Egzemplarz nr 3 (wzorzec)

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA MIELEC

Mielec, 28.09.2020 r.

Działanie	Imię i nazwisko	Stanowisko	Data	Podpis
Opracował:	Łukasz Kalinka	Prezes Zarządu	28.09.2020	Podpis nieczytelny
Zweryfikował:	Tadeusz Jarosz	Kierownik ds. Techniczno - Handlowych	28.09.2020	Podpis nieczytelny
Administrator dokumentu:	Łukasz Kalinka	Prezes Zarządu	28.09.2020	Podpis nieczytelny
Zatwierdził:	Łukasz Kalinka	Prezes Zarządu	28.09.2020	Podpis nieczytelny

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Spis treści

CZĘŚĆ A – INFORMACJE OGÓLNE A-3
Administracja i nadzór nad instrukcją A-3
0.1. Oświadczenie o zgodności instrukcji z obowiązującymi przepisami A-3
0.2. Oświadczenie potwierdzające przekazanie instrukcji do stosowania A-3
0.3. Wykaz i opis poszczególnych części, ich zawartości, zastosowania i użycia A-4
0.4. Wyjaśnienia, skróty i definicje pojęć potrzebnych w użytkowaniu instrukcji A-4
0.5. System wprowadzania zmian i aktualizacji A-12
0.6. Szczegóły dotyczące osoby (osób) odpowiedzialnej za wydawanie oraz wprowadzanie zmian i aktualizacji A-12
0.7. Rejestr zmian i aktualizacji z datami ich wprowadzenia oraz datami obowiązywania A-14
0.8. Oświadczenie, że dokonywanie odręcznych zmian i aktualizacji jest niedozwolone, z wyjątkiem sytuacji wymagających natychmiastowej zmiany lub aktualizacji w interesie bezpieczeństwa A-15
0.9. Opis systemu dokonywania adnotacji stron lub ustępów oraz dat ich obowiązywania A-15
0.10. Wykaz obowiązujących stron lub ustępów A-16
0.11. Wykaz załączników A-19
0.12. Adnotacja zmian A-20
0.13. Aktualizacje tymczasowe A-20
0.14. Opis systemu dystrybucji i lista dystrybucyjna INOP, jej zmian i aktualizacji. A-20
0.15. Wykaz użytkowników INOP A-21
0.16. Wykaz aktów prawnych, umów i porozumień mających związek z treścią INOP A-21
0.17. Podpisy zatwierdzające zarządzającego lotniskiem, PAŻP (z właściwej służby ruchu lotniczego) i Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego A-23
1. Informacje ogólne A-24
1.1. Cel i zakres INOP A-24
1.2. Wymagania prawne dla lotniska oraz INOP A-24
1.3. Warunki korzystania z lotniska przez jego użytkowników A-25
1.4. Obowiązki zarządzającego lotniskiem A-25

CZĘŚĆ B – SYSTEM ZARZĄDZANIA LOTNISKIEM ORAZ WYMAGANIA W ZAKRESIE KWALIFIKACJI I SZKOLENIA B-3
2. Opis systemu zarządzania lotniska B-3
2.1. Struktura organizacyjna B-3
2.2. Opis systemu zarządzania bezpieczeństwem B-4
2.3. Proces zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa, w tym identyfikację zagrożeń i schematy oceny ryzyka B-11
2.4 Opis systemu zarządzania jakością dla działalności związanej z dostarczaniem danych i informacji lotniczych, oraz stosowanych procedur, w tym tych, które spełniają odpowiednie cele dotyczące zarządzania bezpieczeństwem i ochroną B-26
2.5 Procedury zgłaszania do właściwego organu obejmujące sposób postępowania, powiadamianie i zgłaszanie wypadków, poważnych incydentów i zdarzeń B-28
2.6. Procedury związane ze spożyciem alkoholu, substancji psychoaktywnych i leków B-31
2.7. Procedura przestrzegania wytycznych w zakresie bezpieczeństwa B-34
2.8. Procedura reagowania na problemy bezpieczeństwa B-35
2.9. Procedura postępowania z wytycznymi w zakresie bezpieczeństwa wydanymi przez organy ds. badania zdarzeń lotniczych B-36
2.10. Opis metod i procedur rejestrowania operacji statków powietrznych, w tym operacji i typu statku powietrznego, dat oraz liczby pasażerów. B-37
3. Wymagane kwalifikacje personelu B-40
3.1. Program szkolenia B-43
3.2. Procedury B-47
3.3. Opis dokumentacji, która ma być przechowywana i okres jej przechowywania B-48
3.4. Program sprawdzania umiejętności, w tym obowiązki i częstotliwość sprawdzania B-49

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

CZĘŚĆ C – INFORMACJE OGÓLNE C-3
4. Opis lotniska C-3
4.1. Plan pokazujący odległość lotniska od najbliższego miasta lub innego zaludnionego obszaru 3
4.2. Szczegółowe mapy i wykresy lotniska pokazujące lokalizację lotniska i granice, ważne obiekty, punkt odniesienia lotniska, układ dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych, lotniskowe pomoce nawigacyjne (wzrokowe i niewzrokowe) oraz wskaźniki kierunku wiatru; C-4
4.3. Plan przedstawiający lokalizację wszelkich obiektów i urządzeń lotniska poza granicami lotniska; C-5
4.4. Opis cech fizycznych lotniska, wysokość lotniska, lotniskowe pomoce nawigacyjne (wzrokowe i niewzrokowe), jak również informacji dotyczących temperatury odniesienia lotniska, nośności nawierzchni sztucznych, poziomu ochrony ratowniczo-gaśniczej, pomocy naziemnych i głównych przeszkód lotniczych; C-6
Wykaz dostępnych częstotliwości roboczych służb ATS C-9
4.5. Opis zezwoleń lub odstępstw, równoważny poziom bezpieczeństwa, specjalne warunki i ograniczenia operacyjne C-11
4.6. Opis rodzajów operacji, w zakresie prowadzenia których lotnisko uzyskało zatwierdzenie C-12

CZĘŚĆ D – SZCZEGÓŁOWE DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA PODLEGAJĄCE OBOWIĄZKOWI ZGŁASZANIA SŁUŻBIE INFORMACJI LOTNICZEJ D-3
5. Dostępna służba informacji lotniczej i procedury ogłaszania informacji ogólnych D-3
5.1. Nazwa lotniska D-3
5.2. Położenie lotniska D-3
5.3. Współrzędne geograficzne punktu odniesienia lotniska, określone według Światowego Systemu Geodezyjnego - 1984 (WGS-84) D-3
5.4. Wysokość lotniska i undulacja geoidy D-3
5.5. Wysokość każdego progu drogi startowej oraz undulacja geoidy, wysokość końca drogi startowej oraz wszelkich znaczących wysokich i niskich punktów wzdłuż drogi startowej D-4
5.6. Temperatura odniesienia lotniska D-4
5.7. Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka D-4
5.8. Nawierzchnia i nośność płyty D-4
5.9. Szerokość drogi kołowania, nawierzchnia i nośność D-5
5.10. Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej D-5
5.11. Przeszkody lotnicze D-5
5.12. Inne obiekty budowlane, które z powodu ich położenia mogą mieć wpływ na minima instrumentalnych procedur lotu D-5
5.13. Szczegóły radiolatarni lotniskowej D-6
5.14. Nazwa zarządzającego lotniskiem i dane kontaktowe D-6
6. Wymiary lotniska i informacje powiązane D-6
6.1. Drogi startowe D-6
6.2. Długość, szerokość i rodzaj nawierzchni pasów dróg startowych D-7
6.3. Pomoce wzrokowe dla procedur podejścia D-13
6.4. Lokalizacja i częstotliwość radiowa lotniskowych stanowisk sprawdzania VOR D-22
6.5. Położenie i oznaczenie standardowych tras kołowania D-23
6.6. Współrzędne geograficzne każdego progu D-23
6.7. Współrzędne geograficzne oraz wysokość wierzchołków istotnych przeszkód w strefach podejścia i startu, w strefie kręgu lotniskowego oraz w otoczeniu lotniska D-27
6.8. Rodzaj i nośność nawierzchni sztucznej określonej przy użyciu metody liczba klasyfikacyjna statku powietrznego – liczba klasyfikacyjna nawierzchni (ACN-PCN) – dla elementów bez nawierzchni sztucznej MTOM D-28
6.9. Miejsca przeznaczone do sprawdzania wysokościomierzy przed lotem i ich wysokość D-29
6.10. Długości deklarowane D-29
6.11. Dane kontaktowe z koordynatorem operacji usuwania unieruchomionych statków powietrznych D-30
6.12. Poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej; rodzaje i ilości środków gaśniczych będących normalnie dostępnych w dyspozycji lotniska D-30

6.13. Zwolnienia lub odstępstwa od obowiązujących wymagań, przypadki równoważnego poziomu bezpieczeństwa, warunki specjalne i ograniczenia. D-30

CZĘŚĆ E – SZCZEGÓŁOWE DANE DOTYCZĄCE PROCEDUR OPERACYJNYCH LOTNISKA, JEGO WYPOSAŻENIA I STOSOWANYCH ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA E-3

7. Procedury operacyjne E-3

7.1. Wykonywania operacji lotniczych E-3

7.2. Zgłaszania informacji do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych - AIP POLSKA E-17

7.3. Procedura inspekcji pola ruchu naziemnego (PRN) E-23

7.4. Procedura ruchu pojazdów i pieszych w polu ruchu naziemnego lotniska E-33

7.5. Procedury zarządzania płytą postojową E-45

7.6. Procedury bezpieczeństwa na płycie postojowej E-62

7.7. Procedury eksploatacji i utrzymania pola ruchu naziemnego E-69

7.8. Procedury eksploatacji pomocy wzrokowych i systemu zasilania elektrycznego E-76

7.9. Procedura odśnieżania PRN E-91

7.10. Procedury bezpieczeństwa operacji lotniskowych w czasie wykonywania prac na lotnisku E-102

7.11. Procedury kontroli i monitorowania przeszkód na lotnisku i poza jego granicami E-110

7.12. Procedury zarządzania zagrożeniami ze strony zwierząt E-117

7.13. Procedura udzielania pomocy statkom powietrznym. Postępowanie w sytuacjach zagrożenia na lotnisku lub w jego otoczeniu E-125

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

LOTNISKO MIELEC

CZĘŚĆ A

INFORMACJE OGÓLNE

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

CZĘŚĆ A – INFORMACJE OGÓLNE

Administracja i nadzór nad instrukcją

0.1. Oświadczenie o zgodności instrukcji z obowiązującymi przepisami

Oświadczam, że Instrukcja Operacyjna Lotniska Mielec została przygotowana przez Zarządzającego Lotniskiem w celu zapewnienia bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych. Instrukcja określa wymagania i zakres operacyjnej działalności lotniska w sposób zgodny z zatwierdzoną Specyfikacją do Certyfikatu lotniska.

Zapisy spełniają wszystkie obowiązujące wymagania oraz warunki zawarte w certyfikacie lotniska.

Za dokładność informacji zamieszczonych w Instrukcji Operacyjnej oraz ich ciągłą aktualizację pełną odpowiedzialność ponosi Zarządzający Lotniskiem.

Podpis
nieczytelny

Zarządzający Lotniskiem

0.2. Oświadczenie potwierdzające przekazanie instrukcji do stosowania

Oświadczam, że Instrukcja Operacyjna zawiera instrukcje i procedury operacyjne, które mają być stosowane przez odpowiedni personel oraz zobowiązuje wszystkich pracowników i użytkowników Lotniska Mielec do zapoznania się z jej zapisami oraz do ich ścisłego przestrzegania.

Podpis
nieczytelny

Zarządzający Lotniskiem

0.3. Wykaz i opis poszczególnych części, ich zawartości, zastosowania i użycia

Instrukcja operacyjna składa się z V części:
Część Organizacyjna
Część A – informacje ogólne
Część B – system zarządzania lotniskiem oraz wymagania w zakresie kwalifikacji i szkolenia
Część C – szczegółowe dane dotyczące lotniska
Część D – szczegółowe dane dotyczące lotniska podlegające obowiązkowi zgłaszania służbie informacji lotniczej
Część E — szczegółowe dane dotyczące procedur operacyjnych lotniska, jego wyposażenia i stosowanych środków bezpieczeństwa.

0.4. Wyjaśnienia, skróty i definicje pojęć potrzebnych w użytkowaniu instrukcji

Bezpieczeństwo - Stan, w którym ryzyka związane z różnymi rodzajami działalności lotniczej, związanymi lub stanowiącymi bezpośrednie wsparcie operacji statku powietrznego są obniżone do akceptowalnego poziomu i kontrolowane.
Aneks 19 ICAO (Dz. Urz. ULC z 16 kwietnia 2014 r. poz. 28)

Droga dojazdowa - Droga przeznaczona do ruchu pojazdów i sprzętu obsługi naziemnej, zapewniająca dojazd do różnych obiektów na terenie lotniska (zabudowań, pomocy nawigacyjnych, itp.), bez konieczności przecinania dróg startowych.

Droga kołowania /DK/ - Ściśle określona trasa na lotnisku lądowym łącząca różne części lotniska – przeznaczona do kołowania statków powietrznych, która obejmuje: Drogę kołowania na stanowisko postojowe – część płyty postojowej wyznaczoną, jako droga kołowania, która zapewnia dostęp do miejsc postoju statków powietrznych, Płytową drogę kołowania – wyznaczoną na płycie postojowej, która stanowi część ogólnego systemu dróg kołowania i przeznaczona jest do przemieszczania (kołowania) statków powietrznych przez płytę.
Aneks 14 ICAO (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 4, poz.4)

Droga startowa /DS/ - Ściśle określona prostokątna powierzchnia na lotnisku lądowym, przygotowana do startu i lądowania statków powietrznych.
Aneks 14 ICAO (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 4, poz.4)

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

FOD - Każdy obiekt, ożywiony lub nieożywiony, znajdujący się w nieprzeznaczonym do tego miejscu pola ruchu naziemnego, który stanowi zagrożenie i źródło ryzyka spowodowania urazów lub śmierci ludzi i/lub uszkodzeń statków powietrznych lub pojazdów.

Holowanie - Ruch statku powietrznego, który odbywa się siłą specjalistycznego sprzętu naziemnego.

Incydent - Zdarzenie inne niż wypadek związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.
Aneks 19 ICAO (Dz. Urz. ULC z 16 kwietnia 2014 r. poz. 28)

Kierownik Odpowiedzialny – Osoba upoważniona do zagwarantowania sfinansowania i przeprowadzenia wszystkich działań zgodnie ze stosownymi wymaganiami. Do obowiązków Kierownika Odpowiedzialnego należy ustanowienie i utrzymanie skutecznie funkcjonującego systemu zarządzania. W rozumieniu definicji, Kierownikiem Odpowiedzialnym jest Prezes Zarządu.

Kierownik ds. Bezpieczeństwa - (Safety Manager) Osoba kontaktowa i odpowiedzialna za rozwój, administrowanie oraz utrzymanie skutecznego systemu zarzadzania bezpieczeństwem.

Kołowanie - Ruch statku powietrznego po powierzchni lotniska przy użyciu mocy własnej, wyłączając start i lądowanie.
Aneks 2 ICAO (Dz. Urz. ULC z 29 listopada 2016 r., poz. 211)

Koordynator Ruchu Lotniczego Naziemnego - Pracownik wyznaczony do prowadzenia statków powietrznych do i ze stanowiska postojowego oraz ustawiania statków powietrznych na stanowiskach postojowych.

Lotnisko -Powierzchnia na ziemi lub wodzie (włącznie z budynkami, urządzeniami i innym wyposażeniem) przeznaczona w całości lub w części do wykorzystania dla potrzeb przylotów, odlotów i naziemnego ruchu statków powietrznych.
Aneks 14 ICAO (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 4, poz.4)

Miejsce oczekiwania przed drogą startową - Miejsce wyznaczone w celu ochrony drogi startowej, gdzie kołujący statek powietrzny lub poruszający się pojazd musi zatrzymać się i oczekiwać na wydanie zezwolenia przez organ kontroli lotniska.
Aneks 14 ICAO (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 4, poz.4)

NOTAM - Wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informacje (nt. ustanowienia, stanu lub zmian urządzeń lotniczych, służb, procedur, a także o niebezpieczeństwie), których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi.
Aneks 15 ICAO (Dz. Urz. ULC z 27 marca 2014 r., poz. 25)

Płyta postojowa - Wyznaczona powierzchnia na lotnisku lądowym, która przeznaczona jest do zatrzymywania i postoju statków powietrznych w celu przyjmowania pasażerów na pokład, załadunku i wyładunku towarów i poczty oraz tankowania paliwa, przeprowadzania czynności obsługowych i parkowania statków powietrznych.
Aneks 14 ICAO (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 4, poz.4)

Pobocze - Obszar przylegający do nawierzchni (utwardzonej) i przygotowany, jako powierzchnia przejściowa pomiędzy nawierzchnią i inną powierzchnią sąsiadującą.
Aneks 14 ICAO (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 4, poz.4)

Podlot (Air-taxiing) - Poruszanie się śmigłowca / statku powietrznego VTOL nad powierzchnią lotniska, zwykle z wykorzystaniem wpływu ziemi, z prędkością zwykle mniejszą niż 37km/h (20 knot).
Aneks 2 ICAO (Dz. Urz. ULC z 29 listopada 2016 r., poz. 211)

Podręcznik SMS - Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem (ICAO Doc. 9859 AN/474).
(Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 15, poz. 94)

Pole manewrowe - Część lotniska przeznaczona do startu, lądowania oraz kołowania statków powietrznych, z wyłączeniem płyt postojowych.
Aneks 14 ICAO (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 4, poz.4)

Pole ruchu naziemnego - Część lotniska przeznaczona do startu i lądowania i kołowania statków powietrznych, składająca się z pola manewrowego i płyt postojowych.
Aneks 14 ICAO (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 4, poz.4)

Pole wzlotów - Część pola ruchu naziemnego, przeznaczona do startu i lądowania statków powietrznych.
Aneks 14 ICAO (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 4, poz.4)

Poziom Bezpieczeństwa - Osiągnięty przez Państwo lub podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym Poziom Bezpieczeństwa, zdefiniowany poprzez wartości Docelowego Poziomu Bezpieczeństwa i Wskaźniki Poziomu Bezpieczeństwa.

Aneks 19 ICAO (Dz. Urz. ULC z 16 kwietnia 2014 r. poz. 28)

Przeszkoda - Wszystkie nieruchome (tymczasowe lub stałe) lub ruchome obiekty lub ich części, które:
a) znajdują się w strefie przeznaczonej dla ruchu naziemnego statków powietrznych, lub
b) wystają ponad wyznaczoną powierzchnię, mającą na celu ochronę statków powietrznych w locie, lub
c) znajdują się poza wyznaczonymi powierzchniami i które zostały uznane jako zagrożenia dla żeglugi powietrznej.
Aneks 14 ICAO (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 4, poz.4)

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.
Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. 2016 r. poz. 605, z późn. zm.)

Ryzyko dotyczące bezpieczeństwa - Przewidywane prawdopodobieństwo i dotkliwość konsekwencji lub skutków zagrożenia.
Aneks 19 ICAO (Dz. Urz. ULC z 16 kwietnia 2014 r. poz. 28)

Stanowisko postojowe - Miejsce na płycie postojowej wyznaczone do postoju/parkowania statku powietrznego.
Aneks 14 ICAO (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 4, poz.4)

Statek powietrzny - Każde urządzenie, które może utrzymywać się w atmosferze pod wpływem działania powietrza innego niż działanie powietrza na powierzchnię ziemi.
Aneks 2 ICAO (Dz. Urz. ULC z 29 listopada 2016 r., poz. 211)

Śmigłowiec - Cięższy od powietrza statek powietrzny, utrzymujący się w powietrzu głównie dzięki reakcjom aerodynamicznym, na co najmniej jednym napędzanym wirniku nośnym, głównie w osiach pionowych.
Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r.

System Zarządzania Bezpieczeństwem - Systematyczne podejście do zarządzania bezpieczeństwem, obejmujące niezbędne: strukturę organizacyjną, zakresy odpowiedzialności, politykę oraz procedury.
Aneks 19 ICAO (Dz. Urz. ULC z 16 kwietnia 2014 r. poz. 28)

Undulacja geoidy - Różnica wysokości (odstęp) między geoidą matematyczną systemu odniesienia WGS-84, a geoidą rzeczywistą.

Wskaźnik Poziomu Bezpieczeństwa - Parametr oparty na danych, używany do monitorowania i oceny Poziomu Bezpieczeństwa (Aneks 19 ICAO).
Aneks 19 ICAO (Dz. Urz. ULC z 16 kwietnia 2014 r. poz. 28)

Wypadek - Przez wypadek lotniczy rozumie się zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które zaistniało od chwili, gdy jakakolwiek osoba weszła na jego pokład z zamiarem wykonania lotu, do momentu, gdy wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie opuściły ten statek powietrzny, i podczas którego:
1) jakakolwiek osoba doznała obrażeń ze skutkiem śmiertelnym lub poważnego obrażenia ciała w rezultacie:
a) znajdowania się na pokładzie danego statku powietrznego lub
b) bezpośredniego zetknięcia się z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, w tym częścią, która oddzieliła się od danego statku powietrznego, lub
c) bezpośredniego oddziaływania strumienia gazów albo powietrza, wywołanego przez statek powietrzny
- z wyłączeniem tych przypadków, kiedy obrażenia ciała powstały z przyczyn naturalnych bądź w wyniku obrażeń zadanych samemu sobie lub przez inne osoby albo, kiedy obrażeń ciała doznały osoby odbywające lot bez pozwolenia albo ukrywające się w miejscach, do których zwykle zamknięty jest dostęp dla pasażerów i członków załogi;
2) statek powietrzny został uszkodzony lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji, w rezultacie czego:
a) naruszona została trwałość konstrukcji, pogorszeniu uległy techniczne lub lotne charakterystyki statku powietrznego oraz
b) wymagane jest przeprowadzenie poważnego remontu lub wymiana uszkodzonego elementu
- z wyłączeniem przypadków przerwy w pracy silnika statku powietrznego albo jego uszkodzenia, jeśli uszkodzeniu uległ tylko silnik, jego osłony albo agregaty wspomagające albo, gdy uszkodzone zostały łopaty śmigła, końcówki skrzydła, anteny, ogumienie kół, urządzenia hamowania, owiewki albo, gdy na pokryciu są niewielkie wgniecenia albo przebicia;
3) statek powietrzny zaginął lub znajduje się w miejscu, do którego dostęp jest niemożliwy.
Dla celów statystycznych obrażenia ciała, w rezultacie których w ciągu 30 dni od chwili zaistnienia wypadku nastąpiła śmierć, uznaje się za obrażenia ciała ze skutkiem śmiertelnym.

Statek powietrzny uznaje się za zaginiony wówczas, gdy nie zostało ustalone miejsce znajdowania się jego szczątków i odwołano oficjalne poszukiwania.
Incydentem lotniczym jest zdarzenie inne niż wypadek lotniczy, związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na jej bezpieczeństwo.
Poważnym incydentem lotniczym jest zdarzenie, którego okoliczności zaistnienia wskazują, że nieomal doszło do wypadku lotniczego.
Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. 2016 r. poz. 605, z późn. zm.)

Zanieczyszczenie - Wszelkie substancje organiczne lub nieorganiczne materiały i przedmioty, których obecność na nawierzchniach lotniskowych zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniskowego, środowisku naturalnemu, negatywnie wpływa na trwałość nawierzchni sztucznych lub darniowych, ze szczególnym uwzględnieniem materiałów niebezpiecznych i substancji ropopochodnych.

Zarządzający Lotniskiem - Podmiot, który został wpisany, jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

AFIS	Lotniskowa służba informacji powietrznej
AIP	Zbiór informacji lotniczych
AIS	Służby informacji lotniczej
ALT	Wysokość bezwzględna
AD	Lotnisko
ADO	Biuro lotniska
AMSL	Ponad średnim poziomem morza
AGL	Nad poziomem terenu
APCH	Zbliżanie podejście
ARP	Punkt odniesienia lotniska
ASDA	Rozporządzalna długość przerwanego startu
ATIS	Służba automatycznej informacji lotniczej
ATS	Służby ruchu lotniczego
ATZ	Strefa ruchu lotniskowego
DOL(DP)	Dyżurny operacyjny lotniska
DK / TWY	Droga kołowania
DS / RWY	Droga startowa
EAT	Spodziewany czas podejścia
FL	Poziom lotu
FM	Modulacja częstotliwością
FPL	Zgłoszony plan lotu
GEO	Geograficzny lub rzeczywisty
GDS	Główna droga startowa
GND	Teren ziemia
HOL	Święto
HZ	Herc
INOP	Instrukcja operacyjna lotniska
INS	Bezwładnościowy (inercyjny) system nawigacyjny
KDM	Kurs drogi magnetyczny
KG	Kilogram
KHZ	Kiloherc
KT	Węzły
LDA	Rozporządzalna długość do lądowania
ZZP	Lokalna (zakładowa) Straż Pożarna Polskich Zakładów Lotniczych sp.z o.o.
LMT	Średni czas lokalny
MAG	Magnetyczny
METAR	Komunikaty regularnych obserwacji meteorologicznych dla lotnictwa

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

MHz	Megaherc
NOTAM	Zawiadomienie zawierające informacje o ustanowieniu stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służb, procedur lub niebezpieczeństwie, których przekazanie we właściwym czasie zainteresowanym ma zasadnicze znaczenie dla operacji lot.
PCN	Liczba klasyfikacyjna nawierzchni
PDS	Pomocnicza droga startowa
PO	Placówka Operacyjna Lotniska
PM	Pole manewrowe
PRN	Pole ruchu naziemnego
PS	Płyta postojowa samolotów
QFE	Ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska (lub na progu drogi startowej)
QNH	Nastawienie skali wysokościomierza na ciśnienie, przy którym wskaże on po wylądowaniu wysokość bezwzględną miejsca lądowania.
SNOWTAM	Specjalna seria NOTAM redagowanych zgodnie z określonym formatem i zawiadamiających o obecności lub usunięciu niebezpiecznych warunków spowodowanych śniegiem lodem na polu naziemnego ruchu lotniczego.
STD	Standard
STOL	Krótki start i lądowanie
THR	Próg drogi startowej
TKOF	Start
TODA	Rozporządzalna długość startu
TORA	Rozporządzalna długość rozbiegu
TRA	Strefa czasowo zarezerwowana
WGS-84	Światowy system geodezyjny 1984r.
WPT	Punkt drogi

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

0.5. System wprowadzania zmian i aktualizacji

Niżej opisane zasady mają zastosowanie w przypadku zatwierdzania każdego nowego wydania całej lub części Instrukcji Operacyjnej oraz do każdego przypadku, kiedy do dokumentów już zatwierdzonych przez ULC wprowadza się zmiany i/lub uzupełnienia.

0.6. Szczegóły dotyczące osoby (osób) odpowiedzialnej za wydawanie oraz wprowadzanie zmian i aktualizacji

Za strukturę, układ, redakcję, publikację i prowadzenie wzorca Instrukcji Operacyjnej odpowiada Prezes Zarządu Spółki Lotnisko Mielec (Kierownik Odpowiedzialny).

Ponadto, Kierownik Odpowiedzialny:

- odpowiedzialny jest za wydanie i zatwierdzenie projektu INOP w ULC, wprowadzenie jej do użytku, oraz zapewnienie jej właściwego administrowania i zmiany w INOP.
- posiada kompetencje do:
  - prowadzenia korespondencji z ULC w sprawach związanych z procedurami zatwierdzania projektu INOP oraz kolejnych do niej zmian;
  - wprowadzenia INOP do użytku operacyjnego;
  - wyznaczenia osoby funkcyjnej zobowiązanej do administrowania instrukcją.

Za merytoryczną treść podanych w Instrukcji wymagań, zasad, procedur i danych technicznych oraz za informowanie Kierownika Odpowiedzialnego o potrzebie wprowadzenia zmian do Instrukcji odpowiedzialne są osoby kierujące obszarami operacyjnymi.

Za dystrybucję poprawek i zmian do Instrukcji Operacyjnej odpowiada Kierownik ds. techniczno-handlowych.

Za aktualizację egzemplarzy kopii rejestrowanych dokumentów znajdujących się w posiadaniu osób indywidualnych odpowiadają ich użytkownicy.

Posiadacz instrukcji zobowiązany jest do wprowadzania dostarczonych mu zmian w formie wymiany stron. Wydanie nowej strony zawierającej zmianę jest oznaczone w jej dolnej części kolejnym nr zmiany i datą jej wydania.

Osoba dokonująca zmiany zobowiązana jest do potwierdzenia tej czynności datą i podpisem w arkuszu zmian.

Każdy posiadacz Instrukcji Operacyjnej lub odpowiedniej jej części ma obowiązek utrzymywać ją w stanie całkowitej aktualności, wprowadzając poprawki lub zmiany dostarczone przez Kierownika ds. techniczno-handlowych.

Za aktualizację zmian oraz dystrybucję egzemplarzy do Instrukcji Operacyjnych w wersji elektronicznej - wykaz dystrybucyjny - odpowiada Kierownik ds. techniczno-handlowych, zgodnie z zarządzeniem Kierownika Odpowiedzialnego.

Każdy użytkownik Instrukcji Operacyjnej ma możliwość zgłaszania zmian do Instrukcji na adres: kontakt@lotniskomielec.pl przesyłając dedykowany formularz zgłoszenia zmiany, który stanowi Załącznik nr 8 do niniejszej Instrukcji. Zgłoszenie zmiany musi zawierać: dane osoby zgłaszającej (imię, nazwisko, lub nazwę organizacji/użytkownika), wskazanie punktu Instrukcji Operacyjnej, której zmiana dotyczy oraz propozycję nowego brzmienia zapisu Instrukcji.

Za przeprowadzenie analizy zgodności proponowanej zmiany z obowiązującymi przepisami odpowiada Kierownik ds. monitorowania zgodności.

Ostateczną decyzję o wprowadzeniu zmiany w INOP podejmuje zarządzający lotniskiem.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

0.7. Rejestr zmian i aktualizacji z datami ich wprowadzenia oraz datami obowiązywania

Numer zmiany	Numer strony podlegającej wymianie	Data wprowadzenia zmiany

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

0.8. Oświadczenie, że dokonywanie odręcznych zmian i aktualizacji jest niedozwolone, z wyjątkiem sytuacji wymagających natychmiastowej zmiany lub aktualizacji w interesie bezpieczeństwa

1. Dokonywanie jakichkolwiek poprawek w Instrukcji Operacyjnej ręcznie jest niedozwolone z wyjątkiem sytuacji wymagających wprowadzenia natychmiastowej poprawki mającej na względzie bezpieczeństwo użytkowników lotniska, personelu operacyjnego, infrastruktury lotniskowej lub osób postronnych.
2. Po wprowadzeniu zmian Kierownik ds. techniczno-handlowych informuje użytkowników. Nowe wersje, uwzględniające odręczne zmiany, są przygotowywane i przekazywane przez Kierownika ds. techniczno-handlowych do użytkowników.

0.9. Opis systemu dokonywania adnotacji stron lub ustępów oraz dat ich obowiązywania

Strony dokumentu są oznaczone umieszczonymi w stopce: datą wprowadzenia, numerem zmiany i numerem strony wraz z literą odnoszącą się do danego rozdziału.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

0.10. Wykaz obowiązujących stron lub ustępów

Strona	Zmiana nr	Data wprowadze-nia	Strona	Zmiana nr	Data wprowadzenia
A1	0		B13	0	
A2	0		B14	0	
A3	0		B15	0	
A4	0		B16	0	
A5	0		B17	0	
A6	0		B18	0	
A7	0		B19	0	
A8	0		B20	0	
A9	0		B21	0	
A10	0		B22	0	
A11	0		B23	0	
A12	0		B24	0	
A13	0		B25	0	
A14	0		B26	0	
A15	0		B27	0	
A16	0		B28	0	
A17	0		B29	0	
A18	0		B30	0	
A19	0		B31	0	
A20	0		B32	0	
A21	0		B33	0	
A22	0		B34	0	
A23	0		B35	0	
A24	0		B36	0	
A25	0		B37	0	
A26	0		B38	0	
B1	0		B39	0	
B2	0		B40	0	
B3	0		B41	0	
B4	0		B42	0	
B5	0		B43	0	
B6	0		B44	0	
B7	0		B45	0	
B8	0		B46	0	
B9	0		B47	0	
B10	0		B48	0	
B11	0		B49	0	
B12	0		B50	0	

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

Strona	Zmiana nr	Data wprowadze-nia	Strona	Zmiana nr	Data wprowadzenia
C1	0		D29	0	
C2	0		D30	0	
C3	0		E1	0	
C4	0		E2	0	
C5	0		E3	0	
C6	0		E4	0	
C7	0		E5	0	
C8	0		E6	0	
C9	0		E7	0	
C10	0		E8	0	
C11	0		E9	0	
C12	0		E10	0	
D1	0		E11	0	
D2	0		E12	0	
D3	0		E13	0	
D4	0		E14	0	
D5	0		E15	0	
D6	0		E16	0	
D7	0		E17	0	
D8	0		E18	0	
D9	0		E19	0	
D10	0		E20	0	
D11	0		E21	0	
D12	0		E22	0	
D13	0		E23	0	
D14	0		E24	0	
D15	0		E25	0	
D16	0		E26	0	
D17	0		E27	0	
D18	0		E28	0	
D19	0		E29	0	
D20	0		E30	0	
D21	0		E31	0	
D22	0		E32	0	
D23	0		E33	0	
D24	0		E34	0	
D25	0		E35	0	
D26	0		E36	0	
D27	0		E37	0	
D28	0		E38	0	

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

Strona	Zmiana nr	Data wprowadze-nia	Strona	Zmiana nr	Data wprowadzenia
E39	0		E79	0	
E40	0		E80	0	
E41	0		E81	0	
E42	0		E82	0	
E43	0		E83	0	
E44	0		E84	0	
E45	0		E85	0	
E46	0		E86	0	
E47	0		E87	0	
E48	0		E88	0	
E49	0		E89	0	
E50	0		E90	0	
E51	0		E91	0	
E52	0		E92	0	
E53	0		E93	0	
E54	0		E94	0	
E55	0		E95	0	
E56	0		E96	0	
E57	0		E97	0	
E58	0		E98	0	
E59	0		E99	0	
E60	0		E100	0	
E61	0		E101	0	
E62	0		E102	0	
E63	0		E103	0	
E64	0		E104	0	
E65	0		E105	0	
E66	0		E106	0	
E67	0		E107	0	
E68	0		E108	0	
E69	0		E109	0	
E70	0		E110	0	
E71	0		E111	0	
E72	0		E112	0	
E73	0		E113	0	
E74	0		E114	0	
E75	0		E115	0	
E76	0		E116	0	
E77	0		E117	0	
E78	0		E118	0	

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

E119	0	
E120	0	
E121	0	
E122	0	
E123	0	
E124	0	
E125	0	
E126	0	
E127	0	
E128	0	

0.11. Wykaz załączników

Załącz-nik	Zmiana	Nazwa złącznika
1	0	Polityka bezpieczeństwa i jakości
2	0	Formularz zgłoszenia zdarzenia
3	0	Plan przedstawiający lokalizację wszelkich obiektów i urządzeń w granicach i poza granicami lotniska
4	0	Mapa lotniska, granice, powierzchnie ograniczające, lokalizacja przeszkód
5	0	NOTAM
6	0	SNOWTAM
7	0	Protokół z kontroli stanu nawierzchni lotniskowych
8	0	Formularz zgłoszenia zmiany do INOP EPML

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

0.12. Adnotacja zmian

Każda zmiana musi być oznaczona w stopce kolejnym numerem zmiany. Wprowadzona zmiana w treści jest zaznaczona kolorem żółtym.

0.13. Aktualizacje tymczasowe

Aktualizacje tymczasowe stosowane są w razie potrzeby przez Administratora. Zmiany tymczasowe są wprowadzane na żółtych kartach, z obowiązkiem zachowania stron oryginalnych oraz dodaną w stopce formułą „zmiana tymczasowa, obowiązuje od …”.

Okres obowiązywania zmian tymczasowych oraz wszelkie jego korekty są regulowane poleceniami służbowymi Kierownika Odpowiedzialnego. Informacja do użytkowników jest dystrybuowana zgodnie z rozdz. 2.9.

0.14. Opis systemu dystrybucji i lista dystrybucyjna INOP, jej zmian i aktualizacji.

Dostęp do Instrukcji Operacyjnej w wersji elektronicznej mają zarówno wszyscy pracownicy lotniska, jak i podmioty oraz instytucje zewnętrzne. W celu udostępnienia zmiany Instrukcji Operacyjnej pracownikom lotniska, Administrator dokumentu udostępnia go w lokalizacji sieciowej "dysk wspólny”. Użytkownicy lotniska i inne podmioty zainteresowane mają dostęp do wersji elektronicznej Instrukcji poprzez stronę internetową lotniska www.lotniskomielec.pl

Instrukcja Operacyjna nie będzie dystrybuowana przez Administratora w wersji papierowej. Wersja elektroniczna dokumentu dystrybuowana jest do użytkowników zgodnie z listą, która jest w posiadaniu Administratora.

Wersje papierowe, elektroniczne niepochodzące z oficjalnych źródeł dystrybucji, mogą być nieaktualne i za każdym razem należy upewnić się, że używana wersja jest aktualna. Stosowna informacja o możliwym używaniu nieaktualnej wersji dokumentu umieszczona jest w stopce.

Lotnisko Mielec posiada prawo własności do informacji ujawnionych w niniejszym dokumencie. Odbiorca, przyjmując ten dokument zgadza się, że ani ten dokument, ani ujawnione w nim dane nie zostaną przeniesione do innych dokumentów lub nośników, ani udostępnione osobom trzecim bez pisemnego upoważnienia.

0.15. Wykaz użytkowników INOP

Lp.	Nazwa Użytkownika	Nr ewidencyjny egzemplarza	Liczba egzemplarzy przekazanych	Wersja P-papierowa E-elektroniczna
1	Urząd Lotnictwa Cywilnego	01	1 szt.	P
2	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	02	1 szt.	P
3	Lotnisko Mielec Sp. z o. o.	03 WZORZEC	1 szt.	P/E
4	Użytkownicy lotniska	04	7 szt.	E

0.16. Wykaz aktów prawnych, umów i porozumień mających związek z treścią INOP

Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 Nr35, poz.212 r. z późn.zm.).

Oświadczenie Rządowe w sprawie mocy obowiązującej załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago 7 grudnia 1944r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 146, poz. 1413).

Ogłoszenie tekstu Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944r. Lotniska – Tom I Projektowanie i eksploatacja lotnisk – Dz. Urz. Nr 4, Obw. Nr 4, poz. 4, z 2011r.

Ustawa Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002r.(Dz. U. z 2013 roku, poz.1393 z późniejszymi zmianami).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 2013r. poz. 421).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 lipca 2013 roku w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk (Dz. U. z 2013r. poz. 810).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz. U. z 2013, poz.799).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu Lotniska (Dz. U. Nr 130, poz.1192 z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003r. w sprawie sposobu zgłaszania o raz oznakowania przeszkód lotniczych (Dz. U. Nr 130, poz. 1193 z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 kwietnia 2013 roku w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia i lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych (Dz. U. z 2013, poz. 487).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 sierpnia 1998r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych (Dz. U. Nr 130, poz859 z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 listopada 2014 r. w sprawie ustalenia dodatkowych lotniczych przejść granicznych (Dz. U. z 2014, poz. 1562).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk (Dz. U. z 2014 r. poz.1420)

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

0.17. Podpisy zatwierdzające zarządzającego lotniskiem, PAŻP (z właściwej służby ruchu lotniczego) i Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Instytucja	Data	Potwierdzenie/Podpis
Zarządzający lotniskiem	28.09 2020 r.	Podpis nieczytelny

Instytucja	Data	Potwierdzenie/Podpis
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej Warszawa	30.09.2020 Prezes	Podpis nieczytelny

Instytucja	Data	Potwierdzenie/Podpis
Urząd Lotnictwa Cywilnego Warszawa	p. 17.09 2020 r.	Podpis nieczytelny

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

1. Informacje ogólne

1.1. Cel i zakres INOP

Instrukcja Operacyjna Lotniska Mielec została opracowana przez Zarządzającego Lotniskiem w celu spełnienia wymagań prawnych i zapewnienia bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych. Instrukcja stanowi zbiór informacji i zasad postępowania przeznaczonego dla wszystkich osób związanych służbowo z wykonywaniem lotów na lotnisku. Celem instrukcji jest ustalenie organizacyjne procesu przygotowania wykonywania nadzoru i obsługi lotów w sposób zapewniający właściwy poziom bezpieczeństwa. Znajomość oraz wykorzystywanie informacji i przestrzeganie zasad postępowania zawartego w niniejszej instrukcji jest obowiązkiem wszystkich użytkowników lotniska oraz pracowników związanych służbowo z organizacją i wykonywaniem lotów oraz z obowiązkiem innych osób dopuszczonych do udziału w organizacji wykonywania lotów. Bieżąca znajomość niniejszej Instrukcji oraz stosowanie się do jej zasad jest szczególnym obowiązkiem personelu lotniczego oraz pomocniczego personelu pokładowego i naziemnego.

1.2. Wymagania prawne dla lotniska oraz INOP

Lotnisko Mielec posiada certyfikat wydany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, poświadczający, że lotnisko spełnia wymogi określone w rozporządzeniu Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 czerwca 2018 roku w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz. U. z 2018 r. poz. 1210). Lotnisko Mielec uznane zostało za zdolne do prowadzenia działalności w lotnictwie cywilnym w zakresie zarządzania lotniskiem zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz warunkami i ograniczeniami wprowadzonymi w specyfikacji, jak również w zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa cywilnego Instrukcji operacyjnej lotniska.

Certyfikat Lotniska wydany został na czas określony.

Pozytywny wynik sprawdzenia spełnienia wymagań Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego stwierdza wydaniem certyfikatu, w którym określa m.in.: zakres, warunki i ograniczenia. Do certyfikatu dołącza się warunki certyfikatu określające zatwierdzone działania, do wykonywania których uprawniony jest operator lotniska. Nieodłączną część

certyfikatu mogą stanowić specyfikacje, w których określone są szczególne uprawnienia albo warunki lub ograniczenia, jakie zostają nałożone na posiadacza tego certyfikatu w związku z korzystaniem z udzielonych w nim uprawnień.

1.3. Warunki korzystania z lotniska przez jego użytkowników

Lotnisko Mielec jest lotniskiem użytku publicznego. Zarządzający Lotniskiem deklaruje udostępnianie lotniska wszystkim użytkownikom, przewoźnikom lotniczymi innym użytkownikom statków powietrznych na równych zasadach.

Lotnisko Mielec pracuje całorocznie w godzinach:

- od poniedziałku do piątku: 07.00 – 22.00 LMT
- w soboty, niedziele i święta: 08.00 – 20.00 LMT

z pełnym zabezpieczeniem służb lotniskowych, służb ruchu lotniczego, biura odpraw załóg, tankowania i obsługi naziemnej.

Na żądanie, zarządzający zapewnia służbę celną i paszportową.

W okresach zmniejszonej lub zwiększonej aktywności operacyjnej, Zarządzający Lotniskiem zastrzega sobie prawo do wydłużenia lub skrócenia godzin pracy lotniska, w zależności od zapotrzebowania użytkowników.
Lotnisko Mielec jest przygotowane do obsługi wszystkich statków powietrznych sklasyfikowanych do kodu referencyjnego 4B. Zarządzający Lotniskiem ma prawo nie wydać zezwolenia na przylot statku powietrznego w przypadku zaistnienia ważnych okoliczności związanych z funkcjonowaniem lotniska uniemożliwiających bezpieczne lądowanie statku powietrznego.

1.4. Obowiązki zarządzającego lotniskiem

Zarządzający lotniskiem odpowiada za bezpieczne użytkowanie i obsługę techniczną lotniska zgodnie z:

- przepisami krajowymi i międzynarodowymi;
- warunkami certyfikatu;
- treścią instrukcji operacyjnej lotniska;
- wszelkimi innymi instrukcjami dotyczącymi wyposażenia lotniska znajdującego się na lotnisku, stosownie do przypadku.

Zarządzający lotniskiem zapewnia – bezpośrednio lub w drodze koordynacji poprzez niezbędne mechanizmy współpracy z odpowiedzialnymi podmiotami – świadczenie następujących usług:

- zapewnianie służb żeglugi powietrznej odpowiednich do natężenia ruchu i warunków operacyjnych lotniska;
- opracowanie i utrzymanie procedur lotu, zgodnie ze stosownymi wymaganiami.

Zarządzający lotniskiem, w koordynacji z właściwym organem, zapewnia, aby w instrukcji operacyjnej lotniska znajdowały się odpowiednie informacje dotyczące bezpieczeństwa statków powietrznych, które zostaną opublikowane w zależności od potrzeb; obejmują one:

- zwolnienia z przestrzegania stosownych wymagań lub odstępstwa od nich;
- przepisy, dla których właściwy organ zaakceptował równoważny poziom bezpieczeństwa w ramach podstawy certyfikacji;
- warunki i ograniczenia specjalne dotyczące użytkowania lotniska;

W przypadku wystąpienia na lotnisku stanu zagrażającego bezpieczeństwu Zarządzający lotniskiem podejmuje niezwłocznie wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, by części lotniska stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa nie były wykorzystywane przez statki powietrzne.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

LOTNISKO MIELEC

CZĘŚĆ B

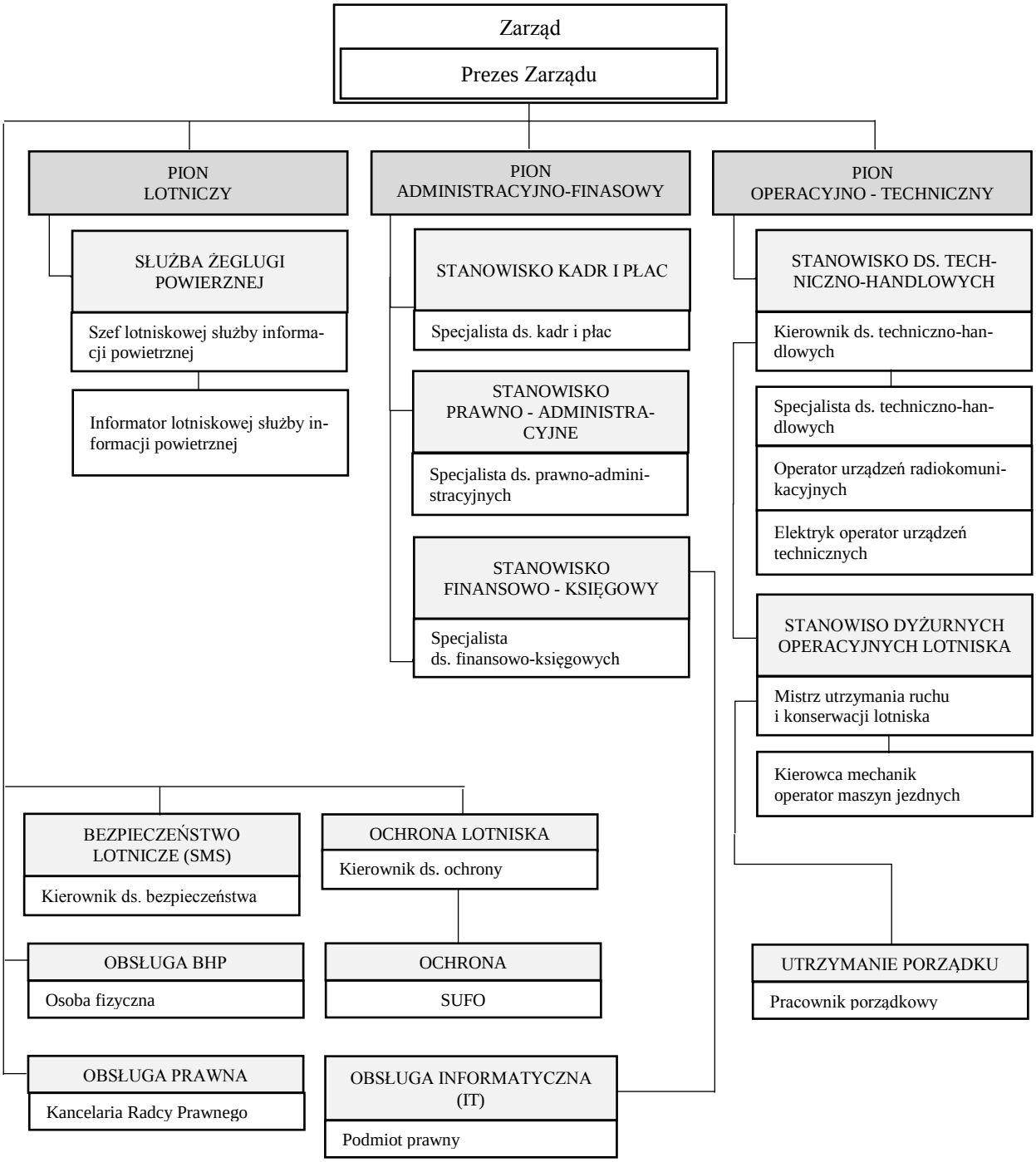
SYSTEM ZARZĄDZANIA LOTNISKIEM ORAZ WYMAGANIA W ZAKRESIE KWALIFIKACJI I SZKOLENIA

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

CZĘŚĆ B – SYSTEM ZARZĄDZANIA LOTNISKIEM ORAZ WYMAGANIA W ZAKRESIE KWALIFIKACJI I SZKOLENIA

2. Opis systemu zarządzania lotniska

2.1. Struktura organizacyjna



Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

2.2. Opis systemu zarządzania bezpieczeństwem

System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), jako proaktywne, kompleksowe podejście do bezpieczeństwa, został w całości zintegrowany z systemem zarządzania lotniska.
SMS opisuje strukturę i zakres działalności organizacji, alokuje dostępne środki, określa odpowiedzialność, uprawnienia i obowiązki personelu, jak również odzwierciedla sposób podejmowania decyzji w całej Organizacji.

Struktura i zakres SMS dostosowane są, na zasadzie proporcjonalności, do wielkości Organizacji, złożoności realizowanych przez nią procesów, wielkości i złożoności zagrożeń, wynikających z charakteru prowadzonej działalności oraz wielu innych unikalnych czynników, takich jak:

- liczba pracowników operacyjnych;
- liczba i stopnień złożoności obsługiwanych statków powietrznych;
- liczba operacji lotniczych;
- charakterystyka infrastruktury lotniskowej (długość i szerokość drogi startowej, liczba płyt postojowych, liczba stanowisk postojowych i inne);
- sił i środków utrzymania lotniska;
- czynników środowiskowych;
- liczby użytkowników lotniska (zatwierdzone organizacje szkoleniowe i obsługowe);
- procedury startu i lądowania w warunkach VFR i wielu innych.

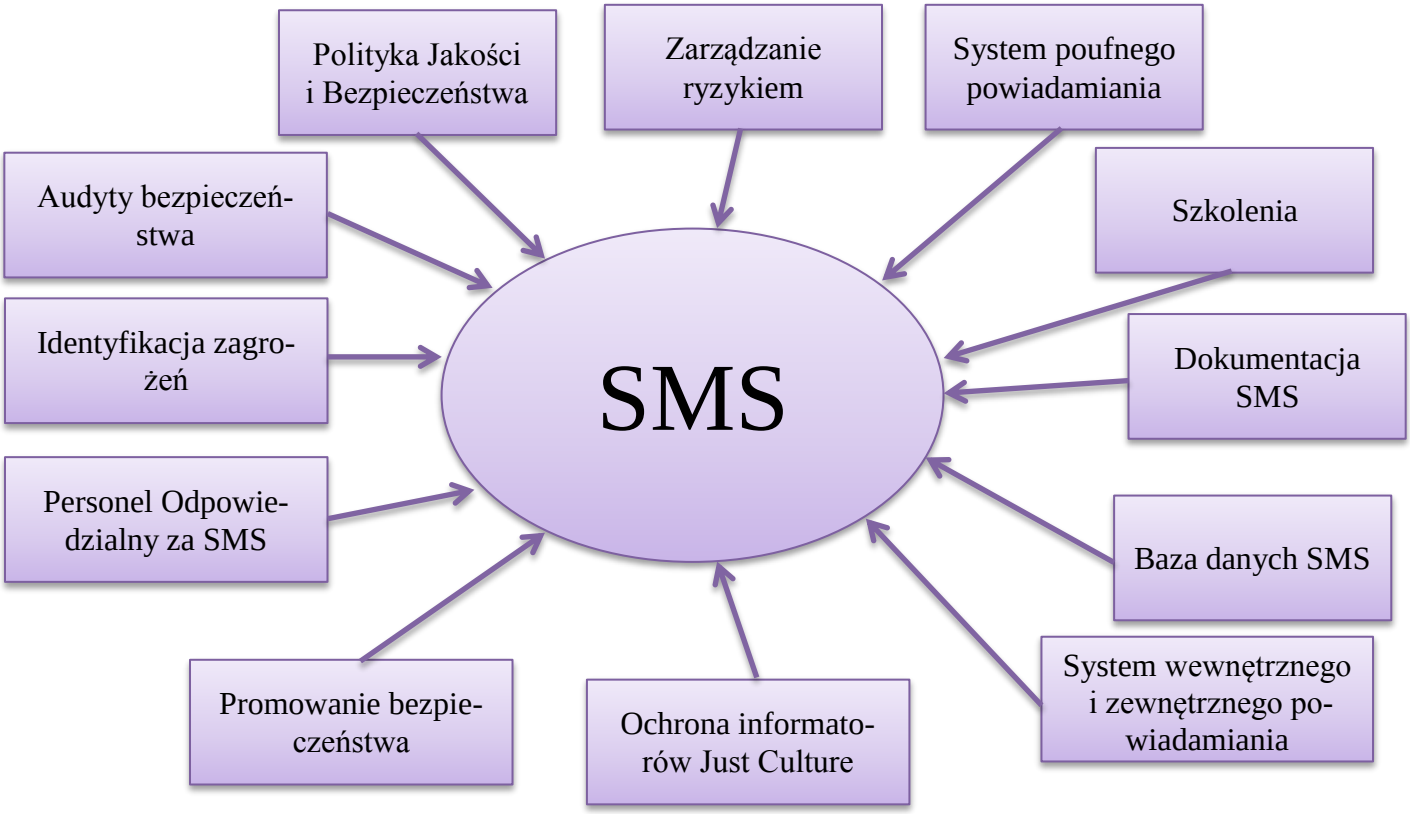
Cechą charakterystyczną systemu jest aktywne poszukiwanie zagrożeń m.in. poprzez zbieranie informacji z różnych źródeł, w tym lotniskowych systemów raportowania oraz systematyczne obserwowanie procesów zachodzących na lotnisku. Zagrożenia są poddawane ocenie prawdopodobieństwa i konsekwencji, jakie mogą wywołać oraz podejmowane są odpowiednie działania zapobiegawcze w celu osiągnięcia stanu, w którym ryzyko będzie utrzymywane na poziomie najniższym z możliwych (ALARP).

2.2.1. Zakres systemu zarządzania bezpieczeństwem

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 grupy elementów funkcjonalnych, spełniających minimalne wymagania dla efektywnego funkcjonowania SMS:

- Polityka i cele bezpieczeństwa:
  a) Zaangażowanie i odpowiedzialność Prezesa Zarządu
  b) Odpowiedzialność za bezpieczeństwo;
  c) Powołanie kluczowego personelu ds. bezpieczeństwa;
  d) Koordynacja planowania w sytuacjach kryzysowych;
  e) Dokumentacja SMS.
- Zarządzanie ryzykiem:
  a) Identyfikacja zagrożeń;
  b) Ocena i łagodzenie ryzyka.
- Zapewnienie bezpieczeństwa:
  a) Monitorowanie poziomu bezpieczeństwa i jego pomiar;
  b) Zarządzanie zmianami;
  c) Ciągłe doskonalenie systemu zarządzania.
- Promowanie bezpieczeństwa:
  a) Szkolenie i edukacja;
  b) Komunikacja w zakresie bezpieczeństwa.



Rys.1 Zakres systemu zarządzania bezpieczeństwem

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

2.2.2. Polityka i cele bezpieczeństwa

Punktem wyjścia do zapewnienia skutecznego i efektywnego systemu bezpieczeństwa jest polityka bezpieczeństwa i jakości świadczonych usług - załącznik 1, wprowadzona do stosowania przez wszystkich pracowników Spółki zarządzeniem Prezesa Zarządu Lotniska Mielec.

Polityka bezpieczeństwa:

- jest zatwierdzona przez Prezesa Zarządu;
- 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 - „Just culture".

Polityka bezpieczeństwa jest narzędziem, za pomącą którego Organizacja złożyła 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 mogą zostać wykorzystane w celu wyciągania konsekwencji wobec pracownika, który ujawnia zagrożenia dla bezpieczeństwa.

Polityka bezpieczeństwa jest okresowo przeglądana (nie rzadziej, niż co 2 lata) w celu zapewnienia, że pozostaje nadal odpowiednia, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Polityka rozpowszechniania jest za pośrednictwem:

a) Zarządzeń / Poleceń Służbowych Prezesa Zarządu;
b) Instrukcji Operacyjnej;
c) Biuletynów Bezpieczeństwa;
d) Wewnętrznej sieci informatycznej;
e) Strony internetowej.

Cele bezpieczeństwa to sposób, w jaki Zarządzający Lotniskiem określił swoje podejście do bezpieczeństwa i jest ściśle związany z polityką bezpieczeństwa i kulturą bezpieczeństwa. Proces zarządzania bezpieczeństwem to zamknięty obwód, który wymaga informacji, aby zapewnić podstawy do oceny pracy systemu i umożliwić wprowadzenie niezbędnych modyfikacji w celu uzyskania pożądanego poziomu bezpieczeństwa. W tym celu stosuje się następujące elementy:

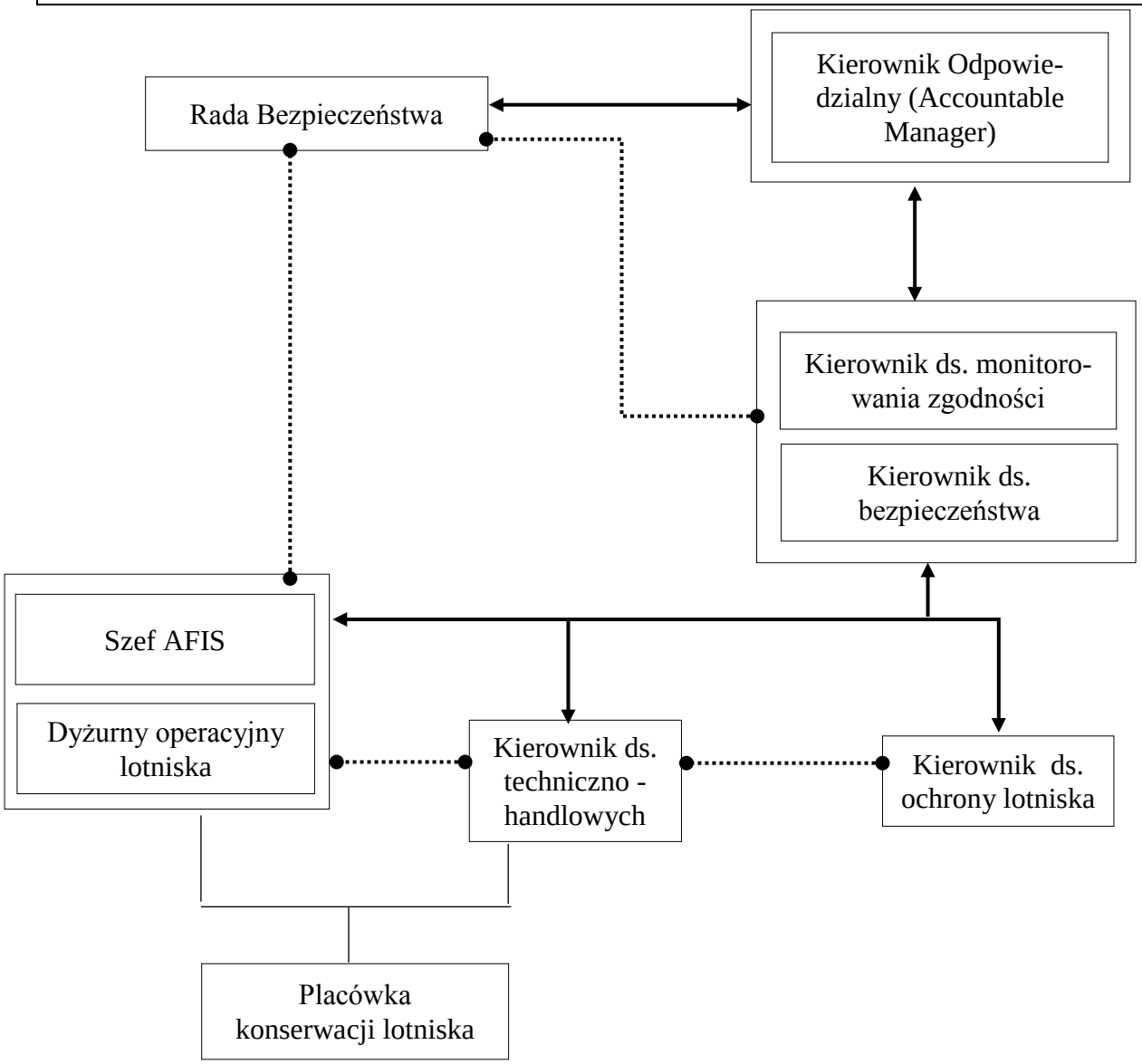
a) wskaźnik realizacji założeń bezpieczeństwa - miernik lub system pomiarowy stosowany do wyrażenia poziomu bezpieczeństwa, jaki został osiągnięty w systemie;
b) cel realizacji założeń bezpieczeństwa - wymagany poziom realizacji założeń bezpieczeństwa dla systemu. Cel realizacji założeń bezpieczeństwa obejmuje jeden lub więcej wskaźników realizacji założeń bezpieczeństwa wraz z pożądanymi rezultatami wyrażonymi poprzez takie wskaźniki.

2.2.3. Obowiązki kluczowego personelu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo

Struktura odpowiedzialności za bezpieczeństwo w „Lotnisko Mielec" Sp. z o.o. składa się z Kierownika Odpowiedzialnego, Kierownika ds. bezpieczeństwa, który jednocześnie pełni rolę Kierownika ds. monitorowania zgodności oraz Rady Bezpieczeństwa. Kluczowy personel oraz kadra menadżerska aktywnie uczestniczą w realizacji Polityki Bezpieczeństwa i celów bezpieczeństwa w ramach prowadzonych analiz, przeglądów i działań doskonalących system zarządzania bezpieczeństwem. Cały personel lotniska odpowiedzialny jest za przestrzeganie zasad opisanych w Polityce Bezpieczeństwa.

Zakres odpowiedzialności kluczowego personelu za sprawy bezpieczeństwa operacji obejmuje, ale nie ogranicza się do zapewnienia realizacji celów bezpieczeństwa i podejmowania decyzji odnośnie akceptacji ryzyka, będącego w kompetencji danego obszaru oraz zapewnienia zgodności z wymaganiami przepisów prawa, wewnętrznymi standardami i procedurami.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE



Rys.2 Schemat funkcjonalny SMS

Kierownik Odpowiedzialny (Accountable Manager)

Funkcję Kierownika odpowiedzialnego w „Lotnisko Mielec" Sp. z o.o. pełni Prezes Zarządu.

Zaangażowanie i wsparcie Kierownika odpowiedzialnego są niezbędne do skutecznej realizacji SMS. Kierownik odpowiedzialny ponosi pełną odpowiedzialność za bezpieczne funkcjonowanie lotniska, co oznacza, że jest ostatecznie odpowiedzialny za bezpieczeństwo w Organizacji. Opracowuje, wdraża i promuje Politykę bezpieczeństwa (w tym oświadczenie o ochronie informatorów), zapewnia zasoby ludzkie i materialne niezbędne do prawidłowego funkcjonowania i osiągnięcia celów SMS, nominuje Kierownika ds. Bezpieczeństwa, powołuje Radę 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 zawiązane z bezpieczeństwem.

Kierownik ds. bezpieczeństwa (Safety Manager)

Kierownik Odpowiedzialny powierzył Kierownikowi ds. bezpieczeństwa funkcję stałego zarządzania SMS, delegował 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 doradczą w zakresie zarządzania bezpieczeństwem na rzecz Kierownika Odpowiedzialnego oraz Kierowników Operacyjnych (Służba Operacyjna, Służba Techniczno – Handlowa, Służba Ochrony Lotniska).

Spoczywa na nim odpowiedzialność za koordynację i przekazywanie informacji dotyczących spraw bezpieczeństwa w ramach Organizacji, jak również informowania podmiotów zewnętrznych, takich jak: Organ Nadzoru, Instytucje Państwowe, firmy kooperujące, pracownicy zewnętrzni i inne.

Kierownik ds. monitorowania zgodności (Compliance Monitoring Manager)

Funkcję kierownika ds. monitorowania zgodności w „Lotnisko Mielec" Sp. z o.o. pełni Kierownik ds. bezpieczeństwa (AMC1 ORA.GEN.200(a)(6)).

Rolą kierownika ds. monitorowania zgodności jest zapewnienie, że działania organizacji są monitorowane pod kątem zgodności z obowiązującymi wymaganiami prawnymi oraz wszystkimi dodatkowymi wymaganiami określonymi przez Organizację oraz, że działania te są wykonywane w sposób poprawny pod nadzorem właściwego szefa obszaru funkcjonalnego.

Kierownik ds. monitorowania zgodności odpowiada za zapewnienie, że program monitorowania zgodności jest w sposób poprawny wdrażany, utrzymywany oraz poddawany ciągłej ocenie i poprawie.

Rada Bezpieczeństwa

Rada ds. bezpieczeństwa stanowi komitet wysokiego szczebla, który rozpatruje kwestie związane z bezpieczeństwem strategicznym, zapewniając wsparcie dla Kierownika odpowiedzialnego za bezpieczeństwo.

Radzie przewodniczy Kierownik odpowiedzialny.

W jej skład wchodzą szefowie poszczególnych obszarów funkcyjnych, tj.: obszar ochrony lotniska, operacyjny, techniczno-handlowy i bezpieczeństwa lotniczego.
Do głównych zadań Rady Bezpieczeństwa należą m.in.:

- monitorowanie wyników w zakresie bezpieczeństwa w stosunku do przyjętej polityki i celów bezpieczeństwa;
- zapewnienie, aby każde działanie w zakresie bezpieczeństwa było podejmowane na czas;
- oraz zagwarantowanie efektywności procesów zarządzania bezpieczeństwem w organizacji.

Rada odbywa posiedzenia cyklicznie, nie rzadziej niż jeden raz na rok oraz doraźnie w przypadku wystąpienia istotnych zagadnień wymagających opinii Rady.

Każdorazowe zidentyfikowanie, przez Biuro Bezpieczeństwa, zagrożenia na poziomie 1 i 2 (zgodnie z tabelą szacowania ryzyka Tabela 4) wiąże się z automatycznym skierowaniem wniosku do Przewodniczącego o wyznaczenie daty spotkania Rady w najkrótszym z możliwych terminów.

Zagrożeniami mającymi mniejszy wpływ na bezpieczeństwo, poziom 3 i 4 (zgodnie z tabelą szacowania ryzyka Tabela 4), zajmuje się Biuro Bezpieczeństwa, bez konieczności angażowania Rady w proces łagodzenia ryzyka.
Stały skład Rady Bezpieczeństwa:

- Kierownik Odpowiedzialny - Przewodniczący Rady;
- Kierownik ds. bezpieczeństwa - Sekretarz Rady;
- Szef Służb operacyjnych lotniska - Członek Rady;
- Kierownik / Specjalista ds. techniczno-handlowych - Członek Rady;
- Kierownik ochrony lotniska - Członek Rady.

Szczegółowy zakres zadań, rolę i odpowiedzialność Rady Bezpieczeństwa opisuje Regulamin Rady Bezpieczeństwa „Lotnisko Mielec" sp. z o.o.

2.2.4. Procedury nadzoru nad dokumentacją

Zarządzający Lotniskiem ustanowił system wytwarzania, obiegu i przechowywania dokumentów. Są one przechowywane w sposób zapewniający ochronę przed uszkodzeniem, zmianą i kradzieżą. Zarządzający Lotniskiem zapewnia, iż wszystkie dokumenty oraz rejestry są zgodne ze stosownymi przepisami ochrony danych.

System nadzoru nad dokumentacją opisany jest w następujących procedurach wewnętrznych:

a. Zarządzanie dokumentacją normatywną Spółki (IN-01.2-01);
b. Rejestr dokumentacji normatywnej Spółki" (PR-01.2-02);

c. Rzeczowy wykaz akt (IN-01.2-03);
d. Organizacja i zasady działania składnicy akt (IN-01.2-04);
e. Instrukcja kancelaryjna (IN-01.2-05).

Procedury określają sposób postępowania zapewniającego m.in., że:

a) dokumenty zatwierdza się zanim zostaną wydane;
b) dokumenty są przeglądane i aktualizowane;
c) wszelkie zmiany mające wpływ na funkcjonowanie organizacji są zidentyfikowane i uwzględnione w dokumentach;
d) dokumenty są odpowiednio oznaczone i mają określoną edycję;
e) dokumenty są odpowiednio chronione (np. przed naruszeniem poufności, niewłaściwym użytkowaniem lub naruszeniem ich integralności).

Dokumentacja jest udostępniana personelowi poprzez zasoby informatyczne lub poprzez bezpośredni dostęp do wersji papierowych poszczególnych dokumentów. Służby państwowe i użytkownicy lotniska mają dostęp do wersji elektronicznej wybranej dokumentacji, w tym Instrukcji Operacyjnej.

Zarządzający Lotniskiem posiada prawo własności do informacji ujawnionych w niniejszym dokumencie. Odbiorca, przyjmując ten dokument zgadza się, że ani ten dokument, ani ujawnione w nim dane nie zostaną przeniesione do innych dokumentów lub nośników, ani udostępnione osobom trzecim bez pisemnego upoważnienia.

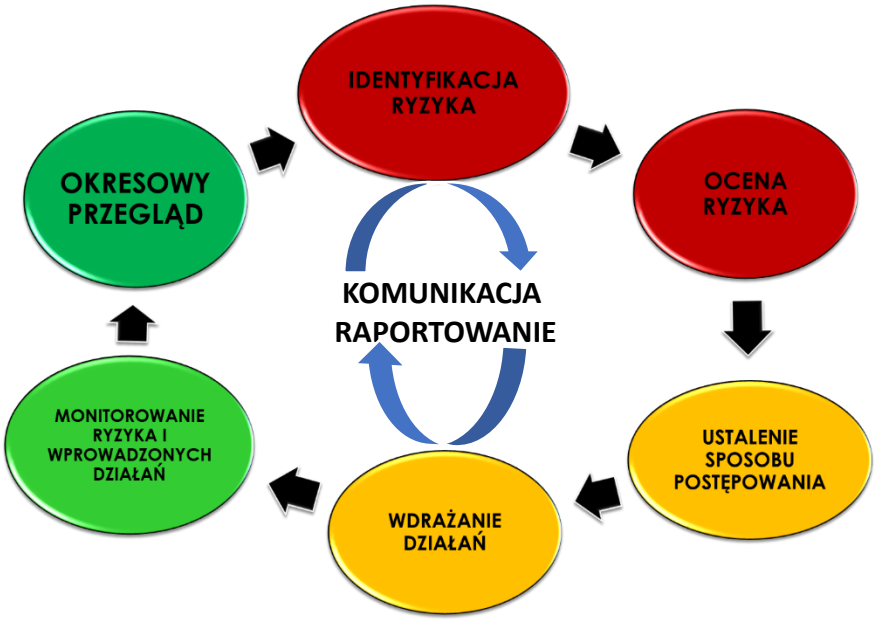
2.3. Proces zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa, w tym identyfikację zagrożeń i schematy oceny ryzyka

2.3.1. Zarządzanie ryzykiem

Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa jest jednym z działań w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem, a ważnym jego elementem jest identyfikacja zagrożeń. Różnorodność działań operacyjnych realizowanych przez Organizację prowadzi do powstania różnego rodzaju zagrożeń bezpieczeństwa i nierozerwalnie związanego z nimi ryzyka, które musi być zarządzane.
Znaczenie procesu zarządzania ryzykiem podkreślone zostało w Polityce Bezpieczeństwa, a mianowicie: "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" Zarządzanie ryzykiem opiera się na 6 kluczowych elementach:

- Identyfikacja ryzyka
- Ocena ryzyka
- Ustalenie sposobu postepowania z ryzykiem
- Wdrażanie działań ograniczających bądź eliminujących ryzyko
- Monitorowanie wprowadzonych akcji
- Okresowy przegląd ryzyka



Rys.3 Cykl zarządzania ryzykiem

2.3.2. Metody identyfikacji zagrożeń

System Zarządzania Bezpieczeństwem koncentruje się na systemowym podejściu do identyfikacji zagrożeń oraz zarządzania ryzykiem w celu minimalizacji utraty życia ludzkiego oraz m.in. strat materialnych, finansowych i społecznych. Identyfikacja zagrożeń należy do każdej komórki organizacyjnej Lotniska. Informacje dotyczące potencjalnych zagrożeń bezpieczeństwa można podzielić na wewnętrzne i zewnętrzne.

Przykłady wewnętrznych źródeł informacji, które mogą być wykorzystane do identyfikacji zagrożeń:

- informacje od personelu lotniska przekazywane według podległości służbowej;
- raporty z przebiegu dyżurów;

- systemy raportowania (obowiązkowy i dobrowolny);
- analizy trendu;

Przykłady zewnętrznych źródeł informacji, które mogą być wykorzystywane do identyfikacji zagrożeń:

- uchwały Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych;
- raporty z kontroli i audytów Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- informacje od użytkowników lotniska;
- ogólnodostępne analizy bezpieczeństwa ICAO, EASA, ACI i innych organizacji krajowych i międzynarodowych.

Proaktywna metoda identyfikacji zagrożeń

W procesie identyfikacji zagrożeń wykorzystywana jest kombinacja dwóch metod reaktywnej i proaktywnej. System zarządzania bezpieczeństwem lotniska Mielec jest systemem działającym w trybie wczesnego ostrzegania, bardzo mocno skoncentrowanym na proaktywną identyfikację zagrożeń. Metoda proaktywna kładzie szczególny nacisk na zapobieganie zdarzeniom poprzez identyfikację zagrożeń oraz nadzorowanie i wprowadzanie środków łagodzenia ryzyka, zanim wystąpi zdarzenie stwarzające potencjalne lub realne zagrożenie bezpieczeństwa. Proaktywny system identyfikacji zagrożeń obejmuje otwarte systemy zgłaszania zagrożeń, audyty bezpieczeństwa operacji liniowych, przeglądy bezpieczeństwa oraz oceny bezpieczeństwa.

Reaktywna metoda identyfikacji zagrożeń

Metoda reaktywna opiera się o analizę zaistniałych już wypadków i incydentów. Na ich podstawie dostarcza odpowiedzi dlaczego doszło do nieszczęśliwego zdarzenia.

Predyktywna metoda identyfikacji zagrożeń

Wraz z rozwojem i dojrzewaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem zacznie on przynosić wymierne korzyści w postaci predyktywnej metody identyfikacji zagrożeń, tj. przewidywaniu i rozwiązywaniu ewentualnych przyszłych zagrożeń, uwzględniając w ten sposób już dzisiaj ryzyko, które wystąpi dopiero w przyszłości.
Zgromadzone w bazie danych informacje o zagrożeniach pozwolą na zastosowanie narzędzi matematycznych, m.in. modelowania statystycznego, analizy statystycznej w celu określenia obszaru najbardziej narażonego na wystąpienie zagrożenia i podjęcie działań łagodzących ryzyko na długo przed pojawieniem się źródła zagrożenia. Takie podejście stawia następujące pytanie: "Co może się zdarzyć w przyszłości i dlaczego?"

2.3.3. Narzędzia i techniki identyfikacji zagrożeń

Metoda oparta na analizie danych

Burza mózgów jest to nieograniczona, ale moderowana dyskusja, prowadzona w ramach grupy ekspertów. Prowadzący przygotowuje wskazówki lub tematy przed spotkaniem grupy, a następnie zachęca do dyskusji. Inicjuje on linię dyskusji; nie ma żadnych zasad dotyczących tego, co mieści się w granicach dyskusji, a co je przekracza. Każda wypowiedź jest akceptowana, żadna wypowiedź nie jest kwestionowana czy krytykowana. Zapewnia to warunki, w których eksperci mogą wypowiadać się swobodnie również na tematy poboczne.

Zalety:

- Korzystna przy identyfikacji nowych zagrożeń w nowatorskim systemie
- Angażuje wszystkich głównych uczestników
- Stosunkowo szybka i łatwa do zorganizowania
- Możliwa do stosowania w różnych typach systemów

Wady:

- W dużym stopniu niezorganizowana, zatem niekoniecznie kompletna
- Zależy od doświadczenia i profilu uczestników
- Może być podatna na dynamikę grupy
- Jej skuteczność może w znacznym stopniu zależeć od umiejętności prowadzącego

Lista kontrolna

Listy kontrolne są to listy znanych zagrożeń lub przyczyn zagrożeń, które zostały utworzone na podstawie doświadczenia. To doświadczenie może pochodzić z poprzedniej oceny ryzyka stwierdzonego w podobnych systemach lub operacjach, lub też z rzeczywistych incydentów, które miały miejsce w przeszłości.

Ta technika wymaga metodycznego stosowania odpowiednich list kontrolnych oraz uwzględnienia każdej pozycji z listy kontrolnej, z punktu widzenia jej ewentualnego zastosowania do konkretnego systemu.

Zalety:

- Mogą być stosowane przez osoby nie będące ekspertami w danej dziedzinie.
- Wykorzystują w szerokim zakresie poprzednio zdobytą wiedzę i doświadczenie.
- Zapewniają, że powszechne i oczywiste problemy nie zostaną pominięte.

Wady:

- Mają ograniczone zastosowanie przy systemach nowatorskich.

- Mogą ograniczać wyobraźnię podczas identyfikacji zagrożeń.
- Pomijają zagrożenia, które nie były poprzednio stwierdzone.

Analiza rodzajów i skutków awarii (FMEA)

FMEA jest to technika stosowana do rozważenia, w jaki sposób podstawowe elementy systemu mogą zawieść i nie wykonać przewidzianych czynności. Może to nastąpić na poziomie wyposażenia lub na poziomie funkcjonowania.
Ta technika opiera się na szczegółowym opisie systemu i rozpatruje sposoby, w których każdy element systemu może zawieść, nie spełniając swoich czynności projektowych oraz jakie będą tego konsekwencje dla całego systemu.

Dla każdego elementu systemu, FMEA rozpatruje:

- Wszystkie możliwe sposoby, w których dany element może zawieść
- Skutki, jakie może mieć każda z tych awarii dla działania systemu
- Możliwe przyczyny różnych rodzajów awarii
- W jaki sposób można ograniczyć awarie w ramach systemu lub w jego otoczeniu.

Zachowanie się systemu wynikające z awarii, która ma skutki dla bezpieczeństwa, jest określone jako zagrożenie. Poziom systemu, do którego zastosowana jest analiza może ulegać zmianie i jest określany przez poziom szczegółowości opisu zastosowanego do wsparcia tej analizy. W zależności od rodzaju i złożoności systemu, analiza może być wykonana przez jednego eksperta lub przez zespół ekspertów działających w grupie.

Zalety:

- Metodyczna i dokładna
- Zapewnia szczegółowe i podlegające audytom zapisy procesu identyfikacji zagrożeń
- Może być stosowana do różnego rodzaju systemów

Wady:

- Uwzględnia tylko zagrożenia wynikające z pojedynczych rodzajów awarii,
- nie z kombinacji awarii
- Opiera się na ludziach posiadających szczegółową znajomość systemu
- Może zabierać dużo czasu i być kosztowna

Metoda "Co będzie, jeśli" (SWIFT)

Technika SWIFT wymaga multidyscyplinarnego zespołu ekspertów pod kierownictwem Przewodniczącego. Jest to burza mózgów, która zazwyczaj jest prowadzona na wysokim szczeblu opisu systemu.

Przed spotkaniem grupy, Przewodniczący przygotowuje odpowiednią listę wskazówek takich jak:

- Co będzie jeśli ....?
- Czy ktoś mógłby ...?
- Czy ktoś kiedyś .....?

Przewodniczący wykorzystuje te wskazówki do rozpoczęcia dyskusji w grupie.

Zalety:

- Zapewnia szczegółowe i podlegające audytom zapisy procesu identyfikacji zagrożeń
- Wymaga mniej czasu, niż inne techniki metodyczne.

Wady:

- Przygotowanie do stosowania tej techniki wymaga dokładnego przemyślenia
- W znacznym stopniu opiera się ona na specjalistycznej wiedzy i doświadczeniu członków zespołu
- Zależy w dużym stopniu od umiejętności Przewodniczącego

Audyty bezpieczeństwa

Audyty bezpieczeństwa to podstawowa forma aktywności proaktywnego systemu zarządzania bezpieczeństwem. Dostarczają informacje o potencjalnych zagrożeniach na długo przed wystąpieniem realnego problemu stwarzającego zagrożenie dla bezpieczeństwa. Wyróżnia się:

- Audyty wewnętrzne, które przeprowadzane są w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem przez Biuro Bezpieczeństwa.
- Audyty zewnętrzne, przeprowadzane przez zewnętrzny organ audytowy, np. przez państwowy organ nadzoru lub zewnętrzną organizację audytującą.

Audyty bezpieczeństwa przeprowadzane są w celu zapewnienia, że:

a. struktura systemu zarządzania bezpieczeństwem jest solidna pod względem zaangażowania pracowników, postępowania zgodnie z zatwierdzonymi procedurami i instrukcjami oraz zadowalającego poziomu kompetencji i przeszkolenia w zakresie obsługi sprzętu i urządzeń oraz utrzymania poziomów wydajności,
b. działanie sprzętu jest odpowiednie do poziomu bezpieczeństwa świadczonych usług,

c. istnieją skuteczne ustalenia dotyczące promocji bezpieczeństwa, monitorowania realizacji założeń bezpieczeństwa i rozpatrywania spraw związanych z bezpieczeństwem,
d. poczyniono odpowiednie przygotowania do zmiany postępowania w dających się przewidzieć sytuacjach zagrożenia.

Audyty wewnętrzne przeprowadzane są zgodnie z harmonogramem audytów regularnie w cyklu zapewniającym, że każdy obszar funkcjonalny audytowany jest przynajmniej 1 raz do roku.

Audytowi wewnętrznemu podlegają obszary:
- Służba Operacyjna Lotniska AFIS EPML;
- Utrzymanie Lotniska;
- Ochrona Lotniska
- Baza Paliwowa

Audytowany zobowiązany jest udostępnić audytorom wszelkie istotne dokumenty oraz, w zależności od potrzeb, zapewnić obecność pracowników bezpośrednio wykonujących czynności, będące w zainteresowaniu zespołu audytującego, w celu przeprowadzenia z nimi rozmów.
Zespół audytowy wykorzystuje listy kontrolne jako proaktywne narzędzie identyfikacji zagrożeń. Listy kontrolne obejmują pełną serię pytań pogrupowanych tematycznie, w celu zapewnienia, że audytem objęte zostaną wszystkie istotne pod kątem bezpieczeństwa obszar aktywności audytowanej komórki organizacyjnej.
Pisemny raport poaudytowy, opisujący obiektywną prezentację wyników audytu wraz z zaleceniami bezpieczeństwa, przedstawiany jest kierownikowi audytowanego obszaru w terminie do 1 miesiąca, licząc od dnia przeprowadzenia audytu. Kierownik audytowanego obszaru zapoznaje wszystkich pracowników z treścią raportu.
W przypadku stwierdzenia niezgodności, zostaje wpisana do arkusza RCI (ROOT CAUSE INVESTIGATION), który stanowi narządzie do dochodzenia przyczyn źródłowych oraz monitorowania i weryfikowania wykonanych akcji korekcyjnych.

2.3.4. Szacowanie i ocena ryzyka

Każde zidentyfikowane zagrożenie musi zostać poddane analizie w celu lepszego poznania jego szkodliwej natury, zrozumienia mechanizmu powstawania szkody, określenia, które grupy osób, obiektów, majątku Spółki są szczególnie narażone na ryzyko i konsekwencje zagrożenia. Analiza ryzyka dostarcza informacje o względnej dotkliwo-

ści za-grożenia oraz o środkach zapobiegawczych, jakie muszą być dostarczone ludziom, środkom trwałym, budynkom objętych ryzykiem. Każde ryzyko poddawane jest ewaluacji, to znaczy na podstawie wyników analizy ryzyka podejmowana jest decyzja, czy ryzyko jest na akceptowalnym poziomie, czy też ryzyko jest zbyt duże i wymaga zastosowania niezbędnych środków bezpieczeństwa redukujących ryzyko do poziomu akceptowalnego.

Proces oceny poziomu ryzyka zakłada wykonanie zarówno ilościowej jak i jakościowej analizy ryzyka. Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka (Tabela 1) to możliwość lub szansa wystąpienia nieszczęśliwego zdarzenia. Szacowanie prawdopodobieństwa ułatwiają poniższe pytania pomocnicze:

a) Czy w przeszłości wystąpiły podobne zdarzenia, czy jest to odosobniony przypadek?
b) Jaki inny sprzęt lub części tego samego typu mogą mieć podobne defekty?
c) Jak duża część personelu jest zaangażowana lub podlega rozważanej procedurze?
d) Przez jaki procent czasu potencjalnie niebezpieczny sprzęt lub procedura jest w użyciu?
e) Do jakiego stopnia rozrośnięte są implikacje wynikające z zarządzania, organizacyjne lub regulacyjne, które mogą mieć odzwierciedlenie w większym zagrożeniu
f) dla bezpieczeństwa publicznego?

Tabela 1. Prawdopodobieństwo ryzyka

Poziom	Kategoria	Opis (prawdopodobieństwo wystąpienia)	Liczba wystąpień
6	**Częste**	**Wysokie**	**> 10 w skali roku**
5	**Prawdopodobne**	**Umiarkowane**	**1 – 10 w skali roku**
4	**Możliwe**	**Okazjonalne**	**1 w skali 2 lat**
3	**Mało prawdopodobne**	**Rzadkie**	**1 w skali 5 lat**
2	**Bardzo mało prawdopodobne**	**Nierealne**	**1 w skali 10 lat**
1	**Prawie niemożliwe**	**Zdarzenia, których prawdopodobieństwo zaistnienia jest w zasadzie równe zero**	**1 w skali >10 lat**

W oparciu o powyższe czynniki, prawdopodobieństwo wystąpienia nieszczęśliwego zdarzenia można ocenić, jako:

a. **Mało prawdopodobne i bardzo mało prawdopodobne.**
   Problem bezpieczeństwa, którego wystąpienie jest "mało prawdopodobne" obejmuje odosobnione zdarzenia, przy których wskaźnik narażenia jest bardzo niski lub wielkość próby jest niewielka. Złożoność okoliczności niezbędnych do powstania sytuacji wypadkowej może być taka, że jest mało prawdopodobne, by taki łańcuch zdarzeń wystąpił ponownie. Na przykład, jest mało prawdopodobne, że niezależne systemy zawiodą jednocześnie.
b. **Może wystąpić.**
   Niewydolność, która "może wystąpić" wynika z zagrożeń, co do których uchodzi uzasadnione prawdopodobieństwo, że podobnego schematu działań człowieka można oczekiwać w podobnych warunkach pracy w przyszłości oraz, że takie same wady istnieją w innych miejscach systemu.
c. **Prawdopodobnie wystąpi.**
   Zdarzenia takie odzwierciedlają schemat (lub potencjalny schemat) niewydolności, które nie zostały jeszcze usunięte. Biorąc pod uwagę konstrukcję lub sposób utrzymania sprzętu, wytrzymałość w znanych warunkach operacyjnych, itp., jego ciągła eksploatacja doprowadzi prawdopodobnie do niewydolności. Podobnie biorąc pod uwagę empiryczne dowody dotyczące niektórych aspektów działania człowieka, można oczekiwać z dość dużą pewnością, że zwykli ludzie działający w podobnych warunkach operacyjnych popełnią podobne błędy lub, że ich działania zakończą się podobnym niepożądanym rezultatem.

Po określeniu prawdopodobieństwa zdarzenia, ocenie poddawana jest dotkliwość negatywnych konsekwencji.
Dotkliwość ryzyka (Tabela 2) to wszystkie możliwe negatywne konsekwencje wystąpienia nieszczęśliwego zdarzenia lub okoliczności, biorąc jako punkt odniesienia najgorszy możliwy do przewidzenia scenariusz. Ocenę dotkliwości zagrożenia ułatwiają poniższe pytania pomocnicze:

a. Jak wiele może być ofiar (pracowników, pasażerów, świadków i osób postronnych)?
b. Jaki jest przypuszczalny rozmiar strat materialnych lub finansowych (bezpośrednie straty sprzętowe operatora, uszkodzenia infrastruktury lotniczej, straty stron trzecich)?
c. Jakie jest prawdopodobieństwo negatywnego wpływu na środowisko (rozlanie paliwa lub innych substancji niebezpiecznych, fizyczne zniszczenia siedlisk naturalnych)?

d. Jakie są prawdopodobne konsekwencje polityczne i/lub zainteresowanie mediów?

Potencjalne konsekwencje nieszczęśliwego zdarzenia decydują o stopniu pilności podjęcia działań niezbędnych w zakresie bezpieczeństwa. Jeżeli istnieje duże ryzyko katastrofalnych konsekwencji, bądź gdy ryzyko poważnych urazów cielesnych, szkód w mieniu lub środowisku jest wysokie, niezbędne jest podjęcie działań w trybie pilnym.

Tabela 2. Dotkliwość ryzyka

Poziom	Kategoria	Opis
E	**Katastrofalna**	**> 1 ofiar śmiertelnych**
D	**Krytyczna**	**1 ofiara śmiertelna**
C	**Poważna**	**> 1 osób z poważnymi obrażeniami**
B	**Znacząca**	**1 osoba z drobnymi uszkodzeniami ciała**
A	**Marginalna**	**Mało prawdopodobne wystąpienie uszkodzeń**

W wyniku połączenia tabeli dotkliwości z tabelą prawdopodobieństwa wystąpienia nieszczęśliwego zdarzenia powstała tabela szacowania ryzyka (Tabela 3).

Tabela 3. Tabela szacowania ryzyka

Dotkliwość / Prawdopodobieństwo		A Marginalna	B Znacząca	C Poważna	D Krytyczna	E Katastrofalna
6	**Częste**	**M**	**H**	**H**	**H**	**H**
5	**Prawdopodobne**	**M**	**M**	**H**	**H**	**H**
4	**Możliwe**	**L**	**M**	**M**	**H**	**H**
3	**Mało prawdopodobne**	**L**	**L**	**M**	**M**	**H**
2	**Bardzo mało prawdopodobne**		**L**	**L**	**M**	**M**
1	**Prawie niemożliwe**			**L**	**L**	**M**

Organizacja przyjmuje 3 - poziomowe podejście do ryzyka:
"Ryzyko kategorii H" – Wysoki poziom, przy którym ryzyko jest nieakceptowalne;
"Ryzyko kategorii M" – Średni poziom, przy którym ryzyko jest dopuszczalne, pod warunkiem, że zostało obniżone do poziomu ALARP;
"Ryzyko kategorii L" – Niski poziom, przy którym ryzyko jest zasadniczo akceptowalne.

2.3.5. Monitorowanie wykonania i skuteczności działań na rzecz bezpieczeństwa oraz środki łagodzenia ryzyka

W przypadku, kiedy analiza ryzyka wykazała istnienie zagrożenia niosącego za sobą ryzyko na poziomie nieakceptowalnym przez Organizację, konieczne jest podjęcie natychmiastowych działań, mających na celu wyeliminowanie lub redukcję ryzyka do akceptowalnego poziomu. Poziom ryzyka może zostać zredukowany poprzez zmniejszenie dotkliwości potencjalnych konsekwencji, zmniejszenie prawdopodobieństwa wystąpienia zdarzenia lub zmniejszenie zagrożenia ryzykiem.
Procedura zakłada w takim przypadku zastosowanie jednego lub kombinacji wielu środków łagodzących ryzyko.

Hierarchia środków eliminowania lub łagodzenia ryzyka obejmuje:

- Eliminację ryzyka.
  Najbardziej zadawalającą i skuteczną metodą redukcji ryzyka jest jego eliminacja np. poprzez zaprzestanie wykonywania niebezpiecznych działań/czynności, lub poprzez usunięcie urządzenia stwarzającego zagrożenie.
- Wymianę czynnika stwarzającego zagrożenie.
  To działanie zakłada zastąpienie niebezpiecznego procesu lub urządzenia innym nie stwarzającym zagrożenia.
- Zabezpieczenia techniczne.
  Oddzielenie lub wyizolowanie strefy niebezpiecznej poprzez zastosowanie konstrukcji technicznych, takich jak: ogrodzenie, barierki, płotki przeciw podmuchowe i inne. Zastosowanie nowoczesnych technologii.
- Zabezpieczenia administracyjne.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

2.3.6. Monitorowanie wyników w zakresie bezpieczeństwa

Monitorowanie wyników i pomiar skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa jest procesem, przy pomocy którego dokonywana jest weryfikacja skuteczności działań zarządzającego lotniskiem w zakresie bezpieczeństwa w porównaniu z przyjętą polityką i celami bezpieczeństwa, ocenami ryzyka i zastosowanymi środkami łagodzenia ryzyka.

Proces ten swym zakresem obejmuje:

a. raporty z systemu zgłoszeń (obowiązkowe i dobrowolne);
b. przeglądy bezpieczeństwa;
c. analizy bezpieczeństwa;
d. wewnętrzne badania zaistniałych zdarzeń związanych z bezpieczeństwem;
e. rejestr zidentyfikowanych zagrożeń.

Ostateczna ocena systemu zarządzania bezpieczeństwem dokonywana jest na posiedzeniach Rady ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

2.3.7. Zgłaszanie spraw związanych z bezpieczeństwem (w tym zgłaszanie zagrożeń) i ich badanie

Zgłaszanie incydentów, wypadków i błędów jest jednym z najważniejszych elementów działania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Informacje o zagrożeniach pozwalają zidentyfikować obszary wymagające poprawy, podjąć działania naprawcze i zapewnić utrzymanie maksymalnie wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Każdy, kto przebywa na terenie lotniska i zauważył niepokojące zdarzenie zagrażające bezpieczeństwu lotniczemu, powinien to zgłosić. Dlatego bardzo ważne jest, aby każdy informował o zauważeniu sytuacji, zdarzenia lub zmiany zagrażającej bezpieczeństwu.

Kierownik ds. bezpieczeństwa jako osoba odpowiedzialna za zarządzanie bezpieczeństwem na lotnisku prowadzi proces ciągłej identyfikacji zagrożeń w oparciu o informacje pochodzące w szczególności z:

- systemu obowiązkowego i dobrowolnego (anonimowego) zgłaszania zdarzeń;
- posiedzeń komitetu ds. bezpieczeństwa;
- audytów i inspekcji służb operacyjnych;
- własnych obserwacji;
- bezpośrednich rozmów z osobami posiadającymi informację „z pierwszej ręki”, użytkownikami lotniska;
- biuletyny bezpieczeństwa (ULC, FAA, CAA - AAIB, Skybrary i inne);

- prowadzenia ciągłego monitoringu rejestru zdarzeń lotniczych, raportów końcowych i uchwał publikowanych przez PKBWL;
- analizy tendencji bezpieczeństwa;

W ramach procesu identyfikacji zagrożeń funkcjonuje system anonimowego zgłaszania okoliczności, mających wpływ na poziom bezpieczeństwa operacji lotniczych, a w szczególności naruszeń obowiązujących instrukcji lub procedur. System zapewnia możliwość zgłaszania informacji dotyczących sytuacji mających wpływ na bezpieczeństwo, bez konieczności podawania danych osobowych. W przypadku dobrowolnego podania danych osobowych przez osobę zgłaszającą zagrożenie, system zapewnia ochronę tych danych oraz dostęp do nich jedynie osobie odpowiedzialnej za zarządzanie bezpieczeństwem.
System anonimowego zgłaszania zagrożeń składa się z:

- żółtych skrzynek z czarnym napisem „SMS" rozlokowanych w newralgicznych miejscach na terenie Spółki, do których nieograniczony dostęp mają wszyscy pracownicy oraz osoby przebywające na jej terenie. Jedna ze skrzynek znajduje się w bezpośredniej bliskości głównej bramy wjazdowej na teren lotniska, gwarantując w ten sposób dostęp do systemu osobom spoza Organizacji;
- formularza zgłaszania okoliczności, mających wpływ na poziom bezpieczeństwa;
- elektronicznej wersji formularza zgłaszania zagrożeń zamieszczonej na stronie internetowej lotniska pod adresem: www.lotniskomielec.pl w zakładce Bezpieczeństwo Lotnicze;
- adresu poczty elektronicznej: safety@lotniskomielec.pl opublikowanego na stronie internetowej lotniska.

Każdy pracownik, użytkownik czy też osoba, która znalazła się na terenie lotniska i zauważyła niepokojące zdarzenie zagrażające bezpieczeństwu lotniczemu, powinien to zgłosić.

W ramach działającego na Lotnisku Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, każde dobrowolne i anonimowe zgłoszenie zostaje wnikliwie zbadane.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami Dział Zarządzania Bezpieczeństwem gwarantuje zachowanie całkowitej poufności źródeł informacji, zgodnie z filozofią „Just Culture", czyli kulturą sprawiedliwego traktowania. Główną zasadą „Just Culture" jest taki system obiegu informacji o sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu w lotnictwie, który chroni osoby raportujące o tych sytuacjach. W szczególności dotyczy to własnych błędów i pomyłek.

Przyznanie się do błędu zostanie wykorzystane w celu poprawy poziomu bezpieczeństwa a nie będzie wykorzystywane przeciwko raportującemu. Uczenie się na błędach lub sytuacjach niebezpiecznych, jest ważniejsze od karania osób odpowiedzialnych za ich popełnienie.

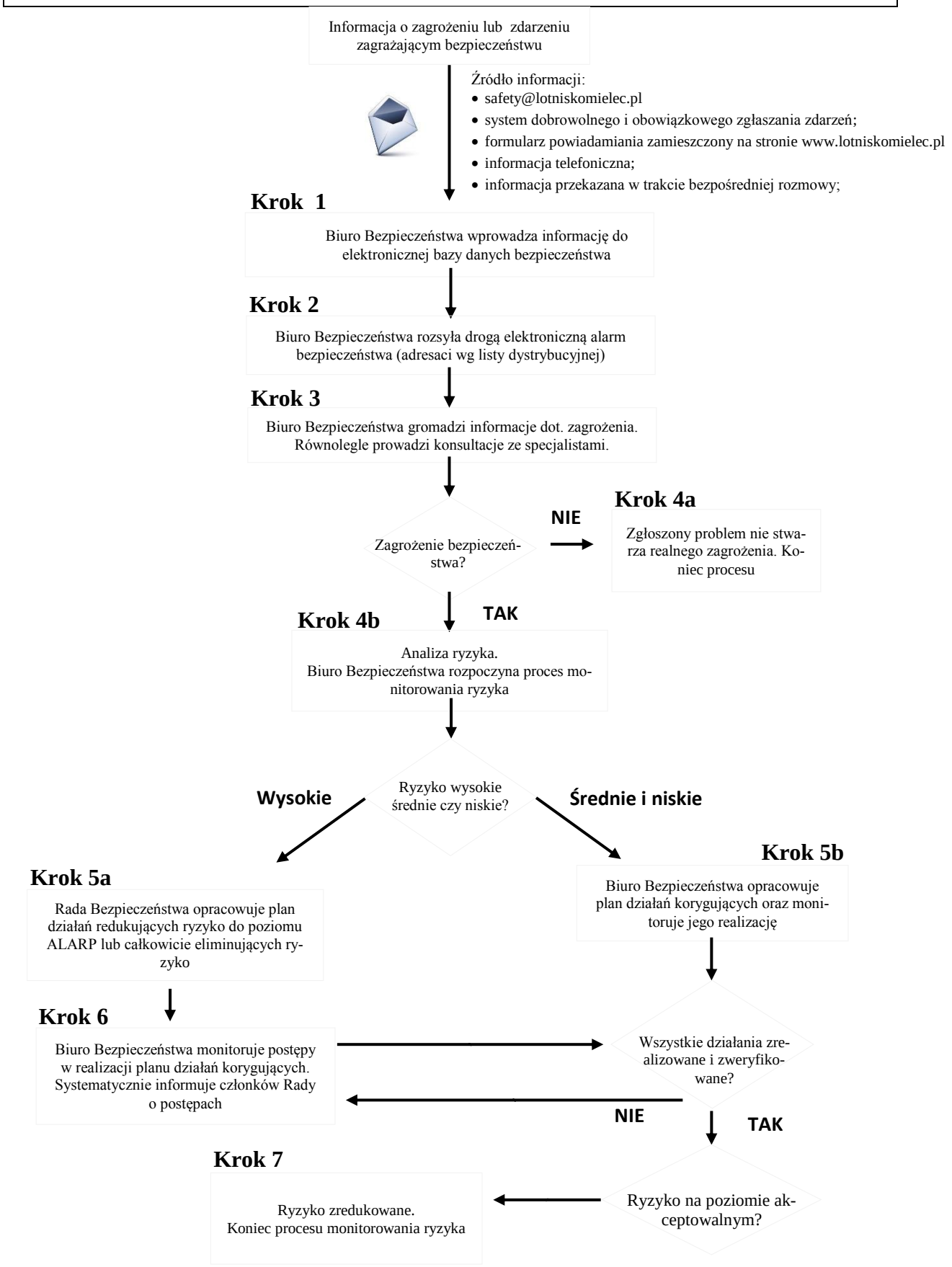
Wzór Formularza Zgłoszenia Zdarzenia w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) stanowi załącznik nr 2.

2.3.8. Planowanie działań w sytuacji zagrożenia

Za sytuację kryzysową rozumie się odpowiednio zdarzenie lotnicze (Załącznik 13 ICAO - Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych), akt bezprawnej ingerencji (Załącznik 17 ICAO - Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji), jak również każde inne zdarzenie, mające wpływ na poważne zakłócenie funkcjonowania lotniska.

Zakres obowiązków i plany działania jednostek organizacyjnych oraz podmiotów zewnętrznych w sytuacji zagrożenia na lotnisku, a w szczególności podział zadań i obowiązków pomiędzy poszczególne podmioty i osoby pełniące określone funkcje, jak również koordynację działań podmiotów wydzielonych do interwencji, reguluje Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia [PZ-07.5-05].

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE



Rys.4 Algorytm działań w sytuacji zagrożenia

2.3.9. Promowanie bezpieczeństwa oraz wyniki systemu zarządzania bezpieczeństwem

Promocja bezpieczeństwa jest ściśle związana ze szkoleniem w zakresie bezpieczeństwa i rozpowszechnianiem informacji na temat bezpieczeństwa. Promocja bezpieczeństwa ma na celu zapewnienie, że doświadczenie i wiedza zdobyta przez Organizację w zakresie bezpieczeństwa rozpowszechniane są wśród wszystkich pracowników. Promocja bezpieczeństwa zapewnia mechanizm, za pomocą którego doświadczenia zdobywane w trakcie badania zdarzeń stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa oraz innych działań związanych z bezpieczeństwem, udostępniane są wszystkim pracownikom, których to bezpośrednio dotyczy. Aby w pełni zaangażować personel w działania na rzecz bezpieczeństwa, pracownicy na bieżąco informowani są o działaniach, jakie podjęte zostały na skutek zgłoszonych przez nich zagrożeń, zaangażowaniu kierownictwa wyższego szczebla w rozwiązanie zgłoszonego przez nich problemu bezpieczeństwa oraz pozytywnych efektach wprowadzonych działań naprawczych (zmiana lub wprowadzenie nowych procedur itp.).

Program promocji bezpieczeństwa zawiera:

- zakładkę „Bezpieczeństwo Lotnicze", zamieszczoną na stronie internetowej www.lotniskomielec.pl stanowiącą podstawową metodę komunikacji
- z użytkownikami lotniska oraz środowiskiem lotniczym. Na potrzeby strony internetowej opracowane zostało oficjalne logo SMS EPML.
- bieżące informowanie pracowników (bez danych identyfikacyjnych) o zdarzeniach zgłoszonych za pośrednictwem systemu powiadamiania;
- tablicę informacyjną SMS;
- programy wyróżniania i premiowania pozytywnych postaw w zakresie bezpieczeństwa, np. nadanie tytułu „Lider Bezpieczeństwa" – dla osoby:
  - przekazującej najwięcej informacji o problemach bezpieczeństwa;
  - terminowo wywiązującej się z realizacji przydzielonych akcji korygujących;
  - zgłaszającej swoje własne błędy;
  - aktywnie promującej filozofię bezpieczeństwa w swoim środowisku.

2.4 Opis systemu zarządzania jakością dla działalności związanej z dostarczaniem danych i informacji lotniczych, oraz stosowanych procedur, w tym tych, które spełniają odpowiednie cele dotyczące zarządzania bezpieczeństwem i ochroną

Zasady wytwarzania i przekazywania danych lotniczych określone są w Porozumieniu Service Level Agreement (SLA) pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej (PAŻP)

a Lotniskiem Mielec w sprawie dostarczania i publikowania danych w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych (AIP) zgodnie z Rozporządzeniem (UE) 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiającego wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej
europejskiej przestrzeni powietrznej.

Za zapewnianie służby informacji lotniczej w FIR Warszawa odpowiada Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.

AIS Polska, działająca w strukturach PAŻP, zbiera dane lotnicze od odpowiednich podmiotów związanych z operacjami statków powietrznych i udostępnia je w postaci niżej wymienionych produktów:

- Zbiór Informacji Lotniczych (AIP Polska);
- Biuletyn Informacji Lotniczej (AIC);
- Mapy lotnicze;
- NOTAM;
- Zbiory danych cyfrowych.

Dane lotnicze przeznaczone do publikacji w AIP Polska przesyłane są do PAŻP drogą mailową i/lub pocztową.

Zakres danych podlegających obowiązkowi zgłaszania Służbie Informacji Lotniczej opisany jest w części D niniejszej Instrukcji.

Za jakość dostarczonych danych związanych z obszarem działalności lotniska Mielec, przeznaczonych do udostępnienia w produktach AIS odpowiada Lotnisko Mielec (dane nieprzetworzone). Za jakość produktów AIS oraz zgodność informacji zawartych w nich informacji (dane przetworzone) z danymi dostarczonymi przez odpowiednie podmioty odpowiada PAŻP.

Personel wytwarzający oraz uczestniczący w wytwarzaniu, przechowywaniu, przetwarzaniu i przekazywaniu danych lotniczych posiada aktualne certyfikaty ukończenia szkoleń w zakresie jakości danych lotniczych organizowane przez PAŻP.

Wytwórcą danych jest osoba posiadająca odpowiednie wykształcenie zawodowe oraz uprawnienia zawodowe (geodeta uprawniony). Po opracowaniu dokumentów do publikacji wytwórca przekazuje dane do Kierownika ds. techniczno-handlowych, posiadającego szkolenie z zakresu ADQ w celu weryfikacji danych. Następnie dane lotnicze przekazywane są drogą mailową i/lub pocztową do PAŻP.

Zarządzający lotniskiem nie rzadziej niż raz do roku dokonuje przeglądu danych opublikowanych w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych w zakresie ich poprawności i aktualności.

2.5 Procedury zgłaszania do właściwego organu obejmujące sposób postępowania, powiadamianie i zgłaszanie wypadków, poważnych incydentów i zdarzeń

Na mocy art.135a, ust. 1 Ustawy - Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) zarządzający lotniskiem EPML Mielec zobowiązany jest zgłaszać Komisji Badania Wypadków Lotniczych zaistnienie zdarzenia, polegającego na przerwie w działaniu, wadzie, uszkodzeniu statku powietrznego lub jego elementu, albo innej okoliczności, która miała lub mogła mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu
Jeżeli Kierownik Odpowiedzialny nie postanowi inaczej, za cały proces zgłaszania zdarzeń mających negatywny wpływ na bezpieczeństwo odpowiada Kierownik ds. bezpieczeństwa.

Zgłoszenie zdarzenia lotniczego realizowane jest poprzez:

- telefon alarmowy czynny całą dobę: +48 500 233 233
- email: pkbwl@mir.gov.pl
- faks 24h: (22) 630-11-17

lub za pomocą każdego innego dostępnego środka łączności, nie później niż 72 godziny od zaistnienia zdarzenia.

Niezwłocznie po zgłoszeniu, lub tak szybko jak to jest tylko możliwe, wysyłane są informacje dotyczące zdarzenia. Służy do tego standardowy formularz, udostępniony na stronach internetowych Urzędu Lotnictwa Cywilnego (http://www.ulc.gov.pl) oraz PKBWL (http://www.mir.gov.pl). Istnieje możliwość wysłania formularza bezpośrednio przy użyciu elektronicznej bazy danych bezpieczeństwa, formularz stanowi jej integralną część.
Przed przystąpieniem do wypełniania formularza należy zgromadzić tak dużo informacji dotyczących przebiegu, przyczyn oraz skutków zdarzenia, jak to tylko jest możliwe, a w szczególności:

1. datę i czas zaistnienia zdarzenia;
2. miejsce zdarzenia;
3. rodzaj i typ statku powietrznego;
4. opis zdarzenia;

5. inne informacje dostępne w chwili dokonywania powiadomienia, mające znaczenie dla badania i analizy zdarzenia.

Istnieje także możliwość zgłaszania zdarzeń i incydentów lotniczych poprzez internetową platformę Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Centralna Baza Zgłoszeń jest najszybszym sposobem spełnienia wymagania informowania Państwowej Komisji Badań Wypadków Lotniczych o zdarzeniach lotniczych.
W tym celu należy przejść do linku: https://cbz.gov.pl/ , po zalogowaniu się można wprowadzić zdarzenie do Centralnej Bazy Zgłoszeń.

2.5.1. Definicja wypadku, poważnego incydentu i zdarzenia oraz stosownych zakresów odpowiedzialności wszystkich zaangażowanych osób

Wypadek [Accident]
Zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które w przypadku załogowego statku powietrznego zachodzi od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiejkolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby, lub, w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, zachodzi od momentu, gdy statek po-wietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania po zakończeniu lotu i wyłączenia głównego układu napędowego, w którym:
a) osoba poniosła śmierć lub doznała poważnych urazów w następstwie:
- przebywania na pokładzie statku powietrznego, lub
- bezpośredniego kontaktu z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które zostały od statku powietrznego odłączone, lub
- bezpośredniego działania podmuchu silnika statku powietrznego, z wyjątkiem przypadków, kiedy urazy są skutkiem przyczyn naturalnych, samookaleczenia lub zostały zadane przez inne osoby, lub kiedy osoba doznała urazów, ukrywając się poza obszarami zwykle dostępnymi dla pasażerów lub członków załogi; lub
b) statek powietrzny doznaje uszkodzenia lub zniszczenia strukturalnego, które:
- niekorzystnie wpływa na wytrzymałość konstrukcyjną, osiągi lub charakterystyki lotne statku powietrznego, oraz
- zwykle wymagałoby remontu głównego lub wymiany uszkodzonego elementu, z wyłączeniem awarii lub uszkodzenia silnika, jeśli uszkodzenie jest ograniczone do jednego silnika, (w tym jego osłon lub akcesoriów), śmigieł, końcówek skrzydeł, anten, sond, łopatek, opon, hamulców, kół, owiewek, zaślepek, osłon podwozia, wiatrochronów, poszycia statku powietrznego (takich jak niewielkie wgniecenia lub punktowe przebicia), lub nie-znacznych uszkodzeń łopat wirnika głównego, łopat śmigła ogonowego, podwozia oraz spowodowanych przez grad lub zderzenia z ptakami (łącznie z otworami w osłonie anteny radaru); lub

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

c) statek powietrzny zaginął lub dostęp do niego jest całkowicie uniemożliwiony;

Incydent [Incident]
Zdarzenie inne niż wypadek związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.

Poważny incydent [Serious incydent]
Incydent obejmujący okoliczności wskazujące, że wystąpiło duże prawdopodobieństwo zaistnienia wypadku, związany z eksploatacją statku powietrznego oraz który, w przypadku załogowego statku powietrznego, zachodzi od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiejkolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby, lub,
w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, zachodzi od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania po zakończeniu lotu i wyłączenia głównego układu napędowego.

2.5.2. Przykłady formularzy, które mają być używane (lub kopie samych formularzy), instrukcje ich wypełniania, adresatów, do których należy je przesyłać oraz czas przeznaczony na te działania

Od 1 września 2018 r. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) wraz z Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) uruchomili pod adresem https://cbz.gov.pl/ system Centralnej Bazy Zgłoszeń (CBZ) dla zgłaszania zdarzeń lotniczych, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych. Dzięki temu systemowi każda organizacja może przesyłać informację o zdarzeniu bezpośrednio do PKBWL (jako podmiotu badającego zdarzenie lotnicze), jak i do ULC (jako organu prowadzącego nadzór lotniczy). Zgłoszenie wymaga wypełnienia tylko jednego formularza online, bez konieczności wysyłania wielu różnych dokumentów oddzielnie.

Formularz zawiera wszystkie obowiązkowe pola wskazane w Rozporządzeniu 376/2014, dzięki czemu spełniane są wymogi kodowania zdarzeń według terminologii Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), zapewniając wymaganą standaryzację.

Szczegółowa instrukcja wypełniania formularza, zamieszczona została pod adresem: http://ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/CBZ/Instrukcja_operacyjna_CBZ.pdf

Kierownik ds. bezpieczeństwa lotniczego zgłasza zdarzenie w czasie nie dłuższym niż 72 godziny.

2.5.3. Procedury i uzgodnienia dotyczące zabezpieczenia dowodów, w tym nagrań, następujące po zgłoszeniu zdarzenia

Po zgłoszeniu zdarzenia Kierownik ds. bezpieczeństwa lotniczego zapewnia oraz zabezpiecza, w miarę możliwości:

- dokumentację fotograficzną;
- meldunki świadków zdarzenia;
- oświadczenia uczestników zdarzenia;
- zapisy korespondencji radiotelefonicznej poprzedzającej zdarzenie;
- zapisy nagrań telewizji przemysłowej (CCTV);
- wszystkie inne w zależności od charakteru zdarzenia

Do czasu zakończenia działań, archiwizuje wszystkie zgromadzone dowody na trwałym nośniku.

Wszelkie zgromadzone dane i informacje:

- wykorzystane mogą zostać wyłącznie na potrzeby ustalenia przyczyny zdarzenia lotniczego;
- udostępniane są organom państwowym;
- podlegają wymianie z innymi zainteresowanymi podmiotami zewnętrznymi w ramach zawartego porozumienia dot. wymiany danych SMS.

2.6. Procedury związane ze spożyciem alkoholu, substancji psychoaktywnych i leków

Pracownicy Lotniska Mielec i osoby wykonujące pracę na terenie Lotniska Mielec zobowiązani są do przestrzegania obowiązku trzeźwości w miejscu pracy i w czasie pracy. Wstęp i przebywanie pracownika lotniska oraz osoby wykonującej pracę na terenie Lotniska Mielec pod wpływem alkoholu, pod wpływem środków odurzających, jak również spożywanie alkoholu, zażywanie środków odurzających jest zabronione.

Wnoszenie na teren Lotniska Mielec napojów alkoholowych i innych środków odurzających jest zabronione.

Za stan pod wpływem alkoholu w badaniu na zawartość alkoholu uważa się każdy wynik wyższy niż 0,00 mg alkoholu w 1 dm3 wydychanego powietrza przez osobę

badaną oraz każdy wynik wyższy niż 0,00 stężenia alkoholu we krwi badanego. Za stan po zażyciu środków odurzających uważa się pozytywny wynik testu na obecność środków odurzających w organizmie osoby badanej.

Jeśli wobec pracownika lotniska lub osoby wykonującej pracę na terenie Lotniska Mielec zachodzi uzasadnione podejrzenie, że stawili się do pracy pod wpływem alkoholu lub pod wpływem środków odurzających albo, że spożywali alkohol lub zażywali środki odurzające w czasie pracy, ich przełożeni są zobowiązani do niedopuszczenia ich do pracy, podjęcia działań celem przeprowadzenia odpowiedniego badania bądź nakazania wyprowadzenia poza teren Lotniska Mielec, jeśli pracownik nie wyraził zgody na przeprowadzenie badania stanu trzeźwości lub testu na obecność środków odurzających, po uprzednim zatrzymaniu przepustki osobowej do wyjaśnienia.

W przypadku niewyrażenia zgody przez pracownika / osoby wykonujące pracę na terenie lotniska na przeprowadzenie odpowiedniego badania, pracodawca może wezwać uprawniony organ ochrony porządku publicznego i czasowo zatrzymać przepustkę osobową do wyjaśnienia.
Osoba, wobec której zachodzi uzasadnione podejrzenie, iż znajduje się pod wpływem alkoholu lub pod wpływem środków odurzających ma prawo zażądać przeprowadzenia badania na obecność alkoholu lub środków odurzających w celu udokumentowania, że podejrzenie to jest bezzasadne. Obowiązkiem kontrolującego jest umożliwienie przeprowadzenia takiego badania.

Za zapewnienie możliwości przeprowadzenia badania trzeźwości odpowiedzialność ponosi SUFO lub inny podmiot wykonujący zadania ochronne na rzecz lotniska lub upoważniony przez niego pracownik.

Badania stanu trzeźwości i na obecność środków odurzających polega na:

a. badaniu zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu;
b. przeprowadzeniu testu na obecność środków odurzających w organizmie pracownika;
c. badaniu krwi.

Brak żądania przeprowadzenia badania stanu trzeźwości lub testu na obecność środków odurzających w organizmie lub odmowa wyrażenia zgody na takie badania przez osobę, wobec której zachodzi uzasadnione podejrzenie, iż znajduje się pod wpływem alkoholu lub pod wpływem środków odurzających, stanowi dla niej okoliczność obciążającą w ocenie jej stanu psychofizycznego.

Badanie na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu, przeprowadza upoważniony przez pracodawcę pracownik SUFO lub pracownik innego podmiotu wykonującego działania ochronne, przy użyciu analizatora wydechu, tj. urządzenia elektronicznego dokonującego pomiaru stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu metodą: spektrometrii w podczerwieni lub utleniania elektrochemicznego.

Badanie na zawartość środków odurzających w organizmie pracownika, wobec którego zachodzi uzasadnione podejrzenie, że jest pod ich wpływem, przeprowadzane jest przez upoważnionego przez pracodawcę pracownika SUFO przy użyciu testera na obecność środków odurzających w organizmie.

W przypadku podejrzenia popełnienia wykroczenia lub przestępstwa przez pracownika lotniska, osoby wykonującej pracę na terenie lotniska pod wpływem alkoholu lub po zażyciu środków odurzających, pracodawca zobowiązany jest poinformować Policję.

Badania powinny być przeprowadzone zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa oraz z poszanowaniem ogólnie przyjętych zasad etycznych chroniących dobra osobiste osoby badanej.

Z przebiegu badania na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu lub obecności środków odurzających, przeprowadzający badanie po przedstawieniu badanemu wyniku z przeprowadzonego badania, sporządza protokół oraz notatkę służbową, na których osoba poddana badaniu potwierdza swoim podpisem fakt przeprowadzenia takiego badania.

Badana osoba kwestionująca wynik badania przeprowadzonego z użyciem analizatora wydechu lub testu na obecność środków odurzających ma prawo zażądać przeprowadzenia odpowiednio badania krwi. Zabieg pobrania krwi i przeprowadzenie testu na zawartość środków odurzających wykonuje uprawniony pracownik właściwej placówki służby zdrowia, z którą podpisana jest umowa o świadczenie usług medycznych, na podstawie dostarczonego skierowania na badanie wystawionego przez osobę upoważnioną przez pracodawcę w tym także przez przełożonego osoby wykonującej pracę na terenie lotniska.

Koszty przeprowadzenia badania krwi i testu na obecność środków odurzających w stosunku do pracowników lotniska ponoszą:

a. osoba badana – jeśli wynik badania jest pozytywny;
b. pracodawca – w przypadku wyniku negatywnego.

Za ciężkie naruszenie przez pracownika podstawowych obowiązków pracowniczych uzasadniające rozwiązanie z pracownikiem umowy o pracę bez wypowiedzenia z winy pracownika, uznaje się w szczególności:

a. spożywanie alkoholu lub używanie innych środków odurzających w miejscu pracy;
b. stawianie się do pracy pod wpływem alkoholu lub po użyciu innych środków
c. odurzających;
d. przebywanie na terenie lotniska w stanie nietrzeźwości oraz po użyciu innych środków
e. odurzających;
f. wnoszenie na teren Lotniska Mielec alkoholu lub innych środków odurzających.

2.7. Procedura przestrzegania wytycznych w zakresie bezpieczeństwa

Przestrzeganie wytycznych w zakresie bezpieczeństwa
Właściwy organ wydaje wytyczne w zakresie bezpieczeństwa w przypadku stwierdzenia stanu zagrażającego bezpieczeństwu, wymagającego natychmiastowych działań.

Za spełnienie wytycznych bezpieczeństwa odpowiada Dyrektor Odpowiedzialny lotniska, który przekazuje je do analizy Safety Managerowi w celu:

a. sprawdzenia, czy wytyczne są spełnione, czy wymagają wdrożenia;
b. podjęcia działań celem wdrożenia wytycznych.

Jeśli wytyczne bezpieczeństwa nie wymagają wdrożenia (np. istnieją odpowiednie zapisy w dokumentach lotniska, działania są realizowane przez odpowiednie służby lotniska i jest na to potwierdzenie) Kierownik ds. bezpieczeństwa lotniczego występuje do odpowiednich komórek organizacyjnych o przedstawienie potwierdzenia powyższego faktu w formie np. kopii właściwych zapisów, fotografii, rejestrów działań, innych dokumentów. Po otrzymaniu ww. potwierdzenia, Kierownik ds. bezpieczeństwa lotniczego przygotowuje pismo na podpis Kierownika odpowiedzialnego do właściwego organu (Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego), zawiadamiające o spełnieniu wytycznych;
W przypadku, jeśli wytyczne wymagają wdrożenia Kierownik odpowiedzialny wyznacza osobę odpowiedzialną za wdrożenie oraz jego termin, co dalej odbywa się poprzez:

a. natychmiastowe (bez zbędnej zwłoki) wydanie odpowiednich dyspozycji Kierownika Odpowiedzialnego w sprawie wdrożenia wytycznych;
b. uzgodnienia zmiany odpowiednich zapisów w dokumentacji lotniska (procedurach, instrukcjach, podręcznikach, itp.);
c. uruchomienie procedury zarządzanie zmianą celem wdrożenia wytycznych.

Jeżeli wytyczne dotyczą jednego obszaru funkcjonowania lotniska za wdrożenie odpowiada kierujący danym obszarem. Jeżeli wytyczne obejmują więcej niż jeden obszar funkcjonowania lotniska, Kierownik odpowiedzialny wyznacza lidera odpowiedzialnego za proces wdrożenia.

Wdrożenie wytycznych bezpieczeństwa kończy się raportem, podpisanym przez lidera procesu wdrożenia. Raport ten przekazywany jest do Kierownika Odpowiedzialnego. Wdrożenie podlega weryfikacji przez Kierownika Monitorowania Zgodności, polegającej na sprawdzeniu stanu faktycznego z zapisami raportu powdrożeniowego. Kierownik Monitorowania Zgodności na podstawie zebranych materiałów po weryfikacji, o której mowa powyżej, przygotowuje dokumentację potwierdzającą wdrożenie wytycznych, zawierającą opis sposobu wdrożenia i dowody np. w formie fotografii, kopii zapisów, która jest przekazywana do właściwego organu wydającego wytyczne za pismem przewodnim Kierownika Odpowiedzialnego.

Korzystając z dostępnych środków komunikacji (np. Biuletyn Bezpieczeństwa). Kierownik Odpowiedzialny informuje zainteresowanych użytkowników lotniska o wdrożeniu wytycznych bezpieczeństwa.

2.8. Procedura reagowania na problemy bezpieczeństwa

Reagowanie na problemy bezpieczeństwa odbywa się na podstawie:

a. audytów i przeglądów bezpieczeństwa (wewnętrznych i zewnętrznych) dokonywanych w szczególności przez Kierownika Bezpieczeństwa Lotniczego, Kierownika Monitorowania Zgodności, właściwy organ nadzoru (Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego);
b. wyników prac Rady ds. Bezpieczeństwa Lotniczego;

Proces reagowania na problemy bezpieczeństwa składa się z następujących etapów:

a. opis i analiza problemu w celu zrozumienia jego istoty;
b. w odniesieniu do planu działań zapobiegawczych / naprawczych / korygujących wraz z opisem, terminem i wskazaniem komórki organizacyjnej lub osoby odpowiedzialnej;
c. akceptacja przez kluczowy personel ryzyka oraz przygotowywanych działań naprawczych / korygujących;
d. w ramach prac Rady ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowywanie działań zapobiegawczych / naprawczych / korygujących przez członków Rady wraz z opisem, terminem i wskazaniem komórki organizacyjnej lub osoby odpowiedzialnej;

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

e. przygotowywanie działań zapobiegawczych / naprawczych / korygujących wraz z opisem, terminem i wskazaniem komórki organizacyjnej lub osoby odpowiedzialnej;
f. akceptacja przez kluczowy personel ryzyka oraz przygotowanych działań naprawczych / korygujących;

Końcowym efektem reakcji Zarządzającego lotniskiem na problemy bezpieczeństwa może być m.in.:

a. wydanie odpowiedniego zarządzenia Kierownika Odpowiedzialnego wdrażającego działania zapobiegawcze lub korygujące;
b. zmiana sposobu działania / zapisów w odpowiednich dokumentach / wprowadzenie nowych zapisów w oparciu o opisany powyżej schemat postępowania.

2.9. Procedura postępowania z wytycznymi w zakresie bezpieczeństwa wydanymi przez organy ds. badania zdarzeń lotniczych

W przypadku wytycznych organu ds. badania wypadków lotniczych (Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych) Kierownik Odpowiedzialny kieruje ww. wytyczne do analizy i realizacji przez Kierownika Zarządzania Bezpieczeństwem. Za ich wdrożenie odpowiada Safety Manager, lub lider procesu wdrożenia wybrany zgodnie z zapisami poniżej:

a. Safety Manager opracowuje plan i harmonogram wdrożenia, podlegający zatwierdzeniu przez Kierownika Odpowiedzialnego, zawierający cel, opis wdrożenia, termin i osoby odpowiedzialne;
b. jeśli to konieczne Kierownik Odpowiedzialny zwołuje spotkanie z udziałem przedstawicieli kilku obszarów związanych z realizacją wytycznych, na którym wyznaczany jest lider procesu odpowiedzialny za wdrożenie;
c. wdrożenie wytycznych podlega monitorowaniu przez Safety Managera oraz okresowo przez Kierownika Monitorowania Zgodności.

Jeśli wytyczne mają charakter zmiany, wdrożenie odbywa się w ramach procedury zarządzanie zmianą.
Uczestnicy procesu: Kierownik Odpowiedzialny, Safety Manager, kierownicy innych komórek org., których dotyczą wytyczne organu wskazani przez Safety Managera.

2.10. Opis metod i procedur rejestrowania operacji statków powietrznych, w tym operacji i typu statku powietrznego, dat oraz liczby pasażerów.

Rejestracja operacji statków powietrznych prowadzona jest na podstawie obserwacji pracowników Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej lub innych pracowników operacyjnych lotniska, wzbogaconej o informacje przekazywane przez załogi lotnicze drogą radiową. Dodatkowym źródłem informacji są dane przekazywane za pośrednictwem planów lotów (użytkownik SP, nr lotu / callsign, znaki rejestracyjne SP, lotnisko wylotu/docelowe, typ SP).

Rejestracja danych operacyjnych jest wykonywana przez wyznaczonych pracowników Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej lub innych pracowników operacyjnych lotniska, którzy wprowadzają, aktualizują i uzupełnią dane operacyjne w chronometrażu i/lub elektronicznej aplikacji rejestrującej operacje statków powietrznych.

2.10.1. Rejestracja operacji statków powietrznych przy książki startów i lądowań (chronometraż)

Każda operacja startu i lądowania na lotnisku jest rejestrowana w formie pisemnej w książce startowej przez AFISO będącym aktualnie na stanowisku operacyjnym. Chronometraż pełni rolę pasków postępu lotu (stosowanych na innych lotniskach) i zawiera:

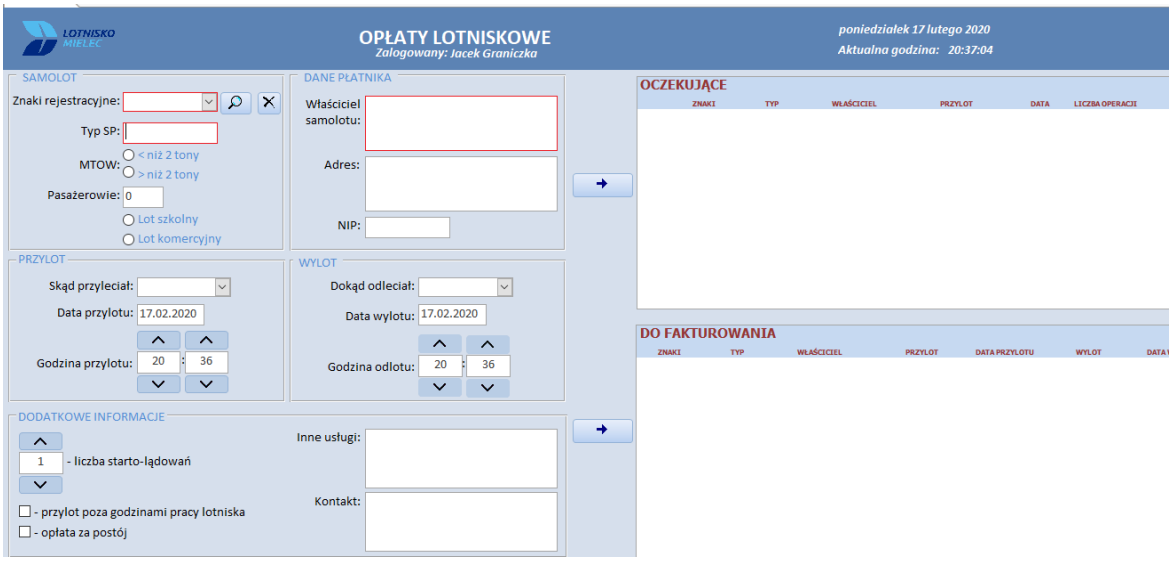
- datę,
- typ statku powietrznego,
- znaki (callsign),
- przynależność,
- rodzaj wykonywanego zadania (w tym punkty meldunkowe lub oznaczenie stref i wysokości),
- liczba osób na pokładzie,
- kod transpondera (sqawk),
- informację o otwarciu i zamknięciu planu lotu,
- czas startu,
- czas lądowania,
- numer płyty postojowej
- ewentualne uwagi.

Na koniec każdego dnia lotnego wszystkie loty są zliczane z podziałem na użytkowników i wpisywane do zestawienia miesięcznego. Po zakończeniu miesiąca wszystkie loty

zostają zsumowane i przekazywane do fakturowania. Po wypełnieniu całej książki startowej egzemplarz przekazywany jest do archiwum Szefa Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej i tam przechowywany przez okres minimum 5 lat.

2.10.2. Rejestracja operacji statków powietrznych przy pomocy aplikacji elektronicznej (operacje statków powietrznych nieobjętych umową abonamentową na korzystanie z lotniska)

Wyznaczony pracownik Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej lub inny pracownik operacyjny lotniska, niezwłocznie po stwierdzeniu wykonania operacji lotniczej przez statek powietrzny, wprowadza do aplikacji komputerowej (fot.1) wszelkie dostępne informacje operacyjne, takie jak: znaki rejestracyjne, typ SP, MTOW, liczba pasażerów, charakter operacji lotniczej, operator SP, dane adresowe, godzina przylotu/odlotu, lotnisko przylotu, lotnisko docelowe i inne.



Fot.1 Interfejs aplikacji komputerowej rejestrującej operacje statków powietrznych

Dane operacyjne w postaci raportu dobowego zawierającego zestawienie wszystkich wykonanych operacji statków powietrznych, wysyłane są codziennie po zakończonym dniu operacyjnym do komórki zajmującej się walidacją i weryfikacją danych. Wysyłanie raportów odbywa się w sposób półautomatyczny za pośrednictwem poczty elektronicznej.

Dane operacyjne, zrejestrowane przy pomocy aplikacji komputerowej, archiwizowane są automatycznie w postaci bazy danych, będącej integralną częścią aplikacji komputerowej.

Dane operacyjne dla każdej operacji wykonywanej na lotnisku są rejestrowane przynajmniej w zakresie: typu statku powietrznego, znaków rejestracyjnych, rodzaju operacji, czasu wykonania operacji oraz liczby pasażerów.

Za integralność, dostępność i przechowywanie danych operacyjnych z odpowiada Szef Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej.

Proces walidacji i weryfikacji danych operacyjnych:

a) rejestracja danych operacyjnych (AFISO lub wyznaczony pracownik operacyjny);
b) walidacja danych (Kierownik/Specjalista ds. techniczno-handlowych);
c) w razie potrzeby uzupełnianie brakujących danych niezbędnych w procesie fakturowania o następujące informacje:
    a. typ SP;
    b. znaki rejestracyjne SP;
    c. liczba pasażerów;
    d. czas startu, czas lądowania;
    e. stanowiska postojowe (postój);
    f. kody portów lotniczych i lądowisk;
d) akceptacja wprowadzonych zmian - korekta zatwierdzonych danych operacyjnych i ponowne ich zatwierdzenie następuje na podstawie wyników powtórnej walidacji;
e) fakturowanie - zatwierdzone dane operacyjne, są podstawą do naliczania opłat za usługi lotniskowe oraz za korzystanie z infrastruktury Lotniska Mielec (Kierownik/Specjalista ds. techniczno-handlowych lub/i Specjalista ds. prawno-administracyjnych).

Zasady przesyłania danych operacyjnych do komórki odpowiedzialnej za walidację:

a) pocztą elektroniczną;
b) raporty w wersji papierowej.

Dla wszystkich rejestrowanych danych czas przechowywania wynosi co najmniej 5 lat. Wszystkie dane operacyjne są archiwizowane zgodnie z uregulowaniami wewnętrznymi.

Prawo dostępu do archiwum dokumentów mają: Prezes Zarządu, Szef Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej, Kierownik ds. techniczno-handlowych, Specjalista ds. techniczno-handlowych, Specjalista ds. prawno-administracyjnych, pracownicy, którzy uzyskali zgodę Prezesa Zarządu.

3. Wymagane kwalifikacje personelu

Szczegółowe wymagane kwalifikacje dla personelu służb lotniskowych są zawarte w kartach kompetencyjnych, przygotowywanych i znajdujących się w komórce organizacyjnej odpowiedzialnej za zarządzanie personelem oraz nabywane są w wyniku przeprowadzonego procesu szkoleniowego.

Dla następującego personelu, stanowisk i/lub funkcji zostały określone minimalne wymagane kwalifikacje:

Kierownik odpowiedzialny, powinien:

a) posiadać odpowiedni poziom władzy w ramach organizacji w celu zapewnienia, że działania są finansowane i prowadzone zgodnie z wymaganymi standardami, bezpieczeństwa na lotnisku;
b) rozumieć wymagania dotyczące kompetencji kadry zarządzającej lotniskiem, aby zapewnić, że zadania są wykonywane przez kompetentne osoby;
c) posiadać wiedzę i rozumieć zasady i praktyki w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem, jakością i ochroną oraz to, jak są one stosowane w ramach organizacji;
d) posiadać wiedzę dotyczącą roli kierownika odpowiedzialnego;
e) posiadać wiedzę i zrozumieć kluczowe kwestie zarządzania ryzykiem w obrębie lotniska.

Kierownik ds. bezpieczeństwa i monitorowania spełnienia wymagań, powinien posiadać:

a) odpowiednie doświadczenie praktyczne i wiedzę specjalistyczną w zakresie operacji lotniskowych lub obsługi technicznej lotniska albo w podobnym obszarze;
b) odpowiednią wiedzę z zakresu zarządzania bezpieczeństwem i jakością;
c) odpowiednią znajomość instrukcji operacyjnej lotniska;
d) wszechstronną wiedzę na temat obowiązujących wymagań w obszarze lotnisk;
e) znajomość instrukcji operacyjnej lotniska;
f) odbyte następujące szkolenia:
   - SMS – System Zarządzania Bezpieczeństwem;
   - Audytor wewnętrzny;
   - Human Factor.

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

Kierownik ds. techniczno-handlowych powinni posiadać:

a) odpowiednie doświadczenie praktyczne i wiedzę specjalistyczną w zakresie operacji lotniskowych lub obsługi technicznej lotniska albo w podobnym obszarze;
b) wszechstronną wiedzę odnoście obowiązujących wymagań w danym obszarze działalności lotnisk;
c) odpowiedni poziom wiedzy na temat zarządzania bezpieczeństwem i jakością;
d) znajomość instrukcji operacyjnej lotniska.

Osoby odpowiedzialne za zarządzanie i nadzór nad personelem zaangażowanym w użytkowanie, utrzymanie i zarządzanie lotniska (w tym służby operacyjne, techniczne i utrzymania), powinny posiadać:

a) minimum pięcioletnie doświadczenie zawodowe w firmie związanej z szeroko pojętym transportem lotniczym;
a) odpowiednią wiedzę z zakresu zarządzania bezpieczeństwem potwierdzoną ukończeniem właściwego szkolenia.

Pozostały zaangażowany w użytkowanie, utrzymanie i zarządzanie lotniska personel, powinien posiadać:

a) odpowiednią wiedzę z zakresu zarządzania bezpieczeństwem potwierdzoną ukończeniem właściwego szkolenia;
b) aktualne szkolenia wymagane przepisami krajowymi;
c) aktualne szkolenia wymagane zgodnie z kartami kompetencyjnymi.

Tabela 4 Kwalifikacje pozostałego personelu biorącego udział w użytkowaniu i utrzymaniu lotniska

Lp	Nazwa stanowiska	Wykształcenie	Staż pracy	Wymagane Uprawnienia / kwalifikacje
1.	Specjalista ds. techniczno-handlowych	Wyższe techn. Średnie techn.	4 8	1. Odpowiednie doświadczenie praktyczne i wiedzę specjalistyczną w zakresie operacji lotniskowych lub obsługi technicznej lotniska albo w podobnym obszarze; 2. Wszechstronną wiedzę odnoście obowiązujących wymagań w danym obszarze działalności lotnisk;

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

				3. Odpowiedni poziom wiedzy na temat zarządzania bezpieczeństwem i jakością.
2.	Informator Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej	Średnie techn.	4	1. Świadectwo kwalifikacji informatora lotniskowej służby informacji powietrznej 2. Świadectwo operatora w służbie radiokomunikacyjnej lotniczej 3. Certyfikat szkolenia z meteorologii lotniczej (dodatkowe) 4. Obsługa urządzeń MET 5. Obsługa urządzeń COM 6. Obsługa urządzeń VAN 7. Obsługa programu ATFCM Eurocontrol 8. Orzeczenie lotniczo-lekarskie
3.	Mistrz utrzymania ruchu i konserwacji lotniska (Dyżurny Operacyjny Lotniska)	Średnie techn.	6	1. Prawo jazdy kategorii B, C, BE 2. Obsługa kontenerowej stacji paliw, asysta przy tankowaniu statków powietrznych 3. Świadectwo operatora w służbie radiokomunikacyjnej lotniczej 4. Obsługa stacji meteo (MetNet) 5. Obsługa radiostacji
4.	Operator urządzeń radiokomunikacyjnych	Średnie techn.	4	1. Świadectwo operatora w służbie radiokomunikacyjnej lotniczej 2. Certyfikat szkolenia z meteorologii lotniczej 3. Obsługa stacji meteo (MetNet) 4. Obsługa radiostacji 5. Świadectwo kwalifikacji elektryka do 1 kV

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

				6. Obsługa kontenerowej stacji paliw, asysta przy tankowaniu statków powietrznych 7. Prawo jazdy kategorii B
5.	Elektryk operator urządzeń techn.	Średnie techn.	4	1. Świadectwo operatora w służbie radiokomunikacyjnej lotniczej 2. Certyfikat szkolenia z meteorologii lotniczej 3. Obsługa stacji meteo (MetNet) 4. Obsługa radiostacji 5. Świadectwo kwalifikacji elektryka do 1 kV 6. Obsługa kontenerowej stacji paliw, asysta przy tankowaniu statków powietrznych 7. Prawo jazdy kategorii B
6.	Kierowca-mechanik, operator maszyn jezdnych	Zasadnicze zawodowe	2	1. Prawo jazdy kategorii B, C, BE 1. 2. Obsługa kontenerowej stacji paliw, asysta przy tankowaniu statków powietrznych
7.	Stażysta	Kierunkowe wg. potrzeb	-	

3.1. Program szkolenia

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

- szkolenie wstępne i okresowe w zakresie BHP;
- szkolenie w zakresie SMS;
- szkolenie w zakresie Świadomości Ochrony Lotnictwa;
- szkolenie z pierwszej pomocy przedmedycznej;
- szkolenie z obsługi urządzeń radiokomunikacyjnych;
- szkolenie z obsługi systemu pomiarów meteorologicznych;
- szkolenie wewnętrzne w zakresie stosowania:
  - Instrukcji Operacyjnej;

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

- Instrukcji przepustowej;
- Instrukcji ruchu naziemnego;
- Planu działania w sytuacji zagrożenia.

Programy szkoleń dostępne są w komórce kadr i płac.

Wszyscy pracownicy muszą przed samodzielnym wykonywaniem czynności służbowych ukończyć właściwe dla danego stanowiska szkolenie realizowane według obowiązującego programu szkolenia (jeżeli obowiązuje) i/lub ukończyć szkolenie wstępne obejmujące szkolenie wstępne ogólne i szkolenie wstępne na stanowisku pracy.

3.1.1 Szkolenie wstępne i okresowe w zakresie BHP

Szkolenie wstępne jest przeprowadzane w formie instruktażu (stacjonarnie) dla poszczególnych grup stanowisk i obejmuje:

a. szkolenie wstępne ogólne – „instruktaż ogólny" – przeprowadza pracownik wyznaczony przez pracodawcę posiadający zasób wiedzy i umiejętności zapewniający właściwą realizację programu instruktażu lub specjalista z zakresu bhp;
b. szkolenie wstępne na stanowisku pracy – „instruktaż stanowiskowy" – przeprowadza wyznaczona przez pracodawcę osoba kierująca pracownikami posiadająca odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie zawodowe.

Instruktaż ogólny zapewnia uczestnikom szkolenia zapoznanie się z podstawowymi przepisami bhp zawartymi w Kodeksie pracy lub w regulaminie pracy, z przepisami oraz zasadami bhp obowiązującymi w zakładzie pracy, a także z zasadami udzielania pierwszej pomocy w razie wypadku. Instruktaż stanowiskowy zapewnia uczestnikom szkolenia zapoznanie się z czynnikami środowiska pracy występującymi na ich stanowiskach pracy i ryzykiem zawodowym związanym z wykonywaną pracą, sposobami ochrony przed zagrożeniami, jakie mogą powodować te czynniki, oraz metodami bezpiecznego wykonywania pracy na tych stanowiskach.

Instruktaż stanowiskowy przeprowadza się przed dopuszczeniem do wykonywania pracy na określonym stanowisku.

Pracownik wykonujący pracę na kilku stanowiskach pracy powinien odbyć instruktaż stanowiskowy na każdym z tych stanowisk.

Odbycie instruktażu ogólnego oraz instruktażu stanowiskowego pracownik potwierdza na piśmie w karcie szkolenia wstępnego, która jest przechowywana w aktach osobowych pracownika.

3.1.2 Szkolenia z systemu zarządzania bezpieczeństwem

Celem szkoleń Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) jest nabycie przez personel lotniska właściwej wiedzy oraz ciągłe podnoszenie świadomości bezpieczeństwa funkcjonowania lotniska. W szczególności celem szkolenia jest zapewnienie właściwego rozumienia i stosowania się do zasad postępowania, na jakich opiera się System Zarządzania Bezpieczeństwem oraz zakresu swoich zadań i obowiązków w ww. zakresie.
Za realizację i nadzór nad szkoleniami oraz za merytoryczną zawartość szkoleń z zakresu SMS odpowiada kierownik ds. bezpieczeństwa lotniczego.

Szkolenie z systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) realizowane jest metodą stacjonarną dla:

a. kadry zarządzającej wyższego szczebla;
b. osób kierujących pracownikami;
c. pracowników zaangażowanych w użytkowanie i utrzymanie lotniska;
d. pracowników niezaangażowanych w użytkowanie i utrzymanie lotniska (administracja, praktykanci, stażyści);
e. pracowników firm zewnętrznych wykonujących roboty budowlane lub inne czynności na terenie lotniska.

Szkolenie z zakresu SMS podlega odświeżeniu co 12 miesięcy.

Szkolenie z Zakresu Zarządzania Bezpieczeństwem dla personelu lotniska, tematyka szkolenia wstępnego i odświeżającego:

a. System Zarządzania Bezpieczeństwem:
b. definicje pojęć;
c. koncepcja bezpieczeństwa;
d. model Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.
e. System Zarządzania Bezpieczeństwem na Lotnisku w Mielcu:
f. Polityka Bezpieczeństwa;
g. organizacja i zasady funkcjonowania;
h. Kultura Bezpieczeństwa.
i. komunikacja i zgłaszanie zagrożeń;
j. identyfikacja zagrożeń i szacowanie ryzyka.

Szkolenie z Zakresu Zarządzania Bezpieczeństwem dla Kadry Kierowniczej Wyższego Szczebla, tematyka szkolenia wstępnego i odświeżającego:

a. System Zarządzania Bezpieczeństwem:

b. definicje pojęć;
c. koncepcja bezpieczeństwa;
d. model Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.
e. System Zarządzania Bezpieczeństwem na Lotnisku w Mielcu:
f. Polityka Bezpieczeństwa;
g. organizacja i zasady funkcjonowania;
h. Kultura Bezpieczeństwa.
i. Aspekty prawne zapewnienia bezpieczeństwa:
j. wymagania prawne w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa;
k. zakres zadań i odpowiedzialności zarządzającego lotniskiem.

3.1.3 Szkolenia z planu działania w sytuacjach zagrożenia

Celem szkolenia jest przekazanie informacji o sposobie postępowania w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej na terenie lotniska.

Szkolenie bazowe ma na celu przekazanie podstawowych informacji o sposobie postępowania w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej na terenie lotniska, m.in. w zakresie:

a. odpowiedzialności i zadań do wykonania w poszczególnych strefach zdarzenia;
b. komunikacji pomiędzy służbami;
c. wyznaczania i lokalizacji pomieszczeń wykorzystywanych w przypadku wystąpienia
d. sytuacji kryzysowych;
e. podstawowych założeń dotyczących przekazywania informacji / kontaktów z mediami.

Szkolenie z PDSZ realizowane jest metodą stacjonarną. Podlega odświeżeniu co 12 miesięcy.

3.1.4 Szkolenia w zakresie Świadomości Ochrony Lotnictwa

Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego są prowadzone dla pracowników lotniska zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 r. W sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz Rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającym szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego.

3.2. Procedury

Procedury szkolenia i oceny postępów szkolnych, które należy stosować gdy personel nie osiąga wymaganych standardów.

Celem szkoleń jest posiadanie wykwalifikowanego personelu przydatnego do określonego celu. W przypadku nieosiągnięcia pozytywnych wyników z egzaminów osoba zostaje skierowana na szkolenie poprawkowe. W przypadku niezaliczenia egzaminu poprawkowego pracownik nie może pełnić określonych czynności służbowych.

Stosuje się również egzaminy interwencyjne w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w wykonywanych obowiązkach służbowych.

Odpowiedzialnym za organizację, realizację i koordynację procesu szkoleń jest komórka kadr i płac. Proces szkoleniowy ma na celu przekazanie wiedzy niezbędnej do nabycia i utrzymania właściwych kwalifikacji personelu biorącego udział w zarządzaniu, użytkowaniu i utrzymaniu lotniska co bezpośrednio przekłada się na bezpieczne i efektywne w funkcjonowanie lotniska.

Proces szkoleniowy składa się z następujących elementów:

a. wskazanie personelu, grupy pracowników, dla którego dedykowane jest szkolenie;
b. przygotowanie i zatwierdzenie właściwego programu szkolenia;
c. wskazanie i zapewnienie zasobów potrzebnych do realizacji szkolenia, w tym niezbędnych środków i instruktorów / trenerów / konsultantów dedykowanych do prowadzenia szkolenia i wchodzących w skład komisji egzaminacyjnej;
d. przygotowanie i zapewnienie dla uczestników szkolenia materiałów szkoleniowych;
e. przygotowanie harmonogramu szkolenia oraz jego uzgodnienie z osobami kierującymi uczestników szkolenia i instruktorami / trenerami;
f. realizacja szkolenia, egzaminu / sprawdzianu umiejętności;
g. ewaluacja szkolenia;
h. rejestracja dokumentacji szkoleniowej.

Poziomy szkoleń:

a. szkolenia wstępne - nabywanie kwalifikacji:
   - szkolenia prowadzone są dla pracowników lotniska i stanowią podstawę dopuszczenia pracownika do samodzielnego wykonywania obowiązków służbowych (w tym szkolenia stanowiskowe, związane ze specyfiką pracy na danym stanowisku).

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

b. szkolenia okresowe - utrzymanie kwalifikacji:
   - pracownik realizuje szkolenia okresowe w cyklicznych odstępach czasowych określonych w programach szkoleniowych;

c. szkolenie odświeżające – przeznaczone dla osób nie wykonujących żadnych czynności przez dłuższy okres przed upływem daty ważności ukończonego szkolenia;

Realizacja szkolenia.

a. szkolenia mogą być realizowane w następującej formie:
   - stacjonarnej - teoretycznej i / lub praktycznej;
   - e-learningowej;

b. część teoretyczna prowadzona jest w formie jednostronnej prezentacji zagadnień, będących przedmiotem szkolenia, analiz przypadków (ang.: case study), ćwiczeń, symulacji zdarzeń oraz analiz sytuacji operacyjnych. Szkolenie teoretyczne prowadzone jest z wykorzystaniem prezentacji multimedialnych, będących materiałami szkoleniowymi. Szkolenie obejmuje również elementy dyskusji z jego uczestnikami.

c. część praktyczna szkolenia może być prowadzona w jednej z następujących form:
   - ćwiczenia;
   - symulacje;
   - operacyjne dyżury ćwiczebne (ang.: on the job training – OJT);
   - zapoznanie wzrokowe;
   - przy wykorzystaniu sprzętu komputerowego, symulatorów.

d. szkolenie e-learningowe polega na wykorzystaniu komputera do realizacji szkoleń metodą elektroniczną i zakończone jest egzaminem. W przypadku niezaliczenia egzaminu metodą e-learningową uczestnik zostaje skierowany na szkolenie stacjonarne.

3.3. Opis dokumentacji, która ma być przechowywana i okres jej przechowywania

Komórka kadr i płac, koordynująca i nadzorująca przebieg procesów szkoleniowych w zakresie szkoleń lotniskowych prowadzi i przechowuje rejestr szkoleń personelu, kwalifikacji pracowników wraz z wynikami sprawdzianów umiejętności przez co najmniej pięć lat od zakończenia zatrudnienia, lub do czasu przeprowadzenia przez właściwy organ audytu obszarów, za które ci pracownicy są odpowiedzialni, wszystkie rejestry są prowadzone zgodne ze stosownymi przepisami ochrony danych osobowych.

3.4. Program sprawdzania umiejętności, w tym obowiązki i częstotliwość sprawdzania

Po przeprowadzonym szkoleniu instruktor dokonuje weryfikacji wiedzy uczestnika szkolenia, zgodnie z zatwierdzonym programem szkolenia (jeśli wymagane).

W zależności od potrzeb, sprawdzenie nabytych umiejętności może zostać przeprowadzone
w formie:

a. Egzaminu pisemnego;
b. Egzaminu ustnego;
c. Sprawdzianu praktycznego.

Częstotliwość sprawdzania efektywności szkoleń i nabytych umiejętności określa program poszczególnych szkoleń.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

LOTNISKO MIELEC

CZĘŚĆ C

SZCZEGÓŁOWE DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

CZĘŚĆ C – INFORMACJE OGÓLNE

4. Opis lotniska

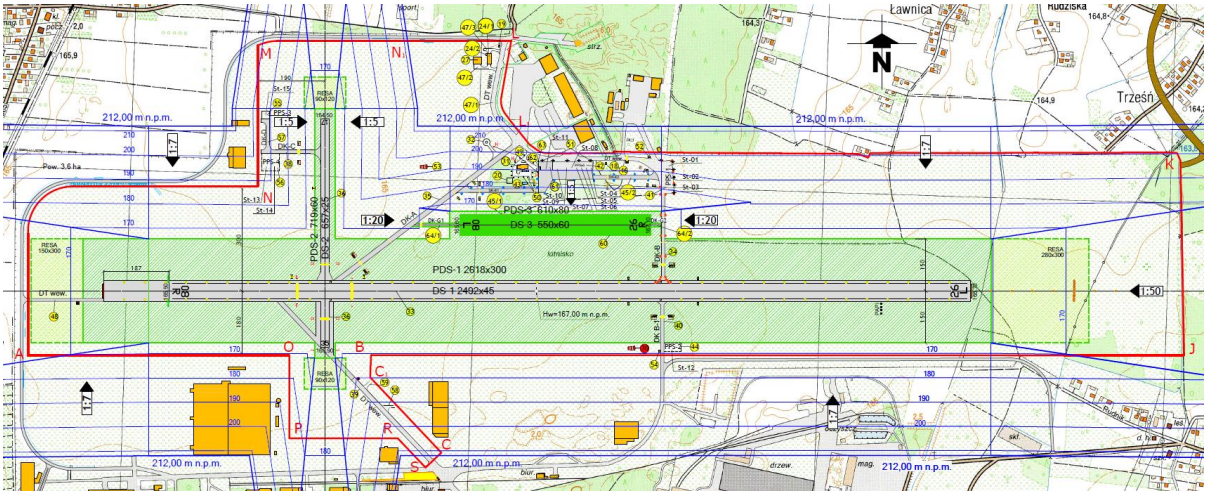
4.1. Plan pokazujący odległość lotniska od najbliższego miasta lub innego zaludnionego obszaru

Fot. 2 Plan ukazujący odległość lotniska od najbliższego miasta lub innego zaludnionego obszaru

Od północy – pola uprawne, ogrodzenie lotniska o wysokości 2.44m. W północno – zachodniej części w odległości 300 m znajdują się zabudowania miejscowości Chorzelów. W północno – wschodniej w odległości 200m pojedyncze zabudowania miejscowości Trześń. Od wschodu w odległości 300m od ogrodzenia znajduje się granica lasu o wysokości wierzchołków ok.15m. Między lasem, a ogrodzeniem znajduje się pas nieużytków porośniętych krzewami. Od południa zabudowania SSE EURO-PARK Mielec i Mieleckiego Parku Przemysłowego. Od zachodu w odległości 300m od ogrodzenia Lotniska przebiega jednotorowa linia kolejowa oraz szosa II klasy. Między torami, a ogrodzeniem Lotniska znajdują się ogródki działkowe.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

4.2. Szczegółowe mapy i wykresy lotniska pokazujące lokalizację lotniska i granice, ważne obiekty, punkt odniesienia lotniska, układ dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych, lotniskowe pomoce nawigacyjne (wzrokowe i niewzrokowe) oraz wskaźniki kierunku wiatru;



Fot. 3 Mapa lotniska

Po północnej stronie lotniska równolegle do Drogi Startowej Nr 1 (08R/26L 2492mx45m) znajduje się Droga Startowa Nr 3 (08L/26R) o nawierzchni trawiastej i wymiarach 550m x 60m oznaczona betonowymi płytami koloru białego. W zachodniej części lotniska znajduje się Droga Startowa Nr 2 (17/35) (przecinająca prostopadle Drogę Startową Nr 1 (08R/26L)) o wymiarach 657m x 25m i nawierzchni sztucznej. Na południowy wschód od progu pasa 35 (DS2) w odległości około 100m wyznaczone zostało odizolowane stanowisko postojowe.

Plan zagospodarowania przestrzennego lotniska, zawierający główne elementy infrastruktury lotniskowej, w tym układ dróg startowych i dróg kołowania, rozmieszczenie stanowisk postojowych, pomoce wzrokowe i radiowe pomoce nawigacyjne, punkt odniesienia lotniska, wskaźniki kierunku wiatru i inne elementy potrzebne do zabezpieczenia operacji na lotnisku zamieszczono w załączniku nr 3.

Mapa lotniska w skali 1: 25000 pokazująca granice lotniska, powierzchnie ograniczające i lokalizację przeszkód lotniczych oraz położenie wszelkich urządzeń lotniskowych leżących poza granicami lotniska zamieszczono w załączniku nr 4.

4.3. Plan przedstawiający lokalizację wszelkich obiektów i urządzeń lotniska poza granicami lotniska

Fot.4 Plan lotniska przedstawiający lokalizację wszelkich obiektów i urządzeń poza granicami lotniska.

1 - separator wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z terenu lotniska do rowu Jaślańsko - Chorzelowskiego

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

4.4. Opis cech fizycznych lotniska, wysokość lotniska, lotniskowe pomoce nawigacyjne (wzrokowe i niewzrokowe), jak również informacji dotyczących temperatury odniesienia lotniska, nośności nawierzchni sztucznych, poziomu ochrony ratowniczo-gaśniczej, pomocy naziemnych i głównych przeszkód lotniczych;

Tabela 5. Opis cech fizycznych lotniska

1.	**ARP - współrzędne WGS-84 i lokalizacja lotniska** 50°19'20,19"N 021°27'43,67"E - środek drogi startowej Nr 1 (DS1 08R/26L)
2.	**Odległość, kierunek od miasta** 5km na północ od centrum miasta Mielec
3.	**Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia** 548 ft (167m) / 26,9°C
4.	**Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska** 117 ft (35,75m)
5.	**Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka** 5°53'56"E (2019) / 7,8´ E
6.	**Nawierzchnia i nośność płyty** PPS1 ASPH PCN 40/F/A/X/T PPS2 GRASS 5700kg PPS3 GRASS 5700kg PPS4 GRASS 5700kg PPS5 ASPH PCN 20/F/B/X/T PŁYTA DO TANKOWANIA CONC, PCN 40/R/B/W/T
7.	**Szerokość drogi startowej, nawierzchnia i nośność** DS1 08R/26L 45m ASPH PCN40/F/B/X/T DS2 17/35 25m ASPH PCN40/F/B/X/T DS3 08L/26R 60m GRASS MTOM 5700kg
8.	**Szerokość drogi kołowania, nawierzchnia i nośność** DK "A" 12m ASPH PCN40/F/A/X/T DK "B" 12m ASPH PCN40/F/A/X/T DK "B1" 12m ASPH PCN40/F/A/X/T DK "C" 15m ASPH PCN40/F/B/X/T DK "D" 12m ASPH PCN40/F/B/X/T DK "E1" 10,5m ASPH PCN 20/F/B/X/T DK "E2" 10,5m ASPH PCN 20/F/B/X/T DK "G1" 10,5m GRASS 5700KG DK "G2" 10,5m GRASS 5700KG

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

9.	**Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej**		
	Lotnisko nie zapewnia kategorii ochrony pożarowej.		
10.	**Współrzędne geograficzne każdego progu**		
	08R	50°19’20.34”N	021°26’48.64”E
	26L	50°19’20.04”N	021°28’45.15”E
	17	50°19’36.31”N	021°27’11.53”E
	35	50°19’15.04”N	021°27’11.40”E
	08L	50°19’26.38”N	021°27’30.83”E
	26R	50°19’26.31”N	021°27’58.64”E
11.	**Współrzędne stanowisk postojowych o nawierzchni sztucznej**		
	01	50°19’31.72”N	021°28’00.73”E
	02	50°19’30.62”N	021°28’01.42”E
	03	50°19’30.16”N	021°28’01.53”E
	04	50°19’31.64”N	021°27’50.10”E
	05	50°19’31.64”N	021°27’49,40”E
	06	50°19’31.64”N	021°27’48.69”E
	07	50°19”31.64”N	021°27’47.98”E
	08	50°19’31.65”N	021°27’47.27”E
	09	50°19’31.65”N	021°27’46.57”E
	10	50°19’31.55”N	021°27’45.18”E
	11	50°19’31.56”N	021°27’43.54”E
12.	**Współrzędne stanowisk postojowych o nawierzchni trawiastej**		
	12	50°19’14.96”N	021°28’02.02”E
	13	50°19’32.33”N	021°27’04.44”E
	14	50°19’32.34”N	021°27’03.17”E
	15	50°19’36.28”N	021°27’03.12”E
13.	**Miejsca oczekiwania przed drogą startową**		
	M1	50°19’22.87”N	021°27’16.52”E
	M2	50°19’22.88”N	021°27’11.45”E
	M3	50°19’17.65”N	021°27’11.42”E
	M4	50°19’20.27”N	021°27’15.52”E
	M5	50°19’20.30”N	021°27’07.26”E
	M6	50°19’33.01”N	021°27’07.65”E
	M7	50°19’22.60”N	021°28’00.47”E
	M8	50°19’17.70”N	021°28’00.43”E
14.	**Miejsca oczekiwania przed drogą kołowania**		
	M9	50°19’29.53”N	021°27’33.78”E
	M10	50°19’30.69”N	021°27’58.21”E
	M11	50°19’26.39”N	021°27’26.26”E

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

15. Pośrednie miejsca oczekiwania

A	50°19'31.38"N	021°27'34.04"E
B	50°19'29.44"N	021°27'30.05"E
C	50°19'25.27"N	021°27'21.44"E
D	50°19'29.51"N	021°27'41.84"E
E	50°19'30.71"N	021°27'52.46"E
F	50°19'28.88"N	021°28'00.50"E
G	50°19'25.01"N	021°28'00.48"E

16. Miejsca przeznaczone do sprawdzania wysokościomierzy

Punkt sprawdzania wysokościomierzy
50019'30,16"N 021028'01,53"E
548 ft (167m) AMSL
Stanowisko postojowe nr 3 na PPS-1

Punkt sprawdzania INS
50019'30,27"N 021028'01,17"E
548 ft (167m) AMSL
Skrzyżowanie RWY 08R/26L z TWY B

17. Długości deklarowane

	TORA(m)	TODA(m)	ASDA(m)	LDA(m)
08R	2492	2492	2492	2305
26L	2305	2305	2305	2492
08L	550	550	550	550
26R	550	550	550	550
17	657	657	657	657
35	657	657	657	657

18. Długości deklarowane dla procedur "intersection take off"

	TWY	TORA(m)	TODA(m)	ASDA(m)
08R	A	1827	1827	1827
	B	890	890	890
26L	B	1427	1427	1427
	A	499	499	499

19. Wykaz dostępnych częstotliwości roboczych służb ATS

MIELEC INFORMACJA	119.105MHz	
MIELEC RADIO 2	119.105MHz	– dostępna w godzinach pracy lotniska, gdy nie jest zapewniana służba AFIS
MIELEC RADIO	122,305MHz	– dostępna w godzinach pracy lotniska, używana przez Aeroklub Mielecki

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

20. Przeszkody lotnicze

Lp.	Nr przeszkody	Rodzaj przeszkody	Położenie przeszkody wg WGS-84		Wysokość przeszkody w metrach			Rodzaj oznakowania przeszkody	
			szerokość	długość	nad poziom morza	nad poziom terenu	powyżej ograniczeń wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu	dzienne	nocne
1	**5**	Maszty oświetleniowe stadionu w Mielcu	50°17′52″,3N	21°26′09″,2E	238,1	68,5	26,1	tak	Czerwone światło-lampa prze-szkodowa
2	**6**	Wieża kościoła w Mielcu – osiedle Lotników	50°17′41″,8N	21°°25′14″,1E	243,1	62,9	31,1	brak	Czerwone światło-lampa przeszkodowa
3	**11**	Wieża kościoła w Chorzelowie	50°19′47″,9N	21°26′28″,7E	217,2	50,7	5,2	brak	Czerwone światło-lampa przeszkodowa
4	**14**	Wiatrowskaz LOTNISKO-MIELEC Sp. z o.o.	50°19′14″,6N	21°27′56″,2E	178,8	10,8	7,9	tak	Czerwone światło-lampa przeszkodowa
5	**15**	Drzewo w pobliżu THY 17	50°19′44″,5N	21°27′09″,0E	177,15	12,97	1,3	brak	brak

21. Inne obiekty budowlane, które z powodu ich położenia mogą mieć wpływ na minima instrumentalnych procedur lotu

1	-	Wieża telekomunikacyjna	50°19′03.59″N	021°27′59.98″E	695 ft	AMSL penetruje powierzchnie OAS, bardzo mocno wpływa na minima LPV 2 procedur lotu na obu kier.
2	-	Turbina Grochowe	50°21′37.76″N	021°30′14.86″E	813,65 ft	Definiuje Circling cat. B oraz minima w MA w proc. na kier. 08R
3	-	Turbina Rzedzianowice	50°18′55.18″N	021°22′46.31″E	772.64 ft	Definiuje minima w segmencie końcowym proc. na kier. 08R
4	-	Komin Mielec Kronospan	50°18′55.30″N	021°28′28.10″E	695.21 ft	Definiuje minima w segmencie końcowym proc. na kier. 26L

Znaki identyfikacyjne miejsc postojowych, linie prowadzenia po drogach kołowania oraz wizualne systemy dokowania/parkowania na miejscach postojowych statków powietrznych:

- Miejsca postojowe oznaczone oznakowaniem poziomym cyframi od 1 do 3 na PPS-1, od 4 do 11 na PPS-5 oraz oznakowaniem pionowym od 12 do 14 – stanowiska trawiaste, linie prowadzenia po drogach kołowania do miejsc postojowych.
- Oznakowanie dróg kołowania:

- Oznakowanie poziome osi DK "A" stanowi linia koloru pomarańczowego o szerokości 15 cm;
- Oznakowanie poziome osi DK "B" stanowi linia koloru pomarańczowego o szerokości 15 cm. Oznakowanie świetlne krawędzi DK "B" wykonane światłami dookólnymi, barwa świecenia niebieska (4 lampy zagłębione). W światła zainstalowane w rozstawie nieprzekraczającym 40 m.
- Oznakowanie poziome osi DK "B1" stanowi linia koloru pomarańczowego o szerokości 15 cm;
- Oznakowanie poziome osi DK "C" stanowi linia koloru pomarańczowego o szerokości 15 cm;
- Oznakowanie poziome osi DK "D" stanowi linia koloru pomarańczowego o szerokości 15 cm;
- Oznakowanie poziome osi DK "E1" i DK „E2" stanowi linia koloru pomarańczowego o szerokości 15 cm;

- Miejsca oczekiwania A, B, B1– żółta linia w odległości 75m od osi RWY 08R/26L
- Miejsca oczekiwania C– żółta linia w odległości 76m od osi RWY 17/35
- Pośrednie miejsca oczekiwania A, B, E1, E2 – żółta linia.

4.5. Opis zezwoleń lub odstępstw, równoważny poziom bezpieczeństwa, specjalne warunki i ograniczenia operacyjne

Zgodnie z uzyskanym certyfikatem, wydanym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz specyfikacją do certyfikatu na lotnisku Mielec (EPML) można wykonywać loty:

- VFR w dzień i w nocy;
- Niehandlowe i handlowe, w tym:
  - Przewóz czarterowy;
  - Przewóz nieregularny;
- Loty krajowe i międzynarodowe

Przy ograniczeniu, że lotnisko obsługuje:

- Nie więcej niż 10 000 pasażerów rocznie oraz
- Nie więcej niż 850 operacji związanych z obsługą towarów rocznie.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

4.6. Opis rodzajów operacji, w zakresie prowadzenia których lotnisko uzyskało zatwierdzenie

Lotnisko w Mielcu jest przygotowane do obsługi wszystkich statków powietrznych do litery kodu referencyjnego 4B. Zarządzający dopuszcza wykonanie operacji przez SP o wyższej literze kodu, zgodnie z procedurą opisaną w rozdziale 7.7.2.

Dozwolony ruch lotniczy: VFR dzień/noc.
Dopuszczalne jest wykonywanie startów z pośrednich dystansów, zgodnie z opublikowanymi długościami deklarowanymi w AIP.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

LOTNISKO MIELEC

CZĘŚĆ D

SZCZEGÓŁOWE DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA PODLEGAJĄCE OBOWIĄZKOWI ZGŁASZANIA SŁUŻBIE INFORMACJI LOTNICZEJ

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

CZĘŚĆ D – SZCZEGÓŁOWE DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA PODLEGAJĄCE OBOWIĄZKOWI ZGŁASZANIA SŁUŻBIE INFORMACJI LOTNICZEJ

5. Dostępna służba informacji lotniczej i procedury ogłaszania informacji ogólnych

5.1. Nazwa lotniska

Lotnisko Mielec

5.2. Położenie lotniska

Odległość, kierunek od miasta: 5km (2,7NM), 035° GEO

5.3. Współrzędne geograficzne punktu odniesienia lotniska, określone według Światowego Systemu Geodezyjnego - 1984 (WGS-84)

50°19’20,19”N 021°27’43,67”E – środek drogi startowej DS1 08R/26L

5.4. Wysokość lotniska i undulacja geoidy

Wzniesienie lotniska – 548 ft (167m)
Undulacja geoidy – 117 ft (35,78m)

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

5.5. Wysokość każdego progu drogi startowej oraz undulacja geoidy, wysokość końca drogi startowej oraz wszelkich znaczących wysokich i niskich punktów wzdłuż drogi startowej

Tabela 6. Współrzędne i wysokości wszystkich progów

Oznaczenie RWY/ Kierunek geograficzny	Współrzędne THR undulacja geoidy progu(ft)	Poziom progu i najwyższy punkt strefy przyziemienia(ft)
08R 90.22° TRUE GEO	50°19'20.34"N 021°26'48.64"E 117	543.1 (165.5m)
26L 270.24° TRUE GEO	50°19'20.04"N 021°28'45.15"E 117	543.6 (165.7m)
17 180.22° TRUE GEO	50°19'36.31"N 021°27'11.53"E 117	539.6 (164.5m)
35 0.22° TRUE GEO	50°19'15.04"N 021°27'11.40"E 117	544.4 (165.9m)
08L 90.22° TRUE GEO	50°19'26.38"N 021°27'30.83"E NIL	543.5 (165.6m)
26R 270.24° TRUE GEO	50°19'26.31"N 021°27'58.64"E NIL	548.4 (167.1m)

5.6. Temperatura odniesienia lotniska

26,9°C (lipiec)

5.7. Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka

5°53'56"E (2019) / 7,8´E

5.8. Nawierzchnia i nośność płyty

PPS1	ASPH	PCN 40/F/A/X/T
PPS2, PPS3, PPS4	GRASS	5700kg
PPS5	ASPH	PCN 20/F/B/X/T
PŁYTA DO TANKOWANIA	CONC	PCN 40/R/B/W/T

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

5.9. Szerokość drogi kołowania, nawierzchnia i nośność

DK "A"	12m	ASPH	PCN40/F/A/X/T
DK "B"	12m	ASPH	PCN40/F/A/X/T
DK "B1"	12m	ASPH	PCN40/F/A/X/T
DK "C"	15m	ASPH	PCN40/F/B/X/T
DK "D"	12m	ASPH	PCN40/F/B/X/T
DK "E1"	10,5m	ASPH	PCN 20/F/B/X/T
DK "E2"	10,5m	ASPH	PCN 20/F/B/X/T
DK "G1"	10,5m	GRASS	5700KG
DK "G2"	10,5m	GRASS	5700KG

5.10. Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej

Lotnisko nie posiada kategorii ochrony pożarowej.

5.11. Przeszkody lotnicze

Nr 5 Maszty oświetleniowe stadionu w Mielcu
Nr 6 Wieża kościoła w Mielcu – osiedle Lotników
Nr 11 Wieża kościoła w Chorzelowie
Nr 14 Wiatrowskaz
Nr 15 Drzewo w pobliżu THY 17

5.12. Inne obiekty budowlane, które z powodu ich położenia mogą mieć wpływ na minima instrumentalnych procedur lotu

- Wieża telekomunikacyjna 50 19 03.59 N 021 27 59.98 E 695 ft AMSL penetruje powierzchnie OAS, bardzo mocno wpływa na minima LPV 2 procedur lotu na obu kierunkach.

- Turbina Grochowe 50 21 37.76 N 021 30 14.86 E 813,65 ft AMSL definiuje Circling cat. B oraz minima w MA w procedurze na kierunku 08R

- Turbina Rzędzianowice 50 18 55.18 N 021 22 46.31 E 772.64 ft AMSL definiuje minima w segmencie końcowym procedury na kierunku 08R

- Komin Mielec Kronospan 50 18 55.30 N 021 28 28.10 E 695.21 ft AMSL definiuje minima w segmencie końcowym procedury na kierunku 26L.

5.13. Szczegóły radiolatarni lotniskowej

Brak

5.14. Nazwa zarządzającego lotniskiem i dane kontaktowe

LOTNISKO MIELEC Sp. z o.o.
ul. Lotniskowa 30
39 – 300 Mielec,
tel.nr: 17 788 7797
faks nr: 17 788 7588
e-mail: poczta@lotniskomielec.pl

Lotniskowa Służba Informacji Powietrznej
tel.nr: 17 788 6555
faks nr: 17 788 6555
e-mail: tower@lotniskomielec.pl

6. Wymiary lotniska i informacje powiązane

6.1. Drogi startowe

Drogi startowe, FATO – rzeczywisty kierunek geograficzny, numer oznaczenia, długość, szerokość, lokalizacja przesuniętego progu, nachylenie, rodzaj nawierzchni, typ drogi startowej oraz istnienie strefy wolnej od przeszkód dla drogi startowej z podejściem precyzyjnym:

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

Tabela 7. Drogi startowe

Oznaczenie RWY/ Kierunek geograficzny	Kod referencyjny Pora dnia	Wymiary RWY(m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni nawierzchnia RWY	Współrzędne THR undulacja geoidy progu(ft)	Poziom progu i najwyższy punkt strefy przyziemienia(ft)
08R 90,22°	4B Dzień/Noc	2492x45	PCN 40/F/B/X/T	50°19'20.34"N 021°26'48.64"E 117	543.1 (165.5m)
26L 270,24°	4B Dzień/Noc	2492x45	PCN 40/F/B/X/T	50°19'20.04"N 021°28'45.15"E 117	543.6 (165.7m)
17 180,22°	1B Tylko dzień	657x25	PCN 40/F/B/X/T	50°19'36.31"N 021°27'11.53"E 117	539.6 (164.5m)
35 0,22°	1B Tylko dzień	657x25	PCN 40/F/B/X/T	50°19'15.04"N 021°27'11.40"E 117	544.4 (165.9m)
08L 90,22°	1 Tylko dzień	550 x 60	5700kg GRASS	50°19'26.38"N 021°27'30.83"E NIL	543.5 (165.6m)
26R 270,24°	1 Tylko dzień	550 x 60	5700kg GRASS	50°19'26.31"N 021°27'58.64"E NIL	548.4 (167.1m)

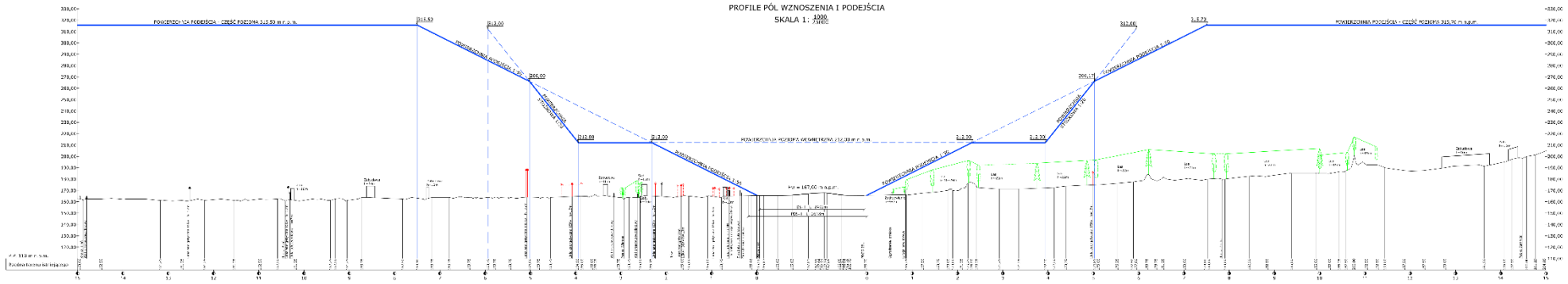
6.2. Długość, szerokość i rodzaj nawierzchni pasów dróg startowych

Tabela 8. Pasy startowe

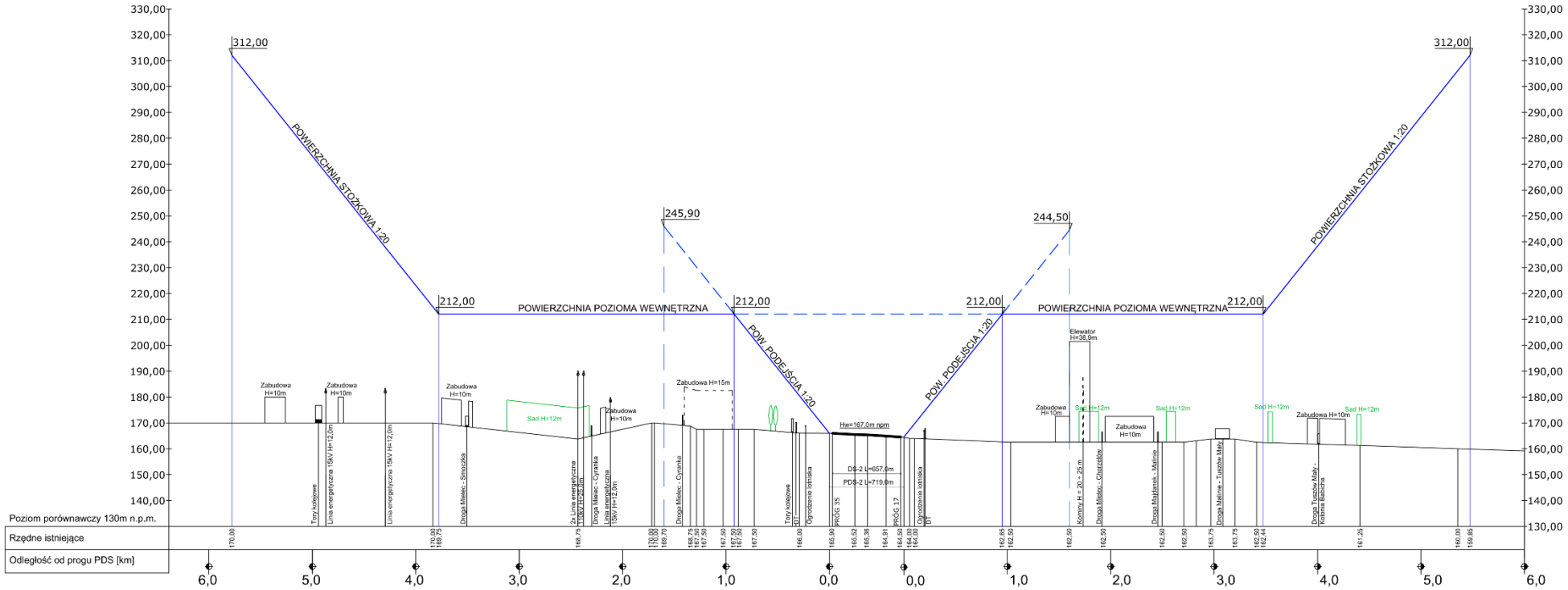
Nazwa		Wymiary (m)		Azymut GEO	Rodzaj nawierzchni
		Długość	Szerokość		
PDS-1	Pas Drogi Startowej	2618	300	90^0 270^0	darniowa
PDS-2	Pas Drogi Startowej	719	60	180^0 360^0	darniowa
PDS-3	Pas Drogi Startowej	610	80	90^0 270^0	darniowa

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

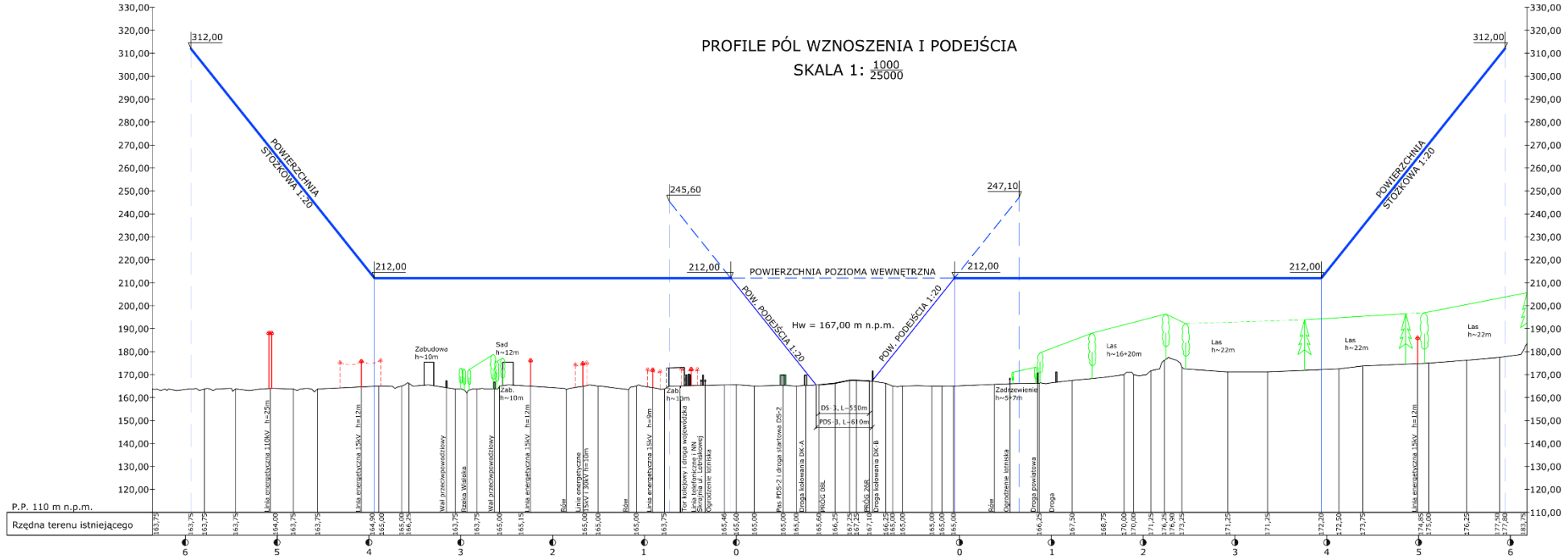
STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA



Rys.5 Profil podłużny po osi DS-1 (026L/08R) oraz stref podejść



Rys. 6 Profil podłużny po osi DS-2 (17/35) oraz stref podejść



Rys. 7 Profil podłużny po osi DS-3 (08L/26R) oraz stref podejść

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

6.3. Pomoce wzrokowe dla procedur podejścia

Lotnisko Mielec wyposażone jest w następujące wzrokowe pomoce nawigacyjne:

- **PAPI** – system wskaźników ścieżki schodzenia precyzyjnego
- **START 08R** – początek drogi startowej na kierunku 08R w formie poprzeczek skrzydłowych lampy zielone FAU
- **END 08R** – koniec drogi startowej na progu 26L lampy czerwone FAU
- **START 26L** – początek drogi startowej na kierunku 26L w formie poprzeczek skrzydłowych lampy zielone FAU
- **END 26L** – koniec drogi startowej na progu 08R lampy czerwone FAU
- **APP 26L** – uproszczone podejście na kierunku 26L lampy białe FAU
- **DS FP** – krawędź drogi startowej lampy typu FP150
- **DS SLRE** – krawędź drogi startowej lampy typu SLRE
- **DK-B** – krawędź drogi kołowania i opaska płyty postojowej PPS
- **DK-E1, E2** – krawędź drogi kołowania
- **PPS-1** – Płyta postojowa przy drodze B

Wzrokowe pomoce nawigacyjne: wskaźniki kierunku wiatru, oznakowanie poziome (DS, DK, PPS), światła, znaki pionowe oraz oznaczniki są zgodne z Aneksem 14 ICAO.

6.3.1. Podświetlane znaki pionowe

PAPI – system wskaźników ścieżki schodzenia precyzyjnego dla kierunku lądowania 26L

System z trzystopniową ścieżką schodzenia składa się z 4 jednostek zlokalizowanych po lewej stronie drogi startowej, patrząc od kierunku podejścia 26L, pierwsza jednostka 15m od krawędzi drogi startowej, każda następna w odległości 9m od poprzedniej. Zastosowano 4 jednostki PAPI, typu 401-C-P-2-200-16-18, każda z dwoma źródłami halogenowymi, montowane na czterech nogach i indywidualnych fundamentach betonowych. Wszystkie jednostki wykonane są z aluminium i wyposażone w dodatkową przednią szybę chroniącą soczewki. Każda z jednostek jest wyposażona w dwa niezależne źródła światła z oddzielnymi obwodami.
Układ zasilony z dwóch niezależnych regulatorów stałoprądowych z możliwością regulacji intensywności w pięciostopniowej skali.

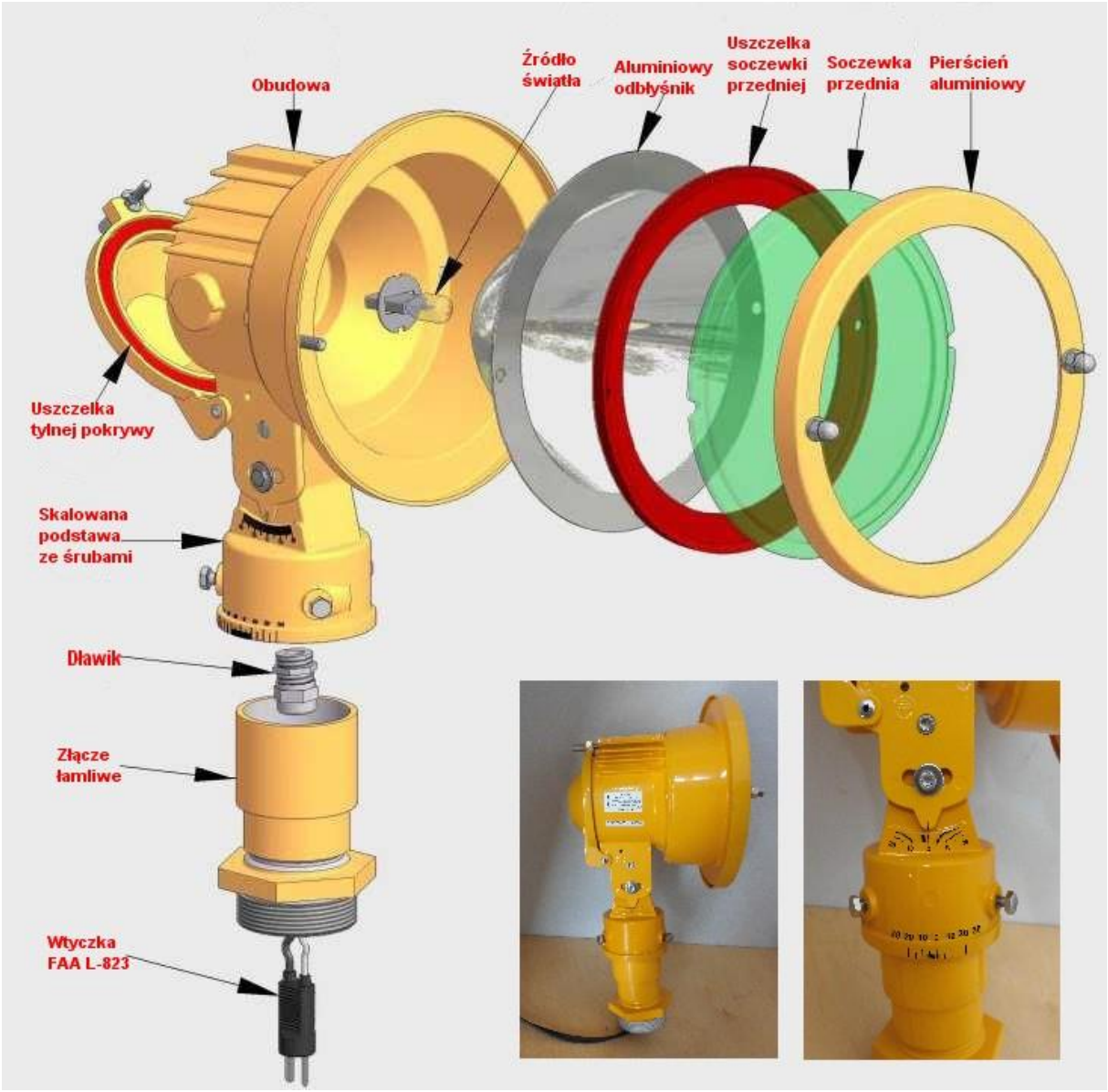
Dodatkowo każda z jednostek PAPI została wyposażona w grzałkę zapewniającą odszraniane. Grzałki zostały zasilone oddzielnym kablem zasilającym 230VAC. Załączanie ogrzewania odbywa się samoczynnie za pomocą termostatu.

Rys. 8 Wskaźnik ścieżki schodzenia precyzyjnego dla kierunku lądowania 26L

6.3.2. START 08R – początek drogi startowej na kierunku 08R w formie poprzeczek skrzydłowych lampy zielone FAU

System zainstalowany na przesuniętym progu 08R z dziesięciu nadziemnych świateł kierunkowych wysokiej intensywności.
Aby uniknąć naruszania nawierzchni drogi startowej, przewidziano wykonanie świateł poprzeczki skrzydłowej o barwie zielonej, rozmieszczonych symetrycznie w stosunku do osi drogi startowej, na wprost progu, w dwóch grupach po pięć, rozmieszczonych na przestrzeni co najmniej 10m na zewnątrz i prostopadle do linii świateł krawędzi drogi startowej, z światłami najbliższymi osi drogi startowej zlokalizowanymi na linii świateł krawędziowych.

Układ zasilony z dwóch niezależnych regulatorów stałoprądowych z możliwością regulacji intensywności w pięciostopniowej skali.



Rys. 9 Lampa świateł poprzeczki skrzydłowej o barwie zielonej

6.3.3. END 09 – koniec drogi startowej na progu 26L lampy czerwone FAU

Dla końców drogi startowej zastosowano po 8 kierunkowych świateł końca drogi startowej barwa czerwona, rozmieszczonych w równomiernych odstępach co 5.5m montowanych na fundamentach betonowych
Układ zasilony z dwóch niezależnych regulatorów stałoprądowych z możliwością regulacji intensywności w pięciostopniowej skali.

Rys. 10 Lampa świateł końca drogi startowej - barwa czerwona

6.3.4. START 26L – początek drogi startowej na kierunku 26L w formie poprzeczki skrzydłowej lampy zielone FAU

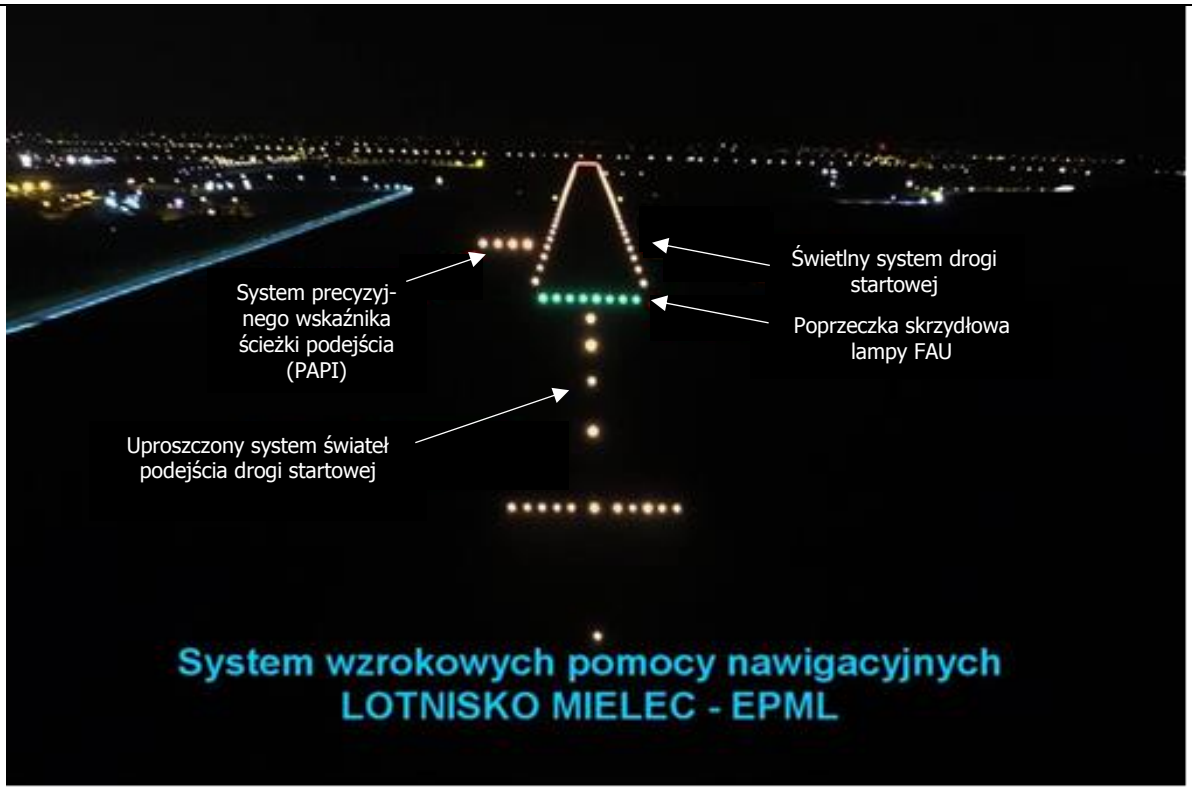
System zainstalowany na progu 26L z ośmiu nadziemnych świateł kierunkowych wysokiej intensywności, barwa zielona, rozmieszczonych w równomiernych odstępach co 5.5m montowanych na fundamentach betonowych
Układ zasilony z dwóch niezależnych regulatorów stałoprądowych z możliwością regulacji intensywności w pięciostopniowej skali.

6.3.5. END 26L – koniec drogi startowej na progu 09 lampy czerwone FAU

Dla końców drogi startowej zastosowano po 8 kierunkowych świateł końca drogi startowej barwa czerwona, rozmieszczonych w równomiernych odstępach co 5.5m montowanych na fundamentach betonowych.
Układ zasilony z dwóch niezależnych regulatorów stałoprądowych z możliwością regulacji intensywności w pięciostopniowej skali.

6.3.6. APP 26 – uproszczone podejście na kierunku 26L

System składa się z 17 nadziemnych świateł kierunkowych wysokiej intensywności, barwa biała, pojedyncze źródło światła, rozmieszczonych w równomiernych odstępach co 60m od progu, sięgających na odległość 420m z poprzeczką w odległości 300m od progu Wszystkie światła strefy podejścia zostały umieszczone w płaszczyźnie poziomej przechodzącej przez próg drogi startowej.
Układ zasilony z dwóch niezależnych regulatorów stałoprądowych z możliwością regulacji intensywności w pięciostopniowej skali.



Rys. 11 Uproszczone podejście na kierunku 26L

6.3.7. DS FP – krawędź drogi startowej lampy typu FP150 DS SLRE – krawędź drogi startowej lampy typu SLRE

System świateł krawędzi drogi startowej składa się z 82 nadziemnych świateł krawędzi drogi startowej wysokiej intensywności, rozmieszczonych w równomiernych odstępach co 59,5m na całej długości drogi startowej, rozmieszczonych symetrycznie w stosunku do osi drogi startowej. Światła pomiędzy początkiem drogi startowej 08R a przesuniętym progiem są koloru czerwonego, patrząc od strony końca drogi startowej. Światła na długości ostatnich 600m w obu kierunkach są koloru żółtego. Pozostałe światła są koloru białego.

W miejscach lokalizacji świateł krawędzi drogi startowej na łączeniu drogi startowej z drogą kołowania B, B1 oraz na krzyżówce pasów dla ruchu statków powietrznych lub pojazdów obsługi, zastosowano zagłębione światła krawędzi drogi startowej DS SLRE Układ zasilony z dwóch niezależnych regulatorów stałoprądowych z możliwością regulacji intensywności w pięciostopniowej skali.

Rys. 12 Lampy typu FP150 oraz SLRE

6.3.8. SLRE DK-B – krawędź drogi kołowania i opaska płyty postojowej PPS

System składa się z 20 nadziemnych oraz 4 zagłębionych świateł krawędzi drogi kołowania niskiej intensywności, barwa niebieska, rozmieszczonych w równomiernych odstępach podłużnych nieprzekraczających 60m, w odległości 0,5m od krawędzi drogi kołowania. Światła na łukach zostały zagęszczone w sposób zapewniający odpowiednie prowadzenie (kołowanie). Lampy zagłębione zainstalowano na podejściu pasa 26R.

Przy pracy z agregatu światła krawędzi DK-B nie świecą.

Układ zasilony jednym regulatorem stałoprądowym z możliwością regulacji intensywności w trzystopniowej skali.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

Rys. 13 Światła krawędzi drogi kołowania niskiej intensywności - barwa niebieska

6.3.9. DK-E1, E2- krawędź drogi kołowania

System składa się z 29 nadziemnych markerów odblaskowy krawędzi drogi kołowania, barwa niebieska, rozmieszczonych w odstępach podłużnych nieprzekraczających 60m, w odległości 2,5m od krawędzi drogi kołowania. Światła na łukach zostały zagęszczone w sposób zapewniający odpowiednie prowadzenie (kołowanie).

Układ nie wymaga zasilania.

Rys. 14 Marker odblaskowy krawędzi drogi kołowania- barwa niebieska

6.3.10. Podświetlane znaki pionowe

System składa się z 20 podświetlanych tablic oznakowania pionowego jednostronnych i dwustronnych, oraz 20 niepodświetlonych tablic jednostronnych i dwustronnych. Ich rozmieszczenie pokazano na mapie poniże.
Układ zasilony jednym regulatorem stałoprądowym bez możliwości regulacji intensywności.

Przy pracy z agregatu znaki pionowe nie świecą.

Rys. 15 Znak pionowy podświetlany

Rys. 16 Znak pionowy niepodświetlany

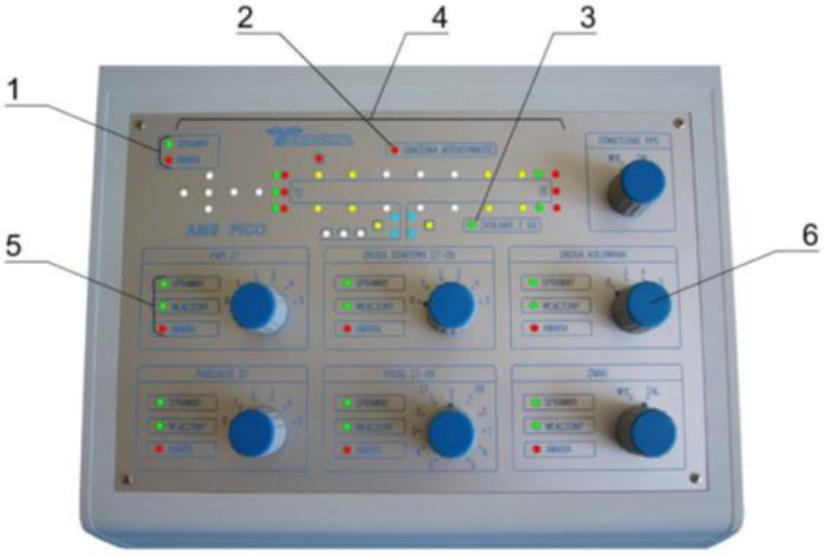
Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

Rys. 17 Znaki pionowe

6.3.11. Panel sterowania AMS PICO

System AMS PICO został zaprojektowany do sterowania i kontroli lotniskowych regulatorów stałoprądowych dla oświetlenia nawigacyjnego, sterowania i monitoringu odległych urządzeń (np. oświetlenia płaszczyzn, lampy identyfikacyjnej), sterowania i monitoringu wyposażenia heliportów, itp.

Sterowanie zdalne oświetleniem odbywa się z pulpitu AMS PICO ze stanowiska operacyjnego AFIS za pomocą odpowiedniego przełącznika załączania i wyłączania wybierając przy tym odpowiednią intensywność świecenia poszczególnych obwodów.
Dodatkowo ze sterownika PS-02 oraz bezpośrednio z regulatorów stałoprądowych zainstalowanych w pomieszczeniu rozdzielni głównej NN możliwe jest sterowanie oświetleniem w przypadku awarii systemu AMS PICO.
Widok ogólny na przedni panel, na którym włączane są wszystkie kontrolki. Znaczenie i funkcje poszczególnych elementów panelu są opisane poniżej.



Rys. 18 Widok ogólny na przedni panel, na którym włączane są wszystkie kontrolki

1	Kontrolki stanu panelu sterowania
2	Kontrolki obniżonej intensywności świecenia
3	Kontrolka zasilania z DG (diesel generator)
4	Kontrolki stanu kontrolowanych i monitorowanych urządzeń- Sekcja sygnalizacyjna panelu sterowania
5	Kontrolki stanu elementu sterującego
6	Obrotowy przełącznik sterowania

6.3.12. Zasilanie w energię elektryczną - dostępność niezależnych źródeł zasilania oświetlenia

Zasilanie budynku zrealizowane jest z pola nr 6 niskiego napięcia istniejącej stacji transformatorowej T317.Zgodnie z warunkami przyłączeniowymi, na elewacji budynku zlokalizowano złącze kablowe z układem pomiarowym oraz główny wyłącznik prądu. Wyłącznik zapewnia odłączenie wszystkich źródeł zasilania dla obiektu w przypadku zagrożenia pożarowego. W celu zapewnienia ciągłości funkcjonowania obiektu i oświetlenia nawigacyjnego po zaniku zasilania podstawowego, przewidziano zasilanie rezerwowe w postaci agregatu prądotwórczego. Zastosowano agregat prądotwórczy o mocy 60kVA. Agregat jest wyposażony w automatykę która nieustannie monitoruje sieć lokalną. Po zaniku zasilania automatyka inicjuje proces rozruchu agregatu i po upływie 15s przejmuje część obwodów niezbędnych do funkcjonowania obiektu. Zastosowano agregat z silnikiem Diesla, gwarantujący 12 godzinny czas pracy na pełnym zbiorniku paliwa przy 75% obciążeniu.

W obiekcie zastosowano również UPS o mocy 20kVA. UPS zapewnia podtrzymanie pracy dedykowanym urządzeniom elektrycznym przez okres w którym agregat prowadzi procedurę rozruch i samoczynnego dołączenia do sieci budynku (15 s). Minimalny czas pracy UPS z akumulatorów może wynosić 15 minut od momentu zaniku napięcia.

UPS nie zabezpiecza zaniku sieci dla oświetlenia nawigacyjnego.

6.4. Lokalizacja i częstotliwość radiowa lotniskowych stanowisk sprawdzania VOR

Brak lotniskowych stanowisk sprawdzania VOR na Lotnisku w Mielcu.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

6.5. Położenie i oznaczenie standardowych tras kołowania

Ze względu na prosty układ dróg kołowania na Lotnisku w Mielcu, nie stosuje się standardowych tras kołowania.

6.6. Współrzędne geograficzne każdego progu

Tabela 9. Współrzędne geograficzne każdego progu

Oznaczenie RWY	Kierunek geograficzny	Współrzędne THR undulacja geoidy progu(ft)	Poziom progu i najwyższy punkt strefy przyziemienia(ft)
08R (THR08R)	84,32° TRUE MAG 90.22° TRUE BRG	50°19'20.34"N 021°26'48.64"E 117.4	543.1 (165.5m)
26L (THR26L)	264,34° TRUE MAG 270.24° TRUE BRG	50°19'20.04"N 021°28'45.15"E 117.2	543.6 (165.7m)
17 (THR17)	174,32° TRUE MAG 180,22° TRUE BRG	50°19'36.31"N 021°27'11.53"E 117.3	539.6 (164.5m)
35 (THR35)	354,32° TRUE MAG 0.22° TRUE BRG	50°19'15.04"N 021°27'11.40"E 117.3	544.4 (165.9m)
08L (THR08L)	84,32° TRUE MAG 90.22° TRUE BRG	50°19'26.38"N 021°27'30.83"E NIL	543.5 (165.6m)
26R (THR26R)	264,34° TRUE MAG 270.24° TRUE BRG	50°19'26.31"N 021°27'58.64"E NIL	548.4 (167.1m)

Tabela 10. Dane dotyczące współrzędnych stanowisk postojowych o nawierzchni sztucznej

PPS-1			
Stanowisko	Szerokość	Długość	Typ
01 (STND1)	50°19’31.72”N	021°28’00.73”E	FA20

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

02 (STND2)	50°19′30.62″N	021°28′01.42″E	C172
03 (STND3)	50°19′30.16″N	021°28′01.53″E	C172
PPS-5			
Stanowisko	Szerokość	Długość	Typ
04 (STND4)	50°19'31.64"N	021°27'50.10"E	C172
05 (STND5)	50°19'31.64"N	021°27'49.40"E	C172
06 (STND6)	50°19'31.64"N	021°27'48.69"E	C172
07 (STND7)	50°19'31.64"N	021°27'47.98"E	C172
08 (STND8)	50°19'31.65"N	021°27'47.27"E	C172
09 (STND9)	50°19'31.65"N	021°27'46.57"E	C172
10 (STND10)	50°19'31.55"N	021°27'45.18"E	FA20
11 (STND11)	50°19'31.56"N	021°27'43.54"E	FA20

Tabela 11. Dane dotyczące współrzędnych stanowisk postojowych o nawierzchni trawiastej

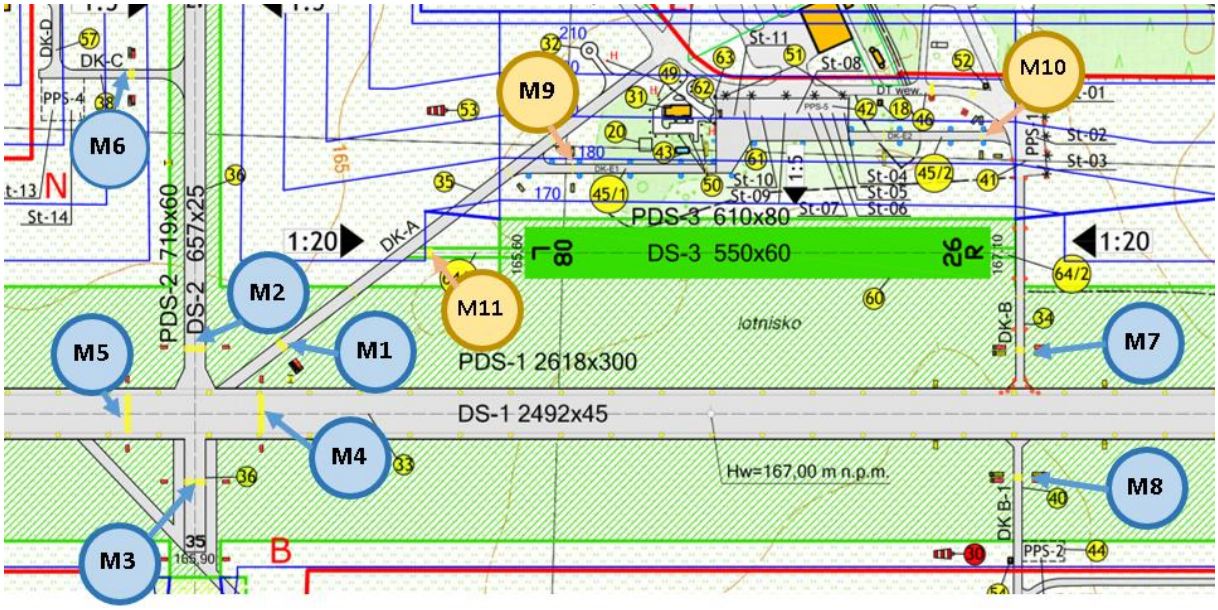
Stanowisko	Szerokość	Długość	Typ
12 (STND12)	50°19'14.96"N	021°28'02.02"E	C172
13 (STND13)	50°19'32.33"N	021°27'04.44"E	PZL M18
14 (STND14)	50°19'32.34"N	021°27'03.17"E	PZL M18
15 (STND15)	50°19'36.28"N	021°27'03.12"E	PZL M18

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

Tabela 12. Miejsca oczekiwania przed drogą startową i drogą kołowania

Nr punktu	Szerokość	Długość	H [Kr'86]	Opis
M1	50°19'22.87"N	021°27'16.52"E	165.5	Punkt oczekiwania na DK A przed wjazdem na 08R/26L
M2	50°19'22.88"N	021°27'11.45"E	165.4	Punkt oczekiwania na DS 17/35 przed wjazdem na 08R/26L (strona północna)
M3	50°19'17.65"N	021°27'11.42"E	165.9	Punkt oczekiwania na DS 17/35 przed wjazdem na 08R/26L (strona południowa)
M4	50°19'20.27"N	021°27'15.52"E	165.8	Punkt oczekiwania na DS 08R/26L przed wjazdem na 17/35 (strona wschodnia)
M5	50°19'20.30"N	021°27'07.26"E	165.6	Punkt oczekiwania na DS 08R/26L przed wjazdem na 17/35 (strona zachodnia)
M6	50°19'33.01"N	021°27'07.65"E	165.0	Punkt oczekiwania na DK C przed wjazdem na 17/35
M7	50°19'22.60"N	021°28'00.47"E	167.5	Punkt oczekiwania na DK B przed wjazdem na 08R/26L (strona północna)
M8	50°19'17.70"N	021°28'00.43"E	167.9	Punkt oczekiwania na DK B przed wjazdem na 08R/26L (strona południowa)
Miejsca oczekiwania przed drogą kołowania				
M9	50°19'29.53"N	021°27'33.78"E	165.6	Miejsce oczekiwania na DK E1 przed wjazdem na DK A
M10	50°19'30.69"N	021°27'58.21"E	166.8	Miejsce oczekiwania na DK E2 przed wjazdem na DK B
M11	50°19'26.39"N	021°27'26.26"E	165.3	Miejsce oczekiwania na DK trawiastej przed wjazdem na DK A

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

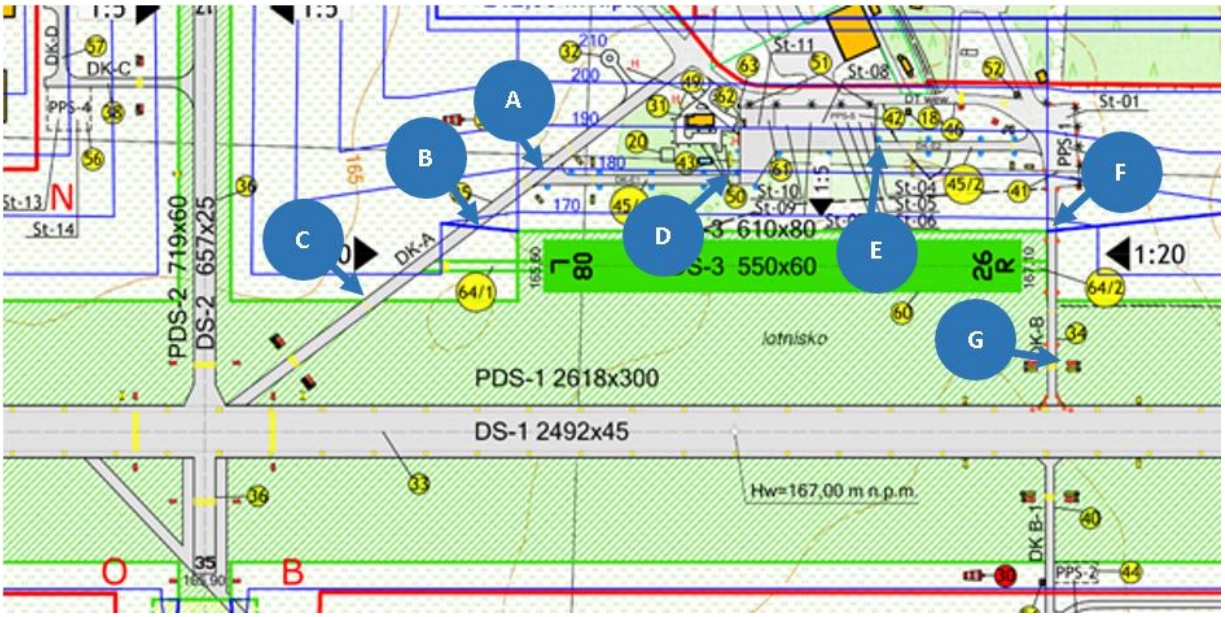


Rys. 19 Miejsca oczekiwania przed drogą startową i drogą kołowania

Tabela 13. Pośrednie miejsca oczekiwania

Nr punktu	Szerokość	Długość	Opis
A	50°19'31.38"N	021°27'34.04"E	Miejsce pośredniego oczekiwania na DK A przed skrzyżowaniem z DK E1
B	50°19'29.44"N	021°27'30.05"E	Miejsce pośredniego oczekiwania na DK A przed skrzyżowaniem z DK E1
C	50°19'25.27"N	021°27'21.44"E	Miejsce pośredniego oczekiwania na DK A przed podejściem do lądowania na drodze trawiastej
D	50°19'29.51"N	021°27'41.84"E	Miejsce pośredniego oczekiwania na DK E1 przed wjazdem na APRON 5
E	50°19'30.71"N	021°27'52.46"E	Miejsce pośredniego oczekiwania na DK E2 przed wjazdem na APRON 5
F	50°19'28.88"N	021°28'00.50"E	Miejsce pośredniego oczekiwania na DK B przed podejściem do lądowania na drodze trawiastej (strona północna)
G	50°19'25.01"N	021°28'00.48"E	Miejsce pośredniego oczekiwania na DK B przed podejściem do lądowania na drodze trawiastej (strona południowa)

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE



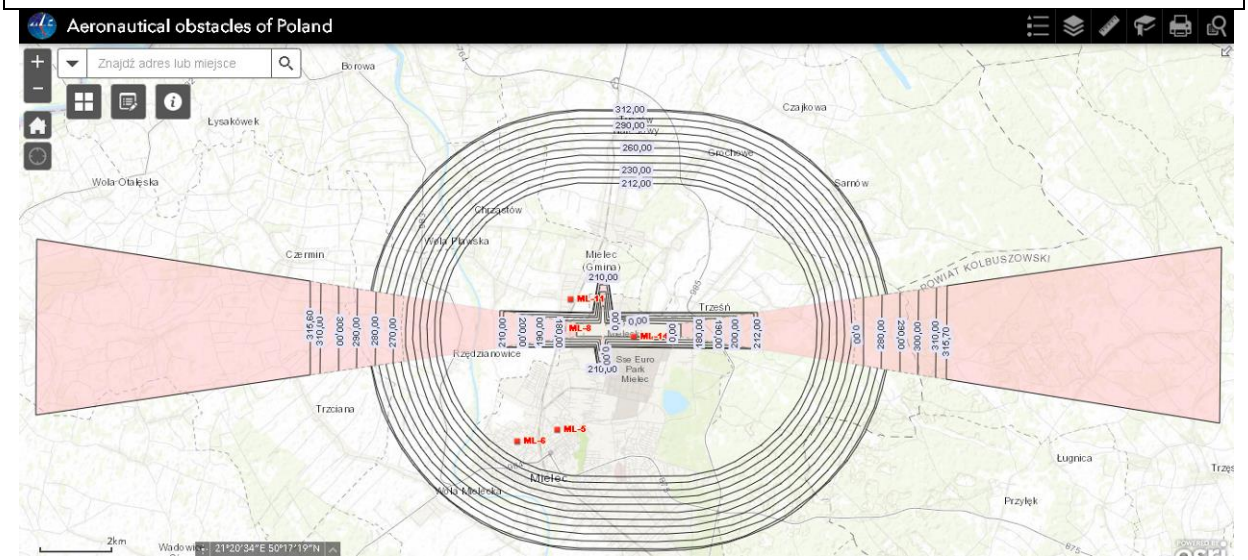
Rys. 20 Pośrednie miejsca oczekiwania

6.7. Współrzędne geograficzne oraz wysokość wierzchołków istotnych przeszkód w strefach podejścia i startu, w strefie kręgu lotniskowego oraz w otoczeniu lotniska

Współrzędne geograficzne oraz wysokości wierzchołków istotnych przeszkód w strefie podejścia i startu, w strefie kręgu lotniskowego oraz w otoczeniu lotniska (w formie map) zamieszczone są na witrynie Urzędu Lotnictwa Cywilnego pod adresem: http://caa-pl.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=252d2be2e6104adcb9be8201660a05b3

Dostęp do informacji o istotnych przeszkodach w strefach podejścia i startu, w strefie kręgu lotniskowego oraz w otoczeniu lotniska, można uzyskać poprzez serwis przeszkód lotniczych udostępniony na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, pod adresem: https://www.ulc.gov.pl/pl/zegluga-powietrzna/mapy-on-line

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE



Fot. 5 Współrzędne geograficzne oraz wysokości wierzchołków istotnych przeszkód lotniczych

Szczegółowy wykaz przeszkód zgodny z Dokumentacją Rejestracyjną Lotniska zamieszczono w rozdz. 4.4.

6.8. Rodzaj i nośność nawierzchni sztucznej określonej przy użyciu metody liczba klasyfikacyjna statku powietrznego – liczba klasyfikacyjna nawierzchni (ACN-PCN) – dla elementów bez nawierzchni sztucznej MTOM

Tabela 14. Rodzaj i nośność nawierzchni sztucznej

DS 08R/26L	PCN40/F/B/X/T
DS 17/35	PCN40/F/B/X/T
DS 08L/26R	MTOM 5700kg
DK A	PCN40/F/A/X/T
DK B	PCN40/F/A/X/T
DK B1	PCN40/F/A/X/T
DK C	PCN40/F/B/X/T
DK D	PCN40/F/B/X/T
DK E1	PCN20/F/B/X/T
DK E2	PCN20/F/B/X/T
DK G1	MTOW 5700KG
DK G2	MTOW 5700KG

6.9. Miejsca przeznaczone do sprawdzania wysokościomierzy przed lotem i ich wysokość

Punkt sprawdzania wysokościomierzy
50°19'30,16"N 021°28'01,53"E
548 ft (167m) AMSL
Stanowisko postojowe nr 3 na PPS-1

Punkt sprawdzania INS
50°19'30,27"N 021°28'01,17"E
548 ft (167m) AMSL
Skrzyżowanie RWY 08R/26L z TWY B

6.10. Długości deklarowane

Tabela 15. Długości deklarowane

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
08R	2492	2492	2492	2305
26L	2305	2305	2305	2492
08L	550	550	550	550
26R	550	550	550	550
17	657	657	657	657
35	657	657	657	657

Ze względu na drogę publiczną i linię kolejową przebiegającą na zachód od lotniska próg DS1 RWY 08R jest przesunięty na wschód w kierunku progu 26L o 187 m. Rozporządzalna długość lądowania (LDA) DS1 na kierunku RWY 08R wynosi 2305m. Rozporządzalna długość startu na kierunku RWY 08R (TORA) wynosi 2492m.

Tabela 16. Długości deklarowane dla procedur "intersection take off"

RWY	TWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)
08R	A	1827	1827	1827
	B	890	890	890
26L	B	1427	1427	1427
	A	499	499	499

6.11. Dane kontaktowe z koordynatorem operacji usuwania unieruchomionych statków powietrznych

Przedstawicielami Zarządzającego Lotniskiem upoważnionymi do koordynowania działań operacyjnych w zakresie usunięcia unieruchomionego statku powietrznego są:

- DOL Tel. 17 788 64 16
- AFISO Tel./Fax 17 788 65 55, email: tower@lotniskomielec.pl

Usuwanie unieruchomionych statków powietrznych - max PZL M28 (masa własna 4360 kg).

6.12. Poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej; rodzaje i ilości środków gaśniczych będących normalnie dostępnych w dyspozycji lotniska

Lotnisko Mielec nie zapewnia ochrony ratowniczo-gaśniczej.

Lotnisko Mielec jako lotnisko użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji, wykorzystuje Zakładową Służbę Ratowniczo Gaśniczą, należącą do PZL Mielec, wyposażoną w samochód BARRACUDA Junior 4x4 z 5500 litrów wody ze środkiem pianotwórczym, czteroosobową załogę, podstawowy sprzęt ratownictwa technicznego - ratowniczy zestaw hydrauliczny.

6.13. Zwolnienia lub odstępstwa od obowiązujących wymagań, przypadki równoważnego poziomu bezpieczeństwa, warunki specjalne i ograniczenia.

Brak

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

LOTNISKO MIELEC

CZĘŚĆ E

SZCZEGÓŁOWE DANE DOTYCZĄCE PROCEDUR OPERACYJNYCH LOTNISKA, JEGO WYPOSAŻENIA I STOSOWANYCH ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

CZĘŚĆ E – SZCZEGÓŁOWE DANE DOTYCZĄCE PROCEDUR OPERACYJNYCH LOTNISKA, JEGO WYPOSAŻENIA I STOSOWANYCH ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA

7. Procedury operacyjne

7.1. Wykonywania operacji lotniczych

Lotnisko EPML jest lotniskiem użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji (Certyfikat lotniska PL-001/EPML/2018).

Lotnisko przeznaczone jest do wykonywania lotów doświadczalnych, oblotów, prób fabrycznych, lotów samolotowych, szybowcowych, śmigłowcowych, oraz skoków spadochronowych zgodnie z przepisami wykonywania lotów VFR dzień i VFR noc.

Na lotnisku mogą być wykonywane loty niehandlowe i handlowe, w tym:
- przewóz czarterowy,
- przewóz nieregularny,
- loty krajowe i międzynarodowe.

Przy ograniczeniu, że lotnisko obsługuje:
- nie więcej niż 10 000 pasażerów rocznie oraz
- nie więcej niż 850 operacji związanych z obsługą towarów rocznie.

7.1.1. Zasady podejścia do lądowania i odlotu uwzględniających również przepisy o ochronie środowiska

Planowanie zajętości przestrzeni i aktywacja/dezaktywacja ATZ i TR10 ABCDEF jest realizowana wyłącznie przez AFISO EPML.
Wszelkich uzgodnień z TWR EPRZ, FIS KRAKÓW i ASM Warszawa dokonuje AFISO.

W celu uporządkowania ruchu nadlotniskowego (ruch po kręgach dla prędkości do 100 kt) wyznaczono dla samolotów i śmigłowców następujące kręgi:
- RWY 08-26 krąg północny i południowy;
- RWY 17-35 krąg wschodni i zachodni;

- RWY 08L-26R krąg północny i warunkowy krąg południowy dla szybowców – wysokość obu kręgów 300m AGL.

Charakterystyczne obiekty i miejsca wykonania kolejnych zakrętów w poszczególnych kręgach:

Krąg północny 08L(26R)

Od wschodu :

- 1(4) zakręt przecięcie osi pasa 08R(26L) z drogą 985 (obwodnica Mielca)
- 2(3) zakręt kościół m.Trześń

Od zachodu:

- 3(2) zakręt rejon firmy ANKOL w m. Chorzelów
- 4(1) zakręt przed(za) drogą Mielec-Chorzelów /pola złotnicko chorzelowskie/

Krąg południowy 08L(26R)

Od wschodu:

- 1(4) zakręt przecięcie osi RWY 08R(26L) z drogą 985 (obwodnica Mielca)
- 2(3) zakręt północny skraj Stawów Cyranowskich

Od zachodu:

- 3(2) zakręt rejon kompleksu szklarni „BOREK”
- 4(1) zakręt przed (za) drogą Mielec Chorzelów /pola złotnicko chorzelowskie/.

Krąg wschodni 17(35)

Od południa:

- 1(4) zakręt skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego i linii kolejowej / rejon hotelu ISKIERKA/
- 2(3) zakręt rejon Stawów Cyranowskich

Od północy:

- 3(2) zakręt nad m. Ławnica
- 4(1) zakręt skrzyżowanie drogi Chorzelów – Trześń i linii kolejowej /rejon Stacji Paliw/

Krąg zachodni 17(35)

Od południa:

- 1(4) zakręt skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego i linii kolejowej / rejon hotelu ISKIERKA/
- 2(3) zakręt rejon kompleksu szklarni „BOREK”

Od północy :

- 3(2) zakręt Zakład Doświadczalny Instytutu Zootechniki Chorzelów

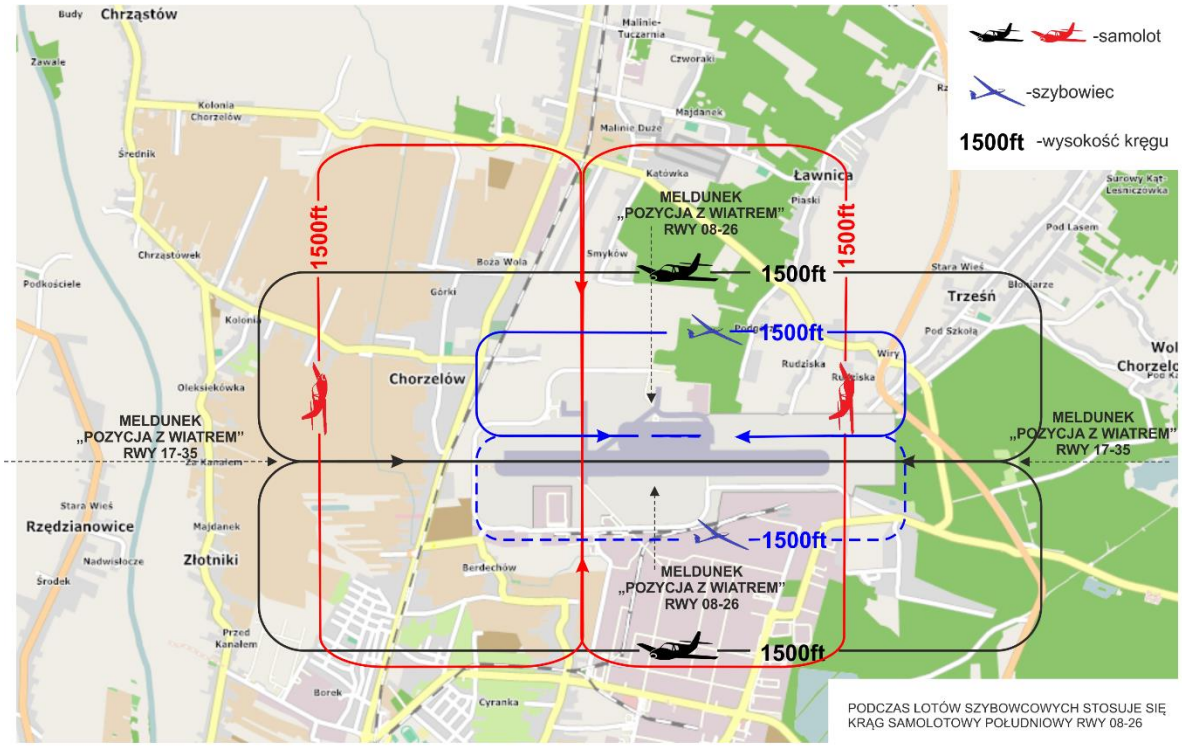
– 4(1) zakręt skrzyżowanie drogi Chorzelów Trześń i linii kolejowej /rejon Stacji Paliw/.

Dla lotów szybowcowych wyznaczony jest krąg północny z RWY 08L-26R /pas trawiasty/.

Warunkowy krąg dla lotów szybowcowych (południowy) aktywowany jest wyłącznie w: sytuacjach niebezpiecznych, potrzebach elementów szkolenia, lotów akwizycyjnych.

Oba kręgi szybowcowe zawierają się wewnątrz kręgów samolotowych zgodnie ze schematem.

Krąg szybowcowy południowy po uzgodnieniu z AFISO.



Fot. 6 Budowa kręgów nadlotniskowych

7.1.2. Zasady startu i lądowania, które są istotne dla ochrony środowiska naturalnego, w tym ograniczenia antyhałasowe i inne, za których realizację częściowo lub całkowicie odpowiedzialny jest zarządzający lotniskiem

Śmigłowce wykonujące podejście z widocznością (VFR) na lotnisko MIELEC (EPML) wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu jako kategoria A zgodnie z Doc 8186.

Dla operacji śmigłowców wyznacza się miejsca do prób i zawisów:

- próg RWY 35-17
- próg RWY 26L-08R
- ARP
- skrzyżowanie TWY „B" z RWY 26L-08R
- TWY „A"
- inne miejsca na polu manewrowym podyktowane specyfiką prób w locie lub programem szkolenia z uwzględnieniem ruchu innych statków powietrznych.

7.1.3. Rodzaj ruchu lotniczego dopuszczonego na danym lotnisku, stosowane procedury VFR, kategoria podejścia do lądowania

Ruch lotniczy wykonywany w klasie przestrzeni G wg przepisów VFR w dzień i w nocy.

Wysokość lotów po kręgu dla śmigłowców, samolotów i szybowców 1500 ft (457m) QNH. W przypadku aktywności jedynie drogi startowej DS-1 (08R/26L) ruch nadlotniskowy odbywa się z północnym i/lub południowym kręgiem. W przypadku aktywności drogi startowej DS-2 (17/35) ruch nadlotniskowy odbywa się ze wschodnim i/lub zachodnim kręgiem. W przypadku aktywności drogi startowej DS-1 (08R/26L) i DS-3 (08L/26R) ruch nadlotniskowy odbywa się z kręgiem południowym dla statków wykonujących operacje z DS-1 (08R/26L) i kręgiem północnym dla statków wykonujących operacje z DS-3 (08L/26R). W przypadku aktywności drogi startowej DS-3 (08L/26R) operacje na drodze DS-2 (17/35) są zabronione - nie dotyczy statków powietrznych w niebezpieczeństwie. W przypadku aktywności drogi startowej DS-1 (08R/26L) operacje na drodze DS-2 (17/35) możliwe są po uzgodnieniu z AFISO.

Przed wlotem do aktywnych stref TRA10 ABCDEF Dowódca SP zobowiązany jest nawiązać łączność z MIELEC INFORMACJA.

Gdy TR10 ABCDEF jest nieaktywna Dowódca SP powinien się zgłosić przed wejściem do ATZ MIELEC nad miejscowościami:
-Od północy

Połaniec -	50°26'N 021°17'E
Baranów Sandomierski-	50°29'N 021°32'E

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

-Od zachodu

Szczucin - 50°19'N 021°04'E

-Od południa

Przecław - 50°12'N 021°29'E

Radomyśl Wielki - 50°11'N 021°17'E

-Od wschodu

Cmolas - 50°18'N 021°45'E

Przyłęk - 50°16'N 021°36'E

- Dolot do lotniska:

Łączność radiowa, zawierająca meldunek, powinna zostać nawiązana najpóźniej na granicy rejonu lotów (ATZ) lotniska Mielec.

Meldunek ten musi zawierać następujące informacje:

1. Typ statku powietrznego;
2. Znaki rejestracyjne SP;
3. Aktualna pozycja i wysokość /poziom/lotu SP;
4. Intencje /lądowanie, konwojer(y), niskie przejście nad pasem, przelot nad lotniskiem lub przez ATZ;
5. Ilość osób na pokładzie SP;
6. Dodatkowe informacje na żądanie AFISO EPML;

- Odlot z lotniska:

Łączność radiowa powinna zostać nawiązana najpóźniej przed zamiarem rozpoczęcia kołowania-samoloty, uruchomienia silników-śmigłowce.

Pilot musi przekazać następujące informacje:

1. Użytkownik /info do płatności/;
2. Typ statku powietrznego;
3. Znaki rejestracyjne SP;
4. Aktualną pozycję statku powietrznego na polu manewrowym, płyta, stanowisko;
5. Ilość osób na pokładzie;
6. Rodzaj lotu / kręgi, strefa, trasa, punkty odlotu z ATZ TR10, FPL, doświadczalny, próbny, techniczny, poza granicę RP;
7. Dodatkowe informacje na żądanie AFISO EPML.

7.1.4. Przestrzeń powietrzna służb ruchu lotniczego

Lotnisko Mielec wykorzystuje strefy czasowo zarezerwowane TR10 A/B/C/D/E/F po wcześniejszym zaplanowaniu wykorzystania elementów przestrzeni powietrznej.
Organem zapewniającym łączność ze statkami powietrznymi na lotnisku Mielec jest Lotniskowa Służba Informacji Powietrznej - AFISO. Służba AFIS dostarcza załogom operującym w ATZ EPML lub w TR10 informacje o ruchu lotniczym, RWY w użyciu, informacje o stanie pogody. Wspomniane informacje o ruchu lotniczym opierają się przede wszystkim na meldunkach innych pilotów jak również na obserwacji AFISO. Informacje dostarczane przez AFISO mogą zostać wykorzystane przez Dowódców SP jako pomoc przy podejmowaniu decyzji, jednakże bezpieczne wykonanie lotu pozostaje w odpowiedzialności Dowódcy Statku Powietrznego. Ostateczną decyzję podejmuje Dowódca Statku Powietrznego.

MIELEC (EPML) ATZ

Koło o promieniu 10km i środku w punkcie $50^{0}19'20"$N $021^{0}27'44"$E
Granice pionowe GND – 5500ft AMSL
Przestrzeń klasy G
Znak wywoławczy: MIELEC INFORMACJA (119.105MHz)
Języki używane: PL,EN

EP TR10A

Granice pionowe: Min: 0ft (0m), Max: 11500ft (3505m)

1. 50°22'37" N
   021°45'13" E
2. 50°26'30" N
   021°41'02" E
3. 50°27'13" N
   021°03'51"E
4. 50°23'33" N
   020°58'58" E
5. 50°10'21" N
   020°59'11" E
6. 50°08'46" N
   021°22'39" E
7. 50°22'37" N
   021°45'13" E

EP TR10B

Granice pionowe: Min: 0ft (0m), Max: 11500ft (3505m)

1. 50°18’44” N
   021°38’53” E
2. 50°22’37” N
   021°45’13” E
1. 50°24’30” N
   021°58’05” E
4. 50°20’27” N
   021°55’39” E
5. 50°18’27” N
   021°55’35” E
6. 50°18’29” N
   021°52’53” E
7. 50°18’44” N
   021°38’53” E

EP TR10C

Granice pionowe: Min: 0ft (0m), Max: 11500ft (3505m)

1. 50°18’27” N
   021°55’35” E
2. 50°20’27” N
   021°55’39” E
3. 50°24’30” N
   021°58’05” E
4. 50°25’57” N
   022°07’56” E
5. 50°18’11” N
   022°07’55” E
6. 50°18’27” N
   021°55’35” E

EP TR10D

Granice pionowe: Min: 2000ft (610m), Max: 11500ft (3505m)

1. 50°25’57” N
   022°07’56” E
2. 50°26’58” N
   022°14’56” E
3. 50°17’54” N

022°21’41” E
4. 50°18’11” N
022°07’55” E
5. 50°25’57” N
022°07’56” E

EP TR10E

Granice pionowe: Min: 2000ft (610m), Max: 11500ft (3505m)

1. 50°26’58” N
022°14’56” E
2. 50°17’54” N
022°21’41” E
3. 50°17’39” N
022°33’02” E
4. 50°20’51” N
022°47’55” E
5. 50°25’35” N
022°41’27” E
6. 50°29’20” N
022°31’14” E
7. 50°26’58” N
022°14’56” E

EP TR10F

Granice pionowe: Min: 0ft (0m), Max: 3500ft (1067m)

1. 50°18’29” N
021°52’53” E
2. 50°18’44” N
021°38’53” E
3. 50°08’46” N
021°22’39” E
4. 50°13’08” N
021°34’39” E
5. 50°18’29” N
021°52’53” E

W pobliżu lotniska zlokalizowane są inne elementy przestrzeni powietrznej. Najbliżej znajduje się strefa TMA EPRZ Sektor C - Rejon kontrolowany lotniska Rzeszów-Jasionka.

Granice pionowe strefy: FL 95 - 6500 ft AMSL.
Klasa przestrzeni D.
Linia łącząca następujące punkty:
49°50'32"N 021°25'44"E
49°59'09"N 021°18'09"E
50°16'43"N 021°16'31"E
50°19'36"N 021°23'15"E
50°22'37"N 021°45'13"E
50°26'53"N 022°14'25"E
50°29'19"N 022°31'04"E
50°29'20"N 022°31'14"E
50°25'35"N 022°41'27"E
50°20'51"N 022°47'55"E
50°12'25"N 022°46'30"E
50°11'52"N 022°46'18"E
49°53'58"N 022°40'06"E
49°49'10"N 022°31'36"E
49°50'32"N 021°25'44"E

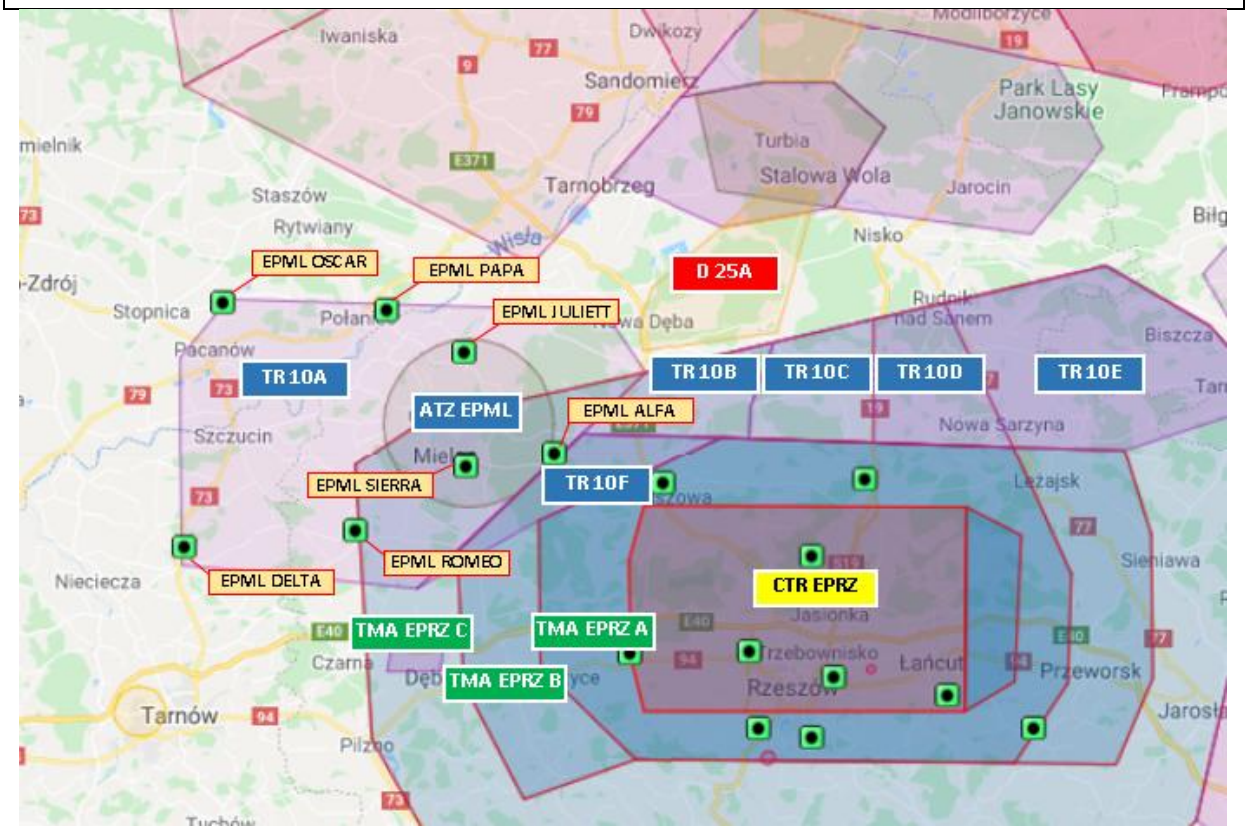
Strefy EPTR10ABC aktywowane są standardowo od GND-6500 FT AMSL, strefy EPTR10DE aktywowane są sporadycznie od 200-6500 FT AMSL.
Na żądanie istnieje możliwość aktywacji stref EPTR10ABCDE do górnej granicy FL115, a co za tym idzie przestrzeń ta jest czasowo wydzielana z granic TMA Rzeszów.

Strefa EPTR10F aktywowana jest standardowo od 200-3500 FT AMSL, a górna granica styka się z TMA EPRZ2 SEKTOR B natomiast pozioma z EPRZ1 SEKTOR A.

Pomiędzy EPTR10F a CTR EPRZ istnieje korytarz przestrzeni niekontrolowanej do wysokości 2000ft AMSL /patrz mapa VFR POLSKA/
Na północ od EPTRABC znajduje się strefa niebezpieczna D 25A od GND-FL660/patrz mapa VFR POLSKA/.

Realizacja aktywacji poszczególnych elementów TR10 z AMC POLSKA oraz ATC TWR EPRZ.

Rozmieszczenie pozostałych stref, znajdujących się w rejonie lotniska, przedstawiono na poniższej mapie poglądowej:



Fot. 7 Elementy przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska

Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z lotniska:

ALFA	50°16’34”N 021°36’20”E
DELTA	50°10’36”N 020°59’45”E
JULIETT	50°22’58”N 021°27’32”E
OSCAR	50°26’05”N 021°03’36”E
PAPA	50°25’39”N 021°19’50”E
ROMEO	50°11’45”N 021°16’37”E
SIERRA	50°15’48”N 021°27’33”E

Wszelkie loty w strefach czasowo zarezerwowanych wymagają zamówienia zgodnie z procedurami AMC Polska. Po zamówieniu TR 10 A-F wymagana jest aktywacja w AMC Polska. Aktywacja TR10 A-F powyżej dolnej granicy TMA Rzeszów wymaga uzgodnienia z organem TWR Rzeszów.
Wszelkie uzgodnienia z AMC, TWR Rzeszów, FIS KRAKÓW dokonuje AFISO Mielec.
Podmioty działające na terenie lotniska, chcące korzystać z przestrzeni powietrznej przydzielonej dla lotniska Mielec EPML składają do AFIS Mielec zamówienie na elementy przestrzeni z uwzględnieniem okresów ich aktywności do godziny 09.00 UTC ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień planowanej operacji.

7.1.5. Wykaz urządzeń łączności radiowej

Tabela 17. Wykaz urządzeń łączności radiowej

Nazwa urządzenia	Typ / nr fabr.	Nr w rejestrze LUN
Radiostacja lotnicza	TG560–(1)-(00) / 00170	COM/M/269/1/2015
Radiostacja lotnicza	GK 616-E / 00172	COM/M/66/3/2015
Radiostacja lotnicza	GK 616-E / 00173	COM/M/66/3/2015

7.1.6. Wykaz dostępnych częstotliwości roboczych służb ATS

Znak wywoławczy: MIELEC INFORMACJA (eng. MIELEC INFORMATION)
Częstotliwość: 119.105MHz.

Radiostacja nadawczo-odbiorcza pracuje na częstotliwości 119.105MHz. Znak wywoławczy MIELEC INFORMACJA. Znakiem tym posługuje się informator służby informacji powietrznej lotniska Mielec (AFIS Mielec);

Częstotliwość 119.105MHz może być również wykorzystana przez instruktora nadzorującego szkolenie z ośrodka szkolenia wykonującego loty szkolne na lotnisku EPML.

Prowadzony jest nasłuch na częstotliwości w niebezpieczeństwie 121.500 MHz.

Loty szkolne, organizowane przez Aeroklub Mielecki, mogą być kierowane z kwadratu z wykorzystaniem własnej radiostacji korespondencyjnej na częstotliwości 122,305MHz. - znak wywoławczy MIELEC RADIO.

Łączność radiowa może być prowadzona tylko za pomocą urządzeń radiokomunikacyjnych, posiadających ważne zezwolenie na ich użytkowanie wydane przez właściwy organ administracji telekomunikacyjnej oraz wpisane do właściwego rejestru urządzeń naziemnych.

7.1.7. Zasady bezpieczeństwa operacji

Informacje na temat pogody (wiatr, ciśnienie, temperatura, wilgotność, wysokość podstaw chmur) opierają się na systemie METNET a określanie widzialności, zjawisk pogodowych, chmur realizowane jest przez AFISO i może zostać wykorzystane przez załogi SP jako pomoc przy podejmowaniu decyzji, jednakże bezpieczne prowadzenie lotu pozostaje w odpowiedzialności Dowódcy SP.
Informacje meteorologiczne (m.in. METAR, TAF, SIGNIFICANT do 700hPa, GAMET, itd.) pozyskiwane poprzez stronę awiacja.imgw.pl
Właściwe terytorialnie biuro meteorologiczne - Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie
(12) 6398151
(12) 6398152
503 112 150
e-mail: meteo_krakow@imgw.pl

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 w zakładce „Awiacja".

Dodatkowo dostępne są obrazy radarowe: http://pogodynka.pl/radareuro oraz http://pogodynka.pl/radary

Środki łączności umożliwiające dostęp do danych meteorologicznych: Telefax, Internet.

Dla potrzeb lotniska nie są opracowywane dedykowane informacje meteorologiczne.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

Tabela 18. Minima VMC w klasie przestrzeni G

Typ statku powietrznego	Dzień		Noc	
	Pułap chmur	Widzialność nie mniejsza niż	Pułap chmur	widzialność
Samoloty i inne statki powietrzne	Z dala od chmur i z widocznością powierzchni ziemi	1500 m*	450 m/ 1500 ft	5 km
Śmigłowce	Z dala od chmur i z widocznością powierzchni ziemi	1500 m/800 m**	450 m/ 1500 ft	3 km***

* - z prędkością przyrządową (IAS) 140 węzłów (kts) lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu lub wszelkich przeszkód dla uniknięcia kolizji

** - jeżeli wykonują manewry z prędkością zapewniającą w odpowiednim stopniu możliwość zauważenia innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód w czasie wystarczającym do uniknięcia kolizji.

*** - jeżeli pilot stale będzie utrzymywał kontakt wzrokowy z ziemią i taką prędkość manewrową, która umożliwi zauważenie w porę innego ruchu lub przeszkód, aby uniknąć kolizji (patrz AIP Polska GEN 1.7.2-2)

Widzialność określana wzrokowo w oparciu o wyznaczone repery widzialności zgodnie z tabelą reperów widzialności.

Tabela 19. Repery widzialności

REPER	ODLEGŁOŚĆ
1. Hala firmy Husqvarna	1km
2. Hala firmy Gardner	1,2 km
3. Kościół w Chorzelowie	1,5 km
4. Trzy kominy elektrowni Mielec	2,3 km
5. Jupitery stadion	3,5 km
6. Kościół Borek	4,5 km
7. Cztery maszty Czermin	10km
8. Elektrownia Połaniec	15 km

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

Przed rozpoczęciem kołowania Dowódca statku powietrznego ma obowiązek nawiązania łączności radiowej z Mielec Informacja w celu otrzymania informacji odlotowej, sytuacji ruchowej (loty szybowcowe, skoki spadochronowe, operacje BSP, inne) i informacji o stanie pola manewrowego lotniska Mielec.

Nie dopuszcza się wykonywania zrzutu skoczków spadochronowych na lotnisku jeżeli odbywają się loty samolotów z napędem odrzutowym.

Dopuszcza się równoczesne wykonywanie na lotnisku lotów i skoków spadochronowych pod warunkiem, że:

- w lotach innych niż związanych z wykonywaniem skoków nie uczestniczą więcej niż dwa samoloty z napędem tłokowym lub turbośmigłowym;
- w czasie zrzutu, opadania i lądowania skoczków samoloty nie uczestniczące w zrzutach skoczków znajdują się w odległości nie mniejszej niż 5 km od toru opadania skoczków;
- na polu wzlotów nie odbywa się ruch pojazdów, kołowanie statków powietrznych lub rozruch silników i ich próby;
- statki powietrzne wykonujące loty, oraz statki powietrzne uczestniczące w skokach posiadają dwukierunkową łączność z kierownikiem skoków i AFIS Mielec;
- dowódcy statków powietrznych innych niż uczestniczących w lotach w rejonie lotniska i skokach, zbliżając się do lotniska z zamiarem lądowania otrzymują od AFIS Mielec informację o wykonywanych skokach i dalsze zbliżanie do lotniska wykonywać zgodnie ze wskazówkami AFIS EPML.

Loty szybowcowe holowane za wyciągarką lub samolotem odbywają się z pasa trawiastego 26R i 08L z północnym kręgiem i w strefie na północ od lotniska. Wykonywanie lotów szybowcowych z kręgiem południowym możliwe jest tylko po uzgodnieniu z AFIS Mielec i na częstotliwości 119.105MHz.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

7.2. Zgłaszania informacji do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych - AIP POLSKA

7.2.1. Zasady ogólne

Zintegrowany Pakiet Informacji Lotniczych (IAIP) dla Rejonu Informacji Powietrznej FIR Warszawa jest publikowany przez Służbę Informacji Lotniczej (AIS).
Zbiór Informacji Lotniczych (AIP) to publikacja zawierająca informacje lotnicze o charakterze trwałym, które mają istotne znaczenie dla żeglugi powietrznej. Czasowe zmiany o charakterze długotrwałym (3 miesiące lub dłużej) oraz informacje dotyczące zmian krótkotrwałych, zawierające dużą ilość tekstu i/lub grafiki, powinny być publikowane, jako Suplementy do AIP Informacje o szczególnym znaczeniu operacyjnym (stałe-jako zmiany do AIP i tymczasowe, jako Suplementy do AIP) są publikowane w cyklu AIRAC.

Daty publikacji w cyklu AIRAC są określone AIP Polska.

Osoba uprawniona wg SLA lub Przedstawiciel Zarządzającego lotniskiem w uzgodnieniu z działami lotniska przygotowuje zgłoszenie zmiany danych lotniczych do publikacji, a po zatwierdzeniu przez Zarządzającego lotniskiem przekazuje zgłoszenie do Służby Informacji Lotniczej za pośrednictwem poczty elektronicznej/faksu, wykorzystując wyłącznie adresy mailowe/numery faksu wymienionych w SLA.

Zasady uzgadniania i procedury zgłaszania zmian dotyczących informacji lotniskowych określonych w AIP zawarte są w Porozumieniu Service Level Agreement (SLA) pomiędzy PAŻP a Lotniskiem Mielec w sprawie dostarczania i publikowania danych w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, zgodnie z wymaganiami dotyczącymi jakości danych i informacji lotniczych.

Szczegółowe zasady „Regulacji i kontroli rozpowszechniania informacji lotniczych w cyklu AIRAC zostały zamieszczone w załączniku 15 ICAO oraz w Podręczniku służb informacji lotniczej (ICAO Doc. 8126).

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

7.2.2. Zasady Procedury wydawania NOTAM

NOTAM to wiadomość zawierająca informacje (na temat ustanowienia, stanu lub zmian urządzeń lotniczych, służb, procedur, a także o niebezpieczeństwie), których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi.
Informacje o stanie PRN i o funkcjonowaniu urządzeń z nim związanych, muszą być przekazane właściwym organom służb informacji lotniczej (AIS), natomiast podobne informacje o znaczeniu operacyjnym należy przekazywać Dyżurnemu operacyjnemu Lotniska (DOL), aby mogły dostarczyć niezbędne informacje przylatującym i odlatującym statkom powietrznym. Informacje te muszą być na bieżąco aktualizowane, a wszelkie zmiany bezzwłocznie zgłaszane.
Warunki panujące w PRN oraz status operacyjny urządzeń z nim związanych jest monitorowany, a informacje mające znaczenie dla wykonywania operacji lub też mające wpływ na osiągi SP, muszą być zgłaszane. W szczególności są to informacje takie jak:

a. Prace budowlane lub związane z utrzymaniem lotniska;
b. Uszkodzenia nawierzchni w PRN;
c. Śnieg, błoto pośniegowe lub warstwa lodu na RWY, TWY lub płycie postojowej;
d. Obecności wody na RWY, TWY lub PPS;
e. Zwały lub zaspy śniegu w pobliżu RWY, TWY lub PPS;
f. Obecności cieczy do usuwania oblodzenia i zapobiegania oblodzeniu na RWY lub na TWY lub PPS;
g. Inne tymczasowe zagrożenia, w tym zaparkowane statki powietrzne;
h. Awaria lub nieprawidłowe działanie wszystkich lub części pomocy wzrokowych na lotnisku;
i. Awaria podstawowego lub rezerwowego układu zasilania w energię elektryczną.

Zarządzający lotniskiem jest zobowiązany niezwłocznie zawiadamiać Prezesa Urzędu oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania, z wyjątkiem sytuacji wynikających z normalnej eksploatacji lotniska, np. czyszczenie powierzchni manewrowych lotniska.
Takie zarządzenie Zarządzający lotniskiem wysyła do:

a. Prezesa ULC na numer faksu:+48 22 520 73 00 lub e-mail kancelaria@ulc.gov.pl, oraz,

b. o planowanych zamknięciach/ograniczeniach (ważnych pod względem operacyjnym, np. planowane zamknięcia lotniska, suplementy) należy również informować Departament Lotnisk ULC na numer faksu: +48 22 520 74 62 i e-mail: ltl@ulc.gov.pl;
c. o wszelkich istotnych sytuacjach z zakresu funkcjonowania lotniska należy również przekazywać bezpośrednio do Departamentu Lotnictwa, telefonicznie na numer: +48 22 630 13 94, fax. +48 22 630 13 95, (sekretariatDL@mb.gov.pl), oraz do Zespołu Monitorowania Zagrożeń Ministerstwa Infrastruktury (czk@mi.gov.pl), telefonicznie na numer: +48 22 630 14 56/57, 604 640 457, fax. +48 22 630 14 58/59;
d. Międzynarodowego Biura NOTAM jak niżej.

Zarządzający lotniskiem na wniosek innych służb lub z własnej inicjatywy w oparciu o Załącznik 15 ICAO, ma obowiązek wypełnić "formularz zamówienia NOTAM" (załącznik 5) i wysłać w postaci nieprzetworzonej (w języku polskim) do AIS - Międzynarodowego Biura NOTAM w wersji elektronicznej na adres: nof@pansa.pl lub zgłosić telefonicznie pod numerem 22 574 71 74 (w razie konieczności natychmiastowego wysłania NOTAM) z prośbą o wydanie komunikatu NOTAM we wszystkich przypadkach, w których wymienione niżej informacje nabierają bezpośredniego znaczenia operacyjnego:

a. ustanowienie, zamknięcie lub istotne zmiany w użytkowaniu lotniska lub TWY;
b. ustanowienie, wycofanie lub istotne zmiany w działaniu służb lotniczych na lotnisku;
c. ustanowienie i wycofanie lub istotne zmiany wzrokowych pomocy nawigacyjnych;
d. przerwy lub włączenie do pracy głównych elementów systemów świetlnych lotniska;
e. ustanowienie, wycofanie lub istotne zmiany procedur żeglugi powietrznej;
f. zaistnienie lub usunięcie znacznych niesprawności lub utrudnień na polu manewrowym;
g. zmiany i ograniczenia dostępności paliwa;
h. istotne zmiany dotyczące działania dostępnych środków i służb poszukiwania i ratownictwa;
i. wprowadzenie, wycofanie lub przywrócenie do eksploatacji oznakowania znaczących przeszkód lotniczych;
j. zmiany w przepisach wymagające podjęcia natychmiastowych działań np. Ustanowienie strefy zakazanej związanej z akcją SAR;
k. obecność zagrożeń dla żeglugi powietrznej (ćwiczenia wojskowe, pokazy lotnicze, skoki spadochronowe itp. Wykonywane poza opublikowanymi miejscami);

l. wzniesienie, usunięcie lub zmiany (wszystkich) przeszkód lotniczych w rejonie lotniska;
m. ustanowienie lub wycofanie, jeśli to ma miejsce, lub zmiany w statusie stref zakazanych, ograniczonych lub niebezpiecznych;
n. ustanowienie lub likwidacja stref, tras lub ich części, w których występuje możliwość przechwycenia i istnieje konieczność prowadzenia stałego nasłuchu na kanale alarmowym;
o. przydzielanie, wycofanie lub zmiana wskaźników lokalizacji;
p. istotne zmiany w poziomie ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska, (np. Zmiana kategorii);
q. występowanie, usuniecie lub istotne zmiany niebezpiecznych warunków spowodowanych śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem, lub wodą na PRN;
r. wybuch epidemii powodujący zmiany opublikowanych wymagań dotyczących szczepień i kwarantanny,
s. prognozy o słonecznym promieniowaniu kosmicznym, jeśli są dostarczane;
t. wystąpienie ważnych operacyjnie zmian w aktywności wulkanicznej;
u. wypuszczenia do atmosfery materiałów radioaktywnych lub chemikaliów toksycznych;
v. powadzenie akcji humanitarnej mającej wpływ na żeglugę powietrzną;
w. inne zdarzenia mające wpływ na żeglugę powietrzną.

Poniższe informacje nie powinny być publikowane za pomocą NOTAM:

a. rutynowe prace konserwacyjne odbywające się na PPS i TWY, niemające wpływu na bezpieczne poruszanie się SP;
b. prace przy oznakowaniu RWY, jeśli operacje SP mogą odbywać się bezpiecznie na innych dostępnych RWY, lub gdy używany sprzęt może być, w razie potrzeby, usunięty;
c. tymczasowe przeszkody znajdujące się w pobliżu lotniska, niemające wpływu na bezpieczeństwo operacji SP;
d. częściowe usterki urządzeń świetlnych lotniska niemające bezpośredniego wpływu na operacje SP;
e. brak znaków wskazujących położenie i kierunek, a także innych znaków informacyjnych na PRN danego lotniska;
f. inne informacje o podobnym, tymczasowym charakterze.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

7.2.3. Procedury wydawania SNOWTAM

SNOWTAM to NOTAM serii S używany do informowania załóg SP o pokryciu i zaleganiu na polu manewrowym różnych rodzajów śniegu, błota, lodu. SNOWTAM-y powinny być wydawane tylko wtedy, gdy pole manewrowe jest rzeczywiście pokryte śniegiem, błotem lub lodem.
Dyżurny Operacyjny Lotniska w okresie zimowego utrzymania nawierzchni lotniskowych, z własnej inicjatywy lub na wniosek innych służb w oparciu o Załącznik 15 ICAO Dodatek 2, ma obowiązek wypełnić formularz meldunków SNOWTAM.

SNOWTAM wydawany jest, kiedy tylko zajdzie istotna zmiana warunków.

Następujące zmiany warunków na RWY są uważane za znaczące:

a. znacząca zmiana warunków hamowania;
b. zmiana grubości pokrycia większa niż 20 mm dla suchego śniegu, 10 mm dla mokrego śniegu, 3 mm dla topniejącego śniegu;
c. zmiana dostępnej długości lub szerokości RWY;
d. wszelkie zmiany rodzaju lub wielkości pokrycia, które wymagają ponownej klasyfikacji w polach F lub T meldunku SNOWTAM;
e. powstanie lub/i zmiany wysokości lub odległości od linii centralnej niebezpiecznych zwałów śniegu po jednej lub obu stronach RWY;
f. jakiekolwiek zmiany widoczności świateł RWY, spowodowane ich zakryciem;
g. powstanie lub zmiany wszelkich innych warunków uznanych za znaczące, zgodnie z oświadczeniem lub lokalną sytuacją.

Szczegółowe procedury wypełniania informacji SNOWTAM zawarte są w Porozumieniu SLA zawartą pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a Lotniskiem Mielec Sp. z o.o. w sprawie dostarczania i publikowania danych w produktach informacji lotniczej

Formularz (załącznik 6) należy wypełnić i wysłać do Międzynarodowego Biura NOTAM w wersji elektronicznej na adres: nof@pansa.pl.

Postępowanie związane z raportami SNOWTAM dla służb lotniskowych powinno być zgodne z Procedurą Zimowego Utrzymania Nawierzchni Lotniskowych.

Informacje o warunkach panujących na lotnisku opublikowane w SNOWTAM muszą być aktualne, a wszelkie zmiany stanu powinny być raportowane bez zbędnej zwłoki.

7.2.4. Procedury i częstotliwość przeglądów danych lotniczych

Monitorowanie danych:

a. wszelkie dane przekazywane do AIP, opublikowane przez Służbę Informacji Lotniczej w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, są weryfikowane pod kątem zbieżności z danymi przekazanymi do publikacji przez Zarządzającego Lotniskiem Mielec; bezpośrednio po otrzymaniu najnowszej aktualizacji pakietu AIP, DOL weryfikuje zgodność danych;
b. wszelkie dane sklasyfikowane, jako ważne lub krytyczne są monitorowane pod kątem zmian, co najmniej w cyklu rocznym. Zmiany mogą wystąpić przede wszystkim na skutek robót budowlanych lub prac inwestycyjnych, a także na skutek zmian operacyjnych; w takich przypadkach, monitorowanie danych prowadzone jest równolegle z prowadzoną inwestycją, natomiast sama inwestycja koordynowana jest w taki sposób, aby jej zakończenie zbiegło się w czasie z kolejnym cyklem AIRAC;
c. na podstawie planowanych inwestycji sporządzany jest przez Zarządzającego Lotniskiem suplement do AIP zawierający istotne informacje operacyjne dla załóg SP; suplement do AIP powinien być przekazany do publikacji z odpowiednim wyprzedzeniem w celu zapoznania się z nim załóg SP;
d. wszelkie dane pozyskane od podmiotu odpowiedzialnego za przekazanie danych są monitorowane pod kątem zgodności ze stanem faktycznym.

Raportowanie błędów:

a. Zarządzający Lotniskiem oraz Przedstawiciel Zarządzającego przegląda otrzymane publikacje AIP Polska dotyczące lotniska Mielec i w przypadku stwierdzenia niezgodności powiadamiana jest służba informacji lotniczej w Warszawie (tel. +48 22-574-5624 lub +48 22-574-5696 – Zespół Publikacji i Weryfikacji Dokumentacji ATM/CNS);
b. Błędy lub niedoskonałości w NOTAM lub SNOWTAM, odnoszące się do lotniska Mielec, zgłaszane są do Międzynarodowego Biura NOTAM (tel. 22 574 7174);
c. W przypadku wykrycia błędów podczas prowadzenia weryfikacji zgodności danych opisanej powyżej, Zarządzający Lotniskiem niezwłocznie powiadomienia Służby Informacji Lotniczej oraz DOL. Jeżeli błąd dotyczy danych ważnych lub krytycznych, podejmuje się natychmiastowe działania polegające na poinformowaniu użytkowników lotniska drogą mailową oraz poprzez NOTAM.
d. Jeżeli błąd dotyczy danych pozyskanych od podmiotu odpowiedzialnego za przygotowanie danych, podejmowane są działania mające na celu pozyskanie danych nie obarczonych błędem.

Archiwizacja danych:
Identyfikowalność każdego elementu danych realizuje się poprzez archiwizację kolejnych zmian do AIP przez okres minimum 5 lat.

7.3. Procedura inspekcji pola ruchu naziemnego (PRN)

7.3.1. Ustalenia organizacyjne i środki komunikowania się z organem służb ruchu lotniczego w trakcie inspekcji lotniska.

Postanowienia ogólne

- Wszelkie wątpliwości, co do stanu nawierzchni RWY lub TWY, użytkownik lotniska ma obowiązek każdorazowo zgłosić do AFIS EPML.
- w przypadku zgłoszenia przez lądujący SP innego hamowania niż podane w SNOWTAM lub podane przez Zarządzającego Lotniskiem, Przedstawiciel Zarządzającego sprawdza stopień hamowania i potwierdza ostatnią wartość lub wprowadza zmianę o aktualnym stopniu hamowania na RWY.
- W przypadku konieczności okresowego zamknięcia pola manewrowego lotniska lub jego części, Zarządzający Lotniskiem lub Przedstawiciel Zarządzającego określa czas zamknięcia i zgodnie z art. 68 ust. 2 pkt 9 ustawy Prawo lotnicze zawiadamia Prezesa Urzędu o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania.
- Za wydanie informacji o aktualnych warunkach na RWY i TWY odpowiada Zarządzający Lotniskiem lub Przedstawiciel Zarządzającego; jeśli wymaga tego sytuacja, po ocenie stanu nawierzchni i w porozumieniu z pracownikami funkcyjnymi, Zarządzający ma prawo zamknąć lotnisko do czasu usprawnienia jego poszczególnych elementów.

7.3.2. Inspekcje pola ruchu naziemnego, w tym procedury działania i sposób dokumentowania wyników.

Procedura przeprowadzania inspekcji PRN przez DOL:

- Inspekcję PRN przeprowadza DOL. Przed przystąpieniem do inspekcji należy sprawdzić stan techniczny pojazdu w tym ogumienie pod względem FOD, oświetlenie ostrzegawcze, łączność radiową z AFIS EPML, mapę PRN, wyposażenie (m.in. rękawiczki jednoazowe, worki na padlinę, pistolet hukowy).

DOL zobowiązany jest do przestrzegania instrukcji poruszania się ludzi i pojazdów po terenie lotniska.

(1) DOL prosi AFIS EPML o zajęcie pola manewrowego lub poszczególnych TWY i RWY;
(2) Po uzyskaniu zezwolenia na zajęcie pola manewrowego, inspekcję poszczególnych obszarów przeprowadza w zależności od panujących warunków atmosferycznych (kierunek wiatru, nasłonecznienie), kierunku lądowania SP oraz uwzględniając możliwe ograniczenia wstępujące na lotnisku (zamknięte TWY, prace remontowe);
(3) W nagłych wypadkach możliwa jest inspekcja polegająca na jednym przejeździe RWY;
(4) Po zakończeniu inspekcji DOL zgłasza AFIS EPML zwolnienie pola manewrowego, przekazuje informację o jego stanie zainteresowanym służbom oraz sporządza raport z inspekcji zgodnie z instrukcją DOL.

- Inspekcje PRN wykonywane przez DOL dzielą się na dwa rodzaje:
  (1) Bieżące;
  (2) Okresowe;
  (3) Doraźne.
- Podczas bieżących inspekcji PRN przez DOL kontrolowane są następujące elementy:
  (1) Stan nawierzchni RWY, TWY, PPS (w szczególności zwrócenia uwagi na FOD);
  (2) Stan infrastruktury oświetlenia (RWY, TWY, światła podejścia);
  (3) Obecność przeszkód w rejonie lotniska ze szczególnym uwzględnieniem podejść THR 08R, THR026L, THR17, THR35;
  (4) Stan oznakowania pionowego PRN;
  (5) Stan oznakowania poziomego PRN, uwzględniając zamknięte części PRN;
  (6) Obserwacja sektorów trawiastych oraz ożywionej przyrody;
  (7) Tarcia na RWY - jeśli wymagają tego warunki pogodowe;
  (8) Stan, sprawność i czytelność świateł zamontowanych na pojazdach poruszających się po PRN;
  (9) Obecność BSP w obszarze lotniska;
- Bieżące inspekcje PRN przeprowadzane są min. 2 razy dziennie o ustalonych porach (o świcie - przed rozpoczęciem lotów, po południu przy przyjęciu i zdaniu dyżuru DOL) oraz doraźnie w ciągu całej doby. Inspekcje PRN należą do podstawowych obowiązków

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

DOL. Zaleca się zwrócenie szczególnej uwagi na dokładność dokonywanych inspekcji nawierzchni PRN, w szczególności RWY. Bieżące inspekcje PRN wykonuje się biorąc pod uwagę aktualne natężenie ruchu lotniczego;

- Bieżące inspekcje PRN obejmują również kontrole pod kątem obecności BSP na terenie lotniska oraz jego najbliższym otoczeniu:
  (1) Monitorowanie:
  DL na bieżąco monitoruje otoczenie lotniska ze szczególnym uwzględnieniem rejonu THR 08R, THR026L, THR17, THR35 w czasie inspekcji PRN;
  Monitorowaniu podlega obszar będący w zasięgu wzroku osoby wykonującej inspekcję lub patrol.
  (2) Informowanie:
  Służby dyżurne, pracownicy, lub osoby trzecie, którzy wejdą w posiadanie informacji o stwierdzeniu obecności BSP w pobliżu lotniska, natychmiast przekazują ww. informację do AFIS EPML poprzez radiotelefon lub tel. +48 17 788 65 55, e-mail: tower@lotniskomielec.pl, podając ostatnią lokalizacje, czas oraz w miarę możliwości dokładny opis urządzenia.
  DOL/AFIS:
  - informuje o tym fakcie Zarządzającego lotniskiem, w celu sprawdzenia czy dany BSP posiada zgodę Zarządzającego na loty w danym rejonie oraz w celu podjęcia decyzji wstrzymania operacji lotniczych na lotnisku;
  - powiadamia Komisariat Policji o nieuprawnionej ingerencji w otoczeniu lotniska, podaje ostatnią lokalizacje BSP i prosi o wysłanie patrolu w rejon zaobserwowania BSP;
  (3) Raportowanie:
  - w ramach prowadzonego przez AFIS raportu w Książce kontroli z każdego dyżuru operacyjnego; znajdują się w nim informacje związane z wystąpieniem BSP w przestrzeni powietrznej lotniska;
  - w przypadku stwierdzenia niebezpieczeństwa dla operacji lotniczych AFIS, w zależności od stopnia zagrożenia oraz potencjalnych skutków obecności BSP, informuje w stosowny sposób PKBWL oraz ULC;
- Doraźne inspekcje PRN powinny być przeprowadzane każdorazowo na wniosek Zarządzającego lotniskiem lub AFIS EPML lub z własnej inicjatywy DOL w przypadku wątpliwości o stanie elementu pola. Ponadto:

(1) W celu zredukowania zagrożeń wynikających z możliwości powstania zastoisk wody na PRN oraz na powierzchniach darniowych (zwłaszcza w trakcie intensywnych opadów lub roztopów), DOL na podstawie analizy warunków meteorologicznych, podejmuje decyzję o konieczności wykonywania dodatkowych inspekcji PRN przez przedstawiciela Zarządzającego lotniskiem w celu zapewnienia bezpiecznego użytkowania PRN;

(2) Powstanie rozlewisk i utrzymywanie się ich na powierzchni może sprzyjać występowaniu zwierząt w tej lokalizacji, stwarzając zagrożenie bezpieczeństwa operacji lotniczych;

(3) W przypadku stwierdzenia zastoisk wody w PRN oraz na powierzchniach darniowych przedstawiciel Zarządzającego lotniskiem prowadzi dodatkowe inspekcje PRN wraz z procedurą kontroli zwierząt do czasu ustąpienia zastoisk oraz w uzasadnionych przypadkach wydaje dyspozycję usunięcia rozlewisk;

(4) Powyższe działania dokumentowanie są w Książce kontroli lotniska;

(5) W celu zredukowania zagrożeń wynikających z możliwości spadku współczynnika hamowania RWY (jeżeli jest mierzony) na skutek intensywnych i długotrwałych opadów deszczu DOL wykonuje dodatkowe inspekcje RWY w celu zapewnienia jej bezpiecznego użytkowania; w przypadku stwierdzenia spadku hamowania, DOL wysyła wniosek o publikację NOTAM.

- Każde stwierdzone uszkodzenie bądź ubytek na drodze startowej, drodze kołowania stanowisku postojowym, powinno być poddane analizie. Wstępną analizę pod kątem ewentualnego zamknięcia RWY dokonuje DOL, a następnie niezwłocznie informuje przełożonych oraz Zarządzającego lotniskiem.
  W przypadku stwierdzenia nowych uszkodzeń nawierzchni lub innych nieprawidłowości DOL inicjuje uruchomienie właściwej procedury, polegającej na sporządzeniu dokumentacji opisowej i fotograficznej. Udokumentowaną informację przesyła do:
  (1) Zarządzającego lotniskiem;
  (2) AFIS EPML;
  (3) SM;
  (5) Kierownika ds. techniczno-handlowych
  Komisja w ww. składzie jak wyżej, wypracowuje plan naprawczy lub podejmuje decyzję o tymczasowym wyłączeniu z eksploatacji.
- W przypadku pojawienia się przeszkody lotniczej DL:

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

(1) Zawiadamia Zarządzającego lotniskiem i AFIS EPML o przeszkodzie;
(2) Wnioskuje o wydanie informacji NOTAM o przeszkodzie do Biura NOTAM podając ewentualne ograniczenia operacyjne w funkcjonowaniu lotniska;
(3) Zawiadamia SM o przeszkodzie;
(4) Podejmuje decyzje o operacyjnych ograniczeniach w funkcjonowaniu lotniska. W przypadku podjęcia decyzji przez Zarządzającego lotniskiem o zamknięciu lotniska informuje a po stwierdzeniu usunięcia przeszkody lotniczej po uzgodnieniu z Zarządzającym lotniskiem otwiera lotnisko.

7.3.3. Lista kontrolna inspekcji, dziennik i prowadzenie rejestru

Wyniki inspekcji wykonywanych przez DOL umieszczane są w protokole z kontroli stanu nawierzchni lotniskowych. W przypadku stwierdzonych niezgodności należy realizować procedury określone pkt 7.3 INOP. Wzór protokołu z kontroli zamieszczono w załączniku nr 7 do INOP.

7.3.4 Odstępy czasowe i terminy inspekcji, raportowanie wyników i działania pokontrolne

- Okresowe inspekcje wykonywane są przez poszczególne komórki na lotnisku Mielec w określonych przedziałach czasowych i udokumentowane zgodnie z protokołem z kontroli stanu nawierzchni lotniskowych, zawartym w pkt 7.3 INOP.

- Kontrola systemu odwodnienia RWY, TWY oraz PPS polega na sprawdzeniu czystości i drożności i stanu technicznego studzienek zbierających wody opadowe - wykonuje DOL, bądź osoba przez niego wyznaczona przynajmniej dwa razy w tygodniu z wpisem do książki przeglądów.

- Kontrola stanu nawierzchni sztucznych RWY, TWY oraz PPS polega na kontroli czystości oraz równości powierzchni - wykonuje DOL bądź osoba przez niego wyznaczona przynajmniej raz dziennie.

- Kontrola stanu nawierzchni darniowych polega na kontroli wysokości trawy - wykonuje DOL, bądź osoba przez niego wyznaczona przynajmniej raz dziennie.

- Kontrola oznakowania poziomego RWY, TWY oraz PPS polega na wzrokowej ocenie czytelności oznakowania - wykonuje DOL, bądź osoba przez niego wyznaczona przynajmniej raz w miesiącu.

- Kontrola oznakowania pionowego RWY, TWY oraz PPS polega na wzrokowej ocenie czytelności oznakowania – wykonuje DOL, bądź osoba przez niego wyznaczona przynajmniej raz w miesiącu.

- Kontrola wysokości przeszkód terenowych w rejonie lotniska Mielec polega na sprawdzeniu czy nie ma przeszkód ponad powierzchnie ograniczające wysokość przeszkód w otoczeniu lotniska - wykonuje DOL na bieżąco.

- Kontrola oświetlenia przeszkód terenowych polega na sprawdzeniu sprawności ich oświetlenia - wykonuje DOL, bądź osoba przez niego wyznaczona przynajmniej raz dziennie.

- Kontrola sprzętu do utrzymania lotniska polega na sprawdzeniu sprawności technicznej sprzętu, wykonanie obsług technicznych i okresowych - wykonuje DOL, bądź osoba przez niego wyznaczona przynajmniej raz w miesiącu.

- Kontrola ogrodzenia lotniska oraz oznakowania o zakazie wstępu na lotnisko polega na sprawdzeniu, czy nie ma uszkodzeń siatki, sprawdzeniu zamknięcia, obecności tablic z ostrzeżeniem zakazu wstępu na teren lotniska i ich prawidłowego montażu i lokalizacji - wykonuje codziennie DOL lub SUFO, minimum dwa razy w tygodniu z wpisem do książki przeglądów.

- Inspekcje systemów świetlnych wymaganych dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniskowych – wykonuje DOL lub elektryk przynajmniej raz w miesiącu.

7.3.5 Procedury radiowej komunikacji operacyjnej

- **Zasady ogólne:**

Zgodnie z obowiązującą instrukcją zasad poruszania się pojazdów i osób pieszych na terenie lotniska [IN-07.5-02] osoby piesze i pojazdy znajdujące się na polu manewrowym muszą mieć łączność z AFIS EPML.

W związku z powyższym wszystkie służby i instytucje/osoby działające w polu manewrowym lotniska zostały wyposażone w niezbędny sprzęt łączności.

Łączność radiotelefoniczna oparta jest na radiotelefonach.

W INOP przedstawiono niezbędne wymagania i procedury występujące w korespondencji radiotelefonicznej, których spełnienie pozwala na właściwe wykorzystanie możliwości sprzętowych i prowadzenie wymiany informacji na możliwie najwyższym poziomie.

Powyższymi czynnikami są:
- technika prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej;
- dyscyplina korespondencji radiotelefonicznej;
- procedura korespondencji radiotelefonicznej;

- **Łączność radiotelefoniczna**

Łączność radiotelefoniczna zorganizowana jest w ramach jednej grupy, wspólnej dla wszystkich służb.
W przypadku ogłoszenia na terenie lotniska alarmu - na wezwanie AFIS lub DOL, wszystkie służby pozostają na grupie, przy jednoczesnym prowadzeniu nasłuchu częstotliwości MIELEC INFO (119.105MHz).

Technika prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej:
(1) Posługiwanie się mikrofonem:
- przed włączeniem mikrofonu należy sformułować w myśli treść depeszy, aby uniknąć przerw i niejasności w czasie nadawania;
- w czasie nadawania utrzymywać mikrofon w jednakowej odległości od ust;

(2) Szybkość mówienia:
- mówić należy z szybkością jednostajną, nie przekraczającą stu słów na minutę;
- unikać należy przyspieszania i zwalniania mówienia, jednak mówić wolniej, gdy odbierający powinien zanotować treść depeszy.
- robić krótkie pauzy przed nadawaniem i po nadaniu liczb - ułatwia to ich zrozumienie i zapamiętanie.
- na żądanie powtórzenia nadawać powtarzaną część depeszy wolniej;

(3) Dykcja i tonacja:
- wymawiać każde słowo czysto i wyraźnie – łączenie wyrazów, zlewanie sylab lub dławienie końcówek utrudnia zrozumienie wyrazów i zniekształca treść depeszy;
- mówić spokojnym, normalnym głosem, bez modulowania i afektacji zdradzającej niezadowolenie, zwątpienie, itp.;
- unikać tonu rozkazującego, podnoszenia głosu i wykrzykników, ponieważ świadczą one o braku opanowania i podważają zaufanie do nadającego;

(4) Dyscyplina korespondencji radiowej:
- przed włączeniem mikrofonu należy nasłuchiwać przez chwilę w celu sprawdzenia czy częstotliwość jest wolna. nadawanie w trakcie prowadzenia innej korespondencji jest niedopuszczalne;
- w czasie prowadzenia korespondencji należy stosować ustaloną procedurę oraz ustalone słowa do literowania;
- odpowiadać należy niezwłocznie na każde wywołanie, jeżeli potrzebny jest czas na udzielenie odpowiedzi, uprzedzać o tym wyrażeniem: odpowiem, zgłoszę się, określając za ile minut nastąpi odpowiedź;
- nie wolno przerywać rozpoczętej korespondencji bez ważnych powodów jak np. konieczność nadania meldunku o niebezpieczeństwie;
- używanie zwrotów grzecznościowych, pozdrowień oraz przekazywanie wiadomości nie związanych z tokiem służby jest zabronione;
- w przypadku złego odbioru spowodowanego zakłóceniami lub odległością między stacjami, jeżeli okoliczności na to pozwalają, należy pośredniczyć w korespondencji pamiętając, że pośredniczący ponosi odpowiedzialność za ścisłe przekazywanie treści depeszy.

- **Procedura korespondencji radiotelefonicznej.**

Przy prowadzeniu korespondencji radiotelefonicznej niezbędne jest jednoznaczne ustalenie organu, do którego kierowana jest depesza i organu nadającego. W tym celu w wezwaniu stosuje się w pierwszej kolejności nazwę organu wzywanego, a następnie podaje się nazwę stacji wywołującej.

(1) Układ depeszy:
- nazwa stacji wywoływanej;
- nazwa stacji wywołującej;
- treść meldunku;
- potwierdzenie odbioru;

(2) Po nawiązaniu łączności, obustronna, nieprzerwana wymiana korespondencji może się odbywać bez dalszych wywołań, aż do jej zakończenia;

(3) Przyjęcie depeszy kwituje się zwrotem „ZROZUMIAŁEM”;

(4) W przypadku zezwolenia na wykonanie czynności w PRN (zajęcie RWY, TWY itd.) po użyciu zwrotu „ZROZUMIAŁEM” należy dla uniknięcia błędów powtórzyć treść otrzymanego zezwolenia.

(5) Przy wydawaniu zezwolenia w korespondencji radiotelefonicznej używane są wyłącznie zwroty: ZEZWALAM, ZABRANIAM. Stosowanie innych zwrotów z uwagi na możliwość pomyłki w interpretacji jest niedozwolone;

(6) Jeżeli depesza oprócz poleceń i zezwoleń zawiera również informacje, potwierdzając jej odbiór należy używać tylko polecenia i zezwolenia;
(7) Gdy nadający się pomyli przy nadawaniu, powinien nadać słowo „POPRAWIAM" i powtórzyć poprawną treść depeszy;
(8) Gdy odbierający ma wątpliwość co do poprawności odbioru depeszy powinien zażądać powtórzenia całej depeszy lub poszczególnych danych, używając wyrażeń: NIE ZROZUMIAŁEM POWTÓRZ;
(9) Zakończenie rozmowy radiotelefonicznej kwituje się zwrotem KONIEC a w przypadku krótkich rozmów (uzyskania zezwolenia) zwrotem ZROZUMIAŁEM i podaniem nazwy stacji.

- **Literowanie słów**

W rozmowach radiotelefonicznych prowadzonych na terenie lotniska symbole używane dla oznakowania PRN oraz trudniejsze słowa należy literować posługując się alfabetem używanym w międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Tabela 20. Alfabet stosowany w międzynarodowym lotnictwie cywilnym

LITERA	SŁOWO	WYMOWA
A	Alfa	Alfa
B	Bravo	Brawo
C	Charlie	Czarli
D	Delta	Delta
E	Echo	Eko
F	Foxtrot	Fokstrot
G	Golf	Golf
H	Hotel	Hotel
I	India	India
J	Juliet	Dżuliet
K	Kilo	Kilo
L	Lima	Lima
M	Mike	Majk
N	November	Nowember
O	Oscar	Oskar
P	Papa	Papa
Q	Quebec	Kebek
R	Romeo	Romio
S	Sierra	Sierra
T	Tango	Tango
U	Uniform	Juniform
W	Whiskey	Łyski
V	Victor	Wiktor
X	X-ray	Eksrej
Y	Yankee	Janki
Z	Zulu	Zulu

W przypadku, gdy nastąpi konflikt w ruchu, DOL lub AFIS EPML może polecić „Zatrzymaj się". Oznacza to, że nie można rozpocząć ruchu dopóki DOL lub AFIS EPML nie wywoła i nie udzieli zezwolenia.

- **Lista kontrolna radiotelefonisty - procedura:**

(1) Wyregulować nadajnik-odbiornik;
(2) Stosować standardowe zwroty i wyrażenia;
(3) Zachowywać dyscyplinę radiową;
(4) Pomyśleć zanim zacznie się mówić;
(5) Nie nadawać w czasie, gdy na grupie prowadzona jest rozmowa;
(6) Przekaz ma być krótki i zwięzły;
(7) Stosować właściwą technikę mówienia do mikrofonu;
(8) Wcisnąć przycisk mikrofonu, potem mówić;
(9) Trzymać mikrofon blisko ust, lecz nie za blisko;
(10) Mówić czysto i wyraźnie;
(11) Skończyć transmisję, potem puścić przycisk mikrofonu.

- **Procedura przeprowadzania próby łączności.**

Sprawdzenia łączności radiotelefonicznej dokonuje DOL, codziennie przed rozpoczęciem porannego dyżuru;
Sprawdzeniu podlega na wywołaniu służby AFIS lub innej jednostki, funkcjonującej w grupie;
Wszystkie jednostki organizacyjne, pracujące w sieci operacyjnej lotniska zobowiązane są do codziennego sprawdzania łączności użytkowanych przez siebie radiotelefonów. W zależności od sytuacji ruchowej na lotnisku, czas sprawdzania łączności radiotelefonicznej może ulec przesunięciu - zgodnie z decyzją DOL lub AFIS EPML;

7.3.6 Zasady powiadamiania w przypadku wystąpienia sytuacji niebezpiecznej.

Każdy użytkownik systemu łączności, który jest świadkiem niebezpiecznego zdarzenia (np. pożaru, wycieku paliwa, kolizji, naruszenia norm bezpieczeństwa) ma obowiązek niezwłocznie alarmować drogą radiową AFIS EPML lub/i DOL przekazując ogólną informację, gdzie i co się stało.
Po potwierdzeniu przyjęcia informacji przez AFIS EPML lub/i DOL, świadek zdarzenia może podjąć dalsze czynności odpowiednio do skali zagrożenia oraz może drogą telefoniczną przekazać informacje szczegółowe.
W sytuacji bezpośredniego zagrożenia życia i zdrowia świadka zdarzenia (np. akt terroru) do wywołania alarmowego można użyć wszelkich dostępnych środków łączności.

Alarmowanie sił i środków jednostek objętych w PDSZ odbywa się poprzez ogłoszenie odpowiedniej fazy alarmu.
AFISO ogłasza właściwy alarm dla jednostki ratowniczo-gaśniczej przez naciśnięcie przycisku alarmowego, uruchamiając w ten sposób w jednostce ww. alarm dźwiękowy. Drogą radiową lub telefonicznie przekazuje sygnał alarmowy używając zwrotu:
„Ogłaszam alarm dla lotniska Mielec".
Uprawniony do alarmowania może ogłosić odpowiedni alarm, jeżeli wymagają tego potrzeby szkolenia lub przeprowadzania próbnych alarmów; Procedura alarmowania dokonywana jest także, gdy na pokładzie SP znajduje się osoba (terrorysta), przedmiot (niebezpieczny ładunek) zagrażający bezpieczeństwu; Postępowanie w powyższej sytuacji określa „Plan działania w sytuacji zagrożenia" [PZ-07.5-05];

Rozmowy w sieci radiotelefonicznej są nagrywane w rejestratorach rozmów i przechowywane przez okres przynajmniej 1 miesiąca. Kopie nagrań mogą być zabezpieczone na dłuższy czas lub udostępnione w uzasadnionych przypadkach na pisemny wniosek do zarządzającego lotniskiem.

W przypadku utraty łączności radiowej z DOL, AFIS EPML, kierowca prowadzący pojazd postępuje zgodnie z poniżej opisanymi zasadami:

- Zabrania się pojazdom i pieszym, którzy utracili łączność radiową z AFIS EPML zajmowania lub przecinania DS;
- Opuszczenie drogi startowej w sektor trawiasty możliwe jest wyłącznie w celu uniknięcia kolizji ze statkiem powietrznym.
- W przypadku stwierdzenia przez AFIS EPML utraty łączności radiowej z pojazdami / pieszymi na DS, AFIS EPML będzie dawać sygnały poprzez wystrzelenie w kierunku pojadu/pieszego racy świetlnej, włączanie i wyłączanie świateł DS lub zmianę ich intensywności, co oznacza żądanie nawiązania łączności z AFIS EPML innymi dostępnymi środkami łączności.
- Kierujący pojazdem / pieszy, który stwierdzi utratę łączności radiowej z AFIS EPML, kontaktuje się telefonicznie z tym organem (17 788 65 55) i postępuje zgodnie z przekazanymi instrukcjami.
- AFIS EPML informuje o sytuacji DOL, który podejmuje działania celem usunięcia pojazdu / pieszego.
- Po usunięciu pojazdu/pieszego DOL dopuszcza pole manewrowe do użytku operacyjnego.

7.4. Procedura ruchu pojazdów i pieszych w polu ruchu naziemnego lotniska

7.4.1 Zasady dostępu do części lotniczej lotniska

Dostęp do lotniczej części lotniska (strefy operacyjnej) jest ograniczony. Wyłącznie uprawnione i sprawdzone osoby i pojazdy mogą przebywać na terenie części lotniczej. Wjazd lub wejście na teren lotniska jest możliwy tylko przez bramę, na której mieści się stały bądź ruchomy posterunek ochrony.

Osoby fizyczne winny się legitymować, a pojazdy mechaniczne, oraz statki powietrzne, które przemieściły się na teren lotniska w ruchu naziemnym winny posiadać zezwolenie/przepustkę uprawiające odpowiednio do wejścia lub wjazdu na lotnisko.

Procedury ochrony oraz dostępu osób i pojazdów do części lotniczej lotniska zawarte są w „Instrukcja ruchu pojazdów na terenie lotniska EPML." [IN-07.5-02]. Zasady dostępu do części lotniczej lotniska określa „Instrukcja przepustkowa." [IN-07.5-03] w sprawie określenia trybu wydawania przepustek oraz zezwoleń.
„Instrukcja przepustkowa" określa sposoby realizacji wymogów związanych z ochroną i kontrolą dostępu do części lotniczej lotniska, obszarów objętych kontrolą bezpieczeństwa oraz innych wrażliwych obszarów lotniska.
Uprawnionym do wyznaczenia w imieniu osoby odpowiedzialnej za nadzór nad prawidłowym funkcjonowaniem systemu dostępu jest Kierownik ds. ochrony lotniska. Nadzór nad prawidłowym funkcjonowaniem systemu dostępu pełni Kierownik ds. ochrony lotniska.
Odpowiedzialnymi za kontrolę dostępu do stref lotniska są pracownicy służby ochrony lotniska.
Organem odpowiedzialnym za spełnienie wymagań zarządzającego lotniskiem w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz koordynację z innymi służbami ochrony jest Kierownik ds. ochrony lotniska.
Realizując przepisy związane z ochroną lotnictwa cywilnego Zarządzający lotniskiem opracował „Instrukcję przepustkową" zawierającą m.in.:

- Procedury wydawania kart identyfikacyjnych;
- Procedury wydawania przepustek samochodowych;
- Procedury wydawania zezwoleń do samodzielnego poruszania się po PRN (GOŚĆ).

Karty identyfikacyjne oraz zezwolenia dla osób muszą być umieszczone na ubiorze w widoczny sposób, podczas przebywania w części lotniczej lotniska.
Każdy pojazd wjeżdżający do strefy zastrzeżonej musi posiadać ważną przepustkę samochodową. Przepustki dla pojazdów muszą być umieszczone z przodu i widoczne cały czas podczas przebywania w części lotniczej lotniska.

W przypadku stwierdzenia nieprzestrzegania przez kierującego pojazdem lub osobę pieszą obowiązujących przepisów lub na podstawie uzyskanych informacji, DOL (Zarządzający, Przedstawiciel Zarządzającego) posiada prawo do zawieszenia (odebrania) kierującemu/osobie pieszej zezwolenia do czasu wyjaśnienia zaistniałego zdarzenia sporządzając notatkę służbową.

7.4.2 Procedura zapobiegania nieuprawnionemu wejściu na pole ruchu naziemnego

Wtargnięcie na PRN jest to jakiekolwiek zdarzenie mające miejsce na lotnisku, związane z nieuprawnioną obecnością SP, pojazdu osoby w obrębie chronionej strefy, przeznaczonej do startów i lądowań, kołowania oraz postoju SP. Wtargnięcie może być spowodowane:

- Nieznajomością topografii lotniska;
- Rutyną bądź brakiem doświadczenia;
- Chwilową nieuwagą DOL;
- Niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi np. mgłą lub opadami, które mogą wpłynąć na rozeznanie w sytuacji;
- Niewłaściwą komunikacją;
- Przemęczeniem;
- Utratą koncentracji.

W celu zminimalizowania zaistnienia niebezpiecznych sytuacji opracowano i wprowadzono, zgodnie z dokumentacją normatywną oznakowanie lub pomoce wzrokowe do nawigacji, regulujące zasady poruszania się po PRN oraz drogach ruchu kołowego.

Stosowane oznakowanie, pomoce wzrokowe do nawigacji umieszczane są w miejscach, określonych w dokumentacji normatywnej, w których w najlepszy sposób pomogą zweryfikować pozycję, w której SP, pojazd lub pracownicy lotniska się znajdują, w którą stronę powinni się kierować lub czy powinni kontynuować poruszanie daną drogą.

Ponadto dla zminimalizowania możliwości wystąpienia nieuprawnionego zajęcia PRN należy:

- Używać właściwej frazeologii przy wydawaniu instrukcji kołowania, przecinania i okresowego zajmowania PRN;
- Stosować krótkie i czytelne instrukcje kołowania niepowodujące nieporozumień u załóg SP i pojazdów poruszających się po PRN;
- Unikać zezwoleń warunkowych w szczególności dotyczących RWY;

- Stosować się do przepisów o łączności radiowej.

7.4.3 Procedura zgłaszania zdarzeń nieuprawnionego zajęcia drogi startowej/dróg kołowania/płyt postojowych samolotów

W przypadku nieuprawnionego wtargnięcia na PRN, DOL (AFIS) jest zobowiązany do:

- Wypełnienia oraz przesyła formularz zgłoszenia do Kierownika ds. bezpieczeństwa lotniczego (SM) safety@lotniskomielec.pl
- Kierownik ds. bezpieczeństwa lotniczego powiadamia ULC/PKBWL poprzez dokonanie zgłoszenia w Centralnej Bazie Zgłoszeń https://cbz.gov.pl/ lub faksem na nr + 48 22 630 11 17 lub po przez mail na adres pkbwl@mib.gov.pl;
- Informuje Zarządzającego;
- Umieszcza krótką informację o zgłoszeniu w raporcie z przebiegu służby.

7.4.4 System kierowania i kontroli ruchu naziemnego

System kierowania i kontroli ruchu naziemnego ma za zadanie zapobiegać nieumyślnemu wtargnięciu SP lub pojazdu na RWY, będącą w użyciu, a także zapobiegać kolizjom między SP, pojazdami lub z obiektami, na każdej części PRN.

System kierowania i kontroli ruchu naziemnego stanowi połączenie procedur i pomocy wzrokowych do nawigacji zlokalizowanych w części lotniczej lotniska.

Procedury stosowane w ramach systemu kierowania i kontroli ruchu naziemnego na lotnisku:

(1) Procedura ruchu pojazdów i pieszych w polu ruchu naziemnego lotniska (pkt 7.4 INOP);
(2) Zarządzanie płytą postojową (pkt 7.5 INOP);
(3) Zarządzanie bezpieczeństwem na płycie postojowej (pkt 7.6 INOP);
(4) Procedura ustaleń organizacyjnych i środków komunikowania się z organem służb ruchu lotniczego w czasie prowadzenia takich prac (pkt 7.8.6 INOP)
(5) Instrukcja ruchu pojazdów na terenie lotniska EPML (IN-07.5-02);
(6) Instrukcja przepustkowa (IN-07.5-03)

System kierowania i kontroli SP oraz pojazdów na lotnisku składa się z następujących elementów:

- Światła krawędziowych, linii środkowej dróg kołowania;
- Poprzeczki zatrzymania przed RWY;
- Znaki pionowe nakazu i informacyjne;

- Znaków poziomych i pionowych pośredniego oczekiwania na TWY;
- Oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu;
- Oznakowania na drogach ruchu kołowego;
- Wzrokowe pomoce nawigacyjne w PRN są opisane w części 6.3 Pomoce wzrokowe dla procedur podejścia

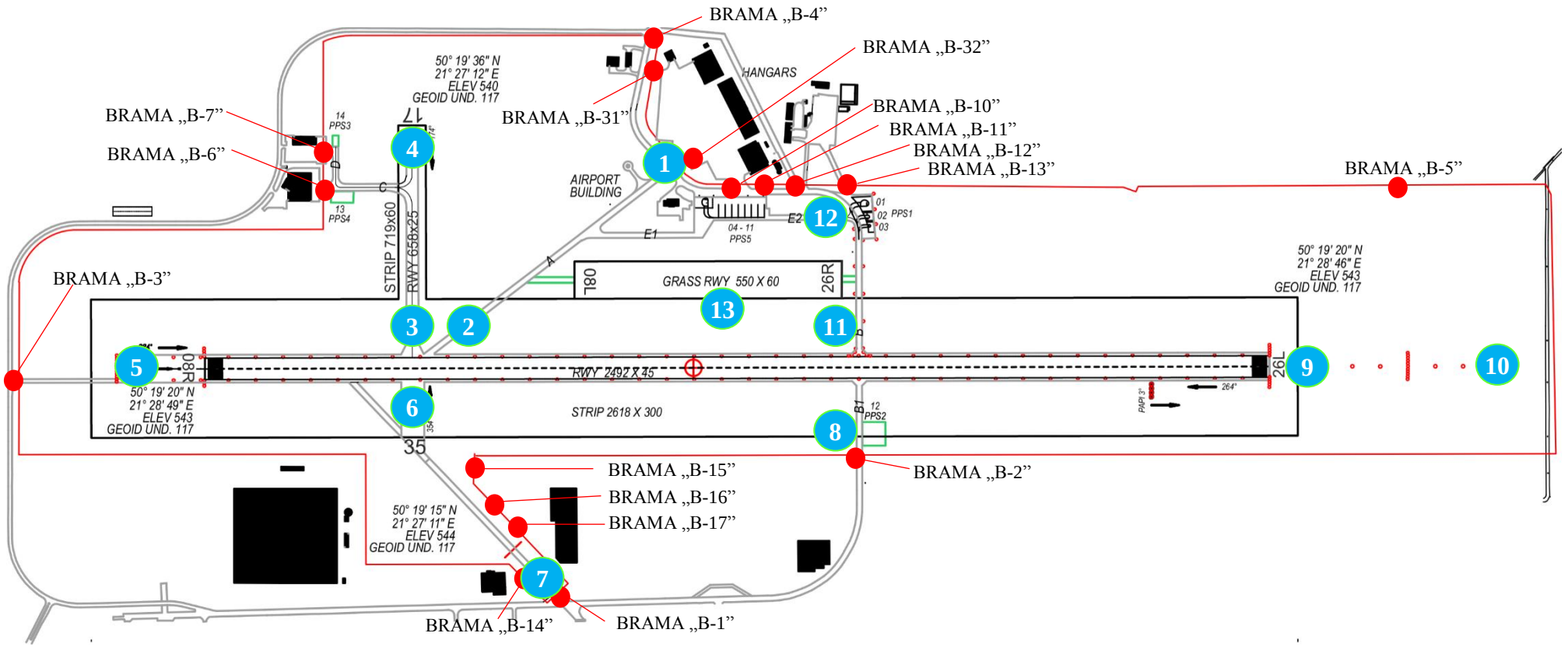
Zapewnieniu odpowiedniej orientacji załóg SP na PRN służą:

- Aktualna dokumentacja w AIP Polska;
- Pomoce wzrokowe do nawigacji;
- Służba ruchu naziemnego na lotnisku DOL (AFIS) – KRN;

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA



Fot. 8 Mapa ułatwiająca orientację w PRN

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Opis punktów standardowych:

(1) - pośredni punkt oczekiwania TWY „A”
(2) - punkt oczekiwania TWY ”A”
(3) - punkt oczekiwania RWY 08-26 Asfalt
(4) - miejsce oczekiwania przed THR RWY „17”
(5) - miejsce oczekiwania przed THR RWY „08” Asfalt
(6) - miejsce oczekiwania przed THR RWY „35”
(7) - początek drogi technicznej /trelinka/ od bramy lotniska „B1”
(8) - punkt oczekiwania TWY ”B1”
(9) - miejsce oczekiwania przed THR RWY „26”Asfalt
(10) - początek oświetlenia APP RWY „26” Asfalt
(11) - punkt oczekiwania TWY ”B”
(12) - pośredni punkt oczekiwania TWY „B”
(13) - ten punkt obejmuje cały „pas trawiasty” RWY 08L-26R /możliwe rozszerzenie/

Niniejsze rozmieszczenie punktów na mapie pola manewrowego zostało wymuszone potrzebą jednoznacznego zrozumienia przez kierowców /operatorów komend wydawanych od AFISO do pojazdów /ciągnik, holownik, samochód, maszyna rolnicza, budowlana lub inne/, które chcą się poruszać po tym polu.
AFISO w tym przypadku używa komend „ZEZWALAM” „ZABRANIAM” „CZEKAJ” „ZAWRÓĆ” „PRZYSPIESZ” „OPUŚĆ NATYCHMIAST” „WYCOFAJ” itd. w trybie rozkazującym poprzez użyty środek łączności /radiostacja, radiotelefon, telefon/.
Przemieszczanie się pojazdu następuje natychmiast po uzyskaniu zezwolenia od AFISO ściśle po wyznaczonej trasie pomiędzy punktami.
Np.: z punktu 1 do 7 - należy rozumieć z 1>2>6>7 i zatrzymanie w punkcie końcowym /zgłoszenie/.
Każdorazowa chęć przemieszczenia się do wybranego punktu w PNR powinna być bezwzględnie poprzedzona ZEZWOLENIEM od AFISO.
Przebywanie w poszczególnych punktach z pojazdami lub bez /np. prace remontowo konserwatorskie z wyłączeniem NOTAM-SNOWTAM /w możliwie przepisowych odległościach od TWY i RWY .

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

7.4.5 Uzyskiwanie zezwoleń do poruszania się w części lotniczej lotniska

Na lotnisku Mielec nie wyznaczono odrębnych stref dostępu. Wydane zezwolenie obowiązuje na terenie całego lotniska.

Osoby ubiegające się o zezwolenia stałego zobowiązane są do uczestnictwa w następujących szkoleniach:

- Szkolenie z zakresu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS);
- Szkolenie z zasad poruszania się pojazdów i osób pieszych po PRN;

Po przeprowadzonym szkoleniu osoba zainteresowana odbiera dokumenty, kwitując w „Rejestrze" odbiór zezwolenia i potwierdzając tym samym znajomość zasad poruszania się na terenie Lotniska Mielec.

Wzory zezwoleń zamieszczono w „Instrukcji przepustkowej" [IN-07.5-03]

Warunki uzyskiwania zezwoleń:

- Osoba ubiegająca się o zezwolenie na samodzielne poruszanie się pojazdami, musi spełnić następujące warunki:
  - Posiadać odpowiednie prawo jazdy do kategorii pojazdu;
  - Posiadać uprawnienia do obsługi pojazdu/sprzętu wydane przez właściwy organ państwowy.
- Zezwolenie może być wydane:
  - Pracownikom, których przełożeni potwierdzili we wniosku, że poruszanie się pojazdami w części lotniczej lotniska jest konieczne do wykonywania obowiązków służbowych;
- Kierowcom, którzy nie są bezpośrednio związani z działalnością operacyjną lotniska, których pracodawcy wnioskowali pisemnie o wydanie zezwolenia;
- Kierowcom zabezpieczającym prace budowlane/inwestycyjne na lotnisku, jeżeli:
  - główny wykonawca lub podwykonawca wystąpił pisemnie o wydanie zezwolenia; oraz
  - konieczność wykonania prac, dostawy lub usługi została potwierdzona przez właściwą komórkę organizacyjną lotniska;
- Po ukończeniu właściwego szkolenia oraz zdaniu egzaminu teoretycznego oraz we właściwych przypadkach egzaminu praktycznego.
- Po odbyciu szkoleń oraz zdaniu egzaminu teoretycznego oraz we właściwych przypadkach egzaminu praktycznego, pracownik może odebrać zezwolenie osobiście.

- Pracownicy posiadający uprawnienia zgłaszają się po odbiór aktualnego zezwolenia z posiadanym dotychczas zezwoleniem.

7.4.6 Terminy ważności zezwoleń

Zezwolenia są ważne przez okres 3 lat od dnia ich wydania.

W celu odnowienia ważności, posiadacz zezwolenia musi odbyć ponowne szkolenia.

Dopuszcza się prowadzenie szkoleń z wykorzystaniem sieci komputerowych i Internetu, w ramach szkoleń okresowych dla pracowników posiadających uprawnienia, które należy zrealizować cyklicznie. Formę szkoleń oraz sposób udokumentowania takiego rodzaju szkolenia określa Kierownik ds. techniczno-handlowych.

W przypadku utraty uprawnień do obsługi pojazdu/sprzętu wydanych przez właściwe organy państwowe lub w przypadku utraty prawa jazdy, zezwolenie traci ważność. Posiadacz zezwolenia jest zobowiązany do natychmiastowego poinformowania swojego przełożonego o utracie uprawnień do kierowania pojazdami.

7.4.7 Utrata lub kradzież zezwolenia

W przypadku utraty lub kradzieży zezwolenia jego właściciel zobowiązany jest niezwłocznie zgłosić ten fakt do swojego przełożonego oraz złożyć pisemne oświadczenie o utracie/kradzieży do Kierownika ds. techniczno-handlowych.

Ważność duplikatu zachowuje datę zezwolenia utraconego lub skradzionego.

7.4.8 Procedury kontroli zezwoleń w polu ruchu naziemnego oraz środki egzekwowania przepisów

Do weryfikacji uprawnień kierowców pojazdów oraz osób pieszych poruszających się w części lotniczej lotniska uprawnieni są:

- Przełożony osób posiadających zezwolenia do samodzielnego poruszania się po PRN.
- SM;
- DOL;

- Pracownicy SUFO;
- Pion Ochrony.

Osoby wymienione w powyższym punkcie, w przypadku stwierdzenia braku właściwego zezwolenia lub jego nieaktualności, powinny uniemożliwić wejście lub poruszanie się nieuprawnionej osoby w części lotniczej lotniska.

O stwierdzonym braku właściwego zezwolenia należy natychmiast powiadomić DOL.

Kontrolę wyposażenia i warunki bezpieczeństwa kierowania pojazdów (w tym prędkości jazdy) oraz zasad poruszania się osób pieszych prowadzi DOL.

DOL przekazuje sygnały do zatrzymania pojazdu ręką lub używając sygnałów świetlnych i dźwiękowych pojazdu, a prowadzący pojazd jest zobowiązany do zatrzymania się w najbliższym bezpiecznym miejscu. Zatrzymanie w celu sprawdzenia nie dotyczy pojazdów uczestniczących w akcjach ratowniczych.

Pojazdy są również kontrolowane przez SUFO w trakcie wjazdu do części lotniczej lotniska na podstawie odrębnej procedury ochrony lotnictwa cywilnego. W przypadku braku odpowiedniego wyposażenia pracownik SUFO ma obowiązek odmówić wjazdu na teren lotniska.

W razie stwierdzonych braków wyposażenia pojazdów, naruszenia przepisów INOP lub niewłaściwego kierowania pojazdami DOL oraz SM są uprawnieni do wnioskowania do Zarządzającego o nakładanie na kierowców środków dyscyplinujących;

DOL jako nadzorujący poruszanie się osób i pojazdów w strefie operacyjnej prowadzi zestawienie przewinień, w którym odnotowywane są przypadki łamania postanowień zawartych w INOP.
Osobie, która 3 krotnie zostanie wpisana do zestawienia przewinień, zostanie unieważniony dostęp do części lotniczej lotniska. Przywrócenie uprawnień możliwe będzie tylko i wyłącznie po ponownym odbyciu szkolenia z zasad poruszania się w strefie operacyjnej.

W przypadku rażącego naruszenia postanowień INOP, dostęp do części lotniczej lotniska może być zablokowany w trybie natychmiastowym określonym.

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

7.5. Procedury zarządzania płytą postojową

Zarządzanie płytą postojową SP realizowane jest przez służby operacyjne lotniska we współpracy z AFIS.

7.5.1 Procedury przekazania SP pomiędzy organem służb ruchu lotniczego a organem zarządzania płytą postojową

Procedura przekazania odpowiedzialności pomiędzy AFIS, a Koordynatorem Ruchu Naziemnego

- Obszarem odpowiedzialności KRN są płyty postojowe samolotów oraz TWY
- Obszarem odpowiedzialności AFIS jest pole manewrowe lotniska
- W swoim obszarze odpowiedzialności KRN odpowiada za:
  - Wykołowanie lub podlot SP z płyt postojowych samolotów do TWY;
  - Wkołowanie lub podlot SP na płyty postojowe samolotów z TWY;
  - Kołowanie po PPS do stanowiska postojowego;
  - Zapewnienie bezpieczeństwa SP kołującym, wypychanym z PPS oraz TWY;
  - Wkołowanie, wykołowanie oraz wszelkie manewry SP na płytach postojowych samolotów;
  - Zapewnienie bezpieczeństwa SP holowanym w polu manewrowym lotniska.

AFIS współpracuje z KRN w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa manewrów wykołowania, podlotu, holowania i wypychania SP ze stanowiska.

Jeżeli sytuacja ruchowa tego wymaga, AFIS uzgadnia z KRN kolejność wykołowania, wkołowania SP z i na płyty postojowe.

AFIS oraz KRN informują się wzajemnie o wynikających z sytuacji ruchowej, koniecznych opóźnieniach w uruchamianiu silników i wypychaniu SP.

AFIS oraz KRN na bieżąco uzgadniają i koordynują wszelkie postępowanie nieujęte lub wybiegające poza przyjęte w niniejszej instrukcji.

7.5.2 Procedury przydziału stanowisk postojowych SP

System przydział stanowisk dla SP, ma na celu:

- Utrzymanie bezpiecznego i sprawnego przepływu ruchu lotniczego naziemnego na polu manewrowym i płytach postojowych lotniska;
- Zaplanowanie stanowisk postojowych w sposób umożliwiający bezpieczną obsługę SP;
- Minimalizowanie opóźnień w ruchu lotniczym oraz zapewnienie optymalnej rotacji SP.

O przydziale stanowiska postojowego decydują następujące elementy:

- Rozmiar stanowiska - maksymalny SP obsługiwany na danym stanowisku postojowym;
- Dostępność stanowiska - ograniczenia w użytkowaniu PRN lotniska;
- Typ SP i ograniczenia techniczno-eksploatacyjne;
- Typ operacji (loty pasażerskie, loty cargo, loty VIP, loty HEAD, loty General Aviation, itp.);
- Szczególne warunki bezpieczeństwa oraz wymagania dla lotów o statucie specjalnym;
- Aktualne warunki meteorologiczne (np. Ustawienie SP względem kierunku wiatru);
- Ustalenia z przedstawicielami operatorów lotniczych;

Wykorzystanie stanowisk na płytach postojowych:

- Płyta postojowa samolotów PPS-1:
  - Stanowiska od 1 do 3 przeznaczone są dla obsługi lotnictwa ogólnego, cargo oraz lotnictwa wojskowego;
  - Zezwala się na ustawianie SP według wskazań KRN z zachowaniem wymaganych odległości bezpiecznych;
  - Stanowisko nr 1 dostępne jest dla SP o rozpiętości skrzydeł do 24 m (kodu B);
  - Stanowiska nr 2 i 3 dostępne są dla SP o rozpiętości skrzydeł do 15 m (kodu A);
  - Dostęp do płyty jest możliwy od drogi technicznej, możliwy jest również ruch pieszy, dla posiadaczy stałych przepustek z zachowaniem zasad bezpieczeństwa.
  - Za proces holowania SP na/z stanowisk od 1 do 3 wyłączną odpowiedzialność ponosi właściciel SP lub wyznaczony przez niego przedstawiciel. Pojazd holujący musi być wyposażony w łączność radiową. O planowanym holowaniu SP do/z PPS-1 operator holownika informuje drogą radiową AFIS EPML.

AFIS EPML wyznacza stanowisko, na które ma zostać holowany SP. KRN zabezpiecza holowanie w obrębie stanowisk postojowych.

(2) Płyta postojowa PPS-5:

- Stanowiska od 4 do 11 przeznaczone są dla obsługi lotnictwa ogólnego, cargo oraz lotnictwa wojskowego;
- Zezwala się na ustawianie SP według wskazań KRN z zachowaniem wymaganych odległości bezpiecznych;
- Stanowisko nr 11 dostępne jest dla SP o rozpiętości skrzydeł do 24 m (kodu B);
- Stanowiska nr 4 i 10 dostępne są dla SP o rozpiętości skrzydeł do 15 m (kodu A);
- Dostęp do płyty jest możliwy od drogi technicznej, możliwy jest również ruch pieszy, dla posiadaczy stałych przepustek z zachowaniem zasad bezpieczeństwa.
- Za proces holowania SP na/z stanowisk od 4 do 11 wyłączną odpowiedzialność ponosi właściciel SP lub wyznaczony przez niego przedstawiciel. Pojazd holujący musi być wyposażony w łączność radiową. O planowanym holowaniu SP do/z PPS-5 operator holownika informuje drogą radiową AFIS EPML. AFIS EPML wyznacza stanowisko, na które ma zostać holowany SP. KRN zabezpiecza holowanie w obrębie stanowisk postojowych.

Stanowiska postojowe na PPS-1 i PPS-5 wyznaczone są czerwonymi liniami bezpieczeństwa, określającymi parametry krytyczne SP kodu A i B. Strefa stanowiska postojowego SP wyznaczona czerwoną linią bezpieczeństwa musi być wolna od osób, jakiegokolwiek sprzętu oraz pojazdów podczas zajmowania i opuszczania stanowiska przez SP.

7.5.3 Procedury uruchamiania silnika i wypychania statków powietrznych

- Uruchamianie silników
  - Uruchomienie zespołów napędowych SP następuje po uzyskaniu przez załogę zezwolenia AFIS.
  - Zamiar uruchomienia oraz pracę silników napędowych sygnalizują migające światła antykolizyjne SP.
  - Proces uruchomienia silników SP zabezpiecza Agent Obsługi Naziemnej lub mechanik w przypadku bezpośredniego kontaktu z załogą SP.

- W czasie uruchamiania silników wszelki ruch pojazdów w obrębie danego stanowiska jest zabroniony z wyjątkiem pojazdu "Follow Me" oraz niezbędnych urządzeń podających prąd i/lub zapewniających nadmuch powietrza jeśli są konieczne do uruchomienia silników.
- Personel zabezpieczający uruchamianie silników napędowych może przemieszczać się przy obsługiwanym SP tylko w strefach bezpiecznych przy osi SP, z dala od śmigieł, wlotu powietrza do silników oraz strefy odrzutu gazów wylotowych.
- Obowiązuje zakaz podchodzenia (za wyjątkiem mechanika lub Agenta Obsługi Naziemnej, pod warunkiem łączności z załogą) i podjeżdżania do SP (za wyjątkiem niezbędnego urządzenia do podawania prądu elektrycznego lub odladzania, pod warunkiem porozumienia z załogą) w przypadku, gdy zachodzi, co najmniej jedna z niżej wymienionych sytuacji:
  - Migają światła antykolizyjne SP;
  - Pracuje silnik napędowy SP;
  - Obraca się śmigło;
  - Usunięte są podstawki spod kół SP.
- W porozumieniu z dowódcą SP, można podejść do śmigłowca z pracującym zespołem napędowym zbliżając się do niego od przodu, w polu widzenia dowódcy i z uwagą na obracający się wirnik nośny i śmigło ogonowe. Nie wolno zbliżać się do śmigłowca w fazie uruchamiania lub wyłączania zespołu napędowego.
- W porozumieniu z dowódcą SP, personel wykonujący odladzanie SP z pracującymi na minimalnej mocy silnikami napędowymi może wykonywać operację odladzania nie zachowując nakazanych minimalnych odległości. Obowiązujące strefy bezpieczeństwa powinny być określone w wewnętrznych przepisach Agenta Obsługi Naziemnej w porozumieniu z operatorem SP.

– Wypychanie statków powietrznych
  - Stanowiskami zaprojektowanymi pod procedurę wypychania (push-back) są stanowiska na płycie PPS-1 i PPS-5. Wszelkie odstępstwa od procedury wypychania dopuszczane są wyłącznie za zgodą AFIS.
  - Zezwolenie na wypychanie SP (push-back) wydaje każdorazowo AFIS. Rozpoczęcie wypychania bez uzyskania zezwolenia jest zabronione.

- Za operację wypychania i bezpieczeństwo wypychanego SP odpowiada wykwalifikowany personel kierujący pojazdem wypychającym oraz Agent Obsługi Naziemnej/mechanik asystujący kierowcy i mający bezpośrednią łączność głosową z załogą SP oraz kontakt wzrokowy z kierowcą.
- KRN nie odpowiada za bezpieczeństwo wypychanego SP w zakresie technicznego przebiegu procesu wypychania, zapewniając bezpieczeństwo jedynie w zakresie prowadzenia, pilotowania wypychanego SP.
- Zabronione jest równoczesne wypychanie SP ze stanowisk sąsiadujących oraz równoczesne wkołowywanie i wypychanie SP na stanowiskach sąsiadujących.
- KRN może przerwać lub zabronić wypychać samolot w przypadku przesłanki do wypadku, albo, gdy wymaga tego sytuacja na PPS. Przerwanie wypychania następuje po powiadomieniu AFIS przez radio lub przez osobistą interwencje u prowadzącego pojazd wypychający.
- Uruchamianie silników jest możliwe po zakończeniu wypychania.
- SP powinien być wypychany z zachowaniem następujących zasad bezpieczeństwa:
  - Prędkość wypychania jest ograniczona do 5 km/h;
  - Przednie koło SP powinno być prowadzone po linii wprowadzania na stanowisko postojowe;
  - W obrębie stanowiska, z którego wypychany jest SP nie mogą się znajdować ludzie, sprzęt oraz inne przeszkody.
- Po zakończeniu wypychania należy rozłączyć od SP bezdyszlowy pojazd wypychający lub dyszel w bezpiecznej kolejności. Rozłączenie pojazdu wypychającego od SP następuje po informacji od załogi statku o włączonych hamulcach postojowych. Agent Obsługi Naziemnej/mechanik ma obowiązek jak najszybciej potwierdzić rozłączenie, zakończyć przygotowania i potwierdzić to załodze sygnałem kciuka, z bezpiecznego miejsca na płycie postojowej.
- Procedura wypychania jest uznana za zakończoną, gdy wszystkie osoby oraz pojazdy biorące udział w wypychaniu znajdują się w bezpiecznej odległości od SP i dróg kołowania oraz Agent Obsługi Naziemnej/mechanik potwierdzi załodze SP zakończenie operacji;

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

7.5.4 Procedury koordynacji ruchu naziemnego i służby pojazdów prowadzących "Follow Me"

Koordynacja ruchu naziemnego to służba powołana do zarządzania działalnością oraz ruchem SP, innych pojazdów oraz osób pieszych na PPS.

KRN może poruszać się samochodem prowadzącym "Follow Me". Pojazd prowadzący wyposażony jest w światła ostrzegawcze oraz tablicę z napisem "Follow Me". Zadaniem tego pojazdu jest pilotowanie SP oraz pojazdów po PRN w celu zapewnienia bezpiecznego przemieszczania się.

Kierowanie SP na ziemi odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Załączniku 2 ICAO.

KRN powinien posiadać sprawny radiotelefon, umożliwiający łączność z AFIS.

KRN obowiązany jest nosić ochronniki słuchu.

KRN do ustawiania SP używa latarek sygnalizacyjnych (w warunkach ograniczonej widzialności).

Ustawianie SP na PPS powinno się odbywać zgodnie z oznakowaniem poziomym i ze znakami pionowymi.

W przypadku braku oznakowania poziomego na stanowisku lub konieczności ustawienia SP w sposób odmienny niż wskazuje oznakowanie, ustawianie SP może się odbywać wyłącznie za samochodem "Follow Me" i/lub na podstawie sygnałów podawanych przez KRN.

W razie potrzeby (kołowanie obok przeszkód, żądanie załogi, itp.) SP jest ustawiany przez dwóch i więcej KRN, którzy pomagają zabezpieczyć miejsce postoju oraz sam manewr ustawiania.

W przypadku zaistnienia incydentu lub wypadku oraz, gdy wymaga tego sytuacja na płycie, KRN może, stosownie do zaistniałych okoliczności zagrożenia bezpieczeństwa, wstrzymać ruch naziemny SP, powiadamiając AFIS.

W przypadku operacji holowania/wypychania SP, w sytuacji zagrożenia, dopuszczalna jest bezpośrednia interwencja u prowadzącego pojazd holujący/wypychający.

Miejsce postoju SP (zgodnie z kodem referencyjnym lotniska) powinno być tak usytuowane, aby zapewniało bezpieczną odległość pomiędzy samolotami, a innymi obiektami stałymi czy ruchomymi, nie mniejszą niż wymaga tego kod SP.

Tabela 21. Minimalne odległości bezpieczne dla poszczególnych kodów referencyjnych

Kod referencyjny SP	Najmniejsza dopuszczalna odległość (m)
A	3,0
B	3,0
C	4,5
D	7,5
E	7,5
F	7,5

KRN, obsługujący SP, powinien każdorazowo analizować, czy zamierzony manewr SP nie zagraża bezpieczeństwu ludzi i urządzeń, a w szczególności:

- Czy podmuch wywołany pracą silników nie uszkodzi znajdujących się, w zasięgu manewrującego SP, innych SP, budynków, przeszkód stałych lub ruchomych?
- Czy osoby lub pojazdy w ruchu, nie znalazły się w odległości zagrażającej ich bezpieczeństwu?
- Czy uruchomienie silników nie spowoduje zagrożenia pożarowego?
- Czy TWY, po której będzie się poruszał SP i stanowisko postojowe przewidziane do jego ustawienia, są wolne od zanieczyszczeń i czy nie są blokowane przez inne przeszkody stałe lub ruchome?

Jeżeli kołowanie odbywa się w pobliżu przeszkody, KRN powinien zająć taką pozycję, z której utrzymuje stały kontakt wzrokowy z załogą SP, widzi jego skrzydło i omijaną przez niego przeszkodę.

Jeżeli manewry SP połączone są z kołowaniem między przeszkodami, których usytuowanie wymaga jednoczesnej obserwacji obu skrzydeł, SP powinien być wprowadzony/wyprowadzony przez dwóch lub więcej KRN. Powinni oni znajdować się w miejscach, zapewniających obserwację SP i omijanych przeszkód oraz być widoczni przez Koordynatora prowadzącego.

Jeżeli w manewrowaniu SP uczestniczy więcej niż jeden KRN, kieruje manewrem ten, który znajduje się w polu widzenia dowódcy (na lewo od osi podłużnej samolotu) lub ten, któremu zostało przekazane prowadzenie.

Kierowanie SP powinno odbywać się możliwie najbezpieczniejszą trasą w danej sytuacji.

W przypadku nie stosowania się dowódcy SP do znaków i sygnałów wydawanych przez KRN, powinien on podać sygnał do zatrzymania SP i drogą radiową powiadomić AFIS o dalszych dyspozycjach.

7.5.5 Obowiązki, odpowiedzialność oraz możliwości Koordynatora Ruchu Naziemnego

Do zadań i obowiązków KRN należy kierowanie ruchem naziemnym lotniczym oraz szereg innych czynności, w tym:

- Ustawianie SP na stanowiskach płyty postojowej w sposób umożliwiający manewrowanie nimi oraz ich obsługę;
- Ułatwianie załogom SP wykonywania manewrów na płycie postojowej lotniska poprzez wskazywanie bezpiecznych kierunków kołowania;
- Ubezpieczanie SP w czasie kołowania w pobliżu przeszkód stałych lub ruchomych.
- Zapewnienie bezpiecznej odległości między SP, a innymi obiektami, zgodnie z obowiązującymi przepisami lotniczymi;
- Nadzór nad bezpieczeństwem ruchu kołowego na płytach postojowych, płaszczyźnie do odladzania, drogach technicznych i serwisowych w obrębie tych płyt, podczas wykonywania czynności operacyjnych;
- Udział w akcji ratowniczej w zakresie określonym w PDSZ;
- Stałe monitorowanie stanu przydatności stanowisk postojowych do obsługi SP oraz płaszczyzny do odladzania;
- Zgłaszanie nieprawidłowości i odstępstw, od ogólnie przyjętych procedur, do DOL i AFIS;
- Bezpośredni nadzór nad sytuacją ruchową na płytach postojowych samolotów;
- Wykorzystanie pojazdu "Follow Me" do prowadzenia SP po wyznaczonych fragmentach PRN do/z płyt postojowych samolotów oraz na żądanie AFIS;
- Prowadzenie pojazdów lub kolumn pojazdów po PRN zgodnie z procedurami szczegółowymi;

- Monitorowanie PRN lotniska, łącznie z prawem do wydawania poleceń kierowcom pojazdów lub osobom znajdującym się na PPS;
- Monitorowanie stanu powierzchni PPS oraz znaków pionowych i oznakowania poziomego;
- Osobisty nadzór nad SP wypychanymi i wyjeżdżającymi ze stanowisk na PPS;
- Nadzór nad ruchem pojazdów w aspekcie przestrzegania przepisów INOP przez wszystkich uczestników ruchu na lotnisku;
- Nadzór nad ruchem pojazdów, sprzętu obsługi naziemnej i innego sprzętu lotniskowego w aspekcie zgodności ich stanu technicznego z wymaganiami wynikającymi z przepisów INOP;
- Kontrola zezwoleń na poruszanie się i przebywanie po/w określonych strefach
- Wydawania uczestnikom ruchu bezpośrednich poleceń mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu na PPS;
- Wydawania poleceń usunięcia sprzętu lotniskowego oraz pojazdów pozostawionych poza miejscami do tego przeznaczonymi;
- Wydawania poleceń usunięcia sprzętu lotniskowego oraz pojazdów pozostawionych w miejscach do tego przeznaczonych w przypadkach bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa;
- Nadzór nad sposobem rozmieszczenia sprzętu ratowniczo-gaśniczego na stanowiskach postojowych samolotów.

7.5.6 Postępowanie ze statkami powietrznymi przylatującymi

Procedura dotyczy SP, których dowódca zgłosił potrzebę asysty personelu naziemnego.

- AFIS EPML informuje KRN o SP podchodzącym do lądowania na danym kierunku na około 10 minut przed lądowaniem;
- AFIS EPML przekazuje KRN numer stanowiska, na którym ustawiony zostanie lądujący SP;
- KRN odpowiada za przygotowanie i zabezpieczenie stanowiska oraz drogi kołowania SP;
- AFIS EPML włącza oświetlenie płyty postojowej, światła krawędziowe (DK B) w porze nocnej oraz w sytuacjach, gdy uzna za stosowne lub na żądanie załogi SP. Wszelkie odstępstwa od powyższego zapisu, takie jak, np. przeszkody na stanowisku, niedziałające oświetlenie płyty postojowej, itp. zgłaszane są do AFIS EPML, który w porozumieniu z KRN podejmie decyzję o ewentualnej zmianie stanowiska postojowego.

- KRN dla przylatującego SP ma obowiązek dokładnego zaplanowania sposobu prowadzenia i ustawienia na PPS, DP.
- KRN oczekuje na SP w punkcie przekazania odpowiedzialności:
  - w przypadku prowadzenia SP z wykorzystaniem pojazdu „Follow Me: punkt przekazania odpowiedzialności znajduje się na drodze kołowania, prowadzącej do wyznaczonego stanowiska postojowego. Przekazanie odpowiedzialności następuje nie wcześniej niż po przekroczeniu miejsca oczekiwania przed wjazdem na DS - nie dotyczy sytuacji wyjątkowych, w których przekazanie odpowiedzialności może nastąpić w dowolnym punkcie pola manewrowego, wskazanym przez AFIS EPML, np. w przypadku gdy załoga SP nie zna topografii lotniska.
- W trakcie wprowadzania SP na stanowisko KRN powinien znajdować się w polu widzenia dowódcy SP lub pierwszego oficera i pozostawać z nim w ciągłym kontakcie wzrokowym.
- W zależności od metody prowadzenia SP, ustawienie SP odbywa się w następujący sposób:
  - prowadzenie SP samochodem "Follow Me", następnie ustawienie za pomocą sygnałów podawanych przez KRN do załogi SP;
  - KRN oczekuje na SP na stanowisku w polu widzenia dowódcy SP lub pierwszego oficera, ustawienie za pomocą sygnałów podawanych przez KRN do załogi SP;
- KRN uzgadnia z AFIS EPML konieczność zatrzymania SP na TWY, ze względu na sytuację ruchową na PPS.
- Czynności KRN w stosunku do obsługiwanego SP kończą się w momencie, gdy SP znalazł się na dedykowanym miejscu postoju, silniki SP zostały wyłączone i koła zostały zablokowane podstawkami przez obsługę naziemną lub załogę.
- W przypadku SP General Aviation i śmigłowców czynności kończą się w momencie zatrzymania się łopat śmigieł i/lub wyłączenia silników napędowych, koła SP zabezpiecza personel obsługi naziemnej, działający w imieniu właściciela/użytkownika SP, lub załoga SP;
- Do zabezpieczenia wysuniętych części SP pachołkami bezpieczeństwa i zabezpieczenia kół SP podstawkami zobowiązany jest właściciel/użytkownik SP lub działający w jego imieniu personel obsługi naziemnej.

7.5.7 Postępowanie ze statkami powietrznymi odlatującymi

- Zezwolenie na uruchomienie silników SP odlatujących, jak również na wypychanie/wykołowanie, wydaje każdorazowo AFIS EPML. Dowódca SP musi mieć

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

wzrokową lub głosową łączność z przeszkoloną osobą, podającą sygnał do rozruchu poszczególnych silników.

- AFIS EPML informuje drogą radiową KRN o planowanym uruchomieniu silników SP oraz o wynikających z sytuacji ruchowej koniecznych opóźnieniach w uruchamianiu silników i wypychaniu SP.
- Osoba asystująca podczas rozruchu SP lub KRN mogą przerwać operację uruchomienia, jeżeli zaistnieją przesłanki do wypadku lub wymaga tego sytuacja na PPS.
- Ze stanowisk postojowych zlokalizowanych na PPS-1 i PPS-5 dopuszcza się wycofywanie SP na własnych silnikach, tzw. power-back, według znaków i sygnałów podawanych przez KRN do załogi.
- Po opuszczeniu stanowiska postojowego przez SP, KRN sprawdza stan stanowiska;
- KRN w czasie każdorazowego przejazdu po drogach kołowania oraz PPS zwraca szczególną uwagę na stan nawierzchni. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości KRN przekazuje tę informację AFIS EPML w celu podjęcia działań naprawczych.

7.5.8 Postępowanie ze śmigłowcami

- Śmigłowce wykonujące start/lądowanie na lotnisku wykorzystują RWY (FATO - strefy końcowego podejścia i startu) będącą w użyciu, jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO, Doc. 8168 Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Operacje SP Tom II – Opracowanie Procedur z Widocznością i według Przyrządów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.
- Załogi śmigłowców na płozach, są zobowiązane przekazać informację o rodzaju podwozia podczas pierwszego nawiązania łączności AFIS EPML; w celu utrzymania sprawnego przepływu ruchu lotniczego, załogi śmigłowców na płozach nie wykonują przyziemienia, jedynie zniżają lot do wysokości podlotu i możliwie szybko opuszczą strefę lądowania w wyznaczoną drogę do kołowania, chyba, że Informator zaleci inaczej.
- Odlot śmigłowców powinien być wykonany możliwie najkrótszą trasą, do pierwszego wyznaczonego przez AFIS EPML punktu na trasie lotu; załogi śmigłowców na płozach, po otrzymaniu zezwolenia zajęcia RWY, wykonają podlot i bez przyziemienia rozpoczną start, chyba, że Informator zaleci inaczej.
- Na lotnisku wyznaczono TWY dla śmigłowców kołujących w powietrzu:
    - TWY B, TWY E2 - łączące RWY 08R/26L z PPS-1, PPS-5 i stanowiskiem do tankowania;

- TWY A, TWY E1 - łączące RWY 08R/26L ze stanowiskiem do tankowania;
- TWY A łączące RWY 08R/26L z płaszczyzną postojową zlokalizowaną na terenie należącym do Polskich Zakładów Lotniczych w Mielcu;
- TWY C, TWY D – łączące RWY 17/35 z terenami należącymi do użytkowników lotniska

– W uzasadnionych przypadkach zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego, start śmigłowca ratowniczego do lotu o statusie HEMS może odbyć się z wyznaczonego miejsca na TWY A, TWY B.

7.5.9 Postępowania podczas warunków zimowych (Akcja Zima)

– DOL na bieżąco monitoruje stan stanowisk postojowych i ich przydatność pod kątem możliwości ustawienia SP.
– DOL zgłasza, drogą radiową, do służby utrzymania lotniska konieczność odlodzenia i/lub odśnieżenia stanowisk postojowych na PPS, przeznaczonych do ustawiania SP.
– Po otrzymaniu informacji o dostępności stanowiska (jeżeli były prowadzone na nim odladzanie i/lub odśnieżanie), DOL sprawdza stan faktyczny; w przypadku stwierdzenia dalszych nieprawidłowości oraz sytuacji, gdzie warunki nie pozwalają na bezpieczne ustawienie SP, DOL zgłasza ten fakt AFIS EPML, z którym wspólnie podejmują ewentualną decyzję o zmianie stanowiska postojowego.

7.5.10 Próby silników SP

– Próby na mocy większej niż wolny bieg (ang. idle run):
  - Na lotnisku wyznaczonym miejscem do przeprowadzania prób silników na większej mocy, niż wolne obroty, jest płaszczyzna, znajdująca się przy THY 35; możliwe odstępstwa wyłącznie po uzyskaniu akceptacji Zarządzającego Lotniskiem.
  - Za odpowiednie zabezpieczenie stanowiska do prób, wyznaczenie i przestrzeganie stref krytycznych przy samolocie, odpowiada wykwalifikowany personel techniczny, odpowiedzialny za wykonanie próby silników.
  - Zamiary przeprowadzenia próby silników, na mocy innej niż wolne obroty, powinny być zgłoszone pisemnie na adres AFIS EPML tower@lotniskomielec.pl lub telefonicznie pod numerem 17 788 65 55; zgłoszenie powinno zawierać dane osób odpowiedzialnych za przeprowadzenie próby.

  - Osoba odpowiedzialna za przeprowadzanie próby, zobowiązana jest uzgodnić z AFIS EPML lub/i DOL godzinę, szacowany czas trwania próby oraz kierunek oddziaływania strumienia powietrza z silników;
  - Przed wydaniem zezwolenia na próbę AFIS EPML konsultuje decyzję z Lokalną Zakładową Strażą Pożarną w zakresie uwzględnienia następujących uwarunkowań:
    - wilgotność powierzchni trawiastej w pobliżu płaszczyzny do prowadzenia prób silników;
    - temperatura powietrza;
    - podniesienie wilgotności nawierzchni trawiastej;
    - asysta zastępu Lokalnej Zakładowej Straży Pożarnej na czas przeprowadzania próby.
- AFIS EPML po analizie sytuacji ruchowej i dostępnej infrastruktury, a także po uzyskaniu potwierdzenia z LSP wykonania dodatkowych procedur bezpieczeństwa (jeżeli są wymagane), wydaje zgodę na przeprowadzanie próby.
- Mechanik nadzorujący próbę ma obowiązek sprawdzenia dokładnego miejsca do przeprowadzania próby; w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, zgłasza je do DOL.
- Za odpowiednie zabezpieczenie stanowiska do prób, wyznaczenie i przestrzeganie stref krytycznych przy samolocie, odpowiada mechanik odpowiedzialny za wykonywanie próby silników.
- Pod pojęciem stref krytycznych należy rozumieć obszar przed, obok i za silnikami SP przedstawionego na Rys. 21.
- Dokładne odległości dla stref krytycznych podaje mechanik nadzorujący próbę, na podstawie dokumentacji technicznej SP.
- Jeżeli dwa silniki pracują w tym samym czasie, personel nie może znajdować się w obszarze pomiędzy nimi.
- Silniki napędowe SP użyte do przeprowadzenia prób na mocy większej, niż wolne obroty (ang. idle run), mogą być uruchamiane po uzyskaniu zgody mechanika, który nadzoruje bezpieczny przebieg próby silników, od jej rozpoczęcia do zakończenia.
- W przypadku oddziaływania strumienia powietrza, za pracującymi silnikami, na pojazdy oraz statki powietrzne operujące na polu manewrowym, DOL informuje AFIS EPML, który podejmuje decyzję o przerwaniu próby.

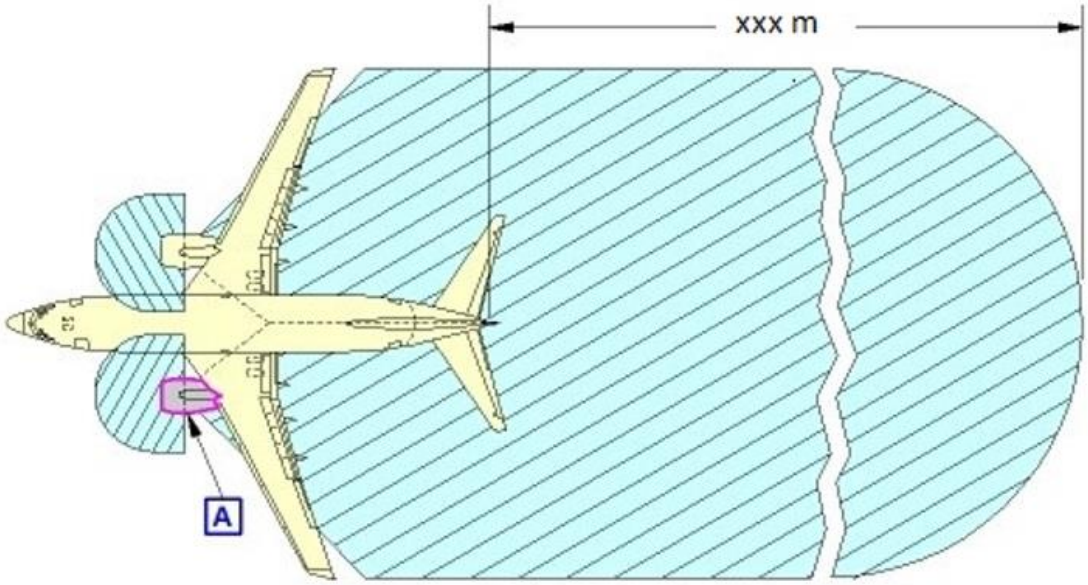
Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

- Jeżeli wymaga tego sytuacja, DOL odpowiedzialny jest za zamknięcie wyznaczonego obszaru PRN i poinformowania o tym służb lotniskowych; obszar zamknięty powinien być odpowiednio oznakowany (bariery typu "jersey" oraz oświetlenie nocne).
- O każdej próbie silników AFIS EPML informuje służby lotniskowe, podając informację drogą radiową o przykładowej treści: „Informacja dla służb operacyjnych – próba silników samolotu ….. na płaszczyźnie …… , proszę o zachowanie szczególnej ostrożności”.
- Płaszczyzna do prowadzania prób silników powinna wolna od zanieczyszczeń w postaci rozlanych płynów (np. duże ilości płynu do odladzania), luźnych fragmentów betonu, kamieni, piasku, itp.
- Mechanik lub personel odpowiedzialny za przeprowadzanie prób silników, ma obowiązek poprawnie zabezpieczyć koła samolotu przed niepożądanym przemieszczeniem się samolotu.
- Mechanik lub personel odpowiedzialny za przeprowadzanie próby silników jest zobowiązany do zapewnienia stałego nadzorowania przebiegu próby w celu zapewnienia bezpieczeństwa.
- W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości lub możliwości powstania zagrożenia dla SP lub ruchu pojazdów/osób w pobliżu tego miejsca, mechanik zobowiązany jest do przerwania próby i poinformowania o zaistniałej sytuacji DOL lub/i AFIS EPML.
- Po zakończonych czynnościach mechaników i odholowaniu samolotu, DOL lub KRN sprawdza miejsce przeprowadzania prób i w przypadku braku zastrzeżeń, otwiera część pola manewrowego, jeżeli była konieczność jego zamknięcia, powiadamiając AFIS EPML o dopuszczeniu miejsca do użytkowania.
- Osoby przebywające przy statku powietrznym w polu manewrowym, muszą posiadać łączność radiową z AFIS EPML.
- Personel poruszający się w pobliżu SP z włączonymi silnikami, powinien mieć założone ochronniki słuchu, ponieważ emitowany hałas może uszkodzić słuch.
- Operację uruchomienia silników napędowych, osoba asystująca podczas rozruchu DOL lub KRN może przerwać, jeżeli zaistnieją przesłanki do wypadku lub wymaga tego sytuacja.
- AFIS EPML, KRN/DOL uzgadniają i koordynują na bieżąco wszelkie postępowanie nie ujęte lub wybiegające poza przyjęte w niniejszych procedurach.

UWAGA:

AFIS EPML zobowiązany jest, przed wydaniem zezwolenia na próbę silników upewnić się, że wykonanie próby nie będzie miało wpływu na operacje lotnicze.

W przypadku wystąpienia pożaru, katastrofy lotniczej lub ogłoszenia alarmu na lotnisku, DOL, po konsultacji z AFIS EPML, wstrzymuje lub koryguje proces prób silników/holowania SP, tak, aby nie potęgować zagrożenia i nie utrudniać prowadzenia działań ratowniczych. W takim przypadku działania Państwowej Straży Pożarnej lub/i Lokalnej Zakładowej Straży Pożarnej są nadrzędne w stosunku do procedur holowania i prób silników.



Rys. 21 Strefy krytyczne - obszar przed, obok i za silnikami SP

- Próby silników SP na wolnych obrotach (ang. idle run):

– Próby silników na wolnych obrotach (ang. idle run), dozwolone są na stanowiskach postojowych, znajdujących się na płytach postojowych samolotów oraz w miejscach oczekiwania przed drogą startową; możliwe odstępstwa wyłącznie po uzyskaniu akceptacji lotniska Zarządzającego lotniskiem.
– Zamiary prowadzenia prób silnika na wolnych obrotach powinny być zgłoszone pisemnie na adres AFIS EPML tower@lotniskomielec.pl; zgłoszenie powinno zawierać dane osób odpowiedzialnych za przeprowadzenie prób. Dopuszcza się uzyskanie zgody AFIS EPML telefonicznej lub radiotelefonicznej w przypadku konieczności wykonania próby przedodlotowej.

- Za odpowiednie zabezpieczenie stanowiska do prób, wyznaczenie i przestrzeganie stref niebezpiecznych przy samolocie, kontrolę wyznaczonego stanowiska postojowego pod względem czystości i w celu uniknięcia zagrożeń (FOD) odpowiedzialny jest mechanik przeprowadzający próbę silników.
- Osoba odpowiedzialna za przeprowadzanie próby, zobowiązana jest uzgodnić z AFIS EPML godzinę oraz szacowany czas trwania próby.
- AFIS EPML po analizie sytuacji ruchowej i dostępnej infrastruktury, a także po uzgodnieniu z DOL, wydaje zgodę, bądź nie na przeprowadzanie próby silników.
- Na mechaniku/załodze nadzorującym próbę spoczywa obowiązek dokładnego sprawdzenia miejsca do przeprowadzania próby.
- W czasie uruchamiania silników, wszelki ruch pojazdów w obrębie danego stanowiska postojowego, jest zabroniony, z wyjątkiem oznakowanego pojazdu prowadzącego "Follow Me" oraz niezbędnych urządzeń podających prąd i/lub zapewniających nadmuch powietrza, jeśli to konieczne do uruchamiania silników.
- Zamiar uruchomienia oraz pracę silników napędowych, sygnalizują migające światła antykolizyjne SP.
- Personel zabezpieczający uruchamianie silników napędowych może przemieszczać się przy obsługiwanym SP tylko w strefach bezpiecznych przy osi statku, z dala od śmigieł, wlotu powietrza do silników oraz strefy odrzutu gazów wylotowych.
- Dozwolone jest poruszanie się w pobliżu SP z pracującymi silnikami napędowymi pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności oraz za zgodą personelu nadzorującego próbę silników.
- Obowiązuje zakaz podchodzenia (za wyjątkiem mechanika lub Agenta Obsługi Naziemnej, pod warunkiem łączności z załogą) i podjeżdżania do SP (za wyjątkiem niezbędnego urządzenia do podawania prądu elektrycznego, pod warunkiem porozumienia z załogą), w przypadku, gdy zachodzi co najmniej jedna z niżej wymienionych sytuacji:
  - migają światła antykolizyjne SP,
  - pracuje silnik napędowy SP,
  - obraca się śmigło,
  - usunięte są podstawki spod kół SP;
- AFIS EPML, KRN uzgadniają i koordynują na bieżąco wszelkie postępowanie nieujęte lub wybiegające poza przyjęte w niniejszych procedurach.

7.5.11 Holowanie statków powietrznych

- Holowanie SP realizowane jest przez uprawniony personel: pracowników przewoźnika lotniczego w stosunku do własnych SP lub pracowników podmiotów wykonujących obsługę naziemną SP w ramach działalności prowadzonej na swoją rzecz.
- Holowanie SP po polu manewrowym może odbywać się tylko na łączności radiowej AFIS EPML i po uzyskaniu jego zezwolenia.
- Podczas procedury holowania operator ciągnika odpowiada za korespondencję radiową z AFIS EPML.
- Przed rozpoczęciem holowania operator SP powinien udzielić, osobie kierującej pojazdem holującym/wypychającym, instrukcji dotyczących holowania.
- Przed rozpoczęciem holowania po polu manewrowym lotniska operator ciągnika ma obowiązek powiadomić AFIS EPML o zamiarze holowania samolotu ze wskazaniem:
  - miejsca lub numeru stanowiska, z którego ma być holowany samolot,
  - miejsca lub numeru stanowiska, na które ma być holowany samolot,
  - dróg kołowania/punków umownych po których SP będzie holowany;
- Zabronione jest rozpoczęcie holowania bez uzgodnienia z AFIS.
- Po uzyskaniu zezwolenia od AFIS EPML, operator ciągnika ma obowiązek upewnić się wzrokowo, czy rozpoczęcie holowania nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.
- Zarządzający lotniskiem nie odpowiada za bezpieczeństwo holowanego SP w zakresie technicznego przebiegu procesu holowania.
- W przypadku powstania przesłanki do wypadku, albo, gdy wymaga tego sytuacja, AFIS EPML lub DOL lub KRN powinien przerwać lub zabronić holowania samolotu. Przerwanie holowania następuje po powiadomieniu AFIS EPML przez radiotelefon lub przez osobistą interwencję u prowadzącego pojazd holujący/wypychający.
- Holowanie SP może się odbywać wyłącznie po nawierzchniach przystosowanych do kołowania SP (RWY, TWY, płyty postojowe samolotów).
- Pojazd holujący/wypychający musi być wyposażony w światła ostrzegawcze, które w czasie holowania powinny być włączone.
- Prędkość holowania ustala kierujący holownikiem w zależności od typu holowanego SP i warunków zewnętrznych, nie może ona jednak przekroczyć 20 km/h.
- W czasie holowania po polu manewrowym, kierujący pojazdem holującym/wypychającym, obowiązany jest stosować się do poleceń AFIS EPML.

- Opuszczenie RWY, poszczególnych odcinków TWY oraz zakończenie holowania, kierujący pojazdem holującym/wypychającym zgłasza natychmiast AFIS EPML.
- Jeżeli holowanie odbywa się w pobliżu przeszkody, operator SP zapewnia asystę dodatkowej osoby zajmującej pozycję, z której widzi skrzydło SP i omijaną przez niego przeszkodę. Musi on przy tym znajdować się w polu widzenia kierowcy pojazdu holującego/wypychającego SP.
- Holowanie/wypychanie/przemieszczanie SP powinno odbywać się możliwie najbezpieczniejszą i najkrótszą trasą w danej sytuacji.
- Odpowiedzialność za bezpieczeństwo holowanego SP ponosi prowadzący pojazd holujący/wypychający;
- Każdorazowe odłączenie się pojazdu holującego/wypychającego od SP, musi być poprzedzone podłożeniem podstawek pod koła SP. Za zabezpieczenie i sprawdzenie zabezpieczenia kół SP odpowiedzialny jest personel obsługujący pojazd holujący/wypychający.

7.6. Procedury bezpieczeństwa na płycie postojowej

7.6.1. Postanowienia ogólne dotyczące procedur zarządzania bezpieczeństwem na PPS

- Pojazdy i sprzęt poza czasem jazdy muszą być zahamowane i zabezpieczone przed nieintencjonalnym przemieszczeniem.
- Nieużywany sprzęt i pojazdy muszą się znajdować na wyznaczonych do tego celu miejscach postojowych z wyłączonym silnikiem.
- Wszystkie osoby wykonujące czynności służbowe w pobliżu SP, zobowiązuje się do noszenia odzieży ostrzegawczej.
- Wszystkim osobom, wykonującym czynności służbowe, znajdującym się w pobliżu SP, zaleca się stosowanie indywidualnych środków ochrony słuchu.
- Obce przedmioty, leżące w PRN, w przypadku ich zassania do silników odrzutowych, mogą spowodować ich uszkodzenia.
- Uczestnikom ruchu na PPS zabrania się:
  - Przecinania odcinka drogi pomiędzy prowadzącym "Follow Me", a kołującym za nim SP;
  - Przecinania odcinka drogi przed kołującym SP a KRN podającym sygnały do załogi SP;
  - Przebywania w obrębie stanowiska postojowego, podczas ustawiania SP przez KRN wg znaków podawanych do załogi SP (stanowisko postojowe

określone czerwonymi liniami bezpieczeństwa); Strefa stanowiska postojowego SP wyznaczona czerwoną linią bezpieczeństwa musi być wolna od osób, jakiegokolwiek sprzętu oraz pojazdów podczas zajmowania i opuszczania stanowiska przez SP;

- Zarządzający lotniskiem wymaga od Użytkowników posiadania szczegółowych procedur bezpiecznej obsługi SP dla eksploatowanych na lotnisku:
  - Ciągników do holowania i/lub wypychania SP;
  - Innych pojazdów i/lub sprzętu wykorzystywanego do obsługi SP;
- Procedury takie muszą uwzględniać zakres wykonywanych czynności obsługowych; Muszą być zgodne z instrukcją użytkowania dostarczoną przez producenta oraz innych norm branżowych; Mogą zostać przystosowane do specyficznych wymagań obsługiwanych SP.
- Wymagania dotyczące pachołków ostrzegawczych i podstawek:
  - Pachołki ostrzegawcze muszą być koloru jaskrawego, z elementami odblaskowymi (okleina lub farba);
  - Podstawki używane do blokowania SP muszą posiadać elementy odblaskowe lub muszą zostać oznakowane farbą odblaskową.

7.6.2. Procedury ochrony przed podmuchami silników odrzutowych

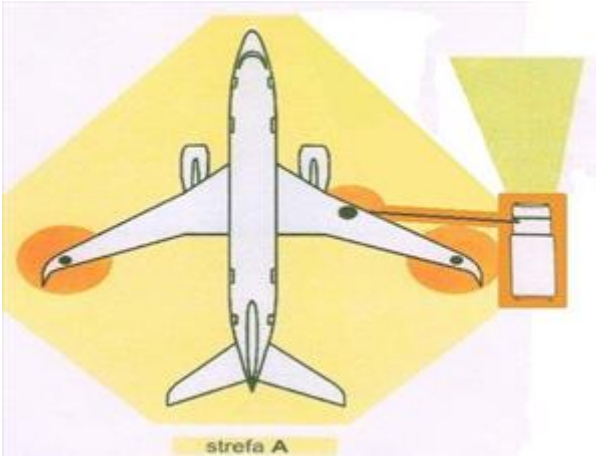
- Praca silnika odrzutowego powoduje występowanie intensywnych podmuchów gorącego powietrza, które mogą powodować zarówno, oparzenia, jak i przewrócenie lub odrzucenie obiektu lub osoby, na znaczną odległość. Stosowanie się do zachowania wskazanych poniżej bezpiecznych odległości od SP, zmniejsza ryzyko incydentów lub wypadków związanych z ww. zagrożeniami. Uruchomione silniki SP wymagają od uczestników ruchu zachowania szczególnej ostrożności podczas przebywania w ich pobliżu.
- Stanowiska postojowe samolotów są zaprojektowane w taki sposób, że podmuchy z silników odrzutowych nie stanowią zagrożenia dla innych SP. Możliwe jest ustawienie inne niż wskazuje oznakowanie poziome, pod warunkiem zachowania zasad bezpieczeństwa uniemożliwiających spowodowanie zagrożenia podmuchami z silników odrzutowych dla ludzi, innych SP oraz sprzętu lotniskowego.
- Strefa niebezpieczna wokół zaparkowanego SP wynosi, co najmniej 3 m od każdej jego części. Wyłącznie pojazdy niezbędne i przystosowane do obsługi danego SP, mogą przebywać w granicach tej strefy.

- Najbardziej wysunięte elementy SP (skrzydła, ogon, silniki) powinny być oznaczone pachołkami bezpieczeństwa. Elementy wystające poza linię bezpieczeństwa muszą zostać bezwzględnie oznaczone pachołkami bezpieczeństwa.
- Do zabezpieczenia SP pachołkami bezpieczeństwa i zabezpieczenia kół SP podstawkami zobowiązany jest właściciel/użytkownik SP lub działający w jego imieniu przedstawiciel.
- Przejeżdżanie pojazdami pod skrzydłami lub pod kadłubem (z wyjątkiem niezbędnych czynności obsługowych) jest zabronione.
- Każdy pojazd przed wjazdem do strefy niebezpiecznej, musi całkowicie się zatrzymać (w celu sprawdzenia hamulców). Dzięki temu ograniczone zostanie ryzyko zderzenia z kadłubem w przypadku awarii hamulców.
- Przebywanie osób w strefie niebezpiecznej jest dopuszczalne tylko w przypadku wykonywania wymaganych czynności związanych z obsługą SP, przy zachowaniu szczególnej ostrożności, ponadto:
  - Przebywanie w strefie niebezpiecznej podczas uruchomionych silników każdego rodzaju SP jest zabronione;
  - Podczas postoju SP strefy niebezpieczne wynoszą od 5 m z przodu silnika do 10 m za silnikiem;
  - Minimalny bezpieczny dystans za kołującym SP wynosi 15 m;
  - Podczas postoju SP z silnikami śmigłowymi strefy niebezpieczne wynoszą od 3 m z przodu silnika do 5 m za silnikiem;
  - Minimalny bezpieczny dystans za kołującym SP z silnikami śmigłowymi wynosi 15 m;
  - Do śmigłowca wolno podchodzić na wyraźny znak załogi, po zatrzymaniu się zespołu napędowego;
  - Do śmigłowca należy zawsze zbliżać się z boku;
  - Nie należy nigdy przechodzić w rejonie ogona śmigłowca;
  - Podmuch powietrza wywołany pracującym wirnikiem śmigłowca podrywa luźne przedmioty, a nawet niewielkie kamienie mogące spowodować uszkodzenie śmigłowca, pojazdów bądź zranienie ludzi;
  - Minimalny, bezpieczny dystans za kołującym lub będącym w podlocie śmigłowcem wynosi 15 m;
  - Poruszanie się w strefie niebezpiecznej kołującego SP jest zabronione;
  - Każdy SP w ruchu musi mieć włączone światła antykolizyjne, zarówno w dzień, jak i w nocy;
  - „W ruchu” oznacza: kołujący lub chwilowo stojący w procesie kołowania.

7.6.3. Procedury egzekwowania zasad bezpieczeństwa podczas operacji tankowania statków powietrznych

Operacja tankowania SP to najbardziej niebezpieczna część obsługi naziemnej SP. Zarządzający lotniskiem, właściciel SP ponoszą równorzędna odpowiedzialność w zakresie zapewnienia środków bezpieczeństwa podczas operacji tankowania.

- Zasady postępowania:
  - Tankowanie SP może być wykonywane jedynie przez obsługę techniczną SP lub personel obsługujący kontenerową stację paliw.
  - Nie dopuszcza się tankowania SP z pasażerami na pokładzie.
  - Na lotnisku obowiązuje Strefa "A" bezpieczeństwa podczas tankowania SP przedstawiona na rys. 22:
    (1) obejmuje obszar stanowiska, na którym stoi SP, powiększony o 3 m od najdalej wysuniętych jego części;
    (2) w strefie dopuszcza się ograniczoną obecność niezbędnego personelu Obsługi Naziemnej związanego z obsługą SP i ograniczony, do niezbędnego minimum, ruch pojazdów;
    (3) personel Obsługi Naziemnej podczas czynności obsługowych SP zobowiązany jest do zachowania szczególnej ostrożności;
    (4) zabrania się wyłączania i ponownego załączania naziemnego źródła (agregatu) zasilania GPU;
    (5) obowiązuje całkowity zakaz używania telefonów komórkowych, lamp błyskowych aparatów fotograficznych oraz wszelkich urządzeń elektrycznych.



Rys. 22. Strefa bezpieczeństwa podczas tankowania/roztankowania SP

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

- W przypadku wycieku/rozlewiska paliwa należy niezwłocznie zatrzymać proces tankowania, a o zdarzeniu poinformować, drogą radiową, DOL oraz Lokalną Zakładową Straż Pożarną.
- Jeżeli pojazd stoi w kałuży wycieku/rozlewiska paliwa, nie wolno tego pojazdu uruchamiać.
- Przejeżdżanie po kałużach wycieków/rozlewisk paliwa, jest zabronione.
- W hangarach i w innych zamkniętych pomieszczeniach zlokalizowanych na terenie lotniska, tankowanie/roztankowanie SP jest niedopuszczalne.
- Zabrania się tankowania SP w niekorzystnych warunkach pogodowych, tj. silny wiatr powyżej; wyładowania atmosferyczne występujące w rejonie lotniska. Organem odpowiedzialnym za informowanie o warunkach meteorologicznych jest AFIS EPML.
- Wszelkie czynności w zakresie wykonywania operacji tankowania SP (również te, nie ujęte w niniejszej instrukcji), muszą być wykonywane zgodnie z przepisami i zaleceniami określonymi w innych, mających zastosowanie dokumentach (np. w instrukcjach dostawcy paliwa lotniczego, itp.). Przepisy te muszą spełniać wymagania określone lub przyjęte do stosowania przez przewoźników lotniczych i innych użytkowników SP, w sposób zgodny z przepisami niniejszej instrukcji.

7.6.4. Procedury zapobiegania FOD oraz utrzymania czystości płyty postojowej

Utrzymanie czystości na lotnisku warunkuje bezpieczeństwo operacji lotniczych. W związku z tym, zabronione jest zanieczyszczanie części lotniczej lotniska poprzez pozostawianie na nawierzchniach jakichkolwiek przedmiotów. Zasada ta dotyczy zarówno sektorów trawiastych, jak również nawierzchni sztucznych.

Każda osoba wykonująca swoje obowiązki w PRN, ma obowiązek wykonywania czynności służbowych, w sposób niepowodujący zagrożenia FOD. Wszelkie obce przedmioty jest zobowiązana zabrać do przeznaczonego dla nich pojemnika (oznakowany FOD) lub, gdy nie jest w stanie usunąć samodzielnie, zawiadomić DOL o zanieczyszczeniu stanowiska postojowego. DOL angażuje, celem usunięcia FOD, służby odpowiedzialne za utrzymanie lotniska.

UWAGA: Obce przedmioty, leżące w polu ruchu naziemnego, w przypadku ich zassania do silników odrzutowych, mogą spowodować ich uszkodzenia lub w przypadku odrzucenia tych przedmiotów strumieniem zaśmigłowym, obrażenia wśród personelu.

Najczęściej występujące rodzaje FOD:

- Wykruszenia nawierzchni sztucznych i inne zanieczyszczenia powstałe na skutek prowadzonych prac technicznych oraz remontowych;
- Zanieczyszczenia środowiskowe m.in.: kamienie, liście, odłamki lodu;
- Oderwane, na skutek awarii lub kolizji, elementy SP, pojazdów, maszyn i urządzeń m.in.: kółka i rolki gumowe, strzępy plandek lub linek mocujących, itp.;
- Nieuprzątnięte opakowania po materiałach eksploatacyjnych m.in.: puszki, butelki, torby, pudła i ich części, wytworzone w związku z naziemną obsługą techniczną SP;
- Zagubione narzędzia oraz inne środki pracy i rzeczy osobiste m.in.: dokumenty, środki ochrony osobistej, itp.;
- Nieuprzątnięte części i szczątki zużytych materiałów eksploatacyjnych lub części zamiennych m.in.: śruby, zawleczki, uszczelki, opiłki, plomby, wytworzone w związku z obsługą naziemną SP i/lub techniczną obsługą elementów infrastruktury lotniska;
- Nieuprzątnięte gazety i opakowania po środkach spożywczych oraz ich resztki, wytworzone w związku z obsługą naziemną, w zakresie zaopatrywania SP;
- Martwe zwierzęta lub ich szczątki np. na skutek kolizji ze SP lub pojazdem;
- Zanieczyszczenia powstałe w wyniku gwałtownych zmian warunków atmosferycznych np. w wyniku silnego wiatru, gwałtownych burzy, itp. (liście, połamane gałęzie, trawa, oderwane elementy infrastruktury stałej i in.).

Ogólne zasady zapobiegania zagrożeniom związanymi z FOD.

- Bieżące utrzymywanie i kontrolowanie porządku na i w otoczeniu miejsca wykonywania czynności służbowych.
- Otwieranie wszelkich opakowań, skrzyń, kontenerów i pojemników tylko na czas niezbędny do wykonania określonych czynności.
- Zamykanie i zabezpieczanie (np. przy użyciu plandek, zaślepek, itp.) wszelkich otworów w pojazdach i statkach powietrznych (np. wloty silników, wejścia do kabin), bieżące uprzątanie i usuwanie wszelkich odpadów i zużytych materiałów, ze szczególnym uwzględnieniem tych, które sprzyjają żerowaniu zwierząt lub mogą zostać zassane przez pracujące silniki SP.
- Wykonywanie okresowych kontroli stanu technicznego i eksploatacyjnego pojazdów, maszyn i urządzeń oraz narzędzi i innych środków pracy, wykorzystywanych do wykonywania czynności służbowych.

- Ograniczanie do niezbędnego minimum liczby narzędzi i innych środków pracy oraz rzeczy osobistych niezbędnych do wykonywania czynności służbowych w PRN.
- Sprawdzenie liczby narzędzi po zakończeniu czynności obsługowych.

7.6.5. Procedury monitorowania spełnienia wymagań procedur bezpieczeństwa przez personel na płycie postojowej

Zasady ogólne

- Kierownicy jednostek organizacyjnych zobowiązani są do kontroli i przestrzegania czy podlegli pracownicy znają obowiązujące procedury oraz przepisy bezpieczeństwa, czy postępują zgodnie z obowiązującymi procedurami i zasadami bezpieczeństwa.
- Za bezpieczne poruszanie się w obrębie PPS odpowiada DOL oraz KRN, a także w ramach swoich obowiązków SM oraz Inspektor BHP.
- W sytuacji wystąpienia zdarzenia lub wypadku, pracownik, świadek zdarzenia jest zobowiązany niezwłocznie o takim fakcie poinformować DOL telefonicznie (+48 17 788 64 16) lub przy użyciu łączności radiowej.

Zakres odpowiedzialności kompetencyjnej:

- KRN jest uprawniony do:
  - nadzoru nad ruchem pojazdów w aspekcie przestrzegania procedur bezpieczeństwa przez uczestników ruchu;
  - nadzoru nad ruchem pojazdów, sprzętu obsługi naziemnej i innego sprzętu lotniskowego w aspekcie zgodności ich stanu technicznego;
  - kontroli zezwoleń/uprawnień - w przypadku braku posiadania zezwolenia o zaistniałym fakcie informuje bezzwłocznie DOL;
  - wydawania uczestnikom ruchu bezpośrednich poleceń, mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu na PPS;
  - wydania polecenia usunięcia sprzętu lotniskowego pozostawionego poza PRN.

- SUFO jest uprawniony do:
  - prowadzenia kontroli bezpieczeństwa;
  - kontroli dostępu do lotniska;
  - kontroli przepustek wydawanych przez zarządzającego lotniskiem;
  - kontroli zabezpieczenia pojazdów przed możliwością wykorzystania pojazdu w sposób nieuprawniony;
  - ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej:

- osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa na lotnisku oraz pasażera naruszającego warunki przewozu;
- osoby, która bez upoważnienia uzyskała lub usiłowała uzyskać dostęp do lotniska;
- osoby, która popełniła lub usiłowała popełnić akt bezprawnej ingerencji;
- osoby, która w inny sposób narusza porządek publiczny;
- ochrony lotniska i innych stref;
- nadzoru nad ruchem pojazdów w aspekcie przestrzegania i stosowania się do procedur bezpieczeństwa przez uczestników ruchu;
- kontroli zezwoleń - w przypadku braku posiadania zezwolenia/uprawnień osoba poruszająca się pojazdem lub pieszo zostaje odnotowana. O zaistniałym fakcie SUFO informuje bezzwłocznie kierownika ds. ochrony lotniska, który podejmuje działania.

Dodatkowo kierownika ds. ochrony lotniska, SM oraz Inspektor BHP w ramach swoich obowiązków są upoważnieni do kontroli spełnienia wymagań procedur bezpieczeństwa przez personel poruszający się po terenie lotniska.

7.7. Procedury eksploatacji i utrzymania pola ruchu naziemnego

Do podstawowych czynników, decydujących o poprawnym funkcjonowaniu lotniska należy utrzymanie w odpowiednim stanie sztucznych nawierzchni lotniskowych oraz nawierzchni nieutwardzonych, a także systemu odwodnienia lotniska. Zapewnienie odpowiednich czystości RWY, TWY i PPS ma podstawowe znaczenie dla bezpieczeństwa startów i lądowań SP oraz bezpieczeństwa naziemnego ruchu lotniczego. Należy również zapewnić dobre charakterystyki tarcia i niskie opory toczenia po nawierzchni RWY.

7.7.1. Eksploatacja i utrzymanie nawierzchni sztucznych

Niniejsza procedura ma zastosowanie na lotnisku w przypadku:

- Prowadzenia kontroli bieżącego i okresowego stanu technicznego nawierzchni sztucznych oraz określenia sposobu usuwania ich uszkodzeń;
- Planowania realizacji napraw, remontów i modernizacji nawierzchni sztucznych i naturalnych;
- Wykonywania napraw, remontów, modernizacji nawierzchni sztucznych (dotyczy robót naprawczych prowadzonych przez Zarządzającego oraz zadań realizowanych przez wykonawców zewnętrznych.

Zasady prowadzenia kontroli stanu technicznego nawierzchni sztucznych

- Za przeprowadzenie bieżących kontroli stanu technicznego nawierzchni sztucznych odpowiada w ramach obowiązków służbowych DOL;
- Za przeprowadzenie kontroli okresowej miesięcznej – przeglądów stanu technicznego nawierzchni sztucznych odpowiada DOL. Jeden raz w miesiącu pracownicy utrzymania i konserwacji lotniska dokonują szczegółowej wzrokowej kontroli stanu nawierzchni sztucznych i oznakowania poziomego, co zostaje odnotowane w protokole z kontroli stanu nawierzchni lotniskowych.

Kontrola okresowa roczna – przegląd stanu technicznego nawierzchni sztucznych wykonany jest na podstawie ustawy Prawo Budowlane, wymagając udokumentowania w postaci protokołu przeglądu (wpisu) umieszczonego w książkach obiektów budowlanych.

Wnioski i zalecenia zawarte w protokołach pokontrolnych stanowią podstawę do podjęcia działań umożliwiających usunięcie występujących uszkodzeń lub zabezpieczenie nawierzchni sztucznych i naturalnych przed dalszą degradacją.

Codziennej kontroli stanu technicznego nawierzchni sztucznych tj. drogi startowe, drogi kołowania dokonują pracownicy placówki operacyjnej lotniska.
Bieżąca kontrola przeprowadzana jest w celu rozpoznania istniejącego w danej chwili stanu technicznego nawierzchni, zlokalizowania ewentualnych uszkodzeń oraz zainicjowania działań zapewniających bezpieczeństwo ruchu w miejscu wystąpienia stwierdzonych uszkodzeń lub awarii sieci uzbrojenia podziemnego w obrębie nawierzchni.

Ocena stanu technicznego sztucznych nawierzchni PRN oparta jest na wizualnej kontroli sprawdzanej nawierzchni w celu rozpoznania aktualnego stanu nawierzchni stwierdzenia występowania i zlokalizowania miejsc powstania uszkodzeń oraz wskazania sposobu ich usunięcia lub zabezpieczenia przed dalszą destrukcją nawierzchni.

Ocena stanu technicznego nawierzchni bitumicznych polega na stwierdzeniu występowania uszkodzeń o charakterze deformacji trwałych (koleiny zapadnięcia nierówności poprzeczne i podłużne) spękań rozwarć szwów technologicznych degradacji powierzchniowej (ubytki lepiszcza i ziaren kruszywa) ubytki warstwy ścieranej.

Ocena stanu technicznego nawierzchni betonowych polega na stwierdzeniu występowania uszkodzeń o charakterze deformacji trwałych (zapadnięcia nierówności podłużne i poprzeczne) pęknięć i zarysowań płyt betonowych degradacji powierzchniowej

(ubytki w warstwie górnej nawierzchni) utrata ciągłości i przyległości wypełnień szczelin dylatacyjnych.

W przypadku stwierdzenia uszkodzeń nawierzchni wskazujących na utratę nośności (deformacje trwałe) i wymagających złożonych technologicznie napraw na dużej powierzchni, zakres czynności kontrolnych wymaga rozszerzenia o zlecenie wykonania specjalistycznych ekspertyz technicznych w zakresie badań nośności nawierzchni oraz badań laboratoryjnych (na podstawie odwiertów) służących ocenie właściwości fizycznych i mechanicznych nawierzchni. Odpowiednie wskazania w sprawie wykonania ekspertyz technicznych powinny być zawarte we wnioskach z przeprowadzonych kontroli stanu technicznego nawierzchni, a zalecenia wynikające z tych ekspertyz należy uwzględnić w rozwiązaniach dokumentacji projektowej remontów i modernizacji nawierzchni.

Zasady planowania realizacji napraw, remontów i modernizacji nawierzchni sztucznych i naturalnych:

- Za opracowanie programu działań w zakresie wykonania napraw, remontów lub modernizacji oraz za utrzymanie właściwego stanu technicznego nawierzchni sztucznych i naturalnych jak również za zrealizowanie ich napraw wykonywanych siłami własnymi odpowiedzialny jest Kierownik ds. techniczno-handlowych;
- Za działania umożliwiające wdrożenie, koordynację oraz prawidłowe zrealizowanie zadań (opracowanie dokumentacji, nadzór inwestorski przy wykonywaniu prac i ich rozliczanie) w zakresie napraw, remontów i modernizacji nawierzchni sztucznych i naturalnych prowadzonych siłami wykonawców zewnętrznych odpowiadają: Kierownik ds. techniczno-handlowych, Specjalista ds. techniczno-handlowych.

Zasady wykonywania napraw, remontów oraz modernizacji nawierzchni sztucznych i naturalnych:

- Za nadzór przy prowadzeniu napraw nawierzchni wykonywanych siłami własnymi odpowiada Kierownik ds. techniczno-handlowych.
- Zakres i sposób napraw, remontów i modernizacji nawierzchni sztucznych i naturalnych wykonywanych przez Wykonawców zewnętrznych, każdorazowo wymaga uzgodnienia z DOL.

Zasady ogólne przy realizacji przeglądów i napraw nawierzchni sztucznych:

- Przeglądy stanu technicznego nawierzchni oraz prace techniczne w zakresie napraw, remontów i modernizacji nawierzchni sztucznych i naturalnych należy przeprowadzać zgodnie z niniejszymi Procedurami i innymi obowiązującymi przepisami

i Instrukcjami, nie powodując powstawania zagrożeń bezpieczeństwa ruchu SP, ruchu kołowego pojazdów oraz ruchu pieszych;
- Realizacja prac dotyczących procesu przygotowania, planowania i realizacji zadań remontowo-inwestycyjnych w zakresie nawierzchni sztucznych i naturalnych wymaga utrzymywania stałych kontaktów służbowych pomiędzy Kierownikiem ds. techniczno-handlowych a zainteresowanymi służbami i komórkami organizacyjnymi;
- Należy bezwzględnie przestrzegać obowiązku utrzymywania stałej łączności radiotelefonicznej według zasad Instrukcji łączności radiotelefonicznej w trakcie wykonywania przeglądu stanu technicznego nawierzchni lotniskowych oraz w trakcie wykonywania napraw, remontów i modernizacji nawierzchni sztucznych i naturalnych;
- Wykonywanie przeglądu stanu technicznego nawierzchni lotniskowych oraz realizacja prac przy naprawach, remontach i modernizacjach nawierzchni sztucznych i naturalnych w danym rejonie lotniska wymaga uzgodnienia z DOL. Zajęcie rejonu prac w polu manewrowym lotniska możliwe jest po uzyskaniu zezwolenia AFIS EPML;

Wszelkie prace związane z realizacją napraw, remontów i modernizacji nawierzchni sztucznych i naturalnych wymagają zachowania szczególnej ostrożności z uwagi na obecność ruchu pieszego i kołowego pojazdów oraz ruchu SP. Rejon wykonywania prac oraz trasy dróg technicznych wymagają bezwzględnego utrzymania czystości nawierzchni. Szczegółowe zasady ruchu kołowego i pieszego w trakcie przeprowadzanej kontroli stanu technicznego oraz wykonywania napraw, remontu/modernizacji nawierzchni, regulują zapisy instrukcji „Bezpieczeństwo operacji lotniskowych w czasie wykonywania prac na lotnisku” [PR-07.4-08].

7.7.2. Procedury dla operacji z nadmiernym obciążeniem

RWY 08R/26L posiada 40/F/B/X/T oraz kod referencyjny lotniska 4B pozwalający na bezpieczne przyjmowanie SP mieszczących się w tych parametrach.

Kod 40/F/B/X/T oznacza:
- F - nawierzchnię elastyczną;
- B – średnia nośność podłoża;
- X – dopuszczalne ciśnienie w oponach samolotu średnie do 1,5 MPa;
- T – techniczna metoda oceny;
- 40 – maksymalny wskaźnik ACN SP.

RWY 17/35 posiada 40/F/B/X/T oraz kod referencyjny lotniska 1B pozwalający na bezpieczne przyjmowanie SP mieszczących się w tych parametrach.

Kod 40/F/B/X/T oznacza:
- F - nawierzchnię elastyczną;
- B – średnia nośność podłoża;
- X – dopuszczalne ciśnienie w oponach samolotu średnie do 1,5 MPa;
- T – techniczna metoda oceny;
- 40 – maksymalny wskaźnik ACN SP.

Nośność pozostałych nawierzchni sztucznych i naturalnych RWY i PPS zawiera pkt. 4.4 INOP.

Większość SP wykorzystywanych przez użytkowników lotniska posiada parametr ACN mniejszy niż 40, co umożliwia bezpieczne wykonywanie operacji SP bez ograniczeń ze względu na parametr ACN.

Wniosek o zgodę na lądowanie samolotu o ACN większym niż PCN kieruje operator (przewoźnik lotniczy) do zarządzającego lotniskiem. Decyzję podejmuje Prezes Zarządu lub w jego imieniu Kierownik ds. techniczno-handlowych.

Kontrola użytkowania nawierzchni przez SP, których ACN jest wyższy niż PCN podany dla tej nawierzchni.

Opis procedury:
- Odpowiedzialność:
  - procedura ma na celu zezwolenie na wykonywanie operacji lotniczych przez SP, których liczba klasyfikacyjna ACN jest większa od liczby klasyfikacyjnej PCN ustalonej dla danej nawierzchni. DOL odpowiada za realizację i dokumentowanie procedury. Kierownik ds. techniczno-handlowych koordynuje działania w zakresie opracowania dokumentacji w celu wprowadzenia przyjęcia samolotu o ACN > PCN;
- Przebieg:
  - DOL dokonuje analizy możliwości przyjęcia SP, którego liczba klasyfikacyjna ACN jest większa od liczby klasyfikacyjnej PCN ustalonej dla danej na-

wierzchni. Szczegółowe wartości PCN dla poszczególnych nawierzchni wymienione są w pkt 4.4 INOP oraz podane w „Zbiorze Informacji Lotniczych AIP Polska";

- DOL analizuje możliwość przyjęcia danego SP. W przypadku, gdy wartość PCN uwzględniająca wskazówki dla operacji z nadmiernym obciążeniem jest niewystarczająca dla ACN SP, DOL informuje przewoźnika o występującym ograniczeniu. Przewoźnik wówczas ma możliwość ograniczenia masy SP w celu wykonania operacji z nadmiernym obciążeniem;

– Dokumentowanie:
  - DOL dokumentuje dokonaną analizę wraz z wnioskami. DOL prowadzi rejestr przyjmowanych SP o ACN > PCN. Wszystkie operacje lotnicze archiwizowane są przez AFIS EPML- z oznaczeniem operacji z nadmiernym obciążeniem;
  - na podstawie prowadzonego przez DOL rejestru przyjmowanych SP o ACN > PCN opracowana zostanie roczna analiza określająca ilość wykonanych operacji z przeciążeniem w stosunku do całkowitej liczby operacji w danym roku na danej nawierzchni. DOL jest odpowiedzialny za przedstawienie oraz omówienie ilości operacji w danym roku kalendarzowym. Analiza zostanie zaprezentowana na posiedzeniu „Zespołu ds. Zarządzania Bezpieczeństwem", podsumowującym dany rok. W przypadku przekroczenia 5% całkowitej ilości operacji na danej nawierzchni wykonanych w danym roku, zostaną podjęte czynności mające na celu sprawdzenie stanu technicznego przeciążonej nawierzchni.

7.7.3. Procedura eksploatacji i utrzymania systemów odwadniania

Odwodnienie nawierzchni lotniska niezbędne jest dla:

– Uzyskania wymaganej wytrzymałości gruntu w celu przeniesienia obciążeń wywołanych przez maszyny i pojazdy lub statki powietrzne, niezależnie od pory roku;
– Ograniczenia do minimum możliwości zwabienia zwierząt, będących potencjalnym zagrożeniem dla startujących i lądujących SP;
– Usunięcia wody i zapobiegania powstawania zastoisk wodnych na jakiejkolwiek części PRN;
– Ograniczenia do minimum niebezpieczeństwa powstania hydropoślizgu SP.

Wody opadowe z terenu lotniska spływają w dwóch kierunkach. Granica obydwu zlewni dzieli teren lotniska symetrycznie względem osi północ-południe na dwie części. Odbiornikami spływów deszczowych z terenu Lotniska są:

- rów „Jaślańsko-Chorzelowski" z części zachodniej;
- potok „Rów" z części wschodniej.

Odwodnienie powierzchniowe realizowane jest poprzez odpowiednio wyprofilowane spadki podłużne i poprzeczne dróg startowych do ścieków korytkowych zabezpieczonych betonowymi płytami ażurowymi. Odwodnienie wgłębne realizowane jest przez studzienki ściekowe Ø 500mm do sieci kolektorów kanalizacji deszczowej Ø 300, 500mm za pośrednictwem studni rewizyjnych Ø 1200mm, a następnie do rowu „Jaślańsko-Chorzelowskiego i potoku „Rów". System odwodnienia lotniska nie posiada urządzeń oczyszczających ścieki, posiada natomiast system podczyszczania poprzez osadniki w studzienkach ściekowych i studniach rewizyjnych oraz separator.
Instrukcja eksploatacji i utrzymania nawierzchni pola ruchu naziemnego [IN-06.3-02]

7.7.4. Utrzymanie nawierzchni darniowych

Utrzymanie terenów nawierzchni darniowych w dobrym stanie eksploatacyjnym jest ważne ze względu na:

- Zapewnienie bezpieczeństwa SP na eksploatowanych nawierzchniach darniowych.
- Zapewnienie bezpieczeństwa SP znajdujących się w powietrzu (dotyczy terenów w obrębie granic lotniska i jego pobliżu – w strefie wzlotów lotniska, na których mogą rosnąć drzewa lub krzewy), a także zmniejszenie uszkodzeń SP, które wypadną poza obszar nawierzchni utwardzonych, ze szczególnym uwzględnieniem okolic obiektów posiadających ukryte powierzchnie pionowe;
- Zmniejszenia niebezpieczeństwa zderzenia SP z ptakami (dotyczy pokrytych trawą powierzchni znajdujących się w granicach lotniska).

Utrzymanie nawierzchni trawiastej na polu wzlotów:

- Po zakończeniu prac remontowych należy skontaktować się z Kierownikiem ds. techniczno-handlowych w celu uzgodnienia zagospodarowania terenu zieleni po realizacji inwestycji. Ponadto należy zwrócić uwagę na zachowanie wymagań dotyczących nawierzchni. W przypadku zmniejszenia nośności, powinna być ona polepszona poprzez zagęszczenie gruntu przez wałowanie. Nasypy i zagłębienia należy niwelować. Dla ochrony powierzchni od erozji powodowanej strumieniami gazów silników odrzutowych należy stosować odpowiednie nawierzchnie trawiaste. Na zwykłych glebach można to uzyskać poprzez wysiew traw. Gleby ubogie należy ulepszać poprzez dodanie ziemi urodzajnej lub nawiezienie kompostem.

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

- Dla zachowania odpowiedniej wysokości traw należy ją regularnie kosić. Zaleca się usuwanie skoszonej trawy w bezpośrednim sąsiedztwie krawędzi RWY i TWY z uwagi na możliwość przemieszczania trawy przez podmuch silników SP, a w skrajnym przypadku zassania przez silniki odrzutowe SP i stać się zagrożeniem dla operacji lotniczych.
    - Równanie terenu – II połowa marca i kwiecień oraz II połowa sierpnia i I połowa września (równanie kolein, kretowisk, wałowanie);
    - Wysiew nawozów mineralnych – marzec/kwiecień oraz po każdym pokosie, ponadto wysiew wapna – listopad.
    - Koszenie traw:
        - I pokos – II połowa maja/I połowa czerwca,
        - II pokos – II połowa sierpnia/I połowa września.
    - Podsiewy nawierzchni trawiastych – od 15 maja do 15 września, (gdy jest odpowiednia wilgotność podłoża).

Utrzymanie terenów trawiastych położonych poza polem wzlotów:

- Podstawowym celem utrzymania terenów zieleni, położonych na terenie lotniska, jednakże pozostających poza terenem pola wzlotów jest zapewnienie możliwości kontrolowania obecności zwierząt;
- Eksploatacja terenów zieleni powinna obejmować specjalne metody zmniejszenia ilości gryzoni. Tereny, gdzie ilość gryzoni przewyższa poziom „normalny" mogą zwabiać ptaki drapieżne, które jeżeli wziąć pod uwagę charakter lotu i masę ciała, stanowią największe niebezpieczeństwo w przypadku zderzenia ze SP;
- Drzewa i krzewy nie wymagają specjalnych zabiegów eksploatacyjnych, za wyjątkiem kontrolowania ich wysokości.

7.8. Procedury eksploatacji pomocy wzrokowych i systemu zasilania elektrycznego

7.8.1. Zasady ogólne

Podstawowym zadaniem systemów i urządzeń wzrokowych pomocy nawigacyjnych eksploatowanych jest dostarczanie wzrokowych informacji podczas wykonywania przez statki powietrzne operacji lotniczych. Bezpieczeństwo tych operacji bezpośrednio zależy, od jakości i ilości informacji dostarczanych załogom SP, które z kolei wynikają

z efektywności i niezawodności eksploatacyjnej systemów i urządzeń wykorzystywanych w zabezpieczeniu ruchu lotniczego. W tym celu program obsługi eksploatowanych systemów i pomocy wzrokowych zakłada:

- Systematyczne kontrole stanu elementów;
- Niezwłoczne usuwanie niesprawności;
- Przestrzeganie terminów wykonywania wymaganych przeglądów;
- Planowanie i organizację prac obsługowo-konserwacyjnych;
- Zgromadzenie niezbędnego zapasu części zamiennych;
- Zapewnienie właściwych warunków do wykonywania prac naprawczo-eksploatacyjnych;
- Odpowiednio przygotowany personel.

Odpowiedzialni pracownicy dokonują codziennych kontroli urządzeń energetycznych, zasilających, źródeł zasilania awaryjnego, urządzeń nawigacyjnych oraz oświetlenia przeszkodowego. Czynności kontrolne są odnotowane w Rejestrze obsługi systemu elektrycznego lub Dzienniku Eksploatacji Lotniczych Urządzeń Naziemnych Bądź w Protokole z kontroli Stanu Nawierzchni Lotniska. Czynności obsługowe urządzeń wykonywane są zgodnie z instrukcjami eksploatacji urządzeń i zaleceniami producenta.

Celem systemu konserwacji zapobiegawczej jest zapewnienie pełnej sprawności systemów wzrokowych pomocy nawigacyjnych podczas całego okresu ich użytkowania.

Dla świateł podejść do lądowania i dróg startowych niedopuszczalne jest występowanie świateł niesprawnych jeżeli powoduje to zafałszowanie podstawowej konfiguracji zestawu świetlnego z wyjątkiem poprzeczki i poprzeczki długiej, światła niesprawne nie mogą ze sobą sąsiadować.

Dla poprzeczek długich i świateł krawędziowych RWY za sąsiednie uważa się światła jeżeli następują kolejno po sobie:

- Poprzecznie w tej samej poprzeczce lub w tej samej poprzeczce długiej;
- Podłużnie w tym samym rzędzie świateł krawędziowych rwy lub poprzeczek.

Dopuszcza się tolerowanie ogółem 20% niesprawnych świateł przeszkodowych pod warunkiem, że: dla obiektów liniowych będzie zapewnione wyraźne oznakowanie ich obrysów, dla obiektów punktowych (maszty) będzie sprawne oświetlenie na obiektach blisko sąsiadujących.

7.8.2. Procedury obsługi dla opraw świateł nawigacyjnych drogi startowej i dróg kołowania

Prace w zakresie konserwacji, napraw i remontów urządzeń oświetlenia lotniczego i ogólnego należy wykonywać po wyłączeniu tych urządzeń spod napięcia, przy czym wyłączenia należy dokonać w taki sposób, aby uzyskać widoczną przerwę izolacyjną w obwodach zasilających. Nie jest konieczne, aby przerwa ta była widoczna z miejsca wykonywania prac. Za widoczną przerwę izolacyjną przyjmuje się:

- Wyjęcie wkładek bezpiecznikowych;
- Zdemontowanie części układu zasilającego;
- Widoczne otwarcie zestyków łącznika na bezpieczną odległość.

Powyższe działania nie zwalniają od obowiązku sprawdzenia i upewnienia się o braku napięcia w miejscu wykonywania prac.

Przy urządzeniach elektroenergetycznych nie wyłączonych spod napięcia dozwolone są prace polegające na wymianie w obwodach o napięciu do 1kV wkładek topikowych i źródeł światła o nie uszkodzonej obudowie i oprawie.

Pracownik wyłączający napięcie w obwodzie oświetlenia informuje o tym współpracowników i jednocześnie ma obowiązek nie dopuścić do przypadkowego ponownego załączenia. Załączenie odbywa się po sprawdzeniu czy nie stworzy to zagrożenia dla ludzi.

Stosować tylko sprawne narzędzia zgodnie z ich przeznaczeniem. Sprawdzać poprawność działania przyrządów pomiarowych i wskaźników napięcia oraz datę ważności badań sprzętu dielektrycznego przed ich użyciem.

Prace na wysokości mogą być wykonywane tylko przy zastosowaniu odpowiednich urządzeń (pomosty, podnośniki) lub innych właściwych dla tego rodzaju prac ochron, zabezpieczeń oraz sprzętu, jak np.: drabiny dostawne, rozstawne i szelki bezpieczeństwa, przy czym:

- Prace na wysokości mogą być prowadzone tylko przy asekuracji z dołu przez operatora podnośnika;
- Podczas pracy na masztach i konstrukcjach należy stosować zabezpieczenia przed upadkiem w postaci linek asekuracyjnych i szelek bezpieczeństwa;
- Nie wolno używać uszkodzonych drabin i pomostów zachowując szczególną ostrożność przy ich ustawianiu i w trakcie pracy na nich;

- Pracownicy pozostający na dole obowiązkowo zakładają hełmy ochronne i nie dopuszczają do przebywania osób postronnych w zasięgu prowadzonych prac;
- Nie wolno rzucać żadnych przedmiotów (materiały, narzędzia) do pracownika pracującego na górze ani do pracowników pozostających na dole. Wszystkie części i narzędzia należy wciągać lub spuszczać za pomocą linki;
- Pracujący w koszu podnośnika bezwzględnie powinni zamykać barierki ochronne zabezpieczające przed wypadnięciem, a w trakcie podnoszenia i opuszczania kosza nie wychylać się ani nie wystawiać na zewnątrz rąk;
- W czasie pracy należy zabezpieczyć się przed najechaniem przez inny pojazd przez wystawienie słupków i znaków ostrzegawczych, ustawienie samochodu z włączonymi światłami awaryjnymi i włączoną lampą ostrzegawczą na dachu;
- Zachować szczególną ostrożność przy wymianie halogenowych źródeł światła ze względu na ich wysoką temperaturę nawet po krótkotrwałym załączeniu. W żadnym przypadku nie dotykać gołą dłonią (używać rękawic ochronnych) halogenowych źródeł światła i unikać bezpośredniego patrzenia na pracujące źródła światła w projektorach i oprawach.

Urządzenia technologiczne znajdujące się w pobliżu miejsca wykonywania prac przy urządzeniach elektroenergetycznych, których ruch zagraża bezpieczeństwu wykonywania prac, należy wyłączyć z ruchu. W przypadku niemożliwości wyłączenia z ruchu mogą być zastosowane inne środki zabezpieczające, lecz muszą całkowicie zabezpieczać zdrowie i życie ludzkie.

Otwarte kanały, studzienki, wykopy lub inne podobne wgłębienia w miejscach dostępnych dla ludzi należy w sposób widoczny oznaczać znakami ostrzegawczymi, a miejsca szczególnie niebezpieczne ogradzać.

Z wyjątkiem robót awaryjnych nie należy wykonywać prac przy urządzeniach napowietrznych przy złej widoczności, podczas silnego wiatru >10m/s, mgły, deszczu, śnieżycy, odwilży oraz mrozu większego niż -10°C.

Podczas wyładowań atmosferycznych zabronione jest wykonywanie robót na podnośniku, masztach, konstrukcjach kratowych oraz kablach, zarówno w terenie jak i na stacjach, do których kable są wprowadzone.

Prace w warunkach szczególnego zagrożenia dla zdrowia i życia ludzkiego powinny być wykonywane, przez co najmniej dwie osoby z aktualnym zaświadczeniem kwalifikacyjnym, ważnymi badaniami lekarskimi i szkoleniu BHP.

Prace w warunkach niezaliczanych do szczególnego zagrożenia dla zdrowia i życia ludzkiego mogą być wykonywane jednoosobowo.

We wszystkich przypadkach wyżej niewymienionych przypadkach należy stosować się do aktualnych zasad z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach elektroenergetycznych w zakładach przemysłowych, zawartych w obowiązujących przedmiotowych normach i Rozporządzeniach.

7.8.3. Zasady prowadzenia prac przy urządzeniach oświetlenia lotniczego i w polu manewrowym lotniska

Każdą pracę w polu manewrowym lotniska należy uzgodnić z DOL lub/i AFIS EPML. Przed rozpoczęciem prac należy zgłosić się do DOL.

Prace serwisowe, które w jakikolwiek sposób zakłócają, ograniczają lub uniemożliwiają operacyjne wykorzystanie dowolnego z systemów oświetlenia lotniczego, mogą być rozpoczęte i prowadzone tylko po uzyskaniu zezwolenia AFIS EPML.

Bieżące prace serwisowe mogą być wykonywane pod warunkiem, że:

- Są prowadzone tylko w sprzyjających warunkach operacyjnych, mogą być przerwane na każde żądanie DOL/AFIS EPML;
- Umożliwiają w krótkim uzgodnionym czasie przywrócenie pełnej sprawności urządzeń wymagają każdorazowo:
  - uzyskania zezwolenia AFIS EPML na zajęcie określonego obszaru pola manewrowego i/lub wyłączenie serwisowanych urządzeń;
  - uzgodnienia AFIS EPML czasu niezbędnego do zwolnienia zajmowanego obszaru pola manewrowego i/lub przywrócenia urządzeń do pełnej sprawności;
- Przy podejmowaniu działań, które wykraczają poza zakres bieżących prac serwisowych i wpływają na sytuację operacyjną i/lub powodują generowanie komunikatów alarmowych w systemie monitoringu technicznego, należy ponadto powiadomić DOL.

Dla prac długoterminowych/awarie, przeglądy, remonty/wymagających trwałego zawieszenia określonych składników oświetlenia lotniczego, gdy niemożliwe jest przywrócenie sprawności urządzeń na każde żądanie AFIS EPML, wymagane jest wystawienie NOTAM. Dokument ten musi zawierać dokładne określenie obszaru wyłączonego z użytkowania, urządzeń/systemów podlegających wyłączeniu oraz dokładny

czas rozpoczęcia i zakończenia prac. NOTAM wystawia AFIS EPML na wniosek operatora urządzeń elektrotechnicznych, najpóźniej na 1 godzinę przed planowanym rozpoczęciem prac.

Przy braku możliwości sterowania pomocami świetlnymi ze stanowiska operatorskiego należy powiadomić DOL oraz operatora urządzeń elektrotechnicznych.

Dla prac wymagających zawieszenia sterowania zdalnego, gdy nie będzie możliwe jego przywrócenie w krótkim czasie na żądanie AFIS EPML, jak również w sytuacjach awaryjnych, dopuszcza się sterowanie ręczne, po ustaleniu metod komunikacji pomiędzy pracownikami prowadzącymi sterowanie. Sterowanie zdalne lokalne należy ograniczyć do niezbędnego minimum. Może być ono realizowane tylko w wyjątkowych sytuacjach dla pojedynczych obwodów w uzgodnieniu z AFIS EPML.

Zakończenie prac w obszarze pola manewrowego należy niezwłocznie zgłosić do AFIS EPML, po uprzednim upewnieniu się o prawidłowości działania serwisowanych urządzeń.

Należy bezwzględnie przestrzegać obowiązku utrzymywania stałej łączności radiotelefonicznej, według instrukcji użytkowania sieci radiotelefonicznej.

7.8.4. Zasady postępowania w sytuacji awaryjnej

Operator urządzeń elektrotechnicznych po otrzymaniu informacji o awarii urządzeń oświetlenia lotniczego z systemu monitoringu technicznego, względnie od innych służb technicznych lub operacyjnych lotniska, niezwłocznie przystępuje do jej usunięcia zgodnie z poniższymi zasadami:

- Przeprowadzenie analizy zdarzeń z systemu monitoringu technicznego;
- Sprawdzenie prawidłowości działania urządzeń i systemów świetlnych w stacji w stacji NN i/lub w terenie;
- W uzgodnieniu z DOL określenie stopnia wpływu awarii na gotowość operacyjną lotniska;
- Wykonanie podstawowych działań naprawczych np. wymiana bezpiecznika(ów);
- Sprawdzenie poprawności działania urządzeń np. przełączenie regulatorów na sterowanie ręczne i sprawdzenie na wszystkich stopniach intensywności.

Jeżeli powyższe czynności nie spowodują przywrócenia sprawności urządzeń/systemów świateł lotniczych, a ich dysfunkcja ma istotne znaczenie dla gotowości operacyjnej lotniska, Operator urządzeń elektrotechnicznych powiadamia Zarządzającego lotniskiem, o zaistniałej awarii i w uzgodnieniu z DOL podejmuje decyzję o uruchomieniu „Procedury usuwania awarii".

Procedura usuwania awarii:

- Oszacowanie maksymalnego czasu niezbędnego do zlokalizowania i usunięcia awarii na podstawie informacji z systemu monitoringu i np. wstępnych oględzin i pomiarów obwodu;
- Uzgodnienie z DOL czasu rozpoczęcia i przypuszczalnego zakończenia prac, zamknięcia niezbędnych rejonów pola manewrowego i/lub zawieszenia wymaganych systemów świetlnych i wystąpienie do AFIS EPML o wydanie stosownego NOTAM;
- Wyznaczenie pracowników niezbędnych do usunięcia awarii /po godzinach pracy wezwanie pracowników z domu/ - rozpoczęcie pracy zgłaszają do DOL;
- Przygotowanie niezbędnych narzędzi, materiałów i części zapasowych tak, aby z chwilą zamknięcia i udostępnienia określonych obszarów pola manewrowego i/lub zawieszenia wymaganych systemów świetlnych bezzwłocznie rozpocząć czynności naprawcze;
- Realizacja działań niezbędnych do lokalizacji awarii i jej usunięcia, zależna od typu urządzeń oraz ilości i rozległości uszkodzeń. Prace muszą być wykonywane w sposób niezagrażający bezpieczeństwu ruchu SP;
- Po usunięciu awarii sprawdzenie prawidłowości działania urządzeń zarówno na sterowaniu ręcznym jak i zdalnym - powiadomienie DOL oraz AFIS EPML;
- Powiadomienie DOL oraz AFIS EPML
- o zakończeniu procedury usuwania awarii i przywróceniu operacyjnej gotowości systemów oświetlenia lotniczego;

Odpowiedzialnym za zorganizowanie i kierowanie procedurą usuwania awarii jest Operator urządzeń elektrotechnicznych. Dla awarii złożonych/skomplikowanych i rozległych w czasie Operator urządzeń elektrotechnicznych na bieżąco informuje bezpośrednich przełożonych o postępach w usuwaniu awarii.

Poza godzinami pracy nadzór nad urządzeniami oświetlenia lotniczego prowadzi Operator urządzeń elektrotechnicznych.

Przy braku sterowania zdalnego Operator urządzeń elektrotechnicznych zapewnia ręczne sterowanie niezbędnymi systemami świateł nawigacyjnych bezpośrednio z stacji NN.

7.8.5. Eksploatacja świateł nawigacyjnych podejścia, drogi startowej i dróg kołowania

Ogólna charakterystyka techniczna systemu świateł nawigacyjnych przedstawiona została w pkt. 6.3 INOP.

Zakresy i terminy przeprowadzania oględzin i przeglądów:

- Oględziny bieżące wykonywane w ramach codziennych kontroli RWY i TWY lub wykonywane dla określonych urządzeń i systemów oraz po:
  - otrzymaniu sygnału o ostrzeżeniu/alarmie z systemu monitoringu technicznego;
  - gwałtownych zmianach pogody lub niekorzystnych zjawiskach atmosferycznych takich jak silne opady śniegu, grad, ulewny deszcz, silny wiatr;
  - zakończeniu prac prowadzonych w obszarze podejść do lądowania lub pola manewrowego np. odśnieżanie, koszenie traw, oczyszczanie nawierzchni z gumy, remont nawierzchni;
  - otrzymaniu informacji o niesprawności urządzeń ze strony AFIS EPML, służb operacyjnych, lub innych służb technicznych mające na celu sprawdzenie:
    - poprawności układu geometrycznego świateł podejść do lądowania;
    - kompletności systemów świetlnych;
    - uszkodzeń urządzeń na skutek czynników atmosferycznych lub przez osoby obce;
    - stanu konstrukcji wsporczych podejść do lądowania - masztów i poprzeczek;
    - stanu osłon kabli zasilających;
    - stanu optyki zewnętrznej;
    - sprawności źródeł światła;
    - ustawienia kątowego lamp;
    - stanu pryzmatów lamp zagłębionych;
    - stopnia zabrudzenia pryzmatów;
    - stopnia przesłaniania lamp przez czynniki zewnętrzne - w zimie zaspy i pryzmy śniegu, w lecie odrostów trawy;

  - jednakowej intensywności świecenia dla każdego z obwodów w ramach jednego systemu świetlnego;
- Wszelkie usterki ujawnione w ramach oględzin bieżących powinny być w miarę możliwości usuwane bezzwłocznie.
- Przeglądy okresowe, dostosowane do warunków atmosferycznych i operacyjnych, wykonywane po stwierdzeniu spadku intensywności świecenia świateł nawigacyjnych poniżej wymaganego poziomu, polegające na:
  - raz w roku, wykonaniu mycia lamp krawędziowych RWY i lamp podejść do lądowania;
- Przeglądy roczne - wykonywane raz w roku i/lub przed każdym zgłoszeniem do kontroli z powietrza, polegające na wykonaniu wszystkich czynności jak dla oględzin bieżących i przeglądów okresowych oraz na:
  - sprawdzeniu poprawności ustawień kątowych lamp naziemnych podejść do lądowania, poprzeczek skrzydłowych progu oraz lamp krawędziowych RWY;

7.8.6. Prace w studniach kanalizacji kablowej świateł nawigacyjnych

Na lotnisku nie przeprowadza się tego typu prac.

7.8.7. Obsługa lamp naziemnych i zagłębionych

Lampy świateł nawigacyjnych zasilane są poprzez transformatory o mocy proporcjonalnej do mocy lamp. W sytuacji awaryjnej np. przebicie pomiędzy uzwojeniami transformatora, przy jednoczesnym rozszczelnieniu i zalaniu wodą lampy, możliwe jest pojawienie się na metalowej obudowie lampy pełnego napięcia zasilającego obwód oświetleniowy. Z tego też względu dla zachowania bezpieczeństwa pracowników, na czas wykonywania czynności obsługowych szczególnie przy lampach zagłębionych, obwód oświetleniowy powinien być wyłączony. Jeżeli z powodów operacyjnych lub technicznych wyłączenie nie jest możliwe należy:

- Upewnić się czy zaciski ochronne transformatorów izolacyjnych są prawidłowo przyłączone do ekranów ochronnych obwodu oświetleniowego lub uziomów miejscowych;
- Stosować izolacyjny sprzęt ochronny odpowiedni do zakresu napięć i warunków środowiskowych.

Prace w warsztacie naprawy lamp oświetlenia nawigacyjnego prowadzone są zgodnie z zaleceniami producentów zawartymi w instrukcjach obsługi lamp.

7.8.8. Eksploatacja świetlnych wskaźników ścieżki schodzenia (PAPI)

Ogólna charakterystyka techniczna wskaźników ścieżki schodzenia (PAPI) przedstawiona została w pkt. 6.3 INOP.

Zespół soczewek i filtrów wskaźników świetlnych jest tak zaprojektowany, że strumień świetlny emitowany przez każdą z jednostek jest postrzegany przez obserwatora, jako dwubarwny. W zależności od kąta obserwacji pilot widzi barwę czerwoną lub białą wskaźnika. Ponieważ jednostki ustawione są pod ściśle określonymi różnymi kątami pilot na podstawie uzyskanej świetlnej informacji kodowej może ocenić aktualną wysokość w stosunku do pożądanej ścieżki schodzenia do lądowania, i tak:

- Dwa wskaźniki bliższe RWY - czerwone, a dwa dalsze wskaźniki - białe oznaczają, że samolot ląduje prawidłowo, znajdując się na ścieżce schodzenia lub bardzo blisko niej;
- Trzy wskaźniki bliższe RWY - czerwone i jeden biały oznacza to, że samolot ląduje nieprawidłowo i znajduje się poniżej ścieżki schodzenia;
- Jeden czerwony wskaźnik bliższy RWY, a trzy dalsze białe oznaczają, że samolot znajduje się powyżej ścieżki schodzenia;
- Cztery wskaźniki czerwone oznaczają duże obniżenie samolotu /niebezpieczne/ w stosunku do ścieżki schodzenia;
- Cztery wskaźniki białe oznaczają duże przewyższenie samolotu w stosunku do ścieżki schodzenia.

Zakresy i terminy przeprowadzania oględzin i przeglądów urządzeń PAPI:

- Oględziny bieżące wykonywane po:
  - otrzymaniu sygnału o ostrzeżeniu lub alarmie z systemu monitoringu technicznego;
  - gwałtownych zmianach pogody lub niekorzystnych zjawiskach atmosferycznych takich jak silne opady śniegu, grad, ulewny deszcz, silny wiatr;
  - zakończeniu prac prowadzonych w bezpośredniej styczności jednostek PAPI, np. agrotechnicznych;
  - otrzymaniu informacji o niesprawności urządzeń ze strony AFIS EPML, lub innych służb technicznych;
- mają na celu sprawdzenie czy:
  - sprawne są wszystkie źródła światła;
  - czyste są szyby zewnętrzne jednostek;

- przejście od czerwonego do białego koloru jest prawidłowe dla wszystkich jednostek;
- nie ma widocznych śladów uszkodzeń;
- jednostki nie są przesłaniane przez np. śnieg, trawę;

Wszelkie usterki ujawnione w ramach oględzin bieżących powinny być w miarę możliwości usuwane bezzwłocznie. Po zakończeniu prac, które mogłyby mieć wpływ na ustawienie kątowe jednostek należy przeprowadzić pomiar kontrolny i dokonać odpowiedniej korekty ustawień.

Przeglądy okresowe - wykonywane raz w miesiącu (w okresie zimowym przy dobrej pogodzie - bez opadów) i polegają na przeprowadzeniu wszystkich czynności jak dla oględzin bieżących oraz:

- umyciu obudowy i szyb zewnętrznych jednostek;
- oczyszczeniu wnętrza jednostek z zanieczyszczeń, kurzu i wilgoci;
- przemyciu soczewek spirytusem;
- dokonaniu sprawdzenia i ew. ustawienia kątowego;
- sprawdzeniu stanu źródeł światła;
- sprawdzeniu sterowania z AFIS EPML dla wszystkich stopni intensywności.

Przeglądy roczne - wykonywane raz w roku lub przed każdym zgłoszeniem do kontroli z powietrza, polegają na wykonaniu wszystkich czynności jak dla oględzin bieżących i przeglądów okresowych oraz sprawdzeniu stanu:

- wszystkich połączeń elektrycznych;
- wszystkich połączeń mechanicznych;
- powierzchni odbłyśników;
- fundamentów i konstrukcji wsporczych;
- transformatorów i złączy SN w studni kablowej.

Wymagania szczegółowe dotyczące prowadzenia prac przy urządzeniach PAPI.
Kontrola okresowa z powietrza przeprowadzana jest na wniosek Zarządzającego lotniskiem.

Pomiar ustawienia kątowego jednostek PAPI należy przeprowadzać przy różnych warunkach termicznych zarówno dla urządzeń „rozgrzanych” jak i „zimnych”.

Praca polegająca na sprawdzeniu ustawienia kątowego jednostek PAPI lub na regulacji tego ustawienia, powinna zostać potwierdzona protokołem z ustawienia kątowego urządzeń PAPI.

7.8.9. Eksploatacja podświetlanych znaków pionowych

Ogólna charakterystyka techniczna urządzeń podświetlanych znaków pionowych
Znaki wyposażone są w halogenowe, LED-owe lub jarzeniowe źródła światła o ilości i mocy dopasowanej do wielkości i typu znaku. Większość znaków została pogrupowana w kilka wydzielonych obwodów szeregowych zasilanych i sterowanych przy pomocy standardowych zasilaczy stałoprądowych. Obwody te mogą być sterowane indywidualnie lub grupowo przez AFIS EPML.

Zakresy i terminy przeprowadzania oględzin i przeglądów

- Oględziny bieżące obwodów i pojedynczych jednostek systemu realizowane w ramach bieżących działań eksploatacyjnych na terenie pola manewrowego oraz po:
  - otrzymaniu sygnału o ostrzeżeniu lub alarmie dla obwodów znaków z systemu monitoringu technicznego;
  - zakończeniu prac prowadzonych przez inne służby w bezpośredniej styczności znaków, np. odśnieżania, agrotechnicznych;
  - otrzymaniu informacji o niesprawności urządzeń ze strony AFIS EPML, służb operacyjnych, lub innych służb technicznych mające na celu sprawdzenie czy:
    - sprawne są wszystkie źródła światła;
    - czyste są panele frontowe;
    - nie ma widocznych śladów uszkodzeń;
    - znaki nie są przesłaniane przez śnieg, trawę;
    - znaki zamontowane są stabilnie.
  - Wszelkie usterki ujawnione w ramach oględzin bieżących powinny być w miarę możliwości usuwane bezzwłocznie.
- Przeglądy roczne polegające na wykonaniu wszystkich czynności jak dla oględzin bieżących i przeglądów okresowych oraz:
  - sprawdzeniu stanu przewodów, połączeń elektrycznych i mechanicznych;
  - oczyszczeniu wnętrza jednostek z zanieczyszczeń, kurzu i wilgoci;
  - umyciu obudów i paneli frontowych;
  - sprawdzeniu stanu złączy łamliwych i fundamentów.

Dla uniknięcia uszkodzeń źródeł światła, układów zapłonowych i paneli frontowych, planowe czynności konserwacyjne nie powinny być przeprowadzane w niekorzystnych warunkach atmosferycznych (silny wiatr, opady deszczu, śniegu).

7.8.10. Eksploatacja oświetlenia płyt postojowych i oświetlenia terenu

Operator urządzeń elektrotechnicznych odpowiada za zapewnienie oświetlenia płyt postojowych i oświetlenia terenu.

Ogólna charakterystyka techniczna oświetlenia płyt postojowych i oświetlenia terenu przedstawiona została w pkt. 6.3 INOP.

Zakresy i terminy przeprowadzania oględzin i przeglądów

- Oględziny bieżące wykonywane po:
  - stwierdzeniu niesprawności podczas wykonywania codziennych czynności eksploatacyjnych;
  - otrzymaniu zgłoszenia o niesprawności ze strony służb technicznych, służb operacyjnych lub bezpośrednich użytkowników systemów oświetleniowych;
  - gwałtownych zmianach pogody lub niekorzystnych zjawiskach atmosferycznych takich jak silny wiatr, grad, burze;
  - stwierdzeniu prowadzenia prac ziemnych, budowlanych w bezpośredniej bliskości tras kablowych obwodów oświetleniowych;
- mające na celu sprawdzenie:
  - ewentualnych uszkodzeń masztów/słupów, kabli, rozdzielnic, opraw przez osoby obce lub na skutek czynników atmosferycznych;
  - dostępu do szaf rozdzielczych na płycie postojowej (czy nie są zastawione przez sprzęt obsługi płyty);
  - sprawności układów zasilania i sterowania obwodami oświetleniowymi;
  - sprawności źródeł światła;

Wszelkie usterki ujawnione w ramach oględzin bieżących powinny być w miarę możliwości usuwane bezzwłocznie.

- Przeglądy roczne - przeprowadzane raz w roku nie rzadziej niż raz na dwa lata, polegające na wykonaniu czynności jak oględzin bieżących i przeglądów okresowych oraz na sprawdzeniu stanu i dokonaniu konserwacji:
  - dokręceniu wszystkich połączeń elektrycznych i mechanicznych;
  - oczyszczeniu wnętrza szaf rozdzielczych;
  - konserwacji styczników i przekaźników;
  - oczyszczenie opraw oświetleniowych, umyciu kloszy i odbłyśników;

- sprawdzeniu stanu słupów oświetleniowych pod kątem ewentualnych uszkodzeń przez pojazdy mechaniczne lub uszkodzeń wynikających ze starzenia się betonu.

7.8.11. Wymagania szczegółowe dotyczące prowadzenia prac przy urządzeniach oświetlenia PPS i oświetlenia ogólnego płyt postojowych i oświetlenia terenu

Nie stosować wkładek topikowych o prądach znamionowych większych niż podane w dokumentacji, a źródła światła wymieniać na sprawne o tych samych parametrach technicznych;

Zużyte źródła światła magazynować z przeznaczeniem do utylizacji w wyznaczonym do tego celu pomieszczeniu.

Uszkodzone klosze i dławiki wymieniać na nowe zwracając szczególną uwagę na ich staranne mocowanie do oprawy;

W przypadku gdy nie można uruchomić oprawy w terenie, uszkodzoną oprawę zdemontować i naprawić w warsztacie. Jeśli to tylko możliwe, zdemontowaną oprawę zastąpić na czas naprawy inną o tych samych parametrach technicznych;

Uszkodzone kondensatory wymieniać na sprawne nie dopuszczając aby oprawy oświetleniowe pracowały bez kompensacji;

Prace ziemne wykonywać z zachowaniem szczególnej ostrożności ze względu na występowanie w terenie niezinwentaryzowanych sieci i urządzeń podziemnych.

7.8.12. Eksploatacja świateł przeszkodowych

Ogólna charakterystyka techniczna
Światła przeszkodowe, eksploatowane przez Operatora urządzeń elektrotechnicznych, zasilane są bezpośrednio napięciem sieciowym 230V.

Światła przeszkodowe sterowane są w poniższy sposób:

- sterowanie ręczne;
- wyłączniki zmierzchowe;

– załączone na stałe;

Zakresy i terminy przeprowadzania oględzin i przeglądów
Wymiany źródeł światła i naprawy wyłączników zmierzchowych wykonywane są na bieżąco po stwierdzeniu ich niesprawności w czasie kontroli codziennych. Przeglądy instalacji zasilających, sterujących i opraw oświetleniowych realizowane są razem i w terminach przeglądów oświetlenia lub zewnętrznego obiektów, na których są zainstalowane światła przeszkodowe.
Osoby odpowiedzialne za prawidłową pracę systemów elektrycznych i pomocy wzrokowych

Operator urządzeń elektrotechnicznych
godz. 7:00-22:00
Tel. +48 17 744 92 50

Kierownik ds. techniczno-handlowych
godz. 7:00 – 15:00
Tel. 17 788 72 68

7.8.13. Odstępy czasowe i terminy inspekcji, wyniki raportowania i działania pokontrolne

Dyżurny operacyjny lotniska lub osoba wyznaczona podczas przeglądu lotniska (w ciągu dnia i wieczorem) dokonuje przeglądu stanu oświetlenia nawigacyjnego RWY, TWY, podejścia, wskaźnika kierunku wiatru, a także ich systemu zasilania w energię elektryczną i zdalnego sterowania oświetleniem nawigacyjnym. Wykonany przegląd jest potwierdzony wpisem w protokół z kontroli stanu nawierzchni lotniska. Dodatkowo stan pracy pomocy wzrokowych jest kontrolowany poprzez system monitoringu (AMS PICO), który podaje sprawność poszczególnych elementów oświetlenia w zakresie wymagań do prowadzenia operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności.

Dodatkowo informacje o ewentualnym stwierdzeniu nieprawidłowości stanu technicznego oświetlenia otrzymuje od DOL i przedstawiciela działu utrzymania ruchu i konserwacji lotniska po ich każdorazowej kontroli PRN lotniska.

Szczegółowe informacje wraz z procedurami postępowania zawarto w „Instrukcji eksploatacji wzrokowych pomocy nawigacyjnych” [IN-06.3-08].

7.9. Procedura odśnieżania PRN

7.9.1. Część ogólna oraz procedury niezbędne do realizacji utrzymania pola naziemnego ruchu lotniczego w okresie jesienno-zimowym

W okresie jesienno-zimowym jednym z głównych czynników, decydującym o prawidłowym funkcjonowaniu lotniska jest utrzymanie w odpowiednim stanie sztucznych nawierzchni lotniskowych. Zapewnienie odpowiedniej czystości RWY, TWY i PPS ma podstawowe znaczenie dla bezpieczeństwa startów i lądowań, bezpieczeństwa naziemnego ruchu lotniczego oraz pewności i punktualności komunikacji lotniczej. Bezpieczeństwo operacji lotniczych zapewnia nawierzchnia lotniskowa o odpowiedniej nośności, czystości i szorstkości. Występujące w okresie jesienno-zimowym opady (śnieg i deszcz) oraz osady atmosferyczne (szron, szadź, gołoledź, lodowica) mogą spowodować pogorszenie dwóch ostatnich właściwości tj. czystości i szorstkości nawierzchni, a tym samym pogorszyć warunki eksploatacyjne lotniska.

7.9.2. Prace przygotowawcze w okresie poprzedzającym zimę

Koordynatorem Akcji Zima (AZ) jest Mistrz utrzymania ruchu i konserwacji lotniska. Odpowiada on za przygotowanie lotniska, sprzętu i pracowników do działań w okresie zimowym.

Należy wykonać szczegółowy przegląd, sztucznych nawierzchni lotniskowych (TWY, RWY, PPS, dróg technicznych oraz dróg ppoż.).

Stwierdzone uszkodzenia powinny być bezwzględnie usunięte. Dotyczy to zwłaszcza napraw powierzchniowych uszkodzeń nawierzchni, uzupełnienie ubytków masy zalewowej w szczelinach dylatacyjnych oraz likwidacji pęcherzy w nawierzchniach z betonu asfaltowego. Niedopuszczalne jest pozostawienie na okres jesienno-zimowy otwartych szczelin dylatacyjnych w nawierzchni z betonu cementowego.

Należy wykonać szczegółowy przegląd nawierzchni darniowych pola wzlotów. Z nawierzchni darniowych usunąć wszelkie zanieczyszczenia (kamienie, kretowiska, chwasty) a nawierzchnię wyrównać.

Należy wykonać szczegółowy przegląd systemu odwodnienia lotniska. Szczególną uwagę należy zwrócić na systemy przepompowni wód deszczowych wyposażone

w osadniki piasku, separatory i zestawy pompowe. Urządzenia te powinny być dokładnie sprawdzone, a osadniki i separatory wyczyszczone z zanieczyszczeń. Kanalizacja deszczowa kompleksowo powinna podlegać szczegółowej kontroli poprzez sprawdzenie drożności i należytego zamknięcia pokryw studzienek. Stwierdzone uszkodzenia powinny być bezwzględnie usunięte, a rowy otwarte należy oczyścić z mułu oraz innych zanieczyszczeń.

Rowy otwarte pogłębić do głębokości zapewniającej swobodny spływ wód.

Zakupić odpowiednią ilość środków chemicznych do likwidacji gołoledzi.

Należy wykonać ostateczny przegląd stanu technicznego sprzętu przewidzianego do udziału w odśnieżaniu i odladzaniu lotniska. Zapewnić odpowiednią ilość najczęściej zużywających się części zamiennych. Zapewnić odpowiednią ilość radiotelefonów do łączności między sprzętem biorącym udział w AZ, a AFIS EPML.

Przeprowadzić szkolenie dla poszczególnych grup pracowników biorących udział w AZ, ponadto zapewnić odpowiednią ilość odzieży ochronnej.

Zawrzeć porozumienia z jednostkami zewnętrznymi w sprawie współdziałania i pomocy przy odśnieżaniu lotniska.

Prace przygotowawcze należy zakończyć w terminie do 15 października każdego roku.

7.9.3. Obowiązki osób funkcyjnych odpowiedzialnych za utrzymanie lotniska w okresie zimowym

Nadzór nad gotowością eksploatacyjną lotniska w okresie zimy sprawuje Kierownik ds. techniczno-handlowych.

Mistrz utrzymania ruchu i konserwacji lotniska - Koordynator Akcji Zima odpowiedzialny jest w za:

- Właściwe przygotowanie lotniska do okresu jesienno-zimowego, utrzymanie lotniska w stałej gotowości eksploatacyjnej, a w szczególności RWY, TWY, PPS a także zapewnienie sprawności technicznej sprzętu do odśnieżania i odladzania oraz sprzętu łączności bezprzewodowej;
- Zapewnienie niezbędnej ilości sprzętu i materiałów;
- Przeszkolenie pracowników biorących udział w AZ;

- Utworzenie grup pogotowia zimowego z wytypowaniem kierujących AZ oraz zapewnienie ich stałej gotowości pod względem organizacyjno-technicznym;
- Zapewnienie odpowiedniej ilości pomieszczeń dla ludzi i stałych miejsc postoju dla sprzętu;
- Zapewnienie utrzymania w pełnej sprawności nawierzchni lotniskowych w okresie zimy;
- Ustalenie ilości zestawów sprzętu i ludzi niezbędnych do likwidacji możliwego zagrożenia w zależności od pobranych z AFIS EPML lub innych dostępnych źródeł prognoz pogody;
- Nadzór nad organizacją odśnieżania i odladzania lotniska,
- Sprawowanie nadzoru nad organizacją i technologią pracy grup AZ;
- Zapewnienie fachowego ich przeszkolenia w zakresie posługiwania się sprzętem technicznym, obowiązującej technologii odśnieżania i odladzania (kolejność odśnieżania, ilość i rodzaju użytego sprzętu, oraz zasad bezpieczeństwa obowiązujących na terenie lotniska);
- Nadzór nad właściwym i zgodnym z przepisami stosowaniem środków chemicznych;
- Złożenie sprawozdania z przygotowania sprzętu i urządzeń do eksploatacji w okresie zimowym w terminie do 15 października;
- Sprawowanie nadzoru nad organizacją i technologią pracy grup pogotowia AZ, zapewnienie ich przeszkolenia w zakresie posługiwania się sprzętem odśnieżnym, obowiązującej technologii odśnieżania i odladzania (kolejność odśnieżania, ilość i rodzaj użytego sprzętu, właściwe i zgodne z przepisami stosowanie środków chemicznych) oraz zasad bezpieczeństwa obowiązujących na terenie lotniska;
- W przypadkach zagrożenia warunkami atmosferycznymi utrzymywania stałej (także poza godzinami pracy) łączności z AFIS EPML oraz kierującym AZ w celu ewentualnego udzielenia pomocy w zorganizowaniu w możliwie najkrótszym czasie sił ludzkich i środków technicznych dla przywrócenia i utrzymania gotowości eksploatacyjnej lotniska;
- Zorganizowanie do 15 października każdego roku szkolenia z grupami pogotowia AZ i z wszystkim pracownikami biorącymi udział w AZ;
- Ścisłe przestrzeganie zarządzeń, poleceń i instrukcji w zakresie przygotowania i utrzymania lotniska w gotowości eksploatacyjnej oraz prowadzenie wymaganej dokumentacji w tym zakresie;
- Koordynator AZ realizuje powyższe zadania przy współpracy z: AFIS EPML, Kierownikiem ds. techniczno-handlowych, Specjalistą ds. techniczno-handlowych.

Kierujący Akcją Zima odpowiedzialny jest ponadto za:

- Stałe śledzenie warunków atmosferycznych (prognozy IMGW) oraz sprawdzenie nawierzchni lotniskowych pod względem grubości warstwy śniegu, stopnia zalodzenia, czystości, itp.;
- Dokonywanie kontroli warunków występujących na nawierzchni RWY, TWY i PPS oraz niezwłoczne przekazywanie AFIS EPML;
- Podejmowanie odpowiednio wcześnie decyzji o przystąpieniu do prac w zakresie odśnieżania i odladzania nawierzchni lotniskowych;
- Powiadomienie AFIS EPML o podjęciu akcji odśnieżania i odladzania;
- Ustalenie kolejności odśnieżania, celem skrócenia czasu odtworzenia eksploatacyjnej lotniska;
- Uzgodnienie z AFIS EPML:
    - kolejności, czasu odśnieżania;
    - zamykania odcinków TWY, części PPS, itp.;
    - sygnałów wizualnych w przypadku przerwania łączności radiowej AFIS EPML, (np. miganie światłami krawędziowymi będzie sygnałem dla opuszczenia pola wzlotów);
- Ustalenie technologii odśnieżania w zależności od zaistniałego zagrożenia i warunków atmosferycznych;
- Przeprowadzenie krótkiego instruktażu dla pracowników biorących udział w AZ, który dotyczy podziału i technologii pracy; rodzaju i ilości użytego sprzętu technicznego, rodzaju i ilości użytych środków chemicznych, kolejności i przybliżonego czasu odśnieżania i odladzania, stosowania sygnałów wizualnych w przypadku przerwania łączności radiowej, a także przypomnienia o zasadach bezpieczeństwa poruszania się na lotnisku;
- Kierowania akcją zimowego utrzymania lotniska;
- Utrzymanie stałej łączności z AFIS EPML;
- Przestrzeganie zasad bezpieczeństwa obowiązujących na lotnisku;
- Przekazywanie AFIS EPML informacji o ewentualnych zakłóceniach i opóźnieniach w pracach w stosunku do zapowiedzianego czasu ich zakończenia,
- Powiadomienie koordynatora AZ o przypadkach szczególnego zagrożenia lotniska warunkami atmosferycznymi, wymagającego podjęcia nadzwyczajnych działań (pomoc współużytkowników lotniska),
- Prowadzenie wymaganej dokumentacji w ramach AZ.

Uwaga:

W okresie trwania AZ wszystkie osoby biorące w niej udział są podporządkowane Kierującemu AZ.

Wszystkie pojazdy i pracownicy muszą być ubezpieczani pojazdem posiadającym łączność radiową, w warunkach ekstremalnych opadów, oblodzenia, itp. w sytuacji, gdy może zaistnieć potrzeba zamknięcia lotniska. Decyzję podejmuje Zarządzający lotniskiem na wniosek Koordynatora AZ lub Kierującego AZ.

Dyżurny Operacyjny odpowiedzialny jest za:

- Określenie pokrycia na RWY i podawanie aktualnych meldunków SNOWTAM oraz informowanie AFIS EPML o warunkach na RWY;
- Nadzór nad bezpieczeństwem operacyjnym lotniska;
- Znajomość stanu eksploatacyjnego lotniska z uwzględnieniem sytuacji w okresie zimowym (stanu RWY, PPS);
- Stałe analizowanie prognoz meteorologicznych decydujących o bezpieczeństwie ruchu lotniczego, powiadamianie na tej podstawie zainteresowane służby o ewentualnych zagrożeniach;
- Poprawne, rzetelne i terminowe podawanie informacji do SNOWTAM na podstawie warunków występujących na RWY, określanie warunków występujących na TWY i PPS;
- Występowanie z wnioskiem do Zarządzającego lotniskiem o zamknięcie lotniska dla ruchu lotniczego w przypadku dłuższej utraty gotowości eksploatacyjnej spowodowanej warunkami atmosferycznymi (nadzwyczajny duży opad śniegu, duże oblodzenie) w oparciu o własne rozeznanie w uzgodnieniu z AFIS EPML przed wysłaniem do NOF wypełnionego „Formularza zamówienia SNOWTAM”.

AFIS EPML:

- Każdorazowego powiadamiania DOL w przypadku wątpliwości co do stanu nawierzchni RWY i TWY;
- Zgłaszania do DOL informacji otrzymanych od załóg lądujących SP o innym hamowaniu od podanego w SNOWTAM;
- Utrzymywania w czasie odśnieżania i odladzania stałej łączności radiowej z Koordynatorem AZ;

Kierownik ds. techniczno-handlowych, za:

- Sporządzanie grafików DOL;
- Ocenę trafność publikowanych SNOWTAM;
- W razie potrzeby bierze czynny udział w AZ;
- Nadzór operacyjny nad służbami biorącymi udział w zimowym utrzymaniem lotniska.
- Właściwe przygotowanie lotniska do okresu jesienno-zimowego;

- Utrzymanie lotniska w stałej gotowości eksploatacyjnej, a w szczególności RWY, TWY, PPS;
- Zapewnienie stałej sprawności sprzętu do odśnieżania i odladzania oraz sprzętu łączności bezprzewodowej;
- Przeprowadzenie szkoleń pracowników biorących udział w AZ przed sezonem zimowym tj. do 15 października;
- Przygotowanie grup AZ z wytypowaniem Kierujących AZ oraz zapewnienie ich stałej gotowości pod względem organizacyjno-technicznym, tj. Przygotowywanie grafików pracy i dyżurów dla tych grup;
- Sprawowanie nadzoru nad organizacją i technologią pracy grup AZ;
- Zapewnienie fachowego ich przeszkolenia w zakresie posługiwania się sprzętem technicznym, obowiązującej technologii odśnieżania i odladzania (kolejność odśnieżania, ilość i rodzaju użytego sprzętu, oraz zasad bezpieczeństwa obowiązujących na terenie lotniska);
- Nadzór nad właściwym i zgodnym z przepisami stosowaniem środków chemicznych;
- Zapewnienie niezbędnego zapasu kompletów segmentów szczotek do oczyszczarek lotniskowych, lemieszy poliuretanowych do pługów odśnieżnych, oraz zapewnienie dostaw na cały okres zimowy;
- Zapewnienie niezbędnego zapasu części samochodowych, ogumienia, olejów, płynów dla potrzeb sprzętu zimowego;
- Zapewnienie niezbędnych zapasów środków sypkich i płynnych do odladzania nawierzchni, oraz zapewnienie ich zakupów w czasie trwania okresu zimowego;
- Zapewnienie wywozu śniegu z obszarów PPS samolotów na wyznaczone do tego miejsce;
- Zapewnienie niezbędnego sprzętu do ręcznego odśnieżania;
- Sprawdzenie po każdej akcji odśnieżania i odladzania stanu technicznego użytego sprzętu, a w przypadku stwierdzenia uszkodzeń spowodowanie jego niezwłocznej naprawy;
- W przypadkach zagrożenia warunkami atmosferycznymi utrzymywanie stałej (także poza godzinami pracy) łączności z Kierującym AZ w celu ewentualnego udzielenia pomocy w zorganizowaniu w możliwie najkrótszym czasie sił ludzkich i środków technicznych dla przywrócenia i utrzymania gotowości eksploatacyjnej lotniska;
- Dbanie o dyscyplinę podległych pracowników, bieżące prowadzenie dokumentacji związanej z AZ, eksploatacją pojazdów samochodowych i obiektów;

Elektryk operator urządzeń elektrotechnicznych, za:

- Zapewnienie stałej gotowości eksploatacyjnej urządzeń łączności przewodowej i bezprzewodowej;
- Zapewnienie stałej gotowości eksploatacyjnej radiotelefonów zainstalowanych na sprzęcie zimowym;
- Zapewnienie stałej gotowości eksploatacyjnej oświetlenia nawigacyjnego RWY, TWY, PPS, RWY i urządzeń energetycznych;
- Zaopatrzenie się przed okresem zimowym w niezbędne ilości najczęściej zużywających się części zamiennych do nadzorowanych urządzeń oraz innych niezbędnych materiałów;
- Sprawdzanie funkcjonalnego działania urządzeń w stacjach energetycznych i urządzeń w obiektach lotniska;
- Przeprowadzenie zabiegów konserwacyjno-remontowych źródeł zasilających lotniskowe oświetlenie nawigacyjne;
- Udział w szkoleniu AZ z odświeżeniem wymagań producenta lamp zagłębionych oświetlenia nawigacyjnego dla operatorów obsługujących sprzęt do odśnieżania w celu zminimalizowania uszkodzeń ww. lamp;
- Udział w „Akcji Zima” w zakresie zapewnienia widoczności oświetlenia nawigacyjnego w tym odśnieżania;
- Zapewnienie dojazdu do budynków stacji transformatorowych;
- Sprawdzenie automatyki przeciwpożarowej;
- Sprawdzenie automatyki central klimatyzacyjnych dla warunków jesienno–zimowych;
- Zapewnienie niezbędnego sprzętu do prac ręcznych;

7.9.4. Kolejność oczyszczania nawierzchni lotniskowych

W pierwszej kolejności ośnieża się:

- RWY;
- TWY powiązane z odśnieżaną RWY (najważniejsze odcinki);
- PPS-1 i PPS-5 (stanowiska postojowe w użyciu);
- Światła i urządzenia specjalne związane z obsługą lotów;
- Główne drogi techniczne do PPS;

W drugiej kolejności ośnieża się:

- Pozostałe TWY;
- Płytę przedhangarową;
- Drogi przeciwpożarowe;
- Pozostałe drogi techniczne do PPS;

– Drogi patrolowe, techniczne.

7.9.5. Organizacja odśnieżania RWY

Technologia odśnieżania.
Zestawy odśnieżne poruszają się od osi centralnej drogi startowej, zawracając przed końcem drogi startowej. Utworzone wałki śniegu przez pług lemieszowy są usuwane przez pług wirnikowy na nawierzchnię trawiastą. Wysokość wałka nie powinna przekraczać 60 [cm]. W przypadku wystąpienia silnego wiatru bocznego (prostopadłego do osi DS.) zestawy odśnieżne poruszają się od krawędzi DS zgodnie z kierunkiem wiatru. Do odśnieżania drogi startowej należy w pierwszej kolejności użyć pługa lemieszowego i oczyszczarki lotniskowej.
Ilość przejść w jedną i drugą stronę w/w sprzętu uwarunkowana będzie grubością warstwy śniegu. Przy intensywnym opadzie śniegu lub grubej warstwie zalęgającego śniegu po dwu lub trzykrotnym przejściu zestawów odśnieżnych musi nastąpić wyrzucenie powstałych wałków śniegu pługami wirnikowymi.

Łączny czas odśnieżania całej nawierzchni RWY wynosi:
Dla zestawu przy prędkości roboczej 15 km/h, długości 2490 m i szerokości 45 m

– Czas przejazdu w jedną stronę około 13 min samochodem Jelcz z pługiem lemieszowym, natomiast pługiem wirnikowym 1,5h w jedną stronę.
– Czas przejazdu (okrążeń) w obie strony wraz z zawracaniem około 30 min.
– Szerokość odśnieżonej nawierzchni jednym zestawem około 2 m.
– czas odśnieżania wyniesie około 2 godziny (w pełnym zestawie z pługiem wirnikowym dużym ok. 4-5 godz).

Należy zaznaczyć, iż prędkość poruszania się zestawu odśnieżnego i szerokość zbierania pługa na nawierzchniach lotniskowych uzależniona jest od grubości zalegającej warstwy śniegu i intensywności jego opadu.

Za całkowite zakończenie odśnieżania RWY uważa się odsunięcie śniegu poza krawędź RWY oraz usunięcie warkoczy śniegu z progów RWY do poziomu nawierzchni.

Szczególną ostrożność zachowuje się przy przejazdach maszyn i pojazdów w pobliżu lamp krawędziowych i innych urządzeń lotniskowych.

Dla uniknięcia spiętrzenia śniegu należy odrzucać śnieg na możliwie maksymalną odległość. Nie należy w żadnym wypadku pozostawiać warkoczy śniegu na wyższych krawędziach dróg jednospadowych. Przyjmuje się, że chwilowa wysokość warkoczy śniegu

nie powinna przekroczyć dla RWY i TWY – 60 cm, ze względu na wysokość silników lub śmigieł SP.

Ograniczyć do minimum zajeżdżanie kołami świeżego śniegu.

W miarę możliwości oczyszczarki lotniskowe i wirnikowe zgarniacze śniegu powinny pracować zgodnie z kierunkiem wiatru, dzięki czemu uzyskuje się lepsze wyniki oczyszczania nawierzchni.

W celu uniknięcia niszczenia lamp zagłębionych lemieszem poliuretanowym należy przestrzegać następujących zasad przy przejazdach zestawów odśnieżających z lemieszami:

- Przed rozpoczęciem odśnieżania włączyć oświetlenie wszystkich lamp zagłębionych;
- Nie przekraczać prędkości 15 km / h podczas odśnieżania;
- Po każdym odśnieżaniu sprawdzać stan techniczny lemieszy (nie można dopuszczać do ich całkowitego zużycia, wymieniać lemiesze również w przypadkach miejscowych ubytków);
- Zmniejszać docisk pługa na podłoże w przypadku pługów, które mają taką regulację lub sterując „ręcznie” podczas pracy pługa;
- Nie pracować z opuszczonym pługiem bez potrzeby.

7.9.6. Organizacja odśnieżania TWY

Po oczyszczeniu RWY ten sam sprzęt odśnieża TWY.
Oczyszczarka lotniskowa dojeżdżając na drogę startową odśnieża ją jedną część drogi kołowania, drugą część drogi kołowania oczyszcza w drodze powrotnej.
W czasie opadów śniegu technologia oczyszczania dróg kołowania jest taka sama jak drogi startowej W tym przypadku do odśnieżania dróg kołowania należy przystąpić niezwłocznie po oczyszczeniu RWY.
W przepadku zgromadzenia śniegu w warkocze wzdłuż krawędzi TWY należy go odrzucić wirnikowym zgarniaczem śniegu. Wysokość warkocza nie może przekroczyć 60 cm.
Prędkość robocza pługów wirnikowych waha się w granicach 15 km/h i uzależniona jest od ilości śniegu i typu pługa.
Średni czas odśnieżenia drogi kołowania DK - A o długości 400 m i szerokości 12m, wynosi ok 15 min.

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

7.9.7. Organizacja odśnieżania PPS

Po odśnieżeniu drogi kołowania należy tym samym sprzętem natychmiast przystąpić do operacji odśnieżania płyty postojowej.
Odśnieżanie należy przeprowadzać za pomocą pługu lemieszowego. Odśnieżanie należy rozpoczynać od osi płyty postojowej przechodząc prostopadle na zewnątrz pługiem lemieszowym przejeżdżając po zewnętrznych obrysach płyty. Utworzone zwały śniegu należy odrzucać pługiem wirnikowym.

Uwaga:
Śnieg spod samolotów usuwany musi być ręcznie.
Odśnieżanie przy pomocy ciągnika z pługiem może odbywać się w odległości 5 m od obrysu samolotu (pachołków ostrzegawczych).

Zgromadzony ręcznie śnieg należy przesunąć na taką odległość od SP, aby można było go mechanicznie zepchnąć na wyznaczone miejsca.

Organizacja pracy przy odśnieżaniu powinna umożliwić kołowanie na lub ze stanowiska postojowego.

Nie należy dopuszczać do powstania oblodzenia na stanowiskach postojowych, gdyż może to doprowadzić do ślizgania się sprzętu i ludzi.

Śnieg zgromadzony w hałdy powinien być wywożony możliwie pilnie. Miejsce wywozu wskazuje Kierownik ds. techniczno-handlowych.

Uwaga:
W rejonie stanowisk postojowych mogą znajdować się podstawki pod koła, oznaczniki, itp., które często są słabo widoczne. Należy zawsze upewnić się o usunięciu wymienionych elementów przed przystąpieniem do oczyszczania.

7.9.8. Organizacja odladzania nawierzchni lotniskowych

Środki chemiczne, należy stosować w celu prewencyjnego przeciwdziałania powstawaniu oblodzenia. Kierujący AZ powinien wspierać się w podejmowaniu decyzji na prognozach meteorologicznych prognozujących możliwość wystąpienia zjawiska, ciągłych

obserwacjach nawierzchni lotniskowych, przejazdach kontrolnych oraz doświadczeniu własnym.
Przy podejmowaniu decyzji o rozpoczęciu akcji odladzania nawierzchni lotniskowych przez zastosowanie środków chemicznych należy rozważyć, czy istnieje możliwość osiągnięcia podobnego rezultatu, przy wykorzystaniu innych metod odladzania nawierzchni lotniskowych.

Tworzeniu się oblodzenia nawierzchni, w większości przypadków można zapobiec prowadząc właściwą działalność profilaktyczną przez dokładne oczyszczenie nawierzchni lotniskowych z resztek śniegu, usuwanie wszelkich zastoisk i kałuż wody z nawierzchni, wczesne stosowanie środków chemicznych.

Przed rozpoczęciem akcji odladzania należy wziąć pod uwagę następujące elementy, czas uruchamiania sprzętu i zastosowania środków, przed zrównaniem się temperatury nawierzchni i zamarzania płynów może doprowadzić do uniknięcia zamrożenia nawierzchni.

Uwaga:
Prewencyjne stosowanie środków chemicznych jest korzystne ekonomicznie, z uwagi na mniejsze niezbędne dawki stosowanych środków chemicznych, nie dopuszcza do nadmiernego zużywania szczotek oraz pryzmatów lamp zagłębionych.

Kolejność odladzania – zgodnie z punktem 7.9.4 INOP.

UWAGA: Czas zadziałania środków jest zależny od wielu czynników (temperatury, intensywności opadu, grubości osadu lub lodu, stężenia środków).

Stosowanie środków chemicznych należy ograniczyć do niezbędnego minimum, cały wysiłek kierując na akcje zapobiegawczą (prewencyjną) powstania oblodzeń.

Ilość środków zależy od sposobu stosowania (preferencyjne lub do rozmrożenia powstałego oblodzenia), temperatury otoczenia, opadów atmosferycznych, ewentualnej grubości powłoki lodowej.

Dla uzyskania efektu odlodzenia w najkrótszym czasie zaleca się stosowanie jednoczesne środka płynnego i stałego w proporcjach wynikających z istniejących warunków na nawierzchniach utwardzonych. Zastosowanie jednoczesne płynnego i stałego środka odladzającego, podwyższa ich skuteczność.

Organizacja rozprowadzania środków chemicznych zależna jest od kierunku i siły wiatru. W przypadku wiatru wiejącego równolegle do osi RWY można dokonywać rozprowadzania środków od osi na największą możliwą szerokość.

Celem przyśpieszenia pracy na RWY zaleca się dołączenie do grupy zestawów odśnieżających posypywarko-polewarkę do rozprowadzania środków chemicznych bezpośrednio za zestawami czyszczącymi nawierzchnię.

Po zadziałaniu środków chemicznych należy obserwować zachowanie znajdującego się na nawierzchni rozmrożonego płynu. W przypadku zmiany wodnego roztworu w galaretowatą masę, spłynięcie roztworu, nadmierne jego rozcieńczenie, pojawienie się cienkiej warstwy lodowej - należy ponownie zadziałać środkami chemicznymi.

W przypadku postępującego spadku temperatury konieczne jest usunięcie z nawierzchni wodnego roztworu środków do odladzania, gdyż roztwór rozcieńczony zamarza tworząc powłokę lodową.

Na lotnisku do odladzania nawierzchni sztucznych stosuje się płynne i stałe środki chemiczne, posiadające niezbędne certyfikaty do stosowania w lotnictwie. Dostawy środków chemicznych realizowane są na podstawie zawieranych umów handlowych z certyfikowanymi dostawcami.

7.9.9. Wykaz sprzętu Akcji Zima

Wykaz sprzętu AZ oraz szczegółowe procedury realizacji odśnieżania/odladzania lotniska zawiera „Instrukcja odśnieżania PRN” [IN-07.2-04]

7.10. Procedury bezpieczeństwa operacji lotniskowych w czasie wykonywania prac na lotnisku

7.10.1. Rodzaje prowadzonych prac na lotnisku

Krótkotrwałe - nieplanowane prace związane z obsługą techniczną infrastruktury lotniskowej. Prace krótkotrwałe związane są z bieżącym utrzymaniem PRN i nie zakłócają normalnych operacji lotniczych. Uznaje się je za prace krótkotrwałe, gdy przeszkody i zagrożenia powstałe w trakcie ich trwania mogą być niezwłocznie usunięte.
Do takich prac zalicza się między innymi:

- drobne naprawy nawierzchni PRN;
- czyszczenie nawierzchni sztucznych, w tym usuwanie śniegu;
- przeglądy oznakowania poziomego i pionowego;
- przeglądy oświetlenie nawigacyjnego i masztowego;
- naprawy infrastruktury podziemnej i nadziemnej m.in. oznakowania, oświetlenia, zasilania;
- prace agrotechniczne, w tym wałowanie gruntu, koszenie terenów zieleni;
- pomiary i inspekcje,
- wytyczanie i malowanie oznakowania poziomego.

Planowane - prace budowlane związane z infrastruktura lotniskową.
Prace budowlane planowane oznaczają prace, których charakter oraz znaczenie wskazuje, że mogą zakłócać normalne operacje lotnicze lub działalność lotniska.

7.10.2. Metodyka prowadzenia prac na lotnisku

Prace planowe lub krótkotrwałe na lotnisku prowadzone są w sposób:

- Niestwarzający zagrożenia dla bezpieczeństwa operacji lotniskowych;
- Niepowodujący uszkodzenia urządzeń lotniskowych lub kabli zasilających;
- Niezakłócający pracy radiowych pomocy nawigacyjnych.

7.10.3. Prace nieplanowane/krótkotrwałe na lotnisku

W przypadku nieplanowanych/krótkotrwałych prac, wynikających z bieżącej eksploatacji, utrudniających załogom SP korzystanie z lotniska, należy natychmiast powiadomić Służby Informacji Lotniczej AIS w celu wydania komunikatu NOTAM. Wniosek o wydanie komunikatu NOTAM sporządza Zarządzający i przekazuje do Biura NOTAM w Warszawie;

Krótkotrwałe nieplanowane prace w polu manewrowym mogą być realizowane wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia DOL / AFIS EPML;

Kierownik ds. techniczno-handlowych, odpowiedzialny za prowadzenie nieplanowanych prac krótkotrwałych odpowiedzialny jest za zorganizowanie procesu prac, z uwzględnieniem zasad zawartych w przepisach prawa budowlanego, lotniczego, ochrony środowiska, bezpieczeństwa i higieny pracy, bezpieczeństwa pożarowego, a także przepisów miejscowych obowiązujących na terenie lotniska;

Przed rozpoczęciem prac odpowiedzialny za prowadzenie nieplanowanych prac krótkotrwałych zobowiązany jest, z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym, do powiadomienia w formie pisemnej DOL / AFIS EPML o rodzaju i miejscu zaplanowanej pracy. W przypadku realizacji robót przez, lub przy udziale osób niebędących pracownikami etatowymi lotniska, należy uzyskać zgodę na wejście/wjazd danych osób, wykorzystywanych środków oraz sprzętu zgodnie z unormowaniami dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego określonych w „Instrukcji przepustkowej" [IN-07.5-03].

Odpowiedzialny za prowadzenie prac zapewnia wygrodzenie i zabezpieczenie rejonu prowadzenia prac poprzez:

- wystawienie oznaczników strefy wyłączonej z użytkowania, gdy jakakolwiek część drogi kołowania, płyty postojowej lub zatoki oczekiwania jest niezdatna dla ruchu SP, ale nadal istnieje możliwość, aby SP bezpiecznie ominął tą strefę;
- zastosowanie świateł strefy wyłączonej z użytkowania;
- umieszczenie oznaczników i świateł strefy wyłączonej z użytkowania w wystarczająco bliskich odstępach, aby wyraźne nakreślić strefę wyłączoną z użytkowania.

Oznaczniki strefy wyłączonej z użytkowania powinny spełniać następujące charakterystyki:

- oznaczniki strefy wyłączonej z użytkowania powinny się składać z wystających, rzucających się w oczy elementów, takich jak flagi, oznaczniki stożkowe lub tablice;
- światła strefy wyłączonej z użytkowania powinny być stałymi światłami koloru czerwonego. Intensywność światła powinna być wystarczająca do zapewnienia wyraźnej widzialności, uwzględniając światła sąsiednie oraz ogólny poziom oświetlenia, na tle którego będą one normalnie widziane. W żadnym przypadku, intensywność nie powinna być mniejsza niż 10 cd światła czerwonego;
- oznaczniki stożkowe strefy wyłączonej z użytkowania powinny mieć wysokość nie mniejszą niż 0.5 m oraz być koloru czerwonego, pomarańczowego lub żółtego albo kombinacji jednego z tych kolorów z białym;
- flagi wyznaczające strefę wyłączoną z użytkowania powinny mieć powierzchnię nie mniejszą niż 0.5 m2 oraz być koloru czerwonego, pomarańczowego lub żółtego albo kombinacji jednego z tych kolorów z białym;
- tablice wyznaczające strefę wyłączoną z użytkowania powinny mieć wysokość nie mniejszą niż 0,5 m, szerokość nie mniejszą niż 0.9 m oraz być pomalowane w pionowe pasy koloru na przemian czerwonego i białego lub pomarańczowego i białego.

Jeśli planowana praca znajduje się w PRN lub w jego bezpośrednim otoczeniu Kierownik ds. techniczno-handlowych odpowiedzialny za organizację prac zobowiązany jest upewnić się, że pracownicy posiadają odpowiednie uprawnienia do poruszania się po lotnisku, są odpowiednio przeszkoleni z poruszania się po lotnisku z elementami SMS, korespondencji radiowej oraz ochrony lotnictwa cywilnego. W innym przypadku powinna zostać przydzielona asysta odpowiedniego pracownika lotniska.

Pracownicy wykonujący prace w polu manewrowym lub w jego okolicach muszą posiadać łączność radiotelefoniczną oraz posiadać alternatywne środki komunikacji (telefon).

Podczas realizacji prac na PRN należy określić czas potrzebny na opuszczenie przez wykonawcę miejsca wykonywania pracy tak, aby pozostawić teren sprawny operacyjnie i sprawdzony pod kątem obecności FOD.

Wykonawca posiada wiedzę, dotyczącą trasy dojazdu do miejsca wykonywania prac, oraz wyznacza miejsce, do którego opuszcza PRN w razie zaistnienia takiej potrzeby.

DOL zobowiązany jest przekazać zebrane wcześniej informacje do AFIS EPML.

Pracownicy, wykonujący pracę w PRN, zobowiązani są do poruszania się w kamizelkach odblaskowych oraz posiadania pojazdów wyposażonych w błyskowe światła ostrzegawcze.

Pracownicy są zobowiązani do przestrzegania podstawowych zasad BHP.

Po zakończeniu prac w polu manewrowym DL wspólnie z Kierownikiem prac, po opuszczeniu przez wykonawcę miejsca prowadzenia prac, dokonuje inspekcji remontowanego lub naprawianego obszaru, w celu potwierdzenia jego przydatności operacyjnej.

7.10.4. Planowane prace budowlane związane z infrastrukturą lotniskową

Podczas realizacji prac planowanych na lotnisku wyznacza się jedną osobę pełniącą obowiązki Koordynatora Prac.

Koordynator Prac na potrzebę realizacji przedsięwzięcia odpowiada za opracowanie oraz uzgodnienie z właściwymi komórkami organizacyjnymi oraz podmiotami zewnętrznymi Planu Bezpieczeństwa Prac (PBP). Dokument powinien zostać opracowany przed przekazaniem wykonawcy terenu budowy z udziałem i pomocą przedstawicieli odpowiednich służb lotniska.

PBP w swoim zakresem powinien obejmować:

- zakres prac z wyszczególnieniem poszczególnych ich etapów, terminów rozpoczęcia i zakończenia prac;
- sposób wygrodzenia i zabezpieczenia rejonu prowadzenia prac zgodnie z pkt 7.10.3 INOP;
- zakres szkolenia w zakresie obowiązujących procedur ochrony na terenie lotniska oraz zasad poruszania się i przebywania na terenie strefy zastrzeżonej i następnie przeszkolić pracowników wykonawcy i nadzoru,
- zasady dostępu pracowników i pojazdów wykonawcy oraz nadzoru do stref lotniska,
- ograniczenia dla operacji lotniskowych w tym konieczność publikacji NOTAM i Sup AIP Polska;
- plan rejonu, w którym będą wykonywane prace;
- sposób zabezpieczenia rejonu prac;
- sposób oznakowania pojazdów, maszyn budowlanych i urządzeń.
- opis przebiegu prac,
- dane Kierownika budowy/robót,
- dane wykonawcy, wraz z listą kontaktową uczestników prac,
- lista kontaktowa do służb na lotnisku,
- miejsce wykonywanych prac,
- harmonogram prac,
- określenie w sposób graficzny tras dojazdu na teren budowy oraz wyznaczenie zaplecza budowy,
- projekt zmiany organizacji ruchu (o ile wystąpi),
- sposób utrzymania łączności z wykorzystaniem środków technicznych,
- określenie dopuszczalnych wysokości pojazdów i sprzętu,
- ewentualne ograniczenia operacji lotniczych,
- analizę bezpieczeństwa.

PBP podlega zatwierdzeniu przez Zarządzającego lotniskiem, uzgodnieniu z: AFIS EPML oraz SM, a następnie zostaje przekazany do zainteresowanych komórek organizacyjnych.

Przed rozpoczęciem prac wykonawca zobowiązany jest do prawidłowego oznaczenia, wygrodzenia i zabezpieczenia placu budowy z wykorzystaniem oznakowania poziomego, oznaczników oraz świateł ostrzegawczych. Za sprawdzenie prawidłowego oznaczenia, wygrodzenia i zabezpieczenia placu budowy odpowiada Koordynator Prac.

Przed przystąpieniem wykonawcy do realizacji zadań osoby poruszające się bez eskorty zobowiązane są, z odpowiednim wyprzedzeniem, przejść właściwe procedury z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego oraz przechodzą stosowne szkolenia, których tematyka będzie zależna od potrzeby, miejsca i rodzaju wykonywanych prac.

Jeżeli planowane prace mogą wpłynąć na ograniczenie pracy innych użytkowników lotniska należy powiadomić ich pisemnie w terminie umożliwiającym zaplanowanie ciągłego funkcjonowania.

W przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń ujętych oraz tych nieujętych w analizie bezpieczeństwa, Koordynator Prac po zakończeniu prac dokonuje wszystkich niezbędnych odbiorów budowlanych. Po pozytywnym zakończeniu tego procesu Koordynator Prac przekazuje informacje do DOL o gotowości operacyjnej terenu, na którym odbywały się prace budowlane i poleca wykonawcy robót usunięcie oznaczeń, wygrodzeń i zabezpieczeń placu budowy, znajdujących się w PRN. DOL przed dopuszczeniem do operacyjnego użytkowania terenu robót powinien:

- potwierdzić bezpieczne i terminowe usunięcie z terenu budowy personelu wykonawcy prac, pojazdów oraz sprzętu,
- sprawdzić teren prowadzenia prac pod kątem sprawności operacyjnej, zgodnie z procedurami zwrotu terenu budowy, zawartymi w PBP;
- poinformować za pomocą środków łączności AFIS EPML o przywróceniu sprawności operacyjnej lotniska;
- Uzupełnić właściwą dokumentację operacyjna dotyczącą przejęcia oraz gotowości obszaru do operacji lotniczych;
- DOL powinien wnioskować o usunięcie publikacji lotniczych związanych z tymi pracami.

7.10.5. Procedura nadzoru i zarządzania operacyjnego nad pracami i realizacją procedur użytkowników pola ruchu naziemnego

Wszystkie osoby uczestniczące w realizacji prac na lotnisku, uczestniczący w realizacjach prac planowanych, odpowiadają za wykonywanie czynności służbowych z zachowaniem należytej staranności zgodnie z:

- informacjami przekazanymi przez Kierownika odpowiedzialnego za prowadzeni prac krótkotrwałych;
- informacjami zawartymi w PBP dla prac planowanych;
- zakresem odpowiedzialności wynikającej z przepisów INOP;
- innymi mającymi zastosowanie przepisami i Instrukcjami w sposób niezagrażający bezpieczeństwu ruchu lotniskowego.

DOL odpowiada za zarządzanie, realizację, nadzorowanie realizacji działań i spełnienia warunków określonych w dokumentacji prowadzenia prac na lotnisku.

DOL przeprowadza kontrolę prowadzonych prac zwracając szczególną uwagę na:

- Prędkość poruszających się pojazdów;
- Stosowanie się użytkowników lotniska do oznakowania, znaków i sygnałów;
- Stan techniczny pojazdów;
- Zabezpieczenie przewożonego ładunku i/lub innego wyposażenia;
- Parkowanie pojazdów obsługi naziemnej;
- Posiadanie uprawnień przez osoby kierujące pojazdami;
- Posiadanie identyfikatora pojazdu wydanego przez zarządzającego lotniskiem;
- Spełnienie warunków i dotrzymanie terminów określonych w harmonogramie prac;
- Zgodność prowadzenia prac z dokumentacją;
- Bezpieczne i prawidłowe ustawienie sprzętu obsługi naziemnej podczas obsługi SP;
- Bezpieczeństwo kołowania i holowania SP;
- Zabezpieczenie obiektów lotniska przed nieuprawnioną ingerencją.

DOL w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa i/lub przypadków naruszenia obowiązujących przepisów, dokonuje oceny sytuacji, określa ewentualny zakres i czas trwania ograniczenia dla ruchu lotniskowego, a następnie powiadamia Zarządzającego oraz AFIS EPML o wynikach kontroli i podjętych doraźnych działaniach.

DOL na podstawie powyższych informacji:

- przygotowuje stosowny wniosek o publikację NOTAM;
- podejmuje decyzję o realizacji odpowiedniej Procedury;
- zarządza podjęcie odpowiednich działań;
- nadzoruje realizację podjętej procedury i zarządzonych działań;
- informuje Zarządzającego oraz AFIS EPML o zakończeniu działań.

DOL w przypadku otrzymania informacji o wystąpieniu potencjalnego zagrożenia kwalifikuje stan zagrożenia i podejmuje stosowne działania.

AFIS EPML odpowiada za wyznaczenie trasy kołowania SP w sposób uwzględniający informacje zawarte w NOTAM.

KRN odpowiada za bezpieczne prowadzenie SP według dyspozycji AFIS EPML i/lub ustawienie SP na wyznaczonym stanowisku postojowym z zachowaniem szczególnej ostrożności w bezpośredniej bliskości miejsca prowadzenia prac technicznych.

7.10.6. Procedura ustaleń organizacyjnych i środków komunikowania się z organem służb ruchu lotniczego w czasie prowadzenia takich prac

Każdy wykonawca prac na lotnisku utrzymuje łączność z wykorzystaniem środków technicznych w sposób określony w Planie Bezpieczeństwa Prac.

Każdy wykonawca wykonujący prace w PRN musi być wyposażony w środki łączności gwarantujące skuteczną łączność z służbami operacyjnymi lotniska.

O zaistnieniu wszelkich zagrożeń bezpieczeństwa i nieprawidłowościach w realizacji prac technicznych należy powiadamiać stosownie do okoliczności i dostępnych środków łączności:

- AFIS EPML;
- DOL;
- SM;

W przypadku zaistnienia przesłanki lub wypadku związanego z prowadzeniem prac technicznych na lotnisku należy natychmiast powiadomić DOL.

Postępowanie wszystkich jednostek organizacyjnych, służb, (komórek/osób), zaangażowanych w prowadzenie prac technicznych i budowlanych musi być zgodne z postanowieniami INOP i innymi mającymi zastosowanie przepisami normatywnymi.

Prowadzenie prac w zakresie regulowanym niniejszą procedurą może być rozpoczęte po otrzymaniu przez DOL od osoby sprawującej merytoryczny nadzór nad prowadzonymi pracami, potwierdzenia o:

- dystrybucji w formie pisemnej informacji dla prac krótkotrwałych według właściwego rozdzielnika do osób zainteresowanych;

- dystrybucji Planu Bezpieczeństwa Prac (PBP) dla prac budowlanych głównych według właściwego rozdzielnika;
- przygotowaniu miejsca prac, zgodnie z ustaleniami w zakresie wygrodzenia, oznakowania, zabezpieczenia systemu utrzymania łączności i innymi postanowieniami;
- jeżeli jest to konieczne, przeprowadzeniu stosownego przeszkolenia z zakresu niniejszej procedury, personelu wykonującego prace.
- Zgodę na rozpoczęcie wszystkich prac na lotnisku udziela DOL po otrzymaniu określonych powyżej potwierdzeń.
- W każdym przypadku stwierdzenia przez służby operacyjne lub AFIS EPML prowadzenia prac w sposób niezgodny z niniejszą procedurą i/lub zagrażający bezpieczeństwu należy bezzwłocznie powiadomić DOL. DOL wstrzymuje prace, o czym niezwłocznie powiadamia osobę odpowiedzialną za prace.
- Osoby odpowiedzialne za koordynację oraz przeprowadzenie prac planowanych oraz krótkotrwałych zostały wymienione w poniższej tabeli.

Jednostka odpowiedzialna:

1 Kierownik ds. techniczno-handlowych Godziny pracy: 7:00-15:00
Tel.: +48 17 788 72 68

2 Specjalista ds. techniczno-handlowych Godziny pracy: 7:00-15:00
Tel.: +48 17 744 92 52

7.11. Procedury kontroli i monitorowania przeszkód na lotnisku i poza jego granicami

7.11.1. Zasady ogólne

Wymagania dotyczące ograniczenia wysokości ograniczającej wysokość zabudowy oraz istniejące przeszkody lotnicze umieszczone są w dokumentacji rejestracyjnej lotniska, w AIP oraz na mapie przeszkód lotniska typu A. Monitorowanie powierzchni ograniczających wysokość przeszkód w otoczeniu lotniska oraz ograniczeń wynikających z mapy przeszkód lotniska typu A odbywa się w ramach bieżących i okresowych inspekcji w otoczeniu lotniska przez DOL lub/i Kierownika ds. techniczno-handlowych lub/i Specjalistę ds. techniczno-handlowych.

Osoby odpowiedzialne za kwestie związane z przeszkodami lotniczymi oraz działalność ludzką w otoczeniu lotniska zostały wymienione w tabeli 20:

Tabela 22. Wykaz osób odpowiedzialnych za kwestie związane z przeszkodami lotniczymi oraz działalnością ludzką w otoczeniu lotniska

Stanowisko	Odpowiedzialność	Tel. kontaktowy
DOL	Monitorowanie i raportowanie przeszkód lotniczych. Monitorowanie zagrożeń związanych z działalnością ludzką wokół lotniska.	17 788 64 16
AFISO	Monitorowanie i raportowanie przeszkód lotniczych. Monitorowanie zagrożeń związanych z działalnością ludzką wokół lotniska.	17 788 65 55
Specjalista ds. techniczno-handlowych	Monitorowanie i raportowanie przeszkód lotniczych.	17 744 92 52
Kierownika ds. techniczno-handlowych	Monitorowanie zagrożeń związanych z działalnością ludzką wokół lotniska. Dozór, wsparcie merytoryczne.	17 788 72 68

Osoby odpowiedzialne za kwestie związane z przeszkodami lotniczymi oraz działalność ludzką w otoczeniu lotniska realizują procedurę poprzez:

- Monitorowanie powstawania budynków lub konstrukcji w odniesieniu do ich wysokości w granicach powierzchni ograniczających wysokość przeszkód w otoczeniu lotniska;
- Monitorowanie (kontrolę) nowych inwestycji budowlanych w obszarze ograniczonej zabudowy lotniska zgodnie z dokumentacją rejestracyjną;
- Monitorowanie na lotnisku i w jego otoczeniu zagrożeń związanych z działalnością człowieka i użytkowaniem gruntu tj.:
    - każdego zagospodarowania gruntów lub zmian ich sposobu użytkowania w strefie lotniska;
    - możliwości powstania turbulencji w związku z przeszkodami,
    - zastosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł;
    - efektu oślepiającego spowodowanego dużymi, wysoce odblaskowymi powierzchniami;
    - tworzenia stref mogących sprzyjać pojawieniu się dzikiej zwierzyny w otoczeniu pola ruchu naziemnego lotniska;
    - źródła niewidocznego promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać skuteczną łączność lotniczą, systemy nawigacji i monitorowania lub negatywnie wpływać na ich działanie.

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

- Opiniowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz warunków zabudowy w zakresie ograniczeń wysokości zabudowy w obszarze ograniczonej zabudowy lotniska zgodnie z powierzchniami ograniczającymi przeszkody w otoczeniu lotniska, określonymi w dokumentacji rejestracyjnej lotniska i w INOP.
- Wnioskowanie do lokalnego Starosty o wydanie decyzji w sprawie usunięcia przeszkody, która nie jest obiektem budowlanym, stanowiącej zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, w tym drzew i krzewów w rejonie podejść do lądowania.

Niniejsza procedura dotyczy kontroli powierzchni:
- Podejścia/Startu;
- Przejściowych;
- Poziomej wewnętrznej;
- Stożkowej;
- Strefa wolna od przeszkód (OFZ).

7.11.2. Inspekcje

Inspekcje powierzchni ograniczających wysokość przeszkód lotniczych w rejonie lotniska przeprowadza DOL bieżąco w trakcie trwania dyżuru - monitorowanie otoczenia lotniska ze szczególnym uwzględnieniem rejonu RWY oraz w czasie inspekcji PRN.

Inspekcja polega na sprawdzeniu:
- Płaszczyzny podejścia – obserwacja okiem nieuzbrojonym bezpośrednio z progu RWY czy nie pojawiły się nowe obiekty niezinwentaryzowane na mapie typu „A";
- Płaszczyzn przejściowych – obserwacja czy w pasie osi centralnej RWY nie pojawiły się nowe obiekty;
- Oświetlenia przeszkód lotniczych – obserwacja radiowych pomocy nawigacyjnych na lotnisku (oświetlenie przeszkodowe), a po zmroku obserwacja oświetlenia przeszkód w strefie operacyjnej lotniska;

Każdorazowo, po wykonaniu wzrokowych oględzin ww. terenu zewnętrznego i wewnętrznego lotniska informacja jest zapisywana w raporcie DOL- Książka kontroli.
Kontrole kompleksowe dokonuje się poprzez objazd terenu obejmującego powierzchnie ograniczające poza lotniskiem celem zlokalizowania ewentualnej niezinwentaryzowanej przeszkody oraz kontroli już zinwentaryzowanych przeszkód (oznakowanie dzienne i nocne);

Minimum dwa razy w roku – pod koniec pierwszego i drugiego półrocza, Zarządzający dokonuje kontroli kompleksowej z inspekcją w terenie;

Strefę wolną od przeszkód sprawdza się z tą samą częstotliwością;

Na podstawie inspekcji sporządzane są raporty opisujące stan faktyczny. Odnotowane wyniki inspekcji przedstawione są w formularzu kontroli (Tabela 21).

Kontrola kompleksowa może być wykonana również przez DOL lub/i Kierownika ds. techniczno-handlowych lub/i Specjalistę ds. techniczno-handlowych

Inspekcja doraźna - w przypadkach pilnych (np. zlokalizowanie dźwigu budowlanego i innych zagrożeń) DOL wykonuje dodatkowe kontrole doraźnie.

Tabela 23. Formularz przeprowadzania kontroli okresowej przeszkód lotniczych występujących w rejonie lotniska

Lp.	Nr przeszkody	Rodzaj przeszkody	Określenie przeszkody od środka lotniska	Współrzędne geograficzne (wg WGS-84)		Wzniesienie przeszkody w metrach			Rodzaj oznakowania przeszkody		Opis	Uwagi
			Odległość w metrach	Szerokość	Długość	Nad poziom morza	Nad poziom terenu	Pow. Powierzchni ograniczającej	Dzienne	Nocne		

DATA PRZEPROWADZENIA KONTROLI: .....

W przypadku stwierdzenia występowania nowej przeszkody (niewykazanej w dokumentacji rejestracyjnej) należy przeszkodę:

- Zlokalizować oraz zidentyfikować w terenie i opisać zgodnie z poniższymi wytycznymi:
  - rodzaj przeszkody;
  - rzędną terenu w miejscu posadowienia przeszkody;
  - wysokość nad poziom gruntu;
  - współrzędne przeszkody w systemie WGS84;
  - posiadanie zezwolenia Prezesa ULC na ustanowienie przeszkody;
  - sposób oznakowania (dzienny/nocny);

- Podjąć doraźne działania zmierzające do usunięcia powstałej przeszkody, wprowadzeniu ograniczeń lub zamknięciu lotniska dla wykonywania operacji lotniczych oraz wydanie depeszy NOTAM;
- Powiadomić ULC oraz właściwego miejscowo Inspektora Nadzoru Budowlanego;
- Powiadomić AFIS EPML o wystąpieniu przeszkody na kierunku RWY.

Na podstawie danych od Kierownika ds. techniczno-handlowych oraz DOL, SM sporządza analizę ryzyka w oparciu, o którą Zarządzający lotniskiem podejmuje decyzję, dotyczącą wprowadzenia ewentualnych ograniczeń w funkcjonowaniu lotniska.

Przy zgłaszaniu NOTAM o przeszkodach w rejonie lotniska, należy podawać współrzędne geograficzne, wysokość AGL/AMSL, oznakowanie oraz przybliżoną odległość przeszkody od progu RWY. Powyższe dane stanowią minimalną zawartość NOTAM dotyczącą lokalizacji przeszkody. Dodatkowa informacja o lokalizacji przeszkody może być rozszerzona o opisowe określenie lokalizacji.

Pełną kontrolę powierzchni ograniczających oraz OFZ dokonuje uprawniony geodeta oraz sporządza mapę powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w rejonie lotniska w dokumentacji rejestracyjnej lotniska. Dokumenty te są aktualizowane przez zarządzającego lotniskiem:

- Okresowo, nie rzadziej niż raz na 2 lata;
- Na bieżąco:
  - w przypadku stwierdzenia powstania nowych przeszkód lotniczych w okolicy lotniska;
  - w przypadku budowy nowych elementów infrastruktury lotniska wpływających na powierzchnie ograniczające przeszkody.

7.11.3. Procedura monitorowania i ograniczania zagrożenia związanego z działalnością ludzką i korzystaniem z gruntów na lotnisku i w jego otoczeniu

DOL lub/i Kierownika ds. techniczno-handlowych lub/i Specjalistę ds. techniczno-handlowych monitorują zagrożenia związane z działalnością ludzką i korzystaniem z gruntów każdorazowo podczas kontroli opisanej powyżej. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości zarządzający podejmuje natychmiastowe działania mające na celu minimalizacje ryzyka powstania zagrożenia dla operacji lotniczych poprzez natychmiastowe poinformowanie właściciela nieruchomości o zagrożeniu, jakie stanowi aktualny sposób gospodarowania nieruchomością. W koordynacji z odpowiedzialnymi służbami

(Policja, Straż Miejska) podejmuje się bezzwłocznie możliwe działania i wnioskuje na piśmie o spowodowanie wyeliminowania zagrożeń.

W celu łagodzenia ryzyka związanego ze zmianami na lotnisku i w jego otoczeniu Kierownika ds. techniczno-handlowych podejmuje następujące działania:

- Współpracuje z instytucjami wydającymi pozwolenie na budowę obiektów;
- Współpracuje z gminami, na których znajdują się powierzchnie ograniczające wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w rejonie lotniska pod kątem przeszkód lotniczych i możliwości występowania ptaków;
- Współdziała z jednostkami administracji państwowej w kwestii propozycji planów zagospodarowania terenu pod kątem przeszkód lotniczych i możliwości występowania ptaków;
- Likwiduje dzikie wysypiska odpadów w porozumieniu ze służbami miejskimi,
- Opiniuje koncepcje i projekty budowy obiektów znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie z lotniskiem;
- Kontroluje nowe zabudowania (obiekty) w strefie bezpośrednio przyległej do lotniska;
- Uzgadnia razem z ULC możliwość budowy nowych obiektów w pobliżu lotniska w strefie powierzchni ograniczających przeszkody.

Opisane powyżej czynności związane z kontrolami oraz współpracą z organami administracji państwowej w kwestii opiniowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, warunków zabudowy, planów strategicznych prowadzone są całorocznie.

Gospodarka odpadami odbywa się zgodnie z Ustawą o odpadach oraz ustawą o utrzymaniu czystości i porządku w gminach. Zarządzający funkcjonuje w oparciu o decyzje na wytwarzanie odpadów. Gospodarką odpadami na terenie lotniska zajmują się firmy zewnętrzne na podstawie umów i zleceń. Odpady niebezpieczne powstałe na terenie lotniska, są sukcesywnie odbierane na zasadzie zlecenia przez firmy uprawnione na podstawie stosownych decyzji na usuwanie i transport ww. odpadów.

Gospodarka wodno-ściekowa oparta na Ustawie Prawo Wodne, realizowana jest wg obowiązujących decyzji wodnoprawnych, związanych z odprowadzaniem wód deszczowych, a także umów handlowych na dostawę wody i odbiór ścieków. Urządzenia wodne poddawane są okresowym kontrolom, badaniom stanu czystości wód oraz serwisom, zapewniając prawidłowe funkcjonowanie całego systemu wodno-kanalizacyjnego odprowadzającego nieczystości poza teren lotniska.

Zarządzający lotniskiem użytku publicznego zobowiązany jest do przekazania do samorządów lokalnych położonych w strefie oddziaływania lotniska aktualnej mapy z powierzchniami ograniczającymi przeszkody w skali 1:25 000. W trakcie wydawania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu bądź o pozwoleniu na budowę mapa jest pomocna w przestrzeganiu ograniczeń wysokości zabudowy infrastruktury kubaturowej.

7.11.4. Dodatkowe informacje związane z obecnością BSP na lotnisku oraz w jego otoczeniu

Specjalista ds. techniczno-handlowych i/lub SM odpowiada za weryfikację i aktualizację wymagań normatywnych w zakresie procedur związanych z obecnością bezzałogowych statków powietrznych (BSP) na lotnisku oraz w jego otoczeniu.

Zarządzający lotniskiem rozpowszechnia wiedzę o BSP, przy każdej możliwej okazji, np. wycieczki, spotkania, konferencje, pikniki, materiały informacyjne (opracowane przez ULC oraz PAŻP i udostępnione zarządzającemu lotniskiem).

Informacje dotyczące zasięgu przestrzeni powietrznej wokół lotnisk, w której loty BSP powinny być koordynowane z PAŻP, jak również odniesienia do stron ULC oraz PAŻP dotyczących obowiązujących przepisów oraz zasad bezpieczeństwa użytkowania BSP, znajdują się również na stronie internetowej https://www.ulc.gov.pl/pl/drony

W przypadku zgłoszenia (np. telefonicznie, e-mailowo) przez osoby trzecie, które wyrażają chęć wykonania lotów BSP nad terenem lotniska lub w jego okolicy (w strefa ATZ), AFIS EPML informuje zainteresowanych o procedurach uzyskania zgody wg poniższych wytycznych:

- Operator BSP wysyła wniosek o wydanie warunków lotu BSP na adres: tower@lotniskomielec.pl, podając wszelkie niezbędne dane i informacje:
  - Data, czas wykonywania lotów;
  - Granice poziome – środek okręgu (WGS-84 w formacie stopnie, minuty, sekundy);
  - Promień rejonów wykonywania lotów;
  - adres i nazwa filmowanego obiektu
  - Granice pionowe rejonów: wysokość nad poziomem gruntu (AGL) w metrach;
  - Rodzaj i Ilość statków powietrznych, masa startowa (TOM);
  - Typ lotu: VLOS/FPV;

- Krótki opis przedsięwzięcia;
- Świadectwo kwalifikacji operatora UAVO VLOS;
- Imię i nazwisko operatora;
- Telefon GSM operatora;

– AFIS EPML akceptuje lub odrzuca wniosek na wykonanie lotu BSP w zarządzanej strefie przestrzeni powietrznej.

Elementem systemu monitorowania przestrzeni na i w okolicy lotniska są obserwacje DOL / AFIS EPML, prowadzone w ramach rutynowych inspekcji zgodnych z zakresem swoich obowiązków, podczas których zwraca się również uwagę na możliwą obecności BSP.
W przypadku otrzymania takiego zgłoszenia, podejmuje się dalsze działania, opisane poniżej.

Każdy pracownik lotniska oraz każdy Użytkownik lotniska ma obowiązek raportowania zdarzeń mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo (w tym obecność BSP w obszarze, gdzie jest to niedozwolone) zgodnie z procedurami opisanymi w niniejszej Instrukcji.

W przypadku otrzymania informacji o nieuprawnionym naruszeniu przestrzeni powietrznej lub na podstawie własnych obserwacji DOL / AFIS EPML powiadamiają Policję, wskazując miejsce ostatniej potwierdzonej lokalizacji

7.12. Procedury zarządzania zagrożeniami ze strony zwierząt

7.12.1. Zasady ogólne dotyczące zarządzenia zagrożeniami ze strony zwierząt

Na lotnisku stosuje się procedury zawarte w „Instrukcji zarządzania zagrożeniami ze strony środowiska (zwierząt)” [IN-06.3-04], dostępnym jako oddzielny dokument operacyjny, stanowiący spis procedur stosowanych w celu minimalizowania zagrożeń dla bezpieczeństwa operacji lotniczych ze strony środowiska przyrodniczego (ptaków i nietoperzy, jako zwierząt latających oraz ssaków jako zwierząt poruszających się po powierzchni terenu), którego celem jest zmniejszenie liczby potencjalnych zderzeń SP ze zwierzętami na lotnisku i w jego otoczeniu (do 5 i 13 km) do jak najmniejszej przez podejmowanie przemyślanych decyzji opartych na analizie ryzyka;

W ramach Instrukcji prowadzony jest stały monitoring, kontrola oraz rejestr obecności i aktywności zwierząt na lotnisku i w jego otoczeniu. Osobą odpowiedzialną w tym zakresie jest Kierownik ds. techniczno-handlowych.

Uzupełnieniem działań jest monitoring, kontrola i dokumentacja aktywności zwierząt w polu manewrowym wykonywana przez DOL;

7.12.2. Podstawy prawne systemu zarządzania zagrożeniami ze strony zwierząt

- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze i akty wykonawcze;
- Zalecenia Załącznika 14 ICAO (rozdz. 9 pkt. 5 „Zmniejszenie zagrożeń ze strony ptaków");
- Wytyczne nr 10 Prezesa ULC z dnia 22 października 2013 roku Poz. 100, w sprawie ogłoszenia wymagań ustanowionych przez ICAO w Doc. 9137-AN/898- „Podręcznik służb portu lotniczego", część 3 „Kontrola i zmniejszanie zagrożenia ze strony zwierząt";
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska;
- stawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
- Instrukcja Operacyjna Lotniska.

7.12.3. System zarzadzania zagrożeniami ze strony zwierząt

Zarządzający lotniskiem prowadzi działania eliminujące i minimalizujące zagrożenia dla operacji lotniczych ze strony zwierząt, zarządzając nimi za pomocą systemu opisanemu na Rys. 23.

System zarządzania zagrożeniami ze strony zwierząt. Obejmuje on następujące procedury:

- Stały monitoring zwierząt przez wykwalifikowany personel:
  - w lotniczej części lotniska ze szczególnym uwzględnieniem PRN;
  - w otoczeniu lotniska w odległości do 5 km od granicy lotniska oraz do 13 km od ARP;
- Likwidacja lub minimalizowanie zagrożeń w wyniku działań doraźnych oraz profilaktycznych.
- Ciągła kontrola środowiska biotycznego obejmuje stałe obserwacje terenowe, sprawny przekaz informacji o potencjalnym zagrożeniu, podjęcie decyzji o działaniu eliminującym lub minimalizującym, opartej na analizie ryzyka.

Rys. 23. Schemat System zarządzania zagrożeniami ze strony zwierząt

7.12.4. Zespół kontroli zwierząt

Zespół Kontroli Zwierząt (ZKZ) to zespół wykwalifikowanego personelu, który prowadzi działania, polegające na kontroli atrakcyjności terenu lotniska oraz jego otoczenia dla zwierząt oraz realizuje procedury mające na celu minimalizowanie ich aktywności do możliwego akceptowalnego poziomu.

Procedury realizowane przez ZKZ:

- Stały monitoring oraz kontrola ptaków, nietoperzy i innych zwierząt w polu manewrowym, jak również w pozostałej części lotniczej części lotniska oraz dokumentowanie obserwacji i podjętych działań;
- Dokumentowanie oraz badanie zdarzeń z udziałem ptaków, nietoperzy i innych zwierząt oraz zgłaszanie do PKBWL zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi obowiązkowego zgłaszania zdarzeń lotniczych;
- Odpowiednie zarządzanie infrastrukturą (m.in. opiniowanie projektów inwestycyjnych, zabezpieczanie potencjalnych siedlisk, noclegowisk i miejsc odpoczynku zwierząt, likwidacja żerowisk i wodopojów);
- Zarządzanie żerowiskami przez zarządzanie roślinnością (m.in. zarządzanie trawą), stosowanie pestycydów (m.in. insektycydów, herbicydów) i nadzór nad użytkowaniem gruntów;

7.12.5. Skład osobowy Zespołu Kontroli Zwierząt

1. Kierownik ds. techniczno-handlowych;
2. Specjalista ds. techniczno-handlowych.;

3. DOL;
4. SM.

Prace ZKZ nadzoruje Zarządzający lotniskiem:

- Akceptuje programy doraźne i profilaktyczne działań zapobiegawczych, mających na celu ograniczenie zdarzeń ze zwierzętami;
- Analizuje informacje o zdarzeniach z udziałem zwierząt w celu określenia efektywności środków przyjętych w działaniach zapobiegawczych;
- Zwołuje doraźne zebrania ZKZ w zależności od potrzeb.

Regularne zebrania ZKZ odbywają się w ramach Zespołu Zarządzania Bezpieczeństwem. Na zebraniach:

- Przedstawiane są sprawozdawania z działań ZKZ, w tym statystyka zdarzeń SP z udziałem ptaków i innych zwierząt, opracowana na podstawie wskaźników poziomu bezpieczeństwa SPI, określonych w Krajowym Program Bezpieczeństwa (http://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/wskazniki-bezpieczenstwa-spi);
- Poruszane są wszystkie kwestie związane z zarządzaniem ryzykiem ze strony zwierząt w zakresie monitorowania oraz podejmowania działań profilaktycznych w celu ograniczenia zagrożeń bezpieczeństwa operacji lotniczych;
- Omawiane są bieżące sezonowe zagrożenia ze strony zwierząt i wdrażane rozwiązania dotyczące działań doraźnych i prewencyjnych;
- Przedstawiane są działania krótko i długodystansowe.

7.12.6. Zakres odpowiedzialności osób za redukcje zagrożeń ze strony zwierząt

SM:

- Prowadzenie analizy kwartalnej w zakresie zdarzeń lotniczych z udziałem zwierząt na podstawie wskaźników poziomu bezpieczeństwa SPI, określonych w Krajowym Programie Bezpieczeństwa(http://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/wskazniki-bezpieczenstwa-spi);
- Nadzór nad programem zarządzania ryzykiem związanym ze zwierzętami;
- Udział w spotkaniach konsultacyjnych;
- Przedstawianie propozycji do Zarządzającego dotyczących działań profilaktycznych, koniecznych do podjęcia w celu ograniczenia wystąpienia zagrożeń ze strony ptaków i innych zwierząt;
- Analiza występujących obszarów zagrożeń na lotnisku w zakresie zagrożenia ze strony ptaków i innych zwierząt.

DOL:

- Przeprowadzanie inspekcji terenu lotniska (min. raz w tygodniu);
- Przeprowadzanie kontroli otoczenia lotniska w strefie 5 km (min. raz w miesiącu);
- Kontrolowanie atrakcyjnych dla zwierząt siedlisk w strefie 13 km (min. raz na kwartał);

7.12.7. Procedura zbierania i przechowywania szczątków zwierząt znalezionych na terenie lotniska lub związanych ze zderzeniami statków powietrznych ze zwierzętami

Zarządzający lotniskiem powinien posiadać zgodę odpowiednich organów na gromadzenie i przechowywanie szczątków zwierząt chronionych zgodnie z obowiązującymi przepisami o ochronie przyrody (m.in. ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody i rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12 października 2011 r., w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt).

Osobą odpowiedzialną za zbieranie szczątków zwierząt jest DOL.

Zgłoszenia zdarzenia dokonuje SM za pośrednictwem systemu Centralnej Bazy Zgłoszeń (CBZ). System dostępny jest pod adresem https://cbz.gov.pl/

Wypełniając formularz zgłoszenia niezwykle istotne jest wskazanie okoliczności zdarzenia (wysokości, prędkości) oraz, jeżeli to możliwe, określenie gatunku ptaka.

W przypadku kolizji statku powietrznego z ptakami, należy każdorazowo wypełnić formularz zgłoszenia kolizji oraz przesłać go za pośrednictwem systemu CBZ, nawet jeśli ślad po kolizji został zauważony dopiero w trakcie przeglądu statku powietrznego czy też znaleziono szczątki ptaków podczas sprawdzania stanu nawierzchni lotniskowych.

Zderzenie statku powietrznego ze zwierzęciem:

- zgłoszenie zderzenia statku powietrznego ze zwierzęciem przez załogę lub użytkownika lotniska do AFIS EPML, DOL;
- kontrola drogi startowej wykonana przez DOL - mająca na celu:
  - potwierdzenie zdarzenia, rozpoznanie gatunku zwierzęcia oraz określenia zanieczyszczenia na DS;

- DOL usuwa zanieczyszczenia z nawierzchni, gdy zanieczyszczenie jest rozległe zgłasza konieczność oczyszczenia przez zespół utrzymania i konserwacji lotniska;
- przekazanie informacji do AFIS EPML przez DOL o stanie nawierzchni drogi startowej;
- kontrola statku powietrznego (jeśli możliwa) na stanowisku postojowym wykonana przez DOL – mająca na celu: potwierdzenie zdarzenia, określenie: śladów zdarzenia oraz przekazanie informacji o przewoźniku biorącym udział w kolizji;
- przekazanie informacji do AFIS EPML przez DOL z przeprowadzonej kontroli statku powietrznego uczestniczącego w kolizji;
- sporządzenie raportu przez DOL z podjętych czynności z określeniem: potwierdzenia zdarzenia, godziny, miejsca, wystąpienia zdarzenia, gatunku i liczby zwierząt uczestniczących w kolizji, danych na temat statku powietrznego uczestniczącego w kolizji, podjętych czynnościach kontrolnych w tym wykonanie dokumentacji fotograficznej (ewentualne zabezpieczenie szczątków zwierzęcia do rozpoznania przez specjalistę z danej dziedziny);
- w przypadku potwierdzanego zderzenia zwierzęcia ze statkiem powietrznym, DOL powiadamia SM, który na podstawie zebranych informacji o zdarzeniu sporządza zawiadomienia do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych;
- Wszelkie ślady kolizji (nawet w postaci rozmazu krwi) oraz szczątki ptaków (np. pióra) powinny być udokumentowane poprzez wykonanie serii, minimum 10 zdjęć przedstawiających efekty zderzenia – zarówno pod kątem zniszczeń statku powietrznego, jak i śladów zderzenia. Zaleca się również, aby znalezione pojedyncze pióra, oraz zdjęcia piór i szczątków odesłać do specjalisty ornitologa, w celu identyfikacji gatunku. Informacje o tym należy dołączyć do zgłoszenia kolizji, w celu późniejszego uzupełnienia danych;
- Po wykonaniu powyższych czynności, zebrane szczątki zwierzęcia należy w sposób bezpieczny zutylizować.

7.12.8. Procedury i metody kontroli środowiska biotycznego

Zasady ogólne

- Szczególnie chronione są rejony podejścia do lądowania i startu SP. Inspekcja terenu lotniska odbywa się zarówno z samochodu jak i z podchodu. W dyspozycji DOL znajduje się samochód służbowy wyposażony w radiotelefon, co umożliwia szybkie przemieszczanie się po lotnisku;
- W ramach inspekcji wykorzystuje również broń sygnalizacyjno-hukową. Na wyposażeniu DOL są 2 różne rodzaje atestowanych petard, które zapewniają zastosowanie zmienności sygnałów, jako sposobu na ograniczenie habituacji zwierząt na

te same bodźce świetlne lub dźwiękowe. Dostęp do broni sygnalizacyjno-hukowej mają również AFIS EPML;
- DOL dokumentuje inspekcje, obserwacje terenowe oraz podjęte działania kontrolne.
- Procedury dozoru i kontroli zwierząt na lotnisku obejmują działania profilaktyczne i doraźne.

Działania profilaktyczne
- Obserwacja obszaru nad lotniskiem;
- Szacowanie liczby wszystkich ptaków przelatujących, odpoczywających i gniazdujących na terenach lotniska i do niego bezpośrednio przylegających;
- Działania mające na celu obniżanie atrakcyjności strefy operacyjnej lotniska, jako siedlisk, noclegowisk czy bazy żerowej dla zwierząt;
- Sprawdzanie przez DOL ogrodzenia lotniska.
- Kontrolowane koszenie terenów zieleni w lotniczej części lotniska i w jego otoczeniu (tworzenie alternatywnych żerowisk) oraz na ustaloną wysokość (polityka długiej trawy) przy zastosowaniu specjalistycznego sprzętu (ograniczenie miejsc żerowania ptaków);
- Usuwanie krzaków oraz obkaszanie obiektów (np. znaków pionowych) w celu likwidacji potencjalnych miejsc odpoczynku zwierząt;
- Koszenie terenów zieleni w nocy zamiast w dzień w celu zmniejszenia ich atrakcyjności dla zwierząt;
- Dokonywanie inspekcji terenu i otoczenia lotniska do 5 km od granicy lotniska i 13 km od ARP (pod katem upraw rolnych i charakteru działalności gospodarczej) oraz dokumentacja obserwacji do celów oceny ryzyka związanego ze zwierzętami;
- Współpraca ze specjalistami (ornitolodzy, pratotechnolog, specjaliści z zakresu genetyki zwierząt);
- Współpraca z kołem łowieckim, ośrodkiem leczenia dzikich zwierząt oraz schroniskiem dla bezdomnych zwierząt;
- Określenie przybliżonego terminu migracji ptaków oraz gatunków migrujących ptaków w celu wydania NOTAMU, ostrzegającego załogi SP przed wzmożonymi przelotami ptaków w okolicach lotniska;
- Przekazywanie informacji o zwiększonej aktywności ptaków do – AFIS EPML w celu przekazania informacji do załóg;
- Stały kontakt z DOL / AFIS EPML w celu wymiany informacji dotyczących obserwacji ptaków nad lotniskiem dokonywanych przez te służby i pilotów SP, wykonujących operacje lotnicze w rejonie lotniska;

- Współpraca non profit lotniska z lokalnymi organami w zakresie odbudowy naturalnych siedlisk wokół lotniska;

Działania doraźne

- Udokumentowane monitorowanie PRN w sposób ciągły;
- Udokumentowana kontrola aktywności zwierząt przy użyciu samochodu, petard sygnalizacyjno-hukowych, wyszkolonego psa;
- Zastosowanie stacjonarnych urządzeń biosonicznych;
- Wykorzystanie metody sokolniczej do kontroli obecności zwierząt na lotnisku.

Zarządzanie terenami zieleni – ograniczanie żerowisk w części lotniczej lotniska

- Zarządzający utrzymuje trawę zgodnie z polityką bezpiecznego utrzymania nawierzchni trawiastych (terenów zieleni) lotniska. Ważne są specyficzne zagrożenia ze strony środowiska występujące lokalnie - ekologiczne i biologiczne uwarunkowania środowiskowe, dlatego istotne znaczenie ma określenie i prowadzenie właściwej polityki w zakresie zarządzania roślinnością na części lotniczej lotniska, gdyż przekłada się to na korzyści z jej stosowania dla kontroli środowiska;
- W celu ograniczenia populacji gryzoni (a w związku z tym ptaków drapieżnych) prowadzone są skuteczne cięcia trawy w trakcie kwitnienia (ograniczenie pokarmu przez likwidację wysiewu nasion);
- W warunkach sprzyjających obecności owadów (wilgotne i gorące lata) trawy koszone są przed sezonem kwitnienia, co w znaczny sposób ogranicza żer ptaków i innych zwierząt żywiących się drobnymi insektami (dymówki, oknówki, jerzyki i in. ptaków oraz ssaki z rzędu nietoperzy);
- Ponadto przed okresem lęgowym ptaków (wiosną) mogą być wykonywane tzw. czyszczenia terenów zieleni z wykorzystaniem metody bottoming out, tj. wynoszenie ściętej trawy. Zabieg ten realizowany jest przez niskie koszenie, zgrabianie i wywożenie pozyskanej w ten sposób biomasy z terenów lotniczej części lotniska. Eliminuje to dostępność pokarmu dla gryzoni oraz ogranicza miejsca występowania drobnych bezkręgowców stanowiących pokarm dla ptaków, tak więc ogranicza występowanie i gryzoni i ptaków (w tym szponiastych chwytających gryzonie);
- Wysokość roślinności oraz terminy i częstotliwość koszenia na lotnisku są tak dobrane, aby przede wszystkimi minimalizować występowanie zwierząt stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji lotniczych. Co ważne, ze względu na to, że atrakcyjność roślinności dla zwierząt jest wypadkową wielu czynników środowiskowych (temperatura, wilgotność, opad i in.), terminy i metody stosowane w jednym roku mogą znacznie się różnić od działań podejmowanych w latach kolejnych.
- Obecnie stosowana procedura utrzymania trawy obejmuje:

- koszenie i zbiór trawy z terenu lotniska zgodnie z analizą ryzyka zagrożeń ze strony środowiska biotycznego oraz w zależności od zapowiadanych uwarunkowań meteorologicznych w danym roku;
- utrzymywanie terenów zieleni w lotniczej części lotniska za pomocą rozdrabniaczy z możliwością regulowania wysokości koszenia;
- zastosowanie koszenia w porze nocnej, zwłaszcza w okresie lęgowym ptaków;
- wykonanie oprysku odpowiednio dobraną mieszanką herbicydów;
- wykonanie oprysków przeciw insektom;
- likwidacja zagłębień terenu, które lokalnie po wystąpieniu opadów retencjonują wodę na lotnisku;
- opracowanie technologii utrzymania nawierzchni zielonej.

7.13. Procedura udzielania pomocy statkom powietrznym. Postępowanie w sytuacjach zagrożenia na lotnisku lub w jego otoczeniu

7.13.1. Zasady Ogólne.

Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia (PDSZ) został ustanowiony w celu ułatwienia zarządzania w sytuacji wystąpienia zagrożenia i złagodzenia jego wpływu na normalne funkcjonowanie lotniska.
PDSZ zawiera:

- procedury działania w przypadku zagrożeń takich jak:
  - wypadek SP na lotnisku;
  - wypadek SP poza granicami lotniska;
  - awaria SP podczas lotu;
  - pożary obiektów;
  - sabotaż w tym zagrożenie bombowe (SP lub obiektu);
  - bezprawne przejęcie SP;
  - incydent na lotnisku;
  - usuwanie unieruchomionych samolotów;
- podział zagrożeń SP, dla których mogą być wymagane działania służb, sklasyfikowane, jako:
  - „wypadek lotniczy”: wypadek SP, który miał miejsce na lotnisku lub w jego otoczeniu;

Pamiętaj! Ta kopia instrukcji może być nieaktualna!

- „pełne zagrożenie”: gdy, zbliżający się do lotniska SP ma lub podejrzewa się, że ma, taki problem, w którym istnieje bezpośrednie niebezpieczeństwo wypadku;
- „lokalny stan gotowości”: gdy wiadomo lub podejrzewa się, że na zbliżającym się do lotniska statku powietrznym, wystąpił pewnego rodzaju defekt, ale problem nie jest taki, jaki zwykle pociąga za sobą poważne trudności w wykonywaniu bezpiecznego lądowania.

– zbiór danych teleadresowych, wykazy sił i środków.

Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku określa procedury koordynacji działań różnych lotniskowych agencji, organizacji i służb (np. obsługi naziemnej, linii lotniczych, służb ochrony) i organów publicznych znajdujących się w jego sąsiedztwie, które mogłyby być pomocne w działaniach w sytuacji zagrożenia. PDSZ określa zakres odpowiedzialności, systemy łączności, centra operacyjne oraz zasady reagowania kryzysowego i zasady efektywnej współpracy z instytucjami zewnętrznymi.

7.13.2. Infrastruktura i ćwiczenia

Wszystkie obiekty budowlane na lotnisku podlegają okresowym kontrolom rocznym i pięcioletnim zgodnie z art. 62 Prawa budowlanego. Jednocześnie wszystkie systemy, sieci, urządzenia i instalacje przeciwpożarowe, znajdujące się w tych obiektach budowlanych podlegają okresowym serwisom i przeglądom.
Należą do nich:

– Systemy sygnalizacji pożaru; Dźwiękowy system ostrzegawczy;
– System sterowania oddymianiem i przewietrzaniem;
– Stałe gazowe urządzenia gaśnicze;
– Sieci hydrantowe;
– Gaśnice;

Z przeprowadzonych kontroli sporządzany jest protokół. Dla tych obiektów budowlanych prowadzone są książki obiektów, w których odnotowywane są przeprowadzone kontrole. Za przeprowadzone kontrole odpowiadają Kierownik ds. techniczno-handlowych. W przypadku, gdy kontrole wykażą usterki lub niezgodności informacja przekazywana jest do Prezesa Zarządu, który decyduje o podjęciu prac prowadzących do usunięcia niezgodności.

Ćwiczenia sprawdzające plany działania w sytuacji zagrożenia dla lotniska, w tym częstotliwość ich prowadzenia

Sprawdzanie gotowości do realizacji zadań oraz skuteczności ustaleń PDSZ odbywa się:

- W formie kompleksowych ćwiczeń prowadzonych z udziałem wszystkich podmiotów przewidzianych do działań ratowniczych w sytuacji zagrożenia, przeprowadzanych nie rzadziej niż raz na dwa lata;
- W formie częściowych ćwiczeń praktycznych i aplikacyjnych prowadzonych z wybranymi podmiotami, odbywających się w ciągu roku po danym ćwiczeniu kompleksowym.

Plan usuwania unieruchomionych SP, łącznie z odpowiednimi ustaleniami, sprzętem i procedurami niezbędnymi do jego realizacji

- Właściciel lub Operator unieruchomionego SP na obszarze lotniska jest odpowiedzialny za usunięcie SP tak szybko jak to jest możliwe. Wszelkie czynności usuwania są koordynowane z zarządzającym lotniskiem, w imieniu, którego działa Koordynator Akcji – Kierownik ds. techniczno-handlowych tel. 17 788 72 68
- Właściciel lub Operator SP ponosi wszelkie koszty związane z jego usuwaniem. Zarządzający lotniskiem nie ponosi odpowiedzialności za jakiekolwiek uszkodzenia unieruchomionego SP. Zarządzający lotniskiem może podjąć decyzję o usunięciu unieruchomionego SP w trybie przyśpieszonym na koszt Właściciela lub Operatora. Usuwanie SP o MTOW do 5700 kg zarządzający lotniskiem prowadzi siłami własnymi. Usuwanie SP o MTOW większym niż 5700 kg i w przypadkach szczególnych zarządzający prowadzi przy pomocy wyspecjalizowanego podmiotu zewnętrznego.
- Każda akcja usuwania unieruchomionego SP jest odpowiednio udokumentowane (zdjęcia, filmy, szkice, itp.).
- Rodzaje akcji usuwania unieruchomionego samolotu:
    - Ewakuacja (RECOVERY) – działania prowadzone w sposób niewykluczający utrzymania dalszej zdatności do lotu statku powietrznego (po ewentualnych naprawach i regulacjach), działania prowadzone ściśle wg wytycznych producenta statku powietrznego (ARM);
    - Usunięcie (SALVAGE) – działania prowadzone w sposób uproszczony (dopuszczalne uszkodzenia wtórne), w sytuacji, kiedy wstępna ocena uszkodzeń pierwotnych wyklucza dalsze utrzymanie zdatności do lotu statku powietrznego, nawet po naprawach (np., gdy widocznym uszkodzeniom uległ kadłub samolotu), lub gdy działanie prowadzone jest w stanie wyższej konieczności.

Stopnie trudności/skomplikowania działań usuwania unieruchomionego samolotu:

- stopień 1 (lekki) – działania prowadzone w przypadku zdarzeń, w których żaden element podwozia samolotu nie uległ uszkodzeniu, po usunięciu przyczyny unieruchomienia statek powietrzny można bez problemu holować na podwoziu;
- stopień 2 (średni) – działania prowadzone w przypadku zdarzeń, w których jedna z goleni podwozia samolotu uległa złożeniu lub nie rozłożyła się, ale po usunięciu przyczyny unieruchomienia i awaryjnym rozłożeniu podwozia statek powietrzny można bez problemu holować na podwoziu;
- stopień 3 (ciężki) – działania prowadzone w przypadku zdarzeń skutkujących poważnym uszkodzeniem podwozia lub kadłuba samolotu w takim stopniu, że, po usunięciu przyczyny unieruchomienia statek powietrzny można transportować wyłącznie na specjalistycznych platformach.

Usuwanie statków powietrznych o MTOW większym niż 5700 kg i w przypadkach szczególnych Zarządzający prowadzi przy pomocy wyspecjalizowanego podmiotu zewnętrznego, w szczególnie trudnych przypadkach działanie usuwania statku powietrznego

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE