

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

WOJEWÓDZTWO: WARMIŃSKO-MAZURSKIE

POWIAT: OLSZTYN

GMINA: OLSZTYN

Wyk. w 4 egz.:

Egz. Nr 1 – Aeroklub Polski – Zarządzający Lotniskiem

Egz. Nr 2 – Urząd Lotnictwa Cywilnego

Egz. Nr 3 – Aeroklub Warmińsko-Mazurski – Przedstawiciel Zarządzającego

Egz. Nr 4 – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU POLSKIEGO
AEROKLUBU POLSKIEGO

Marcel Kwiatkowski

PREZES

AEROKLUBU POLSKIEGO

Włodzimierz Skalik

Zarządzający

Zmiana Nr 0	Wydanie V 2016	Strona 1 z 52
-------------	-------------------	---------------

STRONA CELOWO NIEZAPISANA

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 2 z 52</i>
--------------------	---------------------------	----------------------

SPIS TREŚCI

KARTA UZGODNIEŃ	7
TABELA ZMIAN	9
WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON	11
1. INFORMACJE OGÓLNE.....	15
1.1. Cel i zakres Instrukcji Operacyjnej Lotniska.....	15
1.2. Warunki użytkowania lotniska.....	15
1.3. Użytkownicy bazujący na stałe na lotnisku:.....	16
1.4. Możliwość hangarowania i tankowania.	17
1.5. Plany lotów.....	17
1.6. Ośłona meteorologiczna.	17
1.7. Zasady współpracy.....	18
2. DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA.....	21
2.1. Nazwa lotniska wg ICAO	21
2.2. Kod referencyjny lotniska.....	21
2.3. Znak wywoławczy i częstotliwość lotniska	21
2.4. Dane telefoniczne i adresowe	21
2.5. Lokalizacja lotniska w odniesieniu do najbliższego miasta	21
2.6. Współrzędne ARP wg WGS-84	21
2.7. Współrzędne progów wg WGS-84 w przypadku dróg startowych o nawierzchni sztucznej	22
2.8. Wzniesienie (elewacja) lotniska	22
2.9. Wzniesienie progów w przypadku dróg startowych o nawierzchni sztucznej.....	22
2.10. Temperatura odniesienia lotniska	22
2.11. Deklinacja magnetyczna	22
2.12. Plan lotniska - szkic (załącznik nr 1)	22
2.13. Opis przestrzeni powietrznej i obowiązujące procedury.....	22
2.14. Wymiary pola wzlotów i informacje z tym związane.....	24
3. PROCEDURY.....	31
3.1. Dozwolony ruch lotniczy	31
3.2. Procedury wykorzystania dróg startowych.....	31
3.3. Procedury kołowania i parkowania statków powietrznych.....	32
3.4. Procedury wykonywania skoków spadochronowych.....	32

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 3 z 52</i>
--------------------	---------------------------	----------------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

3.5.	Procedury startów i lądowań śmigłowców.....	33
3.6.	Procedury dolotowe.....	33
3.7.	Wznowienie orientacji geograficznej.....	34
3.8.	Procedura utrzymywania łączności.....	35
3.9.	Lotniska i lądowiska zapasowe, pola lądowań awaryjnych.....	35
3.10.	Procedury lotniskowego systemu obiegu informacji.....	35
3.11.	Procedura dostępu do pola ruchu naziemnego (PRN).....	36
3.12.	Procedura przeprowadzania prac na lotnisku.....	38
3.13.	Procedura ochrony przed zagrożeniem ze strony zwierząt.....	39
3.14.	Procedura utrzymania PRN w zimie.....	40
3.15.	Procedura tankowania statków powietrznych.....	40
3.16.	Procedura udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu.....	41
3.17.	Minimalne warunki atmosferyczne lotniska.....	41
4.	DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA I ZARZĄDZANIA LOTNISKIEM.....	43
4.1.	Struktura zarządzania lotniskiem.....	43
4.2.	Zakres obowiązków.....	43
4.3.	Służby ruchu lotniczego.....	46
4.4.	Dostępny system informacji lotniczej.....	46
4.5.	Ośłona meteorologiczna -.....	46
4.6.	Środki łączności umożliwiające dostęp do danych meteorologicznych.....	46
4.7.	Służby celne i paszportowe.....	46
4.8.	System rejestrowania ruchu statków powietrznych.....	47
4.9.	Zgłaszanie informacji do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych.....	47
4.10.	Ochrona przeciwpożarowa.....	47
	Kategoria ochrony przeciwpożarowej lotniska.....	47
5.	INFORMACJE DODATKOWE.....	49
5.1.	Telefon do służb ruchu lotniczego (ATS).....	49
5.2.	Telefony i adresy najbliższej jednostki Straży Pożarnej.....	49
5.3.	Telefony i adresy najbliższej jednostki Policji.....	49
5.4.	Telefony i adresy najbliższej placówki Służby Zdrowia.....	49
5.5.	Telefony do Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego.....	49

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

5.6. Telefon do PKBWL	49
5.7. Telefon do Inspektoratu Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym (LBB) – ULC.....	49
6. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW	51

MIEJSCE CELOWO NIEZAPISANE

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 5 z 52</i>
--------------------	---------------------------	----------------------

STRONA CELOWO NIEZAPISANA

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 6 z 52</i>
--------------------	---------------------------	----------------------

KARTA UZGODNIEN

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Z UPOWAŻNIENIA PREZESA
Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

Tomasz Ręziński
Dyrektor Biura Zarządzania Przestrzenią
Powietrzną i Przygotowania Operacyjnego

UZGADNIA

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

Z up. PREZESA
Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Bartosz Świerzewski
Zastępca Dyrektora
Departamentu Lotnisk

21.02.2017.

ZATWIERDZA

Zmiana Nr 0	Wydanie V 2016	Strona 7 z 52
-------------	-------------------	---------------

STRONA CELOWO NIEZAPISANA

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 8 z 52</i>
--------------------	---------------------------	----------------------

TABELA ZMIAN

ZMIANA	OPIS ZMIANY	DATA / PODPIS
0	Wydanie V 2016	
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

Procedura wprowadzania zmian:

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

Projekt zmiany musi obowiązkowo zawierać 5 stronę Instrukcji i strony podlegające zmianie z wykazanym numerem zmiany oraz datą obowiązywania.

MIEJSCE CELOWO NIEZAPISANE

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 10 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON

Rozdział	Strona	Nr zmiany	Status zmiany	Data wprowadzenia	Data obowiązywania
	1	0	-	20.09.2016	20.09.2016
	2	0	-	20.09.2016	20.09.2016
	3	0	-	20.09.2016	20.09.2016
	4	0	-	20.09.2016	20.09.2016
	5	0	-	20.09.2016	20.09.2016
	6	0	-	20.09.2016	20.09.2016
	7	0	-	20.09.2016	20.09.2016
	8	0	-	20.09.2016	20.09.2016
	9	0	-	20.09.2016	20.09.2016
	10	0	-	20.09.2016	20.09.2016
	11	0	-	20.09.2016	20.09.2016
	12	0	-	20.09.2016	20.09.2016
	13	0	-	20.09.2016	20.09.2016
	14	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 1	15	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 1	16	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 1	17	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 1	18	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 1	19	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 1	20	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 2	21	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 2	22	0	-	20.09.2016	20.09.2016

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI K/ OLSZTYNA - EPOD

Rozdział 2	23	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 2	24	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 2	25	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 2	26	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 2	27	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 2	28	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 2	29	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 2	30	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 3	31	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 3	32	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 3	33	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 3	32	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 3	33	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 3	34	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 3	35	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 3	36	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 3	37	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 3	38	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 3	39	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 3	40	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 3	41	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 3	42	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 4	43	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 4	44	0	-	20.09.2016	20.09.2016

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI K/ OLSZTYNA - EPOD

Rozdział 4	45	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 4	46	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 4	47	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 4	48	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 5	49	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Rozdział 5	50	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Spis załączników	51	0	-	20.09.2016	20.09.2016
Spis załączników	52	0	-	20.09.2016	20.09.2016

MIEJSCE CELOWO NIEZAPISANA

STRONA CELOWO NIEZAPISANA

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 14 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1. Cel i zakres Instrukcji Operacyjnej Lotniska

1.1.1. Instrukcja Operacyjna Lotniska Dajtki k/ Olsztyna została opracowana zarządzającego lotniskiem, celem zapewnienia bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych statków powietrznych na tym lotnisku.

1.1.2. Zakres Instrukcji ograniczony jest do urządzeń lotniskowych, służb, wyposażenia oraz procedur.

1.1.3. Instrukcja podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego po uzgodnieniu przez Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

1.2. Warunki użytkowania lotniska.

1.2.1. Dostępność lotniska:

- a) Lotnisko użytku publicznego niepodlegające certyfikacji
- b) Lotnisko czynne całorocznie w dzień, w nocy

1.2.2. Godziny pracy lotniska:

w dni robocze 09.00 -15.00 LMT,

1.2.3. Zasady przylotów na lotnisko.

W godzinach otwarcia lotniska nie jest wymagane uzyskanie dodatkowej zgody na lądowanie.

Przyloty poza godzinami pracy lotniska muszą być uzgadniane z następującym wyprzedzeniem:

- a) Przyloty w porze dziennej w okresie 1 maja - 30 września z wyprzedzeniem min. 2 godz.,
- b) Przyloty w porze dziennej w okresie 1 października – 30 kwietnia z wyprzedzeniem 24 godz.
- c) Przyloty w porze nocnej – z wyprzedzeniem 24 godz.

Tel. kontaktowe w razie przylotów:

tel. / fax. + 48 89 527 52 40

e-mail: biuro@aeroklub.olsztyn.pl

1.2.4. Pozostałe zasady eksploatacji lotniska.

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

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

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

Zmiana Nr 0	Wydanie V 2016	Strona 15 z 52
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

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

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

Na lotnisku funkcjonują użytkownicy stali (pkt. 1.3.) oraz pozostali użytkownicy, wykonujący operacje na lotnisku.

1.3. Użytkownicy bazujący na stałe na lotnisku:

a) Aeroklub Warmińsko-Mazurski

ul. Sielska 34

10-802 Olsztyn

tel./fax.: +48 89 527 52 40

e-mail: aeroklub@aeroklub.olsztyn.pl

statki powietrzne MTOW 5700 kg: PZL 104 Wilga, Zlin 42M, Jak-12, PZL-101, Cessna 172, DA-20, szybowce, motoszybowce, motolotnie.

b) SP ZOZ LOTNICZE POGOTOWIE RATUNKOWE

ul. Księżycowa 5

01-934 Warszawa

nr telefonu, faksu: tel./fax: +48 22 229 99 31, +48 22 229 99 32/ 22 229 99 33

Filia Olsztyn

Olsztyn Dajtki

Ul. Sielska 34

10-802 Olsztyn

Tel. 509 14 22 01

śmigłowiec: Eurocopter EC 135

c) EADS PZL WARSZAWA OKĘCIE S.A.

al. Krakowska 110/114

00-971 Warszawa

tel./fax: +48 22 5772 202 / +48 22 5772 203

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 16 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

statki powietrzne MTOW 5700 kg: PZL 104 Wilga, An – 2, M-18 „Dromader”.

1.4. Możliwość hangarowania i tankowania.

1.4.1. **Hangarowanie:** dla statków powietrznych o ciężarze do 2000 kg, tylko po telefonicznym uzgodnieniu z Przedstawicielem Zarządzającego.

1.4.2. **Tankowanie:** paliwo AVGAS 100LL oraz olej AERO TOTAL D100 dostępne na lotnisku, możliwość sprzedaży paliwa akcyzowego po wcześniejszym telefonicznym uzgodnieniu z Przedstawicielem Zarządzającego. Stacja paliw samochodowych: PB 95 oraz PB98 znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska.

1.4.3. **Obsługa techniczna:** możliwa po uprzednim telefonicznym uzgodnieniu z Przedstawicielem Zarządzającego.

1.5. Plany lotów.

Informacje o planowanych lotach przekazywane są do AMC Polska zgodnie z obowiązującymi procedurami plany lotów składane są do Biura ARO:

tel. **+48-22-574-7173**,

fax. **+48-22-574-7188**,

aro@pansa.pl

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

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

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

1.6. Osłona meteorologiczna.

Zapewniana przez Zarządzającego, korzystającego z zasobów Centralnego Biura Prognoz Lotniczych – Meteorologiczne Biuro Nadzoru w Warszawie. Informacje z IMGW zapewniane na podstawie § 8 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 października 2013 r. w sprawie osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 1202).

Zmiana Nr 0	Wydanie V 2016	Strona 17 z 52
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

1.6.1. Informacje o widzialności.

Dokładne i aktualne dane o widzialności na lotnisku znajdują się na stronie <http://awm.no-ip.biz:81/index.html>.

1.6.2. Zakres informacji dostępnych na lotnisku

Pozostałe dane meteorologiczne znajdują się również na stronie <http://awm.no-ip.biz:81/index.html>. W przypadku awarii tej strony, należy posilkować się informacjami ze strony www.imgw.pl w zakładce „Awiacja. Dodatkowo dostępne są obrazy radarowe z telefonów komórkowych pod adresami: m.pogodynka.pl/radarlot/ lub m.latanie.pogodynka.pl

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

1.6.3. Kontakt do właściwego terytorialnie Biura Meteorologicznego

Centralne Biuro Prognoz Lotniczych – Meteorologiczne Biuro Nadzoru w Warszawie

tel.: +48 22 846 06 82

faks. +48 22 846 38 18

1.7. Zasady współpracy.

Każdy z użytkowników może wykonywać standardowe operacje niezależnie od siebie, przy czym w wypadku, gdy operacje wykonuje więcej, niż jeden użytkownik, zaleca się dwustronną łączność radiową między użytkownikami na częstotliwości 122,900 MHz (znak wywoławczy „OLSZTYN RADIO”).

W wypadku operacji niestandardowych, wymagających większej zajętości przestrzeni powietrznej, dróg startowych lub płyty lotniska, należy je skonsultować z Przedstawicielem Zarządzającego lotniska w celu uniknięcia sytuacji niebezpiecznych lub uniemożliwiających operowanie innym podmiotom.

Łączność między sekcjami wykonującymi operacje lotnicze jest obowiązkowa.

Jeżeli wykonywane są loty szkolne lub operacje z wykorzystaniem wyciągarki, Przedstawiciel Zarządzającego lub instruktor przez niego wyznaczony jest obecny na starcie.

Zmiana Nr 0	Wydanie V 2016	Strona 18 z 52
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

Korespondencja jest prowadzona na częstotliwości 122,900 MHz (znak wywoławczy „OLSZTYN RADIO”).

MIEJSCE CELOWO NIEZAPISANE

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 19 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

STRONA CELOWO NIEZPISANA

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 20 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

2. DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA.

2.1. Nazwa lotniska wg ICAO

Dajtki k/ Olsztyna – EPOD

2.2. Kod referencyjny lotniska

1A

2.3. Znak wywoławczy i częstotliwość lotniska

„OLSZTYN RADIO” – 122,900 MHz

2.4. Dane telefoniczne i adresowe.

a) Zarządzający lotniskiem:

Aeroklub Polski

ul. 17 stycznia 39, 00-906 Warszawa

tel.: +48 22 556 73 72;

fax +48 22 556 73 80

e-mail: biuro@aeroklubpolski.pl

b) Przedstawiciel Zarządzającego:

Jacek Stawowczyk (Dyrektor Aeroklubu Warmińsko Mazurskiego)

ul. Sielska 34

10-802 Olsztyn

tel. +48 89 527 52 40

tel. 502 513 324

2.5. Lokalizacja lotniska w odniesieniu do najbliższego miasta

5 km (2,2 NM) 265° GEO od miasta Olsztyn

2.6. Współrzędne ARP wg WGS-84

53°46'22.59"N 020°24'53.89"E

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 21 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

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

THR 09L 53° 46' 27,08" N; 20° 24' 25,37" E

UWAGA! Współrzędne odnoszą się do oryginalnego progu pasa 09L. Przesunięty próg pasa startowego 09L znajduje się tymczasowo w odległości 300 m w kierunku wschodnim. Patrz pkt.2.14.2.

THR 27R 53° 46' 24,91" N; 20° 25'11,65" E

2.8. Wzniesienie (elewacja) lotniska

133 m (436 ft) AMSL

2.9. Wzniesienie progów w przypadku dróg startowych o nawierzchni sztucznej

THR 09 132,64m (433ft) (AMSL)

UWAGA! Elewacja odnosi się do oryginalnego progu pasa 09L. Przesunięty próg pasa startowego 09L znajduje się tymczasowo w odległości 300 m w kierunku wschodnim.

THR 27 132,30m (433ft) (AMSL)

2.10. Temperatura odniesienia lotniska

22,4 °C

2.11. Deklinacja magnetyczna

5° E (2009r.)

2.12. Plan lotniska - szkic (załącznik nr 1)

Plan lotniska zawiera:

- a) drogi startowe wraz z znakami granicznymi pola wzlotów
- b) lokalizację wskaźnika kierunku wiatru
- c) zabudowę lotniskową
- d) granice lotniska
- e) drogi dojazdowe
- f) ogrodzenie lotniska

2.13. Opis przestrzeni powietrznej i obowiązujące procedury

2.13.1. ATZ OLSZTYN (przestrzeń klasy G)

Granice poziome: Koło o promieniu 10 km, ze środkiem w punkcie o współrzędnych 53° 44'47,4" N; 020° 22'44,0" E (stacja kolejowa Naterki).

Granice pionowe: GND – 6500 ft AMSL

Zmiana Nr 0	Wydanie V 2016	Strona 22 z 52
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

Położenie strefy ATZ przedstawiono na planie umiejscowienia lotniska na mapie w skali 1:500 000 (załącznik nr. 3 do niniejszej instrukcji).

2.13.2. STREFA PILOTAŻU NR 1

Granice poziome: koło o promieniu 2,5 km i środku w punkcie o współrzędnych 53° 48' 30"N 020° 24' 19"E (stacja kolejowa Gutkowo).

Granice pionowe: od 300m AGL do 1500m AGL.

Położenie względem ARP: odległość strefy od ARP - 4 km , kierunek GEO: od ARP do strefy 351° / ze strefy do ARP 171°.

2.13.3. STREFA PILOTAŻU NR 2

Granice poziome: koło o promieniu 2,5 km i środku w punkcie o współrzędnych: 53° 43' 43"N, 020° 18' 12"E (stacja kolejowa Uniszewo)

Granice pionowe: od 500 m AGL do 1500 m AGL.

Położenie względem ARP: odległość strefy od ARP – 9 km, kierunek GEO: od ARP do strefy 238° , / ze strefy do ARP 058°.

2.13.4. STREFA PILOTAŻU NR 3

Granice poziome: koło o promieniu 2,5 km i środku w punkcie o współrzędnych: 53° 44' 00"N, 020° 26' 55"E (wiadukt drogowy nad torem kolejowym Warszawa – Olsztyn). **Granice pionowