

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA
KATOWICE MUCHOWIEC
(EPKM)

WOJEWÓDZTWO
ŚLĄSKIE

POWIAT
KATOWICE

GMINA
KATOWICE

Wydanie 4, październik 2017

Miejsce celowo pozostawione puste

Karta uzgodnienia i zatwierdzenia

UZGODNIENIE INSTRUKCJI OPERACYJNEJ LOTNISKA KATOWICE MUCHOWIEC
z **POLSKĄ AGENCJĄ ŻEGLUGI POWIETRZNEJ**

Data	
	Pieczętka i podpis
Nr pisma:	

ZATWIERDZENIE INSTRUKCJI OPERACYJNEJ LOTNISKA KATOWICE MUCHOWIEC
przez **PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

Data	
	Pieczętka i podpis
Nr pisma:	

Instrukcja operacyjna lotniska Katowice Muchowiec została wprowadzona do użytku Zarządzeniem wewnętrznym nr z dnia

.....
Podpis Zarządzającego

Miejsce celowo pozostawione puste

Spis treści

	Karta uzgodnienia i zatwierdzenia	3
	Spis treści	5
	Wykaz obowiązujących stron	9
	Procedura wprowadzania zmian	11
	Wykaz zmian	11
	Rozdzielnik	13
	Definicje i skróty	15
1.	Informacje ogólne	17
1.1.	Cel i zakres INOP	17
1.2.	Zarządzający lotniskiem	17
1.3.	Główny użytkownik lotniska i przedstawiciel zarządzającego	17
1.4.	Użytkownicy bazujący na stałe na lotnisku	17
1.5.	Warunki użytkowania i godziny pracy lotniska	19
1.6.	Warunki współpracy między użytkownikami lotniska.	21
1.7.	Hangarowanie statków powietrznych	23
1.8.	Postój statków powietrznych na płycie lotniska	25
1.9.	Dostępność paliwa	27
1.10.	Obsługa techniczna	29
1.11.	Plany lotów	31
1.12.	Ośłona meteorologiczna	33
1.13.	Kierujący lotami	35
2.	Dane dotyczące lotniska	39
2.1.	Nazwa lotniska według ICAO	39
2.2.	Kod referencyjny lotniska	39
2.3.	Znak wywoławczy i częstotliwość lotniska	39
2.4.	Dane adresowe i kontaktowe zarządzającego lotniskiem	39
2.5.	Lokalizacja lotniska w odniesieniu do najbliższego miasta	39
2.6.	Współrzędne ARP	39
2.7.	Współrzędne progów drogi startowej DS 1 o nawierzchni sztucznej wg WGS-84	39
2.8.	Wzniesienie (elewacja) lotniska	39
2.9.	Wzniesienie progów drogi startowej DS 1 o nawierzchni sztucznej	39
2.10.	Temperatura odniesienia lotniska	39
2.11.	Deklinacja magnetyczna	39
2.12.	Plan lotniska	41
2.13.	Wymiary i oznakowanie dróg startowych	43
2.14.	Lokalizacja i wzniesienie stanowiska sprawdzania wysokościomierza przed lotem	44
2.15.	Wymiary, rodzaj nawierzchni i oznakowanie dróg kołowania	45
2.16.	Wymiary, rodzaj nawierzchni i oznakowanie stanowisk postojowych	47
2.17.	Procedura eksploatacji pomocy wzrokowych i systemu zasilania elektrycznego:	49

2.18.	Opis przestrzeni powietrznej i obowiązujące procedury	51
2.19.	Przeszkody lotnicze w otoczeniu lotniska	53
2.20.	Dozwolony ruch lotniczy	58
2.21.	Kategoria ochrony przeciwpożarowej	58
3.	Procedury	59
3.1.	Starty i lądowania, wykorzystanie dróg startowych	59
3.2.	Budowa kręgu nadlotniskowego	61
3.3.	Skoki spadochronowe	65
3.4.	Trasy dolotowe i odlotowe	67
3.5.	Kołowanie	69
3.6.	Wznawianie orientacji geograficznej	71
3.7.	Utrzymywanie łączności	73
3.8.	Lotniska i lądowiska zapasowe	75
3.9.	Zasady zgłaszania informacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych	77
3.10.	Ruch pojazdów i pieszych w PRN	79
3.11.	Bezpieczeństwo operacji lotniskowych w czasie wykonywania prac na lotnisku	81
3.12.	Przeciwdziałanie zagrożeniom ze strony zwierząt	83
3.13.	Eksploatacja i utrzymywanie nawierzchni PRN	83
3.14.	Inspekcje PRN	85
3.15.	Procedura odśnieżania PRN w zimie	87
3.16.	Kontrola przeszkód lotniczych w obszarze ograniczeń wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu	89
3.17.	Zarządzanie płytą postojową	91
3.18.	Bezpieczeństwo na płycie postojowej	93
3.19.	Tankowanie statków powietrznych	95
3.20.	Udzielanie pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu	97
3.21.	Loty nocne:	99
3.22.	Minimalne warunki atmosferyczne lotniska	101
4.	Organizacja i zarządzanie lotniskiem	103
4.1.	Struktura zarządzania lotniskiem	103
4.2.	Zakres obowiązków zarządzającego	104
4.2.1	Zarządzający lotniskiem obowiązany jest w szczególności:	104
4.3.	Zakres obowiązków przedstawiciela zarządzającego	107
4.4.	Dyżurny operacyjny lotniska	108
4.5.	Służby ruchu lotniczego	109
4.6.	Łączność z AMC / ATS	109
4.7.	Ośłona meteorologiczna	109
4.8.	Służby celne i paszportowe	109
4.9.	System rejestrowania ruchu statków powietrznych	109

4.10.	Ochrona przeciwpożarowa.....	109
5.	Informacje dodatkowe	111
5.1.	Telefon i adres najbliższej jednostki Straży Pożarnej	111
5.2.	Telefon i adres najbliższej jednostki Policji.....	111
5.3.	Telefon i adresy najbliższej placówki Służby Zdrowia	111
5.4.	Telefon do Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego	111
5.5.	Telefon do PKBWL	111
5.6.	Telefon do Inspektoratu Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym (LBB) – ULC	111
6.	Załączniki	113

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

Wykaz obowiązujących stron

Strona	Nr zmiany	Data zmiany	Strona	Nr zmiany	Data zmiany	Strona	Nr zmiany	Data zmiany
1	0	2017-10-15	50	2		99	0	2017-10-15
2	0	2017-10-15	51	0	2017-10-15	100	2	
3	2		52	0	2017-10-15	101	0	2017-10-15
4	0	2017-10-15	53	0	2017-10-15	102	0	2017-10-15
5	0	2017-10-15	54	0	2017-10-15	103	0	2017-10-15
6	0	2017-10-15	55	0	2017-10-15	104	2	
7	0	2017-10-15	56	0	2017-10-15	105	0	2017-10-15
8	0	2017-10-15	57	0	2017-10-15	106	0	2017-10-15
9	2		58	0	2017-10-15	107	2	
10	0	2017-10-15	59	2		108	0	2017-10-15
11	2		60	0	2017-10-15	109	0	2017-10-15
12	2		61	1	2019-01-25	110	0	2017-10-15
13	0	2017-10-15	62	0	2017-10-15	111	0	2017-10-15
14	0	2017-10-15	63	0	2017-10-15	112	0	2017-10-15
15	0	2017-10-15	64	0	2017-10-15	113	0	2017-10-15
16	0	2017-10-15	65	0	2017-10-15	114	0	2017-10-15
17	0	2017-10-15	66	0	2017-10-15			
18	2		67	2				
19	0	2017-10-15	68	2				
20	0	2017-10-15	69	2				
21	0	2017-10-15	70	0	2017-10-15			
22	0	2017-10-15	71	0	2017-10-15			
23	0	2017-10-15	72	0	2017-10-15			
24	0	2017-10-15	73	0	2017-10-15			
25	0	2017-10-15	74	0	2017-10-15			
26	0	2017-10-15	75	2				
27	0	2017-10-15	76	0	2017-10-15			
28	0	2017-10-15	77	2				
29	0	2017-10-15	78	0	2017-10-15			
30	0	2017-10-15	79	2				
31	0	2017-10-15	80	2				
32	0	2017-10-15	81	2				
33	0	2017-10-15	82	0	2017-10-15			
34	0	2017-10-15	83	2				
35	0	2017-10-15	84	2				
36	0	2017-10-15	85	2				
37	0	2017-10-15	86	0	2017-10-15			
38	0	2017-10-15	87	2				
39	2		88	0	2017-10-15			
40	0	2017-10-15	89	2				
41	2		90	0	2017-10-15			
42	0	2017-10-15	91	2				
43	2		92	1	2019-01-25			
44	2		93	2				
45	0	2017-10-15	94	0	2017-10-15			
46	0	2017-10-15	95	2				
47	0	2017-10-15	96	0	2017-10-15			
48	0	2017-10-15	97	2				
49	2		98	0	2017-10-15			

Miejsce celowo pozostawione puste

Procedura wprowadzania zmian

Zmiany do INOP opracowuje Aeroklub Polski jako zarządzający lotniskiem Katowice Muchowiec.

Projekt zmiany do INOP powinien być najpierw uzgodniony z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a następnie zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Przedstawiany do uzgodnienia i zatwierdzenia projekt zmiany, powinien zawierać strony INOP na których następuje zmiana oraz stronę nr 3 z kartą uzgodnienia i zatwierdzenia.

Za dystrybucję uzgodnionych i zatwierdzonych zmian w wersji papierowej odpowiada Aeroklub Polski, który rozsyła zatwierdzoną zmianę do wszystkich posiadaczy INOP, zgodnie z rozdzielnikiem. Za dystrybucję zatwierdzonej zmiany w wersji elektronicznej INOP oraz jej publikację odpowiada Aeroklub Śląski – główny użytkownik lotniska.

Każdy posiadacz INOP dokonuje w swoim egzemplarzu wymiany stron zawierających zmiany oraz strony z kartą uzgodnienia i zatwierdzenia.

Wykaz zmian

Numer zmiany	Data zmiany	Nr pisma uzgadniającego / zatwierdzającego zmianę	Data wprowadzenia	Podpis
1	06.11.2018	PAŻP:		
		ULC:		
Powód wprowadzenia i opis zmiany		Korekta zapisów dotyczących przesuniętych progów, długości deklarowanych dróg startowych oraz kierunków GEO i MAG		
2	30.07.2019	PAŻP:		
		ULC:		
Powód wprowadzenia i opis zmiany		Aktualizacja treści INOP zgodnie z uwagami po kontroli okresowej lotniska Katowice Muchowiec. B udowa bazy Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego (HEMS) Lotniczego Pogotowia Ratunkowego wraz z budową stacji paliw, infrastruktura techniczną i zagospodarowaniem terenu na lotnisku Muchowiec – Katowice		
		PAŻP:		
		ULC:		
Powód wprowadzenia i opis zmiany				
		PAŻP:		
		ULC:		
Powód wprowadzenia i opis zmiany				

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA KATOWICE MUCHOWIEC

Numer zmiany	Data zmiany	Nr pisma uzgadniającego / zatwierdzającego zmianę	Data wprowadzenia	Podpis
		PAŻP:		
		ULC:		
Powód wprowadzenia i opis zmiany				
		PAŻP:		
		ULC:		
Powód wprowadzenia i opis zmiany				
		PAŻP:		
		ULC:		
Powód wprowadzenia i opis zmiany				
		PAŻP:		
		ULC:		
Powód wprowadzenia i opis zmiany				
		PAŻP:		
		ULC:		
Powód wprowadzenia i opis zmiany				
		PAŻP:		
		ULC:		
Powód wprowadzenia i opis zmiany				

Rozdzielnik

Nr egzemplarza	Wersja	Posiadacz
1	papierowa	Aeroklub Polski – zarządzający lotniskiem
2	papierowa	Urząd Lotnictwa Cywilnego
3	papierowa	Aeroklub Śląski – główny użytkownik lotniska
4	papierowa	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
5	elektroniczna, plik w formacie .pdf	Użytkownicy lotniska, strona internetowa

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

Definicje i skróty

INOP	Instrukcja operacyjna lotniska
EPKM	Lotnisko Katowice Muchowiec
AP	Aeroklub Polski
ASL	Aeroklub Śląski
ULC	Urząd Lotnictwa Cywilnego
PAŻP	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
IMGW	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej
PKBWL	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
PRN	Pole ruchu naziemnego

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

1. Informacje ogólne

1.1. Cel i zakres INOP

Instrukcja operacyjna lotniska Katowice Muchowiec została opracowana w celu zapewnienia bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych statków powietrznych na lotnisku Katowice Muchowiec. Zakres INOP jest ograniczony do urządzeń lotniskowych, służb, wyposażenia oraz procedur. INOP podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego po wcześniejszym uzgodnieniu z Państwową Agencją Żeglugi Powietrznej.

1.2. Zarządzający lotniskiem

Nazwa	Adres	Kontakt	Godziny pracy
Aeroklub Polski	ul. Komitetu Obrony Robotników 39 02-148 Warszawa	tel. +48 22 5567355 e-mail: biuro@aeroklubpolski.pl	poniedziałek - piątek od 8 ⁰⁰ do 16 ⁰⁰ za wyjątkiem dni świątecznych

1.3. Główny użytkownik lotniska i przedstawiciel zarządzającego

Nazwa	Adres	Kontakt	Godziny pracy
Aeroklub Śląski	Lotnisko Muchowiec 40-271 Katowice	BIURO: tel. +48 32 2561053 e-mail: recepccja@aeroklub.katowice.pl DYŻURNY LOTNISKA: tel. +48 728809287	poniedziałek - piątek od 8 ⁰⁰ do 16 ⁰⁰ za wyjątkiem dni świątecznych

1.4. Użytkownicy bazujący na stałe na lotnisku

Lp.	Nazwa użytkownika (telefon kontaktowy)	Użytkowane statki powietrzne TYP (Znaki rejestracyjne)
1.	Wojciech Wojciechowski Architekt	Cessna 182 (SP-TWW)
2.	Karol Kania i Synowie Sp. z o.o.	Cessna 206 (SP-MWK) Extra 300 (SP-KKW) Beechcraft B250 GT King Air (SP-KKS)
3.	Biuro Handlowe Ruda Sp. z o.o. Sp.k.	Diamond DA-42 (SP-ORE)
4.	Marian Pilorz	Samba XXL (OK-MUA72)
5.	KG Consulting Krzysztof Gregorek PPHU Jumir Mirosław Krzemiński	RV-9 (SP-YCL)
6.	Zakład Kamieniarski Profkam Józef Gastol	Socata TB-20 (SP-GAS)
7.	Janusz Moczulski	Aeroprakt A20 (OK-TUR07)

8.	Nexter Color System Sp. z o.o.	3Xtrim (SP-SYMT)
9.	Firma Broker Dariusz Purgał	DV-1 Skylark (OK-NUA28)
10.	Erwin Heflik	3Xtrim (SP-SYPT)
11.	Lotnicze Pogotowie Ratunkowe w Warszawie	EC135 (SP-HXC, SP-HXC, SP-HXD, SP-HXE, SP-HXF, SP-HXG, SP-HXH, SP-HXI, SP-HXK, SP-HXL, SP-HXM, SP-HXN, SP-HXO, SP-HXP, SP-HXR, SP-HXS, SP-HXT, SP-HXU, SP-HXV, SP-HXW, SP-HXX, SP-HXY, SP-HXZ, SP-DXA, SP-DXB, SP-DXC, SP-DXD)* *w bazie operacyjnej HEMS stacjonuje wymiennie jeden z wymienionych statków powietrznych

Miejsce celowo pozostawione puste

1.5. Warunki użytkowania i godziny pracy lotniska

- 1.5.1. EPKM jest lotniskiem publicznym niepodlegającym certyfikacji czynnym całorocznie w dzień i w nocy.

GODZINY PRACY LOTNISKA (obsługi lotów):

od poniedziałku do piątku, za wyjątkiem dni świątecznych, w godzinach od 9⁰⁰ do 15⁰⁰ LMT.

- 1.5.2. Poza godzinami pracy, lotnisko może być użytkowane w dzień przez użytkowników na stałe bazujących na lotnisku i wpisanych do INOP, na podstawie umowy podpisanej pomiędzy użytkownikiem a przedstawicielem zarządzającego i po zgłoszeniu zamiaru wykonania operacji w systemie komputerowym pod adresem internetowym: <https://aeronet.com.pl>.
- 1.5.3. Operacje innych statków powietrznych wykonywane **poza godzinami pracy lotniska** oraz operacje planowane w nocy przez użytkowników na stałe bazujących na lotnisku, muszą być każdorazowo uzgodnione z przedstawicielem zarządzającego drogą mailową na adres: operacje@epkm.eu lub za pośrednictwem formularza zgłoszenia operacji na stronie internetowej lotniska: <http://epkm.eu>, z wyprzedzeniem:
- co najmniej 6 godzin przed planowaną operacją startu lub lądowania w dzień w okresie od 1 maja do 30 września,
 - co najmniej 12 godzin przed planowaną operacją startu lub lądowania w dzień w okresie od 1 października do 30 kwietnia,
 - co najmniej 24 godziny przed planowaną operacją startu lub lądowania w nocy, niezależnie od pory roku,
- ze zwrotnym potwierdzeniem przez przedstawiciela zarządzającego możliwości wykonania zaplanowanej operacji, przy czym przedstawiciel zarządzającego nie ma obowiązku wydania zgody na wykonanie operacji.
- 1.5.4. Zgłoszenia o których mowa wyżej muszą zawierać co najmniej: rodzaj i typ statku powietrznego, znaki rejestracyjne, nazwę użytkownika, telefon kontaktowy oraz planowany rodzaj operacji (prywatny, szkolny, komercyjny).
- 1.5.5. 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.
- 1.5.6. Na lotnisku nie stosuje się procedur przewidzianych w warunkach ograniczonej widoczności.
- 1.5.7. Starty i lądowania na lotnisku mogą się odbywać wyłącznie w sposób zgodny z procedurą opisaną w INOP.
- 1.5.8. Zarządzający lotniskiem może zezwolić tylko na taką eksploatację lotniska lub jego części dla celów nie lotniczych, która nie naruszy przepisów bezpieczeństwa ruchu lotniczego i nie ograniczy jego możliwości eksploatacyjnych, określonych w INOP.
- 1.5.9. W przypadku czasowego wykorzystania części lotniczej lotniska na cele inne niż lotnicze, zarządzający lotniskiem zamknie dla ruchu lotniczego lotnisko lub jego część i niezwłocznie przekaze o tym informację do Biura NOTAM w celu opublikowania NOTAM-u.
- 1.5.10. Zarządzający lub przedstawiciel zarządzającego ma prawo odmówić lądowania lub startu dowódcy statku powietrznego w przypadku zaistnienia ważnych okoliczności związanych z funkcjonowaniem infrastruktury lotniskowej uniemożliwiających bezpieczne wykonanie operacji.
- 1.5.11. W przypadku wystąpienia okoliczności, które nie zapewniają bezpieczeństwa podczas startu lub lądowania, zarządzający lotniskiem niezwłocznie przekazuje informację do Biura NOTAM w celu opublikowania NOTAM-u.

Miejsce celowo pozostawione puste

1.6. Warunki współpracy między użytkownikami lotniska.

- 1.6.1. Warunki dostępu i użytkowania lotniska przez poszczególnych użytkowników określone są w umowach zawartych pomiędzy Aeroklubem Śląskim (przedstawicielem zarządzającego) a innymi użytkownikami lotniska.
- 1.6.2. Każdy z użytkowników może wykonywać standardowe operacje niezależnie od siebie, przy czym gdy operacje wykonuje kilka statków powietrznych jednocześnie, wymagana jest dwustronna łączność radiowa między statkami na częstotliwości **122,700 MHz** (znak wywoławczy: **KATOWICE RADIO**).
- 1.6.3. Warunki współużytkowania lotniska podczas lotów ustalają między sobą na bieżąco użytkownicy lotniska w trakcie wykonywania operacji lotniczych, z zachowaniem obowiązujących przepisów i procedur opisanych w INOP a także zawartych w publikacjach AIP oraz NOTAM.
- 1.6.4. W przypadku operacji niestandardowych wymagających większej zajętości przestrzeni powietrznej, dróg startowych lub płyty lotniska, loty takie należy wcześniej uzgodnić z przedstawicielem zarządzającego.
- 1.6.5. Jeżeli wykonywane są samodzielne nadlotniskowe loty szkolne samolotowe lub jakiegokolwiek loty szybowcowe, przedstawiciel zarządzającego wyznacza kierującego tymi lotami.

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

1.7. Hangarowanie statków powietrznych

- 1.7.1. Statki powietrzne użytkowników na stałe bazujących na lotnisku są hangarowane w uprzednio wyznaczonych i uzgodnionych z Aeroklubem Śląskim hangarach.
- 1.7.2. Statki powietrzne innych użytkowników mogą być hangarowane w hangarze Aeroklubu Śląskiego w miarę dostępności miejsca. Hangarowanie statków powietrznych w hangarach innych użytkowników lotniska powinno być zgłoszone Aeroklubowi Śląskiemu za pośrednictwem formularza na stronie internetowej <http://epkm.eu> lub drogą mailową na adres: hangarowanie@epkm.eu z podaniem danych hangarowanego statku powietrznego (typ, znaki rejestracyjne, użytkownik, okres hangarowania, numer hangaru).

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

1.8. Postój statków powietrznych na płycie lotniska

Postój statków powietrznych odbywa się w wyznaczonych miejscach na płytach postojowych przed hangarami oraz na miejscach postojowych przed zabudowaniami portu lotniczego. W przypadku braku wyznaczonych wolnych miejsc postojowych, należy zaparkować statek powietrzny zgodnie ze wskazówkami dyżurnego lotniska.

Załoga statku powietrznego zaparkowanego na miejscu postojowym powinna zabezpieczyć statek powietrzny przed niezamierzonym przemieszczeniem się (zaciągnięty hamulec postojowy, zakotwiczenie).

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

1.9. Dostępność paliwa

1.9.1. Na lotnisku dostępne jest paliwo lotnicze:

AVGAS 100LL

- 1.9.2. Tankowanie statków powietrznych można wykonywać tylko na wyznaczonym stanowisku z dystrybutora Aeroklubu Śląskiego, zgodnie z obowiązującą instrukcją tankowania zamieszczoną na dystrybutorze.
- 1.9.3. Obsługa dystrybutora oraz tankowanie statków powietrznych może się odbywać wyłącznie przez upoważniony personel Aeroklubu Śląskiego oraz przez przeszkolonych i upoważnionych przedstawicieli użytkowników na stałe bazujących na lotnisku.
- 1.9.4. Zabrania się przechowywania paliwa na lotnisku w zbiornikach inne niż zbiornik Aeroklubu Śląskiego oraz tankowania z dystrybutora innego niż dystrybutor Aeroklubu Śląskiego.

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

1.10. Obsługa techniczna

Istnieje możliwość obsługi technicznej samolotów i szybowców oraz drobnych napraw w organizacji obsługowej Aeroklubu Śląskiego w zakresie odpowiednim do zakresu zatwierdzenia organizacji, po uzgodnieniu z dyrektorem Aeroklubu Śląskiego.

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

1.11. Plany lotów

- 1.11.1. Zapotrzebowanie na przestrzeń powietrzną przekazywane są do AMC przez przedstawiciela zarządzającego. Zgodnie z obowiązującymi procedurami, plany lotów składane są do biura ARO:
tel. +48 22 5747173, fax. +48 22 5747188, e-mail: aro@pansa.pl
- 1.11.2. Przed rozpoczęciem operacji lotniczych na lotnisku EPKM, należy zapoznać się z aktualnym AUP/UUP.
- 1.11.3. Wszystkie informacje dotyczące składania planów lotów, w tym formularze do składania (wysyłania) FPL drogą mailową, dostępne są na stronie: <http://www.ais.pansa.pl>.
- 1.11.4. Warunkiem zapewnienia służby informacji powietrznej i służby alarmowej dla lotów VFR w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej jest złożenie planu lotu.

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

1.12.Osłona meteorologiczna

1.12.1. Zakres informacji dostępnych na lotnisku:

Dane meteorologiczne są dostępne ze strony internetowej <http://imgw.pl> w zakładce „awiacja”. Obrazy radarowe są dostępne na telefonach komórkowych pod adresem: www.pogodynka.pl/radareuro.

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

Dodatkowo, przy określaniu aktualnych warunków pogodowych panujących na lotnisku można się posłużyć danymi z automatycznej stacji pogodowej zlokalizowanej na lotnisku, publikowanymi na stronie internetowej lotniska <http://epkm.eu>.

Określanie widzialności jest możliwe wzrokowo w oparciu o wyznaczone repery widzialności:

	AZYMUT	ODLEGŁOŚĆ od ARP
Szyb Kopalni „Staszic”	160 ⁰	1600 m
Dwa kominy Kopalni „Wieczorek”	93 ⁰	3000 m
Wieża telewizyjna	135 ⁰	8000 m

1.12.2. Kontakt do właściwego terytorialnie Biura Meteorologicznego

Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie

tel. +48 12 6398151, +48 12 6398152, e-mail: meteo.krakow@imgw.pl

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

1.13. Kierujący lotami

- 1.13.1. 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, przedstawiciel zarządzającego wyznacza kierującego lotami.
- 1.13.2. W przypadku lotów organizowanych przez jednego użytkownika, kierujący lotami jest wyznaczany spośród osób pozostających w dyspozycji tego użytkownika.
- 1.13.3. 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.
- 1.13.4. Jeżeli na lotnisku są wykonywane loty łączone, to dla tych lotów jest wyznaczany jeden kierujący lotami.
- 1.13.5. Osoba wyznaczana przez przedstawiciela 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 lub przedstawiciela zarządzającego w zakresie obowiązujących przepisów i procedur w zarządzaniu ruchem lotniczym na lotnisku Katowice Muchowiec.
- 1.13.6. Osoba wyznaczana przez przedstawiciela zarządzającego na kierującego lotami szkolnymi wymagającymi nadzoru instruktorskiego z ziemi, oprócz wymagań określonych w punkcie 1.13.5. 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 uprawnienia, o którym mowa w lit. a, zgodnie z art. 105 ust. 1–1b tej ustawy.
- 1.13.7. 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.
- 1.13.8. Kierujący lotami posiada następujące obowiązki:
- 1.13.8.1. 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, d) wyznaczenie STARTU,
 - 1.13.8.2. 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;

1.13.8.3. 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 lub jego przedstawiciela 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;

1.13.8.4. 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 § 8.

1.13.9. 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 1 do rozporządzenia,
- stosowanie znaków ostrzegawczych i pomocniczych sygnałów ostrzegawczych, o których mowa w załączniku nr 2 do rozporządzenia,
- 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.

1.13.10. 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.

1.13.11. 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.

1.13.12. Czynności kierującego lotami w zakresie sprawowania bieżącego nadzoru nad lotami i ruchem lotniczym są dokumentowane w Księżce kontroli lotniska i kierowania lotami prowadzonej przez przedstawiciela 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, o którym mowa w 11.3.11., 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.

1.13.13. Przedstawiciel zarządzającego przechowuje Książkę kontroli lotniska i kierowania lotami przez okres 24 miesięcy od daty ostatniego wpisu w książce.

1.13.14. 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.

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

2. Dane dotyczące lotniska

2.1. Nazwa lotniska według ICAO

Katowice Muchowiec – EPKM

2.2. Kod referencyjny lotniska

2B

2.3. Znak wywoławczy i częstotliwość lotniska

„Katowice Radio” – 122,700 MHz

2.4. Dane adresowe i kontaktowe zarządzającego lotniskiem

Aeroklub Polski, ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 02-148 Warszawa, tel. +48 22 5567372

2.5. Lokalizacja lotniska w odniesieniu do najbliższego miasta

345° GEO – 3,1 km, 1,67 NM w linii prostej do ścisłego centrum miasta Katowice

2.6. Współrzędne ARP

Szerokość geograficzna – 50° 14' 17,88" N; Długość geograficzna – 019° 02' 02,34" E

2.7. Współrzędne progów drogi startowej DS 1 o nawierzchni sztucznej wg WGS-84

05 L	50° 14' 10,4" N	019° 01' 48,7" N
23 R	50° 14' 25,2" N	019° 02' 15,8" N

2.8. Wzniesienie (elewacja) lotniska

282,93 m (928 ft) AMSL

2.9. Wzniesienie progów drogi startowej DS 1 o nawierzchni sztucznej

05 L	274,55 m AMSL	900,8 ft AMSL
23 R	273,50 m AMSL	897,3 ft AMSL

2.10. Temperatura odniesienia lotniska

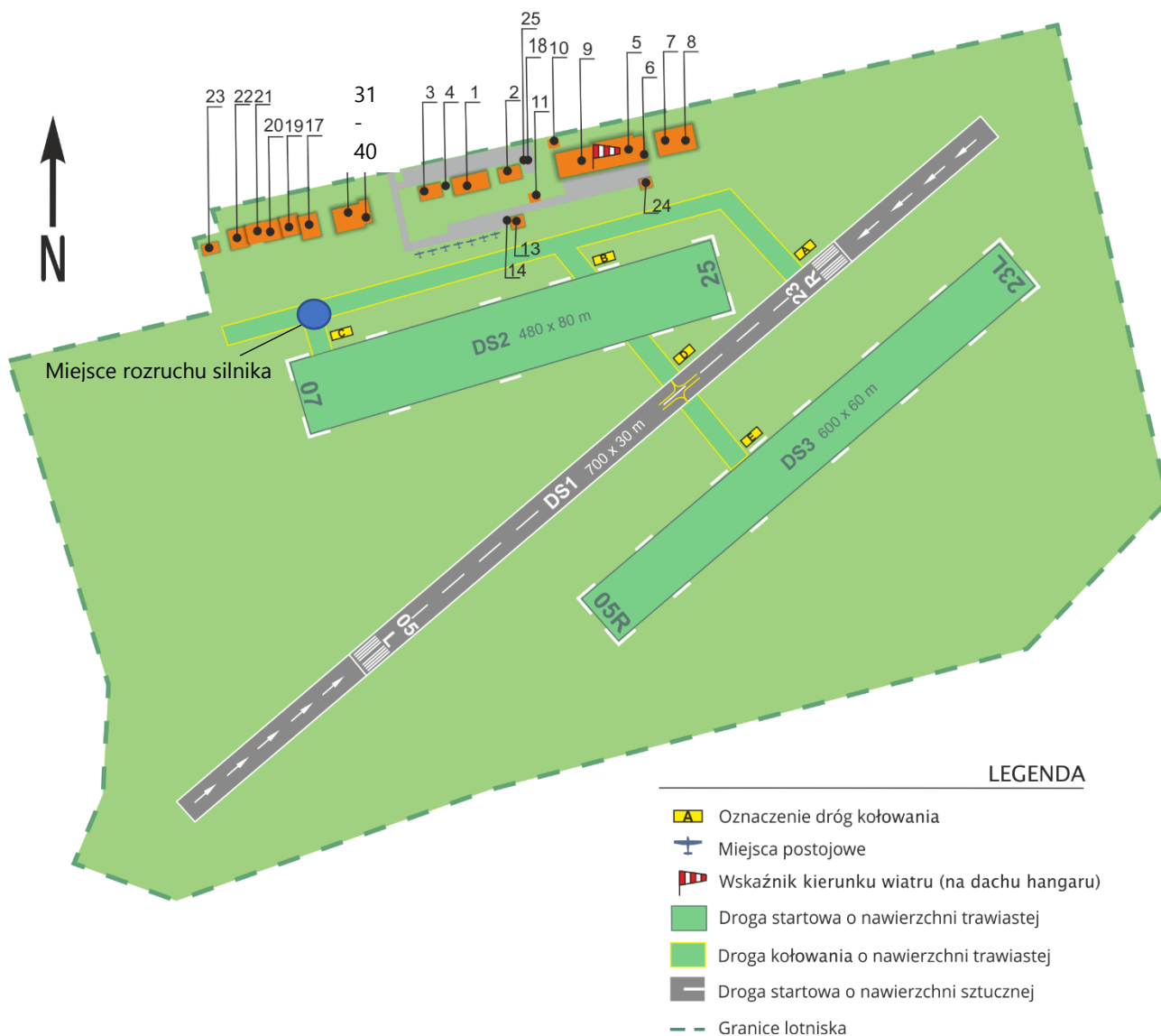
Brak danych.

2.11. Deklinacja magnetyczna

5° 17' E (2019 rok)

Miejsce celowo pozostawione puste

2.12. Plan lotniska



1 Port lotniczy – część A

2 Port lotniczy – część B

3 Port lotniczy – część C

4 Pergole

5 Hangar

6 Przybudówka warsztatowa

7 Hangar

8 Hangar

9 Hangar

10 Bunkier MPS

11 Pompownia MPS

13 Ogródek METEO

14 Maszt METEO

15 Hangar

16 Garaże

17 Hangar

18 Stacja transformatorowa

19 Hangar

20 Hangar

21 Hangar

22 Hangar

23 Hangar

24 Mobilna stacja paliw

25 Pawilon handlowy

31-40 Obiekty bazy LPR

Miejsce celowo pozostawione puste

2.13. Wymiary i oznakowanie dróg startowych

2.13.1. Pole wzlotów ma kształt wieloboku, na którym wyznaczona została droga startowa z nawierzchnią sztuczną oraz dwie drogi startowe o nawierzchni naturalnej (trawiaste).

2.13.2. Wymiary, kierunki geograficzne oraz rodzaj nawierzchni dróg startowych:

	WYMIARY PASA STARTOWEGO (m)	KIERUNKI GEO	KIERUNKI MAG	RODZAJ NAWIERZCHNI	OZNAKOWANIE DZIENNE
	WYMIARY RWY (m)				OZNAKOWANIE NOCNE
DS 1 05L / 23R	1190 x 150	050° – 230°	045° – 225°	Sztuczna (asfaltobeton)	Oznakowanie poziome zgodne z ICAO Aneks 14.
	1070 x 30				Przenośny system świetlny. ¹⁾
DS 2 07 / 25	600 x 150	074° – 254°	069° – 249°	Naturalna (trawa)	Oznakowanie poziome za pomocą białych ograniczników. ²⁾
	480 x 80				Brak.
DS 3 05R / 23L	720 x 120	050° – 230°	045° – 225°	Naturalna (trawa)	Oznakowanie poziome za pomocą białych ograniczników. ²⁾
	600 x 60				Brak.

¹⁾ Przenośny system świetlny rozkładany zgodnie z procedurą wykonywania lotów nocnych zawartą w INOP.

²⁾ Prostokątne ograniczniki koloru białego, wykonane z taśmy gumowej o wymiarach 3m x 1m, rozmieszczone pomiędzy progami pasa startowego wzdłuż podłużnych krawędzi, równoległe do osi pasa, w odstępach nie większych niż co 100m. Progi startowe oznaczone są za pomocą białych ograniczników wykonanych z taśmy gumowej w kształcie narożnika o ramieniu 3m i szerokości 1m, rozmieszczonych na obu krawędziach podłużnych pasa oraz białego ogranicznika z taśmy gumowej o wymiarach 3m x 1m ułożonego w osi pasa.

2.13.3. Przesunięte progi dróg startowych:

2.13.3.1. THR 05L został przesunięty o 220 m w kierunku THR 23R (w kierunku wschodnim).

2.13.3.2. THR 23R został przesunięty o 150 m w kierunku THR 05L (w kierunku zachodnim).

Miejsce celowo pozostawione puste

2.13.4. Deklarowane długości:

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
05L	1070	1070	1070	850
23R	1070	1070	1070	920
05R	600	600	600	600
23L	600	600	600	600
07	480	480	480	480
25	480	480	480	480

2.14. Lokalizacja i wzniesienie stanowiska sprawdzania wysokościomierza przed lotem

Sprawdzenie wysokościomierza przed lotem odbywa się w miejscu postojowym o nawierzchni sztucznej znajdującym się na głównej płycie postojowej o wymiarach 170x75 m. Wzniesienie płyty postojowej wynosi 201,5 m.

Miejsce celowo pozostawione puste

2.15.Wymiary, rodzaj nawierzchni i oznakowanie dróg kołowania

- 2.15.1. Lotnisko posiada pięć dróg kołowania o nawierzchni naturalnej o szerokości 30m, łączące drogi startowe z płytą postojową oraz hangarami w północno – zachodniej części lotniska. Drogi kołowania o nawierzchni naturalnej są oznakowane literami A, B, C, D i E. Początki krawędzi dróg kołowania są wyznaczone chorągiewkami koloru niebieskiego i posiadają oznakowanie poziome koloru żółtego z czarnymi literami.
- 2.15.2. Drogi kołowania nie posiadają oznakowania nocnego.

Miejsce celowo pozostawione puste

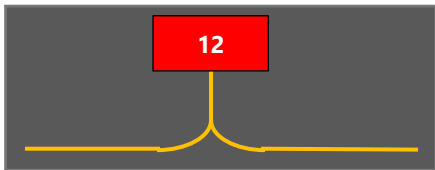
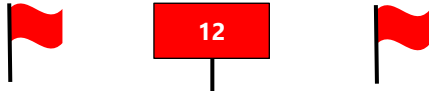
Miejsce celowo pozostawione puste

2.16. Wymiary, rodzaj nawierzchni i oznakowanie stanowisk postojowych

2.16.1. Lotnisko posiada dwie płyty postojowe:

- Płytę o nawierzchni sztucznej z wyznaczonymi 9 miejscami postojowymi (od numeru 1 do 9) o wymiarach 20m x 12m każde oraz 1 miejscem postojowym przeznaczonym na stanowisko do tankowania statków powietrznych o wymiarach 20m x 20m.
- Płytę o nawierzchni naturalnej z wyznaczonymi 4 miejscami postojowymi (od numeru 10 do 13) o wymiarach 20m x 12m.
- 2 stanowiska TLOF zlokalizowane przed bazą LPR

2.16.2. Miejsca postojowe są oznakowane, zgodnie z poniższym rysunkiem. Oznakowanie z numerem miejsca postojowego wyznacza środek miejsca postoju, natomiast chorągiewki wyznaczają szerokość miejsca postojowego.

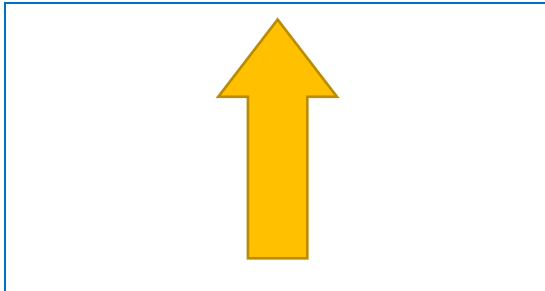
Oznakowanie miejsc postojowych	
Na płytach postojowych o nawierzchni sztucznej	Na płytach postojowych o nawierzchni naturalnej
Oznakowanie poziome w postaci prostokąta koloru czerwonego z numerem miejsca postojowego w kolorze białym. 	Oznakowanie pionowe: czerwone chorągiewki i tabliczka koloru czerwonego z białym oznaczeniem numeru miejsca postojowego. 

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

2.17. Procedura eksploatacji pomocy wzrokowych i systemu zasilania elektrycznego:

- 2.17.1. Oprócz oznakowania poziomego dróg startowych, na lotnisku może zostać wyłożony znak startu i lądowania dla szybowców. Z uwagi na specyfikę lotów szybowcowych, warunków meteorologicznych i uwarunkowania ruchowe lotniska, znak należy wykladać z zasady w łozu wiatru, w miejscu przyziemienia, w odległości zapewniającej szybowcowi bezpieczny przelot nad przeszkodami z przewyższeniem minimum 25 metrów podczas startu lub podejścia do lądowania. Znak nie może być wyłożony w odległości mniejszej niż 100 metrów od najbliższej, nawet płaskiej przeszkody znajdującej się na podejściu do lądowania. Znak litery „T” nie jest wykładany.

**Znak startu i lądowania szybowców.**

Strzała koloru żółtego wykładana z płócien o szerokości: 2m – trzon, 6m grot strzały. Lądowanie lub start należy wykonywać z prawej strony znaku w kierunku wskazanym przez strzałę. Sygnał dotyczy wyłącznie szybowców i nie może być stosowany dla startujących lub lądujących innych rodzajów statków powietrznych.

- 2.17.2. Drogi startowe posiadają oznakowanie opisane w punkcie 2.13.
- 2.17.3. Drogi kołowania posiadają oznakowanie opisane w punkcie 2.14.
- 2.17.4. 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 należy przeprowadzać zgodnie z listą kontrolną w każdym dniu roboczym lotniska. Wynik należy zanotować w Księżce Kontroli Lotniska. Osobą odpowiedzialną za kontrolę jest Dyżurny operacyjny lotniska.

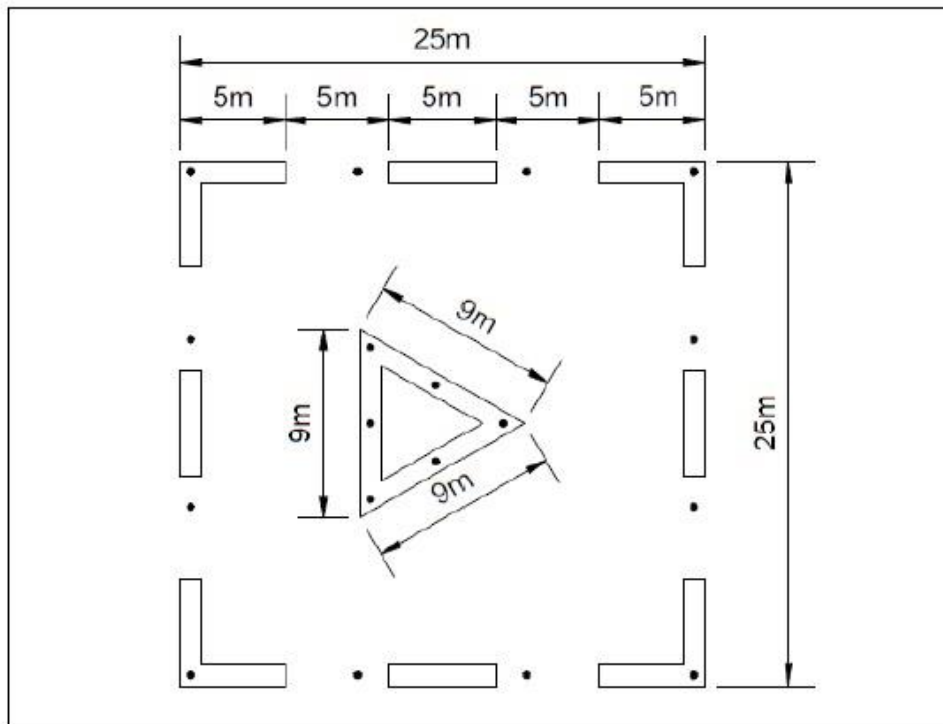
Ponadto Dyżurny operacyjny lotniska zobligowany jest do kontroli, oceny i informowania o stanie pomocy wzrokowych wykorzystywanych do lotów nocnych, każdorazowo przed planowanymi lotami nocnymi. Wyniki kontroli należy zapisać w Księżce Kontroli Lotniska.

- 2.17.5. W przypadku awarii należy natychmiastowo podjąć działania naprawcze.

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

- 2.17.6. Na potrzeby funkcjonowania Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego HEMS na lotnisku EPKM wykorzystuje się przenośny system świetlny punktu celowania (FATO) zgodny z wymaganiami Aneksu 14 Tom II ICAO, który obejmuje 18 świateł dookólnych, koloru białego, wykładanych na drodze startowej. Światła wykładane są zgodnie z Załącznikiem, zamieszczonym w INOP. Kontroli oświetlenia dokonuje się każdorazowo po rozstawieniu systemu przez osoby upoważnione przez Kierownika Filii LPR na lotnisku EPKM.

Schemat przenośnego systemu świetlnego FATO



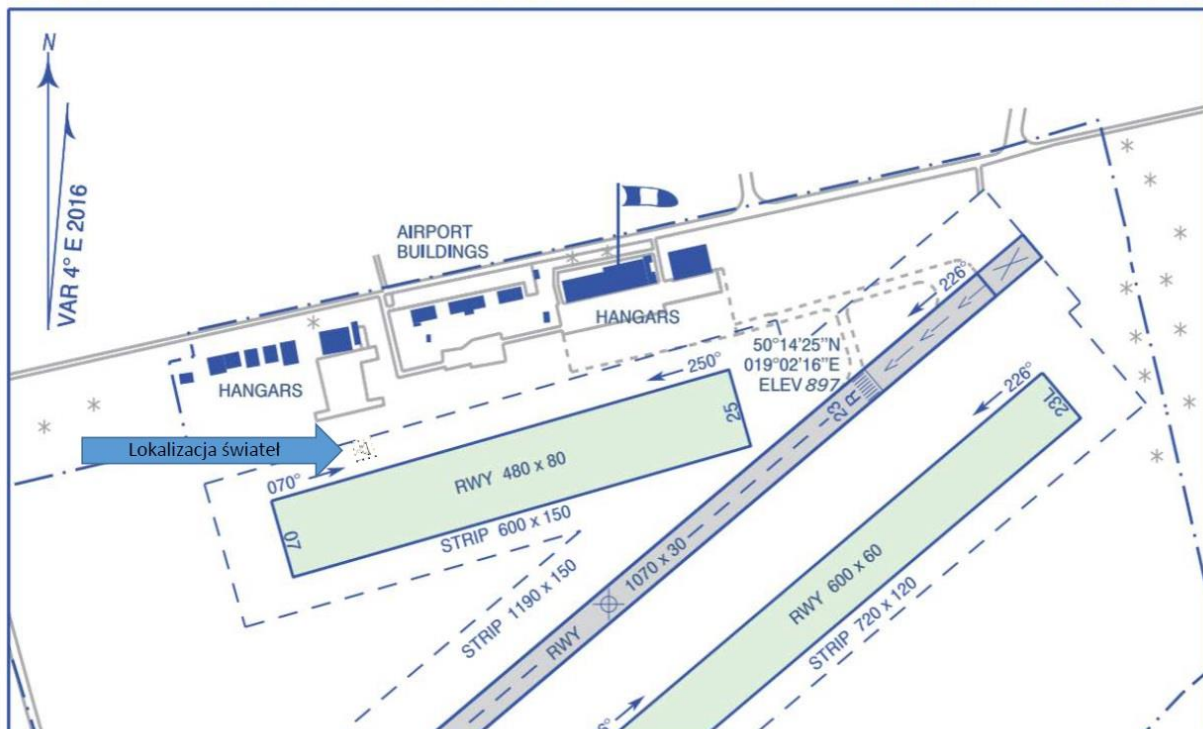
AERODROME
CHART

50°14'18"N
019°02'02"E

AD ELEV 928 ft

RADIO 122.700

Katowice Muchowiec



2.18.Opis przestrzeni powietrznej i obowiązujące procedury

2.18.1. Lotnisko znajduje się w przestrzeni klasy G.

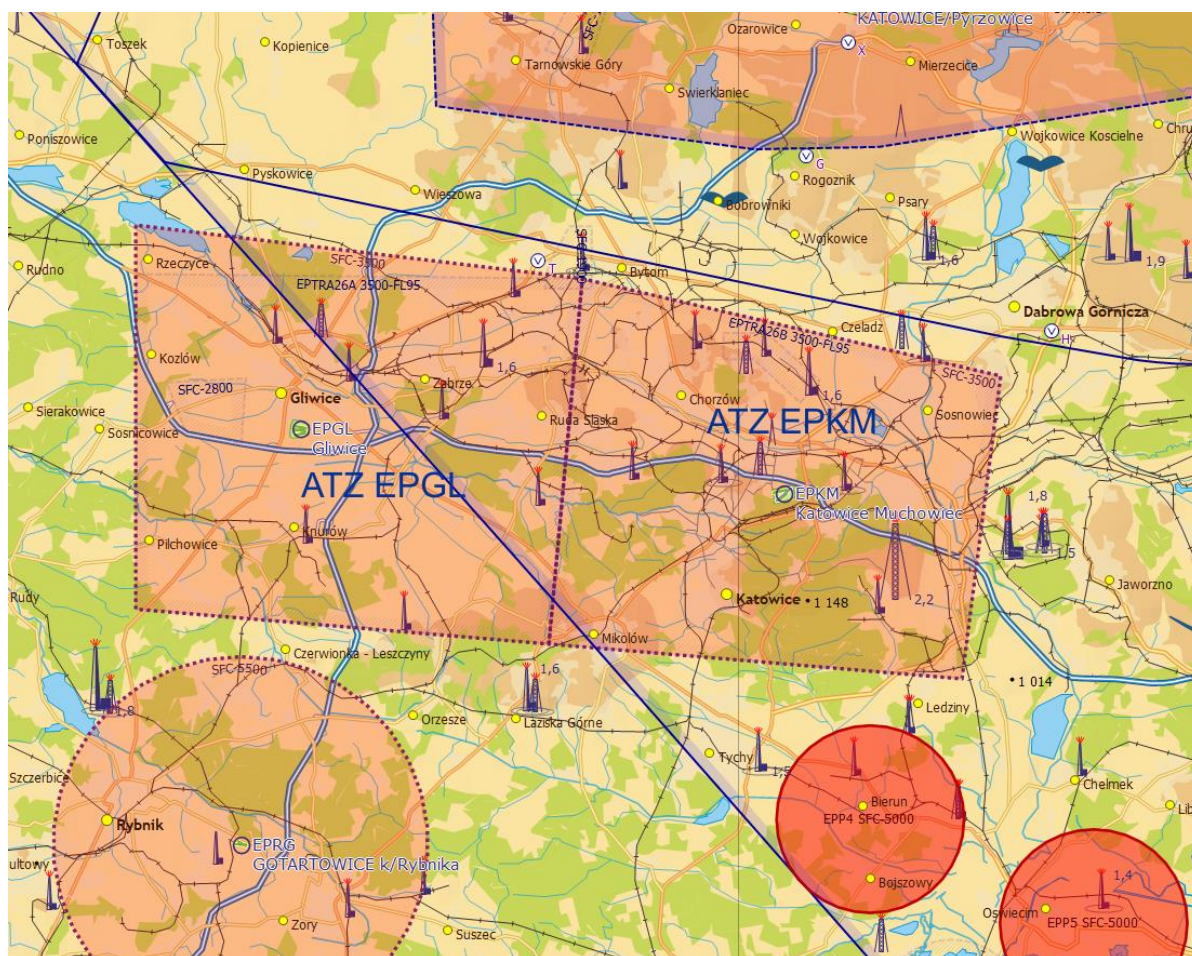
2.18.2. Strefa ruchu lotniskowego – ATZ EPKM.

Granice poziomą wyznacza linia łącząca następujące punkty:

- 50°20'28"N, 018°53'00"E
- 50°17'41"N, 019°11'44"E
- 50°09'00"N, 019°10'00"E
- 50°10'00"N, 018°51'30"E
- 50°20'28"N, 018°53'00"E

Granica pionowa:

GND – 1050 m (3500 ft) AMSL.



2.18.3. W przypadku wykonywania lotów z i do lotniska Katowice Muchowiec, należy zwrócić szczególną uwagę na ograniczenia występujące w bezpośredniej bliskości lotniska:

- a. ATZ EPGL, GND – 3500 ft AMSL (sąsiaduje z ATZ EPKM),
- b. ATZ EPRG, GND – 5500 ft AMSL,
- c. CTR Katowice, GND – 2300 ft AMSL,
- d. LTMA EPKT, 2300 ft AMSL – 3500 ft AMSL,
- e. LTMA Kraków sektor B, 3500 ft AMSL – FL95,
- f. LTMA Kraków sektor C, 5500 ft AMSL – FL95,
- g. TRA 26A, 3500 ft AMSL – FL95,
- h. TRA 26B, 3500 ft AMSL – FL95,
- i. EPP4 Bieruń, GND – 5000 ft AMSL,
- j. EPP5 Oświęcim, GND – 5000 ft AMSL,
- k. TRA 139, GND – 1900 ft AMSL,
- l. TRA 136, GND – 1900 ft AMSL.

Miejsce celowo pozostawione puste

2.19.Przeszkody lotnicze w otoczeniu lotniska

Lp.	Nr przeszkody	Rodzaj przeszkody	Położenie przeszkody wg WGS-84		Położenie przeszkody w stosunku do ARP		Wysokość przeszkody w metrach			Rodzaj oznakowania przeszkody
			Szerokość	Długość	Kierunek GEO	Odległość (m)	n.p.m. ¹⁾	n.p.t. ²⁾	p.o.w.z. ³⁾	dziennie/nocne
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	1	Drzewa	50°14'26,26"	19°01'47,68"	277° – 304°	490 - 665	309,4	25	7,4	NIE/NIE
2	2	Drzewa	50°14'29,07"	19°02'02,50"	340° – 355°	400	301,5	23	4,5	NIE/NIE
3	3	Maszy meteo	50°14'26,14"	19°01'57,74"	345°	350	290,8	13	0,8	NIE/TAK
4	4	Hangar samolotowy	50°14'28,17"	19°02'02,48"	3°	320	293,6	18,5	3,6	NIE/TAK
5	5	Drzewa	50°14'26,42"	19°01'56,02"	335°	310	294,4	15	2,4	NIE/NIE
6	6	Naturalna przeszkoda rozległa - las	50°14'39,50"	19°03'54,20"	65° – 77°	1900 - 2650	327,8	28	6,1	NIE/NIE
7	7	Linia WN 110 kV			60° – 80°	2250 - 2350				TAK/TAK
	A		50°14'53,98"	19°04'04,83"			316,5	30	-5,2	
	B		50°14'43,47"	19°04'20,25"			324	30	2,3	
8	8	Linia WN 220 kV			65° – 89°	2200 - 2800				TAK/TAK
	A		50°15'03,00"	19°04'33,84"			320,2	47	-1,5	
	B		50°14'41,90"	19°04'31,20"			334,8	47	13,1	
	C		50°14'36,35"	19°04'25,58"			344,5	58	22,8	
	D		50°14'28,10"	19°04'17,26"			333,2	52,3	11,5	
	E		50°14'16,73"	19°04'25,02"			325,9	19	4,2	
9	9	Komin KWK Wieczorek (PEC)	50°14'24,54"	19°04'46,91"	85°	3250	391	115	69,3	TAK/TAK
10	10	Komin KWK Wieczorek (PEC)	50°14'23,48"	19°04'49,98"	86°	3260	399	123	77,3	TAK/TAK
11	11	Linia WN 110 kV			85° – 155°	1250 - 2500				NIE/TAK
	A		50°13'43,31"	19°02'28,42"			307,4	18	-14,3	
	B		50°13'47,06"	19°02'31,97"			315,5	27	-6,2	
	C		50°13'50,05"	19°02'54,51"			325,2	27	3,5	
	D		50°13'51,48"	19°03'05,37"			320	27	-1,7	
	E		50°14'02,63"	19°03'19,37"			316,7	33,4	-5,0	
	F		50°14'15,48"	19°03'20,04"			308,4	25,7	-13,3	
	G		50°14'21,71"	19°04'02,75"			309,5	25,3	-12,2	

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA KATOWICE MUCHOWIEC

Lp.	Nr przeszkody	Rodzaj przeszkody	Położenie przeszkody wg WGS-84		Położenie przeszkody w stosunku do ARP		Wysokość przeszkody w metrach			Rodzaj oznakowania przeszkody
			Szerokość	Długość	Kierunek GEO	Odległość (m)	n.p.m. ¹⁾	n.p.t. ²⁾	p.o.w.z. ³⁾	dziennie/nocne
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12	12	LINIA WN 110 kV			115° – 155°	1250 - 2050				NIE/NIE
	A		50°13'43,48"	19°02'29,59"			307,4	18	-14,3	
	B		50°13'46,38"	19°02'34,63"			312,5	18	-9,2	
	C		50°13'49,37"	19°02'57,05"			327,8	28	6,1	
	D		50°13'50,74"	19°03'07,46"			316,3	28	-5,4	
	E		50°13'49,58"	19°03'25,21"			309,7	28	-12	
	F		50°13'52,16"	19°03'29,26"			306	28	-15,7	
13	13	Naturalna przeszkoda rozległa - las	50°13'45,50"	19°02'47,40"	132° – 147°	1250 - 1500	332	26	10,3	NIE/NIE
14	14	Naturalna przeszkoda rozległa - las	50°13'32,10"	19°01'46,30"	190° – 196°	1400 - 1500	328	31	6,3	NIE/NIE
15	15	Szyb KWK Staszic	50°13'29,97"	19°02'36,80"	154°	1650	368,7	74,8	47	NIE/TAK
16	16	Szyb KWK Staszic	50°13'30,94"	19°02'40,61"	152°	1700	351,3	57,4	29,6	NIE/TAK
17	17	Naturalna przeszkoda rozległa - las	50°12'18,80"	19°02'00,10"	135° – 229°	1740 - 4050	354,1	28	32,4	NIE/NIE
18	18	LINIA WN 110 kV			156° – 165°	1750 - 3450				NIE/NIE
	A		50°13'16,49"	19°02'36,12"			323	27	1,3	
	B		50°12'31,42"	19°02'52,48"			343,8	25,5	22,1	
	C		50°12'28,39"	19°02'38,66"			358,7	32,6	37	
19	19	LINIA WN 110 kV			163° – 232°	2950- 4250				NIE/NIE
	A		50°13'20,30"	18°59'48,97"			311,9	24	-9,8	
	B		50°13'04,95"	18°59'50,54"			318,9	22,5	-2,8	
	C		50°12'51,55"	19°00'24,47"			324,9	27	3,2	
	D		50°12'44,82"	19°01'24,82"			334,6	22,5	12,9	
	E		50°12'24,26"	19°02'14,30"			351,1	34	28,6	
	F		50°12'27,34"	19°02'33,88"			348,1	25,1	26,4	
	G		50°12'14,57"	19°02'54,46"			349,7	26,3	5,5	
20	20	Linia WN 220 kV			160° – 293°	3540 - 4200				NIE/NIE
	A		50°12'14,04"	19°01'22,34"			338,9	33,4	-3,1	
	B		50°12'23,47"	19°02'19,16"			362,5	44,6	38,1	
	C		50°12'07,56"	19°02'53,94"			362	38	7,7	
	D		50°12'08,48"	19°03'12,07"			358,6	37	0,3	
21	21	Wieża wodna	50°13'28,36"	19°00'57,33"	221°	1970	329,9	32	8,2	NIE/NIE

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA KATOWICE MUCHOWIEC

Lp.	Nr przeszkody	Rodzaj przeszkody	Położenie przeszkody wg WGS-84		Położenie przeszkody w stosunku do ARP		Wysokość przeszkody w metrach			Rodzaj oznakowania przeszkody
			Szerokość	Długość	Kierunek GEO	Odległość (m)	n.p.m. ¹⁾	n.p.t. ²⁾	p.o.w.z. ³⁾	dziennie/nocne
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
22	22	Naturalna przeszkoda rozległa - las	50°14'15,10"	19°00'40,80"	254° – 276°	1400 - 1750	330,6	26	8,9	NIE/NIE
23	23	Zabudowa wysoka	50°14'27,02"	19°00'21,47"	256° – 297°	1400 - 2260	341	25	19,3	NIE/NIE
24	24	Naturalna przeszkoda rozległa - Park Kościuszki	50°14'34,00"	19°00'16,40"	270° – 301°	1900 - 2650	343,5	35	21,8	NIE/NIE
25	25	Wieża kościoła	50°14'27,47"	19°00'17,20"	279°	2100	336,9	18,5	15,2	NIE/NIE
26	26	Wieża spadochronowa	50°14'46,65"	19°00'27,65"	296°	2060	347,4	50,2	25,7	NIE/NIE
27	27	Komin KWK Wujek	50°14'38,04"	18°59'19,75"	283°	3300	415,7	117	94	TAK/TAK
28	28	Komin KWK Wujek	50°14'39,38"	18°59'22,44"	283°	3160	400,1	101	78,4	TAK/TAK
29	29	Linia WN 110 kV			263° – 326°	800 - 2960				TAK/TAK
	A		50°14'40,94"	19°01'34,48"			318,3	33,3	-3,4	
	B		50°14'35,12"	19°01'28,72"			316,2	28,5	-5,5	
	C		50°14'36,18"	19°01'12,18"			318	25,7	-3,7	
	D		50°14'19,37"	19°00'39,50"			326,9	22,3	5,2	
	E		50°14'25,44"	19°00'25,30"			345,9	33	24,2	
	F		50°14'23,65"	18°59'41,61"			332	32,5	10,3	
	G		50°14'09,83"	18°59'35,78"			323	27,6	1,3	
30	30	Hotel Silesian	50°14'39,47"	19°01'46,07"	332°	750	323,1	44,4	1,4	NIE/NIE
31	31	Budynek biurowy ul. Francuska 70	50°14'43,20"	19°01'37,09"	328°	930	351,8	68	30,1	TAK/TAK
32	32	Maszt na budynku ul. Bazaltowa 8a	50°14'33,17"	19°01'15,44"	296°	1050	322	27,8	0,3	TAK/TAK
33	33	Silos węglowy KWK Staszic	50°13'32,57"	19°02'29,22"	158°	1450	343,4	51	21,7	TAK/TAK
34	34	Maszt na budynku ul. Francuska 101	50°14'41,25"	19°01'24,51"	130°	1050	333	45,6	11,3	TAK/TAK
35	35	Las (w strefie podejścia do lotniska)	50°14'25,22"	19°02'29,20"	54° – 86°	600 - 800	295	30	22	NIE/NIE
36	36	Las (w strefie podejścia do lotniska)	50°14'05,90"	19°01'55,68"	179° – 227°	400 - 650	296	25	14	NIE/NIE
37	37	Las (w strefie podejścia do lotniska)	50°14'06,39"	19°01'33,30"	220° – 254°	700 - 1800	304,4	28	22,4	NIE/NIE

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA KATOWICE MUCHOWIEC

Lp.	Nr przeszkody	Rodzaj przeszkody	Położenie przeszkody wg WGS-84		Położenie przeszkody w stosunku do ARP		Wysokość przeszkody w metrach			Rodzaj oznakowania przeszkody
			Szerokość	Długość	Kierunek GEO	Odległość (m)	n.p.m. ¹⁾	n.p.t. ²⁾	p.o.w.z. ³⁾	dzienne/nocne
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
38	38	Las (w strefie podejścia do lotniska)	50°13'59,02"	19°01'38,37"	205° – 224°	650 - 950	303,1	28	17,6	NIE/NIE
39	39	Grupa trzech drzew (w strefie podejścia do lotniska)	50°14'00,40"	19°01'38,79"	229° – 234°	850 - 1100	302,1	28	17,8	NIE/NIE
40	40	Grupa pojedynczych drzew na terenie ogródków działkowych (W strefie podejścia do lotniska)			267° – 279°	650 - 900				NIE/NIE
	A		50°14'18,04"	19°01'19,91"			313,7	24	7,6	
	B		50°14'17,59"	19°01'24,32"			303,2	14	1,1	
	C		50°14'17,78"	19°01'25,43"			302,1	13	1,1	
	D		50°14'19,86"	19°01'28,75"			303,9	13	7	
	E		50°14'18,78"	19°01'29,63"			305,9	16	9,4	
	F		50°14'16,85"	19°01'29,49"			298,6	11	1,1	
	G		50°14'16,43"	19°01'30,40"			300,2	13	3,4	
41	41	Grupa drzew (w strefie podejścia do lotniska)	50°14'19,00"	19°01'31,44"	276° – 298°	500 - 700	313,1	24	18,1	NIE/NIE
42	42	Przeszkoda rozległa			298° – 18°	900 - 2700	404	100-120	82	NIE/NIE
	A		50°15'04,55"	19°00'03,29"						
	B		50°14'52,52"	19°00'36,23"						
	C		50°14'46,35"	19°02'02,14"						
	D		50°15'27,26"	19°02'46,23"						
	E		50°15'24,34"	19°02'00,11"						
	F		50°15'31,20"	19°00'23,56"						
43	43	Przeszkoda rozległa			317° – 20°	3000 - 4700	500	200-240	118-178	NIE/NIE
	D		50°15'27,26"	19°02'46,23"						
	E		50°15'24,34"	19°02'00,11"						
	F		50°15'31,20"	19°00'23,56"						
	G		50°15'49,32"	19°00'21,53"						
	H		50°15'51,92"	19°00'24,83"						
	I		50°16'03,60"	19°00'00,00"						
	J		50°16'10,09"	18°59'33,16"						
	K		50°16'20,15"	18°59'38,23"						
	L		50°16'39,30"	19°00'37,00"						
	M		50°16'47,08"	19°01'16,02"						
	N		50°16'51,95"	19°01'20,07"						
	O		50°16'53,90"	19°01'29,70"						

Lp.	Nr przeszkody	Rodzaj przeszkody	Położenie przeszkody wg WGS-84		Położenie przeszkody w stosunku do ARP		Wysokość przeszkody w metrach			Rodzaj oznakowania przeszkody
			Szerokość	Długość	Kierunek GEO	Odległość (m)	n.p.m. ¹⁾	n.p.t. ²⁾	p.o.w.z. ³⁾	dziennie/nocne
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	P		50°16'49,68"	19°01'35,78"						
	U		50°16'11,17"	19°02'30,01"						
	V		50°15'48,35"	19°02'47,24"						
	W		50°15'36,72"	19°02'55,86"						
44	44	Przeszkoda rozległa			353° – 33°	2900 - 4600	404	80-120	22-82	NIE/NIE
	V		50°15'48,35"	19°02'47,24"						
	T		50°16'26,00"	19°04'17,94"						
	R		50°16'46,44"	19°03'15,12"						
	S		50°16'50,33"	19°02'25,45"						
	P		50°16'49,68"	19°01'35,78"						
	U		50°16'11,17"	19°02'30,01"						

¹⁾ Nad poziom morza, ²⁾ Nad poziom terenu, ³⁾ Powyżej ograniczeń wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu

Miejsce celowo pozostawione puste

2.20. Dozwolony ruch lotniczy

2.20.1. VFR

2.20.2. W dzień i w nocy.

2.21. Kategoria ochrony przeciwpożarowej

Brak

Miejsce celowo pozostawione puste

3. Procedury

3.1. Starty i lądowania, wykorzystanie dróg startowych

- 3.1.1. Starty i lądowania mogą się odbywać wyłącznie z wyznaczonych dróg startowych, za wyjątkiem szybowców, dla których oprócz oznakowania poziomego dróg startowych, na lotnisku może zostać wyłożony znak startu i lądowania, wtedy operacje wykonuje się zgodnie z wyłożonym znakiem startowym – Strzała koloru żółtego wykładana z płócien o szerokości: 2m – trzon, 6m grot strzały.
- 3.1.2. Dowódca statku powietrznego jest zobowiązany do wykonania wszystkich niezbędnych czynności przedstartowych (np. próba silnika) przed zajęciem drogi startowej lub pasa startowego.
- 3.1.3. Zaleca się wykorzystanie do startu pełnej długości drogi startowej.
- 3.1.4. Po lądowaniu na drodze startowej o nawierzchni sztucznej 05L/23R (DS 1), należy zwolnić drogę startową i skołować w najbliższą drogę kołowania (D/B, A).
- 3.1.6. Po lądowaniu na drodze startowej 05R/23L o nawierzchni naturalnej (trawiastej) należy zwolnić drogę startową zjeżdżając z niej drogą kołowania E. W przypadku zakończenia dobiegi za zjazdem na drogę kołowania, należy zawrócić i kołować północną stroną drogi startowej w kierunku zjazdu na drogę kołowania.
- 3.1.7. Po lądowaniu na drodze startowej 07/23 o nawierzchni naturalnej (trawiastej) należy zwolnić drogę startową zjeżdżając z niej najbliższą drogą kołowania (C lub B). W przypadku zakończenia dobiegu za zjazdem na drogę kołowania, należy zawrócić i kołować stroną północną drogi startowej w kierunku zjazdu na drogę kołowania.
- 3.1.8. Na lotnisku nie ma wyznaczonych specjalnych miejsc do lądowania śmigłowców ani specjalnych procedur lotów śmigłowców. Loty śmigłowcami należy wykonywać zgodnie z procedurami jak dla samolotów. Po wylądowaniu na drodze startowej, należy podlotem przebazować śmigłowiec nad istniejącymi drogami kołowania do miejsca postoju.
- 3.1.9. Kołowanie w tył po pasie (back track) jest możliwe tylko po dokładnym upewnieniu się, że na podejściu do lądowania nie znajduje się inny statek powietrzny.

UWAGA!

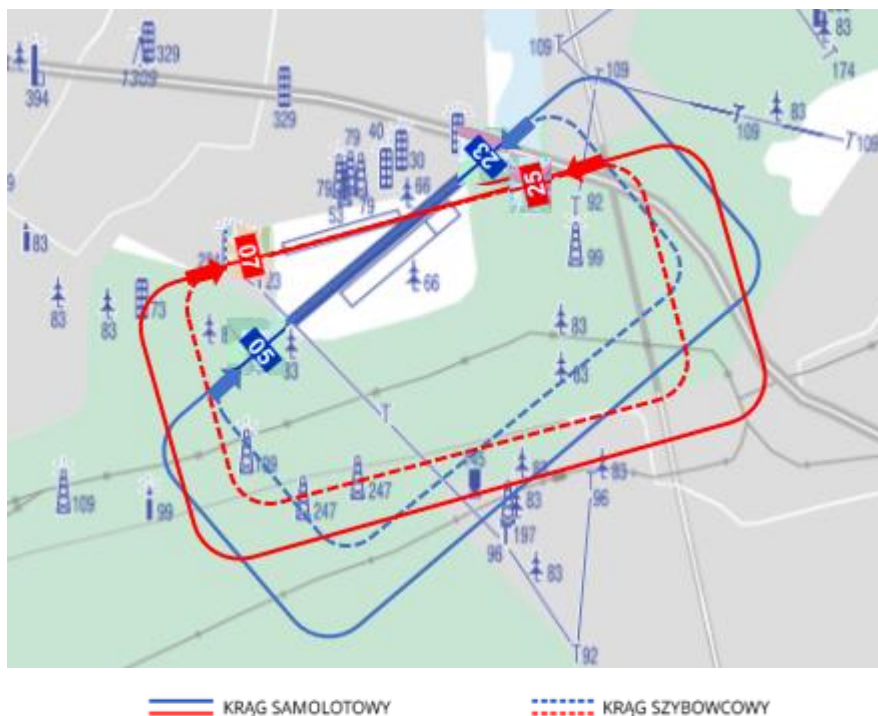
Na lotnisku nie wyznaczono specjalnych miejsc do startów i lądowań śmigłowców. Loty śmigłowcowe należy wykonywać zgodnie z procedurami, jak dla samolotów w obszarze pola wzlotów. Gdy na lotnisku odbywają się loty, należy stosować się do oznakowania pola wzlotów oraz wyznaczonego punktu celowania lub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

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

3.2. Budowa kręgu nadlotniskowego

- 3.2.1. Dla wszystkich statków powietrznych obowiązuje krąg nadlotniskowy po południowej stronie lotniska: prawy na kierunku 07 i 05 oraz lewy na kierunku 23 i 25. Krąg zewnętrzny (samolotowy) przeznaczony jest dla samolotów, śmigłowców i wiatrakowców. Krąg wewnętrzny (szybowcowy) przeznaczony jest dla szybowców i mikrołotów.



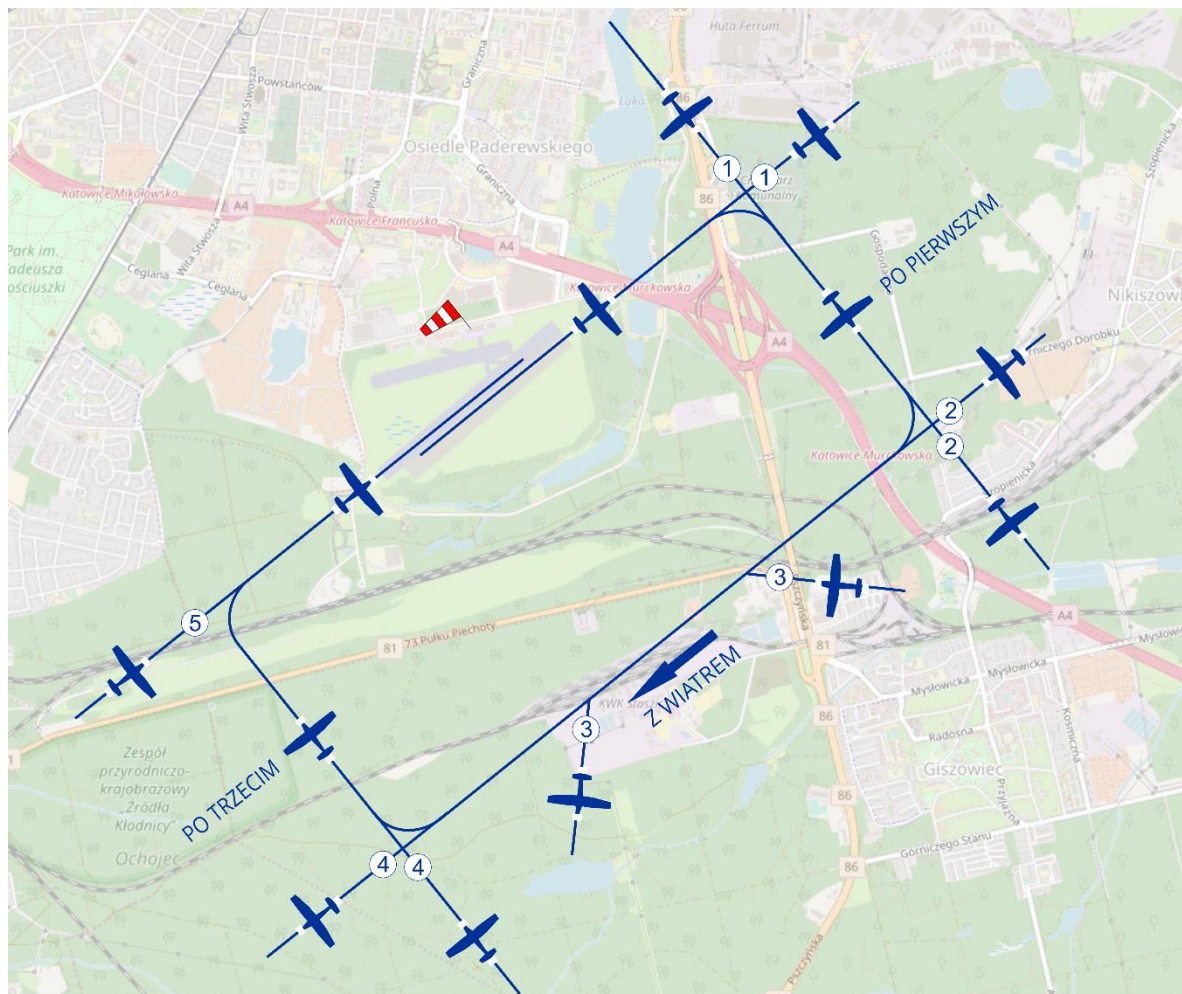
- 3.2.2. Statki powietrzne powinny wykonywać krąg nadlotniskowy na wysokości 1000 ft (~ 300 m) AGL. Większe samoloty oraz samoloty turbinowe powinny wchodzić w krąg na wysokości 1500 ft (~ 450 m) AGL. Planowana wysokość kręgu powinna być osiągnięta przed pozycją z wiatrem. Pilot uwzględniając osiągi swojego statku powietrznego powinien wypracować bezpieczną separację w stosunku do poprzednika.
- 3.2.3. Rozpoczęcie trzeciego zakrętu powinno nastąpić w momencie, gdy statek powietrzny znajduje się w punkcie przecięcia toru lotu i prostej wyprowadzonej z punktu przyziemienia pod kątem 45° do osi drogi startowej.
- 3.2.4. Wysokość kręgu powinna być utrzymywana przynajmniej do końca odcinka pomiędzy drugim a trzecim zakrętem. Zniżania do lądowania należy rozpocząć w miejscu, które gwarantuje bezpieczny dołot do progu drogi startowej w przypadku awarii silnika.
- 3.2.5. Statki powietrze wykonujące start z konwojera, podczas przejścia na drugi krąg a także statki powietrzne o dużym gradiencie wznoszenia powinny kontynuować lot po prostej, aż do końca pasa startowego.
- 3.2.6. Statki powietrzne latające w kręgu nadlotniskowym nie powinny rozpoczynać pierwszego zakrętu aż nie znajdą się nad końcem pasa startowego i nie osiągną wysokości minimum 300 ft (~100 m) AGL.
- 3.2.7. Obowiązkiem dowódcy statku powietrznego wykonującego lot z większą prędkością za poprzednikiem jest wypracowanie odpowiedniej, bezpiecznej separacji. W przypadku znacznej różnicy prędkości i konieczności wyprzedzania, może się ono odbywać wyłącznie po zewnętrznej stronie kręgu, do pozycji z wiatrem. Po osiągnięciu pozycji z wiatrem, wyprzedzanie na kręgu jest zabronione. Zalecany sposób zwiększenia separacji poziomej po wykonaniu trzeciego zakrętu jest wydłużenie prostej do lądowania lub przejście na drugi krąg. Wykonywanie okrążeń w kręgu, zwłaszcza na prostej, jest zabronione.
- 3.2.8. Na kręgu nadlotniskowym obowiązują wszystkie reguły dotyczące pierwszeństwa w ruchu lotniczym:

- statki powietrzne dolatujące do lotniska powinny dostosować się do ruchu statków powietrznych będących już w kręgu,
- szybowiec ma pierwszeństwo przed statkami powietrznymi z napędem,
- balon ma pierwszeństwo przed wszystkimi statkami powietrznymi,
- sterowiec ma pierwszeństwo przed samolotami i śmigłowcami,
- każdy statek powietrzny w niebezpieczeństwie ma pierwszeństwo przed wszystkimi innymi.

- 3.2.9. Włączanie w krąg powinno się odbywać się na wysokości standardowego kręgu. Wejście w krąg powinno nastąpić stycznie do jednego z zakrętów lub pod kątem maksymalnie 45° do jednego z jego boków. Optymalnym sposobem włączenia się w ruch nadlotniskowy jest pozycja pomiędzy drugim, a trzecim zakrętem na trawersie środkowej części pasa (pozycja „z wiatrem”).
- 3.2.10. Nie należy włączać się do kręgu nadlotniskowego bez dokładnego rozpoznania sytuacji na polu wzlotów. Wiatr i jego prędkość, kierunek podejścia do lądowania oraz stan i organizacja pola wzlotów powinny zostać sprawdzone z przelotu prostopadłego do kierunku pasa na wysokości minimum 1500 ft (~450 m) AGL.
- 3.2.11. Po zapoznaniu się z sytuacją pilot powinien obniżyć lot do wysokości kręgu a następnie włączyć się w ruch nadlotniskowy stycznie do jednego z jego boków w taki sposób, żeby nie zakłócić istniejącego ruchu i umożliwić zachowanie odpowiedniej separacji pomiędzy statkami powietrznymi.
- 3.2.12. Niezależnie od tego czy pilotowi udało się nawiązać łączność na częstotliwości ruchowej, zalecane jest zgłaszanie meldunków pozycyjnych: „z wiatrem”, „w trzecim” i „na prostej” aby umożliwić innym uczestnikom ruchu orientację w sytuacji na lotnisku.
- 3.2.13. W przypadku wykonywania lotów szybowcowych z pasa innego niż pas z którego odbywają się starty i lądowania pozostałych statków powietrznych, wówczas wszystkie operacje odbywające się na lotnisku koordynuje instruktor wyznaczony przez przedstawiciela zarządzającego.

Miejsce celowo pozostawione puste

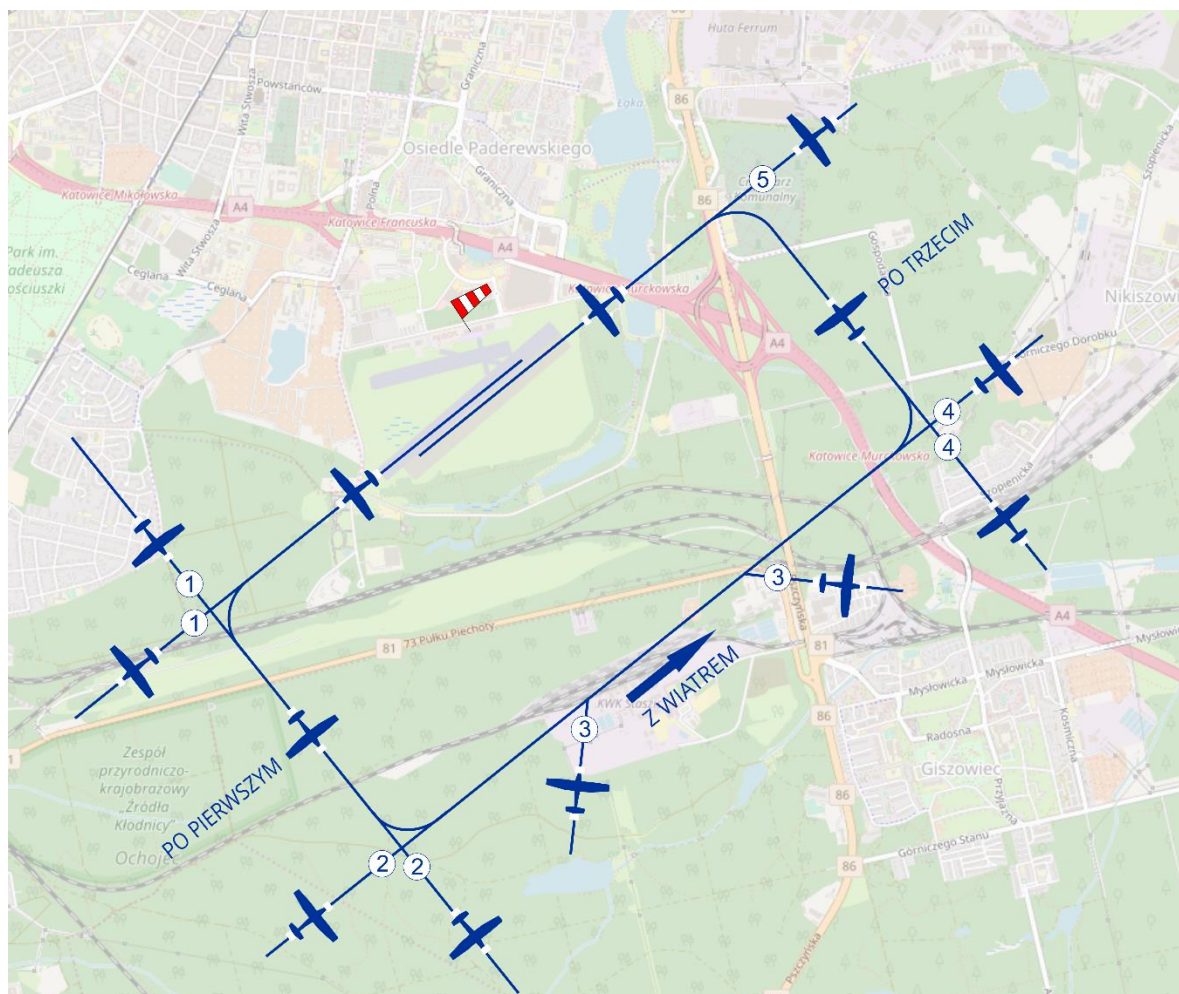
3.2.15. Dopuszczalne sposoby wlotu i wylotu z kręgu nadlotniskowego na kierunku 05:



1. Wloty i wyloty w zakręcie pierwszym,
2. Wloty i wyloty w zakręcie drugim,
3. Wloty i wyloty w pozycji „z wiatrem” – kąt max. 45°,
4. Wloty i wyloty w zakręcie trzecim,
5. Wlot do pozycji „długa prosta”.

Miejsce celowo pozostawione puste

3.2.16. Dopuszczalne sposoby wlotu i wylotu z kręgu nadlotniskowego na kierunku 23:



1. Wloty i wyloty w zakręcie pierwszym,
2. Wloty i wyloty w zakręcie drugim,
3. Wloty i wyloty w pozycji „z wiatrem” – kąt max. 45°,
4. Wloty i wyloty w zakręcie trzecim,
5. Wlot do pozycji „długa prosta”.

3.2.17. Na kierunkach 07 i 25 stosuje się analogiczny sposób wlotu i wylotu z kręgu nadlotniskowego jak dla kierunków 05/23.

Miejsce celowo pozostawione puste

3.3. Skoki spadochronowe

Na lotnisku nie wykonuje się skoków spadochronowych, za wyjątkiem imprez sportowych i pokazów lotniczych według odrębnie ustalonych w tym zakresie procedur.

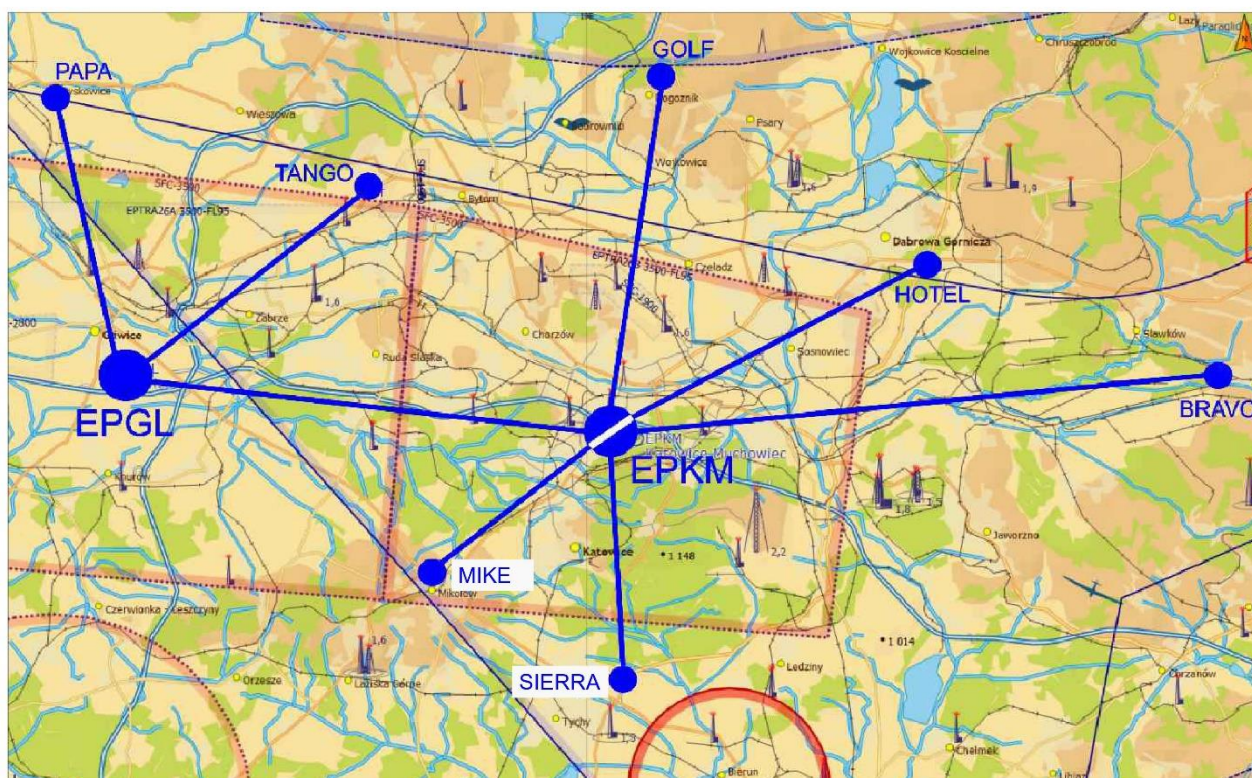
Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

3.4. Trasy dolotowe i odlotowe

3.4.1. Wszystkie doloty i odloty z lotniska należy wykonywać przez wyznaczone punkty VFR:

	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE	OPIS POŁOŻENIA
BRAVO	50°15'53"N 19°26'05"E	Miejscowość Bukowno
GOLF	50°24'13"N 19° 03'18" E	Rogożnik, zbiornik wodny (wschodni kraniec)
TANGO	50°21'14 "N 18°51'59 "E	Bytom Karb, skrzyżowanie dróg E4 i 94
HOTEL	50°19'05"N 19°14'14"E	Strzemieszyce, węzeł dróg S1 i 94
PAPA	50°23'41 " N 18°37'45" E	Miejscowość Pyskowice
SIERRA	50° 07'57 "N 19° 01'30 "E	Tychy, początek trasy S1
MIKE	50°10'44 "N 18°54'25 "E	Mikołów, węzeł dróg 44 i 81



3.4.2. **Dolot do lotniska od północy** należy wykonać poprzez punkt **GOLF** w kierunku kręgu nadlotniskowego. Włączyć się i wykonać krąg nadlotniskowy, zgodnie z punktem 3.2. Odlot należy wykonać realizując ww. czynności w odwrotnej kolejności. Dolot do punktu GOLF i odlot z punktu GOLF należy wykonać z ominięciem aktywnej strefy TRA 136 oraz na wysokości nie wyższej niż 2300 ft – 3500 ft AMSL (z uwagi na położenie punktu pod LTMA EPKT). Dolot do EPKM należy wykonać z pominięciem ścisłego centrum miasta Katowice.

Punkt GOLF znajduje się na granicy CTR EPKT. Doloty/odloty przez niego powinny być wykonywane w miarę możliwości bez przekraczania granicy CTR lub zgodnie z klasyfikacją przestrzeni kontrolowanej.

3.4.3. **Dolot do lotniska od zachodu** należy wykonać przez lotnisko EPGL (Gliwice):

- Z punktu **PAPA** (od północy) przez EPGL w kierunku kręgu nadlotniskowego EPKM. Włączyć się i wykonać krąg nadlotniskowy, zgodnie z punktem 3.2. Odlot należy wykonać realizując ww. czynności w odwrotnej kolejności. Ze względu na strefę LTMA EPKT, dolot i odlot z punktu PAPA należy wykonać na wysokości nie większej niż 2300 ft AMSL.
- Z punktu **TANGO** (od północnego wschodu) przez EPGL w kierunku kręgu nadlotniskowego EPKM. Włączyć się i wykonać krąg nadlotniskowy, zgodnie z punktem 3.2. Odlot należy wykonać realizując ww. czynności w odwrotnej kolejności. Dolot i odlot z punktu TANGO w godzinach aktywności TRA 139 należy wykonywać na wysokości nie większej niż 1900 ft AMSL.

Uwaga. Znak wywoławczy i częstotliwość lotniska Gliwice (EPGL): GLIWICE RADIO, 118,260 MHz.

Podczas przelotu nad lotniskiem EPGL należy zachować szczególną ostrożność związaną z aktywnością lotniczą ATZ EPGL i postępować zgodnie z instrukcjami wydawanymi przez kierującego lotami na EPGL.

3.4.4. **Dolot do lotniska od południa** należy wykonać przez punkt **SIERRA** lub **MIKE** a następnie włączyć się i wykonać krąg nadlotniskowy, zgodnie z punktem 3.2. Odlot należy wykonać realizując ww. czynności w odwrotnej kolejności.

3.4.5. **Dolot do lotniska od wschodu** należy wykonać przez punkt **BRAVO** lub **HOTEL** a następnie włączyć się i wykonać krąg nadlotniskowy, zgodnie z punktem 3.2. Odlot należy wykonać realizując ww. czynności w odwrotnej kolejności. Dolot i odlot z punktu BRAVO i HOTEL w godzinach aktywności TRA 139 należy wykonać na wysokości nie większej niż 1900 ft AMSL.

Miejsce celowo pozostawiono puste

3.5. Kołowanie

- 3.5.1. Dowódca statku powietrznego przed rozpoczęciem i w czasie kołowania zobowiązany jest do prowadzenia nasłuchu radiowego oraz zgłaszania swoich zamiarów i pozycji drogą radiową na częstotliwości lotniska.
- 3.5.2. Kołowanie do progu drogi startowej 05R/23L o nawierzchni darniowej odbywa się drogą kołowania B/D.
- 3.5.3. Kołowanie do progu drogi startowej 07/25 o nawierzchni darniowej odbywa się drogą kołowania B/D.
- 3.5.8. Kołowanie z miejsc postojowych do dróg kołowania A i B odbywa się drogą manewrową o nawierzchni sztucznej.
- 3.5.9. Przed wkołowaniem na drogę startową (również przy przecinaniu drogi startowej) należy zatrzymać się przed krawędzią boczną drogi startowej i upewnić się, że żaden statek powietrzny nie znajduje się na podejściu do lądowania do tej drogi startowej a startujące statki powietrzne osiągnęły bezpieczną wysokość minimum 30m.
- 3.5.10. Z uwagi na to, że drogi kołowania przecinają drogi startowe, przecinanie dróg startowych należy wykonywać prostopadle do ich osi z uwzględnieniem panującej w danym momencie sytuacji ruchowej na lotnisku oraz w strefie ruchu nadlotniskowego.
- 3.5.11. Ruch szybowców po płycie lotniska odbywa się na zasadzie holowania szybowców przez oznakowany samochód lotniskowy wyposażony w pomarańczowe światło ostrzegawcze, po wyznaczonych drogach kołowania lub po pasie startowym, na którym odbywają się starty i lądowania szybowców.
- 3.5.12. Podczas lotów szybowcowych, ruchem naziemnym wszystkich statków powietrznych kieruje Dyżurny operacyjny lotniska.
- 3.5.13. Zabronione jest uruchomienie silnika bezpośrednio po wypchnięciu z hangaru. Miejsce rozruchu silnika statku powietrznego zostało przedstawione na planie lotniska w pkt. 2.12.

Miejsce celowo pozostawiono puste

Miejsce celowo pozostawiono puste

3.6. Wznawianie orientacji geograficznej

- 3.6.1. Lotnisko leży w zasięgu działania Służby Informacji powietrznej FIS Kraków i w zasięgu osłony radarowej tej służby. W przypadku utraty orientacji i trudności z jej wznowieniem, należy nawiązać łączność z **KRAKÓW INFORMACJA** na częstotliwości 119,275 MHz i poprosić o określenie pozycji. Postępować według wskazówek Informatora Służby Informacji Powietrznej. Po wznowieniu orientacji geograficznej, należy poinformować o tym fakcie FIS Kraków i kontynuować lot według własnego planu.
- 3.6.2. Lotnisko jest położone pomiędzy autostradą A4 przebiegającą na kierunku wschód – zachód i ścisłą zabudową Śląsko – Zagłębiowskiej Metropolii a maszynami leśnymi na południe od aglomeracji. Od wschodu lotnisko graniczy z drogą dwupasmową prowadzącą z północy na południe (droga krajowa nr 86). Teren lotniska jest łatwo rozpoznawalny z uwagi na położenie w mocno zurbanizowanym i zalesionym terenie pomiędzy dwoma charakterystycznymi drogami, lasem i zabudową miejską. Dodatkowymi punktami charakterystycznymi są 3 stawy sąsiadujące z lotniskiem od wschodu.

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

3.7. Utrzymywanie łączności

- 3.7.1. Przy wykonywaniu startów i lądowań oraz lotów w rejonie lotniska Katowice Muchowiec jest wymagane posiadanie dwustronnej łączności radiowej na częstotliwości **122,700 MHz**.
- 3.7.2. Przy wykonywaniu lotów podczas pracy kierującego lotami, należy utrzymywać łączność z kierującym lotami na częstotliwości 122,700 MHz używając znaku wywoławczego **KATOWICE RADIO**.
- 3.7.3. W przypadku, gdy nie ma kierującego lotami, obowiązuje prowadzenie korespondencji rozgłaszania na częstotliwości 122,700 MHz, używając znaku wywoławczego **KATOWICE RADIO**, informując o aktualnej pozycji statku powietrznego i zamiarach, przy czym obowiązkowe jest zgłaszanie co najmniej: wejścia w ATZ, opuszczania ATZ, wejścia w krąg nadlotniskowy, opuszczania kręgu nadlotniskowego, pozycji z wiatrem, prostej do lądowania, zamiaru kołowania, zamiaru zajęcia drogi startowej, gotowości do startu, zwolnienia drogi startowej.

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

3.8. Lotniska i lądowiska zapasowe

Nazwa lotniska/kod ICAO	Częstotliwość radiowa (MHz)	Znak wywoławczy	Kierunek GEO z EPKM	Odległość (km)
Żar k/Żywca EPZR	122.805	Żar RADIO	166°	54
Gotartowice k/Rybnika EPRG	122.405	Rybnik RADIO	237°	34
Aleksandrowice k/Bielska-Białej EPBA	118.330	Bielsko RADIO	183°	48
Gliwice EPGL	118.260	Gliwice RADIO	278°	26
Kraków-Balice EPKK	123.255	Kraków WIEŻA	108°	56

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

3.9. Zasady zgłaszania informacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych

3.9.1. W przypadku zaistnienia ograniczeń na lotnisku Katowice Muchowiec, 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 zgodnie z danymi z pkt. 3.9.3.

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.

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

- **Cykl AIRAC** - który służy do publikowania danych z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym. W tym cyklu publikowane są dane wyłącznie bardzo istotne z punktu widzenia m.in. infrastruktury lotniczej, zmiany częstotliwości radiowej. Zachowanie cyklu publikacji AIRAC pozwala załogom statków powietrznych i wszystkim zainteresowanym użytkownikom lotniska – zapoznawać się z ważnymi zmianami, na co najmniej 28 dni przed ich wejściem w życie.
- **NOTAM** – należy wydawać wówczas, gdy informacja w nim zawarta ma charakter tymczasowy lub informacja wejdzie na stałe do AIP VFR, ale konieczne jest natychmiastowe powiadomienie wszystkich użytkowników. Jeden NOTAM może zawierać informację tylko na jeden temat. Wskazane jest, aby NOTAM dotyczące informacji istotnych dla użytkowników lotniska były przekazywane i publikowane z możliwie jak największym wyprzedzeniem czasowym, gdy to możliwe nie mniejszym niż, co najmniej 24 H przed wejściem ograniczenia w życie.
- **SNOWTAM** – należy wydawać wówczas, gdy informacja w nim zawarta ma charakter tymczasowy, ze względu na brak możliwości funkcjonowania lotniska w okresie zimowym (poprzez np. duże opady śniegu), bądź jego ograniczenie. Informacje o ograniczeniach udostępnione przez SNOWTAM oraz dostępne telefonicznie u Przedstawiciela Zarządzającego.

3.9.3. Dane kontaktowe:

Biuro NOTAM:

tel.: +48 22 574 71 74

faks: +48 22 574 71 79

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).

3.9.4. Procedura obiegu wewnętrznego 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.

Miejsce celowo pozostawione puste

3.10. Ruch pojazdów i pieszych w PRN

3.10.1. Dostęp do PRN :

- a. Dostęp nieupoważnionych osób do pola naziemnego ruchu lotniczego jest ograniczony (tablice ostrzegawcze). Dostęp do PRN może mieć miejsce wyłącznie za zgodą przedstawiciela zarządzającego.
- b. W przypadku nieuzasadnionego wtargnięcia na pole naziemnego ruchu lotniczego osoby, czy osób postronnych lub pojazdów, powiadomione zostają odpowiednie służby porządkowe (policja, straż graniczna) przez przedstawiciela zarządzającego.
- c. Ruch kołowy i pieszy powinien odbywać się skrajem lotniska lub według wskazań kierującego lotami. Nadzór nad ruchem pojazdów na terenie lotniska prowadzi dyżurny lotniska.
- d. Osobom postronnym, nie znającym zasad poruszania się po polu naziemnego ruchu lotniczego przydziela się upoważnioną osobę.
- e. Lotnisko oznakowane jest tablicami informacyjnymi o zakazie wjazdu pojazdów i wstępu osób postronnych na płytę lotniska.
- f. Wokół lotniska ustawione są tablice ostrzegawcze: „**ZAKAZ WSTĘPU**”. Na lotnisku działa system kamer monitorujących ruch wokół hangarów i zabudowań lotniska (wraz z drogą wjazdową).

3.10.2. Ruch osób pieszych na PRN:

- a. Ruch pieszy na PRN jest zabroniony, za wyjątkiem osób przebywających na ściśle określonych częściach PRN, wykonujących prace techniczno-konserwacyjne infrastruktury lotniska oraz inne czynności związane z działalnością lotniczą.
- b. Dostęp do PRN mają tylko osoby wymienione wyżej oraz osoby upoważnione do obsługi statków powietrznych i biorące udział w działaniach operacyjnych lotniska po wcześniejszym przeszkoleniu z procedur bezpieczeństwa przez Przedstawiciela Zarządzającego lub osobę przez niego wyznaczoną. Osoby te zobowiązane są być w stałym kontakcie z Kierującym lotami na częstotliwości 122,700 MHz.
- c. Udając się na start należy zachować szczególną ostrożność prowadząc obserwację pola wzlotów oraz przestrzeni wokół lotniska.
- d. Poruszając się po PRN należy unikać przecinania dróg startowych.
- e. Zabrania się przechodzenia przed i za statkami powietrznymi z pracującym silnikiem.
- f. W przypadku nieuzasadnionego wtargnięcia na pole naziemnego ruchu lotniczego osoby, czy osób postronnych, powiadomione zostają odpowiednie służby porządkowe (Policja) przez Przedstawiciela Zarządzającego lub osobę przez niego wyznaczoną.

3.10.3. Ruch pojazdów na RPN:

- a. Ruch kołowy może się odbywać skrajem lotniska, poza PRN.
- b. Niezbędny ruch po PRN należy wykonywać jak najkrótszą drogą z zachowaniem szczególnej ostrożności i obserwacji pola wzlotów oraz przestrzeni wokół lotniska.
- c. Pojazdy poruszające się po PRN muszą posiadać zezwolenie wydane przez przedstawiciela zarządzającego, mieć włączone pomarańczowe światło ostrzegawcze. Kierowca pojazdu musi posiadać nasłuch radiowy na częstotliwości 122,70 MHz.
- d. Na lotnisku, dla pojazdów kołowych, obowiązują ogólne zasady ruchu drogowego z uwzględnieniem ograniczenia prędkości jazdy.
- e. Dopuszczalna maksymalna prędkość pojazdu na terenie lotniska wynosi 30 km/h. Ograniczenie nie dotyczy pojazdów ratowniczo-gaśniczych podczas prowadzenia akcji ratowniczej lub w innych sytuacjach alarmowych.
- f. Prędkość pojazdu poruszającego się obok statków powietrznych znajdujących się na miejscach postojowych nie może przekraczać 5 km/h. Kierujący pojazdem powinien zachować odległość minimum 3 m od nieruchomego statku powietrznego.
- g. Pojazdy ratownicze mają pierwszeństwo przed pozostałymi pojazdami.
- h. Zabrania przejazdu przed i za statkami powietrznymi, których silniki pracują.
- i. Ruch pojazdów w okolicach hangarów i płyt manewrowych jest zabroniony gdy statek powietrzny na płycie manewrowej przed hangarem jest w ruchu, posiada uruchomiony lub jest w trakcie uruchamiania silnika (silników).

- j. Pojazd pozostawiony w PRN musi być pod stałym nadzorem kierującego, który powinien zapewnić możliwość natychmiastowego odjazdu z miejsca postoju.
- k. Na PRN, w każdej sytuacji, statek powietrzny ma pierwszeństwo przed pojazdami kołowymi.
- l. Wytyczne i instrukcje dla kierujących pojazdami poruszającymi się po PRN wydaje osoba funkcyjna
- m. Niestosowanie się przez kierującego do zasad dotyczących ruchu pojazdów lub do wytycznych Dyżurnego Operacyjnego lotniska jest traktowane jako naruszenie bezpieczeństwa.
- n. W przypadku nieuzasadnionego wtargnięcia na pole naziemnego ruchu lotniczego pojazdów, powiadomione zostają odpowiednie służby porządkowe (Policja) przez Przedstawiciela Zarządzającego lub osobę przez niego wyznaczoną.

Miejsce celowo pozostawione puste

3.11. Bezpieczeństwo operacji lotniskowych w czasie wykonywania prac na lotnisku**3.11.1. Planowanie i wykonywanie prac związanych z bieżącym utrzymywaniem lotniska:**

- Znaki poziome i pionowe oraz oznakowanie ostrzegawcze muszą być systematycznie odnawiane w taki sposób i z taką częstotliwością by były cały czas czytelne i widoczne.
- W okresie zimowym droga startowa, drogi kołowania i płyta postojowa o nawierzchni sztucznej muszą być na bieżąco odśnieżane.
- Drogi startowe, drogi kołowania i płyty postojowe o nawierzchni trawiastej w okresie zimowym nie podlegają odśnieżaniu.
- Nawierzchnie darniowe należy w miarę potrzeby kosić, rozgarniać kretowiny, uzupełniać ubytki w darni.

3.11.2. Warunki prowadzenia prac w granicach PRN:

- Zachowanie szczególnej ostrożności.
- Osoby znajdujące się w rejonie PRN powinny posiadać ubrane kamizelki ostrzegawcze koloru żółtego.
- Pojazdy biorące udział w pracach w rejonie PRN muszą posiadać włączone światła ostrzegawcze koloru żółtego.
- Wszelkie prace w rejonie PRN powinny być wykonywane przy dobrej pogodzie. Zakazane jest wykonywanie prac podczas trwania burzy i intensywnych opadów.
- Zabrania się pozostawiania maszyn i urządzeń biorących udział w pracach w rejonie PRN bez nadzoru.
- Zabrania się wykonywania prac w rejonie PRN, które mogą ingerować w bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych. W przypadku prac ingerujących w bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych, należy wyłączyć z ruchu lotniczego tą część PRN na której prowadzone są prace i opublikować NOTAM.

3.11.3. Główny użytkownik lotniska podaje Zarządzającemu do wiadomości informacje o prowadzonych pracach i zakresie utrudnień dla ruchu lotniczego. Zarządzający publikuje w tej sprawie depezę NOTAM lub Suplement do AIP.**3.11.4. Wejście lub wjazd w rejon PRN w celu przeprowadzenia prac należy uzgodnić z dyżurnym operacyjnym lotniska. W trakcie prowadzenia prac należy utrzymywać stały kontakt z dyżurnym operacyjnym lotniska - w granicach ATZ EPKM, znak wywoławczy KATOWICE RADIO 122.700 MHz.**

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

3.12. Przeciwdziałanie zagrożeniom ze strony zwierząt

- 3.12.1. Zarządzający lotniskiem monitoruje i kontroluje obecność zwierząt występujących na lotnisku, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji lotniskowych oraz przeprowadza identyfikację zagrożeń wynikających z obecności zwierząt.
- 3.12.2. Jeżeli w wyniku inspekcji ustalono, iż na terenie lotniska znajdują się siedliska ptaków, po ustaleniu iż gatunki te nie są objęte ochroną, siedliska takie powinny zostać przeniesione w miejsca poza obszarami zagrożenia dla lotnictwa, jednocześnie zarządzający dba aby na terenie lotniska zminimalizować miejsca stwarzające warunki do powstawania miejsc lęgowych ptaków.
- 3.12.3. W przypadku stwierdzenia naruszenia granic lotniska przez zwierzynę łowną, jeśli naruszenie to zagraża bezpieczeństwu operacji lotniczych a inne metody ochrony okazały się nieskuteczne, zarządzający lotniskiem wnioskuje o dokonanie redukcyjnego odstrzału zwierzyny, stosownie do przepisów prawa łowieckiego.
- 3.12.4. W przypadku braku reakcji ze strony zwierząt na podejmowane próby płoszenia ich z terenu lotniska, zarządzający wydaje NOTAM, który będzie obowiązywał do czasu odstraszenia ptaków i innych zwierząt, które mogą wpłynąć na obniżenie poziomu bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych.
- 3.12.5. W celu odstraszania i eliminacji ptaków i innych zwierząt, które mogą stanowić zagrożenie, zarządzający stosuje następujące środki i metody:
- petardy hukowe,
 - sygnał dźwiękowy samochodu,
 - odstrzał.
- 3.12.6. Należy zwracać uwagę na okresową możliwość zerowania ptaków na DS. W takim przypadku należy je płoszyć przy użyciu samochodu lub petard hukowych.
- 3.12.7. Dane telefoniczne i adresowe osób odpowiedzialnych za przeciwdziałanie zagrożeniom ze strony zwierząt patrz: Pkt. 1.2. oraz 1.3. Instrukcji Operacyjnej lotniska Katowice Muchowiec.

3.13. Eksploatacja i utrzymywanie nawierzchni PRN

- 3.13.1. Przedstawiciel Zarządzającego (Główny użytkownik lotniska) wyznacza osobę odpowiedzialną za stałe utrzymanie PRN w stanie umożliwiającym prawidłowe funkcjonowanie lotniska, w tym w szczególności zagwarantowanie bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych.
- 3.13.2. Utrzymanie nawierzchni sztucznych odbywa się na bieżąco przez cały rok poprzez:
- Usuwanie roślinności ze szczelin i krawędzi betonowych.
 - Wypełnianie ubytków drogi startowej, dróg kołowania i płyty postojowej.
 - Okresowe czyszczenie drogi startowej, dróg kołowania i płyty postojowej.
- 3.13.3. Utrzymanie nawierzchni naturalnych (trawiastych) odbywa się na bieżąco w okresie od 1 kwietnia do 30 listopada poprzez:
- Włókowanie i zasypywanie nierówności.
 - Koszenie i usuwanie skoszonej trawy.
 - Rozsiewanie nawozów sztucznych.
 - Napowietrzanie darni.
 - Wałowanie powierzchni dróg startowych.
 - Likwidowanie nierówności spowodowanych przez zwierzynę i szkody górnicze.
 - Dosiewanie trawy w miejscach stwierdzonych ubytków.
 - Usuwanie z nawierzchni dróg startowych, dróg kołowania i miejsc postojowych przedmiotów zanieczyszczających PRN zagrażających bezpieczeństwu operacji lotniczych.

- 3.13.4. Ze względu na ograniczoną ilość sprzętu i personelu do odśnieżania, funkcjonowanie lotniska w okresie zimowym może być ograniczone. Zarządzający może zgłosić stosowny NOTAM, jeżeli nie jest w stanie zapewnić odśnieżenia lotniska.
- 3.13.5. Lotnisko nie posiada urządzeń do mierzenia siły hamowania – na prośbę operatorów statków powietrznych możliwa jest jedynie pobieżna ocena siły hamowania na pasie startowym DS 1 o nawierzchni sztucznej za pomocą samochodu.
- 3.13.6. 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 odśnieżenie drogi startowej. Należy wówczas wyłączyć drogę startową do momentu całkowitego odśnieżenia.
- 3.13.7. Kontrola wizualna wraz z udokumentowaniem stanu technicznego dróg startowych, dokonywana w ramach patrolowych objazdów w celu stwierdzenia uszkodzeń, które bezpośrednio zagrażają bezpieczeństwu ruchu lotniczego.

Miejsce celowo pozostawione puste

3.14. Inspekcje PRN

3.14.1. Inspekcje PRN:

- a. Obejmują sprawdzenie co najmniej stanu technicznego nawierzchni dróg startowych, w tym obecności śniegu, lodu lub obcych przedmiotów, sprawności pomocy wzrokowych oraz obecności przeszkód lotniczych na lotnisku i w jego otoczeniu, w tym zwłaszcza na podejściu do lądowania.
- b. Kontrole przeprowadza się indywidualnie (Dyżurny operacyjny lotniska) lub zespołowo, pieszo lub z użyciem pojazdów kołowych. Kierunek kontroli odbywa się w miarę możliwości przeciwnie do kierunku lądowań.
- c. Wyniki kontroli wpisuje się do Książki kontroli lotniska i kierowania lotami.
- d. Częstotliwość przeprowadzania kontroli:
 - **w danym dniu lotnym:** kontrola stanu dróg startowych, dróg kołowania, miejsc postojowych, obecności ptaków, zwierząt i osób nieupoważnionych w PRN. Inspekcje PRN powinny być prowadzone co najmniej raz dziennie przed rozpoczęciem operacji lotniskowych, a dodatkowo także po przejściu wichury lub burzy, po zaistnieniu incydentu lub wypadku lotniczego w PRN lub pojawieniu się innych zagrożeń dla operacji lotniskowych
 - **raz na kwartał:** dokładna kontrola stanu nawierzchni dróg startowych, dróg kołowania, miejsc postojowych, sprawdzanie znaków granicznych pola wzlotów; oraz analiza zagrożeń ze strony zwierząt;
 - **raz na rok:** kontrolę powierzchni ograniczających wysokość zabudowy – kontrola wysokości drzewostanu, budynków w rejonie lotniska, przeprowadzana jest przez 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.

- 3.14.2. Jeżeli stan PRN nie gwarantuje wykonywania operacji lotniczych w sposób bezpieczny lub jeśli konieczne jest przeprowadzenie w rejonie PRN prac związanych z utrzymaniem PRN, należy zamknąć dla ruchu lotniczego tą część PRN która nie nadają się do użytkowania lub na której będą prowadzone prace i opublikować NOTAM.

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

3.15.Procedura odśnieżania PRN w zimie

- 3.15.1. W pierwszej kolejności odśnieżaniu podlega droga startowa o nawierzchni sztucznej (DS 1), następnie drogi kołowania o nawierzchni sztucznej (A i B), płyta postojowa o nawierzchni sztucznej oraz droga manewrowa o nawierzchni sztucznej łącząca płytę postojową z drogami kołowania A i B.
- 3.15.2. Do odśnieżania stosowany jest ciągnik rolniczy wyposażony w pług.
- 3.15.3. Odśnieżanie odbywa się poza godzinami otwarcia lotniska.
- 3.15.4. Nie prowadzi się chemicznego odladzania powierzchni operacyjnych.
- 3.15.5. Nie prowadzi się odśnieżania dróg startowych, dróg kołowania oraz miejsc postojowych o nawierzchni naturalnej (trawiastej).
- 3.15.6. Osobą odpowiedzialną za odśnieżanie PRN jest Dyżurny Operacyjny lotniska wyznaczony przez Przedstawiciela Zarządzającego lotniskiem.

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

3.16. Kontrola przeszkód lotniczych w obszarze ograniczeń wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu

- 3.16.1. W przypadku pojawienia się w powierzchniach ograniczających obiektu budowlanego mogącego stanowić przeszkodę lotniczą, przedstawiciel zarządzającego ma obowiązek poinformowania o takiej sytuacji zarządzającego lotniskiem - Aeroklub Polski z siedzibą przy ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 02-148 Warszawa, tel. + 48 22 55 67 300, FAX: + 48 22 55 67 355, e-mail: biuro@aeroklubpolski.pl
- 3.16.2. Zarządzający lotniskiem po upewnieniu się, że istniejący (lub w budowie) obiekt stanowi lub może stanowić przeszkodę lotniczą, powstałą bez uzgodnienia jej budowy z Prezesem ULC, zawiadamia właściwy organ nadzoru budowlanego oraz Prezesa ULC o powstaniu obiektu budowlanego i naruszeniu obowiązujących przepisów Prawa lotniczego.
- 3.16.3. Przedstawiciel zarządzającego co 12 miesięcy przeprowadza kontrolę powierzchni ograniczających wysokość zabudowy – kontrolę wysokości drzewostanu i budynków w rejonie lotniska.
- 3.16.4. Przedstawiciel zarządzającego na bieżąco (ale nie rzadziej niż raz na 3 miesiące) przeprowadza kontrolę wysokości drzewostanu oraz usuwania roślinności z terenu lotniska, mogącej mieć wpływ na bezpieczeństwo startów i lądowań.
- 3.16.5. W przypadku awarii oświetlenia przeszkodowego dziennego lub nocnego przeszkody lotniczej należy powiadomić właściciela nieruchomości na której usytuowana jest przeszkoda oraz Prezesa ULC.

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

3.17. Zarządzanie płytą postojową

- 3.17.1. Wytyczne i instrukcje w zakresie zarządzania płytą postojową (uruchamianie silników, manewrowanie) wydaje osoba funkcyjna (kierownik lotów lub dyżurny operacyjny lotniska).
- 3.17.2. Przydzielanie stanowisk postojowych należy uzgadniać z Kierującym lotami/Dyżurnym operacyjnym lotniska na częstotliwości KATOWICE RADIO 122.700 MHz.
- 3.17.3. Oznakowanie płyt postojowych i miejsc postojowych patrz: pkt 2.15.2 Instrukcji Operacyjnej lotniska Katowice Muchowiec.
- 3.17.4. Przed uruchomieniem silnika (silników) należy dokonać przeglądu przedlotowego statku powietrznego zgodnie z jego instrukcją. W przypadku stwierdzenia niesprawności – nie uruchamiać silnika (silników).
- 3.17.5. Zabrania się uruchamiania silnika (silników) w przypadku istnienia przeszkody przed statkiem powietrznym.
- 3.17.6. Podczas wypychania statku powietrznego należy zachować szczególną ostrożność i nie stwarzać dodatkowego zagrożenia w rejonie PRN.
- 3.17.7. Osoby trzecie oraz maszyny, urządzenia, wyposażenie hangarowe i postojowe aktualnie nieużywane, powinny się znajdować w bezpiecznej odległości od wypychanego statku powietrznego.
- 3.17.8. W czasie manewrowania, uruchamiania silnika (silników), kołowania statku powietrznego – zabrania się ruchu pojazdów kołowych po płycie postojowej.
- 3.17.9. Na lotnisku nie ma koordynatorów ruchu naziemnego (sygnalistów).
- 3.17.10. Na lotnisku nie ma pojazdów prowadzących (FOLLOW ME).

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

3.18. Bezpieczeństwo na płycie postojowej

- 3.18.1. Zabezpieczenie przed oddziaływaniem podmuchu od silników lotniczych.
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 wynosi min. 3m.
- 3.18.2. Tankowanie statków powietrznych odbywa się zgodnie z procedurą opisaną w punkcie 3.19.
- 3.18.3. Zabrania się tankowania statków powietrznych poza wyznaczonym stanowiskiem do tankowania – **dotyczy to także tankowania ultralekkich statków powietrznych benzyną samochodową z kanistrów.**
- 3.18.4. Osoba wyznaczona przez przedstawiciela zarządzającego do utrzymania PRN zobowiązana jest do okresowego (raz w miesiącu) sprawdzania stanu technicznego, prawidłowego rozmieszczenia i terminów ważności całego sprzętu gaśniczego.
- 3.18.5. Nawierzchnie płyty postojowej należy utrzymywać w taki sam sposób jak pozostałe nawierzchnie PRN.

Przedstawiciel Zarządzającego wyznacza osobę odpowiedzialną za stałe utrzymanie nawierzchni płyty postojowej w stanie umożliwiającym prawidłowe funkcjonowanie lotniska, w tym w szczególności zagwarantowanie bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych.

Utrzymanie nawierzchni sztucznych odbywa się na bieżąco przez cały rok poprzez:

- Usuwanie roślinności ze szczelin i krawędzi betonowych.
- Wypełnianie ubytków płyty postojowej.
- Okresowe czyszczenie płyty postojowej.

Utrzymanie nawierzchni naturalnych (trawiastych) odbywa się na bieżąco w okresie od 1 kwietnia do 30 listopada poprzez:

- Włókowanie i zasypywanie nierówności.
- Koszenie i usuwanie skoszonej trawy.
- Rozsiewanie nawozów sztucznych.
- Napowietrzanie darni.
- Wałowanie powierzchni dróg postojowych.
- Likwidowanie nierówności spowodowanych przez zwierzynę i szkody górnicze.
- Dosiewanie trawy w miejscach stwierdzonych ubytków.
- Usuwanie z nawierzchni miejsc postojowych przedmiotów zanieczyszczających PRN zagrażających bezpieczeństwu operacji lotniczych.

- 3.18.6. 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.
- 3.18.7. 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.

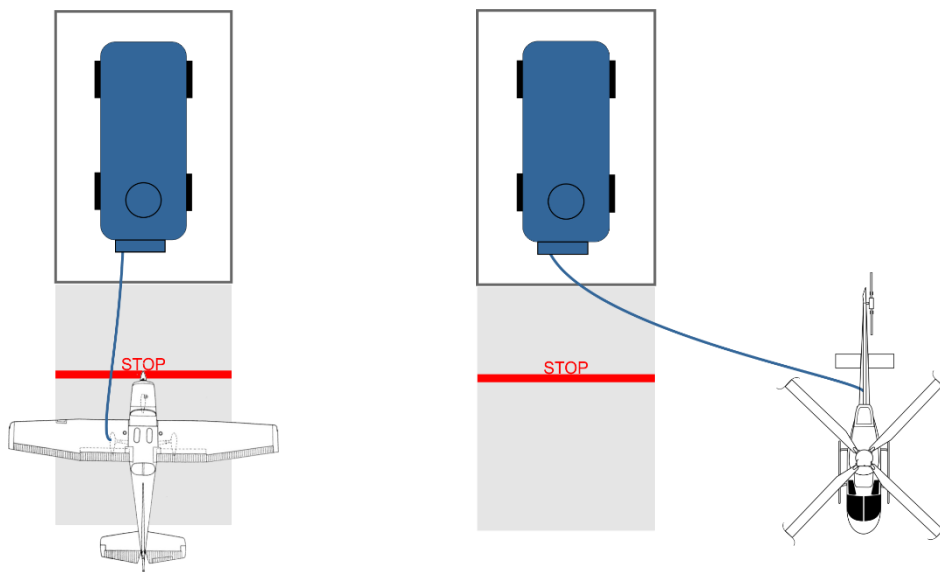
Miejsce celowo pozostawiono puste

3.19. Tankowanie statków powietrznych

3.19.1. Tankowanie statków powietrznych należy przeprowadzać zgodnie z Instrukcją użytkowania statku powietrznego oraz Instrukcją tankowania i obsługi dystrybutora paliwa. W czasie tankowania należy zachować szczególną ostrożność i stosować się do oznaczeń, szczególnie „zakaz palenia”.

3.19.2. Zasady tankowania statków powietrznych

- a. Tankowanie odbywa się wyłącznie na wyznaczonym miejscu z mobilnego stanowiska tankowania statków powietrznych.
- b. Na płycie do tankowania statków powietrznych obowiązuje zakaz postoju statków powietrznych, które nie wymagają tankowania lub innych pojazdów,
- c. Samolot do tankowania powinien zostać ustawiony przodem do dystrybutora. Najdalej wysunięta do przodu część samolotu powinna się zatrzymać na linii STOP namalowanej na płycie do tankowania.
- d. Śmigłowiec do tankowania powinien zostać ustawiony bokiem do mobilnego stanowiska tankowania statków powietrznych w odległości równej co najmniej połowie długości łopaty wirnika.



- e. Dowódca po ustawieniu statku powietrznego na płycie do tankowania powinien wyłączyć silnik i wysiąść z kabiny.
- f. Tankowanie statku powietrznego wykonuje wyłącznie osoba upoważniona przez przedstawiciela zarządzającego, posiadająca kartę identyfikacyjną uruchamiającą dystrybutor.
- g. Po zatankowaniu statku powietrznego, należy go odepchnąć od dystrybutora na bezpieczną odległość i dopiero uruchomić silnik.
- h. Należy przestrzegać wyznaczonej strefy zagrożenia pożarowego, podczas tankowania statku powietrznego, obejmującej obszar w odległości 3m od najbardziej wystających części statku powietrznego z każdej strony.
- i. Podczas tankowania statku powietrznego należy wystrzegać się uruchamiania silników pojazdów, znajdujących się w pobliżu.
- j. Należy okresowo sprawdzać stan techniczny i termin ważności użytkowania sprzętu gaśniczego, zlokalizowanego przy dystrybutorze. Za sprawdzenie odpowiada przedstawiciel zarządzającego.

Miejsce celowo pozostawione puste

3.20. Udzielanie pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu

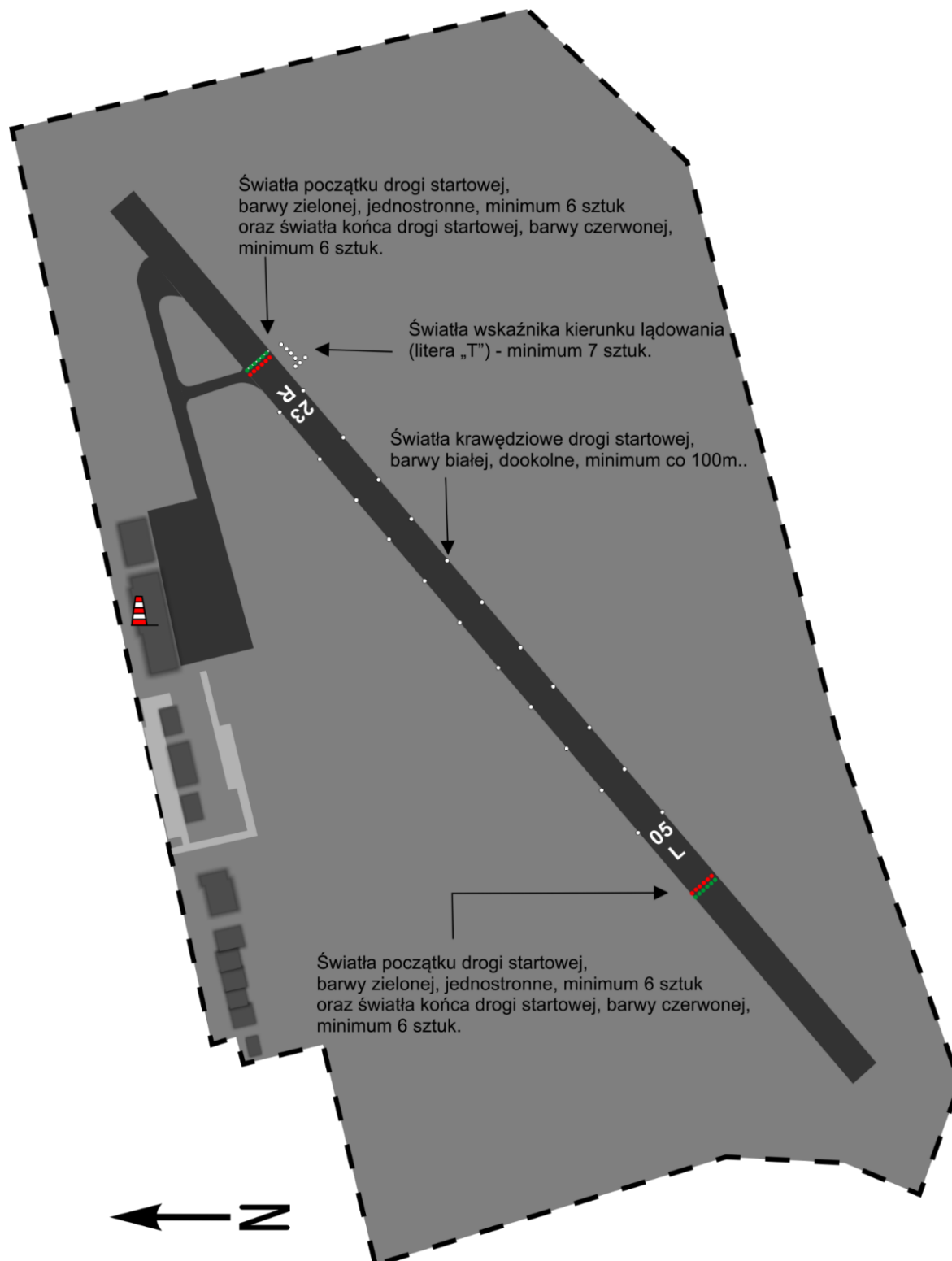
- 3.20.1. Zasady i środki pomocy określa Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia, znajdujący się w pomieszczeniu administracyjnym razem z egzemplarzem INOP.
- 3.20.2. Plan ten określa siły i środki podmiotów, jakie powinny być dysponowane do interwencji, zabezpieczenia przewidywanego zagrożenia lub do likwidacji skutków zdarzenia lotniczego powstałego na lotnisku albo w rejonie operacyjnym lotniska, procedury działania w w/w sytuacjach oraz zasady kierowania działaniami ratowniczo – gaśniczymi.
- 3.20.3. Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem ruchu personelu lotniczego i statków powietrznych na terenie lotniska 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 wymagającego interwencji służb ratunkowych, Kierujący lotami zobowiązany jest zawiadomić odpowiednie służby (Policja, Straż Pożarna).
- 3.20.4. 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. W momencie, kiedy nie ma kierującego lotami wyżej wymienione obowiązki przejmuje Przedstawiciel zarządzającego.

Miejsce celowo pozostawiono puste

Miejsce celowo pozostawione puste

3.21. Loty nocne:

3.21.1. Schemat układu świateł drogi startowej przeznaczonej do lotów nocnych:



- 3.21.2. Wykonywanie lotów nocnych odbywa się przy użyciu urządzeń typu LUN – przenośnego oświetlenia, wyłącznie na drodze startowej o nawierzchni sztucznej 05L/23R (DS 1).
- 3.21.3. Wyłożenia oświetlenia dokonuje przedstawiciel zarządzającego na wniosek użytkownika lotniska, który powinien być zgłoszony z 24 godzinnym wyprzedzeniem.
- 3.21.4. Do rozstawiania lamp do oświetlenia nocnego drogi startowej upoważnione są osoby funkcyjne przedstawiciela zarządzającego.
- 3.21.5. Zabrania się wykonywania startów i lądowań na lotnisku w nocy bez wyłożonego zgodnie z INOP oświetlenia lub z wyłożonym oświetleniem przez użytkownika lub osobę nieuprawnioną.
- 3.21.6. Przed rozpoczęciem rozstawiania świateł w pobliżu drogi startowej, należy koniecznie sprawdzić wszystkie lampy, czy są sprawne oraz czy nie posiadają uszkodzeń mogących wpłynąć na ich poprawność funkcjonowania.
- 3.21.7. Lokalizacja lamp na lotnisku powinna być zgodna ze schematem (patrz punkt 3.21.1.):
- Światła krawędziowe drogi startowej, barwy białej, dookólne (co 100 metrów)
 - Światła początku drogi startowej, jednokierunkowe, barwy zielonej (minimum 6 sztuk),
 - Światła końca drogi startowej, jednokierunkowe, barwy czerwonej (minimum 6 sztuk),
 - Światła wskaźnika kierunku lądowania, barwy białej, dookólne (minimum 7 sztuk).
- 3.21.8. Lampy powinny być rozkładane z zachowaniem proporcjonalnych odstępów.
- 3.21.9. Podczas rozstawiania lamp na lotnisku, w pobliżu drogi startowej należy zachować szczególną ostrożność.
- 3.21.10. Wszelkie sprzęty oraz elementy ułatwiające rozstawianie lamp na lotnisku powinny zostać zabrane tuż po zakończeniu prac.

Miejsce celowo pozostawione puste

3.22.Minimalne warunki atmosferyczne lotniska

TYP STATKU POWIETRZNEGO	DZIEŃ		NOC	
	PUŁAP CHMUR	WIDZIALNOŚĆ W LOCIE NIE MNIJSZA NIŻ	PUŁAP CHMUR	WIDZIALNOŚĆ W LOCIE NIE MNIJSZA NIŻ
Samoloty i inne statki powietrzne	Z dala od chmur i z widocznością ziemi	1500 m ¹⁾	450 m (1500 ft) AGL	5000 m
Śmigłowce	Z dala od chmur i z widocznością ziemi	1500/800 m ²⁾	450 m (1500 ft) AGL	3000 m ³⁾

¹⁾ Z prędkością przyrządową (IAS) 140 węzłów (kts) lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu lub wszelkich przeszkód dla uniknięcia kolizji.

²⁾ Jeżeli wykonują manewry z prędkością zapewniającą w odpowiednim stopniu możliwość zauważenia innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód w czasie wystarczającym do uniknięcia kolizji.

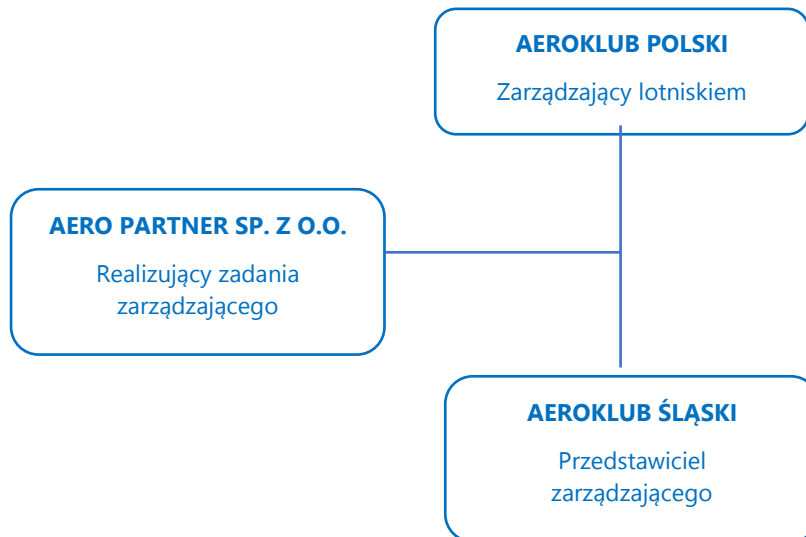
³⁾ Jeżeli pilot stale będzie utrzymywał kontakt wzrokowy z ziemią i taką prędkość manewrową, która umożliwi zauważenie w porę innego ruchu lub przeszkód, aby uniknąć kolizji.

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

4. Organizacja i zarządzanie lotniskiem

4.1. Struktura zarządzania lotniskiem



4.2. Zakres obowiązków zarządzającego

4.2.1 Zarządzający lotniskiem obowiązany jest w szczególności:

- 1) wykorzystywać lotnisko zgodnie z jego przeznaczeniem;
- 2) prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów oraz sprawność obsługi użytkowników lotniska;
- 3) utrzymywać lotnisko i jego elementy w stanie odpowiadającym warunkom technicznym określonym przez właściwy organ oraz zgodnie z danymi wpisanymi do rejestru lotnisk;
- 4) zapewniać udzielenie niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku;
- 5) udostępnić użytkownikom lotniska informacje zawarte w instrukcji operacyjnej lotniska;
- 6) zapewniać organom administracji lotniczej wykonującym czynności służbowe na lotnisku warunki niezbędne do wykonywania tych czynności;
- 7) niezwłocznie zawiadamiać Prezesa Urzędu oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania;
- 8) zorganizować system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska;
- 9) koordynować prace lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa lotniskowego;
- 10) zapewnić dostarczanie informacji meteorologicznej dla potrzeb użytkowników lotnisk;
- 11) posiadać prawo używania nieruchomości w okresie eksploatacji lotniska, z zastrzeżeniem art. 65;
- 12) monitorować teren w granicach powierzchni ograniczających przeszkody pod względem obecności przeszkód lotniczych i innych zagrożeń dla statków powietrznych.
- 13) występować jako zarządzający lotniskiem przed Prezesem ULC oraz przed innymi instytucjami (np. PAŻP, IMGW) oraz organami administracji publicznej (rządowej i samorządowej) a także wobec osób trzecich w zakresie bieżącego funkcjonowania oraz modernizacji i rozwoju lotniska, w tym:
 - Składanie wniosków do Prezesa ULC o zmiany cech technicznych i eksploatacyjnych lotniska;
 - Udostępnianie Prezesowi ULC informacji niezbędnych do prowadzenia ewidencji danych dotyczących ruchu statków powietrznych, wielkości ruchu pasażerskiego i przewozu ładunków;
 - Zamykanie dla ruchu lotniczego i ograniczanie eksploatacji lotniska poprzez zarządzenia Prezesa Aeroklubu Polskiego, wnioskowanie o publikację informacji NOTAM, suplementów w tym zakresie;
 - Opiniowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego na wniosek organów administracji publicznej oraz na wniosek Prezesa ULC;
 - Opiniowanie wydawanych przez organy administracji publicznej decyzji o warunkach zabudowy lub lokalizacji inwestycji celu publicznego, projektów budowlanych – dotyczących inwestycji zlokalizowanych w otoczeniu lotniska, także na wniosek Prezesa ULC;
 - Tworzenie struktury przestrzeni powietrznej nad lotniskiem, we współpracy z PAŻP;
 - Opracowywanie dokumentów i składanie wniosków do Prezesa ULC o wydanie decyzji w sprawie usunięcia przeszkody budowlanej lub naturalnej, stanowiącej zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego;
 - Występowanie w sprawach związanych z ochroną lotnictwa cywilnego, w tym wnioskowanie o stosowanie odstępstw od wymogów wynikających z przepisów o ochronie lotnictwa cywilnego;
 - Udzielanie odpowiedzi na wystąpienia skierowane do zarządzającego lotniskiem przede wszystkim przez Prezesa ULC oraz inne osoby i instytucje oraz organy administracji publicznej;
 - Występowanie przed organami administracji publicznej, sądami powszechnymi i w postępowaniach sądowo – administracyjnych we wszystkich sprawach dotyczących praw i obowiązków zarządzającego lotniskiem;

- Zawiadamianie właściwych organów w przypadku stwierdzenia, że w rejonie lotniska wznoszone są obiekty, mogące stanowić przeszkody lotnicze lub że istniejące obiekty nie są oznakowane zgodnie z przepisami;
- Kierowanie do odpowiednich organów państwowych wniosków i podejmowanie działań o wprowadzenie zmian w obowiązujących przepisach.

Miejsce celowo pozostawione puste

Miejsce celowo pozostawione puste

4.3. Zakres obowiązków przedstawiciela zarządzającego

- 4.3.1. Prowadzenie eksploatacji lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo w ruchu lotniczym oraz sprawną obsługę użytkowników lotniska.
- 4.3.2. Zapewnienie udzielenia niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku.
- 4.3.3. Udział, w przypadku wystąpienia na lotnisku sytuacji kryzysowej, w akcji ratowniczo – gaśniczej, zgodnie z poleceniami wydawanymi przez osobę kierującą akcją ratowniczą.
- 4.3.4. Branie czynnego udziału w czasie wystąpienia na lotnisku sytuacji kryzysowej, zgodnie z obowiązującą na lotnisku dokumentacją i poleceniami osób kierujących akcją ratowniczo – gaśniczą.
- 4.3.5. Utrzymywanie lotniska i elementów jego infrastruktury 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.
- 4.3.6. Utrzymywanie całorocznej gotowości eksploatacyjnej lotniska, w tym przede wszystkim części lotniczej lotniska. Przeprowadzenie kontroli stanu części lotniczej lotniska w dniach otwarcia lotniska dla ruchu lotniczego.
- 4.3.7. Prowadzenie książki kontroli lotniska i na jej podstawie zgłaszanie do kierownictwa uwag o występujących zagrożeniach i nieprawidłowościach, których nie można wyeliminować na bieżąco bez zaangażowania dodatkowych środków finansowych i sprzętu.
- 4.3.8. Nadzór nad przestrzeganiem i właściwym stosowaniem ustaleń Programu ochrony lotniska, INOP oraz Planu działania w sytuacji zagrożenia.
- 4.3.9. Udostępnianie użytkownikom lotniska informacji zawartych w INOP oraz Planie działania w sytuacji zagrożenia na lotnisku.
- 4.3.10. Zapewnianie dostępności lotniskowej służby informacji powietrznej, zgodnie z właściwymi przepisami.
- 4.3.11. Zapewnienie organom administracji lotniczej wykonującym czynności służbowe na lotnisku warunków niezbędnych do wykonywania tych czynności.
- 4.3.12. Uniemożliwianie wykonywania na lotnisku czynności mających wpływ na bezpieczeństwo lotów, jeżeli dalsze ich wykonywanie zagrażałoby temu bezpieczeństwu.
- 4.3.13. Śledzenie i przekazywanie na bieżąco do zarządzającego lotniskiem informacji o prowadzonych w wyznaczonych dla lotniska powierzchniach ograniczających wysokości zabudowy, inwestycjach budowlanych oraz o występujących przeszkodach budowlanych i naturalnych (drzewa), w tym zgłaszanie ich do usunięcia.
- 4.3.14. Zgłaszanie wykonania na lotnisku zmian cech technicznych i eksploatacyjnych, dla których zarządzający lotniskiem uzyskał wcześniej zezwolenie Prezesa ULC.
- 4.3.15. Przyjmowanie zgłoszeń od podmiotów zewnętrznych do zarządzającego lotniskiem o chęci przylotu na lotnisko w dniach i godzinach innych, niż w dniach i godzinach otwarcia (pracy) lotniska.
- 4.3.16. Kontrola przestrzegania poruszania się po lotnisku pojazdów i osób uprawnionych i nieuprawnionych i zgłaszanie w tym zakresie wniosków do zarządzającego lotniskiem.
- 4.3.17. Kontrola wjazdów i wyjazdów oraz przestrzeganie zasad parkowania na terenie lotniska, zgodnie z wydanymi przez zarządzającego lotniskiem instrukcjami i zarządzeniami.
- 4.3.18. Podpisywanie z użytkownikami na stałe bazującymi na lotnisku umów dotyczących zasad korzystania z lotniska.
- 4.3.19. Opracowanie regulaminu opłat lotniskowych i pobieranie ustalonych w nim opłat, w tym za operacje startu i lądowania oraz opłat za korzystanie z infrastruktury lotniska.

4.4. Dyżurny operacyjny lotniska

- 4.4.1. Obowiązki dyżurnego operacyjnego lotniska pełni osoba wyznaczona przez przedstawiciela zarządzającego, spośród zatrudnionego personelu.
- 4.4.2. Osoba, której powierza się obowiązki dyżurnego operacyjnego lotniska musi być przeszkolona w zakresie znajomości INOP, Instrukcji użytkowania statków powietrznych, Instrukcji tankowania, obsługi dystrybutora, informacji zawartych w publikacjach AIP oraz NOTAM.
- 4.4.3. Do obowiązków dyżurnego operacyjnego lotniska należy:
- Sprawdzanie stanu nawierzchni dróg startowych, dróg kołowania oraz odnotowywanie tego w Księżce kontroli lotniska i kierowania lotami,
 - Informowanie kierownictwa przedstawiciela zarządzającego o stanie technicznym dróg startowych lub kołowania, które może zagrażać bezpieczeństwu operacji lotniczych,
 - Wydawanie statków powietrznych oraz wyposażenia dodatkowego pilotom do lotów,
 - Przyjmowanie po lotach statków powietrznych oraz wyposażenia dodatkowego od pilotów,
 - Posiadanie na czas dyżuru i odbieranie telefonu przeznaczonego dla dyżurnego,
 - Zabezpieczanie hangaru i pomieszczeń operacyjnych lotniska przed dostępem osób postronnych w tym osób nie wykonujących czynności lotniczych,
 - Rejestrowanie wykonanych operacji lotniczych przez statki powietrzne oraz pobieranie od załóg tych statków opłat za starty i lądowania,
 - Tankowanie statków powietrznych oraz pobieranie opłat za zatankowaną benzynę,
 - Wypraszenie osób postronnych z pasa startowego lub płyty lotniska, jeśli nastąpi takie wtargnięcie, wzywanie policji lub ochrony w razie konieczności ich interwencji,
 - Nadzór nad ruchem pojazdów na terenie lotniska. Wydawanie wytycznych i instrukcji dla kierujących pojazdami poruszającymi się po PRN
 - Odśnieżanie PRN
 - Przydzielanie stanowisk postojowych
 - Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem ruchu personelu lotniczego i statków powietrznych na terenie lotniska
 - Udzielenie pierwszej pomocy poszkodowanym oraz bezpieczne doprowadzenie służb ratowniczych do miejsca zaistniałego zdarzenia.
 - Kontrola urządzeń nawigacyjnych, systemu świateł lotniczych i systemu zasilania zgodnie z listą kontrolną w każdym dniu roboczym lotniska.
 - Kontrola, ocena i informowanie o stanie pomocy wzrokowych wykorzystywanych do lotów nocnych, każdorazowo przed planowanymi lotami nocnymi.

4.5. Służby ruchu lotniczego

Na lotnisku nie ma zapewnionej służby ruchu lotniczego.

4.6. Łączność z AMC / ATS

4.6.1. Służba Informacji Powietrznej FIS Kraków:

tel. +48 12 6397585, fax +48 12 6397586

Znak wywoławczy / częstotliwość radiowa: KRAKÓW INFORMACJA / 119,275 MHz

4.6.2. Organizator lotów:

tel. +48 23 2561053, +48 728809287

Znak wywoławczy / częstotliwość radiowa: KATOWICE RADIO / 122,700 MHz

4.6.3. Biuro NOTAM:

tel. +48 22 5747174

e-mail: nof@pansa.pl

4.7. Osłona meteorologiczna

Centralne Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie

tel. +48 12 6398151, +48 12 6398152, e-mail: meteo.krakow@imgw.pl

internet: <http://imgw.pl>, <http://awiacja.imgw.pl>

4.8. Służby celne i paszportowe

Brak.

4.9. System rejestrowania ruchu statków powietrznych

Nie dotyczy.

4.10. Ochrona przeciwpożarowa

4.10.1. Ochrona przeciwpożarowa lotniska jest zapewniona przenośnymi środkami gaśniczymi:

- W hangarach i budynkach – gaśnice proszkowe,
- Przy zbiorniku paliwa i dystrybutorze – gaśnica śniegowa,
- Wzdłuż zabudowań lotniskowych (od strony ulicy Lotnisko) – hydranty,
- Samochód lotniskowej służby operacyjnej (dyżurnego lotniska) jest wyposażony w przenośną gaśnicę proszkową,
- Na pokładach samolotów znajdują się przenośne gaśnice halonowe.

4.10.2. W przypadku wystąpienia zagrożenia pożarowego powiadamiana jest najbliższa jednostka straży pożarnej (Państwowa Straż Pożarna w Katowicach) – **tel. 112 lub 998.**

Miejsce celowo pozostawione puste

5. Informacje dodatkowe

5.1. Telefon i adres najbliższej jednostki Straży Pożarnej

Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Katowicach
ul. Wojewódzka 11, 40-026 Katowice
tel. +48 32 251008184, tel. ogólny - alarmowy: 112
e-mail: sekretariat@strazpozarna.katowice.pl

5.2. Telefon i adres najbliższej jednostki Policji

Komenda Miejska Policji w Katowicach
ul. Lompy 19, 40-038 Katowice
tel. +48 32 2002555, fax +48 32 2002244
tel. ogólny - alarmowy: 112

5.3. Telefon i adresy najbliższej placówki Służby Zdrowia

Wojewódzkie Pogotowie Ratunkowe w Katowicach
ul. Powstańców 52, 40-024 Katowice
tel. +48 32 6093140 fax: +48 3) 6093154
e-mail: wpr@wpr.pl

5.4. Telefon do Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego

Centrum Zarządzania Kryzysowego Wojewody Śląskiego
ul. Jagiellońska 25, 40-032 Katowice
tel. +48 32 2565601, tel. interwencyjny: 987
e-mail: czkws@katowice.uw.gov.pl

5.5. Telefon do PKBWL

tel. +48 22 6301131, +48 22 6301144, tel. alarmowy +48 500233233

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

tel.: +48 22 5207254, faks +48 22 5207354

Miejsce celowo pozostawiono puste

Miejsce celowo pozostawiono puste

6. Załączniki

Załącznik nr 1 – Plan zagospodarowania lotniska na podstawie mapy 1:5000 (mapa pogładowa – bez skali)

Załącznik nr 2 – Plan powierzchni ograniczających na podstawie mapy 1:25000 (mapa pogładowa – bez skali)

Załącznik nr 3 – Książka kontroli lotniska i kierowania lotami

Miejsce celowo pozostawiono puste

Miejsce celowo pozostawiono puste