INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA

KROSNO

EPKR

WOJEWÓDZTWO: PODKARPACKIE

POWIAT: KROSNO

GMINA: KROSNO

Strona celowo niezapisana

Spis Treści:

CZĘŚĆ ORGANIZACYJNA

0.1 Karta uzgodnień

0.2 Tabela zmian

0.3 Wykaz obowiązujących stron

0.4 Wykaz użytkowników INOP

CZĘŚĆ 1 INFORMACJE OGÓLNE

1.1 Cel i zakres instrukcji operacyjnej

1.2 Warunki użytkowania lotniska

1.3 Kierujący lotami

1.4 Zasady zgłaszania i publikowania informacji lotniczej

1.5 System rejestrowania ruchu statków powietrznych

1.6 Obowiązki Zarządzającego Lotniskiem

CZĘŚĆ 2 DANE DOTYCZĄCE LOKALIZACJI LOTNISKA

2.1 Plan lotniska

2.2 Plan granic lotniska

2.3 Dane dotyczące odległości do najbliższego miasta

2.4 Dane dotyczące aktu własności

CZĘŚĆ 3 DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA PODLEGAJĄCE ZGŁOSZENIU DO AIS

3.1 Informacje ogólne

3.2 Wymiary lotniska i informacje z tym związane

CZĘŚĆ 4 DANE DOTYCZĄCE LOTNISKOWYCH PROCEDUR OPERACYJNYCH I ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA

4.1 Lotniskowy system obiegu informacji

4.2 Dostęp do pola ruchu naziemnego [PRN, PNRL]

4.3 Tankowanie samolotów

4.4 Lotniskowy plan awaryjny

4.5 Ratownictwo i ochrona przeciwpożarowa

4.6 Utrzymanie pola ruchu naziemnego
4.7 Inspekcje pola ruchu naziemnego- PRN
4.8 Bezpieczeństwo operacji lotniskowych w czasie wykonywania prac na lotnisku
4.9 Zarządzanie płytą postojową
4.10 Bezpieczeństwo na płycie postojowej
4.11 Przeciwdziałanie zagrożeniom ze strony zwierząt
4.12 Kontrola przeszkód lotniczych w obszarze ograniczeń wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu
4.13 Udzielanie pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu
4.14 Eksploatacja pomocy wzrokowych i systemu zasilania
4.15 Osłona meteorologiczna
4.16 Środki łączności umożliwiające dostęp do danych meteorologicznych
4.17 Kontakt do właściwego terytorialnie Biura Meteorologicznego

CZĘŚĆ 5 STRUKTURA ORGANIZACYJNA ZARZĄDZAJĄCEGO LOTNISKIEM I SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

5.1 Administracja lotniskiem
5.2 System zarządzania bezpieczeństwem (SMS)

CZĘŚĆ 6 ZEZWOLENIA, WYŁĄCZENIA, ODSTĘPSTWA OD NORM I ZALECEŃ OKREŚLONYCH W PRZEPISACH MIĘDZYNARODOWYCH I KRAJOWYCH

CZĘŚĆ 7 INFORMACJE DODATKOWE

CZĘŚĆ 8 INDEKS SKRÓTÓW I HASEŁ

CZĘŚĆ 9 ZAŁĄCZNIKI DO INSTRUKCJI OPERACYJNEJ

0.1 Karta uzgodnień:

Zmiana nr 1

Instytucja	Data	Potwierdzenie /Podpis/
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	13/05/2020	Z upoważnienia Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Łukasz Godlewski Zastępca Dyrektora Biura Operacyjnego ds. Przygotowania Operacyjnego

Instytucja /komórka organizacyjna/	Data	Potwierdzenie /Podpis/
Urząd Lotnictwa Cywilnego	06.08.2020	Z up. PREZESA Urzędu Lotnictwa Cywilnego Michał Kozłowski Dyrektor Departamentu Lotnisk

Dopuszczam Instrukcję operacyjną lotniska Krosno EPKR do stosowania operacyjnego.

Krosno, dn. 25.08.2020

Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krosna
ds. Zarządzania Lotniskiem
Katarzyna Bęben
.....
podpis zarządzającego

Zmiana nr 2

Instytucja	Data	Potwierdzenie /Podpis/
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej		

Instytucja /komórka organizacyjna/	Data	Potwierdzenie /Podpis/
Urząd Lotnictwa Cywilnego		

Dopuszczam Instrukcję operacyjną lotniska Krosno EPKR do stosowania operacyjnego.

Krosno, dn. .....

.....
podpis zarządzającego

Zmiana nr 3

Instytucja	Data	Potwierdzenie /Podpis/
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej		

Instytucja /komórka organizacyjna/	Data	Potwierdzenie /Podpis/
Urząd Lotnictwa Cywilnego		

Dopuszczam Instrukcję operacyjną lotniska Krosno EPKR do stosowania operacyjnego.

Krosno, dn. .....

.....
podpis zarządzającego

Zmiana nr 4

Instytucja	Data	Potwierdzenie /Podpis/
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej		

Instytucja /komórka organizacyjna/	Data	Potwierdzenie /Podpis/
Urząd Lotnictwa Cywilnego		

Dopuszczam Instrukcję operacyjną lotniska Krosno EPKR do stosowania operacyjnego.

Krosno, dn. .....

.....
podpis zarządzającego

0.2 Tabela zmian:

Numer zmiany	Opis zmiany	Data	Podpis
0	wydanie III	31.01.2019.	
1	str. 7 tabela zmian str. 9 wykaz obowiązujących stron str. 11 użytkownicy załącznik nr 1 załącznik nr 2	24.02.2020.	
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			

Strona celowo niezapisana

0.3 Wykaz obowiązujących stron:

STR.	ZMIANA	DATA	DATA ZATW.	STR.	ZMIANA	DATA	DATA ZATW.
1	0	31.01.2019.	23.08.2019.	29	0	31.01.2019.	23.08.2019.
2	0	31.01.2019.	23.08.2019.	30	0	31.01.2019.	23.08.2019.
3	0	31.01.2019.	23.08.2019.	31	0	31.01.2019.	23.08.2019.
4	0	31.01.2019.	23.08.2019.	32	0	31.01.2019.	23.08.2019.
5	1	24.02.2020.	06.08.2020.	33	0	31.01.2019.	23.08.2019.
6	1	24.02.2020.	06.08.2020.	34	0	31.01.2019.	23.08.2019.
7	1	24.02.2020.	06.08.2020.	35	0	31.01.2019.	23.08.2019.
8	0	31.01.2019.	23.08.2019.	36	0	31.01.2019.	23.08.2019.
9	1	24.02.2020.	06.08.2020.	37	0	31.01.2019.	23.08.2019.
10	0	31.01.2019.	23.08.2019.	38	0	31.01.2019.	23.08.2019.
11	1	24.02.2020.	06.08.2020.	39	0	31.01.2019.	23.08.2019.
12	0	31.01.2019.	23.08.2019.	40	0	31.01.2019.	23.08.2019.
13	0	31.01.2019.	23.08.2019.	41	0	31.01.2019.	23.08.2019.
14	0	31.01.2019.	23.08.2019.	42	0	31.01.2019.	23.08.2019.
15	0	31.01.2019.	23.08.2019.	43	0	31.01.2019.	23.08.2019.
16	0	31.01.2019.	23.08.2019.	44	0	31.01.2019.	23.08.2019.
17	0	31.01.2019.	23.08.2019.	45	0	31.01.2019.	23.08.2019.
18	0	31.01.2019.	23.08.2019.	46	0	31.01.2019.	23.08.2019.
19	0	31.01.2019.	23.08.2019.	47	0	31.01.2019.	23.08.2019.
20	0	31.01.2019.	23.08.2019.	48	0	31.01.2019.	23.08.2019.
21	0	31.01.2019.	23.08.2019.	49	0	31.01.2019.	23.08.2019.
22	0	31.01.2019.	23.08.2019.	50	0	31.01.2019.	23.08.2019.
23	0	31.01.2019.	23.08.2019.	51	0	31.01.2019.	23.08.2019.
24	0	31.01.2019.	23.08.2019.	52	0	31.01.2019.	23.08.2019.
25	0	31.01.2019.	23.08.2019.	53	0	31.01.2019.	23.08.2019.
26	0	31.01.2019.	23.08.2019.	54	0	31.01.2019.	23.08.2019.
27	0	31.01.2019.	23.08.2019.	55	0	31.01.2019.	23.08.2019.
28	0	31.01.2019.	23.08.2019.	56	0	31.01.2019.	23.08.2019.

0.4 Wykaz użytkowników INOP:

Lp.	Nazwa Użytkownika
1	Urząd Lotnictwa Cywilnego
2	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
3	GMINA MIASTO KROSNO

Strona celowo niezapisana

CZĘŚĆ 1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1. Cel i zakres Instrukcji Operacyjnej Lotniska.

Instrukcja Operacyjna Lotniska została opracowana przez Zarządzającego Lotniskiem w celu 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.

Zarządzający: Gmina Miasto Krosno, ul. Lwowska 28, 38-400 Krosno

a) lotnisko użytku wyłącznego;

b) czynne przez cały rok (o ile w okresie zimowym na polu wzlotów nie zalega pokrywa śnieżna).

Godziny otwarcia:

- w dni powszednie: od 01.X do 31.III - od 08:00 do 16:00
  od 01.IV do 30.IX – od 08:00 do 20:00
- przyloty w godzinach pracy lotniska, w okresie od 01.IV. do 30.IX, należy uzgodnić z Zarządzającym lotniskiem z wyprzedzeniem min. 2 godz.
- przyloty poza godzinami pracy lotniska, w dni świąteczne oraz w okresie od 01. X do 31.III. należy uzgodnić z Zarządzającym lotniskiem z wyprzedzeniem min. 24 godz.,
- loty nocne należy uzgodnić z zarządzającym lotniskiem z wyprzedzeniem min. 24 godz.

c) tel. kontaktowe w razie przylotów: +48 577119606, +48 13 4743380,

d) użytkownicy:

- **bazujący na stałe na lotnisku:**
  - Aeroklub Podkarpacki – Szkoła Lotnicza, 38-400 Krosno, ul. Żwirki i Wigury 8; tel. 602-769-433,
  - Avia Service Krosno , 38-420 Korczyna, ul. Szeptyckiego 20; tel 502 562 282;
  - Stowarzyszenie B4, 38-400 Krosno ul. Żwirki i Wigury 17, tel. 17 8532724;
  - PESZKE S.C., ul. Żwirki i Wigury 6c, 38-400 Krosno, tel. 664 990393;
  - Dolina Ruchlinu Sp. z o.o., ul. Niepodległości 11, 38-400 Krosno, tel. 13 437 47 42;

- **inni:**
  - Krzysztof Pawełek PPHU Royal Star, 39-300 Mielec, ul. Lotniskowa 16; tel. 17 788 63 60, fax. 17 773 40 09.
  - Aeroklub Mielecki im. Braci Działowskich, 39-300 Mielec, ul. Lotniskowa 14; tel. 17 788 76 95;
  - Andrzej Skowron FPHU PROAVIATION, 38-400 Krosno, ul. Tysiąclecia 5;

e) służby ruchu lotniczego: na lotnisku brak certyfikowanych służb ruchu lotniczego.
Na lotnisku EPKR jest wyznaczany kierujący lotami, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 października w sprawie kierującego lotami (Dz. U. 2017 poz. 1960).
f) zasady użytkowania lotniska w przypadku kilku użytkowników jednocześnie: Lotnisko posiada kilku użytkowników wpisanych do dokumentacji lotniska.
Wszystkie operacje lotnicze muszą zostać uzgodnione z zarządzającym lotniskiem w celu zapewnienia bezpiecznego wykonywania lotów przez jego użytkowników.

g) możliwość hangarowania, tankowania: typ paliwa, jaki jest dostępny na lotnisku, dostępność obsługi technicznej:

- hangarowanie samolotów i szybowców po wcześniejszym uzgodnieniu z Zarządzającym lotniskiem, postój na płycie,
- tankowanie: dostępne paliwo AVGAS 100LL oraz UL 91 ,
- obsługa techniczna: w zakresie odpowiednich certyfikatów i licencji zapewniana przez:

- Aeroklub Podkarpacki – Szkoła Lotnicza (http://aeroklub-podkarpacki.pl)

h) strefa ruchu lotniskowego ATZ Krosno:
- granice pionowe: GND – 1700 m (5500ft) AMSL
- granice poziome - Koło o promieniu 10 km i środku w punkcie:

49º 40’ 40,13” N 21º 44’ 41,82” E

UWAGA:
wewnątrz strefy ATZ znajduje się strefa zakazana EP P24 JEDLICZE (GND – 3000 ft)

W rejonie lotniska zlokalizowane są dwie strefy czasowo rezerwowane:

1. EPTR 57 (5500 ft – FL165)- tylko dla skoków spadochronowych i lotów szybowcowych,
2. EPTR 15A (FL095-FL185) - tylko dla lotów szybowcowych na „fali”.

   Aktywność stref publikowana jest w AUP.

Strefy pilotażu:

Strefa pilotażu **nr 1 „ODRZYKOŃ”**

Środek strefy znajduje się w punkcie o współrzędnych 49° 44’ 26,6’’N; 21° 43’ 31,0’’E (północno – zachodnia część miejscowości Odrzykoń);

Promień strefy	2 km
KD z lotniska do strefy	004° GEO
KD ze strefy do lotniska	184° GEO
Odległość od lotniska	7,5 km
Wysokość lotów w strefie	500 do 1500 m STD

Strefa pilotażu **nr 2 „WROCANKA”**

Środek strefy znajduje się w punkcie o współrzędnych 49° 38’ 00,5’’N; 21° 44’ 50,8’’E (środek miejscowości Wrocanka);

Promień strefy	2 km
KD z lotniska do strefy	180° GEO
KD ze strefy do lotniska	360° GEO
Odległość od lotniska	5,5 km
Wysokość lotów w strefie	500 do 1500 m STD

Uwaga: Przed rozpoczęciem operacji lotniczych na lotnisku Krosno należy zapoznać się z AUP/UUP. Informację o w/w. można uzyskać w FIS Kraków (Radio 119, 275 MHz, „Kraków Informacja” lub tel.: 012 639 75 85, fax.: 012 639 75 86), oraz w AMC Polska (tel.: 022 574 57 33-35).

i) trasy dolotowe i odlotowe:

Ustala się następujące punkty dolotowe i odlotowe dla lotniska

Nazwa	Lokalizacja	N	E
BRAVO	skrzyżowanie dróg w m. Bajdy	49º45'45"	21º41'05"
KILO	skrzyżowanie dróg w m. Kopytowa	49°39'56"	21°36'39"
INDIA	skrzyżowanie dróg w m. Iwonicz	49°36'18"	21°48'25"
HOTEL	kościół w m. Haczów	49º40'13"	21º53'21"

Trasy dolotowe – po osiągnięciu punktów **Bravo**, **Kilo**, **India** lub **Hotel** obrać kurs w kierunku lotniska Krosno, omijając zwartą zabudowę miasta, następnie wejść w krąg nadlotniskowy.

Trasy odlotowe – analogicznie według wyznaczonych tras dolotowych. Po startach na poszczególnych kierunkach, po wyjściu z kręgu nadlotniskowego należy się kierować na wyznaczone punkty **Bravo, Kilo, India lub Hotel**, a następnie kontynuować lot.

j) lotniska i lądowiska zapasowe:

Lp.	Oznaczenie i lokalizacja lotniska	Kierunek GEO z lotniska KROSNO	Odległość w km	Uwagi
1.	EPRZ – Rzeszów –Jasionka	023º	52 km	RZESZÓW WIEŻA 126.805 MHz
2.	EPML- Mielec	340º	73 km	MIELEC INFORMACJA 119,105 MHz
3.	lądowisko Stara Wieś	071°	22 km	118,865 MHz
4.	lądowisko Jasło	291°	19 km	

k) dozwolony ruch lotniczy:

- VFR,
- w dzień,
- w nocy.

l) budowa kręgu nadlotniskowego:

1. Ustala się obowiązek lotów po standardowych kręgach nadlotniskowych dla lotów sportowych, prywatnych i szkoleniowych, według zasad opisanych w Okólniku Doradczym Urzędu Lotnictwa Cywilnego Nr 001/2010.

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 prostej pokrywającej się z torem jego lotu i prostej wyprowadzonej z punktu przyziemienia pod kątem 45° do osi drogi startowej.

2. Wylot z kręgu nadlotniskowego odbywa się, w zależności od dalszego kierunku lotu, nie wcześniej niż z pierwszego zakrętu.

3. Dla szybowców obowiązują te same drogi startowe, co dla samolotów.

4.Przy wykonywaniu lotów z dwóch równoległych dróg startowych obowiązują kręgi zewnętrzne.

m) warunki utrzymywania łączności w czasie wykonywania lotów

Każdy pilot statku powietrznego zamierzający wykonywać operacje lotnicze na lotnisku Krosno oraz w strefie ATZ Krosno zobowiązany jest do utrzymywania stałego kontaktu radiowego z KROSNO RADIO 2 na częstotliwości 119,555 MHz. Utrzymywanie stałego kontaktu oznacza obowiązek rozgłaszania drogą radiową (broadcastingu):

- rozpoczęcia kołowania,
- gotowości do startu z podaniem wykorzystywanego pasa startowego i kierunku,
- rozpoczęcia manewru startu,
- wejścia w każdy zakręt przy wykonywaniu kręgu nadlotniskowego,
- rozpoczęcia manewru lądowania z podaniem wykorzystywanego pasa startowego i kierunku,
- zakończenia manewru lądowania,
- rozpoczęcia kołowania,

- zakończenia kołowania,
- wlotu w granice ATZ Krosno,
- wylotu poza granice ATZ Krosno.

n) wznowienie orientacji geograficznej:

W przypadku utraty orientacji geograficznej załoga statku powietrznego znajdującego się:

- na wschód od rzeki SAN – przyjąć kurs zachodni, kontynuować lot do osiągnięcia rzeki San i wznowić orientację szczegółową,
- na zachód od rzeki WISŁOKA – przyjąć kurs wschodni, kontynuować lot do osiągnięcia rzeki Wisłoka i wznowić orientację szczegółową,
- na południe od jednotorowej linii kolejowej –Stróże – Jasło – Krosno - Zagórz, przyjąć kurs północny do osiągnięcia linii kolejowej i wznowić orientację szczegółową,
- na północ od jednotorowej linii kolejowej Stróże – Jasło – Krosno - Zagórz, przyjąć kurs południowy do osiągnięcia linii kolejowej i wznowić orientację szczegółową.

- Nawiązać łączność z sektorem FIS Kraków „KRAKÓW INFORMACJA” 119.275 MHz.

o) wykonywanie skoków spadochronowych:

Wymiary i położenie lotniska pozwalają na wykonywanie pojedynczych i grupowych skoków spadochronowych. Zezwala się na jednoczesne wykonywanie skoków spadochronowych i lotów pojedynczych statków powietrznych przy zachowaniu dwustronnej łączności radiowej. Statki powietrzne nie uczestniczące w skokach powinny znajdować się z dala od toru opadania skoczków spadochronowych.

1.3 Kierujący lotami

a). W przypadku wykonywania na lotnisku samodzielnych lotów szkolnych nadlotniskowych wykonywanych na więcej niż jednym statku powietrznym, lotów łączonych (np. samolotowych i szybowcowych), lotów nocnych, lotniczych zawodów sportowych, skoków spadochronowych, zarządzający wyznacza kierującego lotami.

b). W przypadku lotów organizowanych przez jednego użytkownika, kierujący lotami jest wyznaczany spośród osób pozostających w dyspozycji tego użytkownika.

c). W przypadku lotów organizowanych przez więcej niż jednego użytkownika, kierujący lotami jest wyznaczany z pośród osób pozostających w dyspozycji jednego z użytkowników biorących udział w lotach, skokach lub zawodach sportowych.

d). Jeżeli na lotnisku są wykonywane loty łączone, to dla tych lotów jest wyznaczany jeden kierujący lotami.

e). Osoba wyznaczana przez zarządzającego na kierującego lotami, skokami spadochronowymi lub lotniczymi zawodami sportowymi musi posiadać następujące kwalifikacje i uprawnienia:

• świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej lub świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty,

• ważne albo wygasłe uprawnienie instruktora, świadectwo kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej, świadectwo kwalifikacji informatora lotniskowej służby informacji powietrznej, licencję kontrolera ruchu lotniczego lub udokumentowane doświadczenie w kierowaniu lotami lub skokami spadochronowymi w lotnictwie państwowym,

• przeszkolenie zarządzającego w zakresie obowiązujących przepisów i procedur w zarządzaniu ruchem lotniczym na lotnisku Krosno.

f). Osoba wyznaczana przez zarządzającego na kierującego lotami szkolnymi wymagającymi nadzoru instruktorskiego z ziemi, oprócz wymagań określonych w punkcie e powinna posiadać ważne uprawnienie instruktora odpowiadające rodzajowi nadzorowanych lotów wpisane do licencji lub świadectwa kwalifikacji oraz ważne orzeczenie lekarskie, o którym mowa w art. 106 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, właściwej klasy, o ile jest wymagane dla wykonywania czynności lotniczych na podstawie posiadanego uprawnienia, zgodnie z art. 105 ust. 1–1b tej ustawy.

g). Kierujący lotami jest uprawniony do:

• udzielania informacji oraz wskazówek załogom statków powietrznych oraz monitorowania ich ruchu,

• kierowania ostrzeżeń i zaleceń do załóg statków powietrznych w przypadkach podyktowanych względami bezpieczeństwa,

• wyznaczania dodatkowych osób pełniących funkcje pomocnicze podczas lotów oraz określania zakresów ich działania i odpowiedzialności.

h). Kierujący lotami posiada następujące obowiązki:

1. przed rozpoczęciem lotów, skoków spadochronowych lub lotniczych zawodów sportowych:

• uzgodnienie z organem zarządzania ruchem lotniczym warunków wykonywania zaplanowanych lotów, jeżeli wymagają tego przepisy,

• sprawdzenie części lotniska, która będzie użytkowana podczas lotów, pod względem jej przygotowania do lotów,

• zapoznanie się z aktualnymi i prognozowanymi warunkami meteorologicznymi w rejonie wykonywania lotów,

• wyznaczenie STARTU,

• zapoznanie personelu lotniczego biorącego udział w lotach z:

– aktualną i planowaną sytuacją ruchu lotniczego w rejonie wykonywania lotów,

– aktualną i prognozowaną sytuacją meteorologiczną,

– infrastrukturą lotniskową lotniska,

– organizacją lotów oraz zasadami poruszania się po lotnisku,

– przeszkodami znajdującymi się na lotnisku i w jego otoczeniu;

2. podczas lotów, skoków spadochronowych lub lotniczych zawodów sportowych:

• obserwowanie nadlotniskowego ruchu statków powietrznych oraz odbieranie informacji o zamierzonych kierunkach lotu i o aktualnych pozycjach statków powietrznych,

• udzielanie pilotom wskazówek, informacji, ostrzeżeń i zaleceń niezbędnych do wykonywania zadań lotniczych,

• obserwowanie i organizacja naziemnego ruchu lotniczego,

• utrzymywanie kontaktu z organem zarządzania ruchem lotniczym w celu uzgadniania z nim zezwoleń związanych z wykonywaniem lotów oraz przekazywania niezbędnych informacji,

• bieżące zwalnianie niewykorzystywanej przestrzeni powietrznej,

• nadzór nad wykonywaniem lotów przez uczniów-pilotów,

• uwzględnianie na bieżąco zmian warunków meteorologicznych,

• monitorowanie stanu infrastruktury lotniskowej wykorzystywanej w trakcie lotów,

• nadzór nad przestrzeganiem przepisów lotniczych i zasad bezpieczeństwa przez wszystkich uczestników lotów oraz, o ile zajdzie taka potrzeba, wydawanie odpowiednich poleceń w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów,

• informowanie zarządzającego o zaistniałych zdarzeniach lotniczych oraz naruszeniach przepisów lotniczych,

• podjęcie działań w celu udzielenia pomocy lub podjęcia akcji ratowniczej w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego lub powstania sytuacji szczególnej, zgodnie z planem działania w sytuacji zagrożenia dla lotniska;

3. po zakończeniu lotów, skoków spadochronowych lub lotniczych zawodów sportowych:

• nadzorowanie usunięcia oznakowania STARTU oraz usunięcie z pola ruchu naziemnego sprzętu latającego, startowego i pomocniczego,

• powiadomienie organu zarządzania ruchem lotniczym o zakończeniu lotów,

• omówienie przebiegu lotów z personelem lotniczym biorącym udział w lotach,

• weryfikacja kompletności dokumentów, o których mowa w pkt. j.

i). Kierujący lotami powinien przebywać w obrębie STARTU, na którym według potrzeb zapewnia:

• wyłożenie tymczasowych znaków wyznaczających kierunek, miejsce startu i lądowania, o których mowa w załączniku nr 5 do Instrukcji operacyjnej,

• stosowanie znaków ostrzegawczych i pomocniczych sygnałów ostrzegawczych, o których mowa w załączniku nr 6 do Instrukcji operacyjnej,

• wyznaczenie miejsca przeznaczonego dla kierującego lotami i personelu lotniczego biorącego udział w lotach,

• wyznaczenie miejsca postoju statków powietrznych uczestniczących w lotach oraz naziemnego sprzętu technicznego zabezpieczającego uczestniczące w lotach statki powietrzne.

Jeżeli rodzaj wykonywanych lotów oraz natężenie ruchu lotniczego na to pozwala, kierujący lotami może przebywać poza obrębem STARTU, w miejscu dogodnym do monitorowania operacji lotniczych i prowadzenia nadzoru nad lotami szkolnymi, zapewniającym mu stałą obserwację ruchu lotniskowego, miejsca startu i lądowania oraz prowadzenie łączności radiowej.

Kierujący lotami w razie konieczności opuszczenia miejsca wykonywania obowiązków na czas swej nieobecności przekazuje kierowanie lotami osobie posiadającej wymagane dla kierującego lotami kwalifikacje i zapoznaje ją z istniejącą sytuacją w kierowanym przez niego ruchu lotniczym lub przerywa wykonywanie lotów.

j). Czynności kierującego lotami w zakresie sprawowania bieżącego nadzoru nad lotami i ruchem lotniczym są dokumentowane w Książce raportów kierującego lotami prowadzonej przez zarządzającego, w której wpisuje się:

• nazwę lotniska,

• imię i nazwisko kierującego lotami wraz z pisemnym potwierdzeniem przyjęcia obowiązków,

• datę i godzinę przyjęcia i zakończenia obowiązków przez kierującego lotami,

• rodzaj wykonywanych lotów,

• w przypadku zmiany kierującego lotami, imię i nazwisko osoby przejmującej obowiązki kierującego lotami wraz z pisemnym potwierdzeniem przyjęcia obowiązków oraz datą i godziną przyjęcia i zakończenia obowiązków,

• przebieg lotów, w tym informacje o zaistniałych zdarzeniach lotniczych lub innych sytuacjach szczególnych.

k). Zarządzający przechowuje Książkę raportów kierującego lotami przez 24 miesiące od daty ostatniego wpisu w książce.

l). Kierujący lotami w miejscu prowadzenia działalności powinien mieć dostęp do:

• instrukcji operacyjnej lotniska,
• planu działania w sytuacjach zagrożenia,
• wykazu telefonów alarmowych,
• aktualnej prognozy i aktualnych informacji meteorologicznych,
• wskaźnika wiatru,
• radiostacji,
• telefonu,
• zestawu tymczasowych znaków wyznaczających kierunek, miejsce startu i lądowania,
• zestawu znaków ostrzegawczych i pomocniczych sygnałów ostrzegawczych.

1. 4 Zasady ogłaszania i publikowania informacji lotniczej.

1) Za zgłaszanie informacji i danych lotniczych do publikacji w AIP odpowiada Zarządzający Lotniskiem. Informacje są przekazywane drogą pocztową i elektronicznie.
2) Za zgłaszanie wniosku o wydanie NOTAM odpowiada Zarządzający Lotniskiem. Wnioski o wydanie NOTAM są wysyłane faxem do Międzynarodowego Biura NOTAM Warszawa.
3) Za powiadamianie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o zmianach eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska odpowiada Zarządzający Lotniskiem.

1. 5 System rejestrowania ruchu statków powietrznych.

System rejestrowania ruchu statków powietrznych realizowany jest przez służbę dyżurną lotniska. Prowadzony jest rejestr operacji lotniczych.

1. 6 Obowiązki Zarządzającego Lotniskiem.

Zarządzający Lotniskiem obowiązany jest w szczególności:

- wykorzystywać lotnisko zgodnie z jego przeznaczeniem;
- prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów oraz sprawność obsługi użytkowników w zakresie tankowania statków powietrznych;

- utrzymywać lotnisko i jego elementy w stanie odpowiadającym warunkom technicznym, określonym przez właściwy organ i zgodnie z danymi wpisanymi do rejestru lotnisk;
- zapewnić udzielenie niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku;
- udostępnić użytkownikom lotniska informacje zawarte w INOP;
- zapewniać organom administracji lotniczej, wykonującym czynności służbowe na lotnisku warunki niezbędne do wykonywania tych czynności;
- niezwłocznie zawiadamiać Prezesa ULC oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach oraz przewidywanym okresie trwania;
- zorganizować system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska;
- udostępnić informację meteorologiczną dla potrzeb użytkowników lotniska;
- posiadać prawo używania nieruchomości w okresie eksploatacji lotniska;
- koordynować prace lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa lotniskowego.

Ponadto:

1) Zarządzający Lotniskiem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów, uniemożliwia wykonywanie czynności mających wpływ na bezpieczeństwo lotów, jeżeli dalsze ich wykonywanie zagrażałoby temu bezpieczeństwu;

2) Zarządzający Lotniskiem, na którym nie ma lotniczego przejścia granicznego może udostępnić lotnisko do wykonywania międzynarodowych lotów niehandlowych, po uzyskaniu zgody Komendanta Głównego Straży Granicznej i właściwych organów służb celnych. Zgoda taka jest udzielana na czas oznaczony;

3) Wymogu uzyskania zgody, o której mowa w pkt 2) nie stosuje się do wykonywania międzynarodowych lotów niehandlowych w granicach strefy Schengen, jeżeli nie została tymczasowo przywrócona kontrola graniczna, zgodnie z art.23 rozporządzenia (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006r ustanawiającego wspólny kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice.

Strona celowo niezapisana

CZĘŚĆ 2. DANE DOTYCZĄCE LOKALIZACJI LOTNISKA

2.1 Plan lotniska

Mapa (szkic) w skali 1:5 000 (załącznik nr 1) zawierająca:

- granice pola wzlotów wraz z naniesionymi drogami startowymi,
- położenie wskaźników wiatru (budynek administracyjny 296 m n.p.m., przy płycie tankowania samolotów, przy progu „11" DS1),
- zabudowę lotniskową.

2.2 Plan granic lotniska

Został załączony do niniejszej Instrukcji Operacyjnej Lotniska Krosno – EPKR.
(załącznik nr 1)

2.3 Dane dotyczące odległości do najbliższego miasta

Lotnisko zlokalizowane na terenie miasta Krosna, w jego południowej części, w odległości ok. 2,5 km od centrum miasta.

2.4 Dane dotyczące aktu własności

Właściciel: Gmina Miasto Krosno.

Miejsce celowo pozostawione niezapisane

Strona celowo niezapisana

CZĘŚĆ 3 DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA PODLEGAJĄCE ZGŁOSZENIU DO AIS

3.1 Informacje ogólne

a) nazwa lotniska i międzynarodowy kod lotniska wg ICAO: KROSNO - EPKR
b) lokalizacja lotniska oraz współrzędne ARP wg WGS-84:
szerokość: 49º 40' 40,13" N
długość: 21º 44' 41,82" E
c) wzniesienie lotniska: 283,21m n.p.m.
d) temperatura odniesienia lotniska: 24,6° C (2001-2010 r.)
e) znak wywoławczy i częstotliwość lotniska: „KROSNO RADIO 2" - 119,555 MHz.
f) kod referencyjny lotniska: 2B
g) deklinacja magnetyczna: 4° E
h) dane telefoniczne i adresowe:
- Zarządzającego Lotniskiem:
Gmina Miasto Krosno Adres do korespondencji:
ul. Lwowska 28a
38-400 Krosno, tel.: +48 577 119 606, +48 13 47 43 380.
- osoby odpowiedzialnej za bezpieczeństwo operacji na lotnisku:
Katarzyna Bęben, Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krosna
ds. Zarządzania Lotniskiem, Urząd Miasta Krosna, tel. +48 608174328

Minimalne warunki atmosferyczne lotniska:

Rodzaj lotów	Minimalna widzialność w kilometrach		Minimalny pułap chmur nad poziomem lotniska w metrach (ft)	
	w dzień	w nocy	w dzień	w nocy
Szybowcowe	2,0	5,0	300 (1000)	500 (1650)
Samolotowe	2,0	5,0	200 (660)	500 (1650)
Śmigłowcowe	1,5	5,0	200 (660)	300 (1000)
Balonowe	2,0	5,0	200 (660)	500 (1650)
Motolotniowe	2,0	-	300 (1000)	-

3.2 Wymiary lotniska i informacje z tym związane

a) wymiary, kierunki geograficzne oraz rodzaj nawierzchni drogi startowej:
Lotnisko w kształcie nieregularnego wieloboku, w który jest wpisane pole wzlotów o maksymalnych wymiarach:

- na kierunku E – W 2050m,
- na kierunku N – S 1525m,

Granice pola wzlotów wyznacza obwiednia przebiegająca po najbardziej wysuniętych wierzchołkach.
Na lotnisku wyznaczono trzy drogi startowe.

- droga startowa DS 1: RWY11R/29L - 111º / 291º GEO, 107º /287º MAG (główna droga startowa) 1100 m (z zab. 1820 m) x 30 m, nawierzchnia utwardzona; nachylenie poprzeczne do 1,5 %, nachylenie podłużne do 0,4%; nośność nawierzchni: **PCN = 50/F/D/W/T**

- droga startowa DS 2: RWY 16/34 – 161º / 341º GEO, 157º /337º MAG 730 m (z zab. 850 m) x 100m, nawierzchnia trawiasta; nachylenie poprzeczne do 0,2 %, nachylenie podłużne 0,56 %;

- droga startowa DS 3: 11L/29R - 111º / 291º GEO, 107º /287º MAG 1035 m (z zab. 1155 m) x 100m nawierzchnia trawiasta, nachylenie poprzeczne do 0,29 %, nachylenie podłużne 0,28 %

b) lokalizacja przesuniętego progu: **nie dotyczy**.

c) wymiary i rodzaj nawierzchni pasa drogi startowej, zabezpieczenia końców drogi startowej oraz zabezpieczenia przerwanego startu (SWY): DS 1 – 1100m x 30m: TODA: 1100m, TORA: 1100m, ASDA: 1100m, LDA: 1100m, RESA: 120m x 90m SWY: 0m, PAS DROGI STARTOWEJ 1820m x 300m.

d) wymiary i rodzaj nawierzchni dróg kołowania: DK-D długość 153m, szerokość 18m; DK-E długość 546m, szerokość 10,50m; DK-F długość 115m, szerokość 10,50m. Nawierzchnie dróg kołowania z betonu asfaltowego
nośność nawierzchni: **PCN = 50/F/D/W/T.**
Kołowanie samolotów do i z DS 1 odbywa się DK-E lub DK-D i DK-F.
Na trawiastej części lotniska nie wyznaczono dróg kołowania. Kołowanie odbywa się skrajem pasów trawiastych według wskazówek kierującego lotami z zachowaniem szczególnej uwagi na aktualny ruch na lotnisku.

e) rodzaj nawierzchni oraz rodzaj stanowisk postojowych na płycie postojowej: **płyta postojowa PPS o wymiarach 40m x 48m. Nawierzchnia PPS z betonu asfaltowego,** nośność nawierzchni: **PCN = 50/F/D/W/T.**

f) **płyta postojowa PTS (z kontenerową stacją paliw) o wymiarach 70m x 80m x 50mx 75m x 50m. Nawierzchnia PPS z betonu asfaltowego,** nośność nawierzchni: **PCN = 50/F/D/W/T.**

g) wymiary zabezpieczenia wydłużonego startu (CWY) wraz z profilem terenu: **nie dotyczy**.

h) rodzaje wzrokowych pomocy nawigacyjnych:

DS 1:

oznakowanie dzienne: oznakowanie poziome: linie w kolorze białym
- oznakowanie progu DS,
- oznakowanie punktu celowania,
- oznakowanie tożsamości DS,
- linia osiowa DS.

oznakowanie nocne:
- światła krawędziowe drogi startowej (białe/żółte),
- światła końca drogi startowej (czerwone),
- światła progu drogi startowej (zielone),
- uproszczony świetlny system podejścia na kierunku RWY 29L,
- system wskaźnika ścieżki podejścia precyzyjnego PAPI na kierunku 29L.

DS 2, DS 3:

oznakowanie dzienne:

- DS 2 i DS 3 oznakowane są za pomocą białych płaskich betonowych oznaczników o wymiarach 3m x 1m rozmieszczonych wzdłuż podłużnych krawędzi DS w odstępach nie większych niż 100 m, progi DS oznakowane za pomocą białych płaskich betonowych narożników o ramieniu 3m i szerokości 1m rozmieszczonych na obu krawędziach podłużnych DS. W czasie wykonywania lotów z wykorzystaniem trawiastych dróg startowych, użytkowane drogi startowe są dodatkowo, według potrzeb, oznakowane poprzez wyłożenie tymczasowych znaków wyznaczających kierunek, miejsce startu i lądowania zgodnie z Załącznikiem nr 5. Znak miejsca startu i lądowania należy wykładać w miejscu przyziemienia, w granicach pola wzlotów, w odległości zapewniającej statkowi powietrznemu bezpieczny przelot nad przeszkodami z przewyższeniem min. 25 m podczas startu lub podejścia do lądowania, w odległości nie mniejszej niż 100 m od najbliższej, nawet płaskiej przeszkody znajdującej się na podejściu do lądowania.

oznakowanie nocne:
- w przypadku wykonywania lotów nocnych z wykorzystaniem DS2 lub DS3 dopuszczalne jest użycie przenośnego systemu świetlnego zgodnie z instrukcją rozstawienia świateł zawartą w Załączniku nr 6.

DK-D, DK-E, DK-F:
- oznakowanie dzienne: linia osiowa DK w kolorze żółtym, znaki pionowe,
- oznakowanie nocne: światła krawędziowe (niebieskie), podświetlane znaki pionowe.

Na budynku administracyjnym, na wysokości 296 m n.p.m. , w okolicach progu pasa 11R, oraz na płycie postojowej znajdują się wskaźniki kierunku wiatru „rękaw”, hangary i budynek administracyjny są wyposażone w oświetlenie nocne.

i) lokalizacja i częstotliwość radiowa lotniskowego stanowiska sprawdzania VOR: **nie dotyczy** .

j) współrzędne geograficzne każdego progów DS. 1 :
Próg '29': N: 49º 40’ 38,44” E: 21º 45’ 07,24” ;
Próg '11': N: 49º 40’ 51,81” E: 21º 44’ 16,39”.
DS. 2,3,: nie dotyczy

k) współrzędne geograficzne każdego stanowiska postojowego: **nie dotyczy .**

l) współrzędne geograficzne oraz wzniesienie najwyższego elementu każdej przeszkody lotniczej w otoczeniu lotniska:

L.p.	Rodzaj przeszkody Identyfikator ULC	N	E	Wysokość n.p.t. (m)	Wysokość n.p.m. (m)	Przebija pow. OLS (m)	Oświe-tlenie	Oznako -wanie
1	Silosy betonowni (3) KR001-2016-1	49º41’28,7’’	21º43’47,5’’	17	293,5	8,5	Tak	Tak
2	Wzgórze Korona (1) KR002-2016-2	49º42’31”,2	21º45’57”,7	0	325,8	0,8	Nie	Nie
3	Wzgórze Korona (2) KR003-2016-3	49º42’26”,4	21º46’23’,2	0	336,8	11,8	Nie	Nie
4	Wzgórze Suchodół (1) KR004-2016-4	49º39’36”,8	21º45’48”,3	0	330,7	5,7	Nie	Nie
5	Wzgórze Suchodół (2) KR005-2016-5	49º39’38”,1	21º46’20”,6	0	330,7	5,7	Nie	Nie
6	Wzgórze Suchodół (3) KR006-2016-6	49º39’15”,4	21º46’18”,8	0	326,0	1	Nie	Nie
7	Winna Góra KR007-2016-7	49º38’45”,8	21º46’00”,3	0	342,6	17,6	Nie	Nie

Przeszkody lotnicze na lotnisku

Lp	Rodzaj przeszkody	N	E	Wysokość n.p.t. (m)	Wysokość n.p.m. (m)	Przebija pow. OLS (m)	Oświe-tlenie	Oznako-wanie
8	System PAPI	49º40’40”,0	21º44’56”,0	0,8	280,5	0,8	nie	nie
9	Stacja METEO	49º40’44”,0	21º44”27’,0	5,0	288,0	5,0	tak	tak
10	Ceilometr	49º40’57”,7	21º43”54’,2	1,5	283,0	1,5	nie	nie

l) lokalizacja i wzniesienie stanowiska sprawdzania wysokościomierza przed lotem:
N 49º40’48,8”, E 21º44’39,8”,
282 m (925 ft) AMSL
punkt oczekiwania pasa 11L/29R (DS-1) na DK-E.

m) deklarowane długości (TORA, TODA, ASDA, LDA):

Oznaczenie dróg startowych	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
DS - 1 - utwardzona	1100	1100	1100	1100
DS – 2	730	730	730	730
DS – 3	1035	1035	1035	1035

n) kategoria ochrony przeciwpożarowej: **brak** .

Miejsce celowo pozostawione niezapisane

Strona celowo niezapisana

CZĘŚĆ 4 DANE DOTYCZĄCE LOTNISKOWYCH PROCEDUR OPERACYJNYCH I ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA

4.1 Lotniskowy system obiegu informacji

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

Cykl AIRAC - służy do publikowania danych z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym. W tym cyklu publikowane są dane wyłącznie bardzo istotne z punktu widzenia m.in. infrastruktury lotniczej, zmiany częstotliwości radiowej. Zachowanie cyklu publikacji AIRAC pozwala załogom statków powietrznych i wszystkim zainteresowanym użytkownikom lotniska – zapoznawać się z ważnymi zmianami, na co najmniej 28 dni przed ich wejściem w życie.

NOTAM - należy wydawać wówczas gdy informacja w nim zawarta ma charakter tymczasowy (nie dłużej niż na 90 dni) 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.

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. Publikacja danych następuje na podstawie podpisanego wniosku przez Zarządzającego Lotniskiem.

b) Dostępny system informacji lotniczej:

- telefonicznie, faksem, radiowo;
- informacja o lotnisku jest publikowana w AIP VFR;

Informacje o planowanych lotach (plany lotów) powinny być przekazywane zgodnie z obowiązującymi procedurami i przepisami do:

ARO tel. +48-22-574-7173, fax. +48-22-574-7188, Adres e-mail: aro@pansa.pl

Wszelkie informacje dotyczące składania planów lotu dostępne są na www.pansa.pl, w tym formularze do składania (wysyłania) FPL drogą e-mail. Zgodnie z Aneksem 2 ICAO (pkt 3.3.1) warunkiem zapewnienia służby informacji powietrznej i służby alarmowej dla lotów VFR w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej jest złożenie planu lotu.

- Zarządzający wyraża zgodę na przetwarzanie danych oraz wyraża zgodę na udostępnienie informacji o lotnisku innym użytkownikom przez PAŻP i ULC.

4.2 Dostęp do pola ruchu naziemnego [PRN, PNRL]

Dostęp do pola naziemnego ruchu lotniczego [PNRL] jest ograniczony ogrodzeniem lotniska z tablicami informującymi o zakazie wstępu na teren lotniska przez osoby do tego nieupoważnione. Dostęp do PRN mają wyłącznie osoby i pojazdy, których obecność jest niezbędna do wykonywania zadań związanych z funkcjonowaniem lotniska

Poruszanie się osób i pojazdów po terenie lotniska reguluje instrukcja przepustkowa. Każdy pojazd chcący poruszać się po strefie lotniska musi posiadać wypisaną przez Zarządzającego Lotniskiem przepustkę zawierającą informację o: marce pojazdu, numerze rejestracyjnym, imieniu i nazwisku/ nazwie właściciela, dacie ważności przepustki, oznaczeniu stref uprawniających do poruszania się pojazdu.

Ruch kołowy pojazdów służących obsłudze lotniska może odbywać się wyłącznie wzdłuż krawędzi lotniska, po drogach kołowania lub według wskazówek osób funkcyjnych Zarządzającego i należy wykonywać go jak najkrótszą drogą z zachowaniem szczególnej ostrożności i obserwacji przestrzeni wokół lotniska. Kierujący pojazdem poruszającym się w PRN jest zobowiązany do utrzymywania łączności radiowej lub telefonicznej z Zarządzającym lotniskiem. Dozwolona maksymalna prędkość pojazdów to:

1) samochody osobowe i samochody osobowo-terenowe do 50 km/h;
2) dystrybutory paliwowe i inne – w miejscach postoju i tankowania do 5-10 km/h;
3) samochody sanitarne, ppoż. oraz pojazdy grupy awaryjnej w czasie dojazdu do miejsca parkowania do 50 km/h, a podczas brania udziału w akcji ratowniczej do 70 km/h

Pozostałe pojazdy mogą poruszać się jedynie wzdłuż hangarów pod warunkiem, że kierujący tymi pojazdami posiadają zezwolenie Zarządzającego lotniskiem na taki przejazd. Wszelki ruch kołowy pojazdów podporządkowany jest ruchowi statków powietrznych. Pojazd poruszający się w PRN ustępuje pierwszeństwa statkowi powietrznemu.

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

Pojazd powinien zachować odległość nie mniejszą niż 3 m od nieruchomego statku powietrznego z niepracującymi silnikami, z wyjątkiem sytuacji, gdy to konieczne do obsługi tego statku powietrznego.

Pojazdy poruszające się w obszarze PRN muszą być wyposażone w żółte błyskowe lampy ostrzegawcze („kogut") i mieć je włączone. Pojazd stojący w obszarze PRN musi być pod stałym nadzorem kierującego, który powinien zapewnić możliwość natychmiastowego odjazdu z miejsca postoju.

W razie potrzeby holowanie statku powietrznego, pojazdem wyposażonym w światła ostrzegawcze, może odbywać się wyłącznie po nawierzchniach do tego przystosowanych. Prędkość holowanych statków powietrznych przy użyciu sztywnego urządzenia holowniczego nie może być większa jak 15 km/h, a w przypadku holowania statku powietrznego za pomocą miękkiego urządzenia holowniczego – 5 km/h.

Prędkość kołujących statków powietrznych powinna być dostosowana do warunków panujących na lotnisku jednak nie większa niż 30 km/h.

Wszystkie osoby uprawnione do poruszania się po lotnisku muszą zostać przeszkolone przez zarządzającego lotniskiem oraz posiadać przepustkę wydaną przez zarządzającego lotniskiem.

Osoby należące do personelu lotniczego mogą udawać się na start lub ze startu bezpośrednio, zgodnie z przepisami i zachowaniem ostrożności. Inne osoby mogą poruszać się tylko z przewodnikiem wyznaczonym przez osoby funkcyjne Zarządzającego.

W czasie prowadzenia lotów jest wyznaczona osoba funkcyjna mająca do dyspozycji oznakowany samochód (pomarańczowe światło błyskowe na dachu – „kogut"), której zadaniem jest obserwacja PNRL i natychmiastowa interwencja w przypadku wtargnięcia osób postronnych lub zwierząt, mająca na celu eliminację powstałego zagrożenia.

Pojazd ratowniczy biorący udział w akcji ratowniczej ma pierwszeństwo przez innymi uczestnikami ruchu na lotnisku

4.3 Tankowanie statków powietrznych

Tankowanie statków powietrznych odbywa się z samoobsługowej kontenerowej stacji tankowania.

Tankowanie statków powietrznych należy przeprowadzać zgodnie z Instrukcją Użytkowania w Locie danego statku powietrznego oraz Instrukcją tankowania umieszczoną na dystrybutorze paliwa.

W pobliżu stacji paliw obowiązuje zakaz postoju statków powietrznych, które nie wymagają tankowania oraz innych pojazdów.

Podczas tankowania silnik tankowanego statku powietrznego musi być wyłączony, wszystkie osoby muszą opuścić tankowany statek powietrzny.

Należy przestrzegać wyznaczonej strefy zagrożenia pożarowego, podczas tankowania statku powietrznego, obejmującej obszar w odległości 3m od najbardziej wystających części statku powietrznego z każdej strony.

Podczas tankowania statku powietrznego należy wystrzegać się uruchamiania silników pojazdów, znajdujących się w pobliżu.

Należy okresowo sprawdzać stan techniczny i termin ważności użytkowania sprzętu gaśniczego, zlokalizowanego przy dystrybutorze.

4.4 Lotniskowy plan awaryjny

Opracowano Plan działania w sytuacjach zagrożenia /PDSZ/ dla lotniska Krosno – EPKR.

4.5 Ratownictwo i ochrona przeciwpożarowa

Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem personelu lotniczego i statków powietrznych sprawuje Zarządzający Lotniskiem.

Odpowiedzialność za koordynowanie działań służ ratowniczych na terenie lotniska w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego ponosi Zarządzający Lotniskiem.

Plan Działania w Sytuacjach Zagrożenia (PDSZ): został zatwierdzony i wprowadzony do stosowania.

4.9 Zarządzanie płytą postojową PPS, PTS.

4.9.1. Statki powietrzne są ustawiane na wyznaczonych płytach postojowych lotniska według wskazówek pracownika Zarządzającego lotniskiem lub kierującego lotami.

4.9.2 Podczas postoju statku powietrznego na płycie postojowej lotniska w godzinach pracy lotniska, zarządzający lotniskiem zapewnia:

1) Zabezpieczenie przed przedostaniem się na pokład osób nie upoważnionych oraz nie uczestniczących w wykonywaniu lotu;

2) Niedopuszczenie do przejęcia na pokład statku powietrznego bagażu zawierającego przedmioty, których przewóz jest zabroniony lub mogące spowodować zniszczenie lub uszkodzenie statku powietrznego;

3) Za przyjęcie oraz ochronę statku powietrznego na płycie postojowej odpowiedzialny jest dyżurujący pracownik lotniska.

Pozostawienie statku powietrznego na płycie postojowej poza godzinami pracy lotniska wymaga uzgodnień pomiędzy zarządzającym i właścicielem statku powietrznego.

Kołowanie samolotów z płyty postojowej do i z DS 1 odbywa się DK-E lub DK-D i DK-F.

Na trawiastej części lotniska nie wyznaczono dróg kołowania. Kołowanie odbywa się skrajem pasów trawiastych według wskazówek kierującego lotami z zachowaniem szczególnej uwagi na aktualny ruch na lotnisku.

Zarządzający lotniskiem zapewnia, aby personel pracujący na płycie postojowej:

- znał i stosował procedury bezpieczeństwa na płycie postojowej;

- posiadał sprzęt i wyposażenie niezbędne do wykonywania zadań, które wykonuje, w tym w szczególności:

  a) niezbędne środki łączności i sygnalizacji (radiotelefon do łączności z Dyżurnym Operacyjnym Lotniska, ręczne sygnalizatory świetlne);

  b) ubiór wyposażony w elementy odblaskowe (kamizelki lub kurtki)

- posiadał dostęp do środków ochrony przeciwpożarowej (gaśnice na stanowiskach postojowych).

4.9.3 Istnieje możliwość zakotwiczenia statków powietrznych na trawiastych stanowiskach postojowych w pobliżu hangaru nr 1, stanowiska te są oznakowane chorągiewkami.

4.10 Bezpieczeństwo na płycie postojowej.

Wstęp na płytę postojową mają wyłącznie pracownicy lotniska, właściciele parkujących statków powietrznych lub ich pracownicy np. mechanicy obsługi

1. Do obsługi statków powietrznych parkowanych na płycie postojowej lub hangarowanych mogą być dopuszczone osoby dobrze znające przepisy bezpieczeństwa pracy przy tym sprzęcie.
2. Przed przyjęciem statku powietrznego pod ochronę na płycie postojowej należy upewnić się, że statek powietrzny został zakotwiczony, uziemiony i zabezpieczony przed przemieszczaniem oraz że pokrywy wzierników statku powietrznego są należycie zamknięte i zabezpieczone (oplombowane).
3. Każda osoba obecna przy ustawianiu statku powietrznego na płycie postojowej zobowiązana jest podać niezwłocznie komendę „STOP" głosem lub umownym sygnałem w przypadku zauważenia niebezpieczeństwa grożącego ludziom lub sprzętowi. Po podaniu komendy statek powietrzny powinien być natychmiast zatrzymany.
4. Zakładanie pokrowców i "zagłuszek" oraz plombowanie statku powietrznego wykonuje jego użytkownik lub osoba przez niego upoważniona.
5. Zabrania się palenia papierosów na płycie postojowej oraz wzniecania jakiegokolwiek źródła ognia w odległości mniejszej niż 50 m od płyt postojowych lotniska Krosno
6. Usuwanie zanieczyszczeń płynnych z płyty postojowej lotniska dokonywane jest przez służbę ratownictwa lotniskowego a przy większych wyciekach przez wyspecjalizowany podmiot na koszt sprawcy.
7. Ruch pojazdów na stanowisku postojowym zabroniony jest podczas:

- ruchu statku powietrznego na stanowisku,

- pracy lub uruchamiania silników statku powietrznego na stanowisku.

8. Tankowanie statków powietrznych na płycie postojowej może być wykonywane pod warunkiem zapewnienia niżej wymienionych środków bezpieczeństwa oraz procedur:

1) Organizację operacji i kontroli procesów tankowania celem zapewnienia poprawności ich wykonywania przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa pracy i bezpieczeństwa lotniczego określa instrukcja tankowania operatora;

2) Obsługa tankowania statku powietrznego przeprowadzana jest z udziałem załóg statków powietrznych lub pod ich nadzorem przez uprawniony personel operatora.

4.15 Osłona meteorologiczna

Zapewniona przez Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie. Informacja meteo dostępna na stronie www.imgw.pl w zakładce „Awiacja", prognoza obszarowa „OBSZAR A-5" oraz depesze METAR i TAF, mapy SIGNIFICANT do 700 hPa i prognozy GAMET dla pozostałych obszarów A1-A4. Obszary radarowe z telefonów komórkowych dostępne są, podając adresy zakładek: m.pogodynka.pl/radiolot/ lub m.latanie.pogodynka.pl.

Lotnisko wyposażone jest w sprzęt pomiarowy w postaci wiatromierza i barometru.

Dla potrzeb lotniska nie są opracowywane dedykowane informacje meteorologiczne.

4.16 Środki łączności umożliwiające dostęp do danych meteorologicznych:

tel./fax. +48 13 43 212 09, Internet – www.imgw.pl , zakładka „Awiacja".

4.17 Kontakt do właściwego terytorialnie Biura Meteorologicznego:

Centralne Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie, ul. P. Borowego 14,

tel. +48 12 639 81 51,
+48 12 63981 52,
+48 503 112 150,

Fax +48 12 425 19 73.

Miejsce celowo pozostawione niezapisane

CZĘŚĆ 6 ZEZWOLENIA, WYŁĄCZENIA, ODSTĘPSTWA OD NORM I ZALECEŃ OKREŚLONYCH W PRZEPISACH MIĘDZYNARODOWYCH KRAJOWYCH

6.1 Ogólne zasady odstępstw od norm i zaleceń w eksploatacji lotniska.

1. Eksploatacja lotniska Krosno musi być realizowana zgodnie z Instrukcją Operacyjną lotniska

2. Zarządzający lotniskiem może zezwolić na eksploatację lotniska lub jego części dla celów innych niż lotnicze, jeżeli nie naruszy to przepisów bezpieczeństwa ruchu lotniczego i nie ograniczy jego możliwości eksploatacyjnych określonych w Instrukcji Operacyjnej Lotniska.

6.2 Odstępstwa od Instrukcji Operacyjnej Lotniska Krosno. Jeżeli użytkownik (organizator lotów, skoków spadochronowych) nie może dostosować się do postanowień niniejszej instrukcji, obowiązany jest do złożenia pisemnego oświadczenia o konieczności zastosowania odstępstwa, a operacje lotniczą może wykonać dopiero po uzyskaniu zgody zarządzającego lotniskiem.

Miejsce celowo pozostawione niezapisane

CZĘŚĆ 7 INFORMACJE DODATKOWE

7.1. Telefon do Służb Ruchu Lotniczego (FIS): **+48 12 639 75 85**

7.2. Telefony i adresy najbliższej jednostki Straży Pożarnej: **+48 13 43 66 308;**

998 / 112 Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej

Krosno ul. Niepodległości 6

7.3. Telefony i adresy najbliższej jednostki Policji: **+48 13 43 29 310;**

997 / 112 Komenda Miejska Policji

Krosno ul. Lwowska 28

7.4. Telefony i adresy najbliższej placówki Służby Zdrowia: **+48 13 43 202 22;**

999 / 112 Samodzielne Publiczne Pogotowie Ratunkowe

Krosno ul. Grodzka 45

7.5. Telefony do Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego:

+48 17 867 12 38; +48 17 867 18 59

7.6. Telefon do PKBWL: **+48 22 630 11 31, 630 11 44.**

7.7. Telefon do LBB - ULC: **+48 22 520 75 00, 520 73 55**

Miejsce celowo pozostawione niezapisane

CZĘŚĆ 8 INDEKS SKRÓTÓW I HASEŁ

AFIS	Lotniskowa służba informacji powietrznej
AIP	Zbiór informacji lotniczych
AIRAC	Lotnicze Rozporządzenia Informacje i Kontrole
ALT	Wysokość bezwzględna
AMSL	Ponad średnim poziomem morza
AGL	Nad poziomem terenu
APCH	Zbliżanie podejście
ARP	Punkt odniesienia lotniska
ASDA	Rozporządzalna długość przerwanego startu
ATIS	Służba automatycznej informacji lotniczej
ATS	Służby ruchu lotniczego
ATZ	Strefa ruchu lotniskowego
AUP/UUP	Plan Użytkowania Przestrzeni Powietrznej
CWY	Zabezpieczenie wydłużonego startu (clearway)
DK	Droga kołowania
DS.	Droga startowa
EAT	Spodziewany czas podejścia
FL	Poziom lotu
FM	Modulacja częstotliwością
FPL	Zgłoszony plan lotu
GAMET	Prognoza obszarowa dla lotów na małych wysokościach
GEO	Geograficzny lub rzeczywisty
GDS	Główna droga startowa
GND	Teren , ziemia
HOL	Święto
HZ	Herc
INOP	Instrukcja operacyjna lotniska
INS	Bezwładnościowy (inercyjny) system nawigacyjny
KDM	Kurs drogi magnetyczny
KG	Kilogram
KHZ	Kiloherc
KT	Węzły
LDA	Rozporządzalna długość do lądowania
LSQ	Wydział Bezpieczeństwa Lotów, Standaryzacji i Jakości
LT	Czas lokalny
MAG	Magnetyczny
METAR	Komunikaty regularnych obserwacji meteorologicznych dla lotnictwa
MHZ	Megaherc
MTOM	Maksymalna masa startowa
NOTAM	Zawiadomienie zawierające informacje o ustanowieniu stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służb, procedur lub niebezpieczeństwie, których przekazanie we właściwym czasie zainteresowanym ma zasadnicze znaczenie dla operacji lot.
PAPI	System precyzyjnej ścieżki podejścia
PAŻP	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
PCN	Liczba klasyfikacyjna nawierzchni

PKBWL	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
PRN	Pole ruchu naziemnego
RWY	Droga startowa
SNOWTAM	Specjalna seria NOTAM redagowanych zgodnie z określonym formatem i zawiadamiających o obecności lub usunięciu niebezpiecznych warunków spowodowanych śniegiem lodem na polu naziemnego ruchu lotniczego.
SWY	zabezpieczenie przerwanego startu (stopway)
TAF	Kod depeszy – prognozy pogody dla lotniska (Terminal Aerodrome Forecast.)
TODA	Rozporządzalna długość startu
TORA	Rozporządzalna długość rozbiegu
TRA	Strefa czasowo zarezerwowana
WGS-84	Światowy system geodezyjny 1984r.
VFR	Zasady Lotu z Widocznością
VOR	Radionawigacyjny system kątowy do nawigacji średnio i krótkodystansowej

Miejsce celowo pozostawione niezapisane

CZĘŚĆ 9 ZAŁĄCZNIKI DO INSTRUKCJI OPERACYJNEJ

- **Załącznik nr 1** - Szkic z naniesionymi elementami lotniska w skali 1:5 000 .
- **Załącznik nr 2** - Plan umiejscowienia lotniska na mapie w skali 1:500 000.
- **Załącznik nr 3** – Trasy dolotowe / odlotowe.
- **Załącznik nr 4** – Książka Kontroli Lotniska.
- **Załącznik nr 5** - Tymczasowe znaki wyznaczające kierunek, miejsce startu i lądowania.
- **Załącznik nr 6** - Schemat układu świateł drogi startowej o nawierzchni trawiastej.

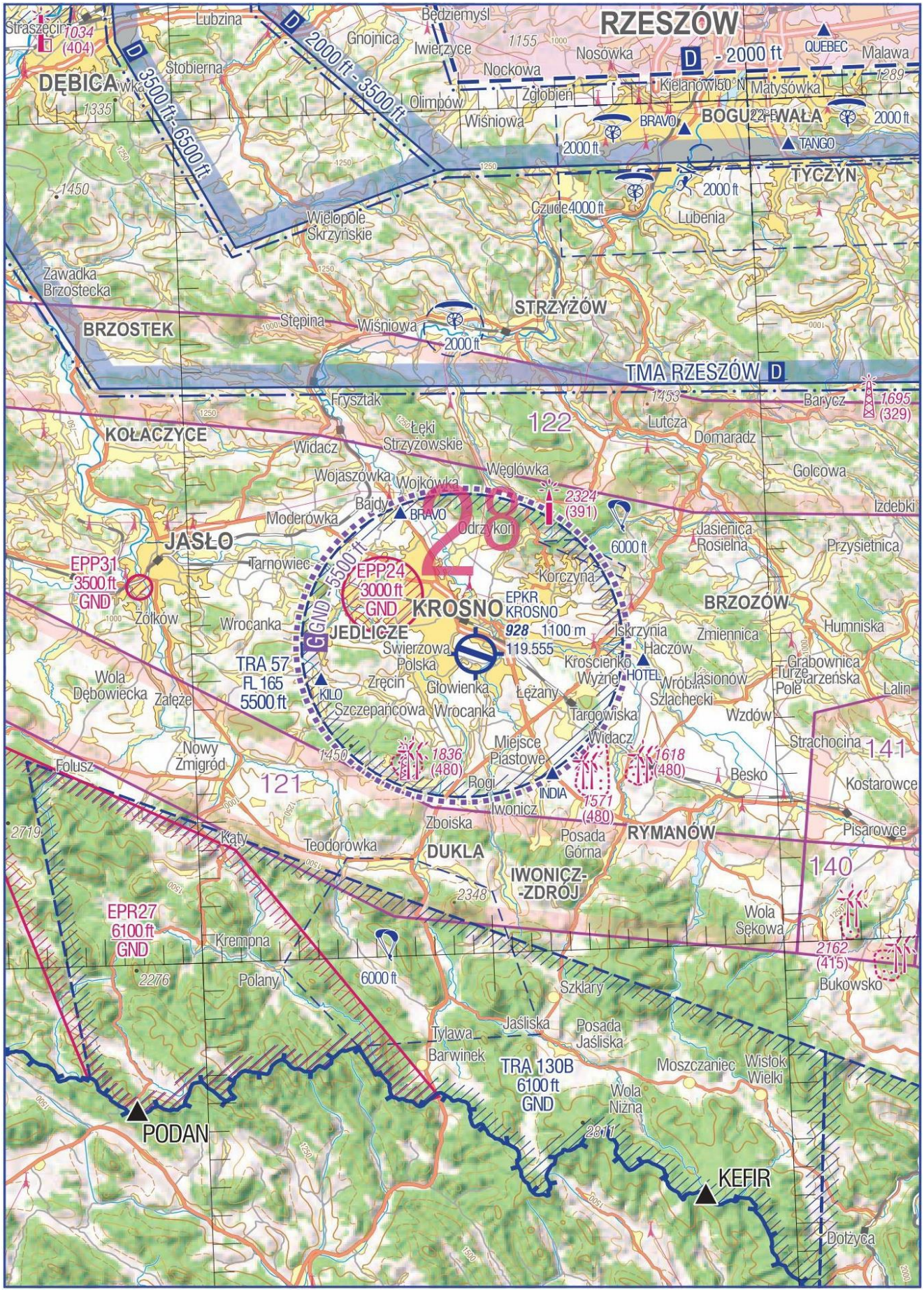
Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krosna
ds. Zarządzania Lotniskiem

Katarzyna Bęben

.....
Zarządzający

Strona celowo niezapisana

Instrukcja Operacyjna Lotniska Krosno EPKR
Załącznik nr 2
Plan umiejscowienia lotniska na mapie w skali 1:500 000



Źródło Lotnicza Mapa Polski –ICAO 1:500 000 (2019 r.) PAŻP

Instrukcja Operacyjna Lotniska Krosno
EPKR
Załącznik nr 3

MAPA REJONU LOTNISKA - TRASY DOLOTOWE / ODLOTOWE EPKR

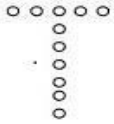
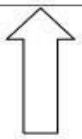
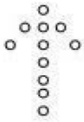
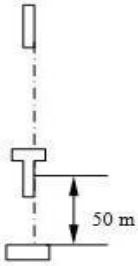
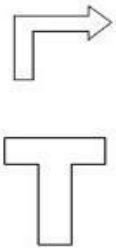
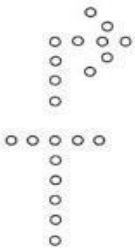
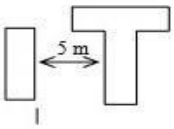
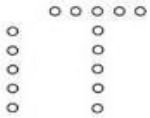
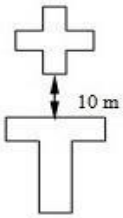
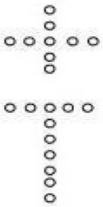
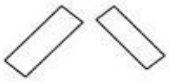
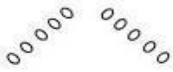
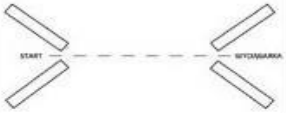
Mapa: Wydawnictwo "COMPASS", www.compass.krakow.pl

Instrukcja Operacyjna Lotniska Krosno EPKR

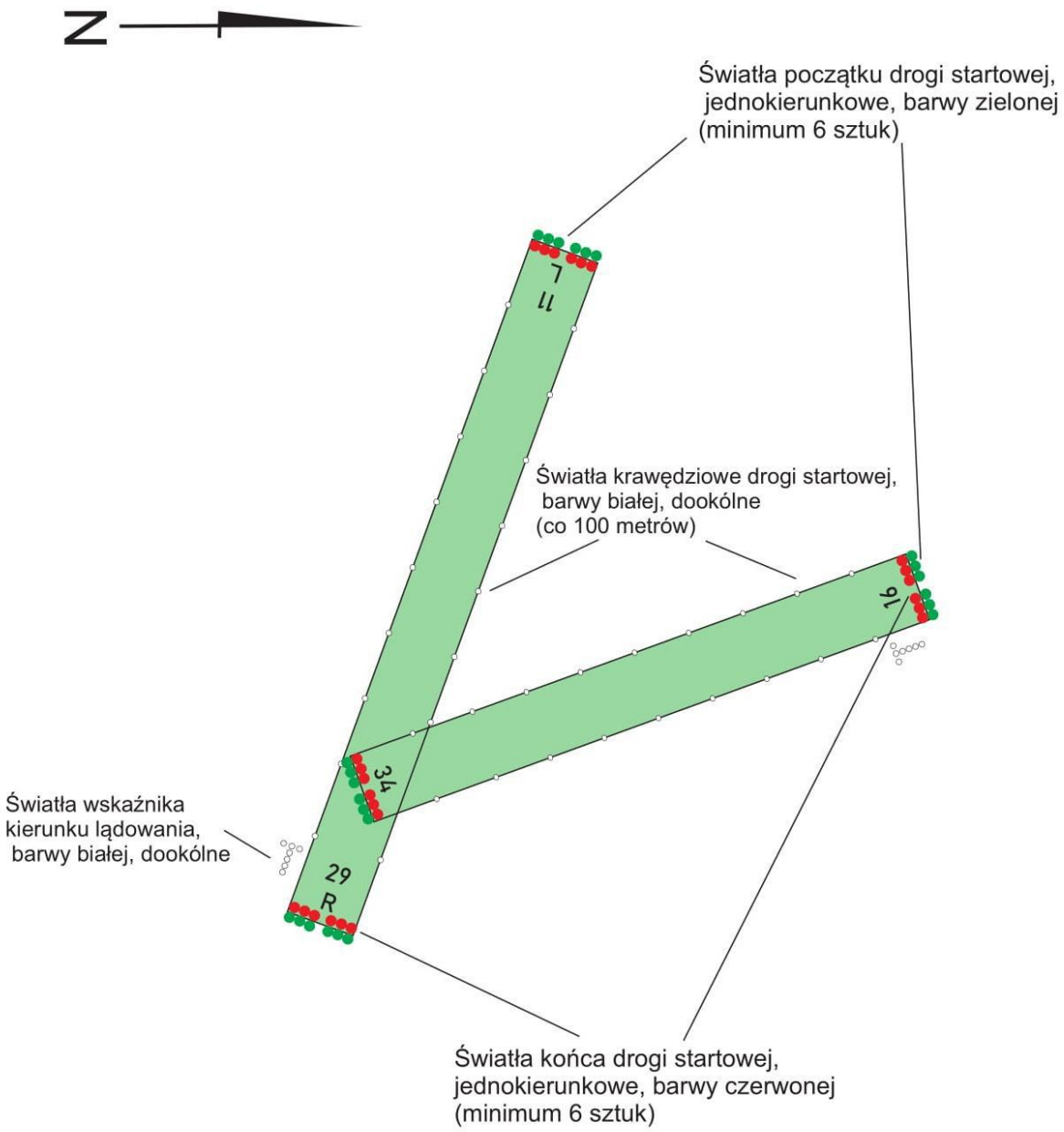
Załącznik nr 5

Tymczasowe znaki wyznaczające kierunek, miejsce startu i lądowania.

Znaki wykłada się z kombinacji płócien o wymiarach 5m x 1,5m lub 7m x 1,5m w kontrastującym kolorze lub odpowiednio z przenośnych świateł elektrycznych.

Znak w dzień	Znak w nocy	Znaczenie znaku
1	2	3
		Lądowanie lub start należy wykonać z prawej strony znaku **T**, równolegle do jego trzonu, przy czym obowiązuje wykonanie lewego kręgu nadlotniskowego.
		Lądowanie lub start należy wykonać z prawej strony znaku w kierunku wskazanym przez znak (znak wykładany tylko dla szybowców i samolotów holujących), przy czym obowiązuje wykonanie lewego kręgu nadlotniskowego.
	Nie stosuje się.	Przyziemienie może odbywać się w granicach ± 50 m od znaku **T**. Ogranicznik górny ma znaczenie pomocnicze, a jego odległość od znaku **T** zależy od długości dobiegu. Uwagi: 1. w lotach szybowcowych zamiast znaku **T** należy wyłożyć znak ⇧, 2. w lotach innych niż szkolne wykładanie ograniczników i oznaczników oceny obliczenia nie jest konieczne.
		Wykonać prawy krąg lotów nad lotniskiem. Uwagi: 1. w lotach szybowcowych zamiast znaku **T** należy wyłożyć znak ⇧, 2. w przypadku wyłożenia na lotnisku dwóch równoległych startów obowiązuje wykonywanie kręgów na zewnątrz, bez potrzeby wykładania znaku ⇧.
		Lądowanie wykonać z lewej strony znaku **T**. U w a g a: w lotach szybowcowych zamiast znaku **T** należy wyłożyć znak ⇧.
		Na lotnisku odbywają się skoki spadochronowe. Zezwala się startować i lądować tylko statkom powietrznym, z których zrzuca się skoczków, oraz wolno skakać. U w a g a: inne statki powietrzne mogą wylądować dopiero wtedy, kiedy znak + zostanie zdjęty i pozostanie znak **T**.
		Znak określający miejsce zrzutu linki holowniczej ze statku powietrznego. U w a g a: wierzchołek kąta wskazuje kierunek nalotu przy zrzucie.
	Nie stosuje się.	Znaki dla startu paralotniowego lub lotniowego.

Instrukcja Operacyjna Lotniska Krosno EPKR
Załącznik nr 6
Schemat układu świateł drogi startowej o nawierzchni trawiastej



Instrukcja rozstawiania przenośnego oświetlenia drogi startowej o nawierzchni trawiastej.

1. Planowanie wykonywania lotów z wykorzystaniem przenośnego oświetlenia, organizator lotów powinien zgłosić zarządzającemu lotniskiem z wyprzedzeniem minimum 24 godzin.
2. Przed rozpoczęciem rozstawiania świateł w pobliżu drogi startowej lotniska, należy koniecznie sprawdzić wszystkie lampy, czy są sprawne oraz czy nie posiadają uszkodzeń mogących wpłynąć na ich poprawność funkcjonowania.
3. Lokalizacja lamp na lotnisku powinna być zgodna z załącznikiem nr 6 do Instrukcji Operacyjnej Lotniska.
4. Światła krawędziowe drogi startowej, barwy białej, dookólne powinny być rozstawione maksymalnie co 100 m z zachowaniem proporcjonalnych odstępów.
5. Światła początku drogi startowej, jednokierunkowe, barwy zielonej, w liczbie min. 6 sztuk powinny być proporcjonalnie rozstawione.
6. Światła końca drogi startowej, jednokierunkowe, barwy czerwonej, w liczbie min. 6 sztuk powinny być proporcjonalnie rozstawione.
7. Podczas rozstawiania lamp na lotnisku, w pobliżu drogi startowej należy zachować szczególną ostrożność.
8. Wszelkie sprzęty oraz elementy ułatwiające rozstawienie lamp na lotnisku powinny zostać zabrane tuż po zakończeniu prac.
9. Za prawidłowość rozstawienia oświetlenia do lotów nocnych oraz za usunięcie lamp z lotniska po zakończeniu lotów odpowiedzialny jest przedstawiciel organizatora lotów upoważniony i przeszkolony przez zarządzającego.