-Yellow</i>	Materiały radioaktywne białe Materiały radioaktywne żółte
8	RCM	<i>Corrosives</i>	Materiały żrące
9	RMD RSB MAG ICE	<i>Miscellaneous Dangerous Goods Polystyrene beads or granules Magnetized materiale Dryice</i>	Różne materiały niebezpieczne Kulki lub granulki polistyrenowe Materiały magnetyczne Suchy lód

4.16.8. Operacje w warunkach ograniczonej widzialności:

BRAK

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2016	Strona 41 z 56
-------------	-------------------	----------------

4.16.9. Ochrona obiektów radarowych i pomocy nawigacyjnych:

NIE DOTYCZY

4.17 Procedura powoływania kierującego lotami

4.17.1 Zarządzający lotniskiem, przy pomocy Przedstawiciela Zarządzającego powołuje Kierującego lotami podczas planowania prowadzenia lotów łączonych, samodzielnych lotów szkolnych nadlotniskowych, wykonywanych na co najmniej dwóch statkach powietrznych, lotniczych zawodów sportowych oraz skoków spadochronowych. Zarządzający lotniskiem zapewnia dostęp do Instrukcji operacyjnej lotniska, PDSZ, aktualnych informacji meteorologicznych, wskaźnika wiatru, radiostacji, telefonu wraz z wykazem numerów alarmowych, zestawu znaków tymczasowych, ostrzegawczych i pomocniczych, w celu wykonywania obowiązków przez Kierującego lotami.

4.17.2 Obowiązki kierującego lotami

Kierujący lotami, przed rozpoczęciem lotów, zobowiązany jest do:

- uzgodnienia z organami zarządzania ruchem lotniczym, warunków wykonywania zaplanowania lotów;
- sprawdzenia części lotniska, wykorzystanej do lotów;
- zapoznania się z aktualnymi i prognozowanymi warunkami meteorologicznymi w rejonie wykonywania lotów;
- wyznaczenia startu;
- zapewnienia informacji dla personelu lotniczego na temat sytuacji ruchu lotniczego w rejonie wykonywania lotów, sytuacją meteorologiczną (obecną i prognozowaną), organizacją lotów i zasadami poruszania się po lotnisku, infrastrukturą lotniskową lotniska, przeszkodami znajdującymi się na lotnisku i w jego otoczeniu.

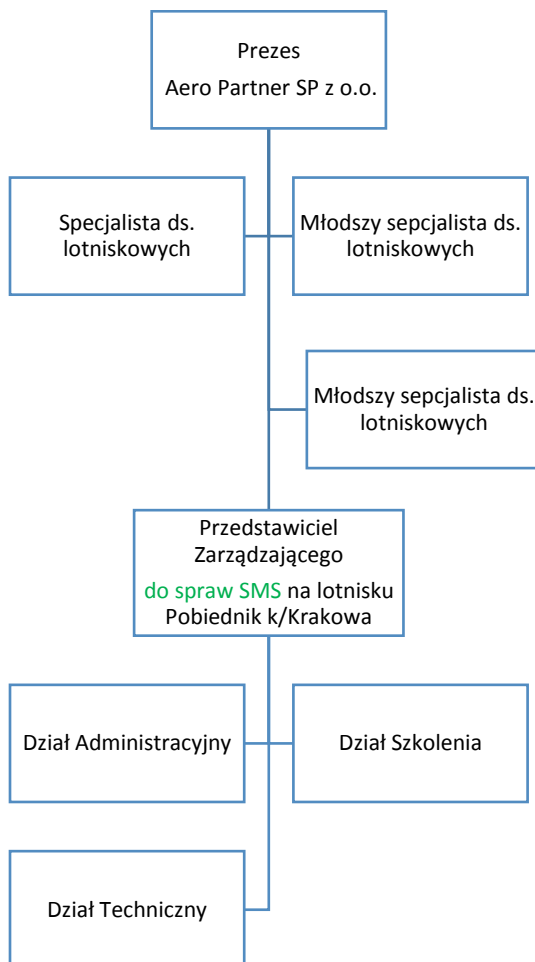
4.17.3 Podczas lotów, Kierujący lotami odpowiedzialny jest za obserwację nadlotniskowego ruchu statków powietrznych oraz odbiór informacji na temat pozycji statków powietrznych i zamierzonych kierunków lotów, jak również obserwację i organizację naziemnego ruchu lotniczego. Koordynuje ruch lotniskowy, poprzez wydawanie wskazówek, ostrzeżeń pilotom, zapewnienie wyłożenia znaków wyznaczających start, kierunek, znaków ostrzegawczych i pomocniczych. Obowiązkiem Kierującego lotami jest nadzór nad przestrzeganiem przepisów lotniczych i zasad bezpieczeństwa, wykonywania lotów przez uczniów – pilotów. Kierujący lotami utrzymuje kontakt z organem zarządzania ruchem lotniczym, niezbędny do uzgadniania zezwoleń związanych z wykonywaniem lotów oraz zwalnianiem niewykorzystywanej przestrzeni powietrznej.

4.17.4 Po zakończeniu lotów Kierujący lotami zobowiązany jest do usunięcia oznakowania oraz sprzętu niezbędnego do lotów. Powiadamia organ zarządzania ruchem lotniczym o zakończeniu lotów. Kierujący lotami odpowiedzialny jest za omówienie przebiegu lotów z personelem biorącym udział w lotach oraz weryfikację kompletności dokumentów.

V. STRUKTURA ORGANIZACYJNA ZARZĄDZAJĄCEGO LOTNISKIEM I SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

5.1 Administracja lotniskiem:

5.1.1. Schemat organizacyjny Zarządzającego lotniskiem



5.1.2. Dane telefoniczne i adresowe osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo operacji na lotnisku

Patrz: pkt 1.3. Instrukcji Operacyjnej lotniska Pobiednik k/Krakowa.

5.1.3. Komitety lotniskowe.

NIE WYZNACZONO

5.2 System zarządzania bezpieczeństwem (SMS)

5.2.1. Organizacja SMS

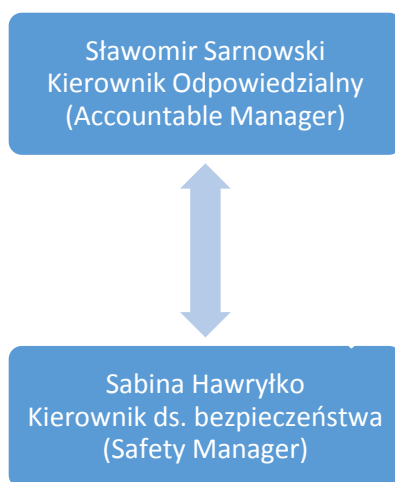
Struktura i zakres SMS dostosowane są, na zasadzie proporcjonalności, do wielkości Organizacji, złożoności realizowanych przez nią procesów, wielkości i złożoności zagrożeń

wynikających z charakteru prowadzonej działalności oraz wielu innych unikalnych czynników takich jak:

- Liczba pracowników operacyjnych;
- Ilość i stopień złożoności obsługiwanych statków powietrznych;
- Ilość operacji lotniczych;
- Charakterystyka infrastruktury lotniskowej (długość i szerokość drogi startowej, liczba płyt postojowych, liczba stanowisk postojowych i inne);
- Siły i środki utrzymania lotniska;
- Czynniki środowiskowe;
- Przedstawiciel Zarządzającego lotniskiem posiada zatwierdzone organizacje szkoleniowe i obsługowe;
- Procedury startu i lądowania w warunkach VFR i innych.

5.2.2. Personel odpowiedzialny za SMS

Struktura odpowiedzialności za bezpieczeństwo składa się z Kierownika Odpowiedzialnego, Kierownika do spraw bezpieczeństwa.



Kierownik odpowiedzialny (Accountable Manager)

Funkcję Kierownika odpowiedzialnego na lotnisku Pobiednik k/Krakowa pełni Sławomir Sarnowski.

Zaangażowanie i wsparcie Kierownika odpowiedzialnego są niezbędne do skutecznej realizacji SMS. Kierownik odpowiedzialny ponosi pełną odpowiedzialność za bezpieczne funkcjonowanie lotniska EPKP co oznacza, że jest ostatecznie odpowiedzialny za bezpieczeństwo. Opracowuje, wdraża i promuje Politykę bezpieczeństwa, zapewnia

zasoby ludzkie i materialne niezbędne do prawidłowego funkcjonowania i osiągnięcia celów SMS, nominuje Kierownika ds. Bezpieczeństwa.

Kierownik Odpowiedzialny posiada:

- Pełną władzę w zakresie zarządzania zasobami ludzkimi w Organizacji;
- Pełną władzę w zakresie zarządzania finansami w Organizacji;
- Bezpośrednią odpowiedzialność za prowadzenie spraw w Organizacji;
- Pełną władzę nad służbami certyfikowanymi;
- Ostateczną odpowiedzialność za wszystkie kwestie związane z bezpieczeństwem.

Kierownik ds. bezpieczeństwa (Safety Manager)

Kierownik Odpowiedzialny na podstawie pełnomocnictwa, powierza Kierownikowi ds. Bezpieczeństwa funkcję stałego zarządzania SMS, deleguje na niego również odpowiedzialność za rozwój i utrzymanie efektywnego SMS. Przeniesienie zarządzania SMS, nie zwalnia Kierownika Odpowiedzialnego z ostatecznej odpowiedzialności za działanie systemu zarządzania w organizacji.

Kierownik ds. Bezpieczeństwa pełni funkcję:

- Doradcą w zakresie zarządzania bezpieczeństwem na rzecz Kierownika Odpowiedzialnego oraz Kierowników Operacyjnych.
- Spoczywa na nim odpowiedzialność za koordynację i przekazywanie informacji dotyczących spraw bezpieczeństwa w ramach organizacji, jak również informowania podmiotów zewnętrznych takich jak: Organ Nadzoru, Instytucje Państwowe, firmy kooperujące, pracownicy zewnętrzni i inne.

Upoważnienia i obowiązki osoby odpowiedzialnej za zarządzanie bezpieczeństwem na lotnisku

Zakres obowiązków Kierownika ds. Bezpieczeństwa:

- Kierowanie planem wdrażania SMS w imieniu Kierownika Odpowiedzialnego;
- Zarządzanie procesem ciągłej identyfikacji zagrożeń;
- Analizowanie ryzyka;
- Monitorowanie realizacji działań korekcyjnych oraz ocena ich wpływu na bezpieczeństwo;
- Prowadzenie bazy danych SMS oraz dokumentowanie działania SMS;
- Planowanie i organizowanie szkoleń pracowników w zakresie bezpieczeństwa;
- Ciągłe monitorowanie zagrożeń dla bezpieczeństwa zgłaszanych przez innych operatorów lotnisk oraz analiza ich występowania na lotnisku EPKP;
- Przeprowadzanie audytów i inspekcji bezpieczeństwa na lotnisku.

- Zapewnienie działania systemu anonimowego zgłaszania okoliczności mających wpływ na poziom bezpieczeństwa,
- Przeprowadzanie postępowań wyjaśniających dotyczących zdarzeń na lotnisku mających wpływ na bezpieczeństwo.

5.2.3. Strategia i planowanie SMS

Podstawą skutecznego zarządzania bezpieczeństwem jest zastosowanie systemowego podejścia opartego na przyjętej polityce bezpieczeństwa, planowaniu bezpieczeństwa oraz na strukturze organizacyjnej. Efektywna struktura organizacyjna wymaga jednoznacznego określenia zadań, zdefiniowania ról, przypisania odpowiedzialności kadry Zarządzającej oraz personelu wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem. Struktura ramowa systemu bezpieczeństwa obejmuje cztery kluczowe obszary podzielone na dwanaście elementów funkcjonalnych, spełniających minimalne wymagania dla efektywnego funkcjonowania SMS:

1. Polityka i cele bezpieczeństwa:

- Zaangażowanie i odpowiedzialność Zarządzającego lotniskiem i pracowników lotniska,
- Odpowiedzialność za bezpieczeństwo;
- Powołanie kluczowego personelu ds. bezpieczeństwa;
- Koordynacja planowania w sytuacjach kryzysowych;
- Dokumentacja SMS.

2. Zarządzanie ryzykiem:

- Identyfikacja zagrożeń;
- Ocena i łagodzenie ryzyka.

3. Zapewnienie bezpieczeństwa:

- Monitorowanie poziomu bezpieczeństwa i jego pomiar;
- Zarządzanie zmianami;
- Ciągłe doskonalenie systemu zarządzania.

4. Promowanie bezpieczeństwa:

- Szkolenie i edukacja;
- Komunikacja w zakresie bezpieczeństwa.

5.2.4. Wdrażanie SMS

Punktem wyjścia do zapewnienia skutecznego i efektywnego systemu bezpieczeństwa jest polityka bezpieczeństwa i jakości świadczonych usług, wprowadzona do stosowania przez wszystkich pracowników.

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie I 2016</i>	<i>Strona 46 z 56</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

Polityka bezpieczeństwa:

- Jest zatwierdzona przez Zarządzającego lotniskiem i Przedstawiciela Zarządzającego,
- Odzwierciedla zaangażowanie kierownictwa wyższego szczebla w zapewnienie systematycznego i proaktywnego zarządzania bezpieczeństwem;
- Wykazuje zaangażowanie w zapewnienie odpowiednich środków dla skutecznego zarządzania bezpieczeństwem oraz ograniczenia ryzyka do najniższego z możliwych poziomu;
- Zachęca wszystkich członków personelu do aktywnego uczestnictwa oraz określa jasne zasady raportowania;
- Zachęca do pozytywnej kultury bezpieczeństwa wewnątrz organizacji;

5.2.5. Program oceny skuteczności SMS

Polityka bezpieczeństwa Lotniska Pobiednik k/Krakowa podlega aktualizacji, w zależności od wyników podejmowanych działań oraz bieżących trendów w dziedzinie bezpieczeństwa.

Polityka bezpieczeństwa jest narzędziem za pomocą którego Zarządzający lotniskiem oraz Przedstawiciel Zarządzającego złożyli deklarację utrzymania całości swoich działań na najwyższym z możliwych poziomie bezpieczeństwa. Zawarto w niej zapisy, które w sposób jednoznaczny i nie pozostawiający żadnych wątpliwości, chronią wszystkie osoby przekazujące informacje o zagrożeniu dla bezpieczeństwa. Nadrzędnym celem funkcjonowania systemu powiadamiania jak również prowadzonych dochodzeń wewnętrznych jest podnoszenie poziomu bezpieczeństwa w organizacji. Żaden z elementów struktury SMS, żadna informacja pozyskana za pośrednictwem systemu powiadamiania nie może zostać wykorzystana w celu wyciągania konsekwencji wobec pracownika, który ujawnia zagrożenia dla bezpieczeństwa.

Wszyscy pracownicy są odpowiedzialni za zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa, zaangażowanie ma na celu:

- **Wsparcie** zarządzania bezpieczeństwem poprzez zapewnienie wszelkich właściwych środków, które mają doprowadzić do stworzenia kultury organizacyjnej, która będzie sprzyjać bezpiecznej pracy, zachęcać do skutecznej sprawozdawczości bezpieczeństwa i komunikacji i aktywnie zarządzać innymi systemami w organizacji;
- **Egzekwowanie** zarządzania bezpieczeństwem jako podstawowego obowiązku całego kierownictwa i personelu;
- **Jasne określenie** dla wszystkich pracowników i kadry Zarządzającej ich obowiązków i odpowiedzialności za realizację strategii bezpieczeństwa, oraz działania naszego systemu zarządzania bezpieczeństwem;

- **Stworzenie** i prowadzenie procesów identyfikacji zagrożeń i zarządzania ryzykiem, w tym systemu raportowania zagrożeń, w celu wyeliminowania lub ograniczenia ryzyka wynikającego z zagrożeń, będących skutkiem naszej działalności operacyjnej, aż do osiągnięcia punktu, w którym ryzyko takie będzie utrzymywane na poziomie najniższym z możliwych (ALARP);
- **Zapewnienie**, że żadne konsekwencje nie zostaną wyciągnięte wobec żadnego pracownika, który poprzez system raportowania ujawnia zagrożenia dla bezpieczeństwa, chyba, że takie ujawnienie wskazuje, ponad wszelką wątpliwość, działanie nielegalne, rażące zaniedbania lub umyślne lekceważenie przepisów lub procedur;
- **Wypełnianie** i w miarę możliwości przekraczanie ustawowych i prawnych wymogów i standardów;
- **Zapewnienie**, że dostępne są odpowiednio przeszkolone i wykwalifikowane zasoby ludzkie w celu realizacji strategii i polityki bezpieczeństwa;
- **Zapewnienie**, że wszyscy pracownicy otrzymują odpowiednie i stosowne informacje dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa, właściwe szkolenie w sprawach bezpieczeństwa i że przydzielono im wyłącznie zadania zgodne z posiadanymi przez nich umiejętnościami;
- **Określenie i analiza (pomiar)** realizacji naszych założeń w odniesieniu do realnych wskaźników bezpieczeństwa i celów działania w zakresie bezpieczeństwa;
- **Nieustanne ulepszanie** naszych działań w zakresie bezpieczeństwa poprzez procesy zarządzania, zapewniające podejmowanie odpowiednich i skutecznych kroków;
- **Zapewnienie**, że systemy i usługi firm zewnętrznych, które wspomagają nasze działania operacyjne i mają wpływ na poziom bezpieczeństwa, spełniają nasze standardy bezpieczeństwa.

5.2.6. Dokumentowanie działań związanych z SMS

Wprowadzenie efektywnego systemu zgłaszania wypadków, incydentów, zdarzeń, zagrożeń i innych informacji, które mogą zagrozić bezpiecznemu prowadzeniu działalności. Każdy pracownik jest zachęcany i odpowiedzialny za raportowanie wszelkich informacji związanych z bezpieczeństwem.

Raportowanie jest wolne od wszelkich form represji.

Podstawowym i głównym celem zgłaszania zagrożeń jest utrzymywanie ryzyka pod kontrolą oraz zapobieganie wypadkom i incydentom. W żadnym wypadku celem zgłaszania nie jest dowodzenie lub przypisanie winy. Żadne działanie odwetowe nie

zostanie podjęte wobec pracownika, który ujawnia zagrożenia dla bezpieczeństwa w ramach systemu powiadamiania, chyba że takie zgłoszenie ujawnia, ponad wszelką wątpliwość, działanie bezprawne, rażące niedbalstwo lub umyślne lekceważenie przepisów lub procedur.

Zostaje zachowana gwarancja ochrony danych osobowych wszystkich, którzy zgłaszają informacje dotyczące bezpieczeństwa.

Wszelkie zgłoszenia powinny być odpowiednio dokumentowane i przechowywane.

5.2.7. Szkolenia personelu

Zarządzający organizuje we własnym zakresie bądź korzystając z podmiotów zewnętrznych odpowiednie szkolenia personelu adekwatnie do pełnionych obowiązków.

1. Szkolenie w zakresie SMS – powinien posiadać każdy pracownik, który pełni funkcję w zakresie SMS,
2. Szkolenie w zakresie Świadomości Ochrony Lotnictwa – powinien posiadać każdy pracownik, który pracuje w strefie zastrzeżonej lotniska, należy odnawiać min. co 3 lata,
3. Szkolenie z pierwszej pomocy przedmedycznej – każdy pracownik na lotnisku powinien być przeszkolony, odnawianie możliwe podczas ćwiczeń PDSZ
4. Szkolenie z obsługi urządzeń radiokomunikacyjnych – powinien posiadać każdy pracownik obejmujący stanowisko dot. urządzeń radiokomunikacyjnych,
5. Szkolenie z obsługi systemu pomiarów meteorologicznych – powinien posiadać każdy pracownik obejmujący stanowisko dot. urządzeń meteorologicznych, oraz prowadzenia pomiarów,
6. Szkolenie wewnętrzne powinien posiadać każdy pracownik, który wykonuje prace na lotnisku, ponadto każdą zmianę w n/w dokumentach należy przekazywać do wiedzy pracownikom, w zakresie stosowania:
 - Instrukcji Operacyjnej;
 - Instrukcji ruchu naziemnego;
 - Planu działania w sytuacji zagrożenia.

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

VI. INFORMACJE DODATKOWE

6.1 Telefon do służb ruchu lotniczego (ATS)

FIS KRAKÓW: tel.: +48 22 574-75-85,
+48 12 639-75-85

6.2 Telefony i adresy najbliższej jednostki Straży Pożarnej

Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie
ul. Westerplatte 19, 31-033 Kraków
tel.: +48 12 616 83 00
tel. wspólny: 998, 112

6.3 Telefony i adresy najbliższej jednostki Policji

Komenda Miejska Policji w Krakowie
ul. Henryka Siemiradzkiego 24, 31-137 Kraków
tel.: +48 12 615 29 08
tel. alarmowy 997, 112

Komenda Powiatowa Policji w Krakowie
ul. Łokietka 205, 31-263 Kraków
tel. wspólny: 997,112

6.4 Telefony i adresy najbliższej placówki Służby Zdrowia

Samodzielny Publiczny Zespół Opieki Zdrowotnej w Proszowicach
ul. Kopernika 13, 32-100 Proszowice
tel. wspólny: 999, 112

6.5 Telefon do Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego

Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego
ul. Basztowa 22, 31-156 Kraków
tel.: +48 (12) 392-17-98
e-mail: apase@malopolska.uw.gov.pl
tel. interwencyjny: 987

6.6 Telefon do PKBWL

tel.: +48 22 630 11 31,
+48 22 630 11 44
tel. alarmowy +48 500 233 233

6.7 Telefon do Inspektoratu Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym (LBB) – ULC

tel.: +48 22 520 72 93
faks: +48 22 520 73 54

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie I 2016</i>	<i>Strona 52 z 56</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA - EPKP

VII. INDEKS DEFINICJI I SKRÓTÓW

Część lotnicza lotniska to obszar trwale przeznaczony do startów i lądowań statków powietrznych oraz do związanego z tym ruchu statków powietrznych, wraz z urządzeniami służącymi do obsługi tego ruchu, do którego dostęp jest kontrolowany.

Droga startowa – powierzchnia wyznaczona na lotnisku lądowym, przygotowana do startów i lądowań statków powietrznych.

Lotnicze urządzenia naziemne obiekty i urządzenia do kierowania, kontroli, nadzoru i zabezpieczania obsługi ruchu lotniczego.

Lotniskiem jest wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk.

Materiały niebezpieczne – wszystkie przedmioty i materiały, które mogą stanowić zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska i które są wymienione w spisie materiałów niebezpiecznych lub są sklasyfikowane w załączniku nr 18 do Konwencji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ustanawiającego wymagania w zakresie bezpiecznego transportu towarów niebezpiecznych drogą powietrzną.

Osoba funkcyjna – Przedstawiciel Zarządzającego będący na lotnisku i posiadający pełnomocnictwo od Zarządzającego. Osobą funkcyjną może być osoba wskazana przez Przedstawiciela Zarządzającego do pełnienia w/w funkcji oraz posiadająca odpowiednie pełnomocnictwo.

Pole ruchu naziemnego, część lotniska przeznaczona do startów, lądowań i kołowania statków powietrznych, składająca się z pola manewrowego i płyt(y).

Pole wzlotów, część pola ruchu naziemnego przeznaczona do startów i lądowań statków powietrznych.

Przeszkody lotnicze, obiekty budowlane i obiekty naturalne stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych.

Przewoźnik lotniczy, podmiot uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych na podstawie koncesji – w przypadku polskiego przewoźnika lotniczego, lub na podstawie odpowiedniego aktu właściwego organu obcego państwa – w przypadku obcego przewoźnika lotniczego.

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2016	Strona 53 z 56
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA - EPKP

Ruch lotniskowy, wszelki ruch na polu manewrowym lotniska i ruch wszystkich statków powietrznych wykonujących loty w pobliżu lotniska (uwaga – statek powietrzny jest w pobliżu lotniska, gdy znajduje się w kręgu nadlotniskowym, względnie wchodzi w ten krąg lub wychodzi z niego).

Statkiem powietrznym jest urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża.

Strefa ruchu lotniskowego, przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, ustanowiona wokół lotniska dla ochrony ruchu lotniskowego.

Użytkownik statku powietrznego, właściciel lub inna osoba wpisana jako użytkownik do rejestru statków powietrznych.

Zarządzającym lotniskiem jest podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych.

Znaczący (charakterystyczny) punkt nawigacyjny, ustalone miejsce geograficzne wykorzystywane do określania przebiegu trasy ATS lub tor lotu statku powietrznego albo do innych celów nawigacyjnych i ATS

WYKAZ SKRÓTÓW

AFM	Instrukcja użytkowania w locie
AIP	Zbiór Informacji Lotniczych(<i>Aeronautical Information Publication</i>).
FIR	Rejon Informacji Powietrznej(<i>Flight Information Region</i>).
FIS	Służba Informacji Powietrznej(<i>Flight Information Service</i>).
ICAO	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (<i>International Civil Aviation</i>
IMGW	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej.
NOTAM	zawiadomienie zawierające informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służb, procedur lub niebezpieczeństwie, których przekazywanie we właściwym czasie zainteresowanemu ma zasadnicze znaczenie dla operacji lotniczych (<i>a notice containing information concerning the establishment, conditional change in any aeronautical facility, service, procedure or hazard, the timely knowledge of which is essential to personnel concerned with flight operation's</i>).
PDSZ	Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia
SMS	System Zarządzania Bezpieczeństwem
ULC	Urząd Lotnictwa Cywilnego.
VFR	Przepisy wykonywania lotów z widocznością (<i>Visual Flight Rule</i>).

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA - EPKP

VIII. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1. PLAN ZAGOSPODAROWANIA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA SKALA 1:5000
- 1A. SCHEMAT UKŁADU ŚWIATEL DROGI STARTOWEJ
2. PLAN UMIEJSCOWIENIA LOTNISKA NA MAPIE W SKALI 1:500 000
3. WYKAZ PRZESZKÓD LOTNICZYCH W OTOCZENIU LOTNISKA SKALA 1:25000
4. TRASY DOLOTOWE I ODLOTOWE
5. KRĘGI NADLOTNISKOWE
6. KSIĄŻKA KONTROLI LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA
7. *USUNIĘTO*
8. INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA POŻAROWEGO OBIEKTÓW LOTNISKOWYCH
9. INSTRUKCJA SPORZĄDZANIA INFORMACJI NOTAM
10. INSTRUKCJA PORUSZANIA SIĘ LUDZI I POJAZDÓW NA TERENIE LOTNISKA
11. INSTRUKCJA TANKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH
12. PROCEDURA PRZEKAZANANIA CZĘŚCI OBOWIĄZKÓW OPERACYJNYCH SŁUŻBIE DYŻURNEJ PRZEZ ZARZĄDZAJĄCEGO LOTNISKIEM
13. PROCEDURA USUWANIA UNIERUCHOMIONYCH/ NIESPRAWNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH
14. PROCEDURA INSPEKCJI POLA RUCHU NAZIEMNEGO ORAZ POWIERZCHNI OGRANICZAJACYCH PRZESZKODY
15. PROCEDURA UTRZYMANIA POLA NAZIEMNEGO RUCHU LOTNICZEGO
16. PROCEDURA PLANOWANIA I PRZEPROWADZANIA PRAC NA LOTNISKU
17. PROCEDURA ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ
18. PROCEDURA USUWANIA ZANIECZYSZCZEŃ Z PŁYTY POSTOJOWEJ
19. PROCEDURA POSTĘPOWANIA Z ZAGROŻENIAMI ZE STRONY ZWIERZĄT
20. SCHEMAT STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ LOTNISKA
21. ZAKRES OBOWIĄZKÓW PERSONELU ZARZĄDZAJĄCEGO
22. DZIAŁANIA Z ZAKRESU OCHRONY ŚRODOWISKA
23. PLANY I HARMONOGRAMY SZKOLEŃ
24. PROCEDURA BEZPIECZEŃSTWA OPERACJI LOTNICZYCH PODCZAS WYKONYWANIA PRAC NA LOTNISKU
25. PROCEDURA WYSTĘPOWANIA DO PREZESA ULC O DECYZJĘ W SPRAWIE USUNIĘCIA NATURALNYCH PRZESZKÓD LOTNICZYCH
26. *USUNIĘTO*

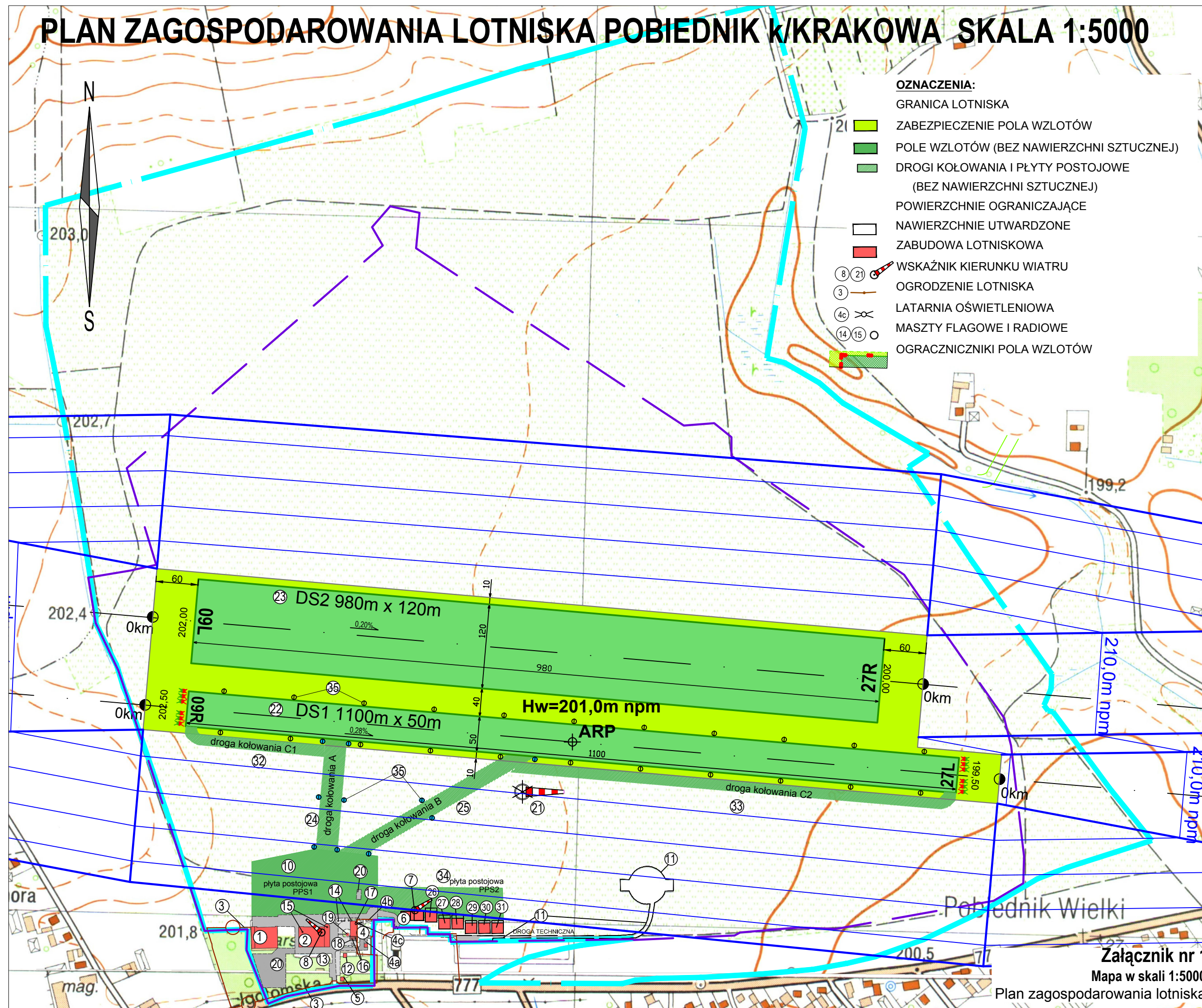
Zmiana Nr 4	Wydanie I 2016	Strona 55 z 56
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA - EPKP

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie I 2016</i>	<i>Strona 56 z 56</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

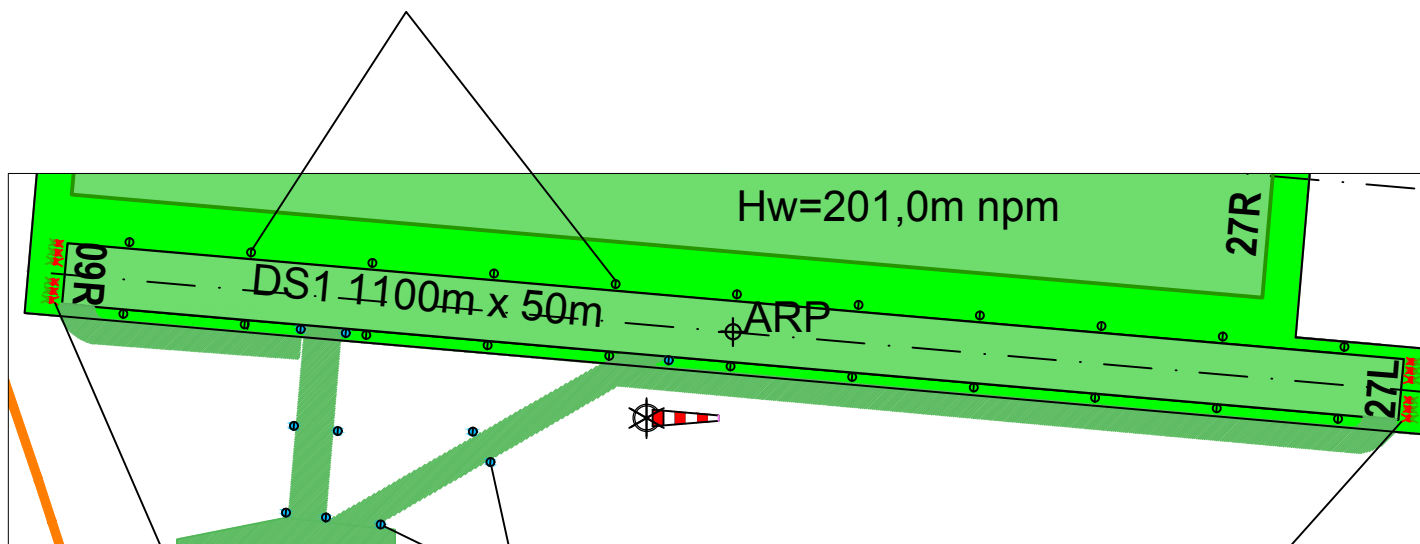
PLAN ZAGOSPODAROWANIA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA SKALA 1:5000



OBIEKTY INFRASTRUKTURY LOTNISKOWEJ

- ① hangar szybowcowy wraz z pomieszczeniem biurowym,
- ② hangar (port, garaże, warsztaty),
- ③ ogrodzenie lotniska
- ④ magazyn paliw i smarów (zbiorn. podz., dystrybutory), w tym:
 - ④a magazyn z wiatą
 - ④b wiatą nad dystrybutorami,
 - ④c oświetlenie mps - latarnia
- ⑤ stróżówka,
- ⑥ hangar,
- ⑦ wskaźnik kierunku wiatru
- ⑧ wskaźnik kierunku wiatru
- ⑩ płyta postojowa PPS1 (bez nawierzchni sztucznej)
- ⑪ krąg modelarski wraz z drogą techniczną
- ⑫ sklepik lotniczy – kontener
- ⑬ zbiornik p.poż. - bud. podziemna
- ⑭ grupa 5 masztów flagowych
- ⑮ 2 maszty zlokalizowane na obiekcie nr 2 (radiowe),
- ⑯ 3 kontenery strefy spadochronowej,
- ⑰ hala namiotowa,
- ⑱ taras rekreacyjny drewniany nad kontenerami z balustradą,
- ⑲ kapliczka,
- ⑳ powierzchnie utwardzone (parkingi, drogi wewnętrzne),
- ㉑ wskaźnik kierunku wiatru,
- ㉒ droga startowa DS1 (bez nawierzchni sztucznej),
- ㉓ droga startowa DS2 (bez nawierzchni sztucznej)
- ㉔ droga kołowania A (bez nawierzchni sztucznej)
- ㉕ droga kołowania B (bez nawierzchni sztucznej)
- ㉖ hangar
- ㉗ hangar
- ㉘ hangar
- ㉙ hangar
- ㉚ hangar
- ㉛ hangar
- ㉜ droga kołowania C1 (bez nawierzchni sztucznej)
- ㉝ droga kołowania C2 (bez nawierzchni sztucznej)
- ㉞ płyta postojowa PPS2 (bez nawierzchni sztucznej)
- ㉟ system świetlny drogi startowej i dróg kołowania

światła krawędziowe drogi startowej, barwy białej, dookólne, min co 100m

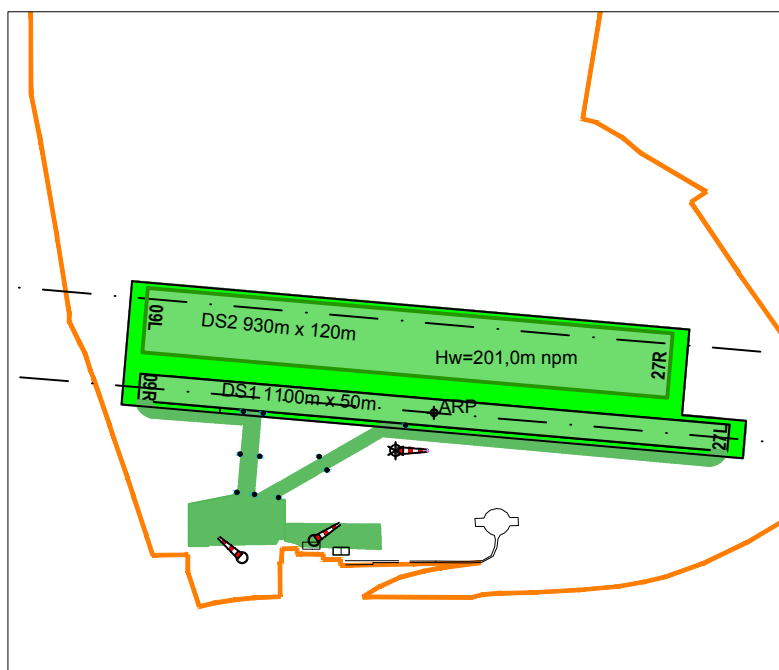


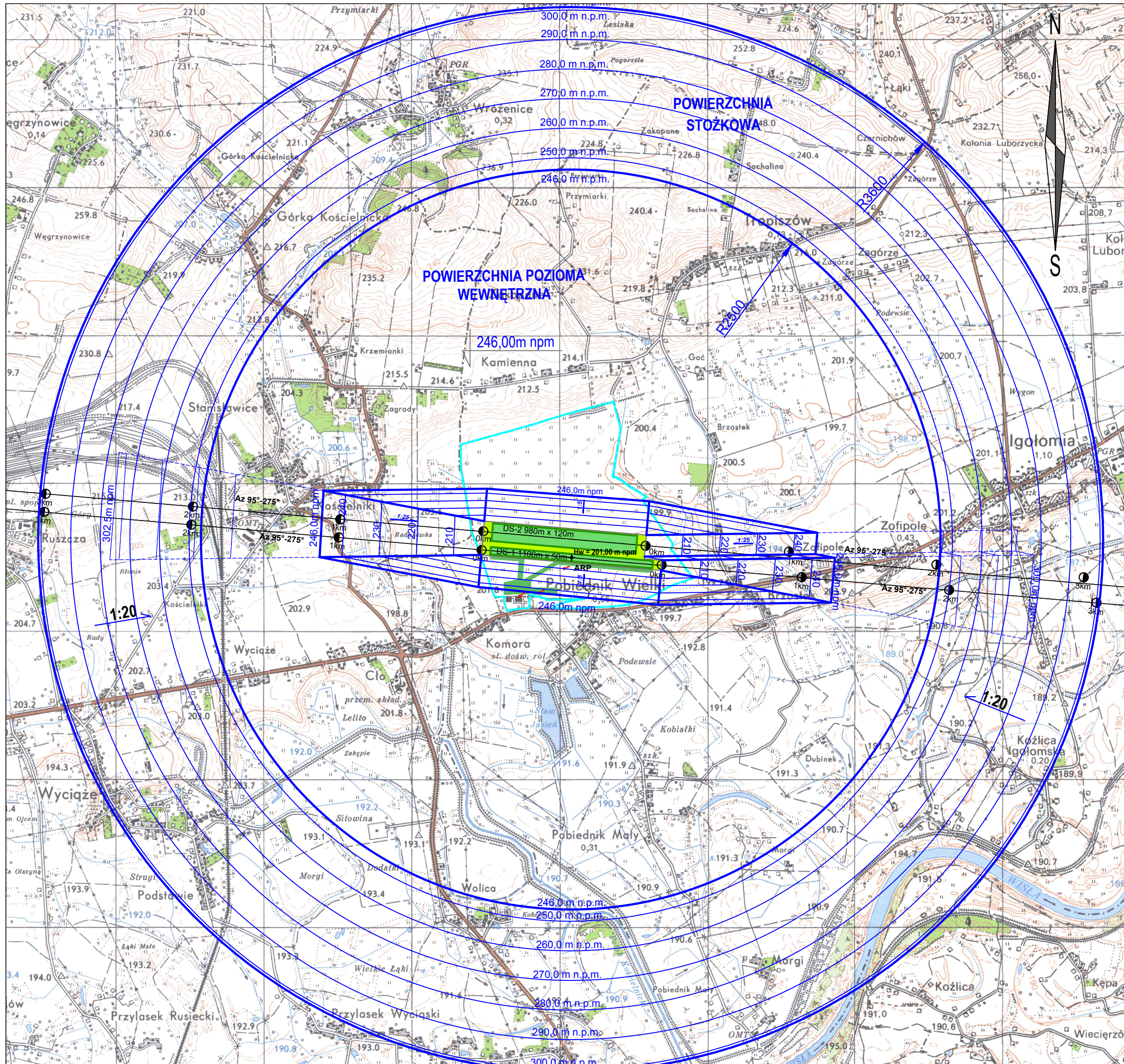
światła końca drogi startowej, jednokierunkowe, barwy czerwonej, 6szt

OBSZAR LOTNISKA:

UWAGA

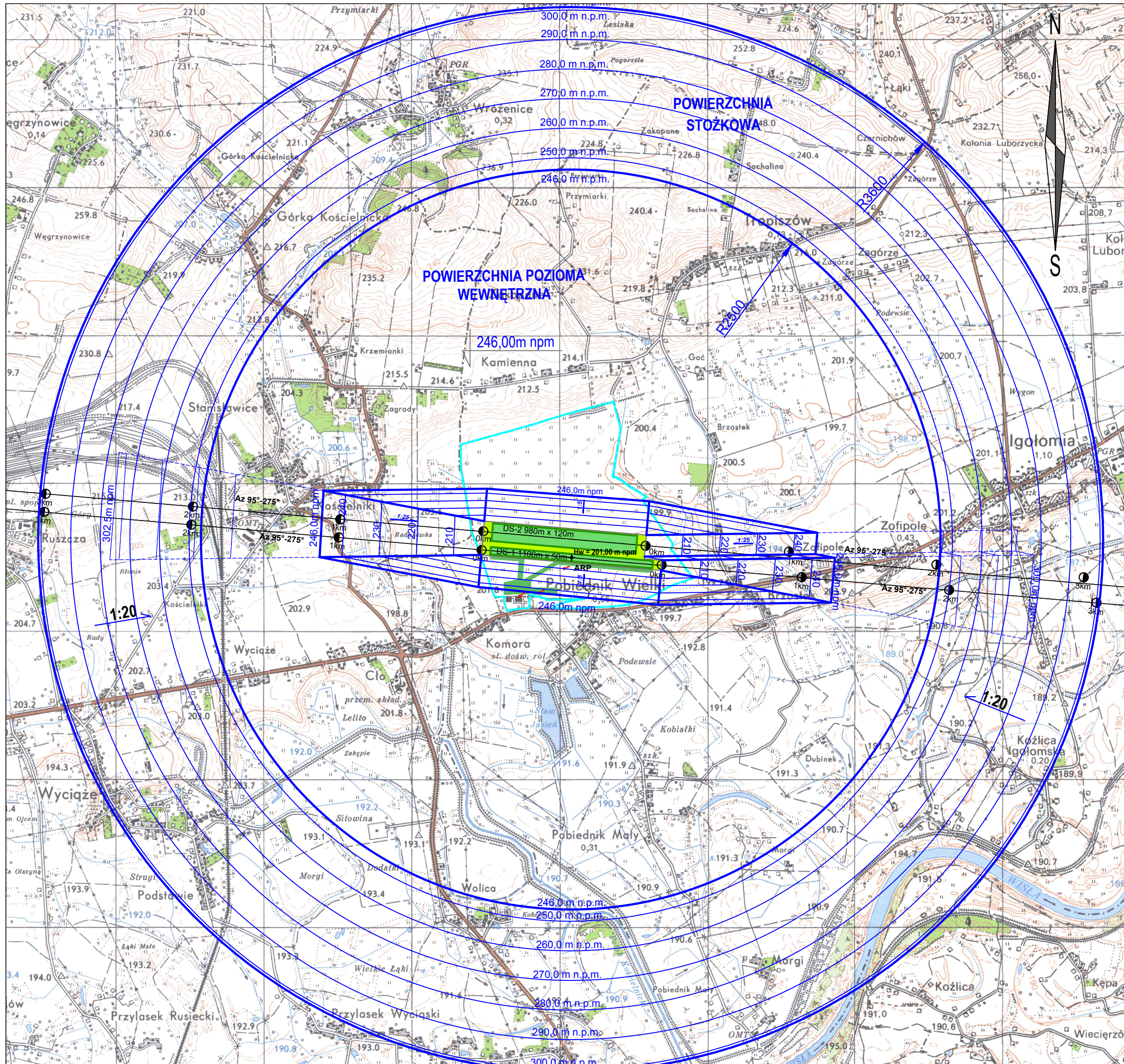
Lampy zlokalizowane są zgodnie z Załącznikiem nr 3 *Schemat układu świateł drogi startowej bez nawierzchni sztucznej* Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2018r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzenia kontroli sprawdzającej. Lampy koloru białego stałej intensywności układane min co **100 m** po obu stronach wzdłuż krawędzi drogi startowej, wyznaczonej do lotów nocnych.





