Egz. Nr

Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Kaniowie

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA

KANIÓW [EPKW]

Lotnisko użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji

WOJEWÓDZTWO	śląskie
POWIAT	bielski
GMINA	Bestwina

Kaniów, 2021 r.

0.1. KARTA ZATWIERDZEŃ

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	**ZATWIERDZAM** Z up. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego ***Wojciech Studziński*** Dyrektor Departamentu Lotnisk (dokument został wydany w postaci elektronicznej i opatrzony kwalifikowanym podpisem elektronicznym) **Podpis i data**

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej	**UZGADNIAM** Z upoważnienia Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Łukasz Godlewski Dyrektor Biura Zarządzania Przestrzenią Powietrzną i Informacją Lotniczą /dokument został wydany w postaci elektronicznej i opatrzony kwalifikowanym podpisem elektronicznym/ **Podpis i data**

Zarządzający lotniskiem Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o.o.	PODPIS ZAUFANY IRENA EWA **MAREK** 15.06.2026 13:44:04 GMT+0200 Dokument podpisany elektronicznie podpisem zaufanym **Podpis i data**

0.2. LISTA OBOWIĄZUJĄCYCH STRON

STRONA NR	ZMIANA NR	DATA
1	0	28.02.2021 r.
2	3	15.09.2025 r.
3	3	15.09.2025 r.
4	0	28.02.2021 r.
5	3	15.09.2025 r.
6	1	05.01.2023 r.
7	1	05.01.2023 r.
8	3	15.09.2025 r.
9	0	28.02.2021 r.
10	1	05.01.2023 r.
11	2	30.09.2024 r.
12	0	28.02.2021 r.
13	0	28.02.2021 r.
14	2	30.09.2024 r.
15	3	15.09.2025 r.
16	3	15.09.2025 r.
17	3	15.09.2025 r.
18	3	15.09.2025 r.
19	2	30.09.2024 r.
20	3	15.09.2025 r.
21	3	15.09.2025 r.
22	3	15.09.2025 r.
23	1	05.01.2023 r.
24	1	05.01.2023 r.
25	3	15.09.2025 r.
26	3	15.09.2025 r.
27	3	15.09.2025 r.
28	1	05.01.2023 r.
29	2	30.09.2024 r.
30	2	30.09.2024 r.
31	1	05.01.2023 r.
32	1	05.01.2023 r.
33	1	05.01.2023 r.
34	1	05.01.2023 r.

STRONA NR	ZMIANA NR	DATA
35	1	05.01.2023 r.
36	1	05.01.2023 r.
37	2	30.09.2024 r.
38	1	05.01.2023 r.
39	2	30.09.2024 r.
40	2	30.09.2024 r.
41	2	30.09.2024 r.
42	3	15.09.2025 r.
43	1	05.01.2023 r.
44	1	05.01.2023 r.
45	2	30.09.2024 r.
46	2	30.09.2024 r.
47	2	30.09.2024 r.
48	2	30.09.2024 r.
49	1	05.01.2023 r.
50	1	05.01.2023 r.
51	3	15.09.2025 r.
52	3	15.09.2025 r.
53	2	30.09.2024 r.
54	1	05.01.2023 r.
55	1	05.01.2023 r.
56	3	15.09.2025 r.
57	3	15.09.2025 r.
58	2	30.09.2024 r.
59	2	30.09.2024 r.
60	3	15.09.2025 r.
61	2	30.09.2024 r.
62	3	15.09.2025 r.
63	1	05.01.2023 r.
64	1	05.01.2023 r.
65	1	05.01.2023 r.

CELOWO POZOSTAWIONO PUSTĄ STRONĘ

LISTA WPROWADZONYCH ZMIAN

ZMIANA NR	STRONY	DATA WPROWADZENIA	POTWIERDZENIE WPROWADZENIA ZMIANY W EGZEMPLARZU
0	1-59	28.02.2021 r.	Wydanie VII
1	3, 5-8, 10, 11, 16-64	05.01.2023 r.	
2	3, 5, 11, 14-22, 25-27, 29,30, 37, 39-42, 45-48, 52, 53, 56-60	30.09.2024 r.	
3	8, 15-18, 20-22, 25-27, 51, 52, 56, 57, 60, 62	15.09.2025 r.	

0.3. SPIS TREŚCI

0.1. KARTA ZATWIERDZEŃ 2
0.2. LISTA OBOWIĄZUJĄCYCH STRON 3
0.3. SPIS TREŚCI 6
1. INFORMACJE OGÓLNE 9
1.1. Wprowadzenie 9
1.1.1. Cel i zakres Instrukcji Operacyjnej Lotniska 9
1.1.2. Zasady aktualizacji Instrukcji Operacyjnej Lotniska 9
1.2. Oświadczenie Zarządzającego lotniskiem 9
1.3. Warunki użytkowania lotniska 9
1.3.1. Rodzaj statków powietrznych jakie mogą prowadzić operacje lotnicze 9
1.3.2. Wymagania ogólne 10
1.3.3. Pozostałe informacje 11
1.4. Nazwa lotniska i kod lotniska wg ICAO 12
1.5. Kod referencyjny lotniska 12
1.6. Znak wywoławczy i częstotliwość lotniska 12
1.7. Dane telefoniczne i adresowe Zarządzającego lotniskiem 12
1.8. Dane telefoniczne i adresowe osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo operacji na lotnisku 12
1.9. Obowiązki Zarządzającego lotniskiem 13
1.10. Lokalizacja lotniska w odniesieniu do najbliższego miasta 14
1.11. Współrzędne geograficzne ARP wg WGS-84 14
1.12. Współrzędne progów wg WGS-84 14
1.13. Wzniesienie (elewacja) lotniska 14
1.14. Wzniesienie progów drogi startowej o nawierzchni sztucznej 15
1.15. Temperatura odniesienia lotniska 15
1.16. Deklinacja magnetyczna 15
1.17. Plan zagospodarowania lotniska 15
1.18. Opis przestrzeni powietrznej i obowiązujące procedury 15
1.19. Wymiary pola wzlotów oraz informacje z tym związane 17
1.19.1. Wymiary, kierunki oraz rodzaj nawierzchni drogi startowej i pasa drogi startowej 17
1.19.2. Lokalizacja przesuniętego progu 17
1.19.3. Długości deklarowane 17
1.19.4. Wymiary RESA, SWY, CWY 17
1.19.5. Wymiary i rodzaj nawierzchni dróg kołowania 17
1.19.6. Wymiary i rodzaj nawierzchni stanowisk postojowych na płycie postojowej 18
1.19.7. Wzrokowe pomoce nawigacyjne 18
1.19.8. Przeszkody lotnicze w otoczeniu lotniska 19
1.19.9. Kategoria ochrony przeciwpożarowej 19
1.20. Dozwolony ruch lotniczy 19
1.21. Minimalne warunki atmosferyczne lotniska 26
1.22. Służby ruchu lotniczego 26
1.23. Dostępny system informacji lotniczej 26
1.24. Meteorologia (MET) 27
1.24.1. Wyposażenie lotniska w sprzęt pomiarowy 27

1.24.2. Zakres informacji i danych meteorologicznych dostępnych na lotnisku 27
1.24.3. Środki łączności umożliwiające dostęp do danych meteorologicznych . 27
1.24.4. Kontakt do właściwego terytorialnie Biura Meteorologicznego 27
1.25. Służby celne i paszportowe 27
1.26. System rejestrowania ruchu statków powietrznych 27
2. DANE DOTYCZĄCE LOTNISKOWYCH PROCEDUR OPERACYJNYCH I ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA 29
2.1. Procedura zgłaszania informacji do publikacji w Zbiorze Informacji Lotniczych [AIP VFR] 29
2.2. Procedura inspekcji pola ruchu naziemnego [PRN] 30
2.2.1. Odpowiedzialność za przeprowadzenie inspekcji 30
2.2.2. Częstotliwość przeprowadzania inspekcji PRN 30
2.2.3. Zakres inspekcji 30
2.2.4. Rejestrowanie wyników inspekcji 31
2.3. Procedury ruchu pojazdów i pieszych na lotnisku 31
2.3.1. Dostęp do pola ruchu naziemnego ruchu [PRN] 31
2.3.2. Sposób zapewnienia kontroli dostępu do PRN 32
2.3.3. Zasady ruchu pojazdów na lotnisku 32
2.3.4. Zasady ruchu pieszego na lotnisku 33
2.4. Procedura zarządzania płytą postojową 34
2.5. Procedura dotycząca bezpieczeństwa na płycie postojowej 35
2.6. Procedura eksploatacji i utrzymania nawierzchni w PRN 36
2.7. Procedury eksploatacji wzrokowych pomocy nawigacyjnych i systemu zasilania elektrycznego 38
2.8. Procedura utrzymania zimowego PRN 39
2.9. Procedura zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniskowych w czasie wykonywania prac na lotnisku 40
2.10. Procedura kontroli przeszkód lotniczych 41
2.11. Procedura przeciwdziałania zagrożeniom ze strony zwierząt 43
2.12. Procedura udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu 43
2.13. Ochrona przeciwpożarowa 44
2.13.1. Zabezpieczenie interwencyjne w sprzęt do działań ratowniczo-gaśniczych 44
2.13.2. Zasady przechowywania paliwa i tankowania statków powietrznych ... 44
2.14. Usuwanie unieruchomionych statków powietrznych 45
2.15. Postępowanie z materiałami i substancjami niebezpiecznymi 45
2.15.1. Strefy na lotnisku przeznaczone do składowania materiałów niebezpiecznych 45
2.15.2. Zasady przechowywania, transportu i dystrybucji materiałów niebezpiecznych, ... 45
2.16. System zarządzania bezpieczeństwem na lotnisku 45
2.16.1. Osoba odpowiedzialna za zarządzanie bezpieczeństwem na lotnisku 45
2.16.2. Sposób działania w zakresie zarządzania bezpieczeństwem (SMS) 46
2.17. Procedura zapewnienia Kierującego lotami 46
2.17.1. Wymagane uprawnienia Kierującego lotami 46
2.17.2. Zakres obowiązków Kierującego lotami 47
2.17.3. Dokumentowanie 49
2.17.4. Wykaz zasobów zapewnianych Kierującemu lotami 50

3. ORGANIZACJA I ZARZĄDZANIE LOTNISKIEM 51
3.1. Struktura organizacyjna zarządzającego lotniskiem Kaniów 51
3.2. Zakres obowiązków dla pracowników poszczególnych działów 51
3.2.1. Zakres obowiązków Dyrektora Operacyjno-Technicznego 51
3.2.2. Zakres obowiązków pracownika (ów) Działu Operacyjno-Administracyjnego: 52
3.2.3. Zakres obowiązków pracowników Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego. 53
3.2.4. Zakres obowiązków pracowników/osób - Działu Bezpieczeństwa i Ochrony 54
4. INFORMACJE DODATKOWE 56
4.1. Meteorologia (MET) 56
4.2. Łączność z organami Służb Ruchu Lotniczego 56
4.3. Cywilno-Wojskowy Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego 57
4.4. Straż Pożarna 57
4.5. Policja 57
4.6. Pomoc Medyczna 57
4.7. Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego 58
4.8. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych 58
5. ZAŁĄCZNIKI 59
5.1. Załącznik nr 1 – Szkic z naniesionymi elementami lotniska 59
5.2. Załącznik nr 2 – Elementy przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska 60
5.3. Załącznik nr 3 – Strefy w rejonie lotniska 61
5.4. Załącznik nr 4 – Budowa kręgu nadlotniskowego 62
5.5. Załącznik nr 5 – Pola awaryjnego lądowania 63
5.6. Załącznik nr 6 – Plan powierzchni ograniczających 64
5.7. Załącznik nr 7 – Książka kontroli lotniska 65

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1. Wprowadzenie

1.1.1. Cel i zakres Instrukcji Operacyjnej Lotniska

Instrukcja Operacyjna Lotniska została opracowana przez Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o.o. – właściciela i zarządzającego lotniskiem, w celu zapewnienia bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych na lotnisku Kaniów (EPKW). Zakres niniejszej Instrukcji ograniczony jest do urządzeń lotniskowych, służb, wyposażenia oraz procedur. Instrukcja Operacyjna Lotniska podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego po wcześniejszym uzgodnieniu z Prezesem Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

1.1.2. Zasady aktualizacji Instrukcji Operacyjnej Lotniska

Projekt zmiany do Instrukcji Operacyjnej Lotniska przygotowuje Zarządzający lotniskiem na podstawie zidentyfikowanych potrzeb własnych oraz zgłoszonych wniosków i uwag użytkowników lotniska, lub gdy potrzeba wprowadzenia zmiany wynika z konieczności dostosowania treści Instrukcji do obowiązujących przepisów. Wprowadzane zmiany podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz uzgodnieniu przez Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

1.2. Oświadczenie Zarządzającego lotniskiem

Zarządzający lotniskiem OŚWIADCZA, że:

1) Instrukcja Operacyjna Lotniska Kaniów [EPKW] spełnia wszystkie wymagania, wynikające z obowiązujących przepisów, a procedury w niej zawarte są stosowane przez personel lotniska i użytkowników lotniska w zakresie, w którym ich dotyczą;
2) Lotnisko Kaniów [EPKW] – lotnisko użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji, w dniach i godzinach określonych w pkt.1.3. niniejszej Instrukcji jest otwarte dla operacji lotniczych i dostępne dla wszystkich użytkowników, na równych zasadach, zgodnie z uwarunkowaniami techniczno-eksploatacyjnymi lotniska.

1.3. Warunki użytkowania lotniska

1.3.1. Rodzaj statków powietrznych jakie mogą prowadzić operacje lotnicze

Lotnisko przeznaczone jest wyłącznie dla statków powietrznych, których charakterystyka techniczna odpowiada wymaganiom technicznym lotniska, określonym dla kodu referencyjnego 2B, zgodnie z wydanymi na podstawie art. 59a ust.6 ustawy z dnia 3 lipca

2002 r. Prawo lotnicze przepisom wykonawczym roporządzenia MI z dnia 10 października 2019 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których wydana została decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz. U. z 2019 r., poz.2156).

1.3.2. Wymagania ogólne

1) Starty i lądowania na lotnisku Kaniów mogą odbywać się wyłącznie w sposób zgodny z procedurami opisanymi w niniejszej Instrukcji.
2) Zarządzający lotniskiem może zezwolić tylko na taką eksploatację lotniska lub jego części, która nie naruszy przepisów bezpieczeństwa ruchu lotniczego i nie ograniczy jego możliwości eksploatacyjnych, określonych w niniejszej Instrukcji. Zarządzający lotniskiem ma prawo odmówić lub ograniczyć prawo eksploatacji lotniska poszczególnym użytkownikom, jeżeli przemawiają za tym względy bezpieczeństwa ruchu lotniczego, potrzeb eksploatacyjnych określonych w niniejszym dokumencie, a także potrzeby zabezpieczenia innych użytkowników lub zarządzającego lotniskiem przed możliwością powstania szkód majątkowych lub osobowych.
3) Lotnisko Kaniów jest udostępnione dla wszystkich użytkowników, na równych zasadach, zawartych w niniejszej Instrukcji, przepisach wewnętrznych, oraz umowach zawieranych z poszczególnymi użytkownikami.
4) Zarządzający lotniskiem, ma prawo nie wydać zgody na lądowanie statku powietrznego w przypadku zaistnienia ważnych okoliczności związanych z funkcjonowaniem m.in. infrastruktury lotniskowej, ochrony lotniska uniemożliwiających bezpieczne lądowanie. Powyższy fakt, zarządzający lotniskiem niezwłocznie zgłasza w informacji NOTAM.
5) Zarządzający lotniskiem nie ma prawa odmówić wydania zgody na lądowanie statku powietrznego gdy:
   - znajduje się w niebezpieczeństwie;
   - wykonuje lot w celu ochrony życia lub zdrowia;
   - wykonuje lot w celu przeciwdziałania skutkom klęsk żywiołowych;
   - wykonuje lot w celu zapewnienia bezpieczeństwa publicznego i obronności kraju;
   - wykonuje lot w celu poszukiwania i ratownictwa;
6) Podmioty posiadające tytuł prawny do nieruchomości leżących w granicach części lotniczej lotniska zapewniają zarządzającemu lotniskiem prawo używania nieruchomości w okresie eksploatacji lotniska i podlegają operacyjnej kontroli zarządzającego lotniskiem, w zakresie niezbędnym do wykonywania

przez zarządzającego lotniskiem wszelkich uprawnień przewidzianych obowiązującym prawem.

7) Świadczenie usług lub prowadzenie działalności gospodarczej z wykorzystaniem infrastruktury lotniska, jest dopuszczalne wyłącznie za zgodą i w zakresie dopuszczonym przez zarządzającego lotniskiem.

1.3.3. Pozostałe informacje

a) Lotnisko użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji

b) czynne:

- od poniedziałku do soboty w godz.: 06.00-18.00 LT;
- Administracja lotniska czynna od poniedziałku do czwartku w godz.: 08.00-16.00 LT, w piątki w godz. 07.00-15.00 LT, w soboty, niedziele oraz święta – nieczynna;
- operacje lotnicze w pozostałe dni i godziny możliwe po uzgodnieniu z Zarządzającym lotniskiem z wyprzedzeniem min 24 h przed planowaną operacją (dane kontaktowe – patrz niżej);

c) telefony kontaktowe:

Tel.: +48-32-750-82-32

Tel.: +48-606-139-228

Faks: +48-32-750-82-33

E-mail: parklotniczy@parklotniczy.eu

Link do strony internetowej: https://www.epkwkaniow.pl/zglosprzylot/

d) użytkownicy bazujący na stałe na lotnisku:

- Lotnicze Pogotowie Ratunkowe (okresowo)
- Helipoland sp. z o.o.(okresowo)
- WP Aero-Tech Sp. z o.o.
- Mariusz Taran Tandsnow

e) warunki współpracy w wykorzystaniu lotniska między użytkownikami:

- Zarządzający lotniskiem dokonuje niezbędnych uzgodnień na bieżąco.

f) zasady użytkowania lotniska w przypadku kilku użytkowników jednocześnie:

- Zarządzający lotniskiem dokonuje niezbędnych uzgodnień na bieżąco

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

- hangarowanie: po wcześniejszym uzgodnieniu (outsourcing);
- obsługa techniczna: drobne naprawy, po wcześniejszym uzgodnieniu (outsourcing);
- tankowanie paliwa: dostępne paliwo AVGAS 100LL, JET- 1, PB95, tankowanie wyłącznie z dystrybutorów zarządzającego lotniskiem (lub z mobilnego stanowiska tankowania statków powietrznych ARMS-8000/50 w przypadku PB95), przez personel upoważniony przez Zarządzającego lotniskiem, zgodnie z Instrukcją tankowania.

1.4. Nazwa lotniska i kod lotniska wg ICAO

- Kaniów, kod lotniska wg ICAO: **EPKW**

1.5. Kod referencyjny lotniska

- 2B

1.6. Znak wywoławczy i częstotliwość lotniska

- KANIÓW RADIO – 127.730 MHz

1.7. Dane telefoniczne i adresowe Zarządzającego lotniskiem

- Zarządzający lotniskiem:
  Bielski Park Technologiczny Lotnictwa,
  Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o.o.
  ul. Stefana Kóski 43
  43-512 Kaniów
  Tel.: + 48-32-750-82-32;
  Faks: + 48-32-750-82-33;
  E-mail: parklotniczy@parklotniczy.eu

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

- **Irena Marek – Prezes Zarządu**
  Bielskiego Parku Technologicznego Lotnictwa,
  Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o.o (Zarządzający lotniskiem)
  ul. Stefana Kóski 43
  43-512 Kaniów
  Tel.: + 48-32-750-82-32
  Faks: + 48-32-750-82-33
  E-mail: parklotniczy@parklotniczy.eu

- **Marek Czyż – Dyrektor Operacyjno-Techniczny**
  Bielskiego Parku Technologicznego Lotnictwa,
  Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o.o
  ul. Stefana Kóski 43
  43-512 Kaniów
  Tel.: + 48-32-750-82-32
  Faks: + 48-32-750-82-33
  E-mail: parklotniczy@parklotniczy.eu

1.9. Obowiązki Zarządzającego lotniskiem

- Zarządzający lotniskiem obowiązany jest w szczególności:
  - wykorzystywać lotnisko zgodnie z jego przeznaczeniem;
  - prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów oraz sprawność obsługi użytkowników w zakresie tankowania statków powietrznych;
  - utrzymywać lotnisko i jego elementy w stanie odpowiadającym warunkom technicznym, określonym przez właściwy organ i zgodnie z danymi wpisanymi do rejestru lotnisk;
  - zapewnić udzielenie niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku;
  - udostępnić użytkownikom lotniska informacje zawarte w INOPL;
  - zapewniać organom administracji lotniczej, wykonującym czynności służbowe na lotnisku warunki niezbędne do wykonywania tych czynności;
  - niezwłocznie zawiadamiać Prezesa ULC oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach oraz przewidywanym okresie trwania;
  - zorganizować system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska;
  - udostępnić informację meteorologiczną dla potrzeb użytkowników lotniska;
  - posiadać prawo używania nieruchomości w okresie eksploatacji lotniska;
  - koordynować prace lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa lotniskowego;
  - wydawać zarządzenia, nakazy lub zakazy oraz polecenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku, obowiązujące w stosunku do wszystkich osób znajdujących się na terenie lotniska.
- Ponadto:
  1) Zarządzający lotniskiem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów, uniemożliwia wykonywanie czynności mających wpływ na bezpieczeństwo lotów, jeżeli dalsze ich wykonywanie zagrażałoby temu bezpieczeństwu;
  2) Zarządzający lotniskiem, na którym nie ma lotniczego przejścia granicznego może udostępnić lotnisko do wykonywania międzynarodowych lotów niehandlowych, po uzyskaniu zgody Komendanta Głównego Straży Granicznej i właściwych organów służb celnych. Zgoda taka jest udzielana na czas oznaczony.
  3) Wymogu uzyskania zgody, o której mowa w pkt 2) nie stosuje się do wykonywania międzynarodowych lotów niehandlowych w granicach strefy

Schengen, jeżeli nie została tymczasowo przywrócona kontrola graniczna, zgodnie z art.23 rozporządzenia (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006r ustanawiającego wspólny kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice.

- Zarządzający lotniskiem użytku publicznego obowiązany jest:
  1) prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający ciągłość ruchu lotniczego;
  2) niezwłocznie zawiadamiać zainteresowanych o wydaniu zarządzenia, o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania ograniczeń;
  3) posiadać system zarządzania bezpieczeństwem na lotnisku w zakresie wymaganym przez przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy prawo lotnicze;
  4) koordynować prace zespołu ochrony lotniska;
  5) określić granicę części lotniczej lotniska, podlegającą zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu;
  6) posiadać zezwolenie, o którym mowa w art.173 ust.1 pkt 1 ustawy Prawo lotnicze.

1.10. Lokalizacja lotniska w odniesieniu do najbliższego miasta

- Lotnisko znajduje się w odległości ok. 3,5 km od centrum miejscowości Czechowice-Dziedzice (azymut 035° GEO) oraz 4,5 km od miejscowości Goczałkowice w kierunku (azymut 92° GEO).

1.11. Współrzędne geograficzne ARP wg WGS-84

- szerokość geograficzna: N 49° 56’ 27.01"
- długość geograficzna: E 19° 01' 14.97"

1.12. Współrzędne progów wg WGS-84

- THR 13:
  szerokość geograficzna: N 49° 56’ 40.26"
  długość geograficzna: E 19° 00' 53.15"
- THR 31:
  szerokość geograficzna: N 49° 56’ 20.29"
  długość geograficzna: E 19° 01' 27.00"

1.13. Wzniesienie (elewacja) lotniska

- 255,10 m/ 837 ft AMSL (wg PL-EVRF2007-NH)

1.14. Wzniesienie progów drogi startowej o nawierzchni sztucznej

- THR 13: 252,20 m/827 ft AMSL[1)], undulacja geoidy: 41,55 m/136 ft
- THR 31: 254,90 m/836 ft AMSL[1)], undulacja geoidy: 41,55 m/136 ft

[1)] wg PL-EVRF2007-NH

1.15. Temperatura odniesienia lotniska

- Brak danych

1.16. Deklinacja magnetyczna

- 6° E (2025 r.)

1.17. Plan zagospodarowania lotniska

- patrz **Załącznik nr 1** zawierający:
  - granice pola wzlotów wraz z naniesionymi drogami startowymi,
  - lokalizację wskaźników kierunku wiatru,
  - zabudowę lotniskową.

1.18. Opis przestrzeni powietrznej i obowiązujące procedury

- Lotnisko Kaniów znajduje się w klasie przestrzeni G, poza przestrzeniami chronionymi wyznaczonymi dla instrumentalnych procedur lotu dla lotnisk Kraków/Balice (EPKK) oraz Katowice/Pyrzowice (EPKT). W związku z tym nie są wymagane specjalne procedury związane z organizacją i wykorzystaniem przestrzeni. Służbę informacji powietrznej zapewnia FIS Kraków, znak wywoławczy KRAKÓW INFORMACJA, 119.275 MHz. Lotnisko położone jest pod sektorem C LTMA Kraków, dolna granica sektora znajduje się na wysokości 5500 ft AMSL. Na północny-wschód od lotniska, w odległości około 9 km znajduje się sektor B LTMA Kraków, którego dolna granica znajduje się na wysokości 3500ft AMSL. Dalej w kierunku wschodnim, w odległości około 25km położony jest sektor EPKK LTMA Kraków, dolna granica 2300ft AMSL. W przypadku wykonywania lotów na wysokościach naruszających granice przestrzeni klasy C, należy złożyć plan lotu i przed wejściem w przestrzeń kontrolowaną uzyskać zgodę właściwej służby kontroli ruchu lotniczego. W czasie niedostępności służby kontroli ruchu lotniczego w LTMA Kraków obowiązuje RMZ LTMA Kraków, strefa obowiązkowej łączności radiowej, klasa przestrzeni G, w której służbę informacji powietrznej zapewnia FIS Kraków, znak wywoławczy KRAKÓW INFORMACJA, 119.275 MHz.
- W rejonie lotniska znajdują się następujące strefy:

– strefy ruchu lotniskowego [ATZ]

Nazwa lotniska	Kod ICAO	Odległość/Azymut	Granice pionowe
Aleksandrowice k/Bielska Białej	EPBA	8 km/180° GEO	GND – 6500 ft AMSL
Żar k/Żywca	EPZR	9 km/150° GEO	GND – 6500 ft AMSL
Gotartowice k/Rybnika	EPRG	22 km/300° GEO	GND – 5500 ft AMSL
Katowice Muchowiec	EPKM	24 km/360° GEO	GND – 3500 ft AMSL
Gliwice	EPGL	29 km/335° GEO	GND – 3500 ft AMSL
Gliwice (EPGL A)	EPGL	27 km/335° GEO	GND – 5500 ft AMSL

– strefy kontrolowane lotnisk [CTR]

Nazwa lotniska	Kod ICAO	Odległość/Azymut	Granice pionowe
Kraków/Balice	EPKK	38 km/075° GEO	GND – 2300 ft AMSL
Katowice - Pyrzowice	EPKT	51 km/360° GEO	GND – 2300 ft AMSL

– strefy zakazane [P]

Nazwa strefy	Odległość/Azymut	Granice pionowe strefy
EP P4 Bieruń	11 km/020° GEO	GND – 5000 ft AMSL
EP P5 Oświęcim	17 km/060° GEO	GND – 3500 ft AMSL
EP P20 Muzeum Auschwitz Birkenau	13 km/050° GEO	GND – 3500 ft AMSL
EP P30 Czechowice-Dziedzice	2,5 km/180° GEO	GND – 3500 ft AMSL

– strefy niebezpieczne [D]

Nazwa strefy	Odległość/Azymut	Granice pionowe strefy
EP D45 Błędów	50 km/036° GEO	GND – FL080

– strefy ograniczone [R]

Nazwa strefy	Odległość/Azymut	Granice pionowe strefy
EP R8 Babiogórski Park Narodowy	50 km/135° GEO	GND – FL090
EP R14 Ojcowski Park Narodowy	60 km/060° GEO	GND – 5000 ft AMSL

– strefy czasowo rezerwowane [TRA]

Nazwa strefy	Odległość/Azymut	Granice pionowe strefy
EP TR163	19 km/306° GEO	GND – 2300 ft AMSL
EP TR164	12 km/259° GEO	GND – 2300 ft AMSL
EP TR03C	12 km/180° GEO	4500 ft AMSL – FL95
EP TR26A	24 km/360° GEO	3500 ft AMSL – FL95
EP TR26B	27 km/335° GEO	3500 ft AMSL – FL95
EP TR8	27 km/307° GEO	5500 ft AMSL – FL145

- Zobrazowanie przestrzeni powietrznej przedstawiono w Załączniku nr 2 i 3 do niniejszej Instrukcji.

1.19. Wymiary pola wzlotów oraz informacje z tym związane

1.19.1. Wymiary, kierunki oraz rodzaj nawierzchni drogi startowej i pasa drogi startowej

Oznaczenie RWY	Kierunek GEO/MAG	Wymiary RWY	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	Wymiary RWY STRIP
13	132° 43'/126°	947 x 24 m	Asfaltobeton	MTOW do 5700 kg	1035 x 80 m
31	312° 44'/306°				

1.19.2. Lokalizacja przesuniętego progu

- THR 31 – próg DS na kierunku 31 został przesunięty o 33 m w kierunku progu 13

1.19.3. Długości deklarowane

Oznaczenie RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
13	914	914	914	914
31	947	947	947	914

1.19.4. Wymiary RESA, SWY, CWY

Oznaczenie RWY	RESA	SWY	CWY
13	Brak	Brak	Brak
31	Brak	Brak	Brak

1.19.5. Wymiary i rodzaj nawierzchni dróg kołowania

Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Uwagi
A	7,5 m	Asfaltobeton	Brak połączenia pomiędzy TWY A a TWY B
B	10,5 m	Asfaltobeton	
C	11,0 m	Asfaltobeton	Brak
D	10,5 m	Beton	Brak
E	10,5 m	Asfaltobeton	Brak
F	10,5 m	Asfaltobeton	Brak
H1	10,5 m	Asfaltobeton	Brak
H2	10,5 m	Asfaltobeton	Brak
H3	10,5 m	Asfaltobeton	Brak
H5	10,5 m	Asfaltobeton	Brak
H7	10,5 m	Asfaltobeton	Brak
W	10,5 n	Beton	Brak

1.19.6. Wymiary i rodzaj nawierzchni stanowisk postojowych na płycie postojowej

Oznaczenie APN	Parametry	Rodzaj nawierzchni	Uwagi
PPS-1	4 stanowiska postojowe	Asfaltobeton	Stanowiska dla ACFT o kodzie referencyjnym A
PPS-2	1 stanowisko postojowe	Asfaltobeton	Stanowisko postojowe dla śmigłowca
PPS-3	1 stanowisko postojowe	Beton	Stanowisko dla ACFT o kodzie referencyjnym B

1.19.7. Wzrokowe pomoce nawigacyjne

Element	Oznakowanie poziome	Oznakowanie pionowe	Oświetlenie nawigacyjne
RWY 13/31	- przesuniętego progu; - tożsamości; - progu; - linii środkowej; -krawędzi; - oznakowanie płaszczyzny do zawracania na RWY;	Znaki informacyjne umiejscowienia i wskazujące kierunek zjazdu z RWY	- światła progu; - światła końca; - światła krawędzi;
TWY A, B, C, D, E, F, H1, H2, H3, H5, H7, W	- linii środkowej; - miejsca oczekiwania przed RWY; - NO ENTRY – na połączeniu TWY A i B - pośredniego miejsca oczekiwania na TWY E, F, H1, H2, H3, H5, H7, W	Znaki nakazu oraz informacyjne umiejscowienia i wskazujące kierunek	- światła krawędzi – TWY A, B, C,
PPS-1, 2 ,3	- linie wjazdu na stanowiska postojowe oraz na stanowisko do tankowania paliwa	Znaki tożsamości stanowisk postojowych	Brak

UWAGA:

Światła drogi startowej są uruchamiane przez Kierującego lotami z Wieży lub przez załogę statku powietrznego z powietrza. Na 3 - 5min. przed dolotem do lotniska należy użyć 7-krotnie przycisku nadawania na częstotliwości radiowej 127.730 MHz. Światła po włączeniu świecą przez 15 minut.

W przypadku nie zaświecenia się świateł należy powtórzyć próbę po ok. 5 sek. Jeżeli światła się nie włączą - załoga powinna skierować się na najbliższe lotnisko zapasowe oraz poinformować zarządzającego lotniskiem Kaniów o awarii systemu świetlnego drogi startowej.

Pozostałe wzrokowe pomoce nawigacyjne:

- Na budynku Wieży (i zainstalowanej na dachu antenie) oraz na hangarach i budynkach znajdujących się na lotnisku lub przy jego granicy zainstalowane jest oświetlenie przeszkodowe (światła koloru czerwonego niskiej intensywności).
- Na lotnisku znajdują się trzy wskaźniki kierunku wiatru:

- na wysokości THR 31 (z prawej strony);
- na wysokości THR 13 (z lewej strony);
- na budynku Wieży (oświetlony reflektorem, przystosowany do lotów nocnych).

1.19.8. Przeszkody lotnicze w otoczeniu lotniska

Nr	Rodzaj obiektu	Współrzędne geograficzne wg WGS-84	Określenie przeszkody względem ARP		Wzniesienie obiektu w metrach oraz (ft)[1)]			Oznakowanie przeszkodowe	
			Azymut (GEO)	Odległość (m)	n.p.m.	n.p.t.	Powyż pow. ogr.	dzień	noc
1.	Budynek kontroli lotów + antena	N 49° 56’ 22,88” E 019° 01’ 17,31”	158°3'	134,4	273,6 (897,6)	18,2 (59,7)	13,4 (44,0)	tak	tak
2.	Komin walcowni	N 49° 55’ 28,09” E 019° 01’ 21,94”	174°5'	1825,3	300,9 (987,2)	49,4 (162,1)	2,0 (6,6)	tak	tak
3.	Komin na terenie P.G."Silesia"	N 49° 56’ 25,65” E 019° 00’ 54,20”	263°2'	416,3	305,2 (1001,3)	60,7 (199,1)	6,3 (20,7)	tak	tak
4.	Wieża wyciąg. nr 3 na terenie P.G. "Silesia"	N 49° 56’ 27,24” E 019° 00’ 46,67”	269°6’	564,4	309,6 (1015,7)	65,7 (215,5)	10,7 (35,1)	tak	tak
5.	Wieża wyciąg. nr 2 na terenie P.G. "Silesia"	N 49° 56’ 22,60” E 019° 00’ 48,12”	254°6'	552,6	306,5 (1005,6)	62,0 (203,4)	7,6 (24,9)	tak	tak
6.	Maszt oświetleniowy na terenie PG "Silesia"	N 49° 56’ 28,80” E 019° 01’ 00,98”	279°2'	281,9	276,3 (906,5)	32,0 (105,0)	1,0 (3,3)	nie	tak
7.	Słup wysokiego napięcia WN	N 49° 56’ 32,89” E 019° 00’ 58,95”	298°5'	367,5	275,7 (904,5)	28,3 (92,8)	14,6 (47,9)	tak	tak
8.	Hałda (przeszkoda naturalna rozległa)	N 49° 56’ 36,05” E 019° 01’ 14,62”	21°2' - 325°3'	268,0 - 296,2	271,5 (890,7)	31,6 (103,7)	1,4 (4,6)	tak	nie
9.	Słup wysokiego napięcia WN	N 49° 56’41,60” E 019° 00’59,22”	324°2’	549,5	277,6 (910,8)	28,3 (92,8)	11,6 (38,1)	tak	tak
10.	Hangar	N 49° 56’ 26,83” E 019° 01’ 11,09”	265°1’	77,6	263,6 (864,8)	10,0 (32,8)	5,3 (17,4)	nie	tak
11.	Hangar	N 49° 56’ 25,95” E 019° 01’ 11,75”	242°1’	72,1	263,8 (865,5)	10,0 (32,8)	3,0 (9,8)	nie	tak
12.	Słup wysokiego napięcia WN	N 49° 56’ 45,40” E 019° 00’ 52,38”	320°5’	725,1	270,0 (885,8)	27,0 (88,6)	3,0 (9,8)	tak	tak

[1)] wg PL-EVRF2007-NH

1.19.9. Kategoria ochrony przeciwpożarowej

- Brak

  Wyposażenie własne lotniska opisano w pkt. 2.13.1 niniejszej Instrukcji. Procedury działania w sytuacji zagrożenia, określono w „Planie Działania w Sytuacji Zagrożenia” (PDSZ), uzgodnionym z Komendantem Miejskim Państwowej Straży Pożarnej w Bielsku-Białej. Egz. Nr 2/3 PDSZ przekazano Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

1.20. Dozwolony ruch lotniczy

a) VFR;

b) w dzień i w nocy;

c) budowa kręgu nadlotniskowego:

- Krąg nadlotniskowy należy wykonywać po północnej stronie lotniska: (prawy na kierunku 31, lewy na kierunku 13).
- Zaleca się aby samoloty wykonywały krąg nadlotniskowy na wysokości 1000 ft AGL (ok. 300 m AGL) tj. ok. 1900 ft/579 m AMSL. Kierujący lotami, o ile sytuacja ruchowa na to pozwala, może w celach szkoleniowych, obniżyć wysokość w lotach po kręgu do 500 ft/150 m AGL.
- Krąg nadlotniskowy powinien być tak zbudowany, aby w przypadku wystąpienia awarii silnika możliwe było lądowanie na lotnisku. Zaleca się rozpoczęcie trzeciego zakrętu w momencie, gdy statek powietrzny znajduje się w punkcie przecięcia się prostej pokrywającej się z torem jego lotu i prostej wyprowadzonej z punktu przyziemienia pod kątem 45° do osi drogi startowej. Zaleca się rozpoczęcie zniżania do lądowania w miejscu, które gwarantuje bezpieczny dolot do progu drogi startowej w przypadku awarii silnika. Krąg nad lotniskowy powinien umożliwiać również zaawansowany trening w różnych warunkach atmosferycznych i przy różnym natężeniu ruchu.
- Zobrazowanie kręgu nadlotniskowego zamieszczono w Załączniku nr 4.

d) ruch naziemny statków powietrznych

- Skrzyżowanie dróg kołowania „A" i „B" (w bezpośrednim sąsiedztwie z wieżą kontroli lotów) jest na stałe wyłączone z użytkowania, co sygnalizuje odpowiednie oznakowanie poziome i pionowe opisane w pkt.1.19.7.
- Kołowanie statku powietrznego do startu na kierunku „31":
  - ze stanowisk postojowych 1-4 usytuowanych na PPS-1 odbywa się drogą kołowania „A" biegnącą równolegle do DS, a następnie jej odcinkiem prostopadłym do DS, do początku DS „31";
  - ze stanowiska nr 6 lub miejsca do tankowania usytuowanych na PPS-2 odbywa się drogą kołowania „B" i dalej po DS do początku DS „31";
  - z płyty przedhangarowej usytuowanej przy drodze kołowania „C" odbywa się drogą kołowania „C" i dalej po DS do początku DS „31";
  - ze stanowiska postojowego nr 10 usytuowanego na PPS-3 odbywa się drogą kołowania „W", dalej drogą kołowania „C" i po DS do początku DS „31";
  - z płyt przedhangarowych usytuowanych przy drogach kołowania „H1", „H2", „H3", „H5", „H7" odbywa się w/w drogami kołowania „F" i „D" do początku DS „31";

UWAGA: Przed zajęciem DS dowódca statku powietrznego ma obowiązek zatrzymać się przed wyznaczonym na drodze kołowania miejscem oczekiwania i upewnić się, że żaden statek powietrzny nie znajduje się w fazie końcowego podejścia do lądowania, a startujące statki powietrzne osiągnęły bezpieczną wysokość, tj. minimum 30 m.

- Kołowanie statku powietrznego po lądowaniu na kierunku „31":
  - po lądowaniu należy wykonać zakręt o 180° i kołować po DS, w zależności od zamiaru, możliwe jest zwolnienie DS w drogę kołowania „C", „B", „E", „D" lub „A";
  - do płyty przedhangarowej usytuowanej przy drodze kołowania „C", DS należy zwolnić w drogę kołowania „C";
  - w celu uzupełnienia paliwa lub na miejsce postoju nr 6, usytuowane na PPS-2, DS należy zwolnić w drogę kołowania „B";
  - do stanowiska postojowego nr 10 usytuowanego na PPS-3 naeży zwolnić w drogę kołowania „C" i dalej drogą kołowania „W";
  - do płyt przedhangarowych usytuowanych przy drogach kołowania „H1", „H2", „H3", „H5", „H7" DS należy zwolnić w drogę kołowania „E" i kołować dalej po drodze kołowania „E" i/lub „F" do odpowiednich dróg kołowania prowadzących do płyt przedhangarowych;
  - do stanowisk postojowych 1-4 usytuowanych na PPS-1 należy zwolnić w drogę kołowania „A" i kołować dalej po jej równoległym do DS odcinku;
  - w przypadku braku wolnego miejsca postoju należy kołować ponownie do startu.

- Kołowanie statku powietrznego do startu na kierunku „13":
  - ze stanowisk postojowych 1-4 usytuowanych na PPS-1 odbywa się drogą kołowania „A" biegnącą równolegle do DS, a następnie jej odcinkiem prostopadłym do DS, do początku DS „31" i dalej kołując po DS do początku DS „13";
  - ze stanowiska nr 6 lub miejsca do tankowania usytuowanych na PPS-2 odbywa się drogą kołowania „B" i dalej po DS do początku DS „13";
  - z płyty przedhangarowej usytuowanej przy drodze kołowania „C" odbywa się drogą kołowania „C" i dalej po DS do początku DS „31";
  - ze stanowiska postojowego nr 10 usytuowanego na PPS-3 odbywa się drogą kołowania „W", dalej drogą kołowania „C" i po DS do początku DS „13";

- z płyt przedhangarowych usytuowanych przy drogach kołowania „H1", „H2", „H3", „H5", „H7" odbywa się w/w drogami kołowania i dalej drogą kołowania „E" do początku DS „13";

UWAGA: Przed zajęciem DS dowódca statku powietrznego ma obowiązek zatrzymać się przed wyznaczonym na drodze kołowania miejscem oczekiwania i upewnić się, że żaden statek powietrzny nie znajduje się w fazie końcowego podejścia do lądowania, a startujące statki powietrzne osiągnęły bezpieczną wysokość, tj. minimum 30 m.

- Kołowanie statku powietrznego po lądowaniu na kierunku „13":
  - po lądowaniu należy kołować po DS, w zależności od zamiaru, możliwe jest zwolnienie DS w drogę kołowania „A", „E", „B", „D" lub „C" (w razie konieczności należy wykonać zakręt o 180°);
  - do płyty przedhangarowej usytuowanej przy drodze kołowania „C", DS należy zwolnić w drogę kołowania „C";
  - do stanowiska postojowego nr 10 usytuowanego na PPS-3 naeży zwolnić w drogę kołowania „C" i dalej drogą kołowania „W";
  - do płyt przedhangarowych usytuowanych przy drogach kołowania „H1", „H2", „H3", „H5", „H7" DS należy zwolnić w drogę kołowania „E" lub „D" i kołować dalej po drodze kołowania „E" i/lub „F" do odpowiednich dróg kołowania prowadzących do płyt przedhangarowych;
  - do stanowisk postojowych 1-4 usytuowanych na PPS-1 należy zwolnić w drogę kołowania „A" i kołować dalej po jej równoległym do DS odcinku;
  - w przypadku braku wolnego miejsca postoju należy kołować ponownie do startu.

- ruch naziemny statków powietrznych z hangarów usytuowanych przy drodze kołowania „C" odbywa się przy zachowaniu szczególnej ostrożności i upewnieniu się czy podczas manewru kołowania nie nastąpi kolizja z pojazdem samochodowym. W tym celu należy korzystać z zainstalowanej ruchomej zapory (na wlocie do drogi wewnętrznej). Należy przestrzegać opracowanej przez zarządzającego Instrukcji umieszczonej w hangarach.

- **UWAGA:** Na lotnisku nie wyznaczono specjalnych miejsc do lądowania śmigłowców, ani specjalnych procedur lotów śmigłowców. Loty śmigłowcowe należy wykonywać

zgodnie z procedurami, jak dla samolotów. Po lądowaniu na drodze startowej, należy podlotem przebazować śmigłowiec, drogami kołowania na miejsce postoju. W celu wykonania startu należy podlotem przebazować śmigłowiec drogami kołowania z miejsca postoju na drogę startową. Kategorycznie zabrania się wykonywania startów i lądowań z miejsc innych niż droga startowa.

e) trasy dolotowe i odlotowe:

- Odloty oraz doloty do lotniska powinny być wykonywane po obrzeżach miast z pominięciem zwartej zabudowy. Dla lotniska wyznaczono następujące punkty VFR:

FOXTROT	skrzyżowanie dróg w miejscowości Pszczyna	49° 57' 58,6'' N	018° 57' 29,4'' E
QUEBEC	komin elektrowni w Czechowicach – Dziedzicach	49° 52' 23,7'' N	019° 01' 45,7'' E
VICTOR	kościół w miejscowości Wilamowice	49° 54' 53,0'' N	019° 09' 07,8'' E

- OD WSCHODU dolot należy wykonać przez punkt VICTOR, a następnie w kierunku kręgu nadlotniskowego w zależności od potrzeby włączyć się w krąg nadlotniskowy. Odlot wykonać w odwrotnej kolejności.
- OD ZACHODU dolot należy wykonać przez punkt FOXTROT, a następnie w kierunku kręgu nadlotniskowego w zależności od potrzeby włączyć się w krąg nadlotniskowy. Odlot wykonać w odwrotnej kolejności.
- OD POŁUDNIA Dolot należy wykonać przez punkt QUEBEC, a następnie w kierunku kręgu nadlotniskowego w zależności od potrzeby włączyć się w krąg nadlotniskowy. Odlot wykonać w odwrotnej kolejności. **Uwaga: pomiędzy punktem QUEBEC a lotniskiem znajduje się strefa EP P30, którą należy ominąć.**

f) warunki utrzymywania łączności:

- Statki powietrzne posiadające urządzenia łączności powinny, w czasie lotów z lotniska i dolotów do lotniska Kaniów, utrzymywać dwukierunkową łączność radiową na częstotliwości 127.730 MHz (znak wywoławczy: „KANIÓW RADIO").
- W czasie, kiedy „KANIÓW RADIO" nie pracuje lub w przypadku nie uzyskania odpowiedzi, dowódca statku powietrznego zobligowany jest do nadawania „na ślepo", podając swoje zamiary, pozycję, wysokość oraz wszelkie informację, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo. Utrzymywanie stałego kontaktu oznacza obowiązek rozgłaszania drogą radiową (broadcasting):

  – rozpoczęcia kołowania;
  – gotowości do startu z podaniem wykorzystywanej RWY i kierunku;
  – rozpoczęcia manewru startu;

- wejścia w każdy zakręt przy wykonywaniu kręgu nadlotniskowego;
- rozpoczęcia manewru lądowania z podaniem wykorzystania RWY i kierunku;
- zakończenia manewru lądowania;
- rozpoczęcia kołowania;
- zakończenia kołowania;

g) wznowienie orientacji geograficznej:

- 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 wg wskazówek Informatora Służby Informacji Powietrznej. Po określeniu orientacji szczegółowej należy poinformować o tym fakcie FIS. Po uzyskaniu akceptacji w/w służby należy kontynuować lot wg własnego planu lotu.
- W celu wznowienia orientacji geograficznej, w rejonie lotów ustala się jako główny naziemny obiekt orientacyjny, granicę pasma gór Beskidu Śląskiego i Małego. Wzdłuż północnej linii gór na kierunku W-E, przebiega linia kolejowa Cieszyn-Wadowice. Dla uproszczenia procedury wznawiania orientacji geograficznej ustala się podział całego rejonu lotów na sektory: wschodni i zachodni, które rozdziela linia kolejowa Żywiec - Bielsko-Biała - Katowice.
  - W razie utraty orientacji w sektorze zachodnim należy przyjąć kierunek 90° i dolecieć do linii kolejowej Żywiec - Bielsko-Biała - Katowice, a następnie wzdłuż niej dolecieć do Czechowic-Dziedzic. Następnie wykonać lot na kierunku 35° do lotniska, położonego w odległości 3,5km od centrum w/w miejscowości. Punktem charakterystycznym ułatwiającym wznowienie orientacji jest w tym sektorze jezioro Goczałkowickie. Kierunek GEO z zapory Goczałkowickiej do lotniska 92°, odległość 3,2km.
  - W razie utraty orientacji w sektorze wschodnim należy na kierunku 180° dolecieć do linii kolejowej Wadowice - Bielsko-Biała, a następnie wzdłuż niej na kierunku zachodnim dolecieć do linii kolejowej Żywiec – Bielsko-Biała – Katowice i wzdłuż tej linii dolecieć do Czechowic-Dziedzic.

h) lotniska i lądowiska zapasowe:

Nazwa lotniska	Kod ICAO	Odległość/ Azymut GEO	Znak wywoławczy	Częstotliwość
Aleksandrowice k/Bielska Białej	EPBA	16 km/185°	BIELSKO RADIO	118.330 MHz
Żar k/Żywca	EPZR	22,5 km/140°	ŻAR RADIO	122.805 MHz
Gotartowice k/Rybnika	EPRG	31 km/297°	RYBNIK RADIO	122.405 MHz
Katowice Muchowiec	EPKM	32 km/360°	KATOWICE RADIO	120.080 MHz
Gliwice	EPGL	44 km/326°	GLIWICE RADIO	118.260 MHz
Kraków/Balice	EPKK	57 km/075°	KRAKÓW WIEŻA KRAKÓW ZBLIŻANIE	TWR 123.255 MHz APP 121.075 MHz 126.530 MHz 126.975 MHz
Katowice - Pyrzowice	EPKT	60 km/005°	KATOWICE WIEŻA KRAKÓW ZBLIŻANIE	TWR 129.255 MHz APP 121.075 MHz 135.405 MHz 126.975 MHz

i) pola awaryjnych lądowań:

- Operując w zasięgu pola wzlotów, w sytuacjach awaryjnych po starcie lub w dolocie należy lądować na utwardzonej drodze startowej (na polu wzlotów) lub na okolicznych polach i łąkach z ominięciem ewentualnych przeszkód terenowych i zbiorników wodnych.
- Pola awaryjnych lądowań pokazano na Załączniku nr 5.

Są to pola: I - A i B i II - A i B

Pole I - A i B przy starcie na kierunku 31:

A - przy awarii silnika na małej wysokości, w odległości – 655 m od THR13 i w prawo od osi DS -14°, o pow. 19 ha;

B - przy awarii silnika na większej wysokości, w odległości -1082 m od THR13 i w prawo od osi DS -32°, o pow. 26 ha.

Pole II – A i B przy starcie na kierunku 13:

A - przy awarii silnika na małej wysokości, w odległości - 811m od THR31 i w prawo od osi DS - 4°, o pow. 15 ha;

B - przy awarii silnika na większej wysokości, w odległości - 1104m od THR31 i w lewo od osi DS -11°, o pow. 11 ha.

1.21. Minimalne warunki atmosferyczne lotniska

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

* - z prędkością przyrządową (IAS) 140 węzłów (kts) lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu lub wszelkich przeszkód dla uniknięcia kolizji
** - jeżeli wykonują manewry z prędkością zapewniającą w odpowiednim stopniu możliwość zauważenia innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód w czasie wystarczającym do uniknięcia kolizji.
*** - jeżeli pilot stale będzie utrzymywał kontakt wzrokowy z ziemią i taką prędkość manewrową, która umożliwi zauważenie w porę innego ruchu lub przeszkód, aby uniknąć kolizji

1.22. Służby ruchu lotniczego

- Brak;
- Na lotnisku jest wyznaczany Kierujący lotami, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 października w sprawie kierującego lotami (Dz. U. 2017 poz. 1960).

1.23. Dostępny system informacji lotniczej

- Służby Ruchu Lotniczego w sytuacji zagrożenia dla ruchu lotniczego powiadamiane są telefoniczne, FIS KRAKÓW:

  Tel.: +48-22-574-75-85, +48-12-639-75-85, +48-81-452-7-585

  lub drogą radiową na częstotliwości 119,275 MHz (znak wywoławczy KRAKÓW INFORMACJA).
- W przypadku konieczności publikacji informacji – kontakt z biurem NOTAM

  Tel.: +48-22-574-71-74, +48-22-574-71-77

  E-mail: nof@pansa.pl
- Dział Publikacji

  E-mail: ais.poland@pansa.pl
- Informacja o lotnisku publikowana jest w AIP VFR.
- Zarządzający lotniskiem jest odpowiedzialny za gromadzenie, redagowanie i przekazywanie informacji o stanie infrastruktury lotniskowej, podlegającej publikacji w Zbiorze Informacji Lotniczych (w postaci zmian do AIP wprowadzanych w cyklu AIRAC, zmian zwykłych, NOTAM, lub suplementów do AIP). Publikacja danych następuje na podstawie podpisanego wniosku przez zarządzającego lotniskiem lub osobę upoważnioną tj. pracownika Działu Operacyjno-Administracyjnego, na wniosek Działu Operacyjno- Eksploatacyjnego.

1.24. Meteorologia (MET)

1.24.1. Wyposażenie lotniska w sprzęt pomiarowy

- Brak

1.24.2. Zakres informacji i danych meteorologicznych dostępnych na lotnisku

- Dla potrzeb lotniska nie są opracowywane dedykowane informacje meteorologiczne.

1.24.3. Środki łączności umożliwiające dostęp do danych meteorologicznych

- Informacje meteorologiczne (m.in. METAR, TAF, SIGNIFICANT do 700hPa, GAMET, itd.) dostępne są poprzez stronę www.imgw.pl w zakładce „Awiacja".
  Dodatkowo dostępne są obrazy radarowe, adresy zakładek:
  https://meteo.imgw.pl/dyn/ - zakładka RADARY

1.24.4. Kontakt do właściwego terytorialnie Biura Meteorologicznego

- Biuro Prognoz Lotniczych w Krakowie (BPM KK):
  30-215 Kraków, ul. P. Borowego 14
  Tel.: +48-503-112-150
  Tel.: +48-12-639-81-51, +48-12-639-81-52
  Faks: +48-12-425-19-73
  E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

1.25. Służby celne i paszportowe

- Brak

1.26. System rejestrowania ruchu statków powietrznych

- Nie dotyczy

2. DANE DOTYCZĄCE LOTNISKOWYCH PROCEDUR OPERACYJNYCH I ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA

2.1. Procedura zgłaszania informacji do publikacji w Zbiorze Informacji Lotniczych [AIP VFR]

- Zarządzający lotniskiem Kaniów działa w oparciu o zapisy „Porozumienia SLA w sprawie dostarczania i publikowania danych w produktach informacji lotniczej", podpisanego z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej.
- Zarządzający lotniskiem Kaniów odpowiada za gromadzenie, redagowanie oraz przekazywanie informacji o stanie infrastruktury lotniskowej i o wprowadzonych w niej zmianach do publikacji w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP VFR).
- Warunki panujące w polu ruchu naziemnego (PRN) oraz stan urządzeń wykorzystywanych operacyjnie powinien być ciągle monitorowany i aktualizowany na bieżąco, a wszelkie zmiany zagrażające bezpieczeństwu w ruchu lotniczym bezzwłocznie zgłaszane do publikacji w AIP VFR.
- Wniosek o publikację w AIP VFR informacji o zmianie danych, czy przekazania informacji o stanie infrastruktury i wprowadzenia czasowego ograniczenia w użytkowaniu lotniska podpisuje zarządzający lotniska lub upoważniony przez zarządzającego pracownik Działu Operacyjno-Administracyjnego, na podstawie wniosku złożonego przez pracownika Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego.
- Zarządzający lotniska zgłaszając do publikacji w AIP VFR wprowadzane ograniczenia lub zmiany w PRN powinien wykorzystywać następujące narzędzia, w tym:
  - Cykl AIRAC – służący do przekazywania z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym, informacji wyłącznie istotnych z punktu widzenia m.in. stanu infrastruktury lotniczej, czy zmiany częstotliwości radiowej. Korzystanie z cyklu AIRAC pozwala na zapoznanie się załogom statków powietrznych i wszystkim zainteresowanym użytkownikom lotniska z ważnymi zmianami, co najmniej na 28 dni przed ich wejściem w życie.
  - NOTAM – który należy wydawać wówczas gdy informacja w nim zawarta o wprowadzanych ograniczeniach ma charakter tymczasowy (nie trwa dłużej niż 90 dni) lub gdy publikowana informacja wejdzie na stałe do AIP VFR ale koniecznym jest natychmiastowe powiadomienie wszystkich użytkowników o wprowadzanej zmianie. Wyczerpujący katalog informacji, które powinny być publikowane w NOTAM znajduje się w Załączniku 15 ICAO p. 6.3.23/4 oraz w Rozporządzeniu (UE) nr 2020/2148.

    Jeden NOTAM może zawierać informację tylko na jeden temat.

Wskazane jest aby wydany NOTAM lub Suplement, który zawiera istotne informacje dla użytkowników lotniska był przekazywany i publikowany z możliwie jak największym wyprzedzeniem czasowym. Jeżeli jest to możliwe nie mniejszym, niż co najmniej na 24 H przed wejściem ograniczenia czy zmiany w życie.

- Zarządzający lotniskiem monitoruje NOTAM wydane dla lotniska Kaniów pod kątem ich akrualności oraz adekwatności.
- Wnioski do publikacji w Zbiorze Informacji Lotniczej (AIP VFR) należy składać z wykorzystaniem Formularza zgłoszenia danych (F01) na adres e-mail: ais.poland@pansa.pl.
- Wnioski do publikacji NOTAM należy składać z wykorzystaniem z wykorzystaniem Formularza zamówienia NOTAM (F02) na adres nof@pansa.pl

2.2. Procedura inspekcji pola ruchu naziemnego [PRN]

2.2.1. Odpowiedzialność za przeprowadzenie inspekcji

- Zarządzający lotniskiem upoważnia do przeprowadzania inspekcji PRN, zgodnie z zakresem obowiązków pracowników Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego oraz nadzorującego loty, a także wskazanego instruktora szkolenia lotniczego ze strony użytkownika lotniska tj. firmy Helipoland Sp. z o.o., WP Aero-Tech Sp. zo.o.
- Inspekcje PRN należy przeprowadzać pieszo lub z wykorzystaniem samochodu wyposażonego w światła ostrzegawcze oraz środki łączności z zarządzającym lotniska lub nadzorującym loty.

2.2.2. Częstotliwość przeprowadzania inspekcji PRN

- Inspekcję elementów PRN należy przeprowadzać co najmniej raz dziennie przed rozpoczęciem pracy lotniska w dniach i godzinach, w których obsługiwane są loty związane ze statusem lotniska publicznego oraz poza ww dniami i godzinami, w których będą obsługiwane loty, w przypadku akceptacji lotu zgłoszonego z wyprzedzeniem 24H.
- Inspekcję elementów PRN należy przeprowadzać np. po przejściu wichury, burzy czy po zaistnieniu incydentu lub wypadku lotniczego lub w przypadku pojawienia się innych zagrożeń dla operacji lotniskowych.

2.2.3. Zakres inspekcji

- Inspekcje powinny obejmować, co najmniej:
  - sprawdzenie stanu technicznego nawierzchni dróg startowych i dróg kołowania, w tym ich nierówności lub uszkodzeń;
  - występowanie wody na drodze startowej lub obecności śniegu, lodu lub obcych przedmiotów;
  - sprawdzenie stanu oświetlenia nawigacyjnego drogi startowej i wskaźników kierunku wiatru;

- sprawdzenie stanu i czytelności oznakowania poziomego drogi startowej, dróg kołowania oraz płyt postojowych;
- sprawdzenie stanu i czytelności znaków pionowych nakazu oraz informacyjnych;
- sprawdzenie stanu ogrodzenia, bramy wjazdowej;
- sprawdzenie stanu agregatu prądotwórczego;
- sprawdzenie sprawności świateł przeszkodowych na obiektach znajdujących się w granicach lotniska oraz w jego otoczeniu;
- sprawdzenie obecności nowych przeszkód lotniczych na lotnisku i w jego otoczeniu, zwłaszcza w rejonach podejść do lądowania;
- sprawdzenie obecności ptaków i innych zwierząt mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych.

2.2.4. Rejestrowanie wyników inspekcji

- Przeprowadzający inspekcje w PRN ma obowiązek potwierdzać wyniki inspekcji w Książce kontroli lotniska. Wszelkie nieprawidłowości i konieczność podjęcia działań naprawczych i harmonogramu prac powinny być wpisane jako wnioski przeprowadzającego inspekcję.
- Przeprowadzający inspekcję, w przypadku stwierdzenia zagrożenia dla ruchu lotniczego powinien bezzwłocznie zgłosić problem do zarządzającego lotniska lub do upoważnionego pracownika Działu Operacyjno-Administracyjnego, który podejmuje decyzje o koniecznych działaniach, w tym wydania informacji NOTAM.
- Zarządzający lotniska ma obowiązek przechowywania dokumentów z wynikami inspekcji w PRN oraz opisem podjętych działań naprawczych przez okres 3 lat.

2.3. Procedury ruchu pojazdów i pieszych na lotnisku

2.3.1. Dostęp do pola ruchu naziemnego ruchu [PRN]

- Lotnisko jest ogrodzone, siatką ocynkowaną na słupkach o wysokości od 0,5 m-2,5 m, co zabezpiecza przed dostępem osób postronnych i pojazdów. Brama wjazdowa, a także zlokalizowane na terenie lotniska urządzenia (zapory ruchome) kontrolujące wjazd/wyjazd otwierane są przez wydane karty magnetyczne lub przez upoważniony personel.
- Dostęp nieupoważnionych osób do pola ruchu naziemnego jest ograniczony. W przypadku nieuzasadnionego wtargnięcia na płytę lotniska osoby czy osób postronnych lub pojazdów, powiadomione zostają odpowiednie służby porządkowe.

2.3.2. Sposób zapewnienia kontroli dostępu do PRN

- Ruch kołowy i pieszy może odbywać się wyłącznie wg instrukcji etatowego personelu lotniska. Osobom postronnym, nie znającym przepisów ruchu lotniczego, przydziela się osobę upoważnioną. Lotnisko oznakowane jest tablicami informacyjnymi o zakazie wjazdu pojazdów i wstępu osób postronnych na teren lotniska.
- Strefy niedostępne dla ruchu pojazdów kołowych, oznaczone są znakami poziomymi i znakami pionowymi zakazu oraz tablicami informacyjnymi.
- W celu zwiększenia bezpieczeństwa dla ruchu lotniczego, na nawierzchni utwardzonej pomiędzy zewnętrzną krawędzią drogi kołowania „A" , a drogą wewnętrzną przeznaczoną dla ruchu kołowego, wyznaczono linię bezpieczeństwa (linia ciągła koloru czerwonego) i ustawiono ogrodzenie (płotek), dodatkowo zlokalizowano znak pionowy drogowy „Zakaz wjazdu".

2.3.3. Zasady ruchu pojazdów na lotnisku

- Pracownicy Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego oraz ochrony lotniska są odpowiedzialni za przestrzeganie procedury w zakresie poruszania się pojazdów i osób w PRN i zgłaszają do zarządzającego lotniskiem wszelkie zaobserwowane naruszenia zasad wymienionych poniżej.
- Należy przestrzegać zasady, że dostęp do PRN mają tylko osoby i pojazdy, których obecność jest niezbędna do wykonywania zadań związanych z funkcjonowaniem lotniska.
- Pojazdy poruszające się na obszarze PRN muszą być wyposażone w światła ostrzegawcze. Dopuszcza się zastosowanie świateł zdejmowanych, np. mocowanych na magnes o ile sposób mocowania zabezpiecza oprawy przed upadkiem i ich uszkodzeniem powodującym ryzyko powstania FOD.
- Zasady poruszania się pojazdów kołowych po terenie lotniska:
  1) pojazdem kołowym po strefie operacyjnej lotniska może poruszać się wyłącznie kierowca posiadający upoważnienie zarządzającego i prawo jazdy, który został uprzednio przeszkolony z zakresu zasad poruszania się po PRN oraz który zna układ i oznakowania drogi startowej i dróg kołowania;
  2) kierujący pojazdem obowiązany jest do utrzymywania łączności z zarządzającym lotniska lub nadzorującym loty, a w czasie odbywających się lotów szkolnych z instruktorem kierujący lotami szkolnymi;
  3) kierujący pojazdem przed wjazdem w obszar PRN powinien włączyć światła mijania i światła ostrzegawcze;
  4) niezbędny ruch pojazdów kontrolujących PRN należy wykonywać jak najkrótszą drogą z zachowaniem szczególnej ostrożności;

5) pojazd stojący w obszarze PRN musi być pod stałym nadzorem kierującego, który powinien zapewnić możliwość natychmiastowego odjazdu z miejsca jego postoju;
6) dopuszczalna maksymalna prędkość pojazdu na drodze startowej i drodze kołowania nie może przekroczyć **30 km/godz**., przy czym:
   - ograniczenie prędkości nie dotyczy pojazdów ratowniczo-gaśniczych w czasie prowadzenia akcji ratowniczej lub w innych sytuacjach alarmowych,
   - **pojazd ratowniczy biorący udział w akcji ratowniczej ma pierwszeństwo przed innymi uczestnikami ruchu na lotnisku**;
7) dopuszczalna maksymalna prędkość pojazdów obok parkujących na płycie postojowej statków powietrznych nie może przekroczyć **5 km/godz**.;
8) zabrania się przejazdu pojazdów przed i za statkami powietrznymi, których silniki pracują, a przejazd obok statku powietrznego z niepracującym silnikiem powinien odbywać się w odległości nie mniejszej niż 3 m z wyjątkiem sytuacji gdy jest to konieczne do obsługi tego statku;
9) zabrania się ruchu wszelkich pojazdów na stanowisku postojowym podczas:
   - ruchu statku powietrznego na stanowisku
   - pracy lub uruchamiania silników statku powietrznego na stanowisku postojowym;
10) na terenie lotniska obowiązuje parkowanie samochodów, wyłącznie na wyznaczonym parkingu;
11) należy przestrzegać wyznaczonych stref niedostępnych dla ruchu kołowego, które oznaczone są znakami poziomymi i pionowymi zakazu oraz tablicami informacyjnymi;
12) pojazd kołowy holujący (w razie potrzeby) statek powietrzny musi być wyposażony w światła ostrzegawcze i może poruszać się wyłącznie po nawierzchniach do tego przystosowanych (nawierzchnie utwardzone drogi startowej, drogi kołowania, płyt postojowych);
13) pojazd poruszający się w PRN powinien zawsze ustąpić pierwszeństwa statkowi powietrznemu;

2.3.4. Zasady ruchu pieszego na lotnisku

- Ruch pieszy na PRN jest zabroniony, za wyjątkiem osób przebywających na ściśle określonych częściach PRN, wykonujących prace techniczno-konserwacyjne infrastruktury lotniska oraz inne czynności związane z działalnością lotniczą.
- Dostęp do PRN mają tylko osoby w/w oraz upoważnione do obsługi tankowania statków powietrznych i biorące udział w działaniach operacyjnych lotniska. Udając się

na start należy zachować szczególną ostrożność prowadząc obserwację pola wzlotów oraz przestrzeni wokół lotniska.

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

2.4. Procedura zarządzania płytą postojową

- Zarządzający lotniska wyznacza pracownika nadzorującego loty i/lub w przypadku odbywania się lotów szkolnych, Kierującego lotami (działając na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 października 2017 r. w sprawie kierującego lotami, Dz. U. z 2017 r. poz. 1960), którzy odpowiadają za prawidłowe i bezpieczne przemieszczanie się statków powietrznych, w tym po płycie postojowej.
- W szczególności dotyczy to poruszania się i dostępu do:
  - PPS 1 - o nawierzchni asfaltobetonowej na której wyznaczone są 4 stanowiska postojowe dla statków powietrznych o kodzie referencyjnym A;
  - PPS 2 - o nawierzchni utwardzonej, na której wyznaczone są: płyta do tankowania i stanowisko postojowe nr 6 dla śmigłowców (które jest także punktem ustawiania wysokościomierza).
  - PPS 3 - o nawierzchni betonowej, na której wyznaczone jest stanowisko postojowe nr 10 dla statku powietrznego o kodzie referencyjnym B.
- Nadzorujący loty, w wyznaczonych dniach i godzinach pracy lotniska, a także w pozostałych dniach i godzinach gdy lot wykonywany jest po uprzednim zgłoszeniu z 24H wyprzedzeniem - informuje dowódcę statku powietrznego o miejscu postojowym na płycie postojowej PPS 1 dostępnym poprzez DK „A".
- W przypadku potrzeby uprzedniego zatankowania statku powietrznego kieruje statek powietrzny poprzez DK „B" na płytę postojową PPS 2, na której wyznaczona jest płaszczyzna do tankowania samolotów z dwoma dystrybutorami i powiadamia pracownika odpowiedzialnego za tankowanie.
- W przypadku gdy odbywa się tankowanie innego samolotu, kieruje statek powietrzny do miejsca postoju na PPS 1 lub na miejsce postoju nr 6 na PPS 2 (jeżeli jest wolne) w celu oczekiwania na zakończenie tankowania samolotu.
- Na płytę tankowania może także zostać wtoczony samolot drogą manewrową od strony hangarów tylko w przypadku, gdy płyta do tankowania jest wolna. W przypadku gdy odbywa się tankowanie, samolot musi oczekiwać w odpowiedniej odległości od samolotu tankowanego tj. nie mniejszej niż 3 m od najbardziej wysuniętej części tego samolotu.

- Nadzorujący loty powinien czuwać nad tym aby podczas ruchu statku powietrznego po płycie postoju, w tym wjazdu na nią lub jej opuszczania, nie zaszła kolizja z innym statkiem powietrznym, pojazdem kołowym lub pieszym wykonującym np. prace techniczno-konserwacyjne infrastruktury lotniskowej lub udającym się na start.
- W przypadku, gdy statek powietrzny wymaga odizolowania nadzorujący loty informuje o tej konieczności zarządzającego lotniskiem i pracownika Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego. Jednocześnie kieruje statek powietrzny na wyznaczone odizolowane miejsce postoju.
- W razie konieczności zarządzający lotniska wydaje decyzję o odholowaniu statku powietrznego przy użyciu własnego sprzętu lub zwraca się o pomoc do najbliższej Jednostki Straży Pożarnej: tel.: 998, 112 lub +48-33-812-60-65.

2.5. Procedura dotycząca bezpieczeństwa na płycie postojowej

- Za bezpieczeństwo na płycie postoju odpowiada nadzorujący loty w dniach i godzinach gdy lotnisko otwarte jest dla wszystkich lub gdy lotnisko przyjmuje statek powietrzny, który zgłosił lot z wyprzedzeniem co najmniej 24 h i uzyskał zgodę na lądowanie. Jeżeli został wyznaczony Kierujący lotami, przejmuje on obowiązki nadzorującego loty.
- Nadzorujący loty obserwuje i podejmuje działania zapewniające bezpieczeństwo znajdującym się na płycie postojowej statkom powietrznym, osobom, pojazdom kołowym i urządzeniom.
- Nadzorujący loty poprzez obserwacje i podawane informacje z wykorzystaniem łączności radiowej przypomina dowódcy statku powietrznego, a także kierującemu pojazdem kołowym, czy osobom pieszym o zasadach postępowania w strefach niebezpiecznych wokół statku powietrznego, w tym podczas tankowania samolotu, postoju na płycie lub podczas uruchamiania silników.
- Nadzorujący loty ma obowiązek w przypadku gdy na płycie postoju pojawią się stałe lub płynne zanieczyszczenia, powiadomić o tym fakcie pracowników Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego, którzy powinni usunąć powstałe zanieczyszczenia dostępnymi na lotnisku środkami adekwatnymi do rodzaju zanieczyszczenia.
- W tym celu w pobliżu płyty do tankowania i dystrybutorów zlokalizowany jest kontener obsługi technicznej m.in. ze środkami chemicznymi (środki neutralizujące) do usuwania zanieczyszczeń materiałami ropopochodnymi oraz ze sprzętem gaśniczym i in..
- Osoby tankujące paliwo powinny znać i przestrzegać zasady i przepisy dotyczące ochrony przeciwpożarowej, a ponadto:

1) na płycie do tankowania statków powietrznych obowiązuje zakaz postoju statków powietrznych, które nie wymagają tankowania oraz innych pojazdów kołowych;
2) pilot po ustawieniu statku powietrznego na płycie tankowania powinien wyłączyć silniki i opuścić samolot wraz z ewentualnymi osobami przewożonymi na pokładzie;
3) tankowanie statku powietrznego wykonuje się wyłącznie z dystrybutorów zarządzającego lotniskiem przez upoważniony przez zarządzającego lotniskiem – personel lotniska;
4) należy przestrzegać wyznaczonej strefy zagrożenia pożarowego podczas tankowania statku powietrznego, obejmującej obszar w odległości 3 m od najbardziej wystających części samolotu z każdej strony;
5) podczas tankowania statku powietrznego zabronione jest zapalanie silników pojazdów, znajdujących się w pobliżu;
6) należy okresowo sprawdzać stan techniczny i termin ważności użytkowania sprzętu gaśniczego, złożonego w kontenerze obsługi technicznej.
7) obowiązuje zakaz wjeżdżania na płytę tankowania (poza wyznaczoną linię bezpieczeństwa oznaczoną kolorem czerwonym i ustawiony znak pionowy drogowy „zakaz wjazdu") cystern uzupełniających paliwo w zbiornikach podziemnych.

- W przypadku wycieku paliwa lub jego rozlania w sposób przekraczający możliwości neutralizacji przez pracowników Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego należy teren odpowiednio zabezpieczyć i zwrócić się o pomoc do:
  - najbliższej jednostki Państwowej Straży Pożarnej (PSP):
    tel. 998, 112 lub +48-33-812-60-65 lub
  - Ochotniczej Straż Pożarnej w Czechowicach Dziedzicach
    tel. 998, 112 lub +48-32-214-88-10

2.6. Procedura eksploatacji i utrzymania nawierzchni w PRN

- Odpowiedzialnymi za zapewnienie bezpiecznej eksploatacji lotniska i utrzymanie właściwego stanu infrastruktury lotniskowej są pracownicy Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego, w tym za utrzymanie nawierzchni sztucznych PRN i przylegających do nich nawierzchni naturalnych (darniowych).
- Narzędziem do zapewnienia właściwego stanu nawierzchni w PRN są przeprowadzane inspekcje, zgodnie z procedurą dotyczącą inspekcji w PRN opisaną w pkt 2.2.
- Wszelkie prace na lotnisku powinny być prowadzane w sposób który:

1) nie stwarza zagrożenia dla bezpieczeństwa operacji lotniskowych;
2) nie powoduje uszkodzenia urządzeń lotniskowych lub kabli zasilających;
3) nie zakłóca pracy urządzeń łączności.

- Prace na lotnisku, w czasie gdy prowadzone są operacje lotnicze mogą być krótkotrwałe lub planowane.
- **Do prac krótkotrwałych** można zaliczyć prace związane z:
  - z przeglądem i konieczną naprawą pomocy wzrokowych, spękań i ubytków w nawierzchniach sztucznych, odnawianiem oznakowania poziomego;
  - czyszczeniem nawierzchni sztucznych, w tym usuwaniem śniegu,
  - koszeniem i usuwaniem trawy, uzupełnianiem ubytków w darni,
  - wykonywaniem pomiarów i inspekcji PRN,
  - pracami związanymi z utrzymywaniem systemu odwodnienia, w tym czyszczenie rowów odwadniających, studzienek deszczowych, usuwaniem osadów z separatora substancji ropopochodnych, czy przegląd techniczny hydrantów.
- W/w prace powinny być prowadzone w taki sposób, aby powstałe przeszkody w czasie ich trwania mogły być jak najszybciej usunięte i nie powodowały zarówno zakłóceń w funkcjonowaniu lotniska jak i sytuacji niebezpiecznych.
- Pracownicy prowadzący prace w PRN powinny utrzymywać łączność z nadzorującym loty oraz być odpowiednio oznakowani (kamizelki ochronne).
- **W przypadku realizacji prac planowych** zarządzający lotniska wraz z pracownikami Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego, przy udziale wykonawcy robót powinien, z odpowiednim wyprzedzeniem ustalić zakres, rejon prowadzenia prac i możliwości jego zabezpieczenia, a także konieczność korzystania z maszyn budowlanych i innych urządzeń. Jeżeli zachodzi taka konieczność –należy dokonać zgłoszenia ograniczeń w funkcjonowaniu lotniska tj. wydania NOTAM lub opublikowania Suplementu do AIP, na okres niezbędny do wykonania prac, zgodnie z procedurą zgłaszania informacji do publikacji w Zbiorze Informacji Lotniczych opisaną w punkcie 2.1.
- W przypadku ustalenia, że prace planowane wymagają wydania NOTAM, pracownicy Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego wspólnie z wykonawcą opracują plan bezpieczeństwa prac, w którym określone zostaną następujące elementy:
  1) rejon prowadzenia prac;
  2) termin realizacji prac;
  3) przewidywane ograniczenia w dostępności poszczególnych elementów infrastruktury PRN;

4) przewidywane ograniczenia w zakresie dostępności wzrokowych pomocy nawigacyjnych;
5) sposób oznakowania i zabezpieczenia rejonu prac;
6) trasy dojazdu do rejonu prowadzenia prac;
7) sposób oznakowania pojazdów, maszyn budowlanych i urządzeń;
8) osoby odpowiedzialne za przestrzeganie opisanych w planie bezpieczeństwa prac warunków;
9) zasady utrzymywania łączności z nadzorującym loty;

- W przypadku ustalenia, że prace planowane nie wymagają wydania NOTAM, pracownicy Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego wspólnie z wykonawcą opracują plan bezpieczeństwa prac, w którym określone zostaną następujące elementy:
  1) rejon prowadzenia prac;
  2) termin realizacji prac;
  3) sposób oznakowania i zabezpieczenia rejonu prac;
  4) sposób oznakowania pojazdów, maszyn budowlanych i urządzeń;
  5) osoby odpowiedzialne za przestrzeganie opisanych w planie bezpieczeństwa prac warunków,
  6) zasady utrzymywania łączności z nadzorującym loty;

2.7. Procedury eksploatacji wzrokowych pomocy nawigacyjnych i systemu zasilania elektrycznego

- Pracownicy Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego podczas przeprowadzanych inspekcji w PRN powinni zwracać uwagę na stan wzrokowych pomocy nawigacyjnych w tym w szczególności:
  1) wskaźników kierunku wiatru, które aby spełniać swoją role muszą być widoczne i właściwie oznakowane. Należy zwracać uwagę na okrąg wokół masztu (biały kolor), na kolor rękawa oraz działanie oznakowania świetlnego (nocne) na wskaźniku na budynku Wieży;
  2) widoczności i stanu oznakowania poziomego i pionowego;
  3) stanu technicznego oświetlenia drogi startowej - świateł krawędzi oraz progów oraz końców DS, zwracając uwagę na to czy podczas np. wykonywanych prac technicznych oprawy nie zostały uszkodzone lub zmieniły swoje położenie kątowe albo nie świecą się;
  4) stanu technicznego oświetlenia nawigacyjnego drogi kołowania - świateł krawędzi w zakresie występowania ewentualnych uszkodzeń lub awarii;
  5) poprawności działania świateł przeszkodowych zainstalowanych na hangarach;
  6) stanu technicznego systemu podstawowego zasilania elektrycznego;

7) prawidłowego działania dodatkowego zabezpieczenia zasilania elektrycznego w postaci agregatu prądotwórczego.

- Wszelkie wykryte nieprawidłowości takie jak niesprawność lub uszkodzenie oprawy świetlnej, niewidoczne oznakowanie poziome itp - należy usuwać na bieżąco. Wykonywanie tych prac, gdy lotnisko jest otwarte dla operacji lotniczych powinno odbywać się z zachowaniem szczególnej ostrożności.
- O wykonywanych pracach powinien być poinformowany nadzorujący loty z którym pracownicy wykonujący prace na lotnisku powinni utrzymywać stałą łączność do czasu zakończenia prac.
- Pracownicy powinni poruszać się możliwie po krawędzi drogi startowej lub po pasie drogowym i bezwzględnie być wyposażeni w kamizelki ochronne. Wykorzystywanie do prac pojazdu kołowego powinno odbywać się w możliwie najkrótszym czasie z zachowaniem zasad i procedur obowiązujących na lotnisku, w tym dotyczących przestrzegania prędkości.
- W przypadku wystąpienia awarii w zasilaniu, której naprawa wymaga czasu, a jednocześnie nie ma możliwości zastąpienia zasilaniem zapasowym z wykorzystaniem agregatu prądotwórczego - zarządzający lotniskiem podejmuje działania naprawcze, i jednocześnie wydaje NOTAM z informacją o ograniczeniach dla ruchu lotniczego w zakresie wykonywania lotów nocnych, zgodnie z procedurą zgłaszania informacji do publikacji w Zbiorze Informacji Lotniczych opisaną w punkcie 2.1.

2.8. Procedura utrzymania zimowego PRN

- Odpowiedzialnymi za utrzymanie lotniska (PRN) w okresie zimowym i za przygotowanie do okresu zimowego są pracownicy Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego. Przygotowanie do zimy obejmuje m.in. sprawność posiadanego sprzętu, w tym kołowego oraz zabezpieczenia odpowiedniej ilości środków chemicznych na wypadek konieczności ich użycia do usunięcia śniegu, błota czy lodu z powierzchni PRN.
- Zarządzający lotniskiem na wniosek pracowników Działu wydaje decyzję o uruchomieniu środków i sprzętu oraz o podjęciu działań odpowiednich do sytuacji panującej w PRN.
- Nawierzchnie sztuczne powinny być poddawane oczyszczeniu w następującej kolejności: droga startowa, droga kołowania, miejsca postoju samolotów, płyta do tankowania, droga manewrowa od hangarów do PPS 2.
- Odśnieżanie należy prowadzić z wykorzystaniem własnego sprzętu tj. przy użyciu pługa zainstalowanego do ciągnika marki CLASS.

- W razie potrzeby przy oblodzonej nawierzchni powinno korzystać się ze środków odladzających dopuszczonych do zimowego utrzymywania lotniska, które nie zawierają substancji chemicznych powodujących korozję. Na lotnisku wykorzystywany jest do tego mocznik techniczny, granulowany.
- W przypadku intensywnych opadów na wniosek pracowników Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego zarządzający lotniska wydaje depeszę z informacją o warunkach panujących na PRN lub wydaje NOTAM o ograniczeniu operacji lotniczych np. tylko dla lotów dziennych lub zamknięciu lotniska dla operacji lotniczych na określony czas.
- Należy przestrzegać zasad poruszania się w PRN zarówno pojazdów kołowych jak i osób podczas oczyszczania nawierzchni, w tym powinna być zachowana łączność z nadzorującym loty a pracownicy i sprzęt odpowiednio oznakowani (w tym: kamizelki, chorągiewki, światła ostrzegawcze).
- Wniosek o publikację informacji NOTAM należy przesyłać zgodnie z procedurą zgłaszania informacji do publikacji w Zbiorze Informacji Lotniczych opisaną w punkcie 2.1.

2.9. Procedura zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniskowych w czasie wykonywania prac na lotnisku

- Zarządzający lotniskiem wyznacza pracownika Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego odpowiedzialnego za zapewnienie bezpieczeństwa dla ruchu lotniczego oraz dla osób wykonujących codzienne, niezbędne prace w PRN .
- Wykonywanie prac w PRN gdy lotnisko otwarte jest dla operacji lotniczych powinno odbywać się z zachowaniem szczególnej ostrożności i obserwacji pola wzlotów i przestrzeni wokół lotniska.
- Wyznaczony przez zarządzającego lotniska pracownik odpowiada za:
    1) przekazywanie nadzorującemu loty informacji o rozpoczęciu prac w PRN,
    2) zapewnienie łączności pomiędzy wykonującymi prace, a nadzorującym loty,
    3) przekazywanie nadzorującemu informacji o zakończeniu prac,
    4) odpowiednie oznakowanie pojazdu (światła ostrzegawcze) i osób wykonujących prace (kamizelki ochronne) w PRN,
    5) przeprowadzanie prac w PRN w jak najkrótszym czasie,
    6) wyznaczenie dla osób i pojazdów wykonujących prace w PRN jak najkrótszej drogi, w miarę możliwości przy krawędzi drogi startowej,
    7) przestrzeganie przez kierowcę pojazdu kołowego dozwolonych prędkości po PRN.
- Zarządzający lotniska ustala czy w celu zapewnienia bezpieczeństwa dla operacji lotniczych podczas wykonywanych prac na lotnisku należy opublikować informację

- NOTAM z podaniem przyczyn, zakresu ograniczenia, terminu i czasu trwania, zgodnie z procedurą zgłaszania informacji do publikacji w Zbiorze Informacji Lotniczych opisaną w punkcie 2.1..

2.10. Procedura kontroli przeszkód lotniczych

- Pracownicy Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego, zgodnie z zakresem obowiązków:
  1) raz na kwartał – wykonują kontrolę otoczenia lotniska w rejonie oddziaływania powierzchni ograniczających w celu sprawdzenia czy nie pojawiły się nowe obiekty budowlane lub naturalne mogące stanowić przeszkody lotnicze;
  2) codziennie – sprawdzają, czy świetlne oznakowanie przeszkodowe na obiektach znajdujących się w granicach lotniska oraz w otoczeniu lotniska jest sprawne;
  3) podczas prowadzonych inspekcji obserwują, czy nie powstają w otoczeniu lotniska, w szczególności w powierzchniach podejścia i przejściowych, nowe obiekty mogące stanowić przeszkody lotnicze;
  4) dbają, aby po wykonanych pracach w PRN lotniska, nie zostały żadne urządzenia czy przedmioty mogące stanowić zagrożenie dla wykonywanych operacji lotniczych.
- Zarządzający lotniskiem, w przypadku przekazania przez pracowników informacji o zlokalizowaniu obiektu stanowiącego przeszkodę lotniczą, po upewnieniu się, że obiekt ten może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu lotniczym:
  1) niezwłocznie wystawia depeszę NOTAM, w treści której oprócz podania współrzędnych geograficznych określonych wg WGS-84, wysokości AGL oraz AMSL (wyrażonych w ft), porządane jest określenie przybliżonej odległości od progu drogi startowej oraz odległości i kierunku od linii środkowej drogi startowej.
  2) powiadamia o tym fakcie:
     - Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
       Faks: +48-22-520-73-00
     - właściwy organ nadzoru nad lotnictwem wojskowym (MON)
       Tel. +48-22-682-52-48
     - Polską Agencję Żeglugi Powietrznej
       Tel. +48-22-574-71-74 lub +48-22-574-71-77
     - właściwy organ nadzoru budowlanego.
- W przypadku wystąpienia awarii świateł przeszkodowych w otoczeniu lotniska Zarządzający lotniskiem niezwłocznie wystawia odpowiednią depeszę NOTAM oraz powiadamia o tym fakcie:

- właściciela obiektu, na którym zainstalowane są światła przeszkodowe
- Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
  Faks: +48-22-520-73-00
- właściwy organ nadzoru nad lotnictwem wojskowym (MON)
  Tel. +48-22-682-52-48
- Polską Agencję Żeglugi Powietrznej
  Tel. +48-22-574-71-74 lub +48-22-574-71-77

- Zarządzający lotniskiem wnioskuje do Starosty właściwego dla nieruchomości, na której znajduje się przeszkoda w sprawie usunięcia drzewa lub krzewu stanowiącego przeszkodę lotniczą. Po uzyskaniu decyzji podejmuje stosowne działania korygujące.
- Po zakończeniu budowy obiektu budowlanego usytuowanego w rejonie powierzchni ograniczających, Zarządzający lotniskiem występuje do kierownika budowy o udostępnienie operatu geodezyjnego z pomiaru wysokości budynku i obiektów, które zostały posadowione na dachu budynku zgodnie z dokumentacją projektową.
- Zarządzający lotniskiem uzgadnia lub odmawia uzgodnienia lokalizacji tymczasowej przeszkody lotniczej w granicach oddziaływania powierzchni ograniczających w oparciu o wniosek podmiotu występującego o takie uzgodnienie. Wniosek o uzgodnienie powstania tymczasowej przeszkody lotniczej musi zawierać następujące informacje:
  - nazwę i adres wnioskodawcy;
  - e-mail i nr telefonu do kontaktu;
  - określenie rodzaju przeszkody lotniczej (żuraw wieżowy, żuraw samochodowy, pompa do betonu itp.);
  - lokalizację przeszkody lotniczej określoną za pomocą współrzędnych według Światowego Systemu Geodezyjnego WGS-84 z dokładnością do 1/10 sekundy;
  - promień zakresu pracy ramienia dźwigu (jeżeli dotyczy);
  - wysokość przeszkody lotniczej powyżej poziomu terenu z dokładnością do pół metra;
  - wysokość wzniesienia terenu w miejscu zlokalizowania przeszkody lotniczej w odniesieniu do poziomu morza z dokładnością do pół metra;
  - opis oznakowania dziennego i nocnego przeszkody;

- przewidywany termin powstania i usunięcia przeszkody lotniczej.

2.11. Procedura przeciwdziałania zagrożeniom ze strony zwierząt

- Zarządzający lotniskiem biorąc pod uwagę położenie i otoczenie lotniska nakłada na pracowników Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego obowiązek:
  1) codziennego monitorowania i kontrolowania terenu lotniska w zakresie obecności zwierząt, które mogą stanowić zagrożenie dla ruchu lotniczego;
  2) sprawdzania stanu ogrodzenia lotniska;
  3) usuwania na bieżąco z terenu lotniska, w tym szczególnie z nawierzchni sztucznych pojawiającej się zwierzyny (płoszenie, usuwanie zwłok);
  4) monitorowanie czy na lotnisku lub w najbliższym otoczeniu nie powstały miejsca sprzyjające żerowaniu ptactwa (wysypisko śmieci, niewłaściwe przechowywanie odpadów, zbiorniki wodne);
  5) zwracania uwagi na okresową możliwość żerowania ptactwa na drodze startowej i podejmowania działań odstraszających przy użyciu pojazdu kołowego lub pistoletów hukowych.
- Ponadto, zarządzający lotniskiem w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom ze strony zwierząt:
  1) dokonuje uzgodnień z użytkownikami lotniska w zakresie przekazywania informacji o zderzeniach statku powietrznego ze zwierzętami na lotnisku oraz obecności ptaków w otoczeniu lotniska;
  2) dokonuje oceny skuteczności podejmowanych działań i w razie potrzeby uaktualnienia procedury przeciwdziałania zagrożeniom ze strony zwierząt - co najmniej raz na 3 lata.
  3) do dnia 30 kwietnia każdego roku przekazuje do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zbiorcze raporty dotyczące zderzeń statków powietrznych ze zwierzętami, które odnotowano na lotnisku w poprzednim roku.

2.12. Procedura udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu

- Procedury w tym zakresie zostały opracowane i opisane przez zarządzającego lotniskiem Kaniów w „Planie Działania w Sytuacji Zagrożenia", który został opracowany przy współpracy z właściwymi służbami, w tym przede wszystkim z Jednostką PSP i OSP oraz Policją.

2.13. Ochrona przeciwpożarowa

2.13.1. Zabezpieczenie interwencyjne w sprzęt do działań ratowniczo-gaśniczych

- Zabezpieczenie wewnętrzne lotniska stanowi zatrudniony personel techniczny i administracyjny tj. 6 osób przeszkolonych w zakresie: p.poż., pierwszej pomocy medycznej oraz BHP. Posiadany na lotnisku sprzęt pomocniczy to:
  - dwa ciągniki marki CLASS;
  - 11 hydrantów oznakowanych, umieszczonych na terenie lotniska;
  - gaśnice na obiektach kubaturowych i na stacji paliw, zgodnie z wymaganiami przepisów ochronie przeciwpożarowej;
  - gaśnice proszkowe 4 kg, zlokalizowanych w rejonie 5 miejsc postoju statków powietrznych na nawierzchni darniowej (PPS-1).
- Ponadto zarządzający lotniskiem posiada pozostały sprzęt ratowniczo-gaśniczy, zgodnie z wymaganiami Załącznika nr 1 Tabela 3 i 9 Rozporządzenia MTBiGM z dnia 23 kwietnia 2013r w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych - dla lotnisk nie posiadających zorganizowanej lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej.

2.13.2. Zasady przechowywania paliwa i tankowania statków powietrznych

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

2.14. Usuwanie unieruchomionych statków powietrznych

- Lotnisko dysponuje dwoma ciągnikami marki CLASS, które należy wykorzystywać m.in. do samodzielnego usuwania statków powietrznych, o MTOM do 2000 kg.
- W przypadku unieruchomienia statków powietrznych o większej MTOM, należy skorzystać z pomocy jednostek Straży Pożarnej
  - Tel.: 998, 112 lub +48-33-812-60-65
- W przypadku zablokowania drogi startowej przez unieruchomiony statek powietrzny, dowódca statku powietrznego lub personel zarządzającego lotniskiem powinien powiadomić o zaistniałej sytuacji FIS Kraków:
  - znak wywoławczy KRAKÓW INFORMACJA, częstotliwość 119,275 MHz;
  - Tel.: +48-22-574-75-85 lub +48-12-639-75-85
- Dane kontaktowe do personelu, właściwego do usuwania unieruchomionego statku powietrznego:
  - zarządzającego lotniskiem, Tel.: +48 32 750 82 32;
  - użytkownika lotniska – Spółki Helipoland Tel.: +48-32-720-65-61

2.15. Postępowanie z materiałami i substancjami niebezpiecznymi

2.15.1. Strefy na lotnisku przeznaczone do składowania materiałów niebezpiecznych

- Nie dotyczy

2.15.2. Zasady przechowywania, transportu i dystrybucji materiałów niebezpiecznych,

- Nie dotyczy

2.16. System zarządzania bezpieczeństwem na lotnisku

2.16.1. Osoba odpowiedzialna za zarządzanie bezpieczeństwem na lotnisku

Marek Czyż - Dyrektor Operacyjno-Techniczny

Bielskiego Parku Technologicznego Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji

Sp. z o.o 43-512 Kaniów, ul. Stefana Kóski 43

Tel.: + 48-32-750-82-32

Faks: + 48-32-750-82-33

E-mail: parklotniczy@parklotniczy.eu

2.16.2. Sposób działania w zakresie zarządzania bezpieczeństwem (SMS)

- Zarządzający lotniskiem współpracując z powołanym na lotnisku Kaniów Zespołem ds. zarządzania bezpieczeństwem (SMS), podejmuje działania które mają na celu podnoszenie poziomu bezpieczeństwa poprzez:
  1) Przeprowadzanie, co najmniej raz na rok:
     - identyfikacji zagrożeń, polegających na wskazaniu czynników, które mogą mieć wpływ na poziom bezpieczeństwa na lotnisku, w tym analizowanie uwag i wniosków;
     - zgłoszonych do ogólnodostępnej skrzynki „SMS", zlokalizowanej w budynku z wieżą;
     - audytów i inspekcji bezpieczeństwa na lotnisku;
     - prowadzenie postępowań wyjaśniających dotyczących zdarzeń, wynikłych na lotnisku, mających wpływ na bezpieczeństwo.
  2) Podnoszenie wiedzy i kwalifikacji członków Zespołu i pracowników lotniska poprzez udział w tematycznych szkoleniach dotyczących Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem na lotniskach.

2.17. Procedura zapewnienia Kierującego lotami

- Działając w oparciu o wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 04.10.2017 r. w sprawie kierującego lotami (Dz.U. z 2017 r. poz. 1960) Zarządzający lotniskiem wyznacza osoby do pełnienia funkcji Kierującego lotami na lotnisku Kaniów (EPKW) w okresach i godzinach ustalonych oraz opublikowanych w Zbiorze Informacji Lotniczych.

2.17.1. Wymagane uprawnienia Kierującego lotami

- Kierujący lotami posiada niżej wymienione uprawnienia, których rejestr jest przechowywany i aktualizowany przez Zarządzającego:
  1) w zakresie kierowania lotami lub lotniczymi zawodami sportowymi:
     - posiada świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej lub świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty,
     - posiada ważne albo wygasłe uprawnienie instruktora,
     - został przeszkolony przez zarządzającego w zakresie obowiązujących przepisów i procedur w zarządzaniu ruchem lotniczym na danym lotnisku;
  2) w zakresie kierowania samodzielnymi lotami szkolnymi wymagającymi nadzoru instruktorskiego z ziemi:

- ważne uprawnienie instruktora odpowiadające rodzajowi nadzorowanych lotów wpisane do licencji lub świadectwa kwalifikacji,
- ważne orzeczenie lekarskie.

3) Za utrzymanie ważności uprawnień o których mowa powyżej odpowiada Kierujący lotami.
4) Kierujący lotami przekazuje Zarządzającemu informację o przedłużeniu ważności lub wygaśnięciu uprawnień o których mowa powyżej.

2.17.2. Zakres obowiązków Kierującego lotami

1) 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.
2) Do obowiązków kierującego lotami należy:
   - przed rozpoczęciem lotów:
     a) uzgodnienie z organem zarządzania ruchem lotniczym warunków wykonywania zaplanowanych lotów, jeżeli wymagają tego stosowne przepisy
     b) sprawdzenie części lotniska, która będzie użytkowana podczas lotów, pod względem jej przygotowania do lotów,
     c) zapoznanie się z aktualnymi i prognozowanymi warunkami meteorologicznymi w rejonie wykonywania lotów,
     d) wyznaczenie STARTU,
     e) 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;
   - podczas lotów lub lotniczych zawodów sportowych:

a) obserwowanie nadlotniskowego ruchu statków powietrznych oraz odbieranie informacji o zamierzonych kierunkach lotu i o aktualnych pozycjach statków powietrznych,
b) udzielanie pilotom wskazówek, informacji, ostrzeżeń i zaleceń niezbędnych do wykonywania zadań lotniczych,
c) obserwowanie i organizacja naziemnego ruchu lotniczego,
d) utrzymywanie kontaktu z organem zarządzania ruchem lotniczym w celu uzgadniania z nim zezwoleń związanych z wykonywaniem lotów oraz przekazywania niezbędnych informacji,
e) bieżące zwalnianie niewykorzystywanej przestrzeni powietrznej,
f) nadzór nad wykonywaniem lotów przez uczniów-pilotów,
g) uwzględnianie na bieżąco zmian warunków meteorologicznych,
h) monitorowanie stanu infrastruktury lotniskowej wykorzystywanej w trakcie lotów,
i) 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,
j) 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;

– po zakończeniu lotów lub lotniczych zawodów sportowych:
a) nadzorowanie usunięcia oznakowania STARTU oraz usunięcie z pola ruchu naziemnego sprzętu latającego, startowego i pomocniczego,
b) powiadomienie organu zarządzania ruchem lotniczym o zakończeniu lotów,
c) omówienie przebiegu lotów z personelem lotniczym biorącym udział w lotach,

3) Kierujący lotami powinien przebywać w budynku Wieży jako 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.

4) Jeżeli rodzaj wykonywanych lotów oraz natężenie ruchu lotniczego będzie tego wymagać, Kierujący lotami powinien przebywać w obrębie STARTU, na którym według potrzeb zapewnia:
   - wyłożenie tymczasowych znaków wyznaczających kierunek, miejsce startu i lądowania,
   - stosowanie znaków ostrzegawczych i pomocniczych sygnałów ostrzegawczych,
   - wyznaczenie miejsca przeznaczonego dla kierującego lotami, personelu lotniczego biorącego udział w lotach,
   - wyznaczenie miejsca postoju:
     a) statków powietrznych uczestniczących w lotach,
     b) naziemnego sprzętu technicznego zabezpieczającego uczestniczące w lotach statki powietrzne.
5) 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.

2.17.3. Dokumentowanie

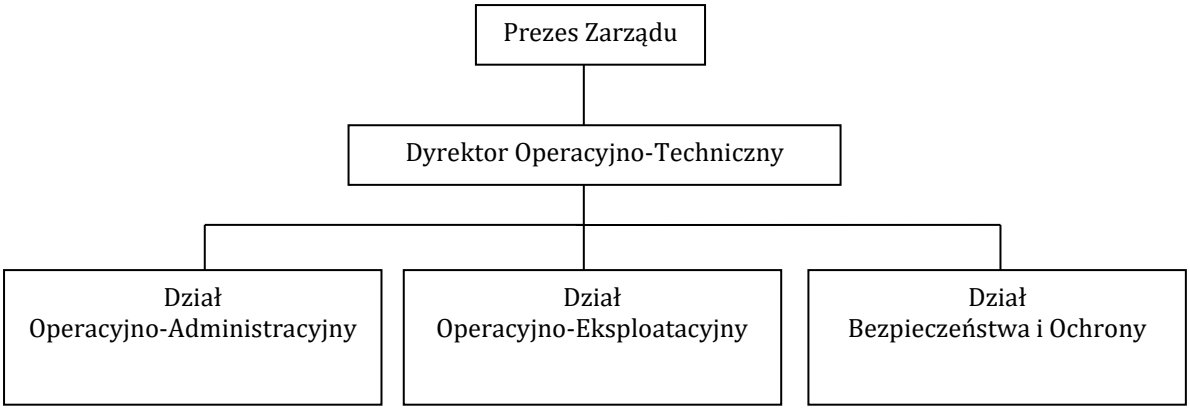
1) Czynności kierującego lotami w zakresie sprawowania bieżącego nadzoru nad lotami i ruchem lotniczym będą dokumentowane zgodnie ze wzorem Raportu z przebiegu dyżuru. Dokumentowaniu podlegają co najmniej:
   - nazwa lotniska;
   - imię i nazwisko kierującego lotami wraz z pisemnym potwierdzeniem przyjęcia obowiązków;
   - data i godzina przyjęcia i zakończenia obowiązków przez kierującego lotami;
   - rodzaj wykonywanych lotów;
   - imię i nazwisko osoby przejmującej obowiązki kierującego lotami wraz z pisemnym potwierdzeniem przyjęcia obowiązków oraz data i godzina przyjęcia i zakończenia obowiązków;
   - przebieg lotów, w tym informacje o zaistniałych zdarzeniach lotniczych lub innych sytuacjach szczególnych.
2) Zarządzający przechowuje Raporty z przebiegu dyżuru przez okres 24 miesięcy od dnia ich wytworzenia lub przez okres odpowiednio dłuższy, określany indywidualnie w przypadku wystąpienia zdarzenia lotniczego.

2.17.4. Wykaz zasobów zapewnianych Kierującemu lotami

- Zarządzający lotniskiem, w miejscu prowadzenia działalności Kierującego lotami zapewnia 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.

3. ORGANIZACJA I ZARZĄDZANIE LOTNISKIEM

3.1. Struktura organizacyjna zarządzającego lotniskiem Kaniów



3.2. Zakres obowiązków dla pracowników poszczególnych działów

3.2.1. Zakres obowiązków Dyrektora Operacyjno-Technicznego

1) Bieżący nadzór nad pracą podległych Działów: Operacyjno-Administracyjnego, Operacyjno-Eksploatacyjnego, Bezpieczeństwa i ochrony;
2) Współpraca z Urzędem Lotnictwa Cywilnego, Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w tym w sprawach dot. pkt. 6 i 7;
3) Współpraca z organami i jednostkami terenowymi państwowymi i samorządu terytorialnego, w tym: Państwową Strażą Pożarną, Policją, Starostwem, Gminami;
4) Przygotowywanie informacji dla Prezesa Zarządu o ewentualnych potrzebach finansowych, personalnych, szkoleniowych i rzeczowych, niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania podległych działów i wykonywania obowiązków zarządzającego lotniskiem;
5) Nadzór nad przestrzeganiem i właściwym stosowaniem ustaleń Programu Ochrony Lotniska, Instrukcji Operacyjnej Lotniska, Planu Działania w Sytuacji Zagrożenia;
6) Nadzór nad występowaniem do ULC o zezwolenie na zmiany, na lotnisku oraz wprowadzanie aktualizacji i zmian do dokumentów, niezbędnych do funkcjonowania i eksploatacji lotniska, w tym do: dokumentacji rejestracyjnej lotniska oraz do INOPL, PDSZ, Programu Ochrony Lotniska;

7) Nadzór nad wprowadzaniem zmian i aktualizacji w informacji przekazywanej dla potrzeb PAŻP do Zbioru Informacji lotniczych (AIP VFR) oraz wydawaniem informacji NOTAM;
8) Ustalanie terminów spotkań zespołu ds. ochrony lotniska i zarządzania bezpieczeństwem;
9) Organizowanie dla pracowników niezbędnych szkoleń, w tym m.in.: BHP, p.poż., ochrony lotniska, eksploatacji lotniska, znajomości obowiązujących przepisów podnoszących poziom wiedzy i umiejętności z zakresu prowadzonej działalności lotniczej oraz SMS;
10) Wydawanie niezbędnych zarządzeń, regulaminów, instrukcji, mających na celu prawidłowe funkcjonowanie lotniska oraz zwiększenie bezpieczeństwa dla statków powietrznych, w ruchu naziemnym i w powietrzu;
11) Udział w szkoleniach i instruktażach podnoszących poziom wiedzy i umiejętności m.in. z zakresu: BHP, p.poż, udzielania I pomocy medycznej, ochrony lotniska, znajomości przepisów dotyczących działalności lotniczej oraz w zakresie SMS;
12) Podejmowanie wszelkich działań, jako zarządzający lotniskiem, wynikających z INOP, Programu ochrony lotniska, a w szczególności z PDSZ – udział w akcjach ratowniczo-gaśniczych na terenie lotniska.

3.2.2. Zakres obowiązków pracownika (ów) Działu Operacyjno-Administracyjnego:

1) Prowadzenie wszystkich spraw dokumentacyjnych lotniska;
2) Przekazywanie Dyrektorowi informacji o konieczność wprowadzenia i zakresu zmian do obowiązujących dokumentów związanych z funkcjonowaniem i eksploatacją lub ich aktualizacji, w tym do: dokumentacji rejestracyjnej lotniska, INOPL, PDSZ., Programu ochrony lotniska, zgodnie z aktualnym stanem zagospodarowania lotniska i z obowiązującymi przepisami;
3) Przygotowywanie dla Dyrektora, na wniosek Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego informacji NOTAM lub do AIP VFR (wraz z ich nadaniem) w związku z okolicznościami występującymi na lotnisku, które zagrażają bezpieczeństwu w ruchu lotniczym;
4) Przygotowywanie korespondencji we wszystkich sprawach dotyczących należytego funkcjonowania lotniska i zarządzania lotniskiem, w tym m.in. do Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, jednostek samorządu terytorialnego;

5) Przygotowywanie dla Dyrektora, projektów Zarządzeń, Regulaminów, Instrukcji związanych z funkcjonowaniem lotniska;
6) Pilnowanie terminów i realizacji planowanych szkoleń pracowników;

7) Udział w szkoleniach i instruktażach podnoszących poziom wiedzy i umiejętności z zakresu BHP, p.poż, udzielania I pomocy medycznej oraz ochrony lotniska i w zakresie SMS;
8) Informowanie Dyrektora w oparciu o przekazane informacje Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego m.in. o stanie prac bieżących i planowanych, o stanie zaopatrzenia w paliwo zbiorników podziemnych;
9) Przyjmowanie zgłoszeń (informacji) od podmiotów zewnętrznych do zarządzającego lotniskiem o chęci przylotu na lotnisko, w dniach i w godzinach innych niż określone w Decyzji Prezesa ULC – zezwolenie na ograniczoną certyfikację wraz z zakresem naziemnej obsługi;
10) Udział (w przypadku wystąpienia na lotnisku sytuacji kryzysowej), w akcji ratowniczo-gaśniczej, zgodnie z poleceniami wydawanymi przez osobę kierującą akcją ratowniczą;
11) Kontrola w zakresie ciągłości pracy: telefonów/faksu/e-mail, wykazanych w dokumentach lotniskowych do kontaktów z zarządzającym lotniska.

3.2.3. Zakres obowiązków pracowników Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego.

1) Utrzymywanie całorocznej gotowości eksploatacyjnej lotniska, w tym jego części lotniczej poprzez obowiązkową kontrolę w dniach otwartych dla obsługi lotów oraz przed każdą operacją lotniczą, wcześniej zasygnalizowaną, wykonywaną poza wyznaczonymi dniami i godzinami otwartymi dla obsługi lotów;
2) Bieżąca znajomość i analiza sytuacji na terenie lotniska;
3) Prowadzenie Książki kontroli lotniska i na jej podstawie zgłaszanie do Dyrektora uwag o występujących zagrożeniach i nieprawidłowościach, których nie można wyeliminować na bieżąco bez zaangażowania dodatkowych środków finansowych i sprzętu itp.;
4) Zgłaszanie do Dyrektora lub Działu Operacyjno-Administracyjnego konieczności i propozycji wydania informacji NOTAM, dotyczących działalności i sytuacji na terenie lotniska;
5) Kontrola oznakowania przeszkód lotniczych oraz terenów w wyznaczonych dla lotniska powierzchniach ograniczających, w celu ich ochrony przed powstawaniem obiektów mogących stać się przeszkodami lotniczymi;

6) Branie czynnego udziału w czasie wystąpienia na lotnisku sytuacji kryzysowej, zgodnie z obowiązującymi na lotnisku dokumentami i poleceniami osób kierujących akcją ratowniczo-gaśniczą;

7) Znajomość i przestrzeganie przepisów BHP, p.poż udzielania podstawowej pomocy medycznej, a także z zakresu ochrony lotniska i zarządzania bezpieczeństwem (SMS);
8) Obowiązkowy udział w zorganizowanych przez pracodawcę szkoleniach oraz ćwiczeniach alarmowych teoretycznych i praktycznych, w tym w zakresie jak w pkt.6;
9) Przestrzeganie i egzekwowanie przestrzegania przez użytkowników lotniska Instrukcji Operacyjnej Lotniska Kaniów w celu zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania lotniska i przeprowadzanych na nim operacji lotniczych;
10) Obsługa statków powietrznych, w zakresie posiadanego zezwolenia na tankowanie statków powietrznych wyłącznie z dystrybutora oraz zgłaszanie do Działu Operacyjno-Administracyjnego stanu zaopatrzenia zbiorników w paliwo lotnicze;
11) Przestrzeganie wydanych przez Dyrektora: Zarządzeń, Regulaminów i Instrukcji oraz z własnej inicjatywy zgłaszanie propozycji i zakresu wprowadzenia regulacji, które zwiększą bezpieczeństwo w ruchu lotniczym;
12) Kontrola i odpowiedzialność za utrzymywanie w zdatności do użytkowania infrastruktury lotniskowej i urządzeń (konserwacja), w tym urządzeń energetycznych, przeciwpożarowych na obiektach kubaturowych lotniska oraz zlokalizowanych na terenie lotniska, sprzętu p.poż., środków transportu oraz opracowywanie dla Dyrektora, w tym zakresie wniosków inwestycyjnych i zaopatrzeniowych;
13) Udział w dochodzeniach ustalających przyczyny pożarów, zdarzeń lotniczych, katastrof i awarii;
14) Współpraca z Działem Bezpieczeństwa i Ochrony w zakresie utrzymania porządku i bezpieczeństwa na terenie lotniska, ze szczególnym uwzględnieniem ruchu osób i pojazdów;
15) Nadzór nad wykonywanymi operacjami lotniczymi i ruchem w polu naziemnego ruchu lotniczego, w zakresie przestrzegania INOP.

3.2.4. Zakres obowiązków pracowników/osób - Działu Bezpieczeństwa i Ochrony.

(dotyczy także osób, które wykonują zadania Ochrony będąc pracownikami firmy zewnętrznej).

1) Kontrola ciągłości pracy zlokalizowanych na lotnisku kamer monitorujących oraz zgłaszanie do Działu Operacyjno-Eksploatacyjnego ich awarii;
2) Kontrola (codzienna) stanu technicznego ogrodzenia lotniska, bramy wjazdowej,
3) ruchomych zapór (szlabanów) i wpisywanie jej wyników do Książki kontroli lotniska;
4) Kontrola wjazdów/wyjazdów oraz przestrzegania zasad parkowania na terenie lotniska, zgodnie z wydanymi przez zarządzającego lotniskiem Instrukcjami lub Zarządzeniami;
5) Kontrola przestrzegania poruszania się po lotnisku pojazdów i osób uprawnionych i nieuprawnionych i zgłaszanie w tym zakresie wniosków do zarządzającego lotniskiem;
6) Udział w Zespole ds. ochrony lotniska, zgodnie z „Programem ochrony lotniska Kaniów (EPKW)".

4. INFORMACJE DODATKOWE

4.1. Meteorologia (MET)

- Biuro Prognoz Lotniczych w Krakowie (BPM KK):
  30-215 Kraków, ul. P. Borowego 14
  Tel.: +48-503-112-150, +48-12-639-81-51, +48-12-639-81-52
  E-mail: meteo.krakow@imgw.pl
- Informacje meteorologiczne (m.in. METAR, TAF, SIGNIFICANT do 700hPa, GAMET, itd.) dostępne są poprzez stronę www.imgw.pl w zakładce „Awiacja". Ponadto dostępne są obrazy radarowe poprzez stronę: https://meteo.imgw.pl/dyn/ - zakładka RADARY";
- Informacje meteorologiczne **Dla potrzeb lotniska nie są opracowywane dedykowane informacje meteorologiczne.**

4.2. Łączność z organami Służb Ruchu Lotniczego

- Lotnisko położone jest w przestrzeni niekontrolowanej klasy G i znajduje się w przestrzeni odpowiedzialności służby FIS Kraków:
  - Tel.: +48-22-574-75-85, +48-12-639-75-85;
  - Znak wywoławczy/częstotliwość – Kraków Informacja – 119,275 MHz;
- TWR Lotnisko Kraków/Balice [EPKK]
  - Tel.: +48-12-639-75-62, +48-22-574-75-62, +48-81-452-75-62
  - Tel./Faks: +48-12-411-50-07;
  - Znak wywoławczy/częstotliwość – Kraków Wieża – 123.255 MHz;
- TWR Lotnisko Katowice – Pyrzowice [EPKT]
  - Tel.: +48-32-392-78-61;
  - Tel./Faks: +48-32-284-55-40;
  - Znak wywoławczy/częstotliwość – Katowice Wieża – 129.255 MHz;
- AMC POLSKA – Zespół ASM-2
  - Tel.: +48-22-574-57-32, +48-81-452-5732; +48-261-828-129;
  - Faks: +48-22-574-57-38, ;
- AMC POLSKA – Zespół ASM-3
  - Tel.: +48-22-574-57-33 (do 57-35), +48-81-452-5733 do 5735; +48-261-828-229; +48-261-828-130;
  - Faks: +48-22-574-57-37

4.3. Cywilno-Wojskowy Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego

- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP), 02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
  - Tel.: +48-22-574-51-90, +48-22-574-51-91, +48-885-745-190
  - Faks: +48-22-574-51-99
  - E-mail: arcc@pansa.pl
  - AFTN: EPWWYCYX

4.4. Straż Pożarna

- Komenda Miejska PSP w Bielsku-Białej
  - Tel.: +48-33-812-22-33;
  - Faks: +48-33-822-83-10 (Stanowisko Kierowania);
- Jednostka Ratowniczo-Gaśnicza Nr 1 PSP:
  - Tel. alarmowe: 998; 112; lub
  - Tel.: +48-33-812-60-65;
- Ochotnicza Straż Pożarna w Czechowicach-Dziedzicach:
  - Tel. alarmowe: 998; 112;
  - Tel.: +48-33-215-31-16;
- Ochotnicza Straż Pożarna w Pszczynie:
  - Tel. alarmowe: 998; 112; lub
  - Tel.: +48-33-449-00-78;

4.5. Policja

- Komenda Miejska Policji w Bielsku-Białej (Dyżurny KMP):
  - Tel.: +48-47-85-712-55; lub
  - Tel.: +48-47-85-712-00;
- Posterunek Policji w Czechowicach-Dziedzicach:
  - Tel. alarmowe: 997; 112; lub
  - Tel.: +48-47-85-708-10

4.6. Pomoc Medyczna

- Pogotowie Ratunkowe w Czechowicach-Dziedzicach:
  - Tel. alarmowe: 999; 112; lub
  - Tel.: +48-32-321-20-00;

4.7. Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego

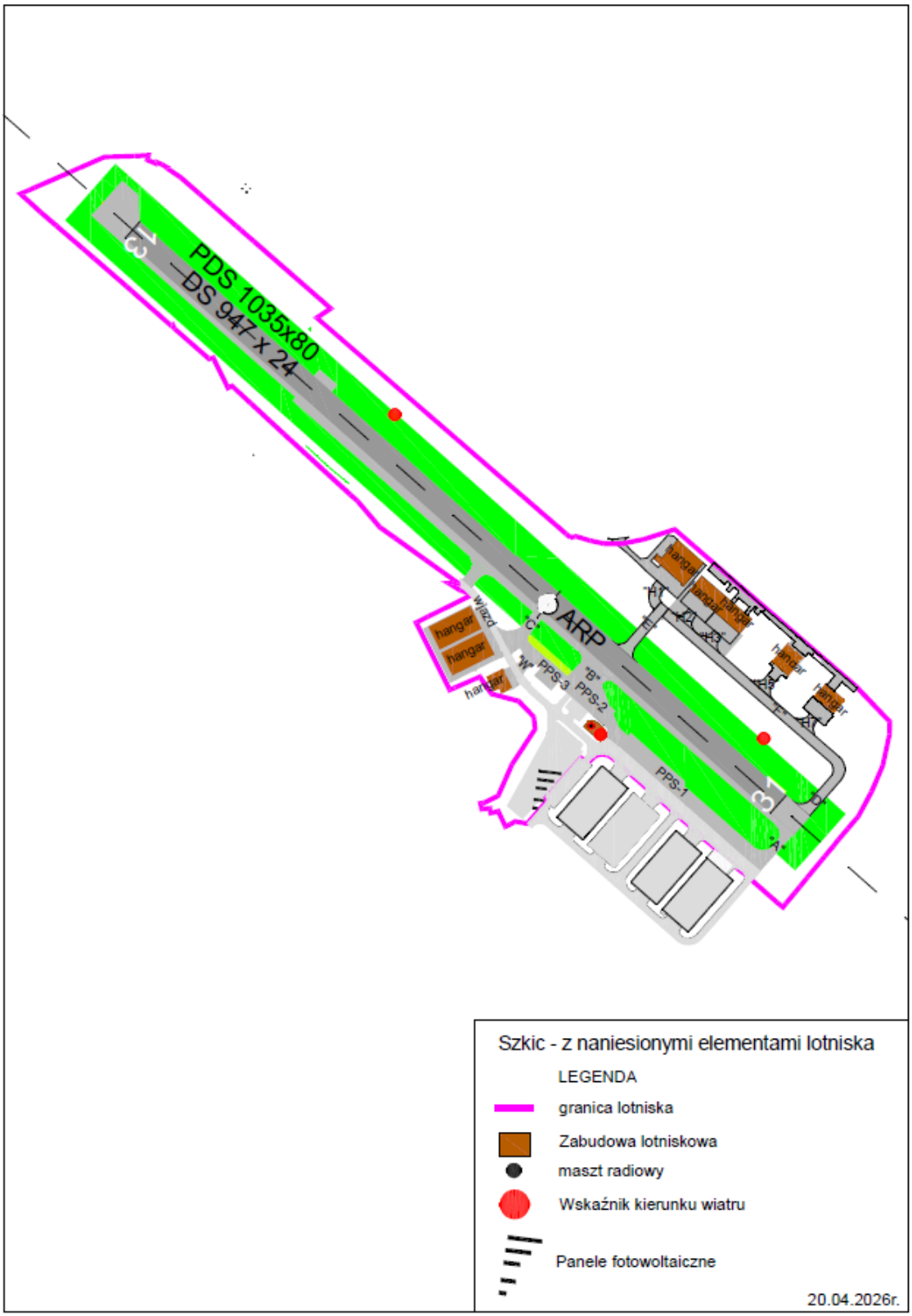
- Tel.: +48-32-256-56-01;
- Tel.: +48-32-255-21-95;
- Tel.: +48-32-207-71-01;
- Faks: +48-32-256-22-13;

4.8. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

- Tel.: +48-500-233-233 (tel. alarmowy);
- Tel.: +48-22-630-11-31;
- Faks: +48-22-630-11-43;

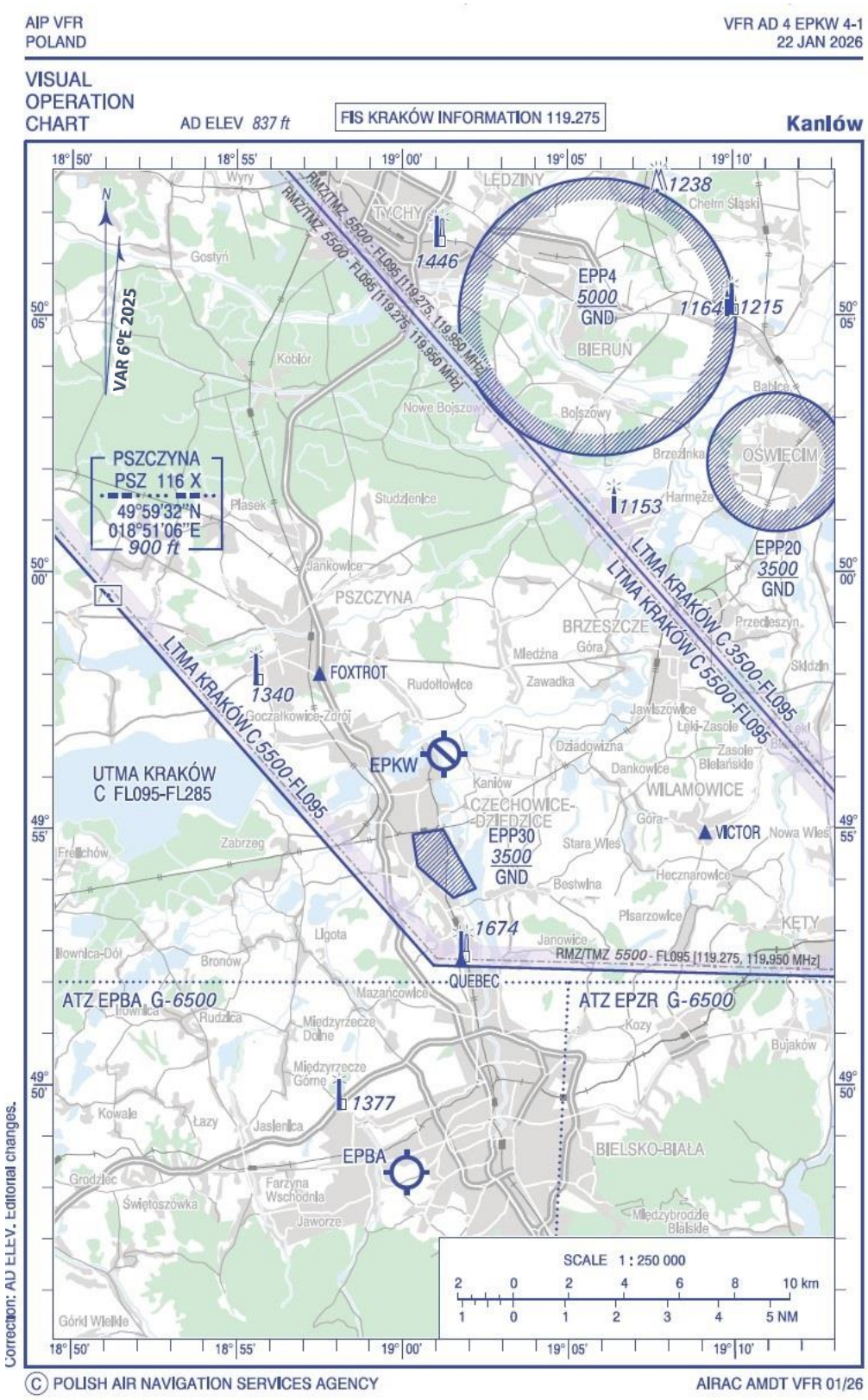
5. ZAŁĄCZNIKI

5.1. Załącznik nr 1 – Szkic z naniesionymi elementami lotniska



Rysunek 1. Szkic lotniska EPKW.

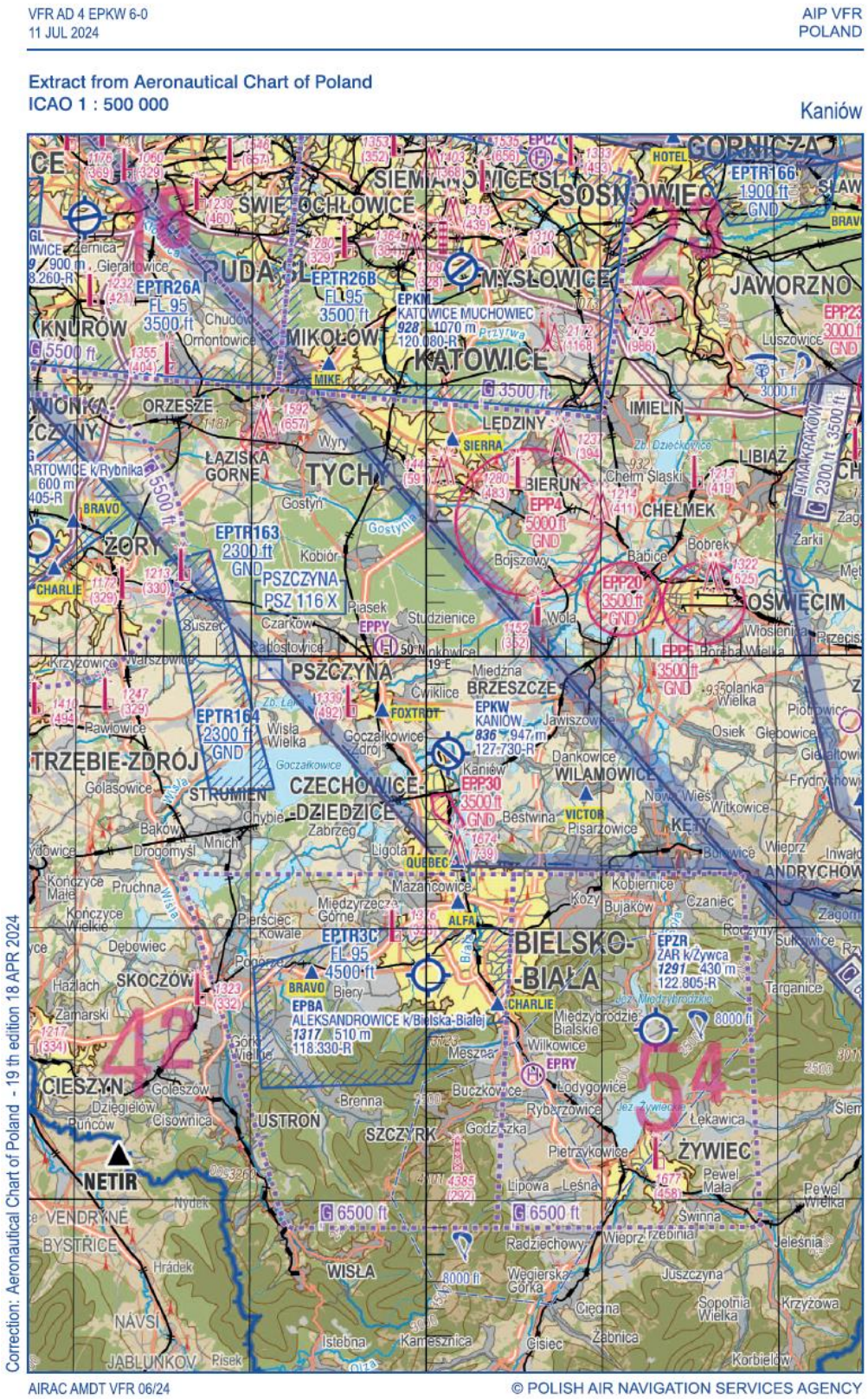
5.2. Załącznik nr 2 – Elementy przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska



Rysunek 2. Przestrzeń powietrzna w rejonie lotniska EPKW
(źródło: AIP VFR Poland VFR AD 4 EPKW 5-0).

Uwaga:
Rysunek ma charakter poglądowy, aktualne zobrazowanie przestrzeni powietrznej należy zweryfikować w AIP Polska.

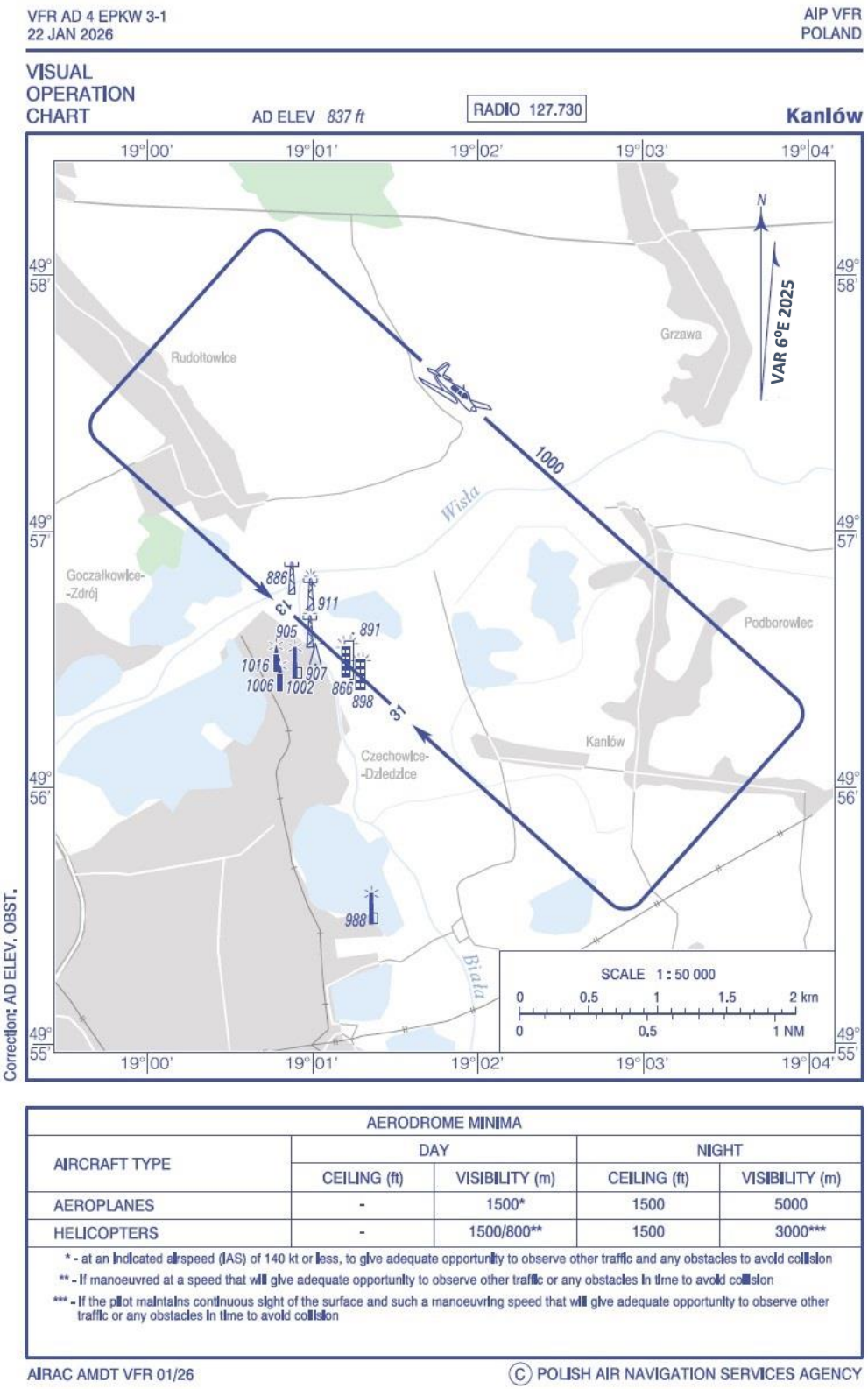
5.3. Załącznik nr 3 – Strefy w rejonie lotniska



Rysunek 3. Strefy w rejonie lotniska EPKW
(źródło: AIP VFR Poland VFR AD 4 EPKW 6-0).

Uwaga:
Rysunek ma charakter poglądowy, aktualne zobrazowanie stref należy zweryfikować w AIP Polska.

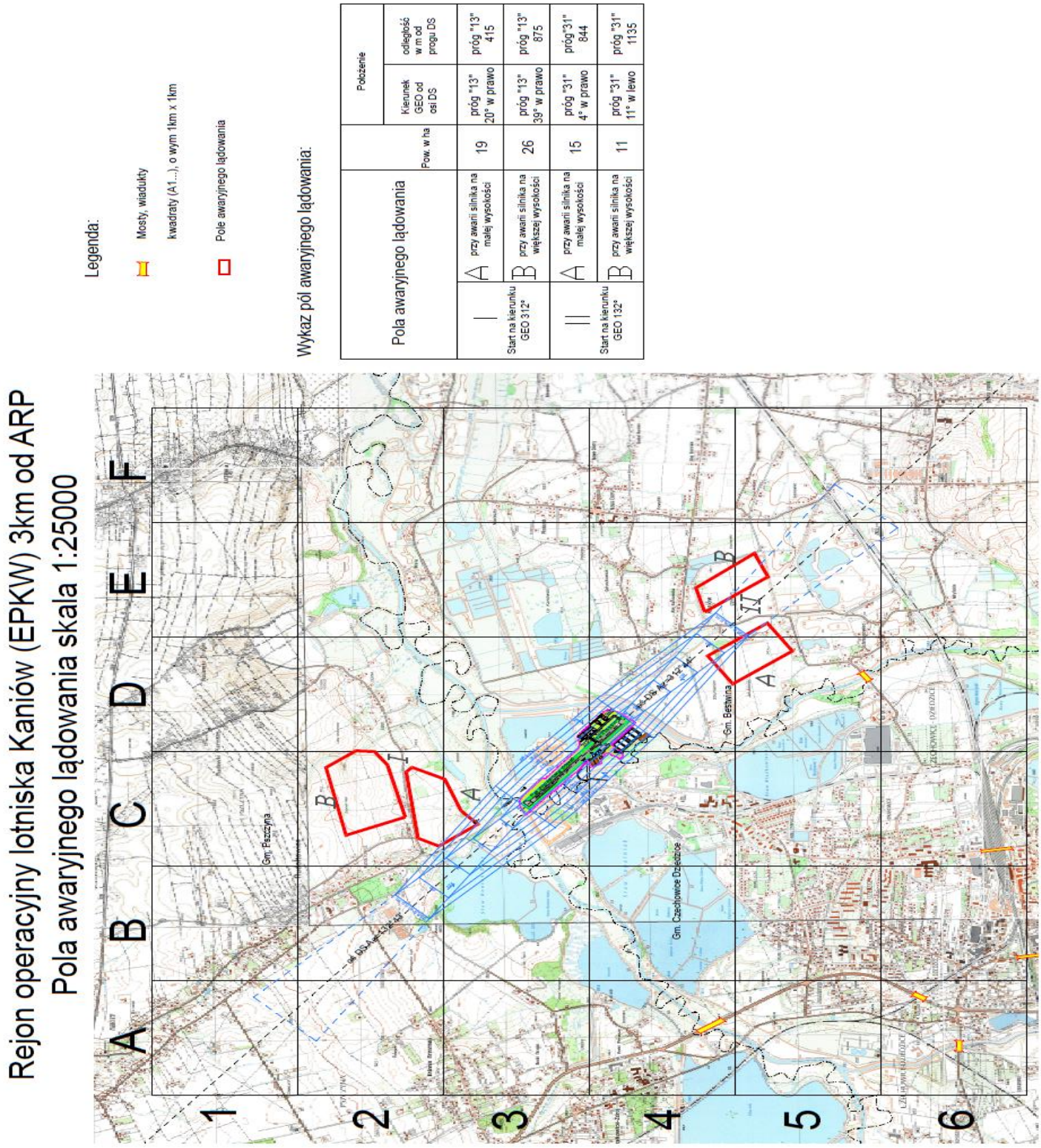
5.4. Załącznik nr 4 – Budowa kręgu nadlotniskowego



Rysunek 4. Budowa kręgu nadlotniskowego lotniska EPKW (źródło: AIP VFR Poland VFR AD 4 EPKW 4-0).

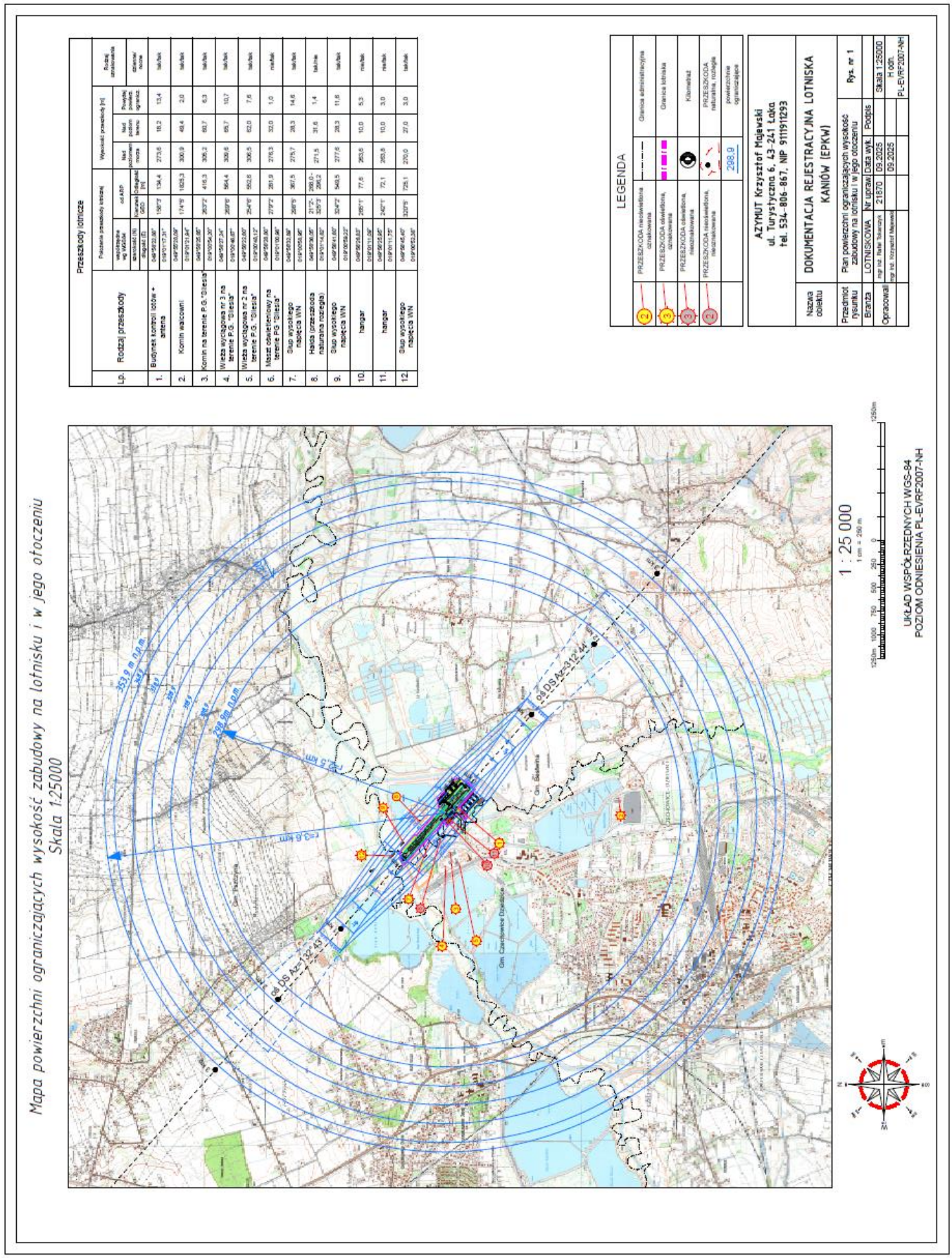
Uwaga:
Rysunek ma charakter poglądowy, należy zweryfikować w AIP Polska.

5.5. Załącznik nr 5 – Pola awaryjnego lądowania



Rysunek 5. Pola awaryjnego lądowania dla lotniska EPKW.

5.6. Załącznik nr 6 – Plan powierzchni ograniczających



5.7. Załącznik nr 7 – Książka kontroli lotniska