

**INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA
GLIWICE - EPGL**

WOJEWÓDZTWO: ŚLĄSKIE

POWIAT: GLIWICKI

GMINA: GLIWICE

Wyk. w 4 egz.:

Egz. Nr 1 – Górnośląska Agencja Przedsiębiorczości i Rozwoju Sp. z o.o.

Egz. Nr 2 – Urząd Lotnictwa Cywilnego

Egz. Nr 3 – Aeroklub Gliwicki - główny użytkownik

Egz. Nr 4 – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej


Bogdan Traczyk
Prezes Zarządu

.....
Zarządzający

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie I 2020</i>	<i>Strona 2 z 58</i>
--------------------	---------------------------	----------------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

SPIS TREŚCI

KARTA UZGODNIENÍ	7
TABELA ZMIAN	9
WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON	11
1. INFORMACJE OGÓLNE	13
1.1. Cel i zakres Instrukcji Operacyjnej Lotniska	13
1.2. Warunki użytkowania lotniska.....	13
1.3. Nazwa lotniska wg ICAO	15
1.4. Kod referencyjny lotniska	16
1.5. Znak wywoławczy i częstotliwość lotniska	16
1.6. Dane telefoniczne i adresowe Zarządzającego lotniskiem oraz Głównego użytkownika	16
1.7. Dane telefoniczne i adresowe osoby odpowiedzialnej za bezpieczeństwo operacji na lotnisku	16
1.8. Lokalizacja lotniska w odniesieniu do najbliższego miasta	17
1.9. Współrzędne ARP wg WGS-84	17
1.10. Współrzędne progów wg WGS-84 w przypadku dróg startowych o nawierzchni sztucznej	17
1.11. Wzniesienie (elewacja) lotniska	17
1.12. Wzniesienie progów w przypadku dróg startowych o nawierzchni sztucznej	17
1.13. Temperatura odniesienia lotniska.....	17
1.14. Deklinacja magnetyczna	17
1.15. Plan lotniska (załącznik nr 1).....	17
1.16. Dane dotyczące aktu własności.....	17
1.17. Opis przestrzeni powietrznej i obowiązujące procedury	17
1.18. Wymiary pola wzlotów i informacje z tym związane.....	19
1.19. Wymiary, kierunki geograficzne, rodzaj nawierzchni drogi startowej i pasa drogi startowej 20	
1.20. Wymiary i rodzaj nawierzchni dróg kołowania:	20
1.21. Rodzaje wzrokowych pomocy nawigacyjnych:	21
1.22. Wykaz przeszkód lotniczych w otoczeniu lotniska	22
1.23. Nośność nawierzchni trawiastych	22
1.24. Deklarowane długości (TORA, TODA, ASDA, LDA).....	23

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

1.25. Kategoria ochrony przeciwpożarowej.....	23
1.26. Dozwolony ruch lotniczy	23
1.27. Minimalne warunki atmosferyczne lotniska.....	26
1.28. Służby ruchu lotniczego.....	26
1.29. Łączność z AMC/ATS	27
1.30. Osłona meteorologiczna.....	27
1.31. Służby celne i paszportowe	28
1.32. System rejestrowania ruchu statków powietrznych	28
2. DANE DOTYCZĄCE LOTNISKOWYCH PROCEDUR OPERACYJNYCH	
I ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA	29
2.1. Struktura zarządzania lotniskiem.....	29
2.2. Zakres obowiązków	29
2.3. Zgłaszanie informacji do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych	32
2.4. Dostęp do pola naziemnego ruchu lotniczego [PRN]	33
2.5. Inspekcje PRN.....	34
2.6. Ruch pojazdów i pieszych w PRN	36
2.7. Procedura zarządzania płytą postojową.....	37
2.8. Procedura bezpieczeństwa na płycie postojowej.....	39
2.9. Ochrona przeciwpożarowa	41
2.10. Bezpieczeństwo operacji lotniskowych w czasie wykonywanych prac na lotnisku	41
2.11. Zasady i środki udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu	42
2.12. Procedura eksploatacji i utrzymania pola naziemnego ruchu lotniczego	43
2.14. Procedura eksploatacji pomocy wzrokowych i systemu zasilania elektrycznego.....	44
2.15. Kontrole przeszkód lotniczych w rejonie lotniska	46
2.16. Procedura ochrony przed zagrożeniami ze strony zwierząt.....	46
2.17. Procedura odśnieżania PRN w zimie	47
2.18. Procedury wykonywania skoków spadochronowych.....	48
2.19. Procedury startów i lądowań śmigłowców.....	48
2.20. Utrzymanie systemu odwodnienia	48
2.21. Zasady uruchamiania silników i wypychania statków powietrznych	49
2.22. Usuwanie unieruchomionych statków powietrznych:	49
2.23. Postępowanie z materiałami i substancjami niebezpiecznymi	51

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

2.24. Procedura powoływania kierującego lotami.....	52
INFORMACJE DODATKOWE	55
3.1. Telefony i adresy najbliższej jednostki Straży Pożarnej	55
3.2. Telefony i adresy najbliższej jednostki Policji	55
3.3. Telefony i adresy najbliższej placówki Służby Zdrowia	55
3.4. Telefony do Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego.....	55
3.5. Telefon do PKBWL.....	55
3.6. Telefon do Inspektoratu Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym (LBB) – ULC.....	55
3.7. Telefony do instytucji w przypadku wystąpienia przeszkody lotniczej.....	55
4. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW	57

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

KARTA UZGODNIENÍ

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Z upoważnienia
Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.
Lukasz Godkewski
Zastępca Dyrektora Biura Operacyjnego
ds. Przygotowania Operacyjnego

UZGADNIA

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

Z up. PREZYDENTA
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Katarzyna Krzysztofik
Zastępca Dyrektora
Departamentu Lotnisk

ZATWIERDZA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

TABELA ZMIAN

ZMIANA	OPIS ZMIANY	DATA / PODPIS
0	Wydanie I 2020	Sławomir Sarnowski 06.08.2020r.
1	str. 17 pkt 1.11 str. 20 pkt 1.19 str. 23 pkt 1.24 Załącznik nr 1	Sławomir Sarnowski 22.10.2020r.
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

Procedura wprowadzania zmian:

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.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie I 2020</i>	<i>Strona 10 z 58</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON

Rozdział	Strona	Nr zmiany	Status zmiany	Data wprowadzenia	Data obowiązywania
	1	0	-	06.08.2020	11.08.2020
	2	0	-	06.08.2020	11.08.2020
	3	0	-	06.08.2020	11.08.2020
	4	0	-	06.08.2020	11.08.2020
	5	0	-	06.08.2020	11.08.2020
	6	0	-	06.08.2020	11.08.2020
	7	1	-	22.10.2020	04.12.2020
	8	0	-	06.08.2020	11.08.2020
	9	0	-	06.08.2020	11.08.2020
	10	0	-	06.08.2020	11.08.2020
	11	1	-	22.10.2020	04.12.2020
	12	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział I	13	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział I	14	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział I	15	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział I	16	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział I	17	1	-	22.10.2020	04.12.2020
Rozdział I	18	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział I	19	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział I	20	1	-	22.10.2020	04.12.2020
Rozdział I	21	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział I	22	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział I	23	1	-	22.10.2020	04.12.2020
Rozdział I	24	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział I	25	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział I	26	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział I	27	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział I	28	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	29	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	30	0	-	06.08.2020	11.08.2020

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

Rozdział II	31	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	32	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	33	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	34	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	35	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	36	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	37	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	38	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	39	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	40	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	41	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	42	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	43	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	44	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	45	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	46	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	47	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	48	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	49	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	50	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	51	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział II	52	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział III	53	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Rozdział III	54	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Wykaz załączników	55	0	-	06.08.2020	11.08.2020
Wykaz załączników	56	0	-	06.08.2020	11.08.2020

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1. Cel i zakres Instrukcji Operacyjnej Lotniska

Instrukcja Operacyjna Lotniska Gliwice została opracowana przez Górnośląską Agencję Przedsiębiorczości i Rozwoju Sp. z o.o. 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. Warunki użytkowania lotniska

a) Lotnisko użytku publicznego niepodlegające certyfikacji

b) Lotnisko czynne całorocznie: w dzień, w nocy

Godziny pracy:

– Zarządzający lotniskiem: Górnośląska Agencja Przedsiębiorczości i Rozwoju Sp. z o. o.:

w dni robocze 08.00 - 16.00 LMT,

– Przedstawiciel Zarządzającego lotniskiem/Główny użytkownik: Aeroklub Gliwicki:

w dni robocze 08.00 – 16.00 LMT.

Przyloty poza godzinami pracy lotniska oraz w dni świąteczne, należy uzgodnić z głównym użytkownikiem lotniska z wyprzedzeniem 24 h.

Tel. kontaktowe w razie przylotów:

tel.: +48 32 230 15 92

faks: +48 32 230 15 94

c) Użytkownicy bazujący na stałe na lotnisku:

Główny użytkownik:

Aeroklub Gliwicki, Gliwice Lotnisko, 44-100 Gliwice

Tel.: +48 32 230 15 92, fax: +48 32 230 15 94

e-mail: biuro@aeroklub.gliwice.pl

d) Warunki współpracy w wykorzystywaniu lotniska między użytkownikami:

Zarządzający powierza wykonywanie czynności zgodnie z niniejszą Instrukcją głównemu użytkownikowi: Dyrektorowi Aeroklubu Gliwickiego

Główny użytkownik lotniska w granicach udzielonego mu pełnomocnictwa ma prawo do decydowania o sposobie wykorzystania lotniska, określania zasad bezpieczeństwa przy

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

wykonywanych operacjach oraz każdorazowo wydawania zgody na wykonanie operacji lotniczej.

Zasady współpracy z podmiotami stale funkcjonującymi na lotnisku określa Dyrektor Aeroklubu Gliwickiego w porozumieniu z Zarządzającym.

e) Zasady użytkowania lotniska w przypadku kilku użytkowników jednocześnie:

- ustala się na bieżąco pomiędzy użytkownikami i kierującym lotami
- zezwala się na jednoczesne wykonywanie skoków spadochronowych i lotów pojedynczych statków powietrznych, przy zachowaniu dwustronnej łączności radiowej między użytkownikami na częstotliwości 118.260 MHz (znak wywoławczy „GLIWICE RADIO”).
Statki powietrzne, nieuczestniczące w skokach powinny, znajdować się w odległości 2km od toru opadania skoczków spadochronowych.
- Zezwala się na jednoczesne wykonywanie lotów pojedynczych statków powietrznych, przy zachowaniu dwustronnej łączności radiowej między użytkownikami na częstotliwości 118.260 MHz (znak wywoławczy „GLIWICE RADIO”).
- W przypadku operacji niestandardowych, wymagających większej zajętości przestrzeni powietrznej, dróg startowych lub płyty lotniska, należy je uzgodnić z głównym użytkownikiem lotniska w celu uniknięcia sytuacji niebezpiecznych lub uniemożliwiających operowanie innym podmiotom.

f) Pozostałe zasady eksploatacji lotniska

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 (MTOM) do 5700 kg na pasie trawiastym. Nośność nawierzchni sztucznej DS1 wyrażona wg metody ACN-PCN: 33/F/C/Y/T

Na lotnisku nie stosuje się procedur przewidzianych w warunkach ograniczonej widoczności.

Starty i lądowania na lotnisku mogą odbywać się wyłącznie w sposób zgodny z procedurą opisaną w niniejszej INOP.

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

Zarządzający lotniskiem, ma prawo odmówić lądowania dowódcy statku powietrznego w przypadku zaistnienia ważnych okoliczności związanych z funkcjonowaniem m.in.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

infrastruktury lotniskowej, ochrony lotniska uniemożliwiających bezpieczne lądowanie oraz innymi ważnymi dla zarządzającego względami.

g) Możliwość hangarowania, tankowania i typ paliwa dostępnego na lotnisku, dostępność obsługi technicznej:

- **hangarowanie:** możliwe po wcześniejszym uzgodnieniu z głównym użytkownikiem.
- **tankowanie:** możliwe po wcześniejszym uzgodnieniu z dzierżawcą stacji paliw.

Tankowanie wyłącznie przez osobę wyznaczoną przez dzierżawcę stacji paliw, zgodnie z Instrukcją tankowania (w tym zgodnie z Instrukcją dystrybutora). Tankowanie może odbywać się tylko z dystrybutora dzierżawcy stacji paliw. Możliwe tankowanie w własnego dystrybutora, tylko za zgodą zarządzającego lotniskiem oraz pod warunkiem zachowania zapisów zawartych w Instrukcji operacyjnej lotniska.

Dostępne paliwo: AVGAS 100LL

- **obsługa techniczna:** brak

h) Informacje o planowanych lotach (Plany lotów)

Zapotrzebowanie na elementy przestrzeni składane są do AMC Polska. Zgodnie z obowiązującymi procedurami, plany lotów składane są do:

Biura ARO

Tel.: +48 22 574 71 73

Fax: +48 22 574 71 88

adres e-mail: aro@pansa.pl

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

TRA 26A – strefa czasowo zarezerwowana tylko dla lotów szybowcowych, samolotowych i skoków spadochronowych wykonywanych z lotniska Gliwice (zgodnie z AUP)

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

Warunkiem zapewnienia służby alarmowej dla lotów VFR w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej jest złożenie planu lotu.

1.3. Nazwa lotniska wg ICAO

Gliwice - EPGL

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2020	Strona 15 z 58
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

1.4. Kod referencyjny lotniska

1B

1.5. Znak wywoławczy i częstotliwość lotniska

GLIWICE RADIO – 118,260 MHz

1.6. Dane telefoniczne i adresowe Zarządzającego lotniskiem oraz Głównego użytkownika

Zarządzający lotniskiem:

Górnośląska Agencja Przedsiębiorczości i Rozwoju, ul. Wincentego Pola 16, 44-100 Gliwice

Tel. 32 339 31 10

Fax. 32 339 31 17

e-mail: gapr@gapr.pl

Główny Użytkownik:

Aeroklub Gliwicki, Gliwice Lotnisko, 44-100 Gliwice

tel.: +48 32 230 15 92

faks: +48 32 230 15 94

e-mail: biuro@aeroklub.gliwice.pl

1.7. Dane telefoniczne i adresowe osoby odpowiedzialnej za bezpieczeństwo operacji na lotnisku

Dyrektor Aeroklubu Gliwickiego

tel.: +48 32 230 15 92

Szef wyszkolenia: tel.: +48 32 230 15 92

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

1.8. Lokalizacja lotniska w odniesieniu do najbliższego miasta

2 km/1,1 NM, kurs 180° GEO do centrum miasta Gliwice.

1.9. Współrzędne ARP wg WGS-84

50°16'09,90''N

18°40'22,05''E

1.10. Współrzędne progów wg WGS-84 w przypadku dróg startowych o nawierzchni sztucznej

THR 08R: 50°16'01,92''N; 18°39'58,66''E

THR 26L: 50°16'03,04''N; 18°40'38,98''E

1.11. Wzniesienie (elewacja) lotniska

Wzniesienie lotniska: 260,2 m/ 859 ft AMSL

1.12. Wzniesienie progów w przypadku dróg startowych o nawierzchni sztucznej

THR 08R: 260,2m/859 ft

THR 26L: 254,6m/ 840 ft

1.13. Temperatura odniesienia lotniska

Brak danych

1.14. Deklinacja magnetyczna

5,2° E (2020 r.)

1.15. Plan lotniska (załącznik nr 1)

Zawiera:

- granice lotniska wraz z naniesionymi drogami startowymi,
- lokalizację wskaźnika kierunku wiatru,
- zabudowę lotniskową,
- oznaczenie pola wlotów ogranicznikami.

1.16. Dane dotyczące aktu własności

- GÓRNOŚLĄSKA AGENCJA PRZEDSIĘBIORCZOŚCI i ROZWOJU SP. Z O.O. (właściciel)
- AEROKLUB GLIWICKI (właściciel)
- SP ZOZ LOTNICZE POGOTOWIE RATUNKOWE (użytkownik wieczysty, właściciel: Gmina Gliwice)

1.17. Opis przestrzeni powietrznej i obowiązujące procedury

Lotnisko Gliwice - EPGL znajduje się w przestrzeni klasy G.

Strefa Ruchu Lotniskowego Gliwice (ATZ EPGL)

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

Granice pionowe: GND – 1050 m (3500ft) AMSL

Granice poziome:

Granice poziomą wyznacza linia łącząca następujące punkty:

50°22'00"N 018°33'00"E

50°20'28"N 018°53'00"E

50°10'00"N 018°51'30"E

50°11'00"N 018°33'00"E

50°22'00"N 018°33'00"E

W przypadku wykonywania lotów z/do lotniska Gliwice należy zwrócić szczególną uwagę na ograniczenia występujące w bezpośredniej bliskości lotniska, tj.:

- ATZ Katowice/Muchowiec (EPKM) (GND – 3500ft AMSL)
- ATZ Rybnik/Gotartowice (EPRG) (GND – 5500ft AMSL)
- CTR Katowice (GND – 2300ft AMSL)
- LTMA EPKK sektor EPKK (2300ft – 3500ft AMSL)
- LTMA EPKK sektor EPKT (2300ft – 3500ft AMSL)
- LTMA EPKK sektor B (3500ft AMSL – FL 095)
- LTMA EPKK sektor C (5500ft – FL 095)
- LTMA EPKK sektor D (6500ft – FL 095)
- UTMA EPKK (FL095 – FL285)
- TRA 26A (FL095- 3500ft. AMSL)
- TRA 26B (3500ft AMSL – FL 095)
- TRA 08 (5500ft AMSL – FL 145)
- TRA 133 (GND – 2800ft AMSL)
- TRA 134 (GND – 2800ft AMSL)
- TRA136 (GND – 1900ft AMSL)
- TRA 139 (GND – 1900 ft. AMSL) - Bytom
- EP P4 Bieruń (GND - 5000ft AMSL)
- EP P5 Oświęcim (GND - 3500ft AMSL)
- EP P20 MUZEUM AUSCHWITZ BIRKENAU (GND - 3500ft AMSL)
- TRA 132 (GND – 2000ft AMSL) - Brzeszcze
- EP P32 Kędzierzyn (GND - 3500ft AMSL)

Plan umiejscowienia lotniska na mapie w skali 1: 500 000; (załącznik nr 2)

Szczegółowe informacje na temat aktywności poszczególnych tras i elementów przestrzeni powietrznej, tj. rzeczywistego czasu ich wykorzystania lub rezygnacji z wykonywania lotów

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

w danym dniu są dostępne w AMC Polska lub w przeddzień wykonywania operacji w Planie Użytkowania Przestrzeni Powietrznej.

1.18. Wymiary pola wlotów i informacje z tym związane

Pole wlotów ma kształt wieloboku, na którym wyznaczono 3 pasy startowe: 1 o nawierzchni sztucznej, 2 bez nawierzchni sztucznej, zgodnie z załącznikiem nr 1.

Oznakowanie dróg startowych:

- Główna droga startowa o nawierzchni sztucznej (26L/08R) DS1:

Oznakowanie dzienne: oznakowanie dzienne zgodnie z Załącznikiem Nr 1 do Instrukcji Operacyjnej.

Oznakowanie nocne: oznakowanie nocne zgodnie z Załącznikiem Nr 1A do Instrukcji Operacyjnej.

- Droga startowa bez nawierzchni sztucznej DS2(10/28) oraz DS3 (26R/08L):

Oznakowanie dzienne: granice pola wlotów oznaczone za pomocą płaskich oznaczników granicy pola wlotów rozmieszczonych w prostych odcinkach w odstępach nieprzekraczających 100 m. Ograniczniki koloru białego, o kształcie prostokąta, o wymiarach minimalnych: 3m x 1m.

Oznakowanie nocne: przenośny system świetlny drogi startowej DS2 wykładany zgodnie z Załącznikiem Nr 1A do Instrukcji Operacyjnej.

Charakterystyka przedpola:

- od północy: zabudowa miejska aglomeracji Gliwice
- od wschodu: pola uprawne a za nimi tereny zabudowy przemysłowej do skrzyżowania autostrad A1 z A4 (węzeł Sośnica)
- od południa: wysypisko śmieci, pola uprawne do autostrady A4, a za nią pola uprawne.
- od zachodu: ogródki działkowe a za nimi pola uprawne.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

1.19. Wymiary, kierunki geograficzne, rodzaj nawierzchni drogi startowej i pasa drogi startowej

Oznaczenie RWY	Wymiary RWY (m)	Kurs GEO/MAG	Rodzaj nawierzchni
26L/08R (DS 1)	900 x 23	267°-087°/ 262°-082°	Nawierzchnia sztuczna
10/28 (DS 2)	680 x 100	103°-283°/ 98°-278°	Bez nawierzchni sztucznej
26R/08L (DS 3)	700 x 100	267°-087°/ 262°-082°	Bez nawierzchni sztucznej

1.19.1. Przesunięte progi dróg startowych

THR 26L przesunięty o 100m

Zastosowano oznakowanie przesuniętego progu poprzez namalowanie grotów strzałek na linii osiowej drogi startowej DS1 oraz linii poprzecznej stanowiącej przesunięty próg.

1.20. Wymiary i rodzaj nawierzchni dróg kołowania:

- a) Na lotnisku Gliwice wyznaczona została 1 droga kołowania DK ALFA o nawierzchni sztucznej o wymiarach 342 x 10,5 m. Nośność nawierzchni sztucznej wyrażona wg metody ACN-PCN: 30/F/C/Y/T
- b) Lokalizację drogi kołowania przedstawiono na załączniku nr 1 do INOP
- c) Droga kołowania DK ALFA posiada oświetlenie nawigacyjne oraz oznakowanie poziome i pionowe zgodne z załącznikiem nr 1A do INOP
- d) Standardowe drogi kołowania:
 - Kołowanie statków powietrznych z PPS1 na start i ze startu na PPS1 odbywa się poprzez wykorzystanie dróg startowych 08L/26R, 08R/26L i 10/28 oraz drogi kołowania DK ALFA, z uwzględnieniem warunków panujących na lotnisku oraz przepisów zapewniających bezpieczeństwa wykonywania lotów i kołowania.
 - DS2 i DS3 wykorzystywane są do lotów: szybowców, samolotów holujących, samolotów przystosowanych do operacji na nawierzchni trawiastej, inne statki powietrzne kierowane są na DS1
 - Holowanie szybowców z hangarów na start i ze startu odbywa się najkrótszą z możliwych dróg, wykorzystując drogę dojazdową oznaczoną numerem 14 w INOP, następnie skrajem drogi startowej/pola wlotów, równoległe do drogi startowej w użyciu, przecinanie używanej drogi 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.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

- Kołowanie samolotów z hangarów na start i ze startu odbywa się najkrótszą z możliwych dróg, wykorzystując drogę dojazdową oznaczoną numerem 14 w INOP, następnie przez Plac stacji paliw II do momentu dotarcia do PPS1.
- Dowódcy statków powietrznych przed rozpoczęciem i w czasie kołowania, a także włączający się do ruchu nadlotniskowego i będący w kręgu zobowiązani są do prowadzenia nastuchu radiowego i zgłaszania zamiarów ruchu i pozycji swojego statku powietrznego do Kierującego lotami 118,260 MHz „GLIWICE RADIO”.
- Informacji w zakresie proponowanych dróg kołowania dla przylatujących i odlatujących statków powietrznych udziela Kierujący lotami na częstotliwości 118,260 MHz „GLIWICE RADIO”.

1.21. Rodzaje wzrokowych pomocy nawigacyjnych:

1.21.1. Do lotów nocnych wykorzystywane są drogi startowe DS1 26L/08R i DS2 10/28

1.21.2. Droga startowa 26L/08R posiada stały system oświetlenia:

- światła końca drogi startowej, jednokierunkowe, barwy czerwonej, 6szt
- światła krawędziowe drogi startowej, barwy białej, dookólne, min. co 100m
- światła początku drogi startowej, jednokierunkowe, barwy zielonej, 6szt.

1.21.3. Do lotów nocnych na drodze startowej 10/28 wykorzystywany jest przenośny system świetlny drogi startowej, który obejmuje:

- światła końca drogi startowej, jednokierunkowe, barwy czerwonej, 6szt
- światła krawędziowe drogi startowej, barwy białej, dookólne, min co 100m
- światła początku drogi startowej, jednokierunkowe, barwy zielonej, 6szt

Światła drogi startowej DS2 rozkładane są zgodnie z załącznikiem 1A zamieszczonym w INOP.

1.21.4. 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.

W tym przypadku kontrolę oświetlenia przeprowadza osoba upoważniona, wskazana przez Dyrektora Aeroklubu, poprzez przejście lub przejazd wzdłuż już oświetlonej drogi startowej.

1.21.5. Wynik kontroli oświetlenia należy odnotować w Książce Kontroli Lotniska.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

1.22. Wykaz przeszkód lotniczych w otoczeniu lotniska

Lp.	Rodzaj przeszkody	Położenie przeszkody wg WGS-84		Wysokość przeszkody w metrach			Rodzaj oznakowania przeszkody		Adnotacje
		szerokość	długość	nad poziom morza	nad poziom terenu	powyżej ograniczeń wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu	dzienne	nocne	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1a	Grupa drzew (punkt skrajny wschodni)	50°16'08,27"	18°39'42,36"	272,00	19,25	3,64	NIE	NIE	
2a	Grupa drzew (punkt skrajny północny)	50°16'19,90"	18°39'53,09"	263,29	13,29	-	NIE	NIE	
2b	Grupa drzew (punkt skrajny wschodni)	50°16'04,51"	18°39'53,54"	269,89	12,39	10,18	NIE	NIE	
3	Komin	50°15'49,06"	18°42'15,16"	308,00	60,00	9,00	TAK	TAK	
4	Szyb Kopalni	50°15'22.43"	18°41'48.26"	300,00	50,30	1,00	NIE	TAK	
5b	Lina WN	50°15'13.27"	18°39'54.79"	301,50	26,00	2,5	NIE	NIE	
5c	Lina WN	50°15'15.30"	18°40'10.21"E	301,50	26,00	2,5	NIE	NIE	
6	Wieża Kościoła	50°15'6.69"	18°40'47.95"	310,00	48,70	11,00	NIE	NIE	

1.23. Nośność nawierzchni trawiastych

Do 5700 kg MTOW

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

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

RWY	TORA (m)	ASDA (m)	TODA (m)	LDA (m)
10	680	680	680	680
28	680	680	680	680
08L	700	700	700	700
26R	700	700	700	700
08R	900	900	900	900
26L	900	900	900	800

1.25. Kategoria ochrony przeciwpożarowej

BRAK

1.26. Dozwolony ruch lotniczy

- VFR
- Dzień, noc
- Budowa kręgu nadlotniskowego – Załącznik nr 3

Wysokość: Zalecane jest aby samoloty wykonywały krąg nadlotniskowy po stronie południowej lotniska na wysokości 1000ft (ok. 300 m) AGL

Odległość Krąg nadlotniskowy powinien być tak zbudowany, aby w przypadku wystąpienia awarii silnika możliwe było lądowanie na tym lotnisku. Zaleca się rozpoczęcie trzeciego zakrętu w momencie, gdy statek powietrzny znajduje się w punkcie przecięcia się prostej pokrywającej się z torem jego lotu i prostej wyprowadzonej z punktu przyziemienia pod kątem 45° do osi drogi startowej.

Zaleca się rozpoczęcie zniżania do lądowania w miejscu, które gwarantuje bezpieczny dołot do progu drogi startowej w przypadku awarii silnika. Krąg nadlotniskowy powinien umożliwić również zaawansowany trening w różnych warunkach atmosferycznych i przy różnym natężeniu ruchu.

- trasy dolotowe/odlotowe – załącznik nr 5

Wyznaczone zostały punkty VFR:

BRAVO – miejscowość Bukowno (50°15'53"N 19°26'05"E)

GOLF - Rogoźnik - zbiornik wodny - wsch. kraniec (50°24'13"N 19° 03'18" E)

TANGO - Bytom Karb - drogi E4 i 94 (50°21'14 "N 18°51'59 "E)

HOTEL – Strzemieszycy - węzeł dróg S1 i 94 (50°19'5"N 19°14'14"E)

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

PAPA - miejscowość Pyskowice (50°23'41 " N 18°37'45" E)

SIERRA Tychy – początek trasy S1 (50° 07'57 "N 19° 01'30 "E)

MIKE Mikołów węzeł drogi 44 i 81 (50°10'44 "N 18°54'25 "E)

OD PÓŁNOCY

Dolot do lotniska od północy należy wykonać przez miejscowość Pyskowice poprzez punkt PAPA. Z uwagi na położenie punktu pod LTMA EPKK dolot należy wykonywać na wysokości nie wyższej niż 2300ft AMSL, a następnie postępować zgodnie z instrukcjami kierującego lotami. Jeśli nie ma kierującego lotami należy włączyć się i wykonać krąg nadlotniskowy, zgodnie z załącznikiem nr 3 – budowa kręgu nadlotniskowego. Odlot należy wykonać realizując ww. czynności w odwrotnej kolejności.

