



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
PREZES  
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

*Piotr Samson*

ULC-LTL-4/551-0001/04/19

**Aero Partner**

15 LUT 2019

AEROKLUB POLSKI ZARZĄD

wpłynęło dnia 2019-02-14

l.dz. 95/2019

Warszawa, 2019.02.05

Aeroklub Polski  
ul. Komitetu Obrony Robotników 39  
02-148 Warszawa



000001543563

## DECYZJA

Na podstawie art. 69 ust. 4 i art. 82 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183 z późn. zm.) oraz zgodnie z art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096), po rozpatrzeniu wniosku Aeroklubu Polskiego reprezentowanego przez Pana Sławomira Sarnowskiego z dnia 29 listopada 2018 r., znak: AERO/38/514/2018 o zatwierdzenie zmiany nr 2, Wydania I 2016 Instrukcji operacyjnej lotniska Przylep k/Zielonej Góry (EPZP),

**zatwierdzam**

**Instrukcję operacyjną lotniska Przylep k/Zielonej Góry (EPZP), Wydanie I 2016,  
uwzględniającą zmianę nr 2.**

## Uzasadnienie

Pan Sławomir Sarnowski, reprezentujący na mocy pełnomocnictwa Aeroklub Polski, zwrócił się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (zwanego dalej „Prezesem Urzędu”) z wnioskiem z dnia 29 listopada 2018 r., znak: AERO/38/514/2018, o zatwierdzenie zmiany nr 2, Wydania I 2016 Instrukcji operacyjnej lotniska Przylep k/Zielonej Góry (EPZP).

W trakcie analizy dokumentu w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego nie stwierdzono uchybień formalnoprawnych, ani zastrzeżeń merytorycznych co do treści Instrukcji operacyjnej tego lotniska. Ponadto Instrukcja operacyjna lotniska Przylep k/Zielonej Góry (EPZP), zgodnie z art. 69 ust. 4 ustawy Prawo lotnicze, została pozytywnie uzgodniona przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej (PAŻP) pismem z dnia 15 stycznia 2019 r. znak: OPI-6001-15/5/19.

Instrukcja operacyjna lotniska jest podstawowym dokumentem zarządzającego lotniskiem, który zapewnia właściwe funkcjonowanie i eksploatację lotniska, w związku z czym ma duże znaczenie dla bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych i podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu, po uzgodnieniu z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego. Dlatego sprawą najwyższej wagi jest zapewnienie przez zarządzającego

lotniskiem, aby dane lotnicze i procedury zawarte w Instrukcji operacyjnej lotniska były na bieżąco aktualizowane i odpowiadały potrzebom realizacji jego zadań.

Ze względu na to, że proponowane zapisy zmiany nr 2, Wydania I 2016, Instrukcji operacyjnej lotniska Przylep k/Zielonej Góry (EPZP), są zgodne z obowiązującymi przepisami i zapewniają bezpieczeństwo operacji lotniczych, orzeczono jak w sentencji.

Zatwierdzenie niniejszej zmiany do Instrukcji operacyjnej przez Prezesa Urzędu nie oznacza automatycznego wejścia jej zapisów w życie. Zarządzający lotniskiem powinien dokonać formalnego dopuszczenia do stosowania operacyjnego zatwierdzonego, zmienionego wydania Instrukcji operacyjnej lotniska poprzez złożenie podpisu wraz z datą na jej karcie uzgodnień oraz wprowadzić zatwierdzoną zmianę do Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych (AIP VFR Polska).

### **Pouczenie**

1. Od niniejszej decyzji odwołanie nie przysługuje, jednak strona niezadowolona z rozstrzygnięcia może na podstawie art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.
2. Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może na podstawie art. 52 § 3 i art. 53 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2018 r. poz. 1302 z późn. zm.) wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji. Wpis stały od skargi wynosi 200 zł. Strona ma możliwość ubiegania się o zwolnienie od kosztów albo przyznanie prawa pomocy. Wniosek o przyznanie prawa pomocy, na podstawie art. 243 § 1 ustawy Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi może być złożony do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego przed wszczęciem postępowania lub w jego toku. Wniosek jest wolny od opłat sądowych.
3. Na podstawie art. 127a i art. 127 § 3 Kodeksu postępowania administracyjnego strona może w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji zrzec się prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy poprzez złożenie stosownego oświadczenia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Z dniem doręczenia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, że strona nie będzie mogła wnieść wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, ani skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie.

### **Otrzymuje:**

1. Pan Sławomir Sarnowski  
(pełnomocnik Aeroklubu Polskiego)  
ul. Komitetu Obrony Robotników 39  
02-148 Warszawa
2. a/a.

Z up. PREZESA  
Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
  
Michał Kozłowski  
Dyrektor  
Departamentu Lotnisk

**INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA  
PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP**

**LOTNISKO UŻYTKU PUBLICZNEGO O OGRANICZONEJ CERTYFIKACJI**

*WOJEWÓDZTWO: LUBUSKIE*

*POWIAT: ZIELONA GÓRA*

*GMINA: ZIELONA GÓRA*

**Wyk. w 3 egz.:**

**Egz. Nr 1** – Aeroklub Polski – Zarządzający lotniskiem

**Egz. Nr 2** – Urząd Lotnictwa Cywilnego

**Egz. Nr 3** – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

**Egz. Nr 4** – Aeroklub Ziemi Lubuskiej – Przedstawiciel Zarządzającego

**Pełnomocnik  
Aeroklubu Polskiego**

**Sławomir Sarnowski**

Zarządzający

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

*[Faint, illegible text]*



# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

## Spis treści

|                                                                                                                                          |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Spis treści .....                                                                                                                        | 3  |
| KARTA UZGODNIENÍ .....                                                                                                                   | 5  |
| WYKAZ ZMIAN STANDARDOWYCH .....                                                                                                          | 7  |
| WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON .....                                                                                                         | 9  |
| I. INFORMACJE OGÓLNE .....                                                                                                               | 11 |
| 1.1 Cel i zakres Instrukcji Operacyjnej Lotniska .....                                                                                   | 11 |
| 1.2 Wymogi prawne dotyczące Certyfikacji lotniska .....                                                                                  | 11 |
| 1.3 Dane telefoniczne i adresowe Zarządzającego lotniskiem oraz głównego użytkownika .....                                               | 12 |
| 1.4 Warunki użytkowania lotniska .....                                                                                                   | 13 |
| 1.5 Ośłona meteorologiczna .....                                                                                                         | 14 |
| 1.6 Zasady zgłaszania informacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych .....                                                    | 15 |
| 1.7 Obowiązki Zarządzającego lotniskiem .....                                                                                            | 16 |
| II. DANE DOTYCZĄCE LOKALIZACJI LOTNISKA .....                                                                                            | 19 |
| 2.1 Plan lotniska .....                                                                                                                  | 19 |
| 2.2 Plan granic lotniska .....                                                                                                           | 19 |
| 2.3 Dane dotyczące odległości do najbliższego miasta .....                                                                               | 19 |
| 2.4 Dane dotyczące aktu własności .....                                                                                                  | 19 |
| III. DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA PODLEGAJĄCE ZGŁOSZENIU DO AIS .....                                                                         | 21 |
| 3.1 Informacje ogólne zgłaszane przez Zarządzającego .....                                                                               | 21 |
| 3.2 Wymiary lotniska i informacje z tym związane .....                                                                                   | 22 |
| IV. DANE DOTYCZĄCE LOTNISKOWYCH PROCEDUR OPERACYJNYCH I ŚRODKÓW<br>BEZPIECZEŃSTWA .....                                                  | 27 |
| 4.1 Budowa kręgu nadlotniskowego (załącznik nr 5) .....                                                                                  | 27 |
| 4.2 Lotniskowy system obiegu informacji .....                                                                                            | 32 |
| 4.3 Dostęp do pola ruchu naziemnego [PRN] .....                                                                                          | 33 |
| 4.4 Lotniskowy plan awaryjny .....                                                                                                       | 34 |
| 4.5 Ratownictwo i ochrona przeciwpożarowa .....                                                                                          | 34 |
| 4.6 Kontrole pola ruchu naziemnego [PRN] oraz powierzchni ograniczających przeszkody<br>prowadzone przez Zarządzającego lotniskiem ..... | 34 |
| 4.7 Eksploatacja pomocy wzrokowych i systemu zasilania elektrycznego .....                                                               | 36 |
| 4.8 Eksploatacja i utrzymanie nawierzchni PRN .....                                                                                      | 36 |
| 4.9 Bezpieczeństwo robót prowadzonych na lotnisku .....                                                                                  | 37 |
| 4.10 Zarządzanie płytą postojową .....                                                                                                   | 37 |
| 4.11 Bezpieczeństwo na płycie postojowej .....                                                                                           | 38 |
| 4.12 Ruch pojazdów na lotnisku .....                                                                                                     | 39 |

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

|                                                                                                    |                                                                                 |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4.13                                                                                               | Przeciwdziałanie zagrożeniom ze strony zwierząt .....                           | 40 |
| 4.14                                                                                               | Kontrola przeszkód lotniczych: .....                                            | 41 |
| 4.15                                                                                               | Usuwanie unieruchomionych statków powietrznych: .....                           | 42 |
| 4.16                                                                                               | Postępowanie z materiałami i substancjami niebezpiecznymi: .....                | 43 |
| V. STRUKTURA ORGANIZACYJNA ZARZĄDZAJĄCEGO LOTNISKIEM I SYSTEM<br>ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM ..... |                                                                                 | 47 |
| 5.1                                                                                                | Administracja lotniskiem: .....                                                 | 47 |
| 5.2                                                                                                | System zarządzania bezpieczeństwem (SMS) .....                                  | 47 |
| VI. INFORMACJE DODATKOWE .....                                                                     |                                                                                 | 55 |
| 6.1                                                                                                | Telefon do służb ruchu lotniczego (ATS) .....                                   | 55 |
| 6.2                                                                                                | Telefony i adresy najbliższej jednostki Straży Pożarnej .....                   | 55 |
| 6.3                                                                                                | Telefony i adresy najbliższej jednostki Policji .....                           | 55 |
| 6.4                                                                                                | Telefony i adresy najbliższej placówki Służby Zdrowia .....                     | 55 |
| 6.5                                                                                                | Telefon do Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego .....                  | 55 |
| 6.6                                                                                                | Telefon do PKBWL .....                                                          | 56 |
| 6.7                                                                                                | Telefon do Inspektoratu Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym (LBB) – ULC ..... | 56 |
| VII. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW .....                                                                       |                                                                                 | 59 |

## KARTA UZGODNIENÍ

**POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ**

Zastępca Prezesa  
ds. Żeglugi Powietrznej  
  
Tadeusz Grocholski

**UZGADNIA**

**URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO**

Z up. PREZESA  
Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
  
Michał Kozłowski  
Dyrektor  
Departamentu Lotnisk

**ZATWIERDZA**

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

## WYKAZ ZMIAN STANDARDOWYCH

| Nr zmiany | Data zmiany | Wprowadzana zmiana (numer strony)                                                                                                                                                                                                                      | Podpis osoby wprowadzającej zmianę                                       |
|-----------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| 01        | 31.03.2017  | str. 11 pkt 1.2<br>str. 12 pkt 1.3.<br>str 19 pkt 2.4.<br>str. 22 pkt 3.2.1<br>str. 23 pkt 3.2.2.<br>str. 24. 3.2.9.<br>str. 25 pkt 3.2.11, pkt 3.2.15<br>str. 26 pkt 3.2.18.<br>str. 47 pkt. 5.11.<br>str. 48 pkt. 5.2.2<br>str. 59 Wykaz załączników |                                                                          |
| 02        | 29.11.2018  | str. 11 pkt 1.2<br>str. 12 pkt 1.3<br>str. 25 pkt 3.2.12<br>str. 31 pkt 4.1.6                                                                                                                                                                          | 12.03.2018r.<br>Pełnomocnik<br>Aeroklubu Polskiego<br>Sławomir Sarnowski |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |
|           |             |                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                          |

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

## Procedura wprowadzania zmian:

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

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

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

12.05.2016  
12.05.2016  
12.05.2016

**MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE**

|                    |                           |                      |
|--------------------|---------------------------|----------------------|
| <i>Zmiana Nr 0</i> | <i>Wydanie I<br/>2016</i> | <i>Strona 8 z 64</i> |
|--------------------|---------------------------|----------------------|

## WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON

| Rozdział     | Strona | Nr zmiany | Status zmiany | Data wprowadzenia | Data obowiązywania |
|--------------|--------|-----------|---------------|-------------------|--------------------|
|              | 1      | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
|              | 2      | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
|              | 3      | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
|              | 4      | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
|              | 5      | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
|              | 6      | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
|              | 7      | 2         | -             | 05.02.2019 r.     | 12.03.2019 r.      |
|              | 8      | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
|              | 9      | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
|              | 10     | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział I   | 11     | 2         | -             | 05.02.2019 r.     | 12.03.2019 r.      |
| Rozdział I   | 12     | 2         | -             | 05.02.2019 r.     | 12.03.2019 r.      |
| Rozdział I   | 13     | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział I   | 14     | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział I   | 15     | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział I   | 16     | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział I   | 17     | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział I   | 18     | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział II  | 19     | 1         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział II  | 20     | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział III | 21     | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział III | 22     | 1         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział III | 23     | 1         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział III | 24     | 1         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział III | 25     | 2         | -             | 05.02.2019 r.     | 12.03.2019 r.      |
| Rozdział III | 26     | 1         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział IV  | 27     | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział IV  | 28     | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział IV  | 29     | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział IV  | 30     | 0         | -             | 19.06.2017 r.     | 19.06.2017 r.      |
| Rozdział IV  | 31     | 2         | -             | 05.02.2019 r.     | 12.03.2019 r.      |



# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

|                   |    |   |   |               |               |
|-------------------|----|---|---|---------------|---------------|
| Rozdział IV       | 32 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział IV       | 33 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział IV       | 34 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział IV       | 35 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział IV       | 36 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział IV       | 37 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział IV       | 38 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział IV       | 39 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział IV       | 40 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział IV       | 41 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział IV       | 42 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział IV       | 43 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział IV       | 44 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział IV       | 45 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział IV       | 46 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział V        | 47 | 1 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział V        | 48 | 1 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział V        | 49 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział V        | 50 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział V        | 51 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział V        | 52 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział V        | 53 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział V        | 54 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział VI       | 55 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział VI       | 56 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział VI       | 57 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Rozdział VI       | 58 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Wykaz załączników | 59 | 1 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |
| Wykaz załączników | 60 | 0 | - | 19.06.2017 r. | 19.06.2017 r. |

## I. INFORMACJE OGÓLNE

### 1.1 Cel i zakres Instrukcji Operacyjnej Lotniska

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

### 1.2 Wymogi prawne dotyczące Certyfikacji lotniska

1. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 Nr 35, poz. 212 r. z późn. zm.);
2. Ogłoszenie tekstu Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. Lotniska – Tom I Projektowanie i eksploatacja lotnisk – (Dz. Urz. ULC poz. 32, w brzmieniu z dn. 12.06.2018 r.);
3. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 roku Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, ze zm.);
4. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 stycznia 2016 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk (Dz. U. z 2016 r., poz. 91);
5. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 lipca 2017 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 2017, poz. 1400 ze zm.);
6. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz. U. z 2018, poz. 1210).

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

## 1.3 Dane telefoniczne i adresowe Zarządzającego lotniskiem oraz głównego użytkownika

### Zarządzający lotniskiem: Aeroklub Polski

ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 02-148 Warszawa

tel.: +48 22 556 73 72;

faks: +48 22 556 73 55

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

### Przedstawiciel Zarządzającego działający na lotnisku Przylep k/Zielonej Góry na podstawie pełnomocnictwa:

Dyrektor Artur Haładyn

Tel. 601 871 271

### Aeroklub Ziemi Lubuskiej

ul. Przylep - Skokowa 18,

66-015 Zielona Góra - lotnisko

tel. +48 68 321 30 10

+48 68 321 30 12

Faks: +48 68 321 30 11

E - mail: [azl@azl.pl](mailto:azl@azl.pl)

W przypadku nieobecności Przedstawiciela Zarządzającego, jego funkcje będzie pełnił:

1. Leonard Kosiński

2. Kazimierz Pasek

### Dane kontaktowe:

Aeroklub Ziemi Lubuskiej

ul. Przylep – Skokowa 18,

66-015 Zielona Góra - lotnisko

tel. +48 68 321 30 10

Przedstawiciel Zarządzającego do spraw SMS

Paweł Hołyś

Tel. 505 189 226

### Aeroklub Ziemi Lubuskiej

ul. Przylep - Skokowa 18, 66-015 Zielona Góra - lotnisko

## 1.4 Warunki użytkowania lotniska

### 1.4.1 Informacje dot. warunków użytkowania lotniska

- Lotnisko użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji.
- Lotnisko czynne: w dzień, noc, okresowo, w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego lotniskiem.
- Godziny pracy lotniska: w dni robocze 08.00 – 16.00 LMT

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

#### **Tel. kontaktowe w razie przylotów:**

tel.+48 68 321 30 10 - Sekretariat

tel.+48 68 321 30 15 - Szef wyszkolenia

tel.+48 68 321 30 22 - Wyszukolenie

### 1.4.3. Lotnisko przeznaczone jest do operacji startów i lądowań wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością VFR w dzień i w nocy dla statków powietrznych o całkowitej masie startowej (MTOW) do 5700 kg.

### 1.4.4. Starty i lądowania na lotniku Przylep k/Zielonej Góry mogą odbywać się wyłącznie w sposób zgodny z procedurą opisaną w niniejszej INOP.

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

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

### 1.4.7. Użytkownicy bazujący na stałe na lotnisku:

#### **Aeroklub Ziemi Lubuskiej – główny użytkownik**

Ul. Przylep - Skokowa 18,

66-015 Zielona Góra - lotnisko

tel. +48 68 321 30 10

+48 68 321 30 12

Fax: +48 68 321 30 11

e - mail: azl@azl.pl

**SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe w Warszawie, filia w Przylepie**

|             |                   |                |
|-------------|-------------------|----------------|
| Zmiana Nr 0 | Wydanie I<br>2016 | Strona 13 z 60 |
|-------------|-------------------|----------------|

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

ul Przylep - Skokowa 18,  
66-015 Zielona Góra - lotnisko  
tel. fax: +48 68 321 24 46

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

- **hangarowanie statków powietrznych:** ograniczone – należy konsultować z przedstawicielem Zarządzającego na lotnisku
- **tankowanie statków powietrznych:** dostępne paliwo AVGAS 100LL, tankowanie wyłącznie przez personel upoważniony przez zarządzającego lotniskiem lub przez przedstawiciela Zarządzającego nad lotniskiem, zgodnie z Instrukcją tankowania. Tankowanie może odbywać się tylko z dystrybutora udostępnianego przez Zarządzającego lotniskiem lub przedstawiciela Zarządzającego lotniskiem. Możliwe tankowanie w własnego dystrybutora, tylko za zgodą Zarządzającego lotniskiem lub przedstawiciela Zarządzającego lotniskiem oraz pod warunkiem zachowania zapisów zawartych w Instrukcji operacyjnej lotniska.
- **obsługa techniczna:** możliwe drobne naprawy przedstartowe

1.4.9. Informacje o planowanych lotach (Plany lotów)

Plany lotów obowiązkowo składane są w przestrzeni kontrolowanej przy lotach IFR oraz VFR z przekroczeniem granicy Schengen:

Biura ARO – czynne 24 H

Tel.: +48 22 574 71 73

Faks: +48 22 574 71 88

e-mail: aro@pansa.pl

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

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

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

## 1.5. Ostrona meteorologiczna

- 1.5.1. Zapewniana przez Zarządzającego, korzystającego z zasobów Centralnego Biura Prognoz Lotniczych – Meteorologiczne Biuro Nadzoru w Warszawie. Informacje z IMGW zapewniane na podstawie § 8 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i

|             |                   |                |
|-------------|-------------------|----------------|
| Zmiana Nr 0 | Wydanie I<br>2016 | Strona 14 z 60 |
|-------------|-------------------|----------------|

Gospodarki Morskiej z dnia 3 października 2013 r. w sprawie osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego (Dz. U. z 2013 r., poz 1202).

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

1.5.3. Zakres informacji dostępnych na lotnisku

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

1.5.4. Środki łączności umożliwiające dostęp do danych meteorologicznych

Telefax, Internet

1.5.5. Kontakt do właściwego terytorialnie Biura Meteorologicznego

Centralne Biuro Prognoz Meteorologicznych we Wrocławiu

tel.: +48 71 320 01 51

fax: +48 71 348 73 37

e-mail: [meteo.wroclaw@imgw.pl](mailto:meteo.wroclaw@imgw.pl)

## 1.6. Zasady zgłaszania informacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych

Informacja o lotnisku publikowana jest w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych

AIP VFR), przy czym zmiany powinny być zgłaszane do publikacji poprzez:

- **Cykl AIRAC** - który służy do publikowania danych z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym. W tym cyklu publikowane są dane wyłącznie bardzo istotne z punktu widzenia m.in. infrastruktury lotniczej, zmiany częstotliwości radiowej. Zachowanie cyklu publikacji AIRAC pozwala załogom statków powietrznych i wszystkim zainteresowanym użytkownikom lotniska – zapoznawać się z ważnymi zmianami, na co najmniej 28 dni przed ich wejściem w życie.
- **NOTAM** – należy wydawać wówczas gdy informacja w nim zawarta ma charakter tymczasowy lub informacja wejdzie na stałe do AIP VFR ale konieczne jest natychmiastowe powiadomienie wszystkich użytkowników. Jeden NOTAM może zawierać informację tylko na jeden temat. Wskazane jest aby NOTAM dotyczące informacji istotnych dla użytkowników lotniska były przekazywane i publikowane z możliwie jak największym wyprzedzeniem czasowym, gdy to możliwe nie mniejszym niż, co najmniej 24 H przed wejściem ograniczenia w życie.

- **SNOWTAM** – należy wydawać wówczas gdy informacja w nim zawarta ma charakter tymczasowy, ze względu na brak możliwości funkcjonowania lotniska w okresie zimowym (poprzez np. duże opady śniegu), bądź jego ograniczenie. Informacje o ograniczeniach udostępnione przez SNOWTAM oraz dostępne telefonicznie u Przedstawiciela Zarządzającego.

## 1.7. Obowiązki Zarządzającego lotniskiem

Zarządzający jest zobowiązany:

- wykorzystywać lotnisko zgodnie z jego przeznaczeniem;
- prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów oraz sprawność obsługi użytkowników w zakresie tankowania statków powietrznych;
- utrzymywać lotnisko i jego elementy w stanie odpowiadającym warunkom technicznym, określonym przez właściwy organ i zgodnie z danymi wpisanymi do rejestru lotnisk;
- zapewnić udzielenie niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku;
- udostępnić informacje zawarte w INOP;
- zapewniać organom administracji lotniczej, wykonującym czynności służbowe na lotnisku warunki niezbędne do wykonywania tych czynności;
- niezwłocznie zawiadamiać Prezesa ULC oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach oraz przewidywanym okresie trwania;
- zorganizować system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska;
- udostępnić informację meteorologiczną dla potrzeb użytkowników lotniska;
- posiadać prawo używania nieruchomości w okresie eksploatacji lotniska.
- koordynować prace lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa lotniskowego,
- w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów, uniemożliwiać wykonywanie czynności mających wpływ na bezpieczeństwo lotów, jeżeli dalsze ich wykonywanie zagrażałoby temu bezpieczeństwu;
- prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający ciągłość ruchu lotniczego;
- niezwłocznie zawiadamiać zainteresowanych o wydaniu zarządzenia, o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania ograniczeń;
- koordynować prace zespołu ochrony lotniska;
- określić granicę części lotniczej lotniska, podlegającą zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu;

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

- posiadać zezwolenie, o którym mowa w art.173 ust.1 pkt 1 ustawy Prawo lotnicze.

**MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE**

|                    |                           |                       |
|--------------------|---------------------------|-----------------------|
| <i>Zmiana Nr 0</i> | <i>Wydanie I<br/>2016</i> | <i>Strona 17 z 60</i> |
|--------------------|---------------------------|-----------------------|



**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

|                    |                           |                       |
|--------------------|---------------------------|-----------------------|
| <i>Zmiana Nr 0</i> | <i>Wydanie I<br/>2016</i> | <i>Strona 18 z 60</i> |
|--------------------|---------------------------|-----------------------|

## II. DANE DOTYCZĄCE LOKALIZACJI LOTNISKA

### 2.1 Plan lotniska

Załącznik Nr 1, zawiera:

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

### 2.2 Plan granic lotniska

Granice lotniska przedstawione na Załączniku Nr 1.

### 2.3 Dane dotyczące odległości do najbliższego miasta

6 km / 3,24 NM, kierunek 150° GEO do centrum miasta Zielona Góra.

### 2.4 Dane dotyczące aktu własności

**79,2086 ha** –własność Skarb Państwa w użytkowaniu wieczystym **Aeroklub Ziemi Lubuskiej**

adres: województwo lubuskie, powiat zielonogórski, gmina Zielona Góra,

ul. Przylep Skokowa 18, 66-015 Zielona Góra

tel. +48 68 321 30 10;

+48 68 321 30 12

e-mail: azl@azl.pl

**0,5000 ha** - własność Skarb Państwa w użytkowaniu wieczystym SP ZOZ Lotniczego Pogotowia Ratunkowego

adres: województwo mazowieckie, powiat i gmina m. st. Warszawa

ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa

tel. +48 22 568 19 31:

fax: +48 22 568 19 29

e-mail: centrala@lpr.com.pl

**0,4486 ha** - własność - osoba prywatna,

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

|                    |                           |                       |
|--------------------|---------------------------|-----------------------|
| <i>Zmiana Nr 0</i> | <i>Wydanie I<br/>2016</i> | <i>Strona 20 z 60</i> |
|--------------------|---------------------------|-----------------------|

## III. DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA PODLEGAJĄCE ZGŁOSZENIU DO AIS

### 3.1 Informacje ogólne zgłaszane przez Zarządzającego:

#### 3.1.1. Nazwa lotniska i międzynarodowy kod lotniska wg ICAO

PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY – EPZP

#### 3.1.2. Kod referencyjny lotniska

2

#### 3.1.3. Lokalizacja lotniska oraz współrzędne ARP wg WGS-84

51° 58' 47.01''N

015° 27' 51.08''E

#### 3.1.4. Wzniesienie lotniska oraz undulacja geoidy

Wzniesienie lotniska: 75m (246,06 ft) AMSL

Brak danych dot. undulacji geoidy.

#### 3.1.5. Wzniesienie oraz undulacja geoidy dla każdego progu

Wzniesienie progów drogi startowej DS1:

THR 06: 74, 50 m npm / 244,42 ft AMSL

THR 24: 73,90 m npm / 242,45 ft AMSL

Brak danych dot. undulacji geoidy.

#### 3.1.6. Deklinacja magnetyczna

4° E (2014 r.)

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

Wysokość zachodniego końca drogi startowej: 74, 50 m npm / 244,42 ft AMSL

Wysokość wschodniego końca drogi startowej: 73,90 m npm / 242,45 ft AMSL

Wysokość wyjściowa lotniska nad poziomem lotniska Hw 75 m n.p.m./ 246,06 ft AMSL

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

NIE DOTYCZY

#### 3.1.9. Temperatura odniesienia lotniska

17,8°C (z 1993r)

#### 3.1.10. Opis przestrzeni powietrznej i obowiązujące procedury

Lotnisko Przylep k/Zielonej Góry znajduje się w przestrzeni klasy G.

Strefa Ruchu Lotniskowego Przylep k/Zielonej Góry ATZ EPZP

koło o promieniu 10km i środku w punkcie:

51°58'32''N 015°27'04''E

granice pionowe: GND –5500 ft AMSL

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP k/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

bezwzględna wysokość przejściowa: 6500 ft AMSL

Na lotnisku Przylep k/ Zielonej Góry wyznaczono strefę lotów akrobacyjnych w strefie ruchu nadlotniskowego (ATZ), której granice poziome tworzy okrąg o promieniu 3 km i środkiem pokrywającym się z punktem odniesienia lotniska ARP (51°58'32"N 015°27'04"E)  
Granice pionowe: GND – 5000 ft AMSL

3.1.11. W przypadku wykonywania lotów z/do lotniska Przylep k/Zielonej Góry należy zwrócić szczególną uwagę na występujące ograniczenia w bezpośredniej bliskości lotniska tj.:

TSA07B EPZR – GND – FL 245

TMA – POZNAŃ NORTH – FL 095 – FL195

CTR ZIELONA GÓRA /Babimost – GND – 1300ft AMSL

TMA ZIELONA GÓRA – 1300ft AMSL – FL 095

TRA 46 - 5500 ft- FL 135

Szczegółowe informacje na temat aktywności poszczególnych tras i elementów przestrzeni powietrznej, tj. rzeczywistego czasu ich wykorzystania lub rezygnacji z wykonywania lotów w danym dniu są dostępne w AMC Polska lub w przeddzień wykonywania operacji w Planie Użytkowania Przestrzeni Powietrznej.

3.1.12. Wymiary pola wzlotów i informacje z tym związane

Pole wzlotów obejmuje jedną drogę startową bez nawierzchni sztucznej, zgodnie z załącznikiem nr 1. Na lotnisku oznaczone są granice pola wzlotów za pomocą stałych znaków granicznych (ograniczników) rozmieszczonych w odstępach nie większych niż 100 m, z uwzględnieniem specjalnego oznaczania na innych załamaniach linii granicznej pola wzlotów. Ograniczniki mają kształt prostokątny i minimalne wymiary 3 m x 1 m.

## 3.2 Wymiary lotniska i informacje z tym związane:

3.2.1. Wymiary, kierunki geograficzne oraz rodzaj nawierzchni drogi startowej

| Oznaczenie RWY | Wymiary RWY (m) | Kierunki GEO/ MAG | Rodzaj nawierzchni        |
|----------------|-----------------|-------------------|---------------------------|
| DS1 06/24      | 720x180         | 61°-241°/57°-237° | Bez nawierzchni sztucznej |

## 3.2.2. Lokalizacja przesuniętego progu

**Próg drogi startowej 24 został stale przesunięty o 200m w kierunku progu 06.**

**Próg drogi startowej 06 został stale przesunięty o 190 m w kierunku progu 24.**

Oznaczenieienne: zastosowano oznakowanie przesuniętego progu poprzez umieszczenie białych strzałek na ogranicznikach obu krawędzi bocznych drogi startowej oznaczających przesunięcie progu oraz przesunięty próg został oznaczony ogranicznikami koloru pomarańczowego.

**UWAGA:** W związku z przesunięciem progu, przeszkoda nr 1 nie stanowi przeszkody lotniczej

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

PS1 o wymiarach 1110 m x 180 m

## 3.2.4. Wymiary i rodzaj nawierzchni dróg kołowania

Drogę kołowania wyznaczono wzdłuż drogi startowej, na całej jej długości. Fragment drogi kołowania wyznaczono z płaszczyzny postojowej znajdującej się przed stacją paliw do fragmentu drogi kołowania równoległej do drogi startowej. Dla statków powietrznych przylatujących i odlatujących instrukcji udziela osoba funkcyjna na lotnisku.

**Uwaga !** Na lotnisku nie wyznaczono specjalnych miejsc do startów i lądowań śmigłowca. Loty śmigłowcowe należy wykonywać zgodnie z procedurami, jak dla samolotów w obszarze pola wzlotów. Gdy na lotnisku odbywają się loty, należy stosować się do oznakowania pola wzlotów oraz wyznaczonego punktu celowania lub wskazówek nadzorującego wykonywanie lotów/skoków. Po zbliżeniu się do punktu celowania należy następnie podlotem przełotować śmigłowiec do strefy przyziemienia i utraty siły nośnej (TLOF).

## 3.2.5. Rodzaj nawierzchni oraz rodzaj stanowisk postojowych na płycie postojowej

Płyta postojowa bez nawierzchni sztucznej, o wymiarach 100 x 50 m.

Dodatkowe miejsce postojowe bez nawierzchni sztucznej dla statku powietrznego typu An-2, Cessna 150, Cessna 152 II, Cessna 172 Skyhawk, MS.893 Rallye Commodore 180, SZD 50 Puchacz,

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

NIE DOTYCZY

## 3.2.7. Rodzaje wzrokowych pomocy nawigacyjnych

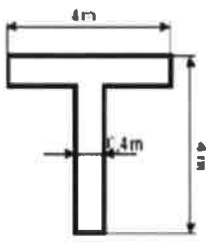
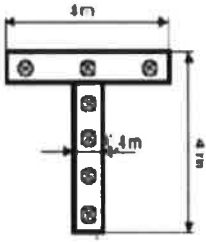
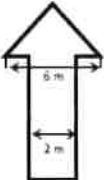
Na lotnisku układane są znaki startu i lądowania celem zapewnienia bezpieczeństwa w wykonywaniu lotów lub skoków spadochronowych z uwzględnieniem

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

w szczególności rodzaju i specyfiki wykonywanych lotów lub skoków spadochronowych, a także warunków meteorologicznych i uwarunkowań ruchowych lotniska oraz doświadczenia personelu latającego, szkolącego lub nadzorującego wykonywane loty/skoki.

3.2.8. Znak miejsca startu i lądowania dla samolotów (T), a dla szybowców (↑) należy wykladać z zasady w łozu wiatru, w miejscu przyziemia, w odległości zapewniającej statkowi powietrznemu bezpieczny przelot nad przeszkodami z przewyższeniem min. 25 m podczas startu lub podejścia do lądowania. Odpowiedni znak nie może być wyłożony w odległości mniejszej niż 100 m od najbliższej, nawet płaskiej przeszkody znajdującej się na podejściu do lądowania.

3.2.9. W dniach w których odbywają się szkolenia do lotów nocnych, kontrolę przeprowadza się pierwszym lotem szkolnym z instruktorem. W dni, w które nie odbywają się loty szkolne, eksploatacja systemu świetlnego odbywa się na życzenie zgłaszającego lot nocny po rozstawieniu lamp przez osobę upoważnioną. W tym przypadku kontrolę oświetlenia przeprowadza osoba upoważniona, wskazana przez dyrektora Aeroklubu, poprzez przejście lub przejazd wzdłuż już oświetlonej drogi startowej. Wynik należy odnotować w Księżce Kontroli Lotniska.

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

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP k/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

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

- znaki graniczne drogi startowej w odległości do 3 m od jej krawędzi, rozmieszczone w miarę możliwości w jednakowej odległości, nie większej niż 100 m od siebie (kolor biały);
- oznakowanie przesuniętego progu (kolor pomarańczowy);
- białe strzałki umieszczone na ogranicznikach obu krawędzi bocznych drogi startowej oznaczające przesunięcie progu.

3.2.10. Miejsca postojowe – wyznaczone bezpośrednio na nawierzchni darniowej, oznaczone białymi chorągiewkami.

3.2.11. Wskaźniki kierunku wiatru

Na lotnisku Przylep k/Zielonej Góry EPZP znajdują się dwa wskaźniki kierunku wiatru umieszczone odpowiednio:

- na budynku hangaru nr 9 (oznaczone na mapie 1: 5000, jako 12a)
- w poziomie terenu (oznaczone na mapie 1: 5000, jako 12b) - wskaźnik kierunku wiatru jest oświetlony.

3.2.12. Znak wywoławczy i częstotliwość radiostacji korespondencyjnej

„PRZYLEP RADIO” – 130.780 MHz

3.2.13. Współrzędne geograficzne każdego progu

BRAK DANYCH

3.2.14. Współrzędne geograficzne każdego stanowiska postojowego

BRAK DANYCH

3.2.15. Współrzędne geograficzne oraz wzniesienie najwyższego elementu każdej przeszkody lotniczej w otoczeniu lotniska

| Lp. | Rodzaj przeszkody | Położenie przeszkody wg WGS-84 |               | Wysokość przeszkody w metrach |         |                        | Rodzaj oznakowania przeszkody |       | Adnotacje                    |
|-----|-------------------|--------------------------------|---------------|-------------------------------|---------|------------------------|-------------------------------|-------|------------------------------|
|     |                   | szerokość (N)                  | długość (E)   | n.p.m.                        | n. p.t. | powyżej pow. ogranicz. | dzienne                       | nocne |                              |
| 1   | 2                 | 3                              | 4             | 5                             | 6       | 7                      | 8                             | 9     | 10                           |
| 1   | Las*              | 51°58'24,61"                   | 015°27'01,79" | 102,50                        | 20,00   | 5,00                   | -                             | -     | pow. podejścia / przejściowa |
| 2   | Las               | 51°58'49,29"                   | 015°28'18,09" | 95,00                         | 20,00   | 5,67                   | -                             | -     | pow. przejściowa             |
| 3   | Las               | 51°58'53,77"                   | 015°27'45,15" | 105,70                        | 20,00   | 3,70                   | -                             | -     | pow. przejściowa             |
| 5   | Linia WN          | 51°57'12,60"                   | 015°27'36,10" | 144,80                        | 47,20   | 3,20                   | -                             | +     | pow. stożkowa                |
| 6   | Las               | 51°59'46,79"                   | 015°29'18,71" | 145,40                        | 20,00   | 25,40                  | -                             | -     | pow. wewnętrzna / stożkowa   |

\* PRZESZKODA NR 1 NIE STANOWI PRZESZKODY LOTNICZEJ PRZY PRZESUNIĘTYM PROGU 06



# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP k/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

3.2.16. Nośność nawierzchni wyrażona wg metody ACN-PCN

Do 5700 kg (MTOW)

3.2.17. Lokalizacja i wzniesienie stanowiska sprawdzania wysokościomierza przed lotem  
Stanowisko sprawdzenia wysokościomierza znajduje się na krawędzi pasa RWY 06 oraz krawędzi pasa RWY 24.

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

| RWY | TORA | TODA | LDA | ASDA |
|-----|------|------|-----|------|
| 06  | 910  | 910  | 920 | 1110 |
| 24  | 920  | 920  | 910 | 1110 |

3.2.19. Kategoria ochrony przeciwpożarowej

BRAK.

3.2.20. Procedury działania w sytuacji zagrożenia, określone zostały w „Planie Działania w Sytuacji Zagrożenia” („PDSZ”), uzgodnionym z Komendantem Wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej w Gorzowie Wielkopolskim.

**MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE**

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

### 4.1 Budowa kręgu nadlotniskowego (załącznik nr 5)

**Krąg nadlotniskowy** jest to uporządkowany ruch samolotów w rejonie lotniska Przylep obejmujący fazę od startu do lądowania. Pozwalający w bezpieczny i łatwy do przewidzenia dla pozostałych uczestników ruchu sposób manewrować w bliskiej okolicy lotniska

**Uwaga:** na lotnisku Przylep k/Zielonej Góry wykonywane są loty szkoleniowe w związku z powyższym wykonujący operacje lotnicze zobowiązani są do zachowania szczególnej ostrożności i pozostania w stałej łączności radiowej z nadzorującym loty.

- 4.1.1. Statki powietrzne z napędem silnikowym wykonują krąg nadlotniskowy w kierunku północnym.  
Statki powietrzne bez napędu wykonują krąg nadlotniskowy w kierunku południowym.

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

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

Zalecane jest, aby statki wykonywały krąg nadlotniskowy do wysokości ~1252 ft (~378m) AMSL lub ~1000 ft (~300 m) AGL nad poziom lotniska.

Zalecaną prędkością lotu po kręgu jest prędkość ~70-80 kts

Pierwszy zakręt należy wykonać po osiągnięciu wysokości około ~ 552 ft (~178 m) AMSL lub ~300 ft (~100 m) AGL nad poziom lotniska.

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

Zaleca się rozpoczęcie zniżania do lądowania w miejscu, które gwarantuje bezpieczny dołot do progu drogi startowej w przypadku awarii silnika.

Krąg nadlotniskowy powinien umożliwiać, zwłaszcza w procesie szkolenia, imitację każdego rodzaju lotu. Krąg nadlotniskowy powinien umożliwiać również zaawansowany trening w różnych warunkach atmosferycznych i przy różnym natężeniu ruchu

Krąg nadlotniskowy powinien umożliwić wykonywanie różnych elementów lotu a w szczególności:

1. różnych rodzajów startów (start krótki, wznoszenie z maksymalną lub minimalną prędkością wznoszenia);

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

2. różnych rodzajów podejść do lądowania i lądowań (z ześlizgiem kierunkowym lub nakierunkowym, z klapami lub bez klap) w warunkach wiatru czołowego lub bocznego;

Krąg nadlotniskowy powinien składać się z:

1. nawiązania łączności w celu wykonania lotu i kołowania do startu;
2. zajęcia drogi i odlotu
3. procedury związanej ze startem i wznoszeniem do 1-go zakrętu;
4. wznoszenia w celu uzyskania wysokości kręgu i wykonania 2-go zakrętu;
5. lotu po prostej na boku z wiatrem;
6. wykonania 3-go zakrętu i zniżania w celu wykonania lądowania;
7. procedury związanej z podejściem do lądowania;
8. lądowania, dobiegu, opuszczenia drogi i kołowania poza pole wzlotów.

Reguły dotyczące pierwszeństwa:

Obowiązują wszystkie reguły dotyczące pierwszeństwa w ruchu lotniczym.

1. Każdy statek powietrzny w niebezpieczeństwie ma pierwszeństwo przed innymi.
2. Balon ma pierwszeństwo przed wszystkimi statkami powietrznymi,
3. Szybowiec ma pierwszeństwo przed samolotami, śmigłowcami oraz sterowcami.
4. Sterowiec ma pierwszeństwo przed samolotami i śmigłowcami.

Dodatkowe ustalenia

## *1. Szybowce*

- a. Szybowiec oraz samolot holujący podczas holowania jest uprzywilejowany względem statków.
- b. Używany jest zawsze ta sama droga startowa zarówno dla samolotów jak i szybowców.
- c. Krąg dla szybowców jest najczęściej południowy. Krąg dla samolotów najczęściej północny - pozwala to szybowcom na nawiązywanie kontaktu z termiką bez kolizji z samolotami.

## *2. Statki powietrzne lżejsze od powietrza*

- a. Przypomina się, że balony mają pierwszeństwo nad wszystkimi pozostałymi kategoriami statków powietrznych.
- b. W związku z ograniczoną manewrowością balony latają zgodnie z kierunkiem wiatru, a nie po standardowym kręgu.
- c. Nie należy latać w pobliżu balonu.
- d. Dostanie się balonu w ślad aerodynamiczny samolotu lub śmigłowca jest niebezpieczne dla jego załogi

## *3. Operacje zrzućcia skoczków spadochronowych*

|             |                   |                |
|-------------|-------------------|----------------|
| Zmiana Nr 0 | Wydanie I<br>2016 | Strona 28 z 60 |
|-------------|-------------------|----------------|

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

- a. Wszystkie operacje zrzućcia skoczków wykonywane są w aktywnym ATZ Zielona Góra, oraz prowadzone zgodnie z AUP zawierającym lokalizację, wysokość, czas oraz długotrwałość wykonywania skoków. Informacje o operacjach zrzućcia skoczków powinny być zgłaszane do FIS Poznań, który będzie informował o tym pilotów.
- b. Zaleca się, aby piloci samolotu zrzućcia skoczków utrzymywali dwukierunkową łączność z FIS Poznań.
- c. W trakcie wykonywania skoków zaleca się składanie następujących meldunków na częstotliwości ruchowej:
  - a. o rozpoczęciu skoków spadochronowych z podaniem ich przedziału czasowego i wysokościowego;
  - b. o wyjściu samolotu na prostą do zrzućcia;
  - c. o rozpoczęciu zrzućcia;
  - d. o zakończeniu skoków spadochronowych.
- d. Skoczkowie z reguły opuszczają samolot na wysokościach od 2000 ft (~600 m) do 14000 ft (~4300 m) AAL w kierunku pod wiatr w stosunku do lotniska w strefie zrzućcia skoczków czyli znacznie powyżej wysokości kręgu nadlotniskowego, a po otwarciu spadochronów można się ich spodziewać na wysokości 3000 ft (~1000 m) AAL w odległości do 2 km od lotniska.
- e. Strefa lądowania skoczków jest określona na lotnisku Przylep k/ Zielonej Góry na południe od drogi startowej i drogi kołowania. Skoczkowie powinni lądować w tej strefie. Skoczkowie powinni unikać lądowania na drodze startowej oraz drogach kołowania.

## 4. Strefa akrobacji samolotowej

- a. Na lotnisku Przylep k/ Zielonej Góry wyznaczono strefę lotów akrobacyjnych w strefie ruchu nadlotniskowego (ATZ), której granice poziome tworzy okrąg o promieniu 3 km i środkiem pokrywającym się z punktem odniesienia lotniska ARP (51°58'32"N 015°27'04"E)
- b. Loty akrobacyjne wykonywane są jedynie pod nadzorem osoby funkcyjnej na lotnisku, utrzymując z nią obustronną łączność radiową. Lot powinien odbywać się w części przestrzeni powietrznej zapewniającej ciągłą obserwację przez osobę funkcyjną. Ponadto lot akrobacyjny może być wykonywany jedynie w wyznaczonej strefie lotów akrobacyjnych lotniska Przylep k/Zielonej Góry.
- c. Zabrania się rozpoczęcia lotów akrobacyjnych, jeśli w strefie lotów akrobacyjnych wykonywane są inne loty, a piloci je wykonujący nie potwierdzili opuszczenia strefy lotów akrobacyjnych. Ponadto wykonywanie lotu akrobacyjnego, w sytuacji, gdy w przestrzeni powietrznej strefy lotów akrobacyjnych znajdują się inne statki powietrzne, możliwe jest po uprzednim zgłoszeniu

|             |                   |                |
|-------------|-------------------|----------------|
| Zmiana Nr 0 | Wydanie I<br>2016 | Strona 29 z 60 |
|-------------|-------------------|----------------|

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

zamiaru wykonania takiego lotu oraz zwolnieniu zajmowanej części strefy przez te statki i potwierdzeniu przez ich pilotów otrzymania informacji o planowanym locie akrobacyjnym. Pilot wykonujący lot akrobacyjny powinien zgłosić drogą radiową bądź za pośrednictwem osoby funkcyjnej, zamiar rozpoczęcia lotu najpóźniej 10 minut przed jego wykonaniem. Jeżeli w przestrzeni strefy ruchu nadlotniskowego nie znajdują się inne statki powietrzne i brak jest osoby funkcyjnej, zamiar wykonania lotu akrobacyjnego wraz z czasem jego wykonania należy zgłosić do Służby Informacji Powietrznej FIS POZNAŃ (+48 22 574 73 85).

## 5. Drogi startowe dla statków powietrznych

- a. Lotnisko w Przylepie posiada wyznaczoną drogę startową o szerokości 180 m na kierunku 241°/061° GEO oraz drogi kołowania.
- b. Droga startowa wyznaczona jest przy pomocy białych znaków płaskich dobrze widocznych z powietrza oraz ustawionych na tych znakach, znaczników pionowych widocznych dobrze z ziemi wraz z oświetleniem do lotów nocnych.
- c. Znaczniki pionowe posiadają oświetlenie przenośne do lotów nocnych.

### 4.1.4. Punkty VFR

**ALPHA** – Zielona Góra – węzeł samochodowy;

**CHARLIE** – Czerwieńsk - zalew;

**NOVEMBER** – Łężyca – oczyszczalnia ścieków;

**SIERRA** – Wilkanowo – centrum miejscowości;

**ZULU** – Zawada – centrum miejscowości;

### 4.1.5. Trasy dolotowe/ odlotowe

#### OD PÓŁNOCY

Dolot do lotniska należy wykonać przez punkt CHARLIE lub NOVEMBER, a następnie w kierunku kręgu nadlotniskowego w zależności od potrzeb włączyć się w krąg, wykonywany dla statków powietrznych z napędem krąg północny, a dla statków powietrznych bez napędu- krąg południowy. Odlot należy wykonać w odwrotnej kolejności.

#### OD POŁUDNIOWEGO ZACHODU

Dolot do lotniska należy wykonać przez punkt SIERRA, a następnie w kierunku kręgu nadlotniskowego w zależności od potrzeb włączyć się w krąg, wykonywany dla statków powietrznych z napędem krąg północny, a dla statków powietrznych bez napędu- krąg południowy. Odlot należy wykonać w odwrotnej kolejności.

#### OD PÓŁNOCNEGO ZACHODU

|             |                   |                |
|-------------|-------------------|----------------|
| Zmiana Nr 0 | Wydanie I<br>2016 | Strona 30 z 60 |
|-------------|-------------------|----------------|

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP k/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

Dolot do lotniska należy wykonać przez punkt CHARLIE, a następnie w kierunku kręgu nadlotniskowego w zależności od potrzeb włączyć się w krąg, wykonywany dla statków powietrznych z napędem krąg północny, a dla statków powietrznych bez napędu- krąg południowy. Odlot należy wykonać w odwrotnej kolejności.

## OD WSCHODU

Dolot do lotniska należy wykonać przez punkt ZULU lub ALFA, a następnie w kierunku kręgu nadlotniskowego w zależności od potrzeb włączyć się w krąg, wykonywany dla statków powietrznych z napędem krąg północny, a dla statków powietrznych bez napędu po krąg południowy. Odlot należy wykonać w odwrotnej kolejności

### 4.1.6. Warunki utrzymywania łączności

W czasie aktywności ATZ wszystkie statki powietrzne w strefie ATZ muszą utrzymywać dwukierunkową łączność radiową na częstotliwości 130,780 MHz (znak wywoławczy „PRZYLEP RADIO”). Poza okresami aktywności ATZ wszystkie przyloty na lotnisko Przylep k/Zielonej Góry należy uzgadniać telefonicznie z Przedstawicielem Zarządzającego na lotnisku.

Poza granicą ATZ EPZP – FIS POZNAŃ (**POZNAŃ INFORMACJA 126.300 MHz**)

### 4.1.7. Wznawienie orientacji geograficznej

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

4.1.8. Należy stosować ogólnie przyjęte w lotach sposoby wznawiania orientacji. Z uwagi na ukształtowanie terenu i charakterystyczne obiekty terenowe (masywy leśne, trakcje kolejowe, maszty, zbiorniki wodne itp.) - rejon lotniska nie wymaga dużego doświadczenia w zakresie prowadzenia nawigacji. Lotnisko EPZP usytuowane jest na północny zachód od miasta Zielona Góra. Teren lotniska od gęstych zabudowań miejskich rozdziela masyw leśny. Lotnisko położone jest w bezpośredniej bliskości miejscowości Przylep.

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

#### a) od strony południowej lotniska

- Miejscowość Przylep, położona w bezpośredniej bliskości lotniska EPZP, oddzielone od niego masywem leśnym;
- Miasto Zielona Góra, położone na południowy wschód od lotniska EPZP;

#### b) od strony zachodniej lotniska

- Masyw leśny rozciągnięty wzdłuż zachodniej granicy lotniska;
- Pole uprawne znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska. Granicę działek wyznacza ulica Strażacka;

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP k/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

- Kompleks produkcyjno-usługowy znajdujący się przy drodze wojewódzkiej 280;

## c) od strony północnej lotniska

- Masyw leśny w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska;
- Ściek miejski, rozpoczynający bieg od miasta Zielona Góra, po wschodnią i północną stronę lotniska;
- Oczyszczalnia ścieków „łącza” w Łężycy;
- Miejscowość Łężycy;

## d) od strony wschodniej lotniska

- Ściek miejski, rozpoczynający bieg od południowego wschodu, po wschodnią i północną stronę lotniska;
- Droga wojewódzka 282;
- Na południowym wschodzie znajduje się rozbudowany kompleks handlowy;

### UWAGA:

Lotnisko Przylep k/Zielonej Góry EPZP leży w zasięgu działania Służby Informacji Powietrznej FIS POZNAŃ i w zasięgu ich osłony radarowej, w przypadku utraty orientacji i trudności z jej wznowieniem należy nawiązać łączność z POZNAŃ INFORMACJA na częstotliwości 126.300 MHz.

## 4.2 Lotniskowy system obiegu informacji:

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

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

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

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

|             |                   |                |
|-------------|-------------------|----------------|
| Zmiana Nr 0 | Wydanie I<br>2016 | Strona 32 z 60 |
|-------------|-------------------|----------------|

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

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

4.2.5. Sposób wydawania wiadomości NOTAM i SNOWTAM

Patrz: pkt 1.5 Instrukcji Operacyjnej Lotniska Przylep k/Zielonej Góry.

4.2.6. Dane telefoniczne i adresowe osoby odpowiedzialnej za powiadamianie

Patrz: pkt 1.3 Instrukcji Operacyjnej lotniska Przylep k/Zielonej Góry.

## 4.3 Dostęp do pola ruchu naziemnego [PRN]

4.3.1. Dostęp nieupoważnionych osób do pola naziemnego ruchu lotniczego jest ograniczony (tablice ostrzegawcze). Dostęp do PNRL wyłącznie za zgodą przedstawiciela Zarządzającego.

4.3.2. W przypadku nieuzasadnionego wtargnięcia na pole naziemnego ruchu lotniczego osoby, czy osób postronnych lub pojazdów, powiadomione zostają odpowiednie służby porządkowe (policja, straż graniczna) przez przedstawiciela Zarządzającego lub osobę przez niego wyznaczoną.

4.3.3. Ruch kołowy i pieszy powinien odbywać się skrajem lotniska lub wg. instrukcji osoby funkcyjnej. Nadzór nad ruchem pojazdów na terenie lotniska prowadzi osoba funkcyjna lub przedstawiciel lotniska.

4.3.4. Osobom postronnym, nieznającym przepisów ruchu lotniczego, przydziela się osobę upoważnioną.

4.3.5. Lotnisko oznakowane jest tablicami informacyjnymi o zakazie wjazdu pojazdów i wstępu osób postronnych na płytę lotniska.

4.3.6. Ruch osób pieszych

Ruch pieszy na PRN jest zabroniony, za wyjątkiem osób przebywających na ściśle określonych częściach PRN, wykonujących prace techniczno-konserwacyjne infrastruktury lotniska oraz inne czynności związane z działalnością lotniczą.

Dostęp do PRN mają tylko osoby w/w oraz upoważnione do obsługi statków powietrznych i biorące udział w działaniach operacyjnych lotniska. Udając się na start należy zachować szczególną ostrożność prowadząc obserwację pola wzlotów oraz przestrzeni wokół lotniska. Osoby postronne mogą poruszać się po lotnisku tylko w towarzystwie upoważnionego pracownika wyznaczonego przez osobę funkcyjną na lotnisku.

4.3.7. Inspekcje PRN

Obejmują sprawdzenie co najmniej stanu technicznego nawierzchni dróg startowych, w tym obecności śniegu, lodu lub obcych przedmiotów, sprawności pomocy wzrokowych



# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP k/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

oraz obecności przeszkód lotniczych na lotnisku i w jego otoczeniu, w tym zwłaszcza na podejściu do lądowania.

## 4.3.8. Dane telefoniczne i adresowe osoby odpowiedzialnej

Patrz: pkt 1.3. Instrukcji Operacyjnej lotniska Przylep k/Zielonej Góry.

## 4.4 Lotniskowy plan awaryjny

Procedury dotyczące postępowania w przypadku zagrożenia czy awarii, zawiera dokument: Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia (PDSZ).

## 4.5 Ratownictwo i ochrona przeciwpożarowa:

### 4.5.1. Kategoria ochrony przeciwpożarowej lotniska

BRAK

### 4.5.2. Organizacja i wyposażenie służby ratowniczo-gaśniczej

Dane zawarte w PDSZ

### 4.5.3. Pojazdy ratowniczo-gaśnicze

Dane zawarte w PDSZ

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

### 4.6.1. Sposób przeprowadzania kontroli

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

Po przeprowadzonej kontroli sporządza się raport z kontroli na podstawie załącznika nr 6 - Książka Kontroli Lotniska.

### 4.6.2. Pomiar współczynnika tarcia nawierzchni drogi startowej

NIE DOTYCZY

### 4.6.3. Łączność pomiędzy kontrolującym a organem służby ruchu lotniczego

Za pośrednictwem poczty e-mailowej, oraz telefonicznie.

### 4.6.4. Rejestrowanie wyników kontroli

Książka kontroli lotniska zawiera:

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

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

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

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

4.6.7. Częstotliwość przeprowadzania kontroli

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

4.6.8. Realizacja zaleceń pokontrolnych

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

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

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

Patrz: pkt 1.3. Instrukcji Operacyjnej lotniska Przylep k/Zielonej Góry .

|             |                   |                |
|-------------|-------------------|----------------|
| Zmiana Nr 0 | Wydanie I<br>2016 | Strona 35 z 60 |
|-------------|-------------------|----------------|

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP k/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

## 4.7 Eksploatacja pomocy wzrokowych i systemu zasilania elektrycznego

Na lotnisku Przylep k/Zielonej Góry wykorzystywany jest przenośny system oświetlenia drogi startowej, wykładany podczas organizowania lotów nocnych. Procedura eksploatacji oraz kontroli przenośnego systemu świetlnego została opisana w 3.2.7. oraz Załączniku nr 26.

## 4.8 Eksploatacja i utrzymanie nawierzchni PRN

Przedstawiciel Zarządzającego wyznacza osobę odpowiedzialną za stałe utrzymanie pola ruchu naziemnego w stanie umożliwiającym prawidłowe funkcjonowanie lotniska, w tym w szczególności zagwarantowania bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych. Jeżeli wykonywanie prac polegających na właściwym utrzymaniu lotniska mogą stanowić zagrożenie w wykonywaniu operacji lotniczych – należy wydać czasowy NOTAM, do momentu zakończenia prac na lotnisku. W okresie zimowym, jeżeli nie ma możliwości odśnieżenia pola ruchu naziemnego należy wydać SNOWTAM.

### 4.8.1. Utrzymanie nawierzchni sztucznych

NIE DOTYCZY

### 4.8.2. Utrzymanie nawierzchni darniowych

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

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

4.8.3. Ze względu na brak urządzeń do odśnieżania, funkcjonowanie lotniska w okresie zimowym może być ograniczone. Informacje o ograniczeniach dostępne są w depeszach NOTAM oraz telefonicznie u Przedstawiciela Zarządzającego.

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

4.8.5. Utrzymanie systemu odwodnienia.

|             |                   |                |
|-------------|-------------------|----------------|
| Zmiana Nr 0 | Wydanie I<br>2016 | Strona 36 z 60 |
|-------------|-------------------|----------------|

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

Brak systemu odwodnienia lotniska. Stan wody na lotnisku monitorowany jest na bieżąco jednak nie rzadziej niż raz w miesiącu i jego stan techniczny jest odnotowany w Księżce Kontroli Lotniska.

## 4.9 Bezpieczeństwo robót prowadzonych na lotnisku:

### 4.9.1. Planowanie i wykonywanie prac związanych z bieżącym utrzymaniem lotniska

Znaki poziome i oznakowania ostrzegawczego należy systematycznie odnawiać.

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

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

### 4.9.2. Warunki prowadzenia prac w polu naziemnego ruchu lotniczego

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

### 4.9.3. Sposób komunikacji z organem służby ruchu lotniczego

Kontakt poprzez pocztę e-mail i telefon

### 4.9.4. Dane telefoniczne i adresowe osób odpowiedzialnych

Patrz: pkt 1.3. Instrukcji Operacyjnej lotniska Przylep k/Zielonej Góry.

## 4.10 Zarządzanie płytą postojową:

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

Uzgodnienia i wytyczne w zakresie zarządzania płytą postojową prowadzi osoba funkcyjna na lotnisku.

### 4.10.2. Alokacja stanowisk postojowych

Przydzielanie stanowisk postojowych należy uzgadniać z osobą funkcyjną na lotnisku.

Stanowiska postojowe przydziela osoba funkcyjna na lotnisku.

|             |                   |                |
|-------------|-------------------|----------------|
| Zmiana Nr 0 | Wydanie I<br>2016 | Strona 37 z 60 |
|-------------|-------------------|----------------|

4.10.3. Zasady uruchamiania silników i wypychania statków powietrznych. Przeprowadzić sprawdzenie statku powietrznego wizualne i mechaniczne, w przypadku usterki bądź uszkodzenia zachować ostrożność, bądź nie uruchamiać silnika statku powietrznego

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

4.10.4. Koordynatorzy naziemnego ruchu lotniczego (sygnaliści)

BRAK

4.10.5. Pojazdy prowadzące (Follow me)

BRAK

## **4.11 Bezpieczeństwo na płycie postojowej:**

4.11.1. Zabezpieczenie przed oddziaływaniem podmuchu od silników lotniczych

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

4.11.2. Egzekwowanie zasad bezpieczeństwa w trakcie operacji tankowania

Tankowanie statków powietrznych należy przeprowadzać zgodnie z Instrukcją użytkowania w locie danego statku powietrznego, Instrukcją obsługi dystrybutora paliwa, oraz Instrukcją tankowania statków powietrznych (załącznik nr 11).

4.11.3. Bieżące utrzymanie płyty postojowej

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

4.11.4. Raportowanie incydentów i wypadków na płycie postojowej

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

4.11.5. Szkolenia i kwalifikacje osób pracujących na płycie postojowej

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

## 4.12 Ruch pojazdów na lotnisku:

### 4.12.1. Naziemny ruch statków powietrznych

Kołowanie na start i ze startu odbywa się pasem neutralnym, równolegle do DS. w użyciu, przecinanie używanego pasa do startów i lądowań należy wykonać prostopadłe do jego osi z uwzględnieniem panującej w danym momencie sytuacji ruchowej na lotnisku oraz w strefie ruchu lotniskowego, zgodnie z przepisami zapewniającymi bezpieczeństwo wykonywanych lotów i kołowania. W czasie pełnienia funkcji przez osobę funkcyjną może on udzielać instrukcji kołowania.

**Uwaga!** Na lotnisku nie wyznaczono specjalnych miejsc do startów i lądowań śmigłowców. Loty śmigłowcowe należy wykonywać zgodnie z procedurami, jak dla samolotów w obszarze pola wzlotów. Gdy na lotnisku odbywają się loty, należy stosować się do oznakowania pola wzlotów oraz wyznaczonego punktu celowania lub wskazówek nadzorującego wykonywanie lotów/skoków. Po zbliżeniu się do punktu celowania należy następnie podlotem przekołować śmigłowiec do strefy przyziemienia i utraty siły nośnej (TLOF).

4.12.2. Dowódcy statków powietrznych przed rozpoczęciem i w czasie kołowania zobowiązani są do prowadzenia nasłuchu radiowego i zgłaszania zgodnie z obowiązującą procedurą zamiarów ruchu i pozycji swojego statku powietrznego.

4.12.3. Ruch pojazdów. Ruch kołowy może odbywać się po skrajnych częściach lotniska poza polem wzlotów. Niezbędny ruch po polu wzlotów należy wykonywać jak najkrótszą drogą z zachowaniem szczególnej ostrożności i obserwacji pola wzlotów i przestrzeni wokół lotniska. Pojazdy poruszające się po polu naziemnym są wyposażone w telefony komórkowe, umożliwiające łączność z osobą prowadzącą nadzór (patrz: pkt 4.3.3)

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

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

niezbędne do obsługi statku powietrznego. Pojazdy ratownicze które biorą udział w akcji ratowniczej mają pierwszeństwo przed pozostałymi uczestnikami ruchu na lotnisku.

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

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

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

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

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

4.12.7. Zasady egzekwowania przepisów i kontroli kierujących pojazdami

Osoba funkcyjna wydaje wytyczne i instrukcje kierującym pojazdami, których należy przestrzegać podczas wykonywania wszelkich manewrów. Egzekwowanie, wynikające z nieprzestrzegania instrukcji realizowany jest w zależności od podmiotów, których dotyczą wytyczne. W przypadku naruszenia wytycznych przez pracowników, pierwszym etapem jest zwrócenie uwagi dotyczącej wykonanej nieprawidłowości. Zignorowanie prośby warunkuje konsekwencjami pracowniczymi, zawartymi w Kodeksie Pracy. Niestosowanie się do instrukcji przez współpracowników skutkuje konsekwencjami wynikającymi z umowy o współpracę. Dalsze niespełnienie wymogów poruszania się po lotnisku wymusza zgłoszenie sprawy do Urzędu Lotnictwa Cywilnego jako naruszenie przepisów lotniczych. Niezastosowanie się do wytycznych wydanych przez osobę funkcyjną przez pozostałe osoby rozpatrywane będą na podstawie art. 210 ppkt 7. Ustawy Prawo Lotnicze.

4.12.8. Zasady wydawania zezwoleń na prowadzenie pojazdów w polu manewrowym

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

## **4.13 Przeciwdziałanie zagrożeniom ze strony zwierząt**

4.13.1. Zasady odstraszenia i eliminacji ptaków i innych zwierząt, oraz środki i metody stosowane w celu minimalizowania zagrożeń ze strony zwierząt.:

- a) petardy hukowe,
- b) sygnał dźwiękowy samochodu;
- c) odstrzał

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

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

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

4.13.3. Program kontroli środowiska naturalnego na lotnisku

Zarządzający lotniskiem za pośrednictwem przedstawiciela Zarządzającego monitoruje i kontroluje obecność zwierząt występujących na lotnisku, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji lotniskowych, oraz przeprowadza identyfikację zagrożeń wynikających z obecności zwierząt.

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

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

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

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

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

Patrz: pkt 1.3. Instrukcji Operacyjnej lotniska Przylep k/Zielonej Góry.

## **4.14 Kontrola przeszkód lotniczych:**

4.14.1. Monitorowanie powierzchni ograniczających przeszkody

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

|             |                   |                |
|-------------|-------------------|----------------|
| Zmiana Nr 0 | Wydanie I<br>2016 | Strona 41 z 60 |
|-------------|-------------------|----------------|



# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP k/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

W przypadku likwidacji przeszkody lotniczej, przedstawiciel Zarządzającego ma obowiązek poinformowania o takiej sytuacji Zarządzającego lotniskiem, który powinien niezwłocznie powiadomić o tym fakcie Prezesa ULC oraz właściwy organ nadzoru nad lotnictwem wojskowym.

4.14.2. Zarządzający lotniskiem po analizie procesu budowy wskazanego obiektu, w przypadku, upewnienia się, że istniejący obiekt (lub w budowie) stanowi przeszkodę lotniczą, powstałą bez uzgodnienia z Prezesem ULC zawiadamia właściwy organ nadzoru budowlanego, Prezesa ULC oraz właściwy organ nadzoru nad lotnictwem wojskowym o powstaniu obiektu budowlanego z naruszeniem obowiązujących przepisów Prawa lotniczego.

4.14.3. Kontrola przeszkód lotniczych na terenie należącym do Zarządzającego

Zgodnie z pkt 4.6.7, 4.6.8 Instrukcji Operacyjnej lotniska Przylep k/Zielonej Góry.

4.14.4. Monitorowanie wysokości budynków i innych obiektów w otoczeniu lotniska

Zgodnie z pkt 4.6.7 i 4.6.8 Instrukcji Operacyjnej lotniska Przylep k/Zielonej Góry.

4.14.5. Zasady powiadamiania ULC i AIS o wszelkich zmianach dotyczących przeszkód lotniczych.

Zgodnie z pkt 4.6.8 i 4.6.9 Instrukcji Operacyjnej lotniska Przylep k/Zielonej Góry.

## 4.15 Usuwanie unieruchomionych statków powietrznych:

4.15.1. Rola Zarządzającego lotniskiem

Unieruchomione statki powietrzne będą usuwane na koszt właściciela lub posiadacza statku powietrznego, w zależności od decyzji Zarządzającego.

4.15.2. Rola posiadacza certyfikatu rejestracji statku powietrznego

Należy stosować się do wytycznych Zarządzającego i jego Przedstawiciela Zarządzającego. Nie należy pozostawiać pojazdów w miejscach do tego nieprzeznaczonych. Statki powietrzne powinny być pozostawiane w miejscach wyznaczonych przez osobę funkcyjną na lotnisku. Osoby trzecie znajdujące się na terenie lotniska powinny poruszać się wyłącznie ze wskazanym przez osobę funkcyjną, pracownikiem lotniska - nie dotyczy to obszarów ogólnodostępnych na lotnisku.

4.15.3. Zasady powiadamiania posiadacza certyfikatu rejestracji statku powietrznego

Przedstawiciel Zarządzającego, albo osoba przez niego wyznaczona, powiadamia telefonicznie posiadacza certyfikatu rejestracji statku powietrznego o zaistniałej sytuacji i o ewentualnych uszkodzeniach statku powietrznego.

4.15.4. Zasady współpracy z organem służby ruchu lotniczego

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

Zarządzający współpracuje z organem służby ruchu lotniczego, m.in. poprzez aktualizowanie informacji NOTAM, wydawania suplementów, uzgadnianie Instrukcji Operacyjnej lotniska. Współpraca z organem służby ruchu lotniczego umożliwia w/w służbom prawidłowe prowadzenie działań, które mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa załogom i pasażerom statków powietrznych podczas lotu i manewrowania na lotniskach.

## 4.15.5. Wykaz sprzętu i personelu do usuwania unieruchomionego statku powietrznego

Personel lotniskowy, wyciągarki, sprzęt PSP

## 4.15.6. Dane telefoniczne i adresowe osób odpowiedzialnych

Patrz: pkt 1.3. Instrukcji Operacyjnej lotniska Przylep k/Zielonej Góry.

## 4.16 Postępowanie z materiałami i substancjami niebezpiecznymi:

### 4.16.1. Strefy na lotnisku przeznaczone do składowania materiałów niebezpiecznych

Na lotnisku znajduje się magazyn paliw i smarów Aeroklubu Ziemi Lubuskiej oraz magazyn paliw i smarów Lotniczego Pogotowia Ratunkowego.

### 4.16.2. Zasady przechowywania, transportu i dystrybucji materiałów niebezpiecznych.

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

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

W celu zachowania bezpieczeństwa na lotnisku:

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

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

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

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

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

- są przewożone jako bagaż podręczny;
- są przewożone do użytku osobistego;
- muszą być zabezpieczone przed samoistną aktywacją;
- przypadku akumulatorów zawierających lit metaliczny lub stop litu, zawartość litu nie może przekraczać 2 gramów;
- W przypadku akumulatorów litowo-jonowych, pojemność energetyczna nie może przekraczać 100 Wh.
- akumulatory muszą być zabezpieczone przed zwarcie;
- akumulatory i ogniwa muszą być takiego typu, który spełnia wymagania każdego badania wskazanego w Części III, pkt. 38.3 „Podręcznika badań i kryteriów” UN (UN Manual of Tests and Criteria)

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

- Informacja dla osób znajdujących się na lotnisku, o konieczności zapoznania się z listą zabronionych przedmiotów,
- Uzyskanie deklaracji od pasażera, że nie przewozi materiałów zabronionych,

4.16.7. Klasyfikacja materiałów niebezpiecznych

| Klasa/podklasa           | Kod                      | Nazwa w języku angielskim                                                                                                                                | Nazwa w języku polskim                                                                                                                                                      |
|--------------------------|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.4.S                    | RXS                      | <i>Explosivespassenger and cargo aircraft.<br/>Other explosives belonging to class 1 are not permitted on board of passengeraircraft</i>                 | Materiały wybuchowe dopuszczone do przewozu samolotami pasażerskimi i cargo.<br>Przewóz pozostałych materiałów wybuchowych klasy 1 jest zabroniony samolotami pasażerskimi. |
| 2.1<br>2.2<br>2.2<br>2.3 | RFG<br>RNG<br>RCL<br>RPG | <i>Flammablegas<br/>Non flammable non-toxicgas<br/>Cryogenicliquid<br/>Toxicgas</i>                                                                      | Gazy palne<br>Gazy niepalne i nietoksyczne<br>Ciecz zamrażająca (ciepłe gazy)<br>Gazy trujące-toksyczne                                                                     |
| 3                        | RFL                      | <i>Flammableliquids</i>                                                                                                                                  | Ciecze palne                                                                                                                                                                |
| 4.1<br>4.2<br>4.3        | RFS<br>RSC<br>RFW        | <i>Flammable solid<br/>Substances liable to spontaneouscombustion<br/>Substanceswhich In contact with water, emitflammablegases (Dangerous when wet)</i> | Ciała stałe palne<br>Substancje podatne na samozapalenie<br>Substancje, które w kontakcie z wodą emitują gazy palne (niebezpieczne w kontakcie z wodą)                      |

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

|              |     |                                      |                                  |
|--------------|-----|--------------------------------------|----------------------------------|
| 5.1          | ROX | <i>Oxidizing substances</i>          | Substancje utleniające           |
| 5.2          | ROP | <i>Organic peroxides</i>             | Nadtlenki organiczne             |
| 6.1          | RBF | <i>Poisonous substances</i>          | Substancje trujące               |
| 6.2          | RIS | <i>Infectious substances</i>         | Substancje zakaźne               |
| 7 Cat I      | RRW | <i>Radioactive Material-White</i>    | Materiały radioaktywne białe     |
| 7 Cat II/III | RRY | <i>Radioactive Material-Yellow</i>   | Materiały radioaktywne żółte     |
| 8            | RCM | <i>Corrosives</i>                    | Materiały żrące                  |
| 9            | RMD | <i>Miscellaneous Dangerous Goods</i> | Różne materiały niebezpieczne    |
|              | RSB | <i>Polystyrene beads or granules</i> | Kulki lub granulki polistyrenowe |
|              | MAG | <i>Magnetized materials</i>          | Materiały magnetyczne            |
|              | ICE | <i>Dry ice</i>                       | Suchy lód                        |

4.16.8. Operacje w warunkach ograniczonej widzialności:

NIE DOTYCZY

4.16.9. Ochrona obiektów radarowych i pomocy nawigacyjnych:

NIE DOTYCZY

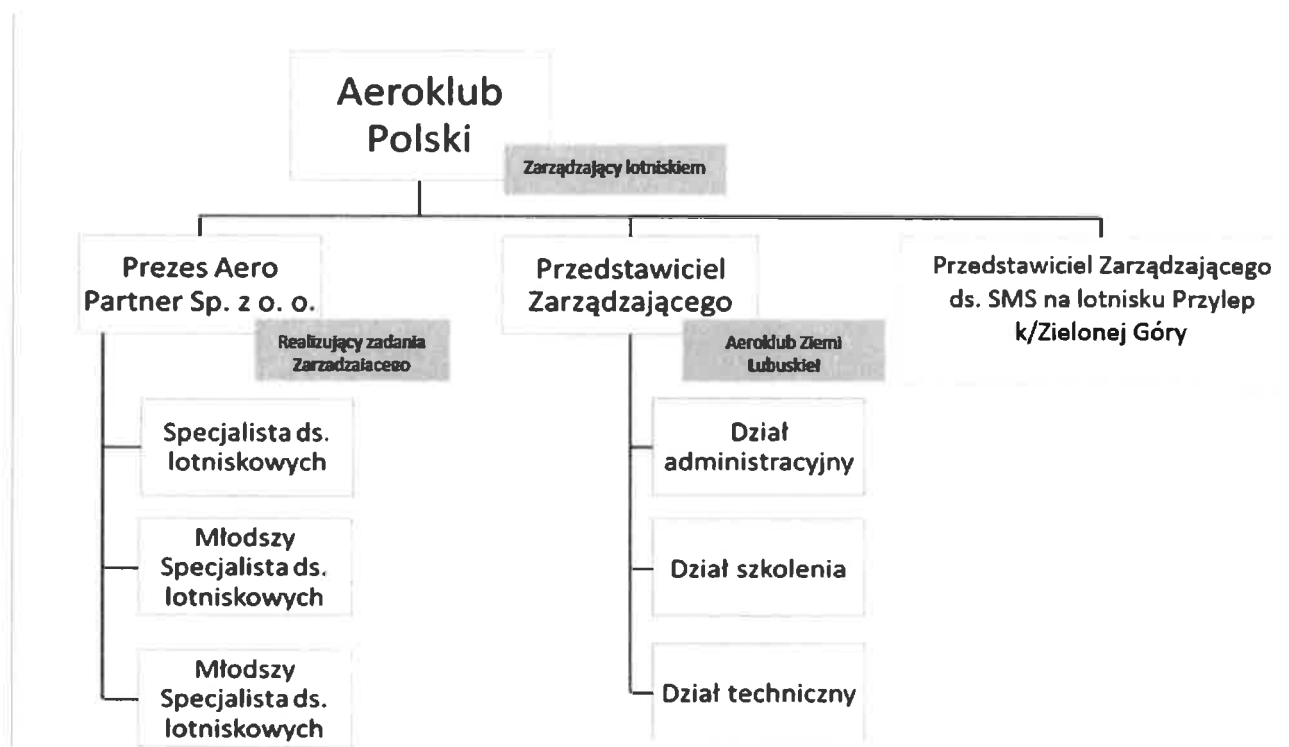
MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

## V. STRUKTURA ORGANIZACYJNA ZARZĄDZAJĄCEGO LOTNISKIEM I SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

### 5.1 Administracja lotniskiem:

#### 5.1.1. Schemat organizacyjny Zarządzającego lotniskiem



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

Patrz: pkt 1.3. Instrukcji Operacyjnej lotniska Przylep k/Zielonej Góry.

#### 5.1.3. Komitety lotniskowe.

NIE WYZNACZONO

### 5.2 System zarządzania bezpieczeństwem (SMS)

#### 5.2.1. Organizacja SMS

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

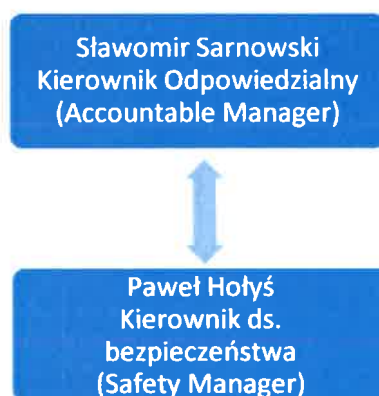
- Liczba pracowników operacyjnych;
- Ilość i stopień złożoności obsługiwanych statków powietrznych;
- Ilość operacji lotniczych;

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

- Charakterystyka infrastruktury lotniskowej (długość i szerokość drogi startowej, liczba płyt postojowych, liczba stanowisk postojowych i inne);
- Siły i środki utrzymania lotniska;
- Czynniki środowiskowe;
- Przedstawiciel Zarządzającego lotniskiem posiada zatwierdzone organizacje szkoleniowe i obsługowe;
- Procedury startu i lądowania w warunkach VFR i innych.

## 5.2.2. Personel odpowiedzialny za SMS

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



### Kierownik odpowiedzialny (Accountable Manager)

Funkcję Kierownika odpowiedzialnego na lotnisku Przylep k/Zielonej Góry pełni Sławomir Sarnowski.

Zaangażowanie i wsparcie Kierownika odpowiedzialnego są niezbędne do skutecznej realizacji SMS. Kierownik odpowiedzialny ponosi pełną odpowiedzialność za bezpieczne funkcjonowanie lotniska EPZP co oznacza, że jest ostatecznie odpowiedzialny za bezpieczeństwo. Opracowuje, wdraża i promuje Politykę bezpieczeństwa, zapewnia zasoby ludzkie i materialne niezbędne do prawidłowego funkcjonowania i osiągnięcia celów SMS, nominuje Kierownika ds. Bezpieczeństwa.

### Kierownik Odpowiedzialny posiada:

- Pełną władzę w zakresie zarządzania zasobami ludzkimi w Organizacji;
- Pełną władzę w zakresie zarządzania finansami w Organizacji;
- Bezpośrednią odpowiedzialność za prowadzenie spraw w Organizacji;
- Pełną władzę nad służbami certyfikowanymi;

|             |                   |                |
|-------------|-------------------|----------------|
| Zmiana Nr 1 | Wydanie I<br>2016 | Strona 48 z 60 |
|-------------|-------------------|----------------|

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

- Ostateczną odpowiedzialność za wszystkie kwestie związane z bezpieczeństwem.

## **Kierownik ds. bezpieczeństwa (Safety Manager)**

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

## **Kierownik ds. Bezpieczeństwa pełni funkcję:**

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

## **Upoważnienia i obowiązki osoby odpowiedzialnej za zarządzanie bezpieczeństwem na lotnisku**

### **Zakres obowiązków Kierownika ds. Bezpieczeństwa:**

- Kierowanie planem wdrażania SMS w imieniu Kierownika Odpowiedzialnego;
- Zarządzanie procesem ciągłej identyfikacji zagrożeń;
- Analizowanie ryzyka;
- Monitorowanie realizacji działań korekcyjnych oraz ocena ich wpływu na bezpieczeństwo;
- Prowadzenie bazy danych SMS oraz dokumentowanie działania SMS;
- Planowanie i organizowanie szkoleń pracowników w zakresie bezpieczeństwa;
- Ciągłe monitorowanie zagrożeń dla bezpieczeństwa zgłaszanych przez innych operatorów lotnisk oraz analiza ich występowania na lotnisku;
- Przeprowadzanie audytów i inspekcji bezpieczeństwa na lotnisku;
- Przeprowadzenie identyfikacji zagrożeń polegających na wskazaniu czynników mających negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa na lotnisku.
- Zapewnienie działania systemu anonimowego zgłaszania okoliczności mających wpływ na poziom bezpieczeństwa,
- Przeprowadzanie postępowań wyjaśniających dotyczących zdarzeń na lotnisku mających wpływ na bezpieczeństwo.



## 5.2.3. Strategia i planowanie SMS

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

### 1. Polityka i cele bezpieczeństwa:

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

### 2. Zarządzanie ryzykiem:

- Identyfikacja zagrożeń;
- Ocena i łagodzenie ryzyka.

### 3. Zapewnienie bezpieczeństwa:

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

### 4. Promowanie bezpieczeństwa:

- Szkolenie i edukacja;
- Komunikacja w zakresie bezpieczeństwa.

## 5.2.4. Wdrażanie SMS

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

Polityka bezpieczeństwa:

- Jest zatwierdzona przez Zarządzającego lotniskiem i Przedstawiciela Zarządzającego,

|             |                   |                |
|-------------|-------------------|----------------|
| Zmiana Nr 0 | Wydanie I<br>2016 | Strona 50 z 60 |
|-------------|-------------------|----------------|

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

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

## 5.2.5. Program oceny skuteczności SMS

Polityka bezpieczeństwa Lotniska Przylep k/Zielonej Góry podlega aktualizacji, w zależności od wyników podejmowanych działań oraz bieżących trendów w dziedzinie bezpieczeństwa.

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

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

- **Wsparcie** zarządzania bezpieczeństwem poprzez zapewnienie wszelkich właściwych środków, które mają doprowadzić do stworzenia kultury organizacyjnej, która będzie sprzyjać bezpiecznej pracy, zachęcać do skutecznej sprawozdawczości bezpieczeństwa i komunikacji i aktywnie zarządzać innymi systemami w organizacji;
- **Egzekwowanie** zarządzania bezpieczeństwem jako podstawowego obowiązku całego kierownictwa i personelu;
- **Jasne określenie** dla wszystkich pracowników i kadry Zarządzającej ich obowiązków i odpowiedzialności za realizację strategii bezpieczeństwa, oraz działania naszego systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- **Stworzenie** i prowadzenie procesów identyfikacji zagrożeń i zarządzania ryzykiem, w tym systemu raportowania zagrożeń, w celu wyeliminowania lub ograniczenia ryzyka wynikającego z zagrożeń, będących skutkiem naszej działalności operacyjnej, aż do

|             |                   |                |
|-------------|-------------------|----------------|
| Zmiana Nr 0 | Wydanie I<br>2016 | Strona 51 z 60 |
|-------------|-------------------|----------------|

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

osiągnięcia punktu, w którym ryzyko takie będzie utrzymywane na poziomie najniższym z możliwych (ALARP);

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

## 5.2.6. Dokumentowanie działań związanych z SMS

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

Raportowanie jest wolne od wszelkich form represji.

Podstawowym i głównym celem zgłaszania zagrożeń jest utrzymywanie ryzyka pod kontrolą oraz zapobieganie wypadkom i incydentom. W żadnym wypadku celem zgłaszania nie jest dowodzenie lub przypisanie winy. Żadne działanie odwetowe nie zostanie podjęte wobec pracownika, który ujawnia zagrożenia dla bezpieczeństwa w ramach systemu powiadamiania, chyba że takie zgłoszenie ujawnia, ponad wszelką wątpliwość, działanie bezprawne, rażące niedbalstwo lub umyślne lekceważenie przepisów lub procedur.

|             |                   |                |
|-------------|-------------------|----------------|
| Zmiana Nr 0 | Wydanie I<br>2016 | Strona 52 z 60 |
|-------------|-------------------|----------------|

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

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

Wszelkie zgłoszenia powinny być odpowiednio dokumentowane i przechowywane.

## 5.2.7. Szkolenia personelu

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

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

|             |                   |                |
|-------------|-------------------|----------------|
| Zmiana Nr 0 | Wydanie I<br>2016 | Strona 53 z 60 |
|-------------|-------------------|----------------|

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

|                    |                           |                       |
|--------------------|---------------------------|-----------------------|
| <i>Zmiana Nr 0</i> | <i>Wydanie I<br/>2016</i> | <i>Strona 54 z 60</i> |
|--------------------|---------------------------|-----------------------|

## VI. INFORMACJE DODATKOWE

### 6.1 Telefon do służb ruchu lotniczego (ATS)

Służba Informacji Powietrznej FIS POZNAŃ

Tel. +48 22 574 73 85,  
+48 61 896 73 85

fax. +48 22 574 75 86,  
+48 61 896 75 86

### 6.2 Telefony i adresy najbliższej jednostki Straży Pożarnej

Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej

ul. Kasprowicza 3/5,

65-074 Zielona Góra

tel. +48 68 457 56 00

tel. alarmowy: 998

### 6.3 Telefony i adresy najbliższej jednostki Policji

Komenda Miejska Policji w Zielonej Górze

ul. Partyzantów 40,

65-332 Zielona Góra

tel. +48 68 476 20 00

+48 68 476 24 11

tel. alarmowy: 997

### 6.4 Telefony i adresy najbliższej placówki Służby Zdrowia

Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego SP ZOZ w Zielonej Górze

ul. B. Chrobrego 2,

65-043 Zielona Góra

Tel.: +48 68 320 20 49

tel. alarmowy: 999

### 6.5 Telefon do Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego

Centrum Zarządzania Kryzysowego Wojewody Lubuskiego

Tel.: +48 95 711 56 00;  
+48 95 728 87 770

Faks. +48 95 728 87 78;  
+48 95 728 87 79

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

## 6.6 Telefon do PKBWL

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

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

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

**MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE**

|                    |                           |                       |
|--------------------|---------------------------|-----------------------|
| <i>Zmiana Nr 0</i> | <i>Wydanie I<br/>2016</i> | <i>Strona 56 z 60</i> |
|--------------------|---------------------------|-----------------------|

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

## INDEKS DEFINICJI I SKRÓTÓW

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

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

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

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

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

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

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

## WYKAZ SKRÓTÓW

|              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>AFM</b>   | Instrukcja użytkowania w locie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>AIP</b>   | Zbiór Informacji Lotniczych( <i>Aeronautical Information Publication</i> ).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>FIR</b>   | Rejon Informacji Powietrznej( <i>Flight Information Region</i> ).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>FIS</b>   | Służba Informacji Powietrznej( <i>Flight Information Service</i> ).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>ICAO</b>  | Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ( <i>International Civil Aviation</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>IMGW</b>  | Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>NOTAM</b> | zawiadomienie zawierające informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służb, procedur lub niebezpieczeństwie, których przekazywanie we właściwym czasie zainteresowanym ma zasadnicze znaczenie dla operacji lotniczych ( <i>a notice containing information concerning the establishment, conditional change in any aeronautical facility, service, procedure or hazard, the timely knowledge of which is essential to personnel concerned with flight operation's</i> ). |
| <b>PDSZ</b>  | Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>SMS</b>   | System Zarządzania Bezpieczeństwem                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>ULC</b>   | Urząd Lotnictwa Cywilnego.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>VFR</b>   | Przepisy wykonywania lotów z widocznością ( <i>Visual Flight Rule</i> t).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP

## VII. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

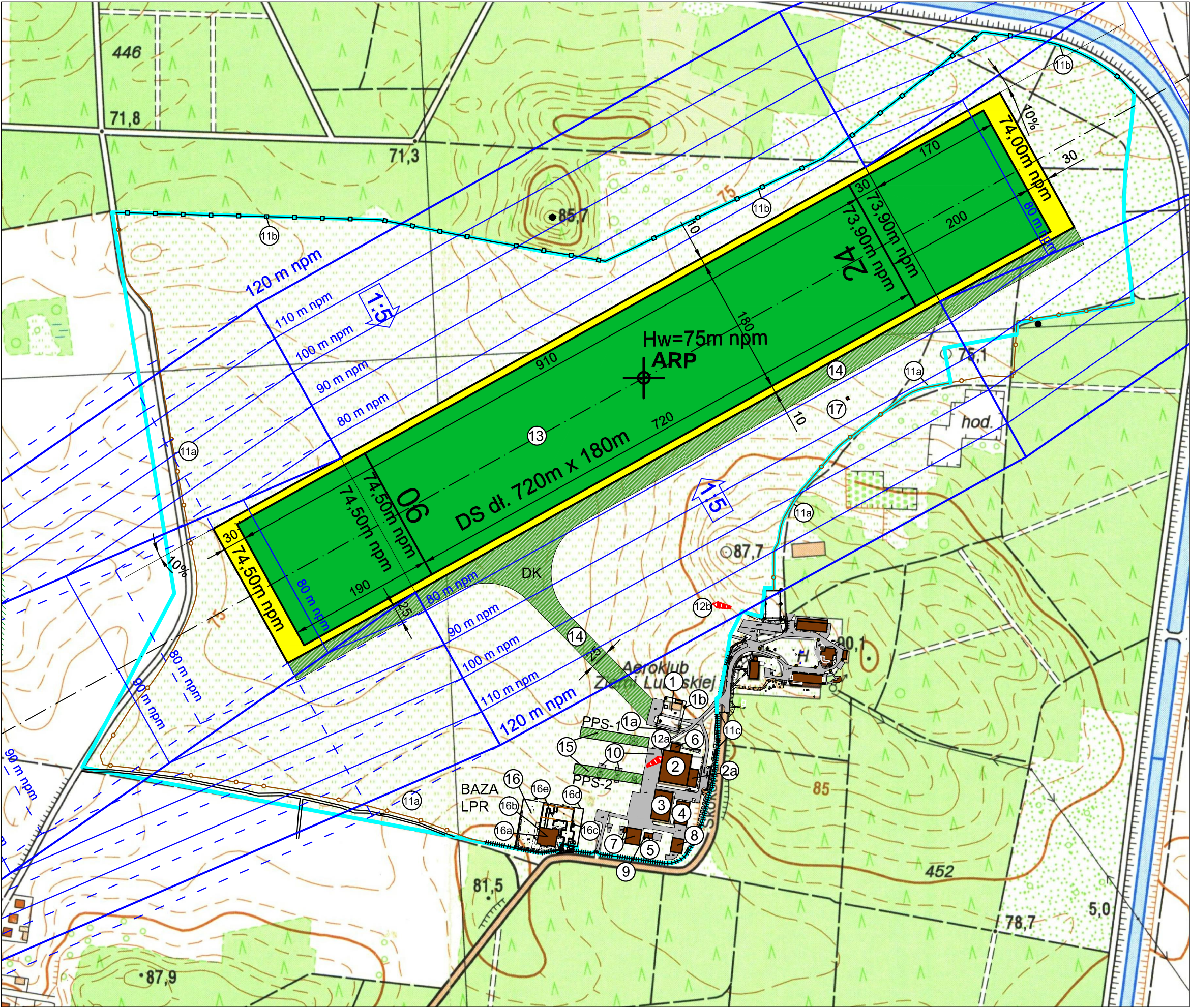
1. PLAN ZAGOSPODAROWANIA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY SKALA 1:5000
- 1a. SCHEMAT UKŁADU ŚWIATEŁ DROGI STARTOWEJ
2. PLAN UMIEJSCOWIENIA LOTNISKA NA MAPIE W SKALI 1:500 000
3. SCHEMAT KRĘGÓW NADLOTNISKOWYCH
4. TRASY DOLOTOWE I ODLOTOWE
5. WYKAZ PRZESZKÓD LOTNICZYCH W OTOCZENIU LOTNISKA SKALA 1:25000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

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

|                    |                           |                       |
|--------------------|---------------------------|-----------------------|
| <i>Zmiana Nr 0</i> | <i>Wydanie I<br/>2016</i> | <i>Strona 60 z 60</i> |
|--------------------|---------------------------|-----------------------|



# PLAN ZAGOSPODAROWANIA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY SKALA 1:5000



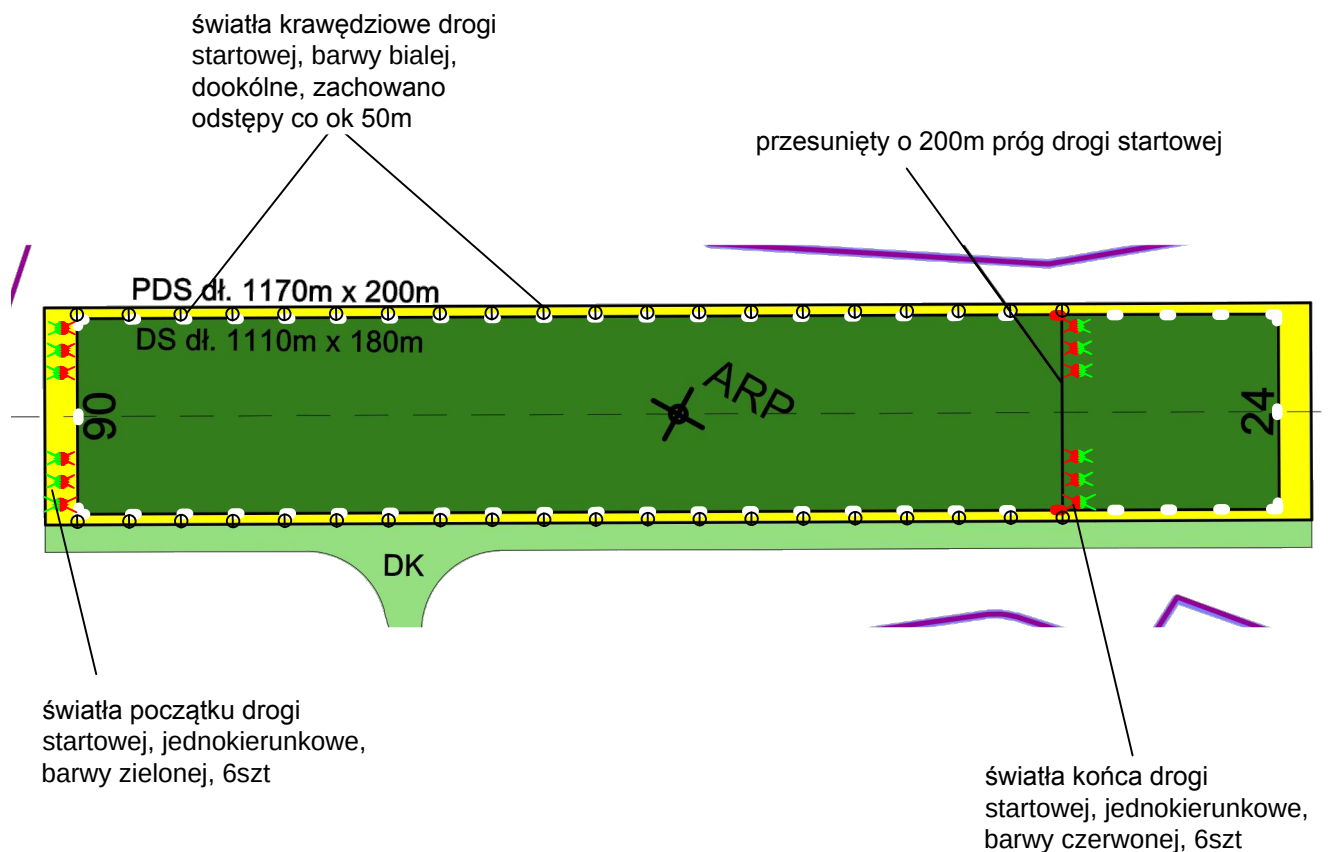
## OBIEKTY INFRASTRUKTURY LOTNISKOWEJ:

- ① Magazyn paliw i smarów ( 2 zbiorn. podz.; 3 dystr. ) :
  - ①a - ogrodzenie mps
  - ①b - słupy oświetlenia 4 szt.
- ② Hangar z przybudówką
  - ②a Przybudówka hangaru ( budynek socjalno-warsztatowy)
- ③ Hangar
- ④ Hangar
- ⑤ Budynek techniczny
- ⑥ Hangar
- ⑦ Hangar wraz z dystrybutorem paliw
- ⑧ Hangar
- ⑨ Słupy oświetlenia terenu 1szt.
- ⑩ Parkingi, drogi wewnętrzne, chodniki, płyty, w tym przedhang.
- ⑪ Ogrodzenie lotniska:
  - ⑪a - płot drewniany
  - ⑪b - z siatki ocynkowanej
  - ⑪c - płot metalowy
- ⑫ Wskaźnik kierunku wiatru 2szt.:
  - ⑫a - na budynku hangaru nr 2
  - ⑫b - w poziomie terenu ( oświetlony)
- ⑬ Droga startowa wraz z zabezpieczeniem
- ⑭ Droga kołowania o nawierzchni naturalnej, darniowej
- ⑮ Miejsca postojowe dla samolotów, o nawierzchni naturalnej, darniowej
- ⑯ Obiekty infrastruktury bazy Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, w tym:
  - ⑯a - bud. operacyjno-socjal. z hangarem
  - ⑯b - maszt anteny radiowej
  - ⑯c - stacja paliw ( zb.podz.)
  - ⑯d - ogrodzenie bazy
  - ⑯e - rampa z platformą dla śmigłowca, płyta przedhangarowa, plac manewr., droga dojazd., chodniki
- ⑰ Kontener blaszany

## OZNACZENIA

- - granica lotniska
- - zabudowa lotniskowa
- - ogrodzenie





## UWAGA

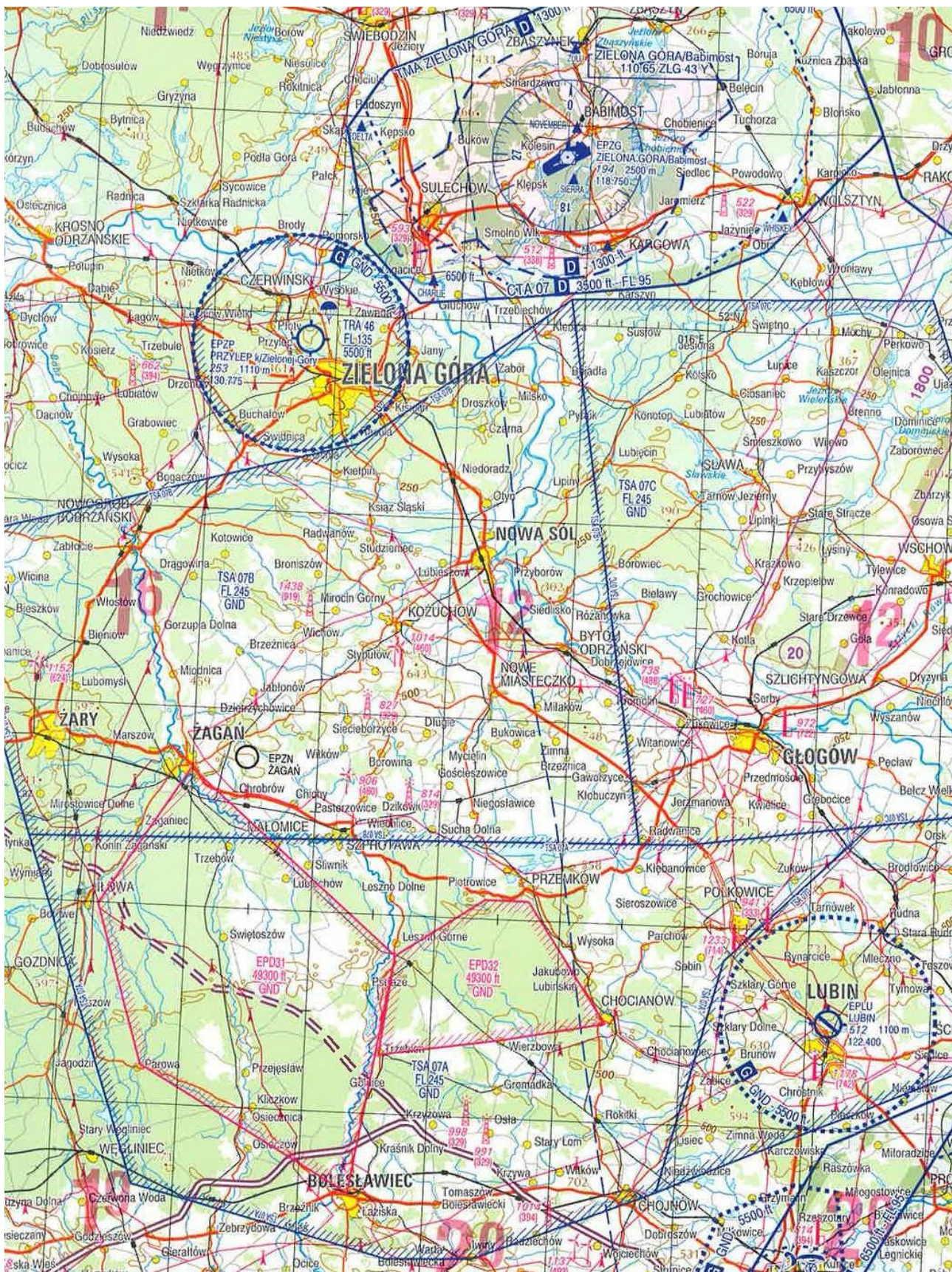
Lampy układane są zgodnie z Załącznikiem nr 3 *Schemat układu świateł drogi startowej bez nawierzchni sztucznej* Rozporządzenia MTBiGM z dnia 21 czerwca 2013r w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzenia kontroli sprawdzającej. Lampy koloru białego stałej intensywności układane min co **100 m** po obu stronach wzdłuż krawędzi drogi startowej, wyznaczonego do lotów nocnych.

## OBSZAR LOTNISKA:





# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZŁEP K/ZIEŁONEJ GÓRY - EPZP



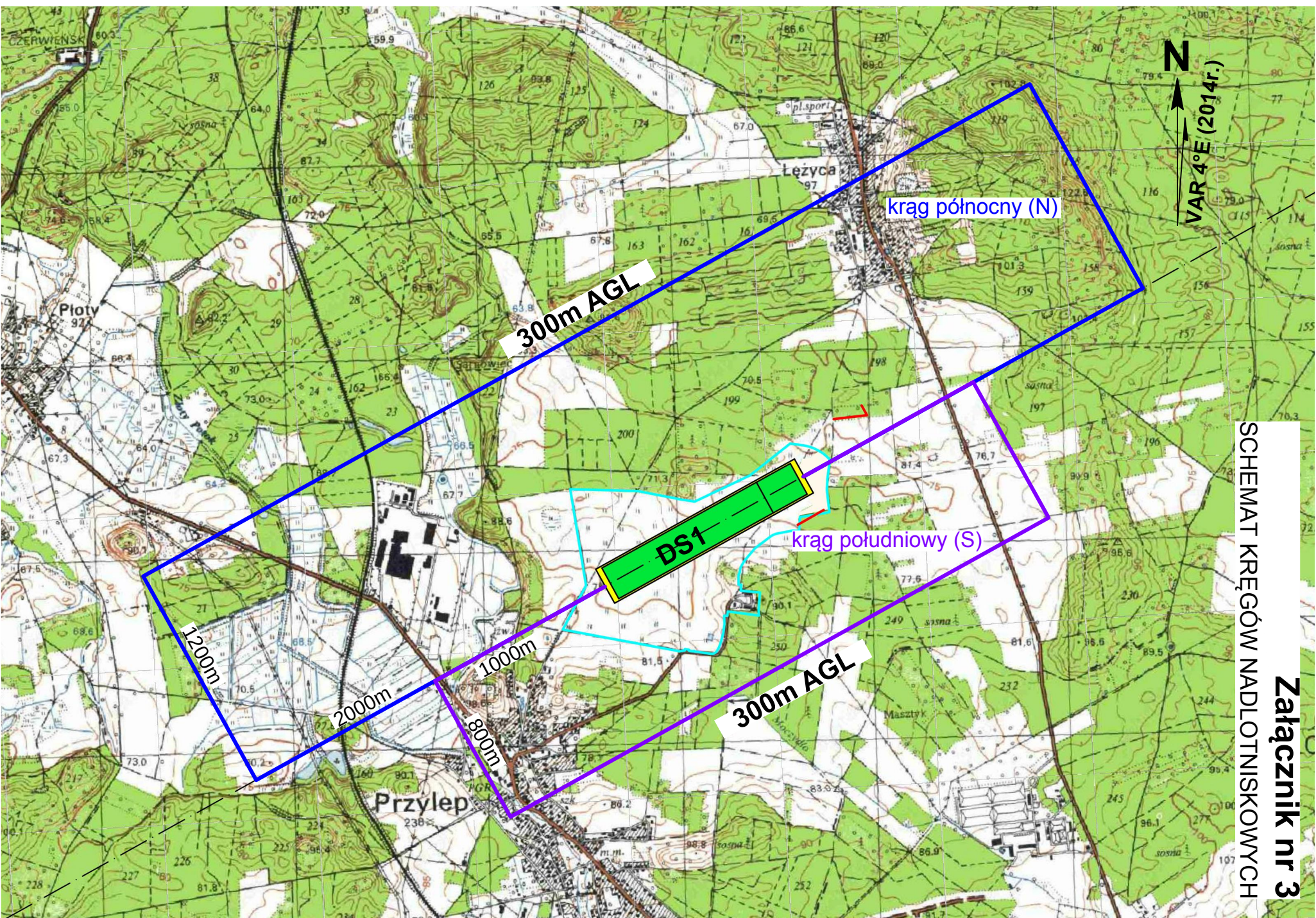
Mapa rejonu lotniska z naniesionymi elementami przestrzeni powietrznej

Źródło – Lotnicza Mapa Polski – ICAO 1: 500 000 (2015r.)

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

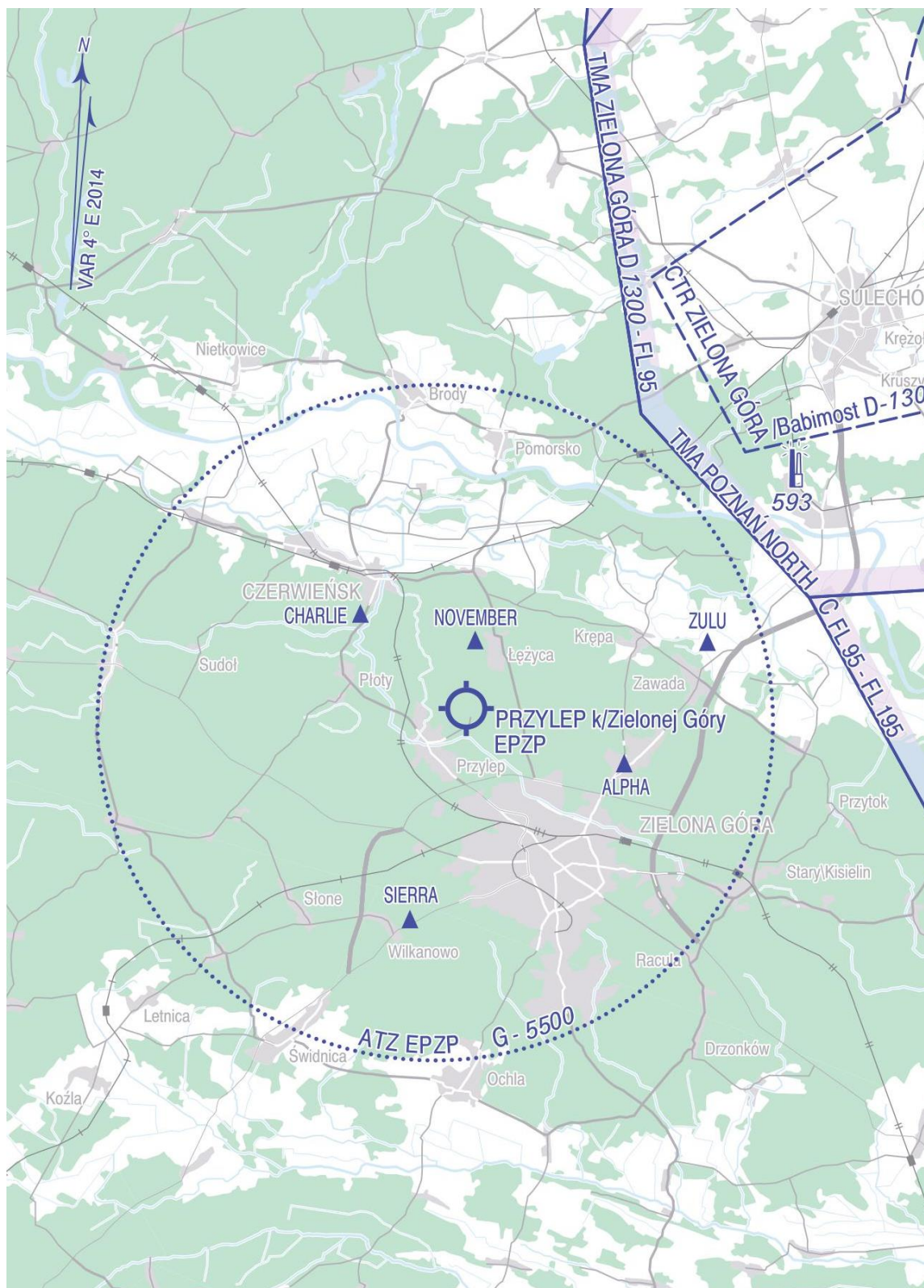
ZAŁĄCZNIK NR 2







## INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP (EPZP)



### SCHEMAT DOLOTOWYCH I ODLOTOWYCH PUNKTÓW TRAS VFR

Mapa rejonu lotniska z naniesionymi elementami przestrzeni powietrznej, źródło AIP VFR (PAŻP)



## PUNKTY VFR

| NAZWA PUNKTU | SZEROKOŚĆ | DŁUGOŚĆ   | OPIS PUNKTU                      |
|--------------|-----------|-----------|----------------------------------|
| ALPHA        | 51°57'59" | 15°32'00" | Zielona Góra - węzeł samochodowy |
| CHARLIE      | 52°00'10" | 15°25'00" | Czerwieńsk - zalew               |
| NOVEMBER     | 51°59'50" | 15°28'00" | Łężyca - oczyszczalnia ścieków   |
| SIERRA       | 51°55'20" | 15°26'40" | Wilkanowo - centrum miejscowości |
| ZULU         | 51°59'59" | 15°34'00" | Zawada - centrum miejscowości    |

**ALPHA** – węzeł samochodowy



**CHARLIE** – Czerwieńsk - zalew



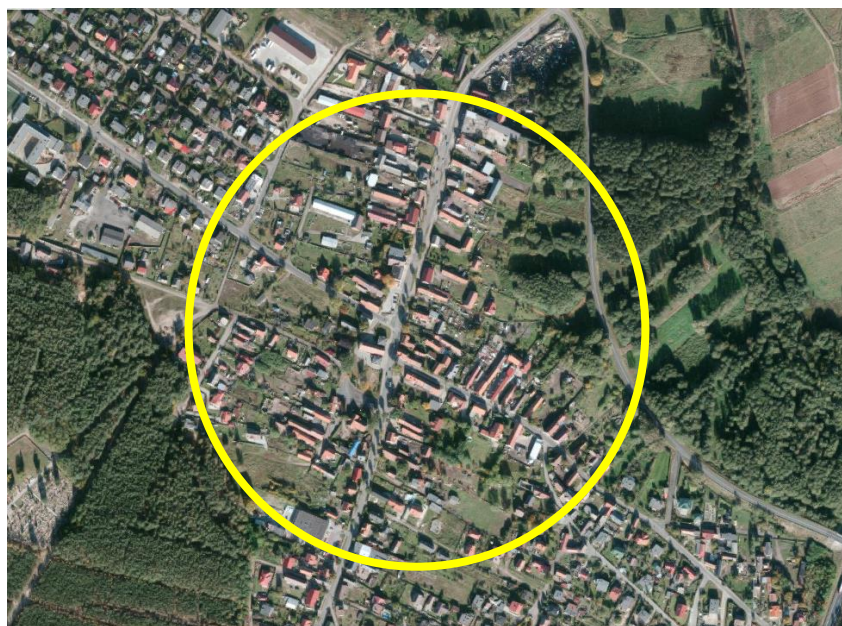
**NOVEMBER** – Łężyca - oczyszczalnia ścieków



**SIERRA** – Wilkanowo - centrum miejscowości



**ZULU** – Zawada - centrum miejscowości







WYKAZ PRZESZKÓD LOTNICZYCH

| Lp. | Rodzaj przeszkody | Położenie przeszkody wg WGS-84 |                 | Wzniesienie przeszkody w metrach |        |                        | Rodzaj oznakowania przeszkody |       |
|-----|-------------------|--------------------------------|-----------------|----------------------------------|--------|------------------------|-------------------------------|-------|
|     |                   | szerokość (N)                  | długość (E)     | n.p.m.                           | n.p.t. | powyżej pow. ogranicz. | dzienne                       | nocne |
| 1   | 2                 | 3                              | 4               | 5                                | 6      | 7                      | 8                             | 9     |
| 1   | Las *             | 51° 58' 24,61"                 | 015° 27' 01,79" | 102,50                           | 20,00  | 5,00                   | -                             | -     |
| 2   | Las               | 51° 58' 49,29"                 | 015° 28' 18,09" | 95,00                            | 20,00  | 1,80                   | -                             | -     |
| 3   | Las               | 51° 58' 53,77"                 | 015° 27' 45,15" | 105,70                           | 20,00  | 3,70                   | -                             | -     |
| 5   | Linia WN          | 51° 57' 12,60"                 | 015° 27' 36,10" | 144,80                           | 47,20  | 3,20                   | +                             | +     |
| 6   | Las               | 51° 59' 46,79"                 | 015° 29' 18,71" | 145,40                           | 20,00  | 25,40                  | -                             | -     |

\* PRZESZKODA NR 1 NIE STANOWI PRZESZKODY LOTNICZEJ PRZY PRZESUNIĘTYM PROGU 06



# **KSIAŻKA KONTROLI LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY - EPZP**

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

# **INSTRUKCJA PROWADZENIA KSIĄŻKI KONTROLI LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY**

1. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie przepisów techniczno - budowlanych dla lotnisk cywilnych z dnia 31 sierpnia 1998 r, § 20 pkt. 3 pole naziemnego ruchu lotniczego w okresie wykorzystywania do startów i lądowań musi być poddawane codziennym inspekcjom w celu wykrycia uszkodzeń.
2. Książka Kontroli Lotniska Przylep k/Zielonej Góry zawiera raporty ogólne i szczegółowe. Raport ogólny sporządzany jest codziennie. Raporty szczegółowe mają postać „Raportu Dziennego Oceny Stanu Lotniska” i jest sporządzany dodatkowo w dniach wykorzystywania pola wzlotów do operacji lądowań i startów.
3. Ocenę stanu lotniska przeprowadza Zarządzający lotniskiem – Aeroklub Polski lub Przedstawiciel Zarządzającego – Artur Haładyn.

# RAPORTY OGÓLNE Z OCENY STANU LOTNISKA PRZYLEP k/ZIELONEJ GÓRY

**za rok ...**

[illegible]

# RAPORT DZIENNY OCENY STANU LOTNISKA

|                                                  |                                |                   |
|--------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------|
| <b>Lotnisko EPZP<br/>Przylep k/Zielonej Góry</b> | <b>Nr Raportu</b> /...../..... | <b>Data</b> ..... |
| <b>Osoba kontrolująca<br/>stan lotniska</b>      | <b>Imię:</b>                   | <b>Nazwisko:</b>  |

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

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

.....  
Podpis kontrolującego



# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

## ZAŁĄCZNIK NR 7

### INSTRUKCJA ROZSTAWIANIA URZĄDZEŃ TYPU LUN

1. Przed rozpoczęciem rozstawiania świateł w pobliżu drogi startowej lotniska, należy koniecznie sprawdzić wszystkie lampy, czy są sprawne oraz czy nie posiadają uszkodzeń mogących wpłynąć na ich poprawność funkcjonowania.
2. Lokalizacja lamp na lotnisku powinna być zgodna z załącznikiem 1A do Instrukcji Operacyjnej Lotniska.
3. Światła krawędziowe drogi startowej, barwy białej, dookólne powinny być rozstawione min. co 100 m z zachowaniem proporcjonalnych odstępów.
4. Światła początku drogi startowej, jednokierunkowe, barwy zielonej, w liczbie min. 6 sztuk powinny być proporcjonalnie rozstawione.
5. Światła końca drogi startowej, jednokierunkowe, barwy czerwonej, w liczbie min. 6 sztuk powinny być proporcjonalnie rozstawione.
6. Podczas rozstawiania lamp na lotnisku, w pobliżu drogi startowej należy zachować szczególną ostrożność.
7. Wszelkie sprzęty oraz elementy ułatwiające rozstawienie lamp na lotnisku powinny zostać zabrane tuż po zakończeniu prac.
8. Co 30 dni należy przeprowadzić rekonesans i sprawdzić stan wszystkich lamp.
9. W przypadku rozładowania się akumulatorów w lampach, należy niezwłocznie je naładować.
10. Poza godzinami otwarcia lotniska i pracy Przedstawiciela Zarządzającego, na potrzeby Lotniczego Pogotowia Ratunkowego odpowiedzialność za rozstawienie LUN zostaje przekazana uprawnionemu pracownikowi Bazy HEMS na podstawie odrębnego dokumentu, uzgodnionego z Zarządzającym lotniskiem.

# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP**

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

## ZAŁĄCZNIK NR 8

### INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA POŻAROWEGO OBIEKTÓW LOTNISKOWYCH

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

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

**Wszyscy obecni na lotnisku są zobowiązani do:**

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

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

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

## **W budynkach i pomieszczeniach ogólnodostępnych są umieszczone:**

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

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

## ZAŁĄCZNIK NR 9

### INSTRUKCJA SPORZĄDZANIA INFORMACJI NOTAM

1. Informacja NOTAM:

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

2. Dane kontaktowe:

a. Biuro NOTAM:

tel.: +48 22 574 71 74

faks: +48 22 574 71 79

e-mail: ais.poland@pansa.pl

b. Kierownik Służby Informacji Lotniczej

tel.: +48 22 574 56 10

faks: +48 22 574 56 19

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

# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP k/ZIELONEJ GÓRY- EPZP**

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**



# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

## ZAŁĄCZNIK NR 10

### INSTRUKCJA PORUSZANIA SIĘ LUDZI I POJAZDÓW NA TERENIE LOTNISKA

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

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP k/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

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

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

## ZAŁĄCZNIK NR 11

### INSTRUKCJA TANKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH

1. Tankowanie statków powietrznych należy przeprowadzać zgodnie z Instrukcją Postępowania w locie danego statku powietrznego oraz Instrukcją obsługi dystrybutora paliwa.
2. Na lotnisku dostępne jest paliwo AVGAS 100LL.
3. W czasie tankowania należy zachować szczególną ostrożność i stosować się do oznaczeń, szczególnie „zakaz palenia”.
4. Procedura tankowania:
  - 4.1. W celu zatankowania statek powietrzny podkołowuje na płyty postojowe lotniska.
  - 4.2. Po zajęciu odpowiedniego miejsca na płycie postojowej, cysterna zostaje podciągnięta pod oczekujący samolot pod nadzorem osoby wyznaczonej przez przedstawiciela zarządzającego lotniska. Możliwe jest pozostawienie cysterny przy płytach postojowych lotniska, z zachowaniem bezpiecznych odległości, pozwalających na manewrowanie statkami powietrznymi.
  - 4.3. Tankowanie odbywa się przy cysternie, w obrębie płyt postojowych.
  - 4.4. Tankujący samolot musi mieć wyłączony.
  - 4.5. Dowódca po ustawieniu statku powietrznego na płycie tankowania powinien wyłączyć silnik i wysiąść z samolotu.
  - 4.6. Tankowanie statku powietrznego wykonuje wyłącznie odpowiednio przygotowany personel lotniska.
  - 4.7. Podczas tankowania statku powietrznego musi pozostać wolny obszar przestrzeni obejmujący obszar w odległości 3m od najbardziej wystających części samolotu z każdej strony.
  - 4.8. Podczas tankowania statku powietrznego, nie można uruchamiać silników statków powietrznych znajdujących się w sąsiedztwie tankowanego samolotu.
  - 4.9. Podczas tankowania nie można używać otwartego ognia.
  - 4.10. Po zatankowaniu statek powietrzny zostaje odłączony od cysterny.
  - 4.11. Dowódca statku powietrznego może uruchomić statek powietrzny tylko po zamknięciu wszystkich zaworów cysterny, co sprawdza osoba ją obsługująca.
5. Podczas tankowania musi być łatwo dostępna co najmniej jedna gaśnica.

# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP k/ZIELONEJ GÓRY- EPZP**

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

## ZAŁĄCZNIK NR 12

### PROCEDURA PRZEKAZANIA CZĘŚCI OBOWIĄZKÓW OPERACYJNYCH SŁUŻBIE DYŻURNEJ PRZEZ ZARZĄDZAJĄCEGO LOTNISKIEM

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

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

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



# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP k/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

## ZAŁĄCZNIK NR 13

### PROCEDURA USUWANIA UNIERUCHOMIONYCH/ NIESPRAWNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

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

Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Zielonej Górze

ul. Kasprowicza 3/5, 65-074 Zielona Góra

tel. +48 68 457 56 00

tel. alarmowy: 998, 112.

3. Zasady współpracy z organem służby ruchu lotniczego:
  - a. W przypadku zablokowania drogi startowej przez unieruchomiony statek powietrzny dowódca statku powietrznego lub personel lotniska powinien zawiadomić o zaistniałej sytuacji FIS Poznań.

Służba Informacji Powietrznej FIS POZNAŃ

Tel. +48 22 574 73 85,  
+48 61 896 73 85

fax. +48 22 574 75 86,  
+48 61 896 75 86
  - b. Dane kontaktowe do personelu, właściwego do usuwania unieruchomionego statku powietrznego:

**tel. 601 871 271** - Przedstawiciel Zarządzającego

**tel. +48 22 556 73 72 – Zarządzający** lotniskiem Przylep k/Zielonej Góry

# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP k/ZIELONEJ GÓRY- EPZP**

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

## ZAŁĄCZNIK NR 14

### PROCEDURA INSPEKCJI POLA RUCHU NAZIEMNEGO ORAZ POWIERZCHNI OGRANICZAJĄCYCH PRZESZKODY

1. Inspekcje PRN obejmują sprawdzenie co najmniej stanu technicznego nawierzchni dróg startowych, w tym obecności śniegu, lodu lub obcych przedmiotów, sprawności pomocy wzrokowych oraz obecności przeszkód lotniczych na lotnisku i w jego otoczeniu, w tym zwłaszcza na podejściu do lądowania.
2. Kompleksową kontrolę pola naziemnego ruchu lotniczego, wzrokowych pomocy lotniskowych, ograniczników (stopnia zarośnięcia trawą oraz barwy) przeprowadza się okresowo raz na kwartał, natomiast stan dróg startowych przed rozpoczęciem lotów w danym dniu lotnym.
3. Kontrole powierzchni ograniczającej wysokość zabudowy przeprowadza się raz na kwartał, a dotyczy ona szacunków wysokości drzewostanu oraz usuwaniu roślinności mogącej mieć wpływ na bezpieczeństwo startów i lądowań.

Wyniki kontroli zamieszczane są w raporcie pokontrolnym znajdującym się w Księżce kontroli lotniska.

4. W przypadku pojawienia się w powierzchniach ograniczających obiektu budowlanego mogącego stanowić przeszkodę lotniczą, Przedstawiciel Zarządzającego ma obowiązek poinformowania o takiej sytuacji Zarządzającego lotniskiem.
5. Zarządzający lotniskiem po analizie procesu budowy wskazanego obiektu, w przypadku, upewnienia się, że istniejący obiekt (lub w budowie) stanowi przeszkodę lotniczą, powstałą bez uzgodnienia z Prezesem ULC zawiadamia właściwy organ nadzoru budowlanego o powstaniu obiektu budowlanego z naruszeniem obowiązujących przepisów Prawa lotniczego.
6. Kontrole przeprowadza się indywidualnie lub zespołowo, pieszo lub z użyciem pojazdów kołowych. Kierunek kontroli odbywa się w miarę możliwości przeciwnie do kierunku lądowań, z zachowaniem szczególnych środków ostrożności.
7. Po usunięciu przeszkody lotniczej Zarządzający zawiadamia Prezesa ULC o likwidacji przeszkody.

# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP**

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

## ZAŁĄCZNIK NR 15

### PROCEDURA UTRZYMANIA POLA NAZIEMNEGO RUCHU LOTNICZEGO

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

# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP**

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**



# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP**

## **ZAŁĄCZNIK NR 16**

### **PROCEDURA PLANOWANIA I PRZEPROWADZANIA PRAC NA LOTNISKU**

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

# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP**

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP k/ZIELONEJ GÓRY- EPZP**

## **ZAŁĄCZNIK NR 17**

### **PROCEDURA ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ**

1. Na lotnisku Przylep k/Zielonej Góry zostały wyznaczone miejsce postojowe bez nawierzchni sztucznej, o wymiarach 85x50m, na których może być zaparkowane łącznie 10 statków powietrznych, niemniej rozdysponowywanie i instruowanie miejscami postojowymi leży w gestii osoby funkcyjnej znajdującej się na lotnisku. Dodatkowe miejsce postojowe bez nawierzchni sztucznej dla statku powietrznego typu DROMADER.
2. Wszelkie uzgodnienia dotyczące pozostawienia statku powietrznego na miejscu postojowym należy uzgadniać bezpośrednio z osobą funkcyjną.
3. Utrzymywanie nawierzchni darniowych, stanowiących miejsca postojowe należy w miarę potrzeby kosić, rozgarniać kretowiny, uzupełniać ubytki w darni. Zgodnie z punktem 2.7 Instrukcji Operacyjnej Lotniska Przylep k/Zielonej Góry - EPZP.
4. Wszelkie zanieczyszczenia znajdujące się na płycie postojowej powinny być usuwane zgodnie z zaleceniami producentów danego środka, stanowiącego w/w zanieczyszczenie.

# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP k/ZIELONEJ GÓRY- EPZP**

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP**

## **ZAŁĄCZNIK NR 18**

### **PROCEDURA USUWANIA ZANIECZYSZCZEŃ Z PŁYTY POSTOJOWEJ**

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

# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP**

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

## ZAŁĄCZNIK NR 19

### PROCEDURA POSTĘPOWANIA Z ZAGROŻENIAMI ZE STRONY ZWIERZĄT

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



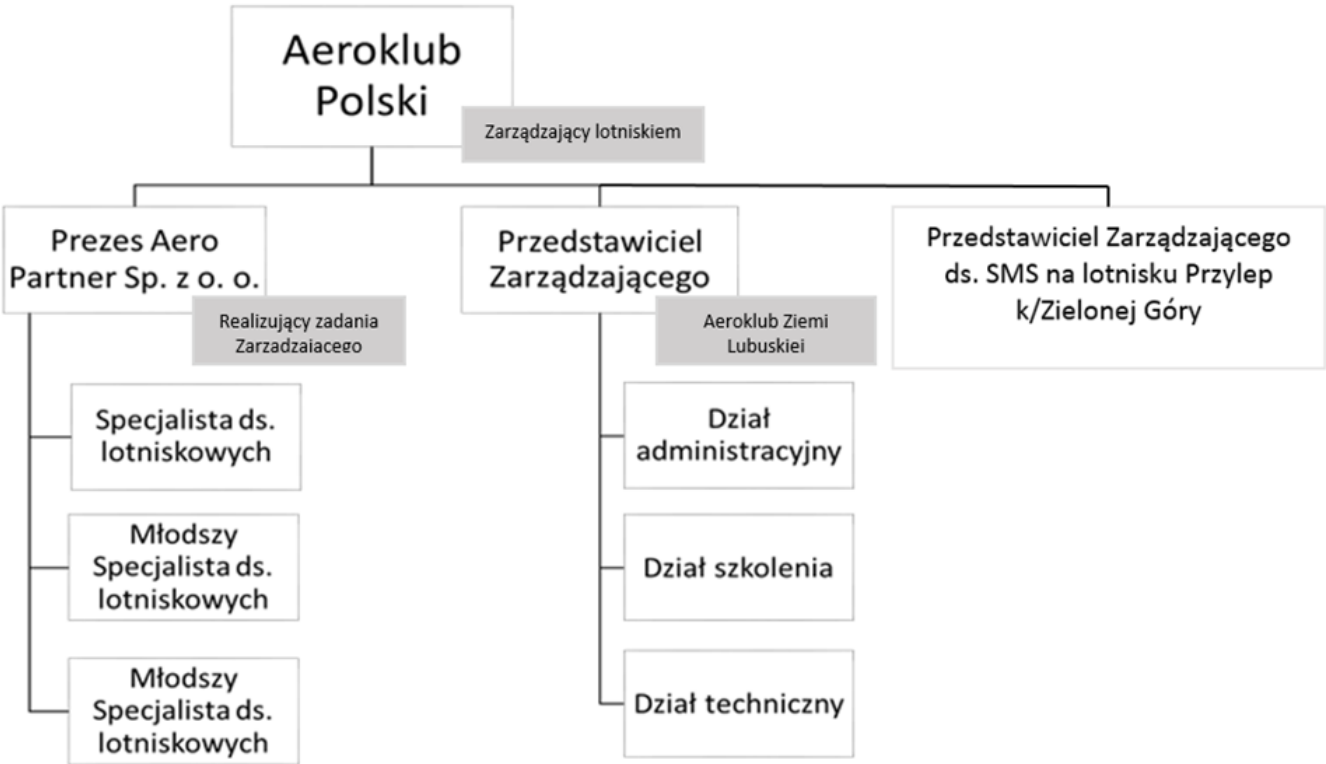
# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP**

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

ZAŁĄCZNIK NR 20

SCHEMAT STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ LOTNISKA



# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP**

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

## ZAŁĄCZNIK NR 21

### ZAKRES OBOWIĄZKÓW PERSONELU ZARZĄDZAJĄCEGO

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

# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP**

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

## ZAŁĄCZNIK NR 22

### DZIAŁANIA Z ZAKRESU OCHRONY ŚRODOWISKA

1. Hałas. Jednym z najbardziej odczuwalnych oddziaływań na środowisko jest hałas, który ściśle związany jest z charakterem działalności lotniska oraz wykonywanymi operacjami lotniczymi. Wprowadzona została odpowiednia organizacja ruchu lotniczego, która zabrania latania nad miastem.
2. Gospodarka odpadami. System magazynowania oraz przekazywania odpadów odbiorcom, posiadającym niezbędne pozwolenia na ich transport i unieszkodliwianie.
3. Dzika zwierzyna. Obecność ptaków i ssaków w strefie lotniska lub na polu naziemnego ruchu lotniczego stanowi zagrożenie dla statków powietrznych. Dla zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych prowadzone są niezbędne działania. Osoba funkcyjna na lotnisku wyznacza pracownika, który, będzie odpowiadać za płoszenie ptactwa i monitorowanie oraz odstraszanie dzikiej zwierzyny.

# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP k/ZIELONEJ GÓRY- EPZP**

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**



# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

## ZAŁĄCZNIK NR 23

### 1. PLANY I HARMONOGRAMY SZKOLEŃ

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

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

1.2. Odpowiedzialny za organizację szkoleń jest ACM Zarządzającego.

### 2. Programy szkoleń:

#### 2.1. Szkolenie w zakresie SMS:

- a) Znajomość systemu zarządzania;
- b) Znajomość zasad działania SMS;
- c) Odpowiedzialność i obowiązki;
- d) Przepisy prawa regulujące działanie SMS.

#### 2.2. Szkolenie z zakresu Świadomości Ochrony Lotnictwa:

- a) Zagrożenia i ich konsekwencje;
- b) Sposoby unikania zagrożeń;

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

- c) Znajomość Programu Ochrony Lotnictwa;
- d) Odpowiedzialność i obowiązki.

## 2.3. Szkolenie z pierwszej pomocy przedmedycznej:

- a) Podstawy anatomii;
- b) Konsekwencje uszkodzeń ciała;
- c) Resuscytacja;
- d) Zachowanie w czasie i bezpośrednio po wypadku.

## 2.4. Szkolenie z obsługi urządzeń radiokomunikacyjnych:

- a) Obsługa radiostacji;
- b) Zasady komunikowania.

## 2.5. Szkolenie z obsługi systemu pomiarów meteorologicznych:

- a) Odczyt pomiarów;
- b) Zagrożenia związane z warunkami meteorologicznymi;
- c) Analiza danych meteorologicznych;
- d) Sposób informowania o warunkach meteorologicznych.

## 2.6. Szkolenie wewnętrzne:

- a) Znajomość Instrukcji Operacyjnej i załączników;
- b) Znajomość Instrukcji ruchu naziemnego;
- c) Znajomość Planu działania w sytuacji zagrożenia.

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

## ZAŁĄCZNIK NR 24

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

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

**Uwaga:** inwentaryzacja przeszkody powinna zawierać następujące dane:

- a. dla pojedynczych lub grupy przeszkód (drzew) w formie określającej poszczególne drzewa jednocześnie uwzględniając ich wysokość (rzędną terenu, wysokość przeszkody w metrach nad poziom terenu i nad poziom morza oraz przewyższenie przeszkody, tj. przekroczenie powierzchni ograniczającej zabudowę) i ich lokalizację według współrzędnych geograficznych WGS-84,
- b. dla obszarów zalesionych jako określenie poszczególnych drzew uwzględniając ich wysokość (rzędną terenu, wysokość przeszkody w metrach nad poziom terenu i nad poziom morza oraz przewyższenie przeszkody, tj. przekroczenie powierzchni ograniczającej zabudowę), lokalizację według współrzędnych geograficznych WGS-84. Ponadto należy określić granice (punkty charakterystyczne) obszaru zalesionego kwalifikowanego jako przeszkoda lotnicza we współrzędnych geograficznych WGS-84 na analizowanej działce lub granice całej działki.

Zarządzający, każdorazowo, koordynuje pracę w zakresie prowadzonej inwentaryzacji obiektów naturalnych.

3. Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji zarządzający lotniskiem dokonuje:
  - a. wpisu nowopowstałej naturalnej przeszkody lotniczej do dokumentacji rejestracyjnej lotniska lub,
  - b. wpisu zmian danych do rejestru lotnisk w zakresie zasięgu naturalnej przeszkody lotniczej lub zmiany wysokości naturalnej przeszkody lotniczej.
4. Po aktualizacji danych w rejestrze lotnisk cywilnych zarządzający przygotowuje dokumenty konieczne do wystąpienia do Prezesa ULC o decyzję w sprawie usunięcia naturalnych przeszkód lotniczych, zgodnie z wytycznymi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w tym dokumenty dotyczące inwentaryzacji naturalnej przeszkody lotniczej.
5. Osobą odpowiedzialną za w/w działania ze strony zarządzającego jest ACM.

# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP**

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY- EPZP

## ZAŁĄCZNIK NR 25 - PROCEDURA BEZPIECZEŃSTWA OPERACJI LOTNICZYCH PODCZAS WYKONYWANIA PRAC NA LOTNISKU

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

# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP**

## **ZAŁĄCZNIK NR 26 - PROCEDURA ROZSTAWIANIA URZĄDZEŃ TYPU LUN NA LOTNISKU PRZYLEP K/ZIELONEJ GÓRY**

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

# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POBIEDNIK K/KRAKOWA – EPKP**

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**