

**INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA**  
**POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP**  
LOTNISKO UŻYTKU PUBLICZNEGO O OGRANICZONEJ CERTYFIKACJI

*WOJEWÓDZTWO: MAŁOPOLSKIE*

*POWIAT: KRAKOWSKI*

*GMINA: IGOŁOMIA - WAWRZEŃCZYCE*

**Wyk. w 4 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

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie II 2021</i>	<i>Strona 1 z 58</i>
--------------------	----------------------------	----------------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie II 2021</i>	<i>Strona 2 z 58</i>
--------------------	----------------------------	----------------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

## Spis treści

KARTA UZGODNIENÍ .....	5
WYKAZ ZMIAN STANDARDOWYCH.....	7
WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON.....	9
I. INFORMACJE OGÓLNE .....	13
1.1 Cel i zakres Instrukcji Operacyjnej Lotniska .....	13
1.2 Wymogi prawne dotyczące Certyfikacji lotniska.....	13
1.3 Dane telefoniczne i adresowe Zarządzającego lotniskiem oraz głównego użytkownika .....	13
1.4 Warunki użytkowania lotniska .....	14
1.5 Osłona meteorologiczna .....	17
1.6 System rejestrowania ruchu statków powietrznych .....	18
1.7 Obowiązki Zarządzającego lotniskiem.....	18
II. DANE DOTYCZĄCE LOKALIZACJI LOTNISKA .....	20
2.1 Plan lotniska .....	20
2.2 Plan granic lotniska.....	20
2.3 Dane dotyczące odległości do najbliższego miasta .....	20
2.4 Dane dotyczące aktu własności.....	20
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 BEZPIECZEŃSTWA..	28
4.1 Budowa kręgu nadlotniskowego (załącznik nr 3).....	28
4.2 Zasady zgłaszania informacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych.....	30
4.3 Dostęp do pola ruchu naziemnego [PRN, PNRL]:.....	31
4.4 Lotniskowy plan awaryjny .....	32
4.5 Ratownictwo i ochrona przeciwpożarowa: .....	32
4.6 Kontrole pola ruchu naziemnego [PRN, PNRL] oraz powierzchni ograniczających przeszkody prowadzone przez Zarządzającego lotniskiem:.....	32
4.7 Wzrokowe pomoce nawigacyjne oraz lotniskowy system elektroenergetyczny:.....	33
4.8 Utrzymanie pola ruchu naziemnego: .....	34
4.9 Bezpieczeństwo robót prowadzonych na lotnisku:.....	35
4.10 Zarządzanie płytą postojową:.....	36
4.11 Bezpieczeństwo na płycie postojowej:.....	37

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie II 2021</i>	<i>Strona 3 z 58</i>
--------------------	----------------------------	----------------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

4.12	Procedura poruszania się po polu ruchu naziemnego .....	38	
4.13	Zarządzanie zagrożeniami ze strony środowiska: .....	40	
4.14	Kontrola przeszkód lotniczych:.....	41	
4.15	Usuwanie unieruchomionych statków powietrznych: .....	41	
4.16	Postępowanie z materiałami i substancjami niebezpiecznymi: .....	42	
4.17	Procedura powoływania kierującego lotami.....	45	
1.8	Procedura powoływania Dyżurnego Operacyjnego lotniska .....	46	
1.9	Procedura wykonywania lotów akrobacyjnych.....	46	
V. STRUKTURA ORGANIZACYJNA ZARZĄDZAJĄCEGO LOTNISKIEM I SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM .....			47
5.1	Administracja lotniskiem:.....	47	
5.2	System zarządzania bezpieczeństwem (SMS) .....	47	
VI. INFORMACJE DODATKOWE .....			54
6.1	Telefon do służb ruchu lotniczego (ATS) .....	54	
6.2	Telefony i adresy najbliższej jednostki Straży Pożarnej .....	54	
6.3	Telefony i adresy najbliższej jednostki Policji.....	54	
6.4	Telefony i adresy najbliższej placówki Służby Zdrowia .....	54	
6.5	Telefon do Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego.....	54	
6.6	Telefon do PKBWL .....	54	
6.7	Telefon do Inspektoratu Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym (LBB) – ULC .....	55	
VII. INDEKS DEFINICJI I SKRÓTÓW .....			56
VIII. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW .....			58

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie II 2021</i>	<i>Strona 4 z 58</i>
--------------------	----------------------------	----------------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

## KARTA UZGODNIENÍ

POLSKA AGENCJA ŹEGLUGI POWIETRZNEJ

UZGADNIA

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

ZATWIERDZA

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie II 2021</i>	<i>Strona 5 z 58</i>
--------------------	----------------------------	----------------------

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie II 2021</i>	<i>Strona 6 z 58</i>
--------------------	----------------------------	----------------------

## WYKAZ ZMIAN STANDARDOWYCH

Nr zmiany	Data zmiany	Wprowadzana zmiana (numer strony)	Podpis osoby wprowadzającej zmianę

# 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 II 2021</i>	<i>Strona 8 z 58</i>
--------------------	----------------------------	----------------------



# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

## WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON

Rozdział	Strona	Nr zmiany	Status zmiany	Data wprowadzenia	Data obowiązywania
	1	0	-		
	2	0	-		
	3	0	-		
	4	0	-		
	5	0	-		
	6	0	-		
	7	0	-		
	8	0	-		
	9	0	-		
	10	0	-		
	11	0	-		
	12	0	-		
Rozdział I	13	0	-		
Rozdział I	14	0	-		
Rozdział I	15	0	-		
Rozdział I	16	0	-		
Rozdział I	17	0	-		
Rozdział I	18	0	-		
Rozdział I	19	0	-		
Rozdział II	20	0	-		
Rozdział III	21	0	-		
Rozdział III	22	0	-		
Rozdział III	23	0	-		
Rozdział III	24	0	-		
Rozdział III	25	0	-		

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

Rozdział III	26	0	-		
Rozdział IV	27	0	-		
Rozdział IV	28	0	-		
Rozdział IV	29	0	-		
Rozdział IV	30	0			
Rozdział IV	31	0	-		
Rozdział IV	32	0	-		
Rozdział IV	33	0	-		
Rozdział IV	34	0	-		
Rozdział IV	35	0	-		
Rozdział IV	36	0	-		
Rozdział IV	37	0	-		
Rozdział IV	38	0	-		
Rozdział IV	39	0	-		
Rozdział IV	40	0	-		
Rozdział IV	41	0	-		
Rozdział IV	42	0	-		
Rozdział IV	43	0	-		
Rozdział IV	44	0	-		
Rozdział IV	45	0	-		
Rozdział V	46	0	-		
Rozdział V	47	0	-		
Rozdział V	48	0	-		
Rozdział V	49	0	-		
Rozdział V	50	0	-		
Rozdział V	51	0	-		
Rozdział V	52	0	-		
Rozdział VI	53	0	-		

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

<b>Rozdział VI</b>	<b>54</b>	<b>0</b>	-		
<b>Rozdział VII</b>	<b>55</b>	<b>0</b>	-		
<b>Rozdział VII</b>	<b>56</b>	<b>0</b>	-		
<b>Rozdział VIII</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	-		

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie II 2021</i>	<i>Strona 12 z 58</i>
--------------------	----------------------------	-----------------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

## 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. Komitetu Obrony Robotników 39, 02-148 Warszawa

tel.: +48 22 556 73 72;

faks: +48 22 556 73 80

e-mail: [biuro@aeropartner.pl](mailto:biuro@aeropartner.pl)

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

Sabina Hawryłko

tel.: +48 605 212 427

Aeroklub Krakowski

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 13 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

Lotnisko Pobiednik Wielki, 32-125 Wawrzeńczyce

tel./fax: +48 603 639 842,

e-mail: [biuro@aeroklubkrakowski.pl](mailto:biuro@aeroklubkrakowski.pl)

**W przypadku nieobecności Przedstawiciela Zarządzającego, jego funkcję będzie pełnił:**

1. Marcin Sikora- Szef Techniczny
2. Roman Matyjewicz - Szef Wyszkozenia

Dane kontaktowe:

Marcin Sikora- 535 549 308

Roman Matyjewicz - 535 549 324

Aeroklub Krakowski

Lotnisko Pobiednik Wielki, 32-125 Wawrzeńczyce

tel./fax: +48 603 639 842,

Przedstawiciel Zarządzającego do spraw SMS:

Sabina Hawrytko

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.

### 1.4.2 Godziny pracy lotniska:

Siedem dni w tygodniu od 8:00 do 23:00 LMT

Operacje w warunkach VFR Noc należy zgłaszać do Zarządzającego drogą mailową 12h przed planowanym lotem.

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie II 2021</i>	<i>Strona 14 z 58</i>
--------------------	----------------------------	-----------------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

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.

**Uwaga: Przy wykonywaniu operacji VFR noc światła dla DS1 załącza się drogą radiową na częstotliwości (Pobiednik Radio): 118.605 MHz – 4 kliknięcia nadawania. Przy braku załączonych świateł starty i lądowania zabronione.**

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, 32-125 Wawrzeńczyce

tel. +48 603 639 842

e-mail: [biuro@aeroklubkrakowski.pl](mailto:biuro@aeroklubkrakowski.pl)

## **Szkoła Spadochronowa Kraksky Sp. z o.o.**

Węgrzyce Wielkie 616, 32-002 Węgrzyce Wielkie

tel.: +48 660 464 600

e-mail: [biuro@kraksky.pl](mailto:biuro@kraksky.pl)

## **Aviation ATSM Sp. z o.o. S.K.A**

Pobiednik Wielki 133, 32-125

tel. +48 501 101 504 (szef instruktorów praktycznych)

e-mail: [goldwings@goldwings.p](mailto:goldwings@goldwings.p)

1.4.8. Zasady użytkowania lotniska przez sekcje (samolotową, szybowcową, mikrołotową) ustalane są na bieżąco pomiędzy kierownikami sekcji i kierującym lotami, zgodnie z ustaleniami Kierownika Szkolenia Aeroklubu Krakowskiego. Zezwala się na jednoczesne wykonywanie skoków

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 15 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

spadochronowych i lotów pojedynczych statków powietrznych przy zachowaniu dwustronnej łączności radiowej pomiędzy kierującym lotami i wykonującymi operacje.

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:**
  - Samoobsługowa stacja paliw czynna w godzinach pracy lotniska
  - dostępne paliwo: AVGAS 100LL
  - Tankowanie z własnego dystrybutora możliwe tylko za zgodą 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.aro.pansa.pl](http://www.aro.pansa.pl)

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.

**Uwaga:** Po złożeniu planu lotu, przed startem dowódca statku powietrznego zobowiązany jest upewnić się, że plan lotu nie został odrzucony.

ARO nie weryfikuje kolizyjności trasy ze złożonego planu lotu ze strukturami przestrzeni powietrznej w przestrzeni niekontrolowanej. Przyjęcie planu lotu nie oznacza, że zaplanowana trasa nie jest kolizyjna.

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 16 z 58
-------------	--------------------	----------------



# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest sprawdzić dostępność przestrzeni powietrznej na etapie planowania lotu poprzez kontakt telefoniczny z AMC Polska (ASM-3 +48 22 574 5733), lub na stronie: <https://www.amc.pansa.pl/> , <https://airspace.pansa.pl/>

Warunkiem zapewnienia służby alarmowej wynikającej ze złożenia planu lotu jest uruchomienie go na właściwej częstotliwości radiowej FIS, poprzez nadanie prośby o uruchomienie planu lotu wraz z podaniem faktycznego czasu startu.

## 1.5 Osłona meteorologiczna

1.5.1. Właściwe terytorialnie biuro meteorologiczne - Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie

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

LP	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 Chorągwica	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 danych i informacji meteorologicznych dostępnych na lotnisku  
Informacje meteorologiczne (m.in. METAR, TAF, SIGNIFICANT do 700hPa, GAMET, itd.) pozyskiwane poprzez stronę [www.imgw.pl](http://www.imgw.pl) w zakładce „Awiacja”  
Dodatkowo dostępne są obrazy radarowe podając adresy zakładek:  
<http://pogodynka.pl/radareuro> oraz <http://pogodynka.pl/radary>”

1.5.5. Środki łączności umożliwiające dostęp do danych meteorologicznych  
Telefaks, Internet

1.5.6. Kontakt do właściwego terytorialnie Biura Meteorologicznego  
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

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 17 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

e-mail: meteo.krakow@imgw.pl

## 1.6 System rejestrowania ruchu statków powietrznych

NIE DOTYCZY

## 1.7 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 użytkownikom lotniska 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;
- 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,
- Monitorować teren w granicach powierzchni ograniczających przeszkody pod względem obecności przeszkód lotniczych i innych zagrożeń dla statków powietrznych (*do pełnienia w/w funkcji pełnomocnictwo posiada Przedstawiciel Zarządzającego*)
- w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów, uniemożliwiać wykonywanie czynności mających wpływ na bezpieczeństwo lotów, jeżeli dalsze ich wykonywanie zagrażałoby temu bezpieczeństwu;
- zarządzający lotniskiem nieposiadającym lotniczego przejścia granicznego może udostępnić lotnisko do wykonywania międzynarodowych lotów niehandlowych, na zasadach określonych w art. 73 lotniska międzynarodowe ust. 5
- prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający ciągłość ruchu lotniczego;

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 18 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

- 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 II 2021</i>	<i>Strona 19 z 58</i>
--------------------	----------------------------	-----------------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

## II. DANE DOTYCZĄCE LOKALIZACJI LOTNISKA

### 2.1 Plan lotniska

Załącznik Nr 1, zawiera:

- drogi startowe wraz z znakami granicznymi pola wlotów
- 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 22 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 II 2021</i>	<i>Strona 20 z 58</i>
--------------------	----------------------------	-----------------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

## 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°05'10,94''N

20°12'08,42''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

5°53' E (2021r)

#### 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

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 21 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

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

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°06'50"N 020°11'24"E
2. 50°07'24"N 020°21'12"E
3. 50°06'57"N 020°21'14"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°05'19"N 020°07'44"E
8. 50°06'50"N 020°11'24"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 D– 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 P6 Tarnów GND – 3500ft AMSL

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 22 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

- EP R14 Ojcowski PN – GND – 5000ft AMSL
- MRT 115 – GND – 1800 ft AMSL
- MRT 119 – GND – 2300 ft AMSL
- MRT 123 – GND – 2300 ft AMSL

## 3.1.12. Wymiary pola wlotów i informacje z tym związane

Pole wlotów ma kształt wieloboku, na którym wyznaczono dwie drogi startowe o nawierzchni naturalnej, zgodnie z załącznikiem nr 1. Pole wlotów 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 kierującym lotami, a wykonującym operacje.

## 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°/89°07'- 265°07'	naturalna
09L/27R	980x120	095°-275°/89°07'- 265°07'	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 startu (SWY)

PS1 o wymiarach 1220 m x 70 m

PS2 o wymiarach 1100 m x 140 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.

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 23 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

Lokalizacja płyt postojowych zwieta 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 wyklądać 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.

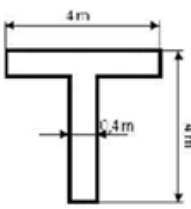
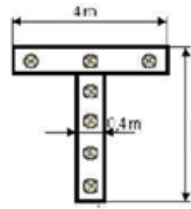
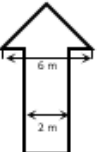
## 3.2.8. Znak miejsca startu i lądowania dla samolotów (T), a dla szybowców (↑) należy wyklądać z zasady w łożu wiatru, w miejscu przyziemienia, w odległości zapewniającej statkowi powietrznemu bezpieczny przelot nad przeszkodami z przewyższeniem min. 25 m podczas startu lub podejścia do lądowania.

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 Kierujący lotami/Dyżurny Operacyjny lotniska, 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 wyklądany tylko dla szybowców i samolotów holujących)



# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

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 3 wskaźniki kierunku wiatru, umieszczone odpowiednio:

- 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)
- na prawo od drogi kołowania B (oznaczone na załączniku nr 1 jako nr 21)

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

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.

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 25 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

## 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
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.

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 26 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie II 2021</i>	<i>Strona 27 z 58</i>
--------------------	----------------------------	-----------------------

## IV. DANE DOTYCZĄCE LOTNISKOWYCH PROCEDUR OPERACYJNYCH I ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA

### 4.1 Budowa kręgu nadlotniskowego (załącznik nr 3)

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

#### UWAGA:

**W przypadku aktywności stref lotów szybowcowych zlokalizowanych na południe i wschód od lotniska, istnieje możliwość wykonywania kręgów samolotowych po stronie północnej lotniska, jako krąg zewnętrzny w stosunku do północnego kręgu szybowcowego.**

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 przyziemia pod kątem 45° do osi drogi startowej.

Zaleca się rozpoczęcie zniżania do lądowania w miejscu, które gwarantuje bezpieczny dołot 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)  
50°06'42,66"N 020°14'08,28" E
- b) NOVEMBER (most na rzece Wisła na południe od miejscowości Nowe Brzesko)  
50°07'13,47"N 020°22'44,17" E
- c) ALFA (stawy na południe od miejscowości Zabierzów Bocheński)  
50°03'11,43"N 020°19'45,75" E
- d) PAPA (węzeł torów na zachód miejscowości Podłęża)  
50°01'16,54"N 020°09'06,96"E

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 28 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

## 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 ALFA, 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. Wznowienie 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 wznowiania 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 wznowianiu 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 Wisła,

### b) od strony zachodniej lotniska

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

### c) od strony północnej lotniska

- Pola uprawne oraz skupiska drzew;

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 29 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

## d) od strony wschodniej lotniska

- rzeka Wisła oraz graniczący z nią masyw leśny znajdujący się przy zakolu rzeczonym;

UWAGA NR 1: 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.

UWAGA NR 2: Użytkownicy zewnętrzni przelatujący nad lotniskiem Pobiednik k/Krakowa powinni stosować się do procedur operacyjnych zawartych w Instrukcji.

## 4.2 Zasady zgłaszania informacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych

4.2.1 W przypadku zaistnienia ograniczeń na lotnisku Pobiednik k/Krakowa, które wymagają publikacji depezy NOTAM lub suplementu, pracownik wyznaczony przez Zarządzającego zgłasza do zarządzającego lotniskiem informację o rodzaju ograniczeń oraz terminie ich obowiązywania. Następnie zarządzający przygotowuje na tej podstawie wnioski o publikację NOTAM lub wnioski o publikację suplementu w AIP VFR i przesyła do odpowiedniej komórki w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Zgłoszenie następuje z uwzględnieniem czasu potrzebnego służbom informacji lotniczej na ich przygotowanie, opracowanie oraz publikację.

4.2.2 Informacja o lotnisku publikowana jest w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych AIP VFR Polska), 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 - AIP VFR, suplementy. 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.

4.2.3 Dane kontaktowe:

### **Biuro NOTAM:**

tel.: +48 22 574 71 74

faks: +48 22 574 71 79

e-mail: [nof@pansa.pl](mailto:nof@pansa.pl)

### **Kierownik Służby Informacji Lotniczej**

tel.: +48 22 574 56 25

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 30 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

faks: +48 22 574 56 19

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

#### 4.2.4 Procedura obiegu wewnętrznej dokumentacji

W przypadku zaistnienia zmian w stanie infrastruktury lotniskowej pracownik wyznaczony przez Zarządzającego zgłasza ten fakt do Zarządzającego lotniskiem Pobiednik k/Krakowa. Następnie Zarządzający przygotowuje na tej podstawie wniosek o publikację zmian w AIP VFR.

Dodatkowo raz na pół roku Zarządzający lotniskiem weryfikuje zgodność informacji opublikowanych w AIP VFR Polska z dokumentacją rejestracyjną lotniska oraz treścią Instrukcji Operacyjnej.

#### 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, po uprzednim przeszkoleniu.
- 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. Ruch kołowy i pieszy powinien odbywać się skrajem lotniska lub wg. instrukcji kierującego lotami/Dyżurnego Operacyjnego lotniska. Nadzór nad ruchem pojazdów na terenie lotniska prowadzi Przedstawiciel Zarządzającego lotniskiem.
- 4.3.3 Osobom postronnym, nieznanym przepisów ruchu lotniczego, przydziela się osobę upoważnioną.
- 4.3.4 Lotnisko oznakowane jest tablicami informacyjnymi o zakazie wjazdu pojazdów i wstępu osób postronnych na płytę lotniska.
- 4.3.5 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 Kierującego lotami/Dyżurnego Operacyjnego lotniska.
- 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.

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 31 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

## 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, który znajduje się razem z egzemplarzem Instrukcji Operacyjnej w budynku administracyjnym i jest dostępny dla wszystkich użytkowników lotniska.

### 4.5.3. Pojazdy ratowniczo-gaśnicze

Dane zawarte w PDSZ, który znajduje się razem z egzemplarzem Instrukcji Operacyjnej w budynku administracyjnym i jest dostępny dla wszystkich użytkowników lotniska.

## 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 kierującym lotami

- a) w przypadku osób posiadających Świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej - dwustronna łączność z kierującym lotami poprzez radiotelefon na częstotliwości 118,605 MHz
- b) w przypadku osób nieposiadających uprawnień radiooperatora – skaner umożliwiający nasłuch transmisji radiowych w otoczeniu. W sytuacji, gdy konieczna jest odpowiedź zwrotna dla kierującego lotami odbywa się ona poprzez telefon komórkowy.

### 4.6.4. Rejestrowanie wyników kontroli

Książka kontroli lotniska zawiera:

- Raporty ogólne z oceny stanu lotniska,
- Raport dzienny, kwartalny, roczny oceny stanu lotniska,

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 32 z 58
-------------	--------------------	----------------



# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

- Raport dodatkowy 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. Raporty oceny stanu lotniska mogą wykonywać wszyscy przeszkoleni pracownicy obsługi naziemnej.

4.6.8. 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.

Dodatkowo po przejściu wichury lub burzy, po zaistnieniu incydentu lub wypadku lotniczego w PRN, pojawieniu się innych zagrożeń dla bezpieczeństwa, jeśli tego dnia będą kontynuowane operacje lotniskowe

- **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:

4.7.1. 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. Światła włączane są poprzez 4-krotne naciśnięcie przycisku na radiotelefonie (w czasie 5 sekund) na częstotliwości 118,605 MHz i wyłączane automatycznie po 15 minutach.

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 33 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

4.7.2. Lotnisko jest jednostronnie zasilane w energię elektryczną.

W przypadku awarii systemu zasilania elektrycznego lotnisko wyposażone jest w stacjonarny agregat prądotwórczy.

4.7.3. Przedstawiciel zarządzającego lotniskiem odpowiedzialny jest za zapewnienie ciągłej sprawności urządzeń nawigacyjnych, systemu świateł lotniczych, w tym:

- oznakowania,
- sygnalizacji,
- oświetlenia przeszkód lotniczych,
- lotniskowego systemu elektroenergetycznego zasilającego lotnisko.

Kontrole urządzeń nawigacyjnych, systemu świateł lotniczych i systemu zasilania elektrycznego (wskaźnika napięcia w rozdzielniczy elektrycznej oraz poziomu benzyny w prądotwórczym agregacie awaryjnym) należy przeprowadzać zgodnie z listą kontrolną w każdym dniu roboczym lotniska. Wynik należy zanotować w Księżce Kontroli Lotniska. Osobą odpowiedzialną za kontrolę jest Kierujący lotami/ Dyżurny operacyjny lotniska.

Ponadto Kierujący lotami/ Dyżurny operacyjny lotniska zobligowany jest do kontroli, oceny i informowania o stanie pomocy wzrokowych wykorzystywanych do lotów nocnych, każdorazowo przed planowanymi lotami nocnymi. Wyniki kontroli należy zapisać w Księżce Kontroli Lotniska.

4.7.4. W przypadku awarii należy natychmiastowo podjąć działania naprawcze.

O awarii pomocy wzrokowych wykorzystywanych do lotów nocnych należy poinformować zarządzającego lotniskiem, który następnie przygotowuje na tej podstawie wniosek o publikację NOTAM „braku możliwości wykonywania operacji lotniczych w nocy”, który wysyłany jest do Biura NOTAM zgodnie z danymi z pkt. 4.2.3.

## **4.8 Utrzymanie pola ruchu naziemnego:**

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

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 34 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

- likwidacja nierówności spowodowanych przez zwierzynę,
- 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.

Przedstawiciel Zarządzającego przeszkala i 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 NOTAM.

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 depezbach NOTAM oraz telefonicznie u Przedstawiciela Zarządzającego. Nie prowadzi się chemicznego odladzania 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 Książce 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.

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.

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie II 2021</i>	<i>Strona 35 z 58</i>
--------------------	----------------------------	-----------------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

- Osoby znajdujące się w rejonie PNRL pozostające w tym obszarze przez dłuższy okres powinny być widoczne.
- Osoby znajdujące się w rejonie PNRL pozostające w tym obszarze przez dłuższy okres muszą odbyć szkolenie z zasad bezpieczeństwa.
- 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.

#### 4.9.4. 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 Kierujący lotami.

#### 4.10.2. Alokacja stanowisk postojowych

Przydzielanie stanowisk postojowych należy uzgadniać z Kierującym lotami.

#### 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.
- 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

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 36 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

## 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 (3m) od statku powietrznego.

### 4.11.2. Egzekwowanie zasad bezpieczeństwa w trakcie operacji tankowania

Na stacji paliw znajduje się instrukcja użytkownika samoobsługowego dystrybutora paliwa. Przed tankowaniem każdy użytkownik ma obowiązek się z nią zapoznać. Jest to równoznaczne z odbyciem szkolenia z zasad bezpieczeństwa w trakcie tankowania. Kierujący lotami/Dyżurny operacyjny lotniska 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.
- 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.
- W przypadku wycieku paliwa należy niezwłocznie zatrzymać proces tankowania, a o zdarzeniu poinformować drogą radiową.
- Jeżeli pojazd stoi w kałuży wycieku paliwa, nie wolno tego pojazdu uruchamiać.
- Przejeżdżanie po kałużach wycieków paliwa, jest zabronione.
- W hangarach i w innych zamkniętych pomieszczeniach, tankowanie statku powietrznego jest niedopuszczalne.

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie II 2021</i>	<i>Strona 37 z 58</i>
--------------------	----------------------------	-----------------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

- Zabrania się tankowania statku powietrznego w niekorzystnych warunkach pogodowych, tj. silny wiatr powyżej 20 m/s; wylądowania atmosferyczne występujące w rejonie lotniska.

## 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 przeszkolona do pracy przez przedstawiciela Zarządzającego bądź osobę przez niego wyznaczoną. Kontrole nad przestrzeganiem zasad bezpieczeństwa sprawuje Przedstawiciel Zarządzającego lotniskiem.

## 4.12 Procedura poruszania się po polu ruchu naziemnego

### 4.12.1. Naziemny ruch statków powietrznych

- kołowanie na DS1 odbywa się przy użyciu dróg kołowania A, C1 na kierunek RWY 09R,
- opuszczenie DS1 po wylądowaniu/skołowanie odbywa się: przy użyciu dróg kołowania A, B, C1 bądź C2.
- kołowanie na DS1 odbywa się przy użyciu dróg kołowania B, C2 na kierunek RWY 27L,
- 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 prostopadle 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 kierujący lotami.

**Uwaga!** Na lotnisku nie wyznaczono specjalnych miejsc do operacji śmigłowców. Loty śmigłowcowe należy wykonywać zgodnie z procedurami, jak dla samolotów w obszarze

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 38 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

poła wzlotów. Gdy na lotnisku odbywają się loty, należy stosować się do oznakowania poła wzlotów oraz wskazówek kierującego lotami.

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 poła 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

Kierujący lotami/Dyżurny Operacyjny lotniska wydaje wytyczne i instrukcje kierującym pojazdami, których należy przestrzegać podczas wykonywania wszelkich

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 39 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

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 kierującego lotami/Dyżurnego operacyjnego lotniska 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

Kierujący lotami/Dyżurny operacyjny lotniska 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.

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie II 2021</i>	<i>Strona 40 z 58</i>
--------------------	----------------------------	-----------------------



# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

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.

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

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 41 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

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 kierującego lotami/Dyżurnego Operacyjnego lotniska. Osoby trzecie znajdujące się na terenie lotniska powinny poruszać się wyłącznie ze wskazanym przez kierującego lotami/Dyżurnego Operacyjnego lotniska, 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.

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie II 2021</i>	<i>Strona 42 z 58</i>
--------------------	----------------------------	-----------------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

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 zwarcieniem;
- 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,

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 43 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

## 4.16.7. Klasyfikacja materiałów niebezpiecznych

Klasa/podklasa	Kod	Nazwa w języku angielskim	Nazwa w języku polskim
1.4.S	RXS	<i>Explosives passenger and cargo aircraft. Other explosives belonging to class 1 are not permitted on board of passenger aircraft</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>Flammable gases Non flammable non-toxic gases Cryogenic liquid Toxic gases</i>	Gazy palne Gazy niepalne i nietoksyczne Ciecz zamrażająca (ciekłe gazy) Gazy trujące-toksyczne
3	RFL	<i>Flammable liquids</i>	Ciecze palne
4.1 4.2 4.3	RFS RSC RFW	<i>Flammable solid Substances liable to spontaneous combustion Substances which in contact with water, emit flammable gases (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 Organic peroxides</i>	Substancje utleniające Nadtlenki organiczne
6.1 6.2	RBF RIS	<i>Poisonous substances Infectious substances</i>	Substancje trujące Substancje zakaźne
7 Cat I 7 Cat II/III	RRW RRY	<i>Radioactive Material-White Radioactive Material-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 materials Dry ice</i>	Różne materiały niebezpieczne Kulki lub granulki polistyrenowe Materiały magnetyczne Suchy lód

## 4.16.8. Operacje w warunkach ograniczonej widzialności:

BRAK

## 4.16.9. Ochrona obiektów radarowych i pomocy nawigacyjnych:

NIE DOTYCZY

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 44 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

## 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.

4.17.1 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.

4.17.2 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 przebieg lotów z personelem biorącym udział w lotach oraz weryfikację kompletności dokumentów.

4.17.3 Aktywacja ATZ jest równoznaczna z powołaniem kierującego lotami na lotnisku.

4.17.4 Osoby przejmujące obowiązki kierującego lotami wpisywane są każdorazowo w odpowiedniej tabeli w raporcie kierującego lotami

4.17.5 W przypadku zaistnienia wypadku lotniczego zapisy sporządzone przez kierującego poddawane są przeglądowi i analizie, celem uniknięcia podobnych zdarzeń w przyszłości.

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 45 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

4.17.6 Osoby funkcyjne z Aeroklubu Krakowskiego po przeszkoleniu przez Zarządzającego lotniskiem, posiadają uprawnienia do prowadzenia szkoleń z zakresu obowiązujących przepisów i procedur w zarządzaniu ruchem lotniczym na lotnisku, w tym procedur zawartych w INOP, PDSZ, AIP VFR. Po ukończonym szkoleniu każdy uczestnik otrzymuje zaświadczenie.

## 1.8 Procedura powoływania Dyżurnego Operacyjnego lotniska

4.18.1. W dniach kiedy nie są planowane loty łączone, samodzielne loty szkolne nadlotniskowe, operacje wykonywane na co najmniej dwóch statkach powietrznych, lotnicze zawody sportowe oraz skoki spadochronowe, Zarządzający lotniskiem za pomocą Przedstawiciela Zarządzającego może wyznaczyć Dyżurnego Operacyjnego lotniska, który odpowiada za gotowość eksploatacyjną lotniska.

4.18.2. Obowiązki Dyżurnego Operacyjnego lotniska:

- kontrola stanu dróg startowych i dróg kołowania;
- kontrola urządzeń nawigacyjnych, systemu świateł lotniczych i systemu zasilania elektrycznego
- kontrola powierzchni i przeszkód mogących pojawić się wokół lotniska;
- wykonywanie prac awaryjno-konserwacyjnych na terenie pola naziemnego ruchu lotniczego
- analiza prognozy meteorologicznej, szczególnie w okresie zimowym;

## 1.9 Procedura wykonywania lotów akrobacyjnych

Zgodnie z Rozporządzeniem MTBiGM z dnia 16.05.2013r. (poz.576 z późn. zm.) §5, pkt9 i 10 dla lotów akrobacyjnych wyznaczono rejon wykonywania lotów akrobacyjnych, który obejmuje przestrzeń w odległości 1km od granicy lotniska (Załącznik 26).

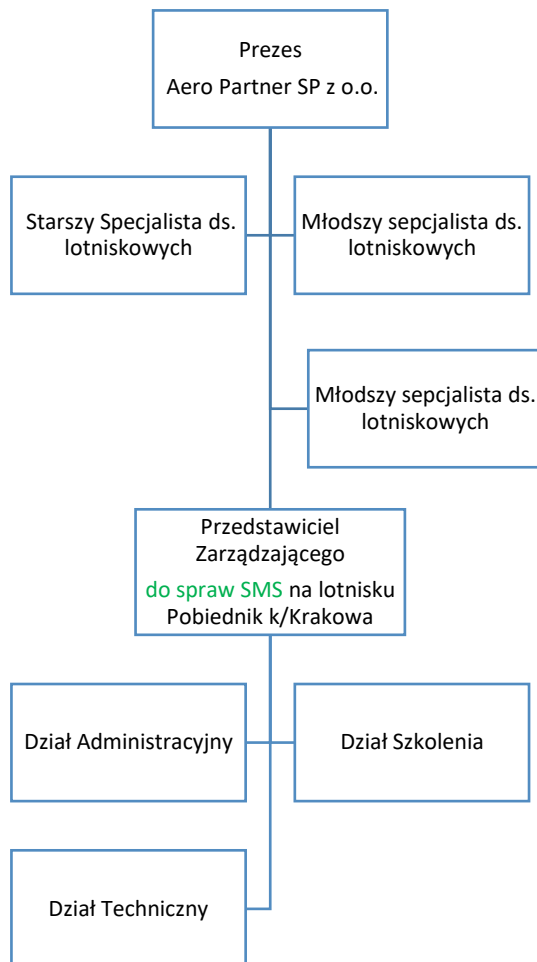
**MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE**

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie II 2021</i>	<i>Strona 46 z 58</i>
--------------------	----------------------------	-----------------------

## 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

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 47 z 58
-------------	--------------------	----------------

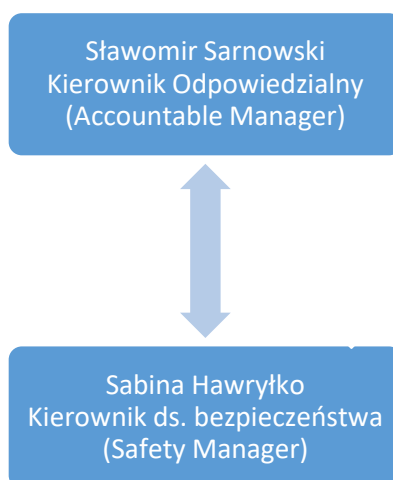
# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

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

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2020	Strona 48 z 58
-------------	--------------------	----------------



# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

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 zewnętrzeni 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

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 49 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

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.

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;

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 50 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

## 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;

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 51 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

- **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

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 52 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

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;
  - Instrukcja poruszania się po polu ruchu naziemnego;
  - Planu działania w sytuacji zagrożenia.

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie II 2021</i>	<i>Strona 53 z 58</i>
--------------------	----------------------------	-----------------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

## 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,

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 54 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP

+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

**MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE**

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie II 2021</i>	<i>Strona 55 z 58</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.

**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.

**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.

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 56 z 58
-------------	--------------------	----------------



# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA - EPKP

**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

<b>AFM</b>	Instrukcja użytkowania w locie
<b>AIP</b>	Zbiór Informacji Lotniczych( <i>Aeronautical Information Publication</i> ).
<b>FIR</b>	Rejon Informacji Powietrznej( <i>Flight Information Region</i> ).
<b>FIS</b>	Służba Informacji Powietrznej( <i>Flight Information Service</i> ).
<b>ICAO</b>	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ( <i>InternatinalCivilAviation</i> )
<b>IMGW</b>	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej.
<b>NOTAM</b>	zawiadomienie zawierające informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służb, procedur lub niebezpieczeństwie, których przekazywanie we właściwym czasie zainteresowanym ma zasadnicze znaczenie dla operacji lotniczych ( <i>a noticecontaininginformationconcerning the astablishement, conditionalchange in anyaeronauticalfacility, service, procedureor hazard, the timelyknowledge of whichisessentials to personel concemed with flightoperation's</i> ).
<b>PDSZ</b>	Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia
<b>SMS</b>	System Zarządzania Bezpieczeństwem
<b>ULC</b>	Urząd Lotnictwa Cywilnego.
<b>VFR</b>	Przepisy wykonywania lotów z widocznością ( <i>Visual Flight Rule</i> t).

Zmiana Nr 0	Wydanie II 2021	Strona 57 z 58
-------------	--------------------	----------------

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA - EPKP

## VIII. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1. PLAN ZAGOSPODAROWANIA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA SKALA 1:5000
- 1A. SCHEMAT UKŁADU ŚWIATEŁ 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 PRZEKAZANIA CZĘŚCI OBOWIĄZKÓW OPERACYJNYCH SŁUŻBIE DYŻURNEJ PRZEZ ZARZĄDZAJĄCEGO LOTNISKIEM
13. PROCEDURA USUWANIA UNIERUCHOMIONYCH/ NIESPRAWNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH
14. PROCEDURA INSPEKCJI POLA RUCHU NAZIEMNEGO ORAZ POWIERZCHNI OGRANICZAJĄCYCH 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 WŁAŚCIWEGO MIEJSCOWO STAROSTY O WYDANIE DECYZJI W SPRAWIE USUNIĘCIA NATURALNYCH PRZESZKÓD LOTNICZYCH
26. *STREFA AKROBACYJNA*

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie II 2021</i>	<i>Strona 58 z 58</i>
--------------------	----------------------------	-----------------------