OD PÓŁNOCNEGO WSCHODU

Dolot do lotniska od północnego wschodu należy wykonać poprzez punkt TANGO (Bytom Karb - drogi E4 i 94), a następnie postępować zgodnie z instrukcjami kierującego lotami. Jeśli nie ma kierującego lotami należy włączyć się i wykonać krąg nadlotniskowy, zgodnie z załącznikiem nr 3 – budowa kręgu nadlotniskowego. Wykonując dolot, należy zwrócić uwagę na aktywność strefy TRA 139. Odlot należy wykonać realizując ww. czynności w odwrotnej kolejności.

Z uwagi na położenie punktu TANGO w bezpośrednim sąsiedztwie TRA 139, w godzinach aktywności TRA 139 dolot/odlot należy wykonać na wysokości 2000ft-3500ft AMSL.

OD WSCHODU

Dolot do lotniska od wschodu należy wykonać przez lotnisko Katowice Muchowiec do którego można dolecieć:

OD PÓŁNOCY

Dolot do lotniska od północy należy wykonać poprzez punkt GOLF (Rogoźnik - zbiornik wodny - wsch. Kraniec) z ominięciem aktywne strefy TRA 136 oraz (z uwagi na położenie punktu G pod LTMA EPKK) na wysokości nie wyższej niż 2300ft AMSL. Następnie postępować zgodnie z instrukcjami kierującego lotami lotniska EPKM. Jeśli nie ma kierującego lotami należy kierować się nad lotnisko EPKM i z lotniska udać się w kierunku zachodnim w stronę lotniska EPGL. Należy zachować szczególną ostrożność związaną z aktywnością lotniczą w ATZ EPKM.

OD WSCHODU

Dolot do lotniska od wschodu należy wykonać poprzez punkt BRAVO (Strzemieszyce - węzeł dróg S1 i 94) oraz punkt HOTEL (Strzemieszyce - węzeł dróg S1 i 94). Z uwagi na położenie punktów BRAVO i HOTEL pod LTMA EPKK dolot należy wykonać na wysokości nie wyższej niż 2300ft AMSL. A następnie postępować zgodnie z instrukcjami kierującego lotami lotniska EPKM. Jeśli nie ma kierującego lotami należy kierować się nad lotnisko EPKM i z lotniska udać

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

się w kierunku zachodnim w stronę lotniska EPGL. Należy zachować szczególną ostrożność związaną z aktywnością lotniczą w ATZ EPKM.

OD POŁUDNIA

Dolot do lotniska od południa należy wykonać poprzez punkt SIERRA (Tychy – początek trasy S1) oraz punkt MIKE (Mikołów węzeł drogi 44 i 81), a następnie postępować zgodnie z instrukcjami kierującego lotami lotniska EPKM. Jeśli nie ma kierującego lotami należy kierować się nad lotnisko EPKM i z lotniska udać się w kierunku zachodnim w stronę lotniska EPGL. Należy zachować szczególną ostrożność związaną z aktywnością lotniczą w ATZ EPKM.

Po wlocie w ATZ EPGL należy postępować zgodnie z instrukcjami nadzorującego loty. Jeśli nie ma nadzorującego lotami należy włączyć się i wykonać krąg nadlotniskowy, zgodnie z załącznikiem nr 3 – budowa kręgu nadlotniskowego. Odlot należy wykonać realizując ww. czynności w odwrotnej kolejności.

UWAGA : Znak wywoławczy i częstotliwość lotniska Katowice Muchowiec- EPKM:

KATOWICE RADIO 122,700 MHz

Z uwagi na położenie lotniska pod TMA, doloty/odloty należy wykonywać poniżej dolnej granicy TMA, tj. 3500ft AMSL.

e) warunki utrzymania łączności

W czasie aktywności ATZ EPGL wszystkie statki powietrzne w strefie ATZ muszą utrzymywać dwukierunkową łączność radiową na częstotliwości **118,260 MHz** (znak wywoławczy **GLIWICE RADIO**). Poza okresami aktywności ATZ wszystkie przyloty na lotnisko Gliwice należy uzgadniać telefonicznie z Aeroklubem Gliwickim z wyprzedzeniem.

Poza granicą ATZ EPGL – FIS KRAKÓW (**KRAKÓW INFORMACJA 119,275 MHz**)

f) wznowienie orientacji geograficznej

W przypadku niemożności wznowienia orientacji przy wykorzystaniu środków radiotechnicznych lub braku łączności radiowej należy:

- lecąc z kierunku 000°- 090° przyjąć kurs południowy, po dolicie do autostrady A4 wznowić orientację lecąc wzdłuż autostrady w kierunku zachodnim, dolecieć do skrzyżowania z autostradą A1 (węzeł Sośnica). Lotnisko znajduje się 3 km od ww. skrzyżowania w kierunku 300°;
- lecąc z kierunku 090°- 180° przyjąć kurs północny, po dolicie do autostrady A4 wznowić orientację lecąc wzdłuż autostrady w kierunku zachodnim, dolecieć do skrzyżowania z autostradą A1 (węzeł Sośnica). Lotnisko znajduje się 3 km od ww. skrzyżowania w kierunku 300°;

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

- lecąc z kierunku 180°- 270° przyjmując kurs północny, po dolocie do autostrady A4 wznosić orientację lecąc wzdłuż autostrady w kierunku wschodnim, do skrzyżowania z autostradą A1 (węzeł Sośnica). Lotnisko znajduje się 3 km przed ww. skrzyżowaniem w kierunku 300°;
- lecąc z kierunku 270°- 360° przyjmując kurs południowy, po dolocie do autostrady A4 wznosić orientację lecąc wzdłuż autostrady w kierunku wschodnim, do skrzyżowania z autostradą A1 (węzeł Sośnica). Lotnisko znajduje się 3 km przed ww. skrzyżowaniem w kierunku 300°;

UWAGA: Lotnisko EPGL leży w zasięgu działania Służby Informacji Powietrznej FIS Kraków i w zasięgu ich osłony radarowej, w przypadku utraty orientacji i trudności z jej wznowieniem należy nawiązać łączność z Kraków Informacja na częstotliwości 119,275 MHz i poprosić o pomoc.

g) Lotniska i lądowiska zapasowe

Lp.	Nazwa lotniska/kod ICAO	Częstotliwość radiowa	Kurs GEO z EPGL	Odległość
1	KATOWICE MUCHOWIEC EPKM	122,700 MHz KATOWICE RADIO	097°	26 km
2	GOTARTOWICE k/Rybnika EPRG	122,405 MHz RYBNIK RADIO	188°	22 km
3	KATOWICE/Pyrzowice EPKT	129,255 MHz KATOWICEWIEŻA	051°	37 km
4.	ALEKSANDROWICE k/Bielska-Białej	118,330 MHz BIELSKO RADIO	155°	56,7 km

h) Pola awaryjnych lądowań

NIE WYZNACZONO

1.27. Minimalne warunki atmosferyczne lotniska

Lotnisko dopuszczone do operacji wykonywanych wg. przepisów z widocznością VFR w dzień, w nocy.

1.28. Służby ruchu lotniczego

Na lotnisku nie jest zapewniona Służba ruchu lotniczego.

W przestrzeni klasy G służbę informacji powietrznej zapewnia FIS KRAKÓW

Służba Informacji Powietrznej FIS KRAKÓW

tel.: +48 22 574 75 85,

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2020	Strona 26 z 58
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

+48 12 639 75 85,

faks: +48 22 574 75 86

Znak wywoławczy/częstotliwość radiowa: KRAKÓW INFORMACJA/119.275 MHz

1.29. Łączność z AMC/ATS

AMC Polska

Tel. +48 22 574 57 32, +48 22 (6) 828 129

fax. +48 22 574 57 38

Tel. +48 22 574 57 33 (do 5735), +48 22 (6) 828 130 (131, 132)

fax. +48 22 574 57 37; +48 22 (6) 828 529

Międzynarodowe Biuro NOTAM

tel.: +48 22 574 71 74,

faks: +48 22 574 71 79,

e-mail: nof@pansa.pl

Telefon do służb ruchu lotniczego (ATS)

FIS KRAKÓW tel.: +48 (22) 574-75-85,

+48 (12) 639-75-85

Informacja o lotnisku EPGL jest publikowana i aktualizowana w AIP VFR przez zarządzającego lotniskiem.

1.30. Osłona meteorologiczna

Dla lotniska Gliwice nie są opracowywane dedykowane informacje meteorologiczne.

Dane meteorologiczne są dostępne na stronie www.imgw.pl w zakładce „Awiacja”. Dodatkowo dostępne są obrazy radarowe pod adresami: <http://pogodynka.pl/radareuro> lub <http://pogodynka.pl/radary>

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

1.30.1. Środki łączności umożliwiające dostęp do danych meteorologicznych

Telefon, Internet

1.30.2. Zakres informacji i danych meteorologicznych dostępnych na lotnisku

Centralne Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie

tel.: +48 12 639 81 51 lub +48 12 639 81 52

tel. kom. +48 503 112 150

faks. +48 12 425 19 73

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

e-mail: meteo_krakow@imgw.pl

1.31. Służby celne i paszportowe

BRAK

1.32. System rejestrowania ruchu statków powietrznych

BRAK

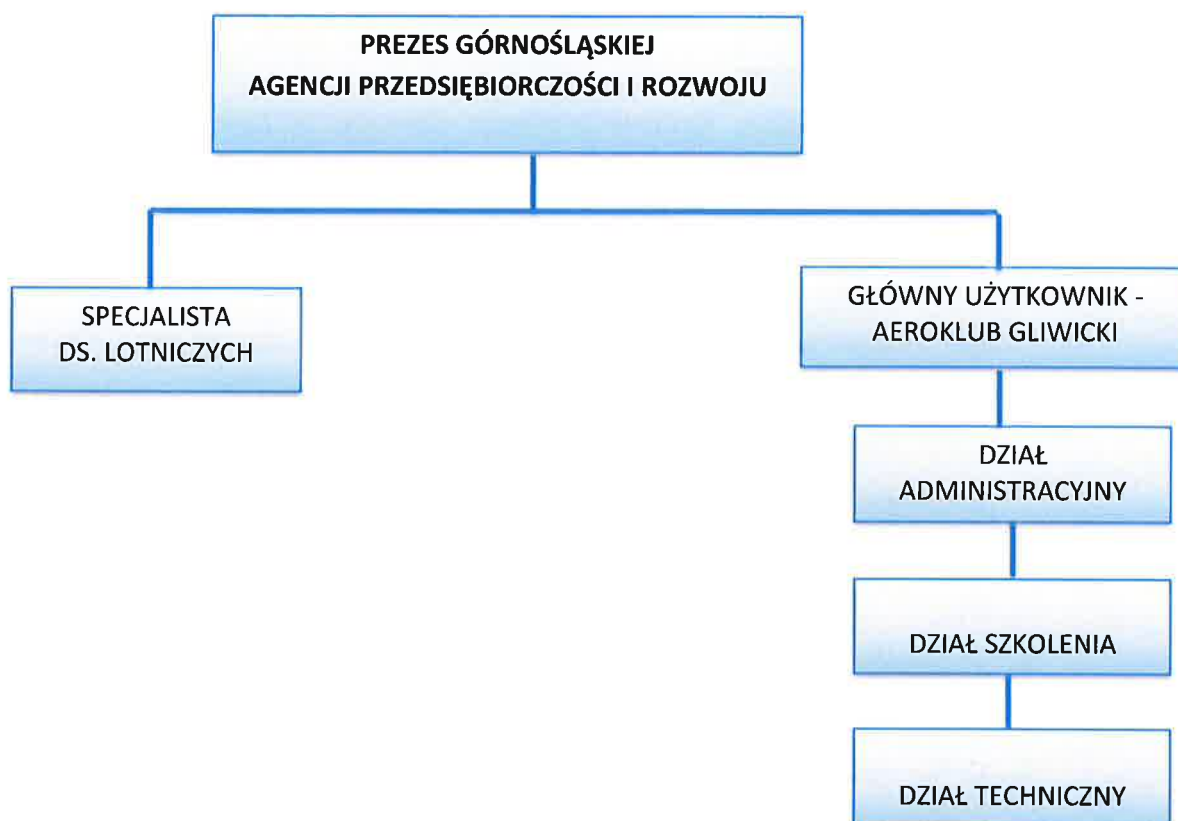
STRONA CELOWO NIEZAPISANA

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2020	Strona 28 z 58
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

2. DANE DOTYCZĄCE LOTNISKOWYCH PROCEDUR OPERACYJNYCH I ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA

2.1. Struktura zarządzania lotniskiem



2.2. Zakres obowiązków

Zarządzający lotniskiem

- 1) prowadzenie dokumentacji rejestracyjnej lotniska (części kartograficznej i opisowej);
- 2) tworzenie, uzgadnianie i zatwierdzanie niezbędnych dokumentów;
- 3) występowanie jako zarządzający lotniskiem przed Prezesem ULC oraz przed innymi instytucjami (np. PAŻP, IMGW) oraz organami administracji publicznej (rządowej

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

i samorządowej), a także wobec osób trzecich w zakresie bieżącego funkcjonowania oraz modernizacji i rozwoju lotniska, w tym:

1. Składanie wniosków do Prezesa ULC o zmiany cech technicznych i eksploatacyjnych lotniska,
2. Udostępnianie Prezesowi Urzędu informacje niezbędne do prowadzenia ewidencji danych dotyczących ruchu statków powietrznych, wielkości ruchu pasażerskiego i przewozu ładunków
3. Wydawanie poprzez zarządzenie Prezesa Górnośląskiej Agencji Przedsiębiorczości i Rozwoju Sp. z o. o. informacji NOTAM w sprawie zamknięcia lotniska dla ruchu lotniczego bądź ograniczeniach w jego eksploatacji,
4. Opiniowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, lub/i studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego na wniosek organów administracji publicznej, a także na wniosek Prezesa ULC,
5. Opiniowanie wydawanych przez organy administracji publicznej decyzji o warunkach zabudowy lub lokalizacji inwestycji celu publicznego, projektów budowlanych – dotyczących inwestycji lokalizowanych w otoczeniu lotniska także na wniosek Prezesa ULC,
6. Tworzenie struktury przestrzeni powietrznej nad lotniskiem, we współpracy w tym zakresie z PAŻP,
7. Opracowywanie dokumentów i składanie wniosków do Prezesa ULC o wydanie decyzji w sprawie usunięcia przeszkody budowlanej lub naturalnej, stanowiącej zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego
8. Występowanie w sprawach związanych z ochroną lotnictwa cywilnego, w tym wnioskowanie o stosowanie odstępstw od wymogów, wynikających z przepisów o ochronie lotnictwa cywilnego,
9. Udzielanie odpowiedzi na wystąpienia skierowane do zarządzającego lotniskiem przede wszystkim przez Prezesa ULC oraz inne osoby i instytucje oraz organy administracji publicznej,
10. Występowanie przed organami administracji publicznej, przed sądami powszechnymi i w postępowaniach sędow-administracyjnych we wszystkich sprawach dotyczących praw i obowiązków zarządzającego lotniskiem.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

11. Zawiadomienie właściwych organów w przypadku stwierdzenia, że w rejonie lotniska wznoszone są obiekty, mogące stanowić przeszkody lotnicze lub ze istniejące obiekty nie są oznakowane zgodnie z przepisami,
12. Kierowanie do odpowiednich organów państwowych wniosków i podejmowanie działań o wprowadzenie zmian w obowiązujących przepisach, a także opiniowanie przesyłanych do Górnośląskiej Agencji Przedsiębiorczości i Rozwoju Sp. z o. o. projektów aktów prawnych.

Główny użytkownik

- 1) prowadzenie eksploatacji lotniska, w sposób zapewniający bezpieczeństwo w ruchu lotniczym oraz sprawną obsługę użytkowników lotniska,
- 2) udzielanie niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku,
- 3) udział (w przypadku wystąpienia na lotnisku sytuacji kryzysowej), w akcji ratowniczo - gaśniczej, zgodnie z poleceniami wydawanymi przez osobę kierującą akcją ratowniczą;
- 4) branie czynnego udziału w czasie wystąpienia na lotnisku sytuacji kryzysowej, zgodnie z obowiązującymi na lotnisku dokumentami i poleceniami osób kierujących akcją ratowniczo-gaśniczą;
- 5) 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,
- 6) utrzymywanie całorocznej gotowości eksploatacyjnej lotniska, w tym części lotniczej lotniska poprzez obowiązkową jej kontrolę w dniach otwartych dla obsługi lotów;
- 7) 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.
- 8) nadzór nad przestrzeganiem i właściwym stosowaniem ustaleń Programu Ochrony Lotniska, Instrukcji Operacyjnej Lotniska, Planu Działania w Sytuacji Zagrożenia;
- 9) udostępniania użytkownikom lotniska informacji zawartych w Instrukcji operacyjnej lotniska, oraz Planie działania w sytuacji zagrożenia na lotnisku,
- 10) zapewniania dostępności lotniskowej służby informacji powietrznej, zgodnie z właściwymi przepisami,
- 11) zapewnienie dostarczenia informacji meteorologicznej dla potrzeb użytkowników lotniska, zgodnie z właściwymi przepisami,

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

- 12) zapewnienie organom administracji lotniczej wykonującym czynności służbowe na lotnisku warunków niezbędnych do wykonywania tych czynności,
- 13) uniemożliwiania wykonywania na lotnisku czynności mających wpływ na bezpieczeństwo lotów, jeżeli dalsze ich wykonywanie zagrażałoby temu bezpieczeństwu,
- 14) 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,
- 15) zgłaszania wykonania na lotnisku zmian cech technicznych i eksploatacyjnych, dla których zarządzający uzyskał wcześniej zezwolenie Prezesa ULC
- 16) 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;
- 17) kontrola przestrzegania poruszania się po lotnisku pojazdów i osób uprawnionych i nieuprawnionych i zgłaszanie w tym zakresie wniosków do zarządzającego lotniskiem;
- 18) kontrola wjazdów/wyjazdów oraz przestrzegania zasad parkowania na terenie lotniska, zgodnie z wydanymi przez zarządzającego lotniskiem Instrukcjami lub Zarządzeniami.

2.3. Zgłaszanie informacji do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych

W przypadku zaistnienia ograniczeń na lotnisku EPGL, które wymagają publikacji depeszy NOTAM, przedstawiciel zarządzającego zgłasza do zarządzającego informację o ograniczeniach oraz terminie ich obowiązywania. Następnie zarządzający przygotowuje na tej podstawie wniosek o publikację NOTAM, który wysyłany jest do Biura NOTAM.

W sytuacji, gdy zarządzający nie może przesłać do Biura NOTAM zgłoszenia, może to zrobić przedstawiciel zarządzającego na podstawie zgody udzielonej przez zarządzającego.

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

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

- a) **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

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2020	Strona 32 z 58
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

statków powietrznych i wszystkim zainteresowanym użytkownikom lotniska – zapoznawać się z ważnymi zmianami, na co najmniej 28 dni przed ich wejściem w życie.

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

Dane kontaktowe:

Biuro NOTAM:

tel.: +48 22 574 71 74

faks: +48 22 574 56 96

e-mail: nof@pansa.pl

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).

Procedura obiegu wewnętrznej dokumentacji

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.

2.4. Dostęp do pola naziemnego ruchu lotniczego [PRN]

Dostęp nieupoważnionych osób do pola naziemnego ruchu lotniczego jest ograniczony (tablice ostrzegawcze „**ZAKAZ WSTĘPU**”). Tablice ostrzegawcze znajdują się w miejscach najbardziej narażonych na obecność nieuprawnionych osób. Ilość i rozmieszczenie tablic są kontrolowane przez przedstawiciela zarządzającego i w razie braków uzupełniane.

Lotnisko wyposażone jest w ogrodzenie o wysokości 1,5 m n.p.t. wraz bramami wjazdowymi, zgodnie z lokalizacją, określoną na Załączniku nr 1. Stan ogrodzenia sprawdzany jest każdorazowo przed planowanymi lotami.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

Dostęp do PRN wyłącznie za zgodą Dyrektora Aeroklubu Gliwickiego. Osoby postronne, po uzyskaniu zgody, po polu ruchu naziemnego poruszają się w asyście przydzielonej im osoby upoważnionej.

Wszystkie osoby znajdujące się na terenie PRN mają obowiązek stałej obserwacji sytuacji na lotnisku, a w szczególności obszaru w którym przebywają.

Wszystkie osoby uprawnione do poruszania się po PRN powinny zostać przeszkolone przez przedstawiciela zarządzającego, a kierujący pojazdami lotniskowymi muszą posiadać odpowiednie uprawnienia do kierowania. Wobec osób nieprzestrzegających zasad bezpieczeństwa będą wyciągane konsekwencje w postaci odebrania przez przedstawiciela zarządzającego zezwoleń na dostęp do PRN lub zgłaszanie do odpowiednich służb (Policja). Ponadto przedstawiciel zarządzającego przygotowuje raport ze zdarzenia, który przesyła do Zarządzającego i/lub do CBZ.

Nadzór terenu lotniska realizowany jest z wykorzystaniem środków osobowych w godzinach pracy lotniska zamieszczonych w zbiorze publikacji AIP.

2.5. Inspekcje PRN

2.5.1. Częstotliwość przeprowadzania kontroli:

A) 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.

A dodatkowo także po przejściu wichury lub burzy, po zaistnieniu incydentu lub wypadku lotniczego w PRN lub pojawieniu się innych zagrożeń dla operacji lotniskowych.

B) raz na kwartał:

Dokładna kontrola stanu nawierzchni dróg startowych, dróg kołowania, miejsc postojowych, sprawdzanie znaków granicznych pola wlotów oraz analiza zagrożeń ze strony zwierząt;

C) raz na rok:

Kontrolę powierzchni ograniczających wysokość zabudowy – kontrola wysokości drzewostanu, budynków w rejonie lotniska, przeprowadza Przedstawiciel 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.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

2.5.2. W przypadku pojawienia się w powierzchniach ograniczających obiektu budowlanego mogącego stanowić przeszkodę lotniczą, Przedstawiciel zarządzającego ma obowiązek poinformowania o takiej sytuacji:

- Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
- właściwy organ nadzoru budowlanego
- zarządzającego lotniskiem

2.5.3. Kontrole przeprowadza Przedstawiciel zarządzającego poprzez wyznaczoną każdorazowo osobę funkcyjną. Kontrole odbywają się pieszo lub z użyciem pojazdów kołowych, w miarę możliwości w kierunku przeciwnym do kierunku lądowań. Dane telefoniczne i adresowe przedstawiciela zarządzającego zawarte są w pkt 1.2. Instrukcji Operacyjnej lotniska Gliwice

2.5.4. Sposób dokumentowania wyników kontroli

2.5.4.1. 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.

2.5.4.2. Książka kontroli lotniska znajduje się w pomieszczeniu biurowym lotniska Gliwice. Nadzór nad Książką kontroli lotniska sprawuje przedstawiciel zarządzającego.

2.5.4.3. Realizacja zaleceń pokontrolnych

- Zalecenia pokontrolne powinny być wykonane zgodnie z wyznaczonym w protokole terminem usunięcia wskazanych niezgodności.
- Wyniki inspekcji PRN i podjęte działania naprawcze powinny być dokumentowane i przechowywane przez okres 3 lat.

2.5.4.4. Kontrola współczynnika tarcia i stanu nawierzchni drogi startowej

Kontrola wizualna wraz z udokumentowaniem stanu technicznego dróg startowych, dokonywana w ramach patrolowych objazdów w celu stwierdzenia uszkodzeń, które bezpośrednio zagrażają bezpieczeństwu ruchu lotniczego.

2.5.4.5. Łączność pomiędzy kontrolującym, a organem służby ruchu lotniczego

W przypadku, gdy podczas inspekcji Przedstawiciel zarządzającego poprzez wyznaczoną osobę funkcyjną stwierdzi występowanie ograniczeń, niezwłocznie zgłasza ten fakt Zarządzającemu celem publikacji stosownej depeszy NOTAM i/lub suplementu do AIP VFR Polska. Procedura zgłaszania informacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych została opisana w pkt. 2.3.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

2.6. Ruch pojazdów i pieszych w PRN

Naziemny ruch statków powietrznych

- a) Kierujący lotami może udzielać instrukcji kołowania.
- b) Zabrania się przejazdu pojazdów przed i za statkami powietrznymi, których silniki pracują.

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.

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

Ruch środków transportu

Lotnisko oznakowane jest tablicami informacyjnymi o zakazie wjazdu pojazdów na płytę lotniska.

Ruch kołowy może odbywać 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. W czasie pracy kierującego lotami należy stosować się do jego wskazówek czy instrukcji.

Pojazdy poruszające się po polu naziemnym są wyposażone w telefony komórkowe oraz w łączność radiową na częstotliwości 118,260 MHz, umożliwiające stały kontakt z osobą prowadzącą nadzór.

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 PRN 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 płycie postojowej nie może przekroczyć 5 km/h.

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2020	Strona 36 z 58
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

Ponadto kierujący pojazdem powinien zachować odległość przynajmniej 3m od nieruchomego statku powietrznego z niepracującymi silnikami, za wyjątkiem przypadków gdy jest to niezbędne do obsługi statku powietrznego. Pojazdy ratownicze które biorą udział w akcji ratowniczej mają pierwszeństwo przed pozostałymi uczestnikami ruchu na lotnisku. Statek powietrzny ma pierwszeństwo przed pojazdami kołowymi poruszającymi się w polu ruchu lotniczego.

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 tankowania 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 poruszające się po PRN posiadają łączność radiową na częstotliwości 118,260 MHz. Osoby postronne mogą poruszać się po lotnisku tylko w towarzystwie upoważnionego pracownika aeroklubu (wyznaczonego przez osobę funkcyjną na lotnisku).

Inne osoby postronne, mogą poruszać się po PRN wyłącznie w towarzystwie osób upoważnionych.

W przypadku wtargnięcia osoby nieupoważnionej, Przedstawiciel zarządzającego zobowiązany jest do rozgłaszania takiej informacji drogą radiową na częstotliwości 118,260 MHz do momentu, kiedy osoba lub pojazd, która/y dokonał/a wtargnięcia nie opuści PRN.

2.7. Procedura zarządzania płytą postojową

2.7.1. Na lotnisku wyznaczona została płyta postojowa o nawierzchni sztucznej PPS, o wymiarach 200m x 52m wraz z jej oświetleniem nawigacyjnym, odwodnieniem oraz oznakowaniem poziomym i pionowym.

Stanowiska postojowe na PPS-1 w liczbie 3 wyznaczone bezpośrednio na nawierzchni sztucznej za pomocą oznakowania poziomego (lokalizacja oznaczona na załączniku nr 1 – Plan zagospodarowania lotniska)

Nośność nawierzchni sztucznej płyty postojowej wyrażona wg metody ACN-PCN: 33/R/A/Y/T

2.7.2. Przy parkowaniu należy mieć na uwadze konieczność zachowania odległości minimum 3 metrów pomiędzy statkami powietrznymi

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

2.7.3. Uzgodnienia i wytyczne w zakresie zarządzania miejscami postojowymi prowadzi kierujący lotami na lotnisku EPGL lub dyżurny operacyjny lotniska.

2.7.4. Personel pracujący na miejscach postojowych lotniska ma obowiązek znać i stosować się do procedur bezpieczeństwa na miejscach postojowych. Personel dysponuje sprzętem i wyposażeniem niezbędnym do wykonywania powierzonych mu zadań, w tym środkami łączności oraz posiada kamizelki odblaskowe.

2.7.5. Standardowe drogi kołowania na płyty postojowe:

- Po wylądowaniu na drodze startowej o nawierzchni sztucznej DS1 należy ją zwolnić, skręcając w drogę kołowania ALFA. Należy zwrócić szczególną uwagę na sytuację ruchową na DS2 i DS3.
- Kołowanie w tył po pasie (back – track) możliwe jest tylko po dokładnym upewnieniu się, że na podejściu do lądowania nie znajduje się inny statek powietrzny.
- Kierujący lotami/dyżurny operacyjny lotniska na częstotliwości 118,260 MHz „GLIWICE RADIO” może sugerować inną drogę kołowania, jeśli sytuacja ruchowa na lotnisku tego wymaga.
- W sytuacji gdy piloci dolatujący do lotniska nie mogą nawiązać łączności radiowej (braku aktywności radia Gliwice) powinni pamiętać o konieczności określenia kierunku do lądowania przed wejściem w krąg na podstawie obserwacji wskaźnika kierunku wiatru lub znaków kierunku podejścia do lądowania oraz nadając swoje meldunki pozycyjne bez oczekiwania na potwierdzenie.

2.7.6. Zasady postępowania dowódcy statku powietrznego

- Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest do wykonania wszystkich niezbędnych czynności przedstartowych (np. próba silnika) na płycie postojowej.
- Podczas przebywania na płycie postojowej i przed uruchomieniem silników należy 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 dodatkowego zagrożenia w rejonie PRN.
- Dowódcy statków powietrznych przed rozpoczęciem i w czasie kołowania zobowiązani są do prowadzenia nasłuchu radiowego i zgłaszania zamiarów ruchu i pozycji swojego statku powietrznego do kierującego lotami 118,260 MHz „GLIWICE RADIO”, a jeżeli nie ma kierującego lotami – na częstotliwości rozgłaszania 118,260 MHz „GLIWICE RADIO”.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

- Dowódca statku powietrznego może zająć drogę startową tylko po upewnieniu się, że nie ma na niej innego statku powietrznego lądującego, podchodzącego do lądowania, lub kołującego po pasie.

2.8. Procedura bezpieczeństwa na płycie postojowej

Osoby trzecie oraz nieużywane aktualnie maszyny, urządzenia, pojazdy oraz sprzęt hangarowy powinny się znajdować w bezpiecznej odległości od statku powietrznego z pracującym silnikiem (silnikami) lub statku powietrznego uruchamiającego silnik (silniki). Dla osób trzecich, maszyn, urządzeń, pojazdów oraz sprzętu hangarowego odległość ta wynosi min. 3m.

Incydenty i wypadki na płycie postojowej należy zgłaszać Przedstawicielowi zarządzającego lotniskiem, który powiadamia odpowiednie służby ratunkowe. Przedstawiciel zarządzającego przygotowuje raport ze zdarzenia, który przesyła do Zarządzającego i/lub do CBZ.

Osoby pracujące na płycie postojowej powinny być przeszkolone z zasad bezpieczeństwa przez przedstawiciela zarządzającego, odbycie szkolenia potwierdzone jest zaświadczeniem podpisywanym przez przedstawiciela zarządzającego oraz osobę przeszkoloną.

Uzgodnienia i wytyczne w zakresie zarządzania płytami postojowymi prowadzi kierujący lotami/dyżurny operacyjny lotniska

Statki powietrzne bazujące na lotnisku parkują w stale ustalonych miejscach. Pozostałym statkom powietrznym miejsce postoju wyznacza główny użytkownik lotniska, drogą radiową na częstotliwości 118,260 MHz „GLIWICE RADIO” lub za pomocą znaków wizualnych. Przy parkowaniu należy mieć na uwadze konieczność zachowania minimum 3 m pomiędzy statkami powietrznymi.

Przed uruchomieniem silników należy prowadzić 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 dodatkowego zagrożenia w rejonie PRN.

Zakaz ruchu pojazdów w czasie manewrów uruchamiania silnika, wykołowania i wkołowania statku powietrznego na stanowisko postojowe. Zasady ruchu pojazdów i pieszych w PRN opisane zostały w punkcie 2.6.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

Na lotnisku Gliwice brak jest koordynatorów naziemnego ruchu lotniczego (sygnaliści) oraz pojazdów prowadzących (Follow me).

Sposób usuwania zanieczyszczeń oraz wybór metody jest zależny od miejsca wystąpienia zdarzenia oraz od rodzaju i ilości usuwanych zanieczyszczeń. 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.

Tankowanie statków powietrznych

Tankowanie statków powietrznych należy przeprowadzać zgodnie z Instrukcją Postępowania w Locie danego statku powietrznego oraz Instrukcją obsługi dystrybutora paliwa. Tankowanie może odbywać się tylko z dystrybutora dzierżawcy stacji paliw.

Możliwe tankowanie z własnego dystrybutora, tylko za zgodą zarządzającego lotniskiem oraz pod warunkiem zachowania zapisów zawartych w Instrukcji operacyjnej lotniska. W czasie tankowania należy zachować szczególną ostrożność i stosować się do oznaczeń, szczególnie „zakaz palenia”.

Zasady tankowania statków powietrznych

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

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2020	Strona 40 z 58
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

Zabrania się tankowania statków powietrznych poza wyznaczonym stanowiskiem do tankowania – dotyczy to także tankowania ultralekkich statków powietrznych benzyną samochodową z kanistrów.

2.9. Ochrona przeciwpożarowa

Lotnisko Gliwice wyposażone jest w gaśnice oraz przenośne agregaty gaśnicze znajdujące się w hangarze samolotowym

W przypadku wystąpienia zagrożenia pożarowego powiadamiana jest najbliższa jednostka straży pożarnej.

2.9.6. Kategoria ochrony przeciwpożarowej lotniska

BRAK

2.10. Bezpieczeństwo operacji lotniskowych w czasie wykonywanych prac na lotnisku

2.11.1. Zachowanie bezpieczeństwa operacji lotniskowych w czasie wykonywania prac na lotnisku, powinno być zgodne z treściami zawartymi w Instrukcji Operacyjnej Lotniska, w szczególności z procedurami zawartymi w Rozdziale 2: naziemny ruch statków powietrznych, ruch środków transportu, ruch osób pieszych, zasady tankowania statków powietrznych, jak również z procedurami zawartymi w Planie Działania w Sytuacji Zagrożenia (PDSZ).

2.11.2. Procedura dotyczy prac budowlanych, remontowych, modernizacyjnych i gruntowych na lotnisku, w granicach PRN. Główny użytkownik lotniska przed rozpoczęciem prac na lotnisku zobowiązany jest do zgłoszenia swojego zamiaru Zarządzającemu lotniskiem, który dokonuje analizy, czy dana czynność będzie stwarzała zagrożenie dla operacji lotniczych. W wyniku stwierdzenia zagrożenia Zarządzający wydaje odpowiednią depezę NOTAM o zamknięciu lotniska lub częściowym ograniczeniu jego funkcjonowania.

2.11.3. W przypadku prac uznanych za stwarzające duże zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego:

- a) Zarządzający wraz z Przedstawicielem zarządzającego i kierownikiem robót określają dokładny zakres prowadzonych prac, teren objęty pracami, ilość zatrudnionych pracowników, liczbę i rodzaj użytych maszyn, czas trwania prac oraz prawdopodobny rodzaj zagrożenia wynikający z prowadzonych robót;
- b) wydany zostaje NOTAM lub suplement do AIP informujący o powstałych ograniczeniach;
- c) pracownicy wykonujący planowane prace na terenie lotniska zobowiązani są przejść szkolenie przeprowadzone przez zarządzającego lub przedstawiciela zarządzającego w zakresie m.in.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

zachowania zasad bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, zasad poruszania się pojazdów i pieszych po terenie lotniska, korzystania ze środków łączności dostępnych na lotnisku;

d) po konsultacji z zarządzającym teren budowy zostaje oznakowany.

2.11.4. Po uzyskaniu zgody na przeprowadzenie prac na lotnisku, osoby wykonujące prace w rejonie PRN powinny zachować szczególną ostrożność oraz stosować się do zasad bezpieczeństwa. Muszą być ubrane w odzież kontrastującą z otoczeniem. Wszelkie prowadzenie prac w rejonie PRN powinno być wykonywane przy dobrej widoczności. Obowiązuje zakaz wykonywania prac podczas trwania burzy i intensywnych opadów. Podczas prowadzenia prac obowiązuje zakaz prowadzenia działań, które mogą ingerować w bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych w rejonie PRN.

2.11.5. Osoba wykonująca prace na lotnisku zobowiązana jest utrzymywać łączność z kierującym lotami na częstotliwości 118,260 MHz („GLWICE RADIO”) bądź pozostawać w stałym nasłuchu radiowym.

2.11.6. Po zakończeniu prac na lotnisku, w przypadku, gdy ograniczono jego funkcjonowanie, należy zgłosić Zarządzającemu zakończenie prac, w celu przywrócenia lotniska do eksploatacji.

2.11.7. Dane telefoniczne i adresowe osób odpowiedzialnych

Patrz: pkt 1.2 Instrukcji Operacyjnej lotniska Gliwice

2.11. Zasady i środki udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu

Powyższe zasady i środki określa Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia (PDSZ), który jest oddzielnym dokumentem wprowadzonym do stosowania na lotnisku przez zarządzającego lotniskiem.

Plan ten określa siły i środki podmiotów, jakie powinny być dysponowane do interwencji, zabezpieczenia przewidywanego zagrożenia lub do likwidacji skutków zdarzenia lotniczego powstałego na lotnisku albo w rejonie operacyjnym lotniska, procedury działania w w/w sytuacjach oraz zasady kierowania działaniami ratowniczo – gaśniczymi.

Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem ruchu personelu lotniczego i statków powietrznych na terenie lotniska Gliwice ma kierujący lotami. Każdorazowo, w przypadku wypadku lotniczego lub innego zagrożenia zaistniałego na lotnisku, informacja taka jest natychmiast przekazywana kierującemu lotami w celu bezpiecznego koordynowania bieżących operacji lotniczych. W sytuacji zaistnienia wypadku lotniczego bądź innego zdarzenia lotniczego

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

wymagającego interwencji służb ratunkowych, kierujący lotami zobowiązany jest zawiadomić odpowiednie służby (policja, straż pożarna, FIS Kraków).

Ponadto, personel obsługi lotniskowej z kierującym lotami na czele, zobligowany jest do podjęcia wszelkich działań zmierzających do udzielenia pierwszej pomocy poszkodowanym oraz mających na celu bezpieczne doprowadzenie służb ratowniczych do miejsca zaistniałego zdarzenia. Działania takie polegają na jednoczesnej koordynacji przejazdu pojazdów ratowniczych przez lotnisko oraz trwających operacji lotniczych. W trakcie działań ratowniczych należy zwracać uwagę, aby w miarę możliwości, działania te nie utrudniły przyszłych czynności związanych z badaniem okoliczności i przyczyn zaistniałego zdarzenia lotniczego.

2.12. Procedura eksploatacji i utrzymania pola naziemnego ruchu lotniczego

- A. 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.
- B. Jeżeli wykonywanie prac polegających na właściwym utrzymaniu lotniska może stanowić zagrożenie w wykonywaniu operacji lotniczych – należy wydać czasowy NOTAM o ograniczeniach, do momentu zakończenia prac na lotnisku. W okresie zimowym, jeżeli nie ma możliwości odśnieżenia pola ruchu naziemnego zarządzający wydaje SNOWTAM.
- C. Utrzymywanie nawierzchni sztucznych
- Przedstawiciel Zarządzającego stale monitoruje stan nawierzchni sztucznych na lotnisku. Systematycznie wykonywane są prace mające na celu polepszenie ich stanu technicznego, m.in.:
 - czyszczenie szczelin i krawędzi betonowych;
 - zapobieganie rozrastaniu się roślinności poprzez stosowanie odpowiednich preparatów chemicznych;
 - czyszczenie mechaniczne w lecie i zimie drogi startowej DS1 o nawierzchni sztucznej;
 - wypełnianie ubytków w nawierzchni sztucznej.
- D. Utrzymywanie nawierzchni naturalnych
- W ciągu roku pole naziemnego ruchu lotniczego utrzymywane jest na bieżąco i poddawane jest takim zabiegom jak m.in.:
- włókovanie, zasypywanie nierówności,
 - koszenie, usuwanie skoszonej trawy, rozsiewanie nawozów sztucznych,
 - napowietrzanie darni przy użyciu specjalistycznych maszyn rolniczych,
 - wałowanie powierzchni dróg startowych,

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

- 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 PRN, zwłaszcza zagrażających bezpieczeństwu operacji lotniczych.
- E. W przypadku stwierdzenia podczas inspekcji zanieczyszczeń na pasie betonowym, stosuje się zamiatarkę w celu usunięcia zabrudzeń, natomiast przy zbyt wysokiej trawie w powierzchniach darniowych przedstawiciel zarządzającego ma obowiązek skosić trawę do wysokości nieprzekraczającej 5 cm. W obu przypadkach publikowany jest NOTAM o zamknięciu drogi startowej, który obowiązuje do czasu usunięcia ograniczeń.
- F. 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.
- G. Ze względu na brak urządzeń do odśnieżania, funkcjonowanie lotniska w okresie zimowym uzależnione będzie od możliwości wynajęcia urządzeń od firmy zewnętrznej. W przypadku braku możliwości odśnieżenia lotniska wydana zostanie Depesza SNOWTAM. Informacje o ograniczeniach dostępne są również telefonicznie u głównego użytkownika lotniska.
- H. Płyty przedhangarowe są oczyszczane z obiektów mogących powodować uszkodzenie statku powietrznego. Usuwana jest również trawa/chwasty ze szpar i dylatacji

2.14. Procedura eksploatacji pomocy wzrokowych i systemu zasilania elektrycznego

- A. Lotnisko jest zasilane w energię elektryczną, która wykorzystywana jest do ładowania radia. W przypadku awarii systemu zasilania elektrycznego lotnisko wyposażone jest w stacjonarny agregat prądotwórczy.
- C. Przedstawiciel zarządzającego lotniskiem odpowiedzialny jest za zapewnienie ciągłej sprawności urządzeń nawigacyjnych, systemu świateł lotniczych, w tym:
- oznakowania,
 - sygnalizacji,
 - oświetlenia przeszkód lotniczych,
 - lotniskowego systemu elektroenergetycznego zasilającego lotnisko.

Kontrole urządzeń nawigacyjnych, systemu świateł lotniczych i systemu zasilania elektrycznego należy przeprowadzać zgodnie z listą kontrolną w każdym dniu roboczym lotniska. Wynik

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2020	Strona 44 z 58
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

należy zanotować w Księżce Kontroli Lotniska. Osobą odpowiedzialną za kontrolę jest Kierujący lotami/ Dyżurny operacyjny lotniska.

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

D. W przypadku awarii należy natychmiastowo podjąć działania naprawcze.

O awarii pomocy wzrokowych wykorzystywanych do lotów nocnych należy poinformować zarządzającego lotniskiem, który następnie zarządzający przygotowuje na tej podstawie wniosek o publikację NOTAM „braku możliwości wykonywania operacji lotniczych w nocy”, który wysyłany jest do Biura NOTAM zgodnie z danymi z pkt. 2.3.

W przypadku stwierdzenia awarii świateł przeszkodowych, główny użytkownik powiadamia Zarządzającego lotniskiem, który niezwłocznie przekazuje informację o awarii do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, właściwego organu nadzoru nad lotnictwem wojskowym oraz państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

2.15. Kontrole przeszkód lotniczych w rejonie lotniska

- 2.15.1. Zarządzający dokonuje kontroli wszystkich obiektów w powierzchniach ograniczających wysokość zabudowy (nie rzadziej niż raz na rok).
- 2.15.2. Obiekty mogące stanowić przeszkodę lotniczą oraz zagrażające bezpieczeństwu, są poddawane inwentaryzacji na zlecenie zarządzającego lotniskiem wraz z weryfikacją wysokości obiektów z obowiązującymi powierzchniami ograniczającymi wysokość zabudowy.
- 2.15.3. Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji:
- a) po upewnieniu się, że istniejący (lub w budowie) obiekt stanowi lub może stanowić przeszkodę lotniczą, powstałą bez uzgodnienia jej budowy z Prezesem ULC, przedstawiciel zarządzającego zawiadamia właściwy organ nadzoru budowlanego oraz Prezesa ULC za pomocą formularza o powstaniu obiektu budowlanego i naruszeniu obowiązujących przepisów Prawa lotniczego;
 - b) zarządzający publikuje informację o występujących przeszkodach lotniczych w formie NOTAM i/lub suplementu w AIP VFR;
 - c) zarządzający dokonuje wpisu nowopowstałej przeszkody lotniczej do dokumentacji rejestracyjnej lotniska;
 - d) zarządzający dokonuje wpisu zmian danych do rejestru lotnisk w zakresie zasięgu przeszkody lotniczej, także zmiany wysokości naturalnej przeszkody lotniczej.
- 2.15.4. Po aktualizacji danych w rejestrze lotnisk cywilnych, w przypadku przeszkód naturalnych zarządzający przygotowuje dokumenty konieczne do wystąpienia do właściwego miejscowo Starosty o decyzję w sprawie usunięcia przeszkody, w tym dokumenty dotyczące inwentaryzacji naturalnej przeszkody lotniczej.
- 2.15.5. Główny użytkownik lotniska do czasu usunięcia przeszkody opracowuje czasowe procedury w zakresie uniknięcia kolizji (np. zmiany w zakresie kręgów nadlotniskowych, tras dolotowych czy wykorzystywanych dróg startowych) i zobowiązany jest rozgłaszać informacje o powstałej przeszkodzie drogą radiową.

2.16. Procedura ochrony przed zagrożeniami ze strony zwierząt

- A. Źródłem danych mogą być informacje o miejscach występowania zwierząt, raporty związane ze zderzeniami statków powietrznych ze zwierzętami oraz związane z nimi naprawy lub sprawozdania składane przez pilotów, personel naziemny oraz innych użytkowników lotniska. Analiza zebranych danych stanowi podstawę do weryfikacji problemów związanych z lotniskiem i określenie skutecznych metod w zakresie zapobiegania zagrożeniom ze strony zwierząt.

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2020	Strona 46 z 58
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

- B. Zarządzający dba, aby na terenie lotniska zminimalizować miejsca stwarzające warunki do powstawania miejsc lęgowych ptaków.
- C. Przedstawiciel zarządzającego systematycznie dokonuje przeglądu miejsc na terenie lotniska i poza jego granicami, które przyciągają zwierzęta oraz prowadzi działania w celu zmniejszenia atrakcyjności tych miejsc oraz liczby zwierząt stwarzających zagrożenie lub zapobieganie fizycznemu dostępowi zwierząt do tych miejsc.
- D. W przypadku braku reakcji ze strony zwierząt na podejmowane próby płoszenia ich z terenu lotniska, Zarządzający zgłasza do Publikacji Depeszę NOTAM, która będzie obowiązywała do czasu odstraszenia ptaków i innych zwierząt, które mogą wpłynąć na obniżenie poziomu bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych.
- E. W celu odstraszenia i eliminacji ptaków i innych zwierząt, które mogą stanowić zagrożenie, Zarządzający stosuje petardy hukowe lub sygnał dźwiękowy samochodu.
- F. Należy zwracać uwagę na okresową możliwość żerowania ptaków na DS. W takim przypadku należy je płoszyć przy użyciu samochodu lub petard hukowych.
- G. Eksploatacja i Inwestycje prowadzone na lotnisku powinny być prowadzone w sposób, który zapobiega stwarzaniu miejsc atrakcyjnych dla zwierząt np. w celu odpoczynku, gniazdowania oraz żywienia na terenie lotniska.
- H. Każde zderzenie statku powietrznego ze zwierzętami powinno być zgłaszane w formie raportu do Centralnej Bazy Zgłoszeń dostępnej na stronie ULC, nawet jeśli ślad po kolizji został zauważony dopiero w trakcie przeglądu statku powietrznego czy też znaleziono szczątki ptaków podczas sprawdzania stanu nawierzchni lotniskowych. Przy wypełnieniu formularza należy wskazać okoliczności zdarzenia (wysokości, prędkości) oraz jeżeli to możliwe, określenie gatunku zwierzęcia.
- I. Dane telefoniczne i adresowe osób odpowiedzialnych za zarządzanie zagrożeniami ze strony środowiska:
- J. Odpowiedzialnym za zgłoszenie zdarzenia jest przedstawiciel zarządzającego. Dane kontaktowe: pkt 1.2 Instrukcji Operacyjnej lotniska Gliwice
- K. Lotnisko wyposażone jest w ogrodzenie o wysokości do 2 m n.p.t. wraz bramami wjazdowymi, zgodnie z lokalizacją, określoną na Załączniku nr 1. Stan ogrodzenia sprawdzany jest każdorazowo przed planowanymi lotami.

2.17. Procedura odśnieżania PRN w zimie

- A. Ze względu na brak sprzętu i personelu do odśnieżania, funkcjonowanie lotniska w okresie zimowym może być ograniczone.

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2020	Strona 47 z 58
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

- B. Przy opadach śniegu obligatoryjnie przeprowadzana jest inspekcja PRN wykonywana przez kierującego lotami/dyżurnego lotniska. Inspekcja obejmuje m.in. wykonanie prób hamowania w celu sprawdzenia czy nawierzchnia drogi startowej jest śliska. Jeżeli przy prędkości samochodu 30 km/h i całkowitym zablokowaniu hamulców włącza się system ABS, wówczas konieczne jest odlodzenie drogi startowej. Jeżeli na drodze startowej znajduje się śnieg, należy wówczas wyłączyć drogę startową do momentu całkowitego odśnieżenia.
- C. Aby zapewnić funkcjonowanie lotniska w okresie zimowym, drogi startowe, drogi kołowania, miejsca postoju statków powietrznych i płyty do tankowania są odśnieżane w przypadku dostępności odpowiedniego sprzętu.
- D. Jeżeli lotnisko nie jest w stanie zapewnić odśnieżenia, wówczas zarządzający może zgłosić stosowny NOTAM. Informacje o ograniczeniach dostępne są również telefonicznie u Przedstawiciela Zarządzającego.

2.18. Procedury wykonywania skoków spadochronowych.

NIE DOTYCZY

2.19. Procedury startów i lądowań śmigłowców

Starty i lądowania śmigłowców odbywają się na drodze startowej DS1 o nawierzchni sztucznej.

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 lub wskazówek kierującego lotami.

Kołowanie do startu i po starcie odbywa się na kołach lub podlotem (w zależności od charakterystyki śmigłowca) po wyznaczonej drodze kołowania ALFA do strefy przyziemienia i utraty siły nośnej, zwracając szczególną uwagę na inne statki powietrzne.

Śmigłowiec parkuje na wyznaczonych miejscach postojowych, uwzględniając odległości między zaparkowanymi statkami powietrznymi.

Miejsca do szkolenia i ćwiczenia manewrów typowych dla śmigłowców należy wyznaczać każdorazowo w uzgodnieniu z kierującym lotami.

2.20. Utrzymanie systemu odwodnienia

System odwodnienia lotniska monitorowany jest na bieżąco jednak nie rzadziej niż raz w miesiącu i jego stan techniczny jest odnotowany w Książce Kontroli Lotniska.

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

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

2.21. 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 PRN.
- 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.

2.22. Usuwanie unieruchomionych statków powietrznych:

- A. Statki powietrzne do 5700 kg MTOW usuwane są przez pracowników etatowych za pomocą sprzętu należącego do Aeroklubu Gliwickiego.
- B. Teren postoju unieruchomionego samolotu należy zabezpieczyć przed kolizją z innym statkiem powietrznym lub pojazdem. Do tego celu należy wykorzystać pachołki, taśmy, itp.
- C. W przypadku braku możliwości usunięcia statku powietrznego z przyczyn technicznych lub z obawy np. o niebezpieczeństwo wybuchu pożaru kierujący lotami wzywa jednostkę straży pożarnej, tel.112.
- D. Przedstawiciel Zarządzającego albo osoba przez niego wyznaczona, powiadamia telefonicznie posiadacza certyfikatu rejestracji statku powietrznego o zaistniałej sytuacji i o ewentualnych uszkodzeniach statku powietrznego.
- E. 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 kierującego lotami na lotnisku. Osoby trzecie znajdujące się na terenie lotniska powinny poruszać się wyłącznie ze wskazanym przez kierującego lotami/dyżurnego operacyjnego lotniska - nie dotyczy to obszarów ogólnodostępnych na lotnisku.
- F. Przed przystąpieniem do procedury usuwania unieruchomionego statku powietrznego Kierujący działaniem usuwania musi upewnić się czy:
 - na pokładzie samolotu nie znajdują się żadne osoby;

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

- przepompowano paliwo ze zbiorników samolotu;
- opróżniono statek powietrzny z bagaży i usunięto zbędne przedmioty;
- zabezpieczono ewentualne rozlane paliwo przy statku powietrznym (rozlewisko paliwa pokryte pianą gaśniczą);
- odłączone zostały wszystkie źródła zasilania (baterie, akumulatory, itp.).
- uzyskania pisemnej zgody od kompetentnych władz: Przewodniczącego lub Zastępcy PKBWL, Prokuratora prowadzącego dochodzenie w tej sprawie itd.

G. Osoby nadzorujące operację usuwania unieruchomionego statku powietrznego muszą posiadać łączność radiową i telefoniczną.

H. Zasady współpracy z organem służby ruchu lotniczego

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

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

Służba Informacji Powietrznej FIS KRAKÓW

Tel. +48 22 574 75 85,

fax. +48 22 574 75 86,

J. Wykaz sprzętu i personelu do usuwania unieruchomionego statku powietrznego

Statki powietrzne mogą być usuwane z pomocą personelu lotniskowego, wyciągarki lub Straży Pożarnej, która posiada odpowiedni sprzęt specjalistyczny:

Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Gliwicach

ul. Wrocławska 1

44-100 Gliwice

tel.: 998, 112, 32-231-18-85

K. Dane telefoniczne i adresowe osób odpowiedzialnych

Patrz: pkt 1.2. Instrukcji Operacyjnej lotniska Gliwice.

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

2.23. Postępowanie z materiałami i substancjami niebezpiecznymi

2.23.1. Zgodnie z wytycznymi firm dostarczających paliwa i smary.

W celu zachowania bezpieczeństwa na lotnisku:

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

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.

2.23.2. Strefy na lotnisku przeznaczone do składowania materiałów niebezpiecznych

Na lotnisku znajduje się stacja paliw (pompownia MPS) Aeroklubu Gliwickiego.

2.23.3. Zasady przechowywania, transportu i dystrybucji materiałów niebezpiecznych

NIE DOTYCZY

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

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

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

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

- 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)

2.23.5. 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,

2.24. Procedura powoływania kierującego lotami

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

2.24.2. Czynności kierującego lotami w zakresie sprawowania bieżącego nadzoru nad lotami i ruchem lotniczym są dokumentowane w Księżce kontroli lotniska.

2.24.3. Kierujący lotami, przed rozpoczęciem lotów, zobowiązany jest do:

- Uzgodnienia z organami zarządzania ruchem lotniczym, warunków wykonywania zaplanowania lotów;
- Zgłoszenie do organów zarządzania ruchem lotniczym powołanie Kierującego lotami przy aktywacji ATZ EPGL.
- Sprawdzenia części lotniska, wykorzystanej do lotów oraz wyznaczenie startu;
- Zapoznania się z aktualnymi i prognozowanymi warunkami meteorologicznymi w rejonie wykonywania lotów;
- Podczas lotów, Kierujący lotami odpowiedzialny jest za obserwację nadlotniskowego ruchu statków powietrznych oraz odbiór informacji na temat pozycji statków powietrznych i zamierzonych kierunków lotów, jak również obserwację i organizację naziemnego ruchu lotniczego.

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2020	Strona 52 z 58
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

- Koordynuje ruch lotniskowy, poprzez wydawanie wskazówek, ostrzeżeń pilotom, zapewnienie wyłożenia znaków wyznaczających start, kierunek, znaków ostrzegawczych i pomocniczych. Obowiązkiem Kierującego lotami jest nadzór nad przestrzeganiem przepisów lotniczych i zasad bezpieczeństwa, wykonywania lotów przez uczniów – pilotów.
- Kierujący lotami utrzymuje kontakt z organem zarządzania ruchem lotniczym, niezbędny do uzgadniania zezwoleń związanych z wykonywaniem lotów oraz zwalnianiem niewykorzystywanej przestrzeni powietrznej.

2.24.4. Obowiązki kierującego lotami podczas lotów

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

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

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2020	Strona 53 z 58
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

INFORMACJE DODATKOWE

3.1. Telefony i adresy najbliższej jednostki Straży Pożarnej

Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Gliwicach

ul. Wrocławska 1, Gliwice

tel. : +48 32 231 18 85

tel. ogólny - alarmowy: 112

e-mail: kmpsp@kmpsp.gliwice.pl

3.2. Telefony i adresy najbliższej jednostki Policji

Komisariat III Policji w Gliwicach

ul. Akademicka 14, Gliwice

tel.: +48 32 239 03 00,

tel. ogólny - alarmowy: 112

3.3. Telefony i adresy najbliższej placówki Służby Zdrowia

Pogotowie Ratunkowe w Gliwicach

ul. Konarskiego 26, Gliwice

tel.: +48 32 301 97 11

tel. kom. +48 510 140 477

3.4. Telefony do Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego

Centrum Zarządzania Kryzysowego Wojewody Śląskiego

adres: Jagiellońska 25,

40-032 Katowice

tel.: +48 32 256-56-01

e-mail: czkws@katowice.uw.gov.pl

tel. interwencyjny: 987

3.5. Telefon do PKBWL

tel.: +48 (22) 630-11-31, +48 (22) 630-11-44

tel. alarmowy: +48 500-233-233

3.6. Telefon do Inspektoratu Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym (LBB) – ULC

tel.: +48 (22) 520-72-93

fax: +48 (22) 520-73-54

3.7. Telefony do instytucji w przypadku wystąpienia przeszkody lotniczej

Urząd Lotnictwa Cywilnego **22 520 73 00**, Ministerstwo Obrony Narodowej **22 628 00 31**

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie I 2020</i>	<i>Strona 56 z 58</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

4. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

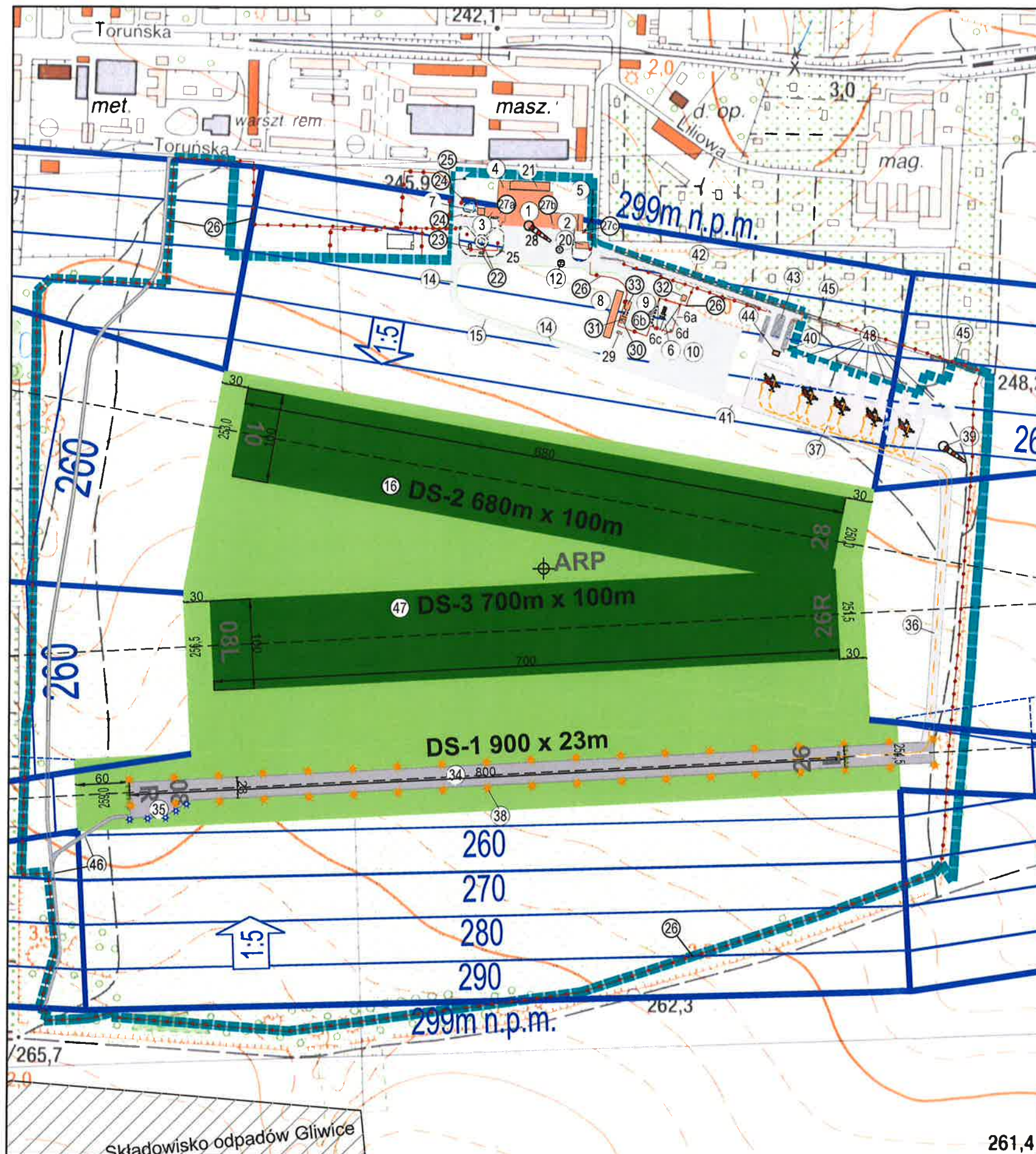
- Załącznik nr 1: Plan - z naniesionymi elementami lotniska
- Załącznik nr 1a: Schemat świateł DS2
- Załącznik nr 2: Plan umiejscowienia lotniska na mapie w skali 1:500 000
- Załącznik nr 3: Kręgi nadlotniskowe
- Załącznik nr 4: Plan powierzchni ograniczających w skali 1:25 000
- Załącznik nr 5: Trasy dolotowe i odlotowe
- Załącznik nr 6: Książka kontroli lotniska
- Załącznik nr 7: Procedura holowania szybowców na miejsce startu

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie I 2020</i>	<i>Strona 58 z 58</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

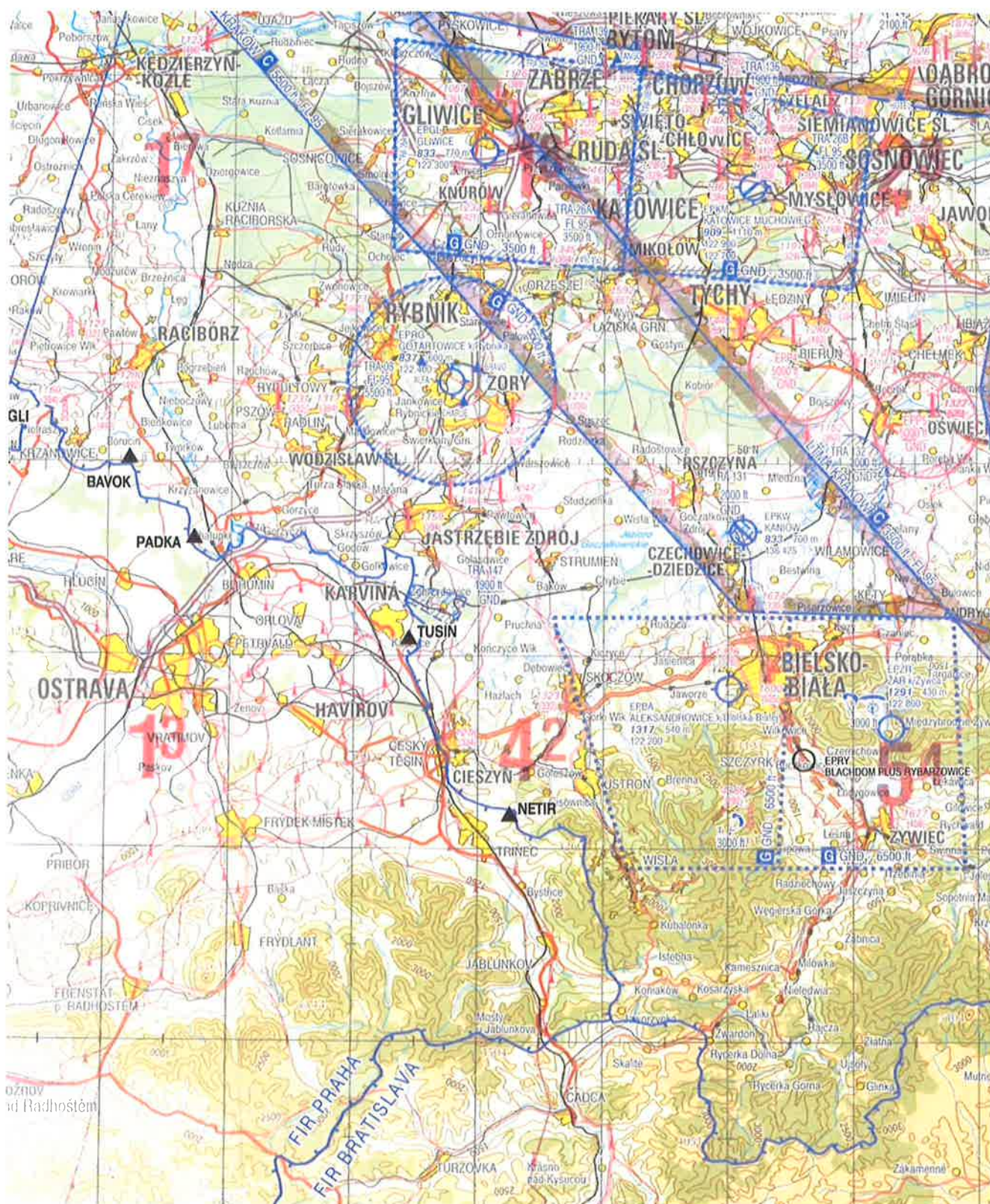


OBIEKTY INFRASTRUKTURY LOTNISKOWEJ:

- ① Hangar samolotowo-szybowcowy
- ② Hangar z zapleczem biurowo technicznym
- ③ Budynek administracyjny
- ④ Garaże
- ⑤ Zbiorniki p.poż
- ⑥ MPS:
 - ⑥a budynek techniczny - magazynu stacji paliw;
 - ⑥b dystrybutory paliwa (6 szt.);
 - ⑥c latarnie (5 szt.);
 - ⑥d wiata;
- ⑦ Zadaszony taras przy budynku administracyjnym
- ⑧ Hangar (5 boksów)
- ⑨ Plac stacji paliw I
- ⑩ Plac stacji paliw II
- ⑫ Płyta postojowa wraz z miejscem postojowym śmigłowców LPR
- ⑭ Drogi dojazdowe, parkingi, drogi techniczne
- ⑮ Miejsce postojów śmigłowców
- ⑯ Droga startowa DS 2 (bez nawierzchni sztucznej)
- ⑰ Kontenery socjalno-biurowe (6 szt.)
- ⑱ budynek techniczny
- ⑳ grupa 4 masztów flagowych: 3 maszty o wys. do 8,3m oraz 1 maszt o wysokości do 15m;
- ㉑ pomnik (samolot MiG-21PFM);
- ㉒ latarnie (4 szt.);
- ㉓ szafki elektroenergetyczne (2 szt.);
- ㉔ ogrodzenie lotniska o wys. do 2m;
- ㉕ 3 maszty radiowe:
- ㉖ na budynku administracyjnym o wys. do h=12,5m npt;
- ㉗ na hangarze z zapleczem biurowo - technicznym o wys. h=20,74m;
- ㉘ na hangarze z zapleczem biurowo - technicznym o wys. do h=16m;
- ㉙ wskaźnik kierunku wiatru na hangarze samolotowo-szybowcowym;
- ㉚ kontener;
- ㉛ kontener;
- ㉜ wiaty (2 szt.);
- ㉝ kontenery (2 szt.);
- ㉞ budynek techniczny;
- ㉟ Droga startowa DS1 0 nawierzchni sztucznej;
- ㊱ Płaszczyzna do zawracania;
- ㊲ Droga kołowania DKA;
- ㊳ Płyta postojowa PPS1;
- ㊴ System oświetlenia DS1;
- ㊵ Wskaźnik kierunku wiatru;
- ㊶ Latarnia lotniskowa;
- ㊷ Droga dojazdowa z Aeroklubu do PPS1;
- ㊸ Droga dojazdowa/pożarowa;
- ㊹ Parking;
- ㊺ Budynek techniczny z pomieszczeniem sterowania oświetleniem;
- ㊻ Zbiornik na wody opadowe;
- ㊼ Droga pożarowa;
- ㊽ Droga startowa DS3 (bez nawierzchni sztucznej);
- ㊾ Nawierzchnie techniczne

Załącznik nr 1
Instrukcja operacyjna lotniska Gliwice
Graficzny plan lotniska
Skala 1:5000

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

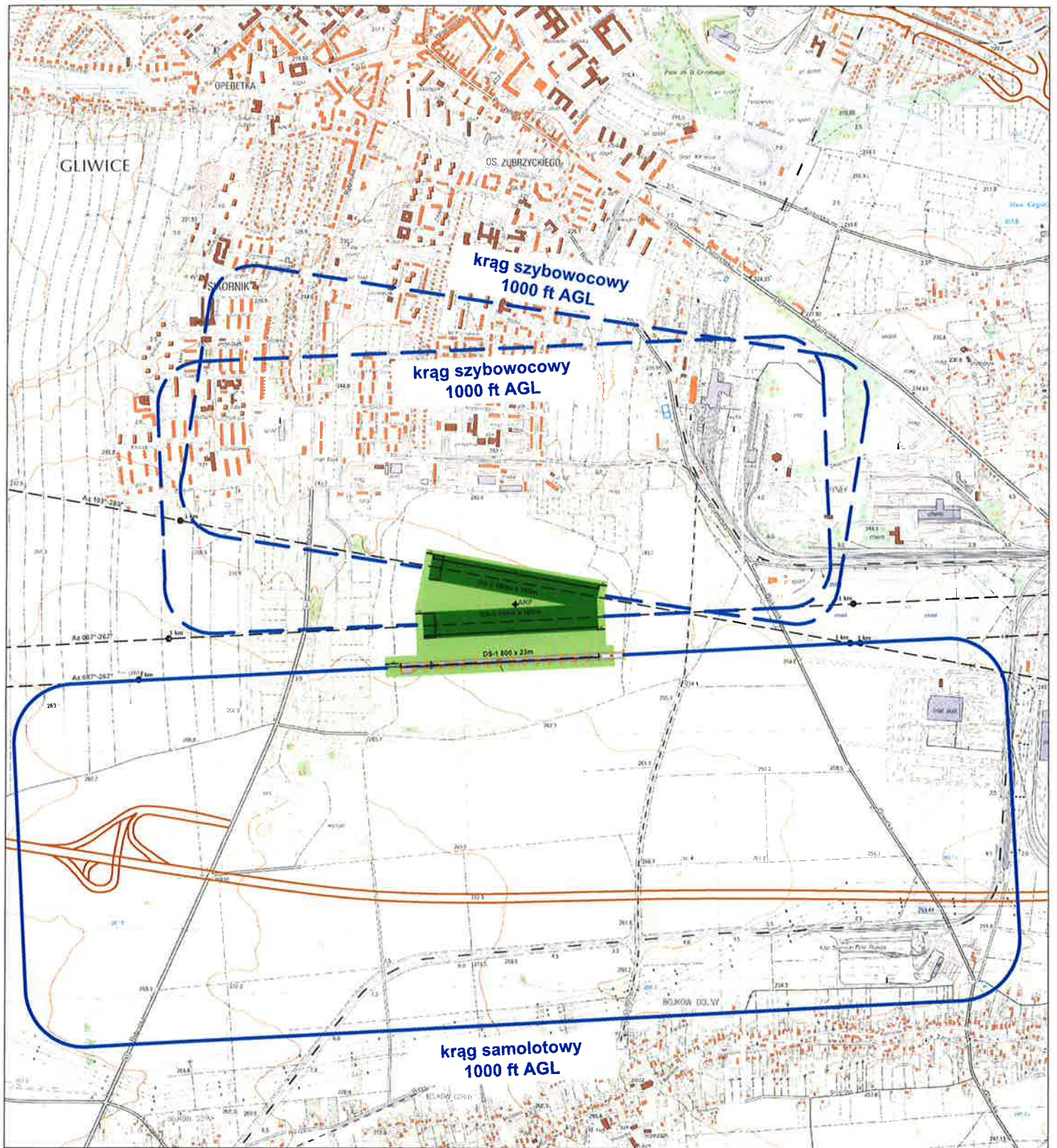


Mapa rejonu lotniska z naniesionymi elementami przestrzeni powietrznej 1:500 000

Źródło – Lotnicza Mapa Polski – ICAO 1: 500 000 (2016r.)

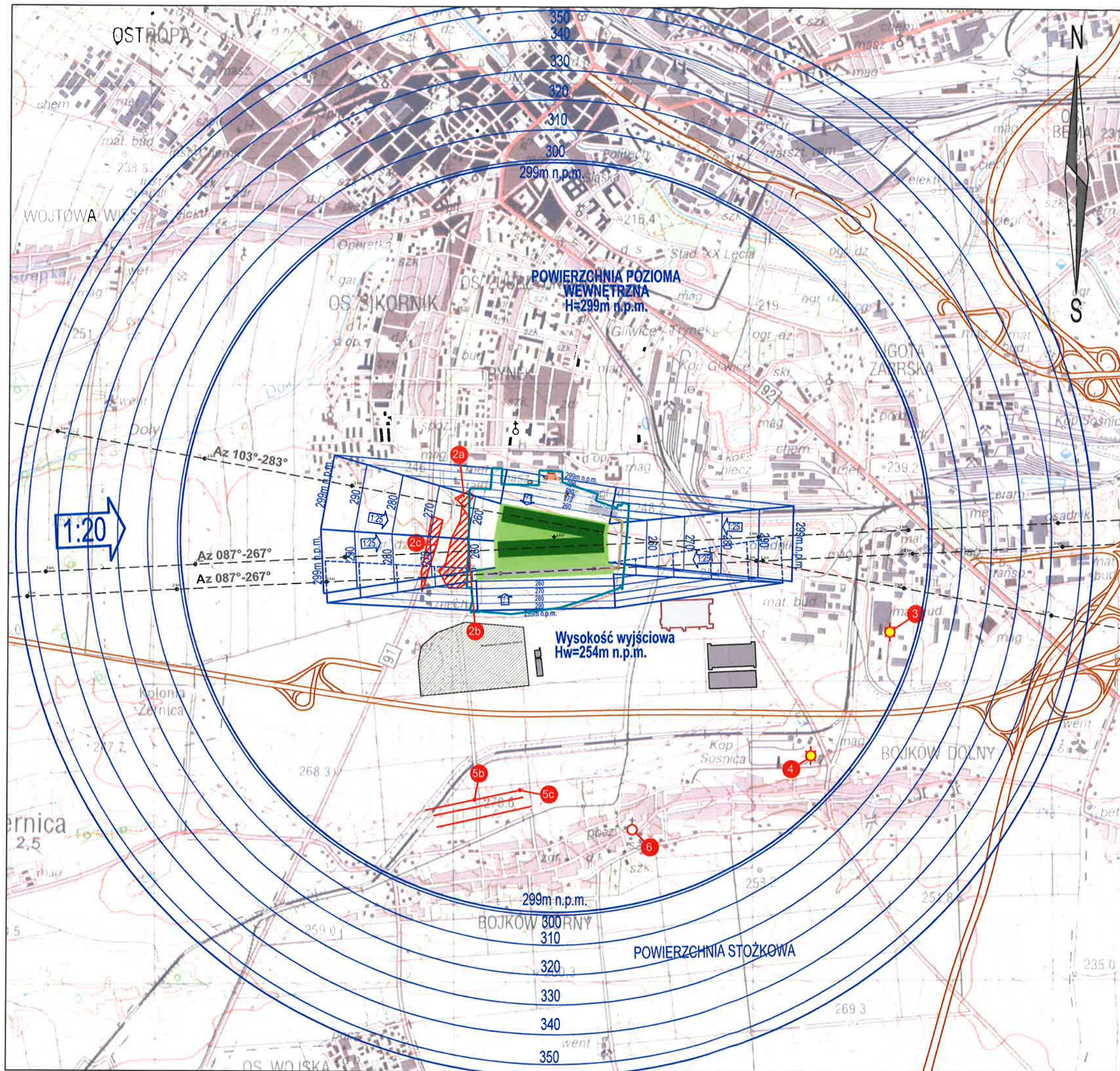
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Załącznik nr 2



- krag samolotowy
- - - krag szybowcowy

**Instrukcja operacyjna lotniska Gliwice
Załącznik nr 3
Budowa kręgów nadlotniskowych**



WYKAZ PRZESZKÓD LOTNICZYCH W OTOCZENIU LOTNISKA

Lp.	Rodzaj przeszkody	Położenie przeszkody wg WGS-84		Wysokość przeszkody w metrach			Rodzaj oznakowania przeszkody		Adnotacje
		szerokość	długość	wid. poziom morza	wid. poziom terenu	wysokość względna do lotniska w jego odległości	dielny	swiatl.	
1a	Grupa drzew (punkty skrajny północny)	50°16'19,90"	18°39'53,09"	263,29	13,29	-	NIE	NIE	
2b	Grupa drzew (punkty skrajny wschodni)	50°16'04,51"	18°39'53,54"	269,89	12,39	10,18	NIE	NIE	
2c	Grupa drzew (punkty skrajny wschodni)	50°16'08,27"	18°39'42,36"	272,00	19,25	3,64	NIE	NIE	
3	Komin	50°15'49,06"	18°42'15,16"	308,00	60,00	9,00	TAK	TAK	
4	Szyb Kopalni	50°15'22,43"	18°41'48,26"	300,00	50,30	1,00	NIE	TAK	
5b	Linia WN	50°15'13,27"	18°39'54,79"	301,50	26,00	2,5	NIE	NIE	
5c	Linia WN	50°15'15,30"	18°40'10,21"	301,50	26,00	2,5	NIE	NIE	
6	Wieża Kościoła	50°15'6,69"	18°40'47,95"	310,00	48,70	11,00	NIE	NIE	

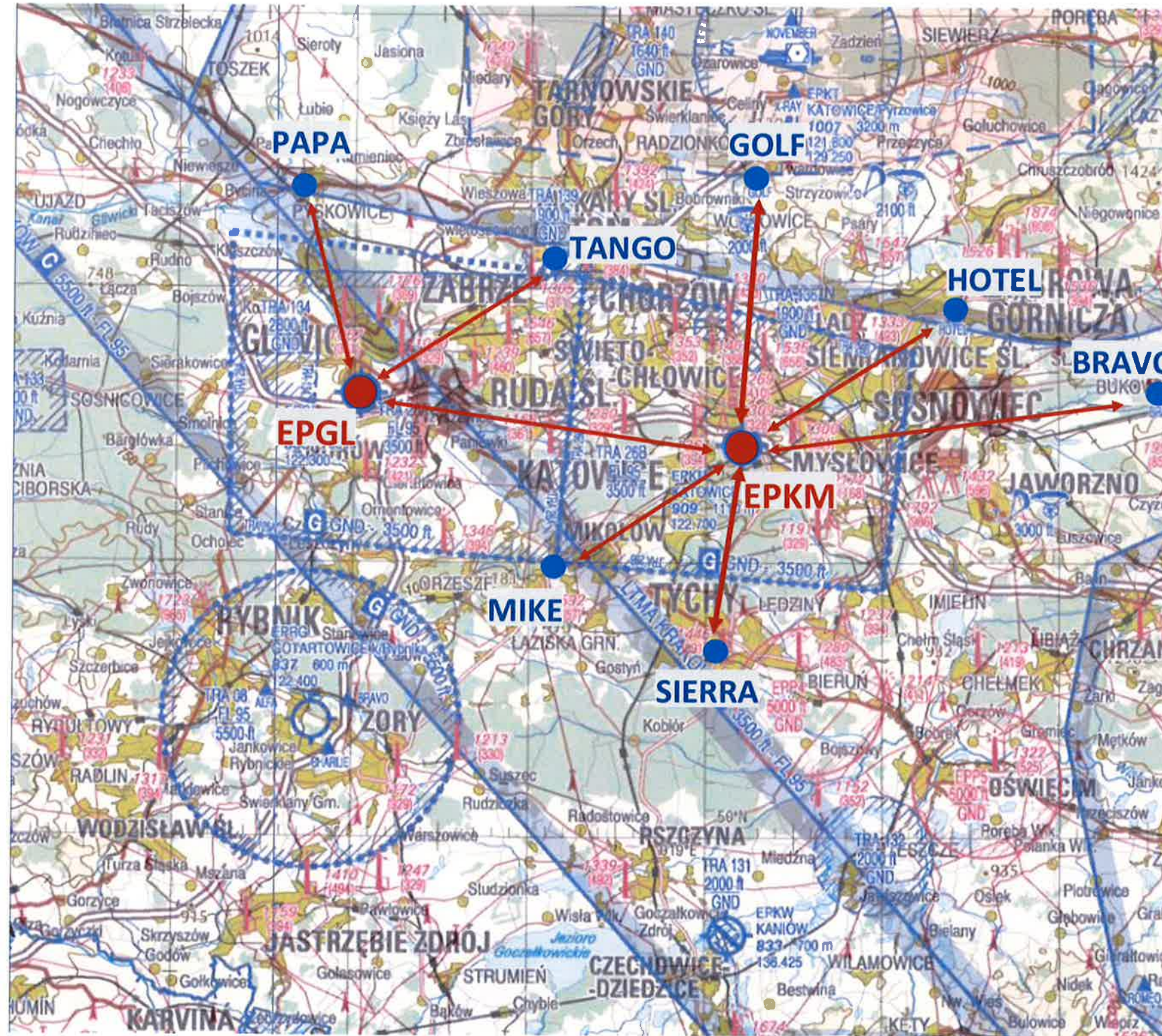
- OZNACZENIA:**
- GRANICA LOTNISKA
 - ZABEZPIECZENIE POLA WZLOTÓW
 - DROGI STARTOWE (BEZ NAWIERZCHNI SZTUCZNEJ)
 - DROGA STARTOWA Z NAWIERZCHNIĄ SZTUCZNĄ
 - POWIERZCHNIE OGRANICZAJĄCE
 - NAWIERZCHNIE UTWARDZONE
 - ZABUDOWA LOTNISKOWA
 - PRZESZKODA LOTNICZA OŚWIETLONA
 - PRZESZKODA LOTNICZA NIEOŚWIETLONA
 - PRZESZKODA LOTNICZA ROZLEGŁA
 - PRZESZKODA LOTNICZA LINIOWA

Załącznik nr 4
Instrukcja operacyjna lotniska Gliwice
Plan powierzchni ograniczających
Skala 1:25000

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE

SCHEMAT TRAS DOLOTOWYCH I ODLOTOWYCH EPGL I EPKM

EPGL



AEROKLUB GLIWICKI

LOTNISKO GLIWICE

**KSIAŻKA
KONTROLI
LOTNISKA**

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

Gliwice

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 Gliwice 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. W dniach, w których wykonywane są loty nocne dodatkowo Raport uzupełniany jest o zapis z wyniku kontroli świetlnego systemu drogi startowej, którą przeprowadza się na podstawie pkt. 2.14. zawartego w Instrukcji Operacyjnej Lotniska.
3. Ocenę stanu lotniska przeprowadza jego użytkownik - Aeroklub Gliwicki, upoważnionymi do kontroli stanu lotniska są: Dyrektor A.G., Szef Szkolenia, Szef Techniczny, Szef Pilotów oraz wszyscy instruktorzy szkolenia praktycznego Ośrodka Szkolenia Lotniczego Aeroklubu.

STRONA CELOWO NIEZAPISANA

RAPORT DZIENNY OCENY STANU LOTNISKA

Lotnisko EPGL Lotnisko Gliwice		Nr Raportu /...../.....		Data	
Osoba kontrolująca stan lotniska		Imię:		Nazwisko:	
OCENA STANU LOTNISKA					
		Pozytywna	Negatywna	Uwagi	
1.	Stan dróg startowych				
2.	Rozporządzalna długość / szerokość dróg startowych				
3.	Oznakowanie dróg startowych				
4.	Stan poboczy dróg startowych				
5.	Przeszkody/oznakowanie świetlne				
6.	Rękaw / wskaźnik wiatru				
7.	Strefa parkowania statków powietrznych				
8.	Strefa tankowania statków powietrznych				
9.	Lotnisko nadaje się do eksploatacji				
10.	Gotowość lotniska zapasowego				
11.	Stan ogrodzenia lotniska				
SPRAWDZENIE DOKUMENTACJI					
		Pozytywna	Negatywna	Uwagi	
1.	Instrukcja Operacyjna Lotniska				
3.	Mapa rejonu lotniska				
4.	Wykaz telefonów alarmowych				
SPRAWDZENIE ŚWIETLNEGO SYSTEMU DROGI STARTOWEJ					
		Pozytywny	Negatywny	Uwagi	
1.	Ogólny stan urządzeń systemu świetlnego				
2.	Stan systemu świetlnego DS1				

Podpis kontrolującego

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

ZAŁĄCZNIK NR 7

PROCEDURA HOLOWANIA SZYBOWCÓW NA MIEJSCE STARTU

1. Wyprowadzenie/wprowadzenie szybowca z/do hangaru odbywa się pod kierownictwem osoby, która została wyznaczona przez kierującego lotami.
2. Szybowiec pozostawiony przed hangarem musi zostać odpowiednio zabezpieczony przed ewentualnym przesunięciem lub wywróceniem.
3. W przypadku holowania dwóch szybowców jednocześnie cięższy szybowiec umieszcza się na ostatniej pozycji i przy wyczepie musi się znajdować osoba, która w przypadku niekontrolowanego wyczepienia pierwszego szybowca będzie mogła wyczepić go.
4. Szybowce holowane są w sposób ustalony przez kierującego lotami. Podczas transportu szybowca przez pole wzlotów należy kierować szybowiec najkrótszą drogą do wyznaczonego miejsca postoju lub neutralnego miejsca poza polem wzlotów oraz prowadzić obserwację pola wzlotów pod kątem obecności innych statków powietrznych.
5. Podczas holowania szybowców obowiązkowo kierujący lotami zapewnia utrzymywanie łączności radiowej i informacji o zaistniałych ograniczeniach na drodze startowej dla innych użytkowników.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2020	Załącznik nr 7
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA GLIWICE - EPGL

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Zmiana Nr 0	Wydanie I 2020	Załącznik nr 7
-------------	-------------------	----------------