BRAK PRZESZKÓD W OTOCZENIU LOTNISKA

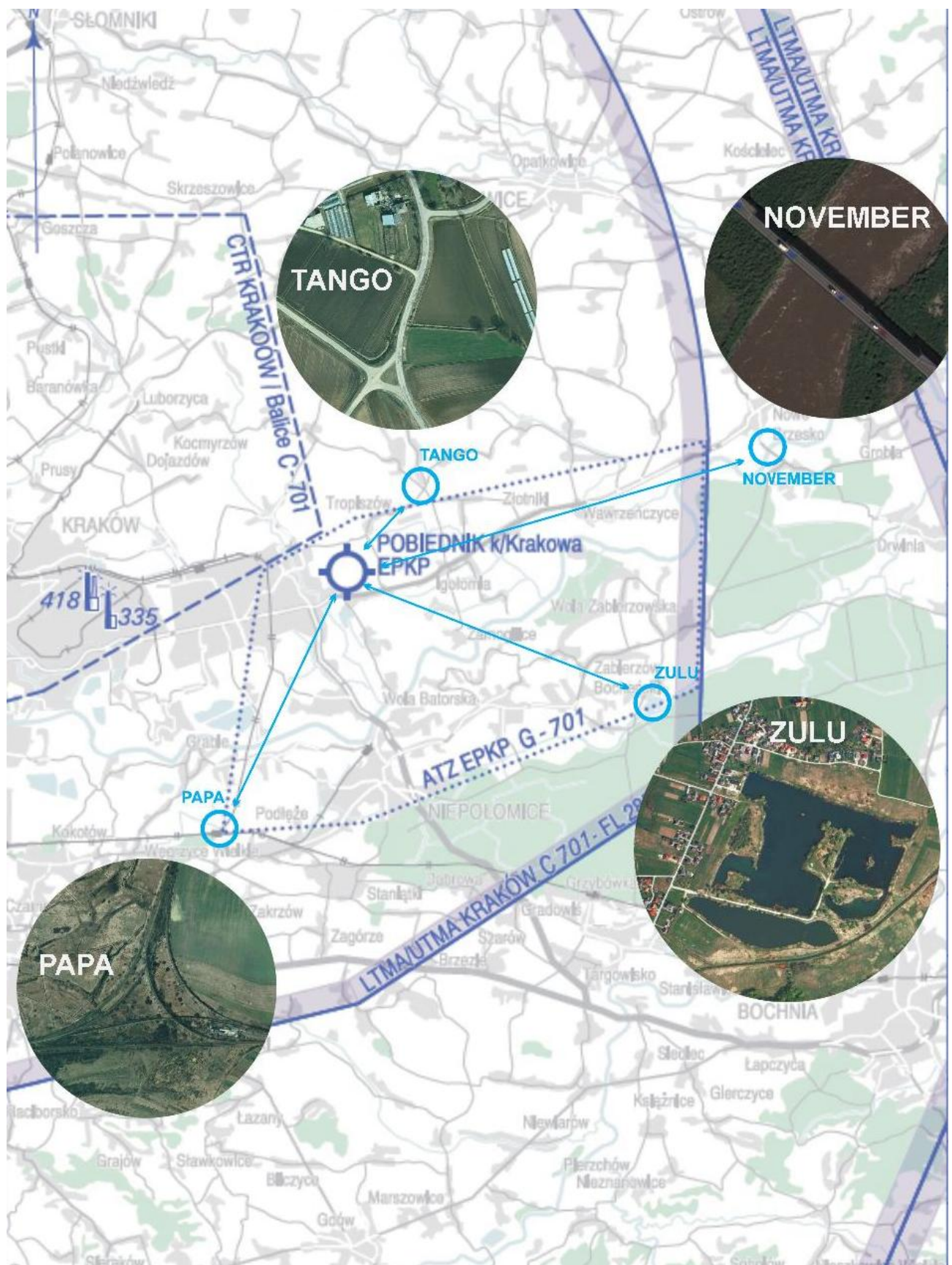
- OZNACZENIA:**
- GRANICA LOTNISKA
 - ZABEZPIECZENIE POLA WZLOTÓW
 - POLE WZLOTÓW (BEZ NAWIERZCHNI SZTUCZNEJ)
 - DROGI KOŁOWANIA I PŁYTY POSTOJOWE (BEZ NAWIERZCHNI SZTUCZNEJ)
 - POWIERZCHNIE OGRANICZAJĄCE
 - NAWIERZCHNIE UTWARDZONE
 - ZABUDOWA LOTNISKOWA
 - WSKAŹNIK KIERUNKU WIATRU



BRAK PRZESZKÓD W OTOCZENIU LOTNISKA

- OZNACZENIA:**
- GRANICA LOTNISKA
 - ZABEZPIECZENIE POLA WZLOTÓW
 - POLE WZLOTÓW (BEZ NAWIERZCHNI SZTUCZNEJ)
 - DROGI KOŁOWANIA I PŁYTY POSTOJOWE (BEZ NAWIERZCHNI SZTUCZNEJ)
 - POWIERZCHNIE OGRANICZAJĄCE
 - NAWIERZCHNIE UTWARDZONE
 - ZABUDOWA LOTNISKOWA
 - WSKAŹNIK KIERUNKU WIATRU

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK k/KRAKOWA - EPKP



KSIAŻKA KONTROLI LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA

Prowadzona zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie przepisów techniczno - budowlanych dla lotnisk cywilnych z dnia 31 sierpnia 1998 r, § 20 pkt. 3

INSTRUKCJA PROWADZENIA KSIĄŻKI KONTROLI LOTNISKA

POBIEDNIK K/KRAKOWA

1. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie przepisów techniczno - budowlanych dla lotnisk cywilnych z dnia 31 sierpnia 1998 r, § 20 pkt. 3 pole naziemnego ruchu lotniczego w okresie wykorzystywania do startów i lądowań musi być poddawane codziennym inspekcjom w celu wykrycia uszkodzeń.
2. Książka Kontroli Lotniska Pobiednik k/Krakowa zawiera raporty ogólne i szczegółowe. Raport ogólny sporządzany jest codziennie. Raporty szczegółowe mają postać „Raportu Dziennego Oceny Stanu Lotniska” i jest sporządzany dodatkowo w dniach wykorzystywania pola wzlotów do operacji lądowań i startów.
3. Ocenę stanu lotniska przeprowadza jego użytkownik – Aeroklub Krakowski. Osobami upoważnionymi do kontroli stanu lotniska są: Dyrektor Aeroklubu Krakowskiego, Szef Wyszkożenia, Szef Techniczny, Szef Pilotów oraz wszyscy instruktorzy szkolenia praktycznego Ośrodka Szkolenia Lotniczego Aeroklubu.

RAPORTY OGÓLNE Z OCENY STANU LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA

za rok

[illegible]

RAPORT DZIENNY OCENY STANU LOTNISKA

Lotnisko EPKP Pobiednik k/Krakowa	Nr Raportu /...../.....	Data
Osoba kontrolująca stan lotniska	Imię:	Nazwisko:

OCENA STANU LOTNISKA		Pozytywna	Negatywna	Uwagi
1.	Stan drogi startowej			
2.	Rozporządzalna długość / szerokość drogi startowej			
3.	Oznakowanie drogi startowej			
4.	Stan poboczy drogi startowej			
5.	Przeszkody/oznakowanie świetlne			
6.	Rękaw / wskaźnik wiatru			
7.	Strefa parkowania statków powietrznych			
8.	Strefa tankowania statków powietrznych			
9.	Obecność ptaków, zwierząt i osób nieupoważnionych w PRN			
10.	Lotnisko nadaje się do eksploatacji			
11.	Gotowość lotniska zapasowego			

SPRAWDZENIE DOKUMENTACJI		Pozytywna	Negatywna	Uwagi
1.	Instrukcja Operacyjna Lotniska			
3.	Mapa rejonu lotniska			
4.	Wykaz telefonów alarmowych			

.....
Podpis kontrolującego

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 8

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA POŻAROWEGO OBIEKTÓW LOTNISKOWYCH

Zarządzający za pośrednictwem Przedstawiciela Zarządzającego, który znajduje się na lotnisku, odpowiada za:

1. Zapewnienie przestrzegania przeciwpożarowych wymagań budowlanych, instalacyjnych i technicznych oraz bezpiecznej eksploatacji instalacji i urządzeń stanowiących wyposażenie zajmowanych budynków i pomieszczeń,
2. Nadzorowanie zapewnienia osobom przebywającym w budynku możliwości bezpiecznej ewakuacji na wypadek pożaru,
3. Zapewnienie podstawowego przeszkolenia przeciwpożarowego wszystkich pracowników,
4. Nadzorowanie przygotowania obiektów do prowadzenia akcji ratowniczo-gaśniczej oraz wyposażenia w sprawny podręczny sprzęt gaśniczy,
5. Nadzorowanie przestrzegania przez podległych pracowników postanowień zawartych w Instrukcji oraz przepisach ogólnych,
6. Nadzorowanie dokonywania okresowych analiz stanu zabezpieczenia przeciwpożarowego,
7. Inicjowanie wszelkich przedsięwzięć zmierzających do poprawy zabezpieczenia przeciwpożarowego,
8. Określenie sposobów postępowania na wypadek pożaru lub innego miejscowego zagrożenia,
9. Instruowania pracowników na ich stanowiskach pracy o występującym zagrożeniu pożarowym,
10. Zaznajamiania pracowników z występującym zagrożeniem pożarowym w podmiocie,
11. Nadzoru nad przestrzeganiem przez pracowników przepisów przeciwpożarowych i postanowień niniejszej instrukcji,
12. Zabezpieczenia dostępu do wyłączników, przełączników elektrycznych, tablic rozdzielczych prądu, podręcznego sprzętu gaśniczego, wyjść i dróg ewakuacyjnych,
13. Sprawowania nadzoru nad urządzeniami i sprzętem przeciwpożarowym, znajomości lokalizacji i obsługi głównego wyłącznika prądu elektrycznego, obsługi podręcznego sprzętu gaśniczego,

Wszyscy obecni na lotnisku są zobowiązani do:

1. Przestrzegania zakazu palenia na terenie całego obiektu za wyjątkiem miejsc do tego wyznaczonych,
2. Wykonywania innych prac z zakresu ochrony ppoż. zleconych przez Zarządzającego, bądź PSP,

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

3. Współdziałania z innymi służbami w celu właściwego zabezpieczenia przeciwpożarowego budynku,
4. Powiadamiania (alarmowania) Jednostki Ratowniczo - Gaśniczej Państwowej Straży Pożarnej w przypadku powstania pożaru,
5. Zabezpieczenia urządzeń i pomieszczeń w związku z przerwami w funkcjonowaniu podmiotu (po zakończeniu pracy, w dniach wolnych od pracy, w czasie remontów, itp.),
6. Usuwanie usterki (przez specjalistę) mogące być przyczyną pożaru lub informować o ich wystąpieniu przełożonego,
7. Niedokonywania napraw urządzeń elektrycznych we własnym zakresie;
8. Przestrzegania zasad właściwego przechowywania i stosowania materiałów łatwo zapalnych,
9. Nieużytkowania podręcznego sprzętu gaśniczego do celów niezwiązanych z gaszeniem pożaru, dbać o jego właściwy stan i łatwość dostępu do niego,
10. Znajomości i przestrzegania:
 - a. przepisów przeciwpożarowe oraz uczestniczyć w szkoleniach,
 - b. sposobów alarmowania współpracowników i PSP,
 - c. sposobów użycia podręcznego sprzętu gaśniczego,
 - d. zasad zachowania się podczas pożaru.

W budynkach i pomieszczeniach ogólnodostępnych są umieszczone:

1. Wykazy telefonów alarmowych oraz instrukcję postępowania na wypadek pożaru.
2. Oznakowania (zgodnie z aktualnie obowiązującymi Polskimi Normami):
 - a. drogi, wyjścia i kierunki ewakuacji,
 - b. miejsca usytuowania urządzeń alarmowych przeciwpożarowych (np. ręcznych przycisków pożarowych),
 - c. lokalizację przeciwpożarowego wyłącznika prądu elektrycznego,
 - d. miejsca, w których znajduje się podręczny sprzęt gaśniczy oraz hydranty,
3. Wykonywać okresowo następujące czynności:
 - a. przeprowadzić pomiary rezystancji izolacji przewodów roboczych instalacji elektrycznej, co najmniej raz na 5 lat,
 - b. przeprowadzić badanie instalacji odgromowej co najmniej raz na 5 lat,
 - c. przegląd podręcznego sprzętu gaśniczego nie rzadziej niż raz w roku.
 - d. sprawdzenie ciśnienia wyrzutnika środka gaśniczego (gaśnice proszkowe),
 - e. waga środka gaśniczego (gaśnice CO₂). Zgodnie z instrukcją fabryczną,
 - f. w określonym czasie przez producenta dokonać legalizacji zbiornika gaśnicy i przeładować środek gaśniczy.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 9

INSTRUKCJA SPORZĄDZANIA INFORMACJI NOTAM

1. Informacja NOTAM:

- a. Do PAŻP informację o NOTAM przekazuje Zarządzający lotniskiem, po uzgodnieniu jej treści z Przedstawicielem Zarządzającego.
- b. Informacja zawarta w NOTAM ma charakter tymczasowy lub,
- c. Informacja ma zostać wpisana na stałe do AIP VFR ale konieczne jest natychmiastowe powiadomienie wszystkich użytkowników.
- d. Jeden NOTAM może zawierać informację tylko na jeden temat. Wskazane jest aby NOTAM dotyczące informacji istotnych dla użytkowników lotniska były przekazywane i publikowane z możliwie jak największym wyprzedzeniem czasowym, gdy to możliwe nie mniejszym niż, co najmniej 24 H przed wejściem ograniczenia w życie.

2. Dane kontaktowe:

a. Biuro NOTAM:

tel.: +48 22 574 71 74

faks: +48 22 574 71 79

e-mail: ais.poland@pansa.pl

b. Kierownik Służby Informacji Lotniczej

tel.: +48 22 574 56 10

faks: +48 22 574 56 19

Informacja o lotnisku jest publikowana w AIP VFR (aktualizowana przez Zarządzającego).

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 10

INSTRUKCJA PORUSZANIA SIĘ LUDZI I POJAZDÓW NA TERENIE LOTNISKA

1. Ruch kołowy i pieszy powinien odbywać się skrajem lotniska lub wg. instrukcji osoby funkcyjnej.
2. Osobom postronnym, nie znającym przepisów ruchu lotniczego, przydziela się osobę upoważnioną.
3. Lotnisko oznakowane jest tablicami informacyjnymi o zakazie wjazdu pojazdów i wstępu osób postronnych na płytę lotniska.
4. Ruch osób pieszych
 - a. Ruch pieszy na PRN jest zabroniony, za wyjątkiem osób przebywających na ściśle określonych częściach PRN, wykonujących prace techniczno-konserwacyjne infrastruktury lotniska oraz inne czynności związane z działalnością lotniczą.
 - b. Dostęp do PRN mają tylko osoby w/w oraz upoważnione do obsługi statków powietrznych i biorące udział w działaniach operacyjnych lotniska.
 - c. Udając się na start należy zachować szczególną ostrożność prowadząc obserwację pola wzlotów oraz przestrzeni wokół lotniska.
 - d. Osoby postronne mogą poruszać się po lotnisku tylko w towarzystwie upoważnionego pracownika wyznaczonego przez osobę funkcyjną na lotnisku.
5. Ruch środków transportu
 - a. Ruch kołowy może odbywać po skrajnych częściach lotniska poza polem wzlotów.
 - b. Niezbędny ruch po polu wzlotów należy wykonywać jak najkrótszą drogą z zachowaniem szczególnej ostrożności i obserwacji pola wzlotów i przestrzeni wokół lotniska.
 - c. W czasie pracy osoby funkcyjnej należy stosować się do jego wskazówek czy instrukcji.
 - d. Na lotnisku, w przypadku pojazdów kołowych, obowiązują ogólne zasady ruchu drogowego z uwzględnieniem ograniczeń prędkości jazdy.
 - e. Dopuszczalna maksymalna prędkość pojazdu na drodze startowej i drodze kołowania wynosi 30 km/godz. Ograniczenie prędkości nie dotyczy pojazdów ratowniczo-gaśniczych w czasie prowadzenia akcji ratowniczej lub w innych sytuacjach alarmowych.
 - f. Kierujący pojazdem przed wjazdem w obszar PRM powinien włączyć pulsujące światło koloru pomarańczowego i światła mijania, a w przypadku braku światła pulsującego - światła awaryjne.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

- g. Prędkość poruszania się pojazdów, obok statków powietrznych parkujących na płycie postojowej nie może przekroczyć 5 km/h.
- h. Ponadto kierujący pojazdem powinien zachować odległość przynajmniej 3m od nieruchomego statku powietrznego z niepracującymi silnikami, za wyjątkiem przypadków gdy jest to niezbędne do obsługi statku powietrznego.
- i. Pojazdy ratownicze które biorą udział w akcji ratowniczej mają pierwszeństwo przed pozostałymi uczestnikami ruchu na lotnisku.
- j. Zabrania się przejazdu pojazdów przed i za statkami powietrznymi, których silniki pracują.
- k. Ruch wszelkich pojazdów w okolicach hangaru jest zabroniony podczas:
 - ruchu statku powietrznego na stanowisku;
 - pracy lub uruchamiania silników statku powietrznego na stanowisku.
- l. Pojazd stojący w obszarze PRN musi być pod stałym nadzorem kierującego, który powinien zapewnić możliwość natychmiastowego odjazdu z miejsca postoju
- m. Statek powietrzny ma pierwszeństwo przed pojazdami kołowymi poruszającymi się w polu ruchu lotniczego.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 11

INSTRUKCJA TANKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH

1. Tankowanie statków powietrznych należy przeprowadzać zgodnie z Instrukcją Postępowania w locie danego statku powietrznego oraz Instrukcją obsługi dystrybutora paliwa.
2. W czasie tankowania należy zachować szczególną ostrożność i stosować się do oznaczeń, szczególnie „zakaz palenia”.
3. Zasady tankowania statków powietrznych
 - a. Na płycie do tankowania statków powietrznych obowiązuje zakaz postoju statków powietrznych, które nie wymagają tankowania lub innych pojazdów,
 - b. Dowódca po ustawieniu statku powietrznego na płycie tankowania powinien wyłączyć silnik i wysiąść z samolotu.
 - c. Tankowanie statku powietrznego wykonuje wyłącznie odpowiednio przygotowany personel lotniska.
 - d. Należy przestrzegać wyznaczonej strefy zagrożenia pożarowego, podczas tankowania statku powietrznego, obejmującej obszar w odległości 3m od najbardziej wystających części samolotu z każdej strony.
 - e. Podczas tankowania statku powietrznego należy wystrzegać się uruchamiania silników pojazdów, znajdujących się w pobliżu.
 - f. Należy okresowo sprawdzać stan techniczny i termin ważności użytkowania sprzętu gaśniczego, złożonego w kontenerze obsługi technicznej, zlokalizowanego przy dystrybutorach.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 12

PROCEDURA PRZEKAZANIA CZĘŚCI OBOWIĄZKÓW OPERACYJNYCH SŁUŻBIE DYŻURNEJ PRZEZ ZARZĄDZAJĄCEGO LOTNISKIEM

1. Zarządzający lotniskiem, na podstawie zawartej umowy z Przedstawicielem Zarządzającego, przekazuje podmiotowi do wykonania część swoich obowiązków, z zachowaniem odpowiedzialności jako Zarządzającego.
2. Powierzenie wykonywania określonych obowiązków nie stanowi przeniesienia uprawnień Zarządzającego Lotniskiem. O ile nie wskazano inaczej, osobą bezpośrednio odpowiedzialną za wykonywanie określonych czynności jest osoba wskazana w pkt. 1.3. INOP.
3. Przedstawiciel Zarządzającego wykonuje część zadań wskazanych w art. 68 Prawa lotniczego, ze względu na stałą obecność na lotnisku i możliwość natychmiastowego podjęcia działań:
 - a. Prowadzenie eksploatacji lotniska, w sposób zapewniający bezpieczeństwo w ruchu lotniczym oraz sprawną obsługę użytkowników lotniska,
 - b. Udzielanie niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku
 - c. Udział (w przypadku wystąpienia na lotnisku sytuacji kryzysowej), w akcji ratowniczo - gaśniczej, zgodnie z poleceniami wydawanymi przez osobę kierującą akcją ratowniczą;
 - d. Branie czynnego udziału w czasie wystąpienia na lotnisku sytuacji kryzysowej, zgodnie z obowiązującymi na lotnisku dokumentami i poleceniami osób kierujących akcją ratowniczo-gaśniczą;
 - e. Utrzymywanie lotniska i jego elementów w stanie odpowiadającym warunkom technicznym, wynikającym z właściwych przepisów lub określonych przez właściwy organ oraz zgodnie z danymi wpisanymi do dokumentacji rejestracyjnej lotniska i rejestru lotnisk cywilnych,
 - f. Utrzymywanie całorocznej gotowości eksploatacyjnej lotniska, w tym części lotniczej lotniska poprzez obowiązkową jej kontrolę w dniach otwartych dla obsługi lotów;
 - g. Prowadzenie Książki kontroli lotniska i na jej podstawie zgłaszanie do Dyrektora uwag o występujących zagrożeniach i nieprawidłowościach, których nie można wyeliminować na bieżąco bez zaangażowania dodatkowych środków finansowych i sprzętu itp.
 - h. Nadzór nad przestrzeganiem i właściwym stosowaniem ustaleń Programu Ochrony Lotniska, Instrukcji Operacyjnej Lotniska, Planu Działania w Sytuacji Zagrożenia;

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

- i. Udostępniania użytkownikom lotniska informacji zawartych w Instrukcji operacyjnej lotniska, oraz Planie działania w sytuacji zagrożenia na lotnisku,
- j. Zapewniania dostępności lotniskowej służby informacji powietrznej, zgodnie z właściwymi przepisami,
- k. Zapewnienie dostarczenia informacji meteorologicznej dla potrzeb użytkowników lotniska, zgodnie z właściwymi przepisami,
- l. Zapewnienie organom administracji lotniczej wykonującym czynności służbowe na lotnisku warunków niezbędnych do wykonywania tych czynności,
- m. Uniemożliwiania wykonywania na lotnisku czynności mających wpływ na bezpieczeństwo lotów, jeżeli dalsze ich wykonywanie zagrażałoby temu bezpieczeństwu,
- n. Śledzenia i przekazywania na bieżąco do Zarządzającego lotniskiem informacji o prowadzonych w wyznaczonych dla lotniska powierzchniach ograniczających wysokość zabudowy, inwestycjach budowlanych oraz o występujących przeszkodach budowlanych i naturalnych (drzew), w tym zgłaszanie ich do usunięcia,
- o. Zgłaszania wykonania na lotnisku zmian cech technicznych i eksploatacyjnych, dla których Zarządzający uzyskał wcześniej zezwolenie Prezesa ULC
- p. Przyjmowanie zgłoszeń (informacji) od podmiotów zewnętrznych do Zarządzającego lotniskiem o chęci przylotu na lotnisko, w dniach i w godzinach innych niż w dniach i godzinach funkcjonowania lotniska;
- q. Kontrola przestrzegania poruszania się po lotnisku pojazdów i osób uprawnionych i nieuprawnionych i zgłaszanie w tym zakresie wniosków do Zarządzającego lotniskiem;
- r. Kontrola wjazdów/wyjazdów oraz przestrzegania zasad parkowania na terenie lotniska, zgodnie z wydanymi przez Zarządzającego lotniskiem Instrukcjami lub Zarządzeniami.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 13

PROCEDURA USUWANIA UNIERUCHOMIONYCH/ NIESPRAWNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

1. Unieruchomione statki powietrzne będą usuwane na koszt właściciela lub posiadacza statku powietrznego, w zależności od decyzji Zarządzającego.
2. Statki powietrzne mogą być usuwane są z pomocą Straży Pożarnej, która posiada odpowiedni sprzęt specjalistyczny:

Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie

ul. Westerplatte 19,

31-033 Kraków

tel.: +48 12 616 83 00

tel. wspólny: 998, 112

Zasady współpracy z organem służby ruchu lotniczego:

- a. W przypadku zablokowania drogi startowej przez unieruchomiony statek powietrzny dowódca statku powietrznego lub personel lotniska powinien zawiadomić o zaistniałej sytuacji FIS Olsztyn.

FIS KRAKÓW:

Tel.: +48 22 574-75-85,

+48 12 639-75-85

- b. Dane kontaktowe do personelu, właściwego do usuwania unieruchomionego statku powietrznego:

tel. +48 605 212 427– Przedstawiciel Zarządzającego

tel. +48 22 556 73 72 – Zarządzający lotniskiem Pobiednik K/Krakowa

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 14

PROCEDURA INSPEKCJI POLA RUCHU NAZIEMNEGO ORAZ POWIERZCHNI OGRANICZAJĄCYCH PRZESZKODY

1. Inspekcje PRN obejmują sprawdzenie co najmniej stanu technicznego nawierzchni dróg startowych, w tym obecności śniegu, lodu lub obcych przedmiotów, sprawności pomocy wzrokowych oraz obecności przeszkód lotniczych na lotnisku i w jego otoczeniu, w tym zwłaszcza na podejściu do lądowania.
2. Kompleksową kontrolę pola naziemnego ruchu lotniczego, wzrokowych pomocy lotniskowych, ograniczników (stopnia zarośnięcia trawą oraz barwy) przeprowadza się okresowo raz na kwartał, natomiast stan dróg startowych przed rozpoczęciem lotów w danym dniu lotnym.
3. Kontrole powierzchni ograniczającej wysokość zabudowy przeprowadza się raz na rok, na początku sezonu lotnego, a dotyczy ona szacunków wysokości drzewostanu oraz usuwaniu roślinności mogącej mieć wpływ na bezpieczeństwo startów i lądowań.
Wyniki kontroli zamieszczane są w raporcie pokontrolnym znajdującym się w Księżce kontroli lotniska.
4. W przypadku pojawienia się w powierzchniach ograniczających obiektu budowlanego mogącego stanowić przeszkodę lotniczą, Przedstawiciel Zarządzającego ma obowiązek poinformowania o takiej sytuacji Zarządzającego lotniskiem.
5. Zarządzający lotniskiem po analizie procesu budowy wskazanego obiektu, w przypadku, upewnienia się, że istniejący obiekt (lub w budowie) stanowi przeszkodę lotniczą, powstałą bez uzgodnienia z Prezesem ULC zawiadamia właściwy organ nadzoru budowlanego o powstaniu obiektu budowlanego z naruszeniem obowiązujących przepisów Prawa lotniczego.
6. Kontrole przeprowadza się indywidualnie lub zespołowo, pieszo lub z użyciem pojazdów kołowych. Kierunek kontroli odbywa się w miarę możliwości przeciwnie do kierunku lądowań, z zachowaniem szczególnych środków ostrożności.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 15

PROCEDURA UTRZYMANIA POLA NAZIEMNEGO RUCHU LOTNICZEGO

1. W ciągu roku pole naziemnego ruchu lotniczego utrzymywane jest na bieżąco i poddawane jest takim zabiegom jak m.in.:
 - a. włókowanie
 - b. zasypywanie nierówności
 - c. koszenie
 - d. usuwanie skoszonej trawy
 - e. rozsiewanie nawozów sztucznych,
 - f. napowietrzanie darni przy użyciu specjalistycznych maszyn rolniczych,
 - g. wałowanie powierzchni dróg startowych
 - h. likwidacja nierówności spowodowanych przez zwierzynę,
 - i. w okresie wegetacji kilkakrotne koszenie trawy,
 - j. ewentualne dosiewanie nasion traw w miejscach stwierdzonych ubytków,
 - k. okresowe przeglądy stanu nawierzchni lotniska,
 - l. usuwanie z nawierzchni wszelkich przedmiotów zanieczyszczających PNRL, zwłaszcza zagrażających bezpieczeństwu operacji lotniczych.
2. Ze względu na brak urządzeń do odśnieżania, funkcjonowanie lotniska w okresie zimowym może być ograniczone.
3. Informacje o ograniczeniach dostępne w depeszy NOTAM i u telefonicznie u Przedstawiciela Zarządzającego.
4. Płyty przed hangarem są oczyszczane z obiektów mogących powodować uszkodzenie statku powietrznego. Usuwana jest również trawa/chwasty ze szpar i dylatacji.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 16

PROCEDURA PLANOWANIA I PRZEPROWADZANIA PRAC NA LOTNISKU

1. Planowanie prac na lotnisku powinno stanowić ważny element prawidłowego gospodarowania lotniskiem, tak aby móc zachować na min. dobrym poziomie możliwość użytkową infrastruktury lotniskowej, jak również wysoki poziom bezpieczeństwa, w tym podczas wykonywania operacji lotniczych.
2. Prace na lotnisku powinny być prowadzone z możliwie jak najmniej uciążliwymi skutkami dla prawidłowego funkcjonowania lotniska.
3. Wszelkie prace prowadzone w rejonie PNRL, które mogą wpływać na bezpieczeństwo operacji należy minimalizować. Właściwe będzie w takiej sytuacji wydanie czasowej depeszy NOTAM, aby móc bezpiecznie zakończyć prace w obrębie PNRL.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 17

PROCEDURA ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ

1. Na lotnisku Pobiednik k/Krakowa zostało wyznaczone jedno miejsce postojowe z nawierzchnią sztuczną. Płyta postojowa o wymiarach 170 x75 m
Wszelkie uzgodnienia dotyczące pozostawienia statku powietrznego na miejscu postojowym należy uzgadniać bezpośrednio z osobą funkcyjną.
2. Utrzymywanie nawierzchni darniowych, stanowiących miejsca postojowe należy w miarę potrzeby kosić, rozgarniać kretowiny, uzupełniać ubytki w darni. Zgodnie z punktem 2.7 Instrukcji Operacyjnej Lotniska Pobiednik k/Krakowa.
3. Wszelkie zanieczyszczenia znajdujące się na płycie postojowej powinny być usuwane zgodnie z zaleceniami producentów danego środka, stanowiącego w/w zanieczyszczenie.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 18

PROCEDURA USUWANIA ZANIECZYSZCZEŃ Z PŁYTY POSTOJOWEJ

1. Na lotnisku Pobiednik k/Krakowa wyznaczone zostały miejsca postojowe bez nawierzchni sztucznej oraz jedno miejsce z nawierzchnią sztuczną.
2. Wszelkie zanieczyszczenia znajdujące się w miejscach postojowych, powinny być natychmiast usuwane, z zachowaniem środków ostrożności, szczególnie w przypadku zanieczyszczeń płynnych, które mogą być szkodliwe przy bezpośrednim kontakcie np. ze skórą, czy inną substancją, materiałem.
3. W przypadku braku możliwości zidentyfikowania substancji i braku wiedzy, jaki sposób usunięcia w/w substancji będzie bezpieczny dla człowieka oraz środowiska, należy koniecznie poinformować o takim zdarzeniu PSP w Krakowie.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 19

PROCEDURA POSTĘPOWANIA Z ZAGROŻENIAMI ZE STRONY ZWIERZĄT

1. Zarządzający lotniskiem monitoruje i kontroluje obecność zwierząt występujących na lotnisku, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji lotniskowych.
2. Należy regularnie prowadzić inspekcje miejsc zlokalizowanych na terenie lotniska mające szczególne cechy sprzyjające żerowaniu ptaków oraz będące potencjalnym miejscem lęgów, schronienia lub odpoczynku dla innych zwierząt.
3. Należy zwracać uwagę na okresową możliwość żerowania ptaków na DS. W takim przypadku należy je płoszyć przy użyciu samochodu lub petard hukowych.
4. Jeżeli w wyniku inspekcji ustalono, iż na terenie lotniska znajdują się siedliska ptaków, po ustaleniu iż gatunki te nie są objęte ochroną, siedliska takie powinny zostać przeniesione w miejsca poza obszarami zagrożenia dla lotnictwa, jednocześnie Zarządzający dba aby na terenie lotniska zminimalizować miejsca stwarzające warunki do powstawania miejsc lęgowych ptaków.
5. W przypadku stwierdzenia naruszenia granic lotniska przez zwierzynę łowną, Zarządzający lotniskiem wnioskuje, o dokonanie redukcyjnego odstrzału zwierzyny, stosownie do przepisów prawa łowieckiego, w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa operacji lotniczych przez zwierzynę, gdy inne metody ochrony okazały się nieskuteczne.
6. Podczas następnej kontroli, należy zaktualizować zapis w Książce kontroli pkt. 9 Raportu dziennego oceny stanu lotniska, wraz z oceną skuteczności czynności podejmowanych w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom ze strony zwierząt.
7. W przypadku stwierdzenia zderzenia statku powietrznego ze zwierzęciem, dowódca statku powietrznego zobowiązany jest do złożenia raportu o przebiegu takiego zdarzenia do zarządzającego lotniskiem oraz do Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wraz z opisem i zdjęciami uszkodzeń statku powietrznego. Jeżeli zderzenie statku powietrznego ze zwierzęciem zakończyło się wypadkiem lotniczym i w jego wyniku osoby biorące udział w zdarzeniu doznały uszczerbku na zdrowiu, bądź straciły życie, dodatkowo powiadamia się służby ratunkowe oraz KBWL. W takiej sytuacji należy udzielić jak najszybszej pomocy medycznej, a następnie zabezpieczyć statek powietrzny do czasu przybycia Komisji.

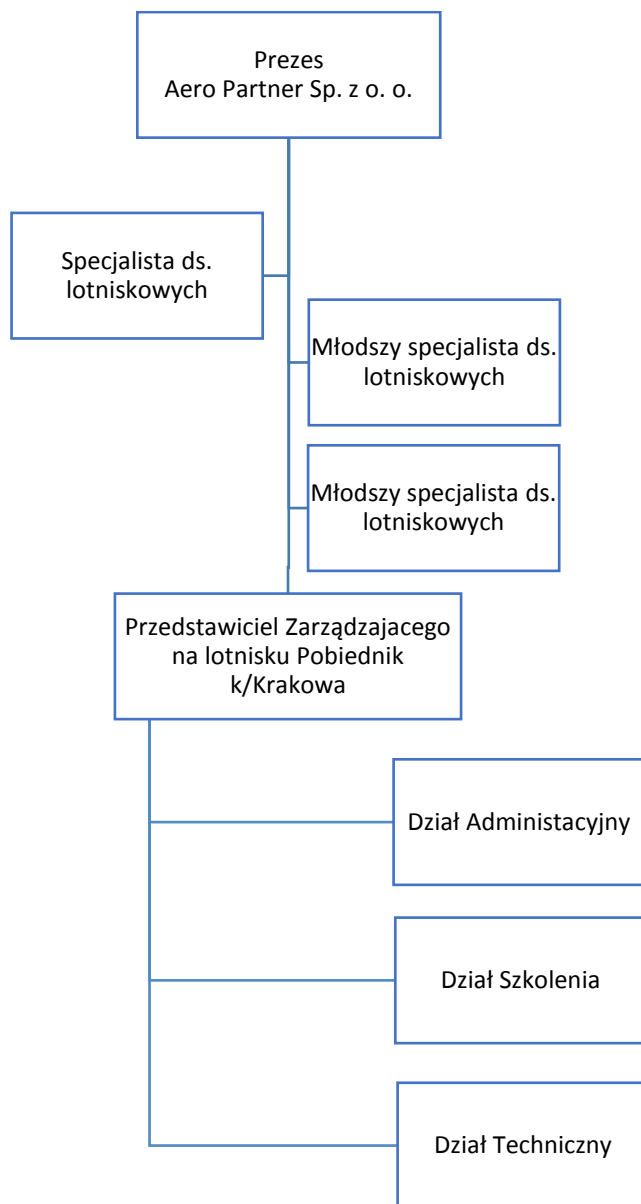
INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 20

SCHEMAT STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ LOTNISKA



INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 21

ZAKRES OBOWIĄZKÓW PERSONELU ZARZĄDZAJĄCEGO

1. Przedstawiciel Zarządzającego jest zobligowany do przekazywania do Zarządzającego lotniskiem wszelkich istotnych informacji, którą mogą dotyczyć funkcjonowania lotniska, w tym informacji o:
 - a. zmianach cech technicznych i eksploatacyjnych,
 - b. konieczności zamknięcia lotniska, wydania depeszy NOTAM,
 - c. informacji o nieprawidłowości w funkcjonowaniu lotniska,
 - d. niezgodność w oznakowaniu przeszkód lotniczych,
 - e. pojawienie się przeszkód lotniczych w okolicy lotniska,
 - f. wszelkich zmianach personalnych w tym osób odpowiedzialnych na lotnisku.
2. Informacje powinny być przekazywane drogą e-mailową do Zarządzającego lotniskiem.
3. Zarządzający po otrzymaniu informacji, jej przeanalizowaniu i uzgodnieniu z Przedstawicielem Zarządzającego, przygotowuje odpowiednie dokumenty do zmiany lub aktualizacji w dokumentacji lotniska, informując o tym Urząd Lotnictwa Cywilnego.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 22

DZIAŁANIA Z ZAKRESU OCHRONY ŚRODOWISKA

1. Hałas. Jednym z najbardziej odczuwalnych oddziaływań na środowisko jest hałas, który ściśle związany jest z charakterem działalności lotniska oraz wykonywanymi operacjami lotniczymi. Operacje lotnicze na lotnisku Pobiednik k/Krakowa nie przekraczają dopuszczalnych norm hałasu.
2. Gospodarka odpadami. System magazynowania oraz przekazywania odpadów odbiorcom, posiadającym niezbędne pozwolenia na ich transport i unieszkodliwianie.
3. Dzika zwierzyna. Obecność ptaków i ssaków w strefie lotniska lub na polu naziemnego ruchu lotniczego stanowi zagrożenie dla statków powietrznych. Dla zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych prowadzone są niezbędne działania. Osoba funkcyjna na lotnisku wyznacza pracownika, który, będzie odpowiadać za płoszenie ptactwa i monitorowanie oraz odstraszenie dzikiej zwierzyny.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 23

PLANY I HARMONOGRAMY SZKOLEŃ

1. Zarządzający organizuje we własnym zakresie bądź korzystając z podmiotów zewnętrznych odpowiednie szkolenia personelu adekwatnie do pełnionych obowiązków.
 - a. Szkolenie w zakresie SMS – powinien posiadać każdy pracownik, który pełni funkcję w zakresie SMS,
 - b. Szkolenie w zakresie Świadomości Ochrony Lotnictwa – powinien posiadać każdy pracownik, który pracuje w strefie zastrzeżonej lotniska, należy odnawiać min. co 3 lata,
 - c. Szkolenie z pierwszej pomocy przedmedycznej – każdy pracownik na lotnisku powinien być przeszkolony, odnawianie możliwe podczas ćwiczeń PDSZ
 - d. Szkolenie z obsługi urządzeń radiokomunikacyjnych – powinien posiadać każdy pracownik obejmujący stanowisko dot. urządzeń radiokomunikacyjnych,
 - e. Szkolenie z obsługi systemu pomiarów meteorologicznych – powinien posiadać każdy pracownik obejmujący stanowisko dot. urządzeń meteorologicznych, oraz prowadzenia pomiarów,
 - f. Szkolenie wewnętrzne powinien posiadać każdy pracownik, który wykonuje prace na lotnisku, ponadto każdą zmianę w n/w dokumentach należy przekazywać do wiedzy pracownikom, w zakresie stosowania:
 - Instrukcji Operacyjnej;
 - Instrukcji ruchu naziemnego;
 - Planu działania w sytuacji zagrożenia.
 - g. Szkolenie dla osoby odpowiedzialnej za wdrożenie Programu Ochrony lotniska (Kierownika ds. ochrony), określonego w pkt 11.2.5 załącznika do Rozporządzenia 2015/1998, które wymaga powtórzenia co 5 lat.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 24 - PROCEDURA BEZPIECZEŃSTWA OPERACJI LOTNICZYCH PODCZAS WYKONYWANIA PRAC NA LOTNISKU

1. Podczas wykonywania prac na lotnisku Przedstawiciel Zarządzającego organizuje te prace w sposób pozwalający zachować pełne bezpieczeństwo.
2. Niniejsza procedura dotyczy wykonywania:
 - a) Prac związanych z utrzymaniem lotniska;
 - b) Wykonywania napraw pomocy wzrokowych oraz urządzeń;
 - c) Remontów nawierzchni PRN;
 - d) Innych prac budowlanych i remontowych na lotnisku.
3. Przed wykonaniem jakichkolwiek prac, osoby wykonujące te prace muszą uzyskać zgodę Przedstawiciela Zarządzającego, podając zakres planowanych prac.
4. Przedstawiciel Zarządzającego po przeprowadzeniu analizy bezpieczeństwa.
5. Podczas prac związanych z utrzymaniem lotniska (koszenie trawy, wałowanie itp.) na lotnisku nie są wykonywane operacje lotnicze – Przedstawiciel Zarządzającego informuje o takiej pracy Zarządzającego z co najmniej jednodniowym wyprzedzeniem, a Zarządzający wydaje NOTAM.
6. Wykonywanie napraw pomocy wzrokowych oraz urządzeń, osoby wykonujące te naprawy znajdują się poza DS., przy czym muszą zachować oni szczególną ostrożność. Jeżeli prace dotyczą wskaźników znajdujących się na DS., na czas wykonywania pracy operacje muszą być wstrzymane.
7. Podczas prac związanych z remontami nawierzchni PRN na lotnisku nie są wykonywane operacje lotnicze – Przedstawiciel Zarządzającego informuje o takiej pracy Zarządzającego z co najmniej jednodniowym wyprzedzeniem, a Zarządzający wydaje NOTAM.
8. Podczas wykonywania innych prac budowlanych i remontowych na lotnisku, poza obszarem PRN:
 - a) Obszar wykonywanych prac musi być określony w bezpiecznej odległości od PRN.
 - b) Przedstawiciel Zarządzającego jest uprawniony do wydawania nakazów i zakazów osobom wykonującym te prace w celu wyegzekwowania nienaruszania powierzchni PRN.
 - c) Podczas wykonywania prac długookresowych powierzchnia, na których są one wykonywane muszą być oznaczone i ograniczone wyraźnymi znakami lub taśmami.
9. Osoby wykonujące prace opisane w niniejszym załączniku muszą być ubrane w odzież kontrastującą kolorem z otoczeniem.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 25

PROCEDURA WYSTĘPOWANIA DO PREZESA ULC O WYDANIE DECYZJI W SPRAWIE USUNIĘCIA NATURALNYCH PRZESZKÓD LOTNICZYCH

1. Zarządzający dokonuje kontroli obiektów naturalnych (drzew) w powierzchniach ograniczających wysokość zabudowy (nie rzadziej niż raz na rok).
2. Obiekty mogące stanowić przeszkodę lotniczą oraz zagrażające bezpieczeństwu, są poddawane inwentaryzacji na zlecenie zarządzającego lotniskiem wraz z weryfikacją wysokości obiektów naturalnych z obowiązującymi powierzchniami ograniczającymi wysokość zabudowy.

Uwaga: inwentaryzacja przeszkody powinna zawierać następujące dane:

- a. dla pojedynczych lub grupy przeszkód (drzew) w formie określającej poszczególne drzewa jednocześnie uwzględniając ich wysokość (rzędną terenu, wysokość przeszkody w metrach nad poziom terenu i nad poziom morza oraz przewyższenie przeszkody, tj. przekroczenie powierzchni ograniczającej zabudowę) i ich lokalizację według współrzędnych geograficznych WGS-84,
 - b. dla obszarów zalesionych jako określenie poszczególnych drzew uwzględniając ich wysokość (rzędną terenu, wysokość przeszkody w metrach nad poziom terenu i nad poziom morza oraz przewyższenie przeszkody, tj. przekroczenie powierzchni ograniczającej zabudowę), lokalizację według współrzędnych geograficznych WGS-84. Ponadto należy określić granice (punkty charakterystyczne) obszaru zalesionego kwalifikowanego jako przeszkoda lotnicza we współrzędnych geograficznych WGS-84 na analizowanej działce lub granice całej działki.
Zarządzający, każdorazowo, koordynuje pracę w zakresie prowadzonej inwentaryzacji obiektów naturalnych.
3. Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji zarządzający lotniskiem dokonuje:
 - a. wpisu nowopowstałej naturalnej przeszkody lotniczej do dokumentacji rejestracyjnej lotniska, lub
 - b. wpisu zmian danych do rejestru lotnisk w zakresie zasięgu naturalnej przeszkody lotniczej lub zmiany wysokości naturalnej przeszkody lotniczej.
 4. Po aktualizacji danych w rejestrze lotnisk cywilnych zarządzający przygotowuje dokumenty konieczne do wystąpienia do Prezesa ULC o decyzję w sprawie usunięcia naturalnych przeszkód lotniczych, zgodnie z wytycznymi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w tym dokumenty dotyczące inwentaryzacji naturalnej przeszkody lotniczej.
 5. Osobą odpowiedzialną za w/w działania ze strony zarządzającego jest ACM.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA - EPKP

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

ZAŁĄCZNIK NR 26 - PROCEDURA ROZSTAWIANIA URZĄDZEŃ TYPU LUN NA LOTNISKU POBIEDNIK K/KRAKOWA

1. Przed rozpoczęciem rozstawiania świateł w pobliżu drogi startowej lotniska, należy koniecznie sprawdzić wszystkie lampy, czy są sprawne oraz czy nie posiadają uszkodzeń mogących wpłynąć na ich poprawność funkcjonowania.
2. Lokalizacja lamp na lotnisku powinna być zgodna z załącznikiem 1A do Instrukcji Operacyjnej Lotniska.
3. Światła krawędziowe drogi startowej, barwy białej, dookólne powinny być rozstawione co 100 m z zachowaniem proporcjonalnych odstępów.
4. Światła początku drogi startowej, jednokierunkowe, barwy zielonej, w liczbie min. 6 sztuk powinny być proporcjonalnie rozstawione.
5. Światła końca drogi startowej, jednokierunkowe, barwy czerwonej, w liczbie min. 6 sztuk powinny być proporcjonalnie rozstawione.
6. Podczas rozstawiania lamp na lotnisku, w pobliżu drogi startowej należy zachować szczególną ostrożność.
7. Wszelkie sprzęty oraz elementy ułatwiające rozstawienie lamp na lotnisku powinny zostać zabrane tuż po zakończeniu prac.
8. Co 30 dni należy przeprowadzić rekonesans i sprawdzić stan wszystkich lamp.
9. W przypadku rozładowania się akumulatorów w lampach, należy niezwłocznie je naładować.
10. Akumulatory powinny być ładowane co 30 dni, nawet w przypadku, gdy nie są użytkowane.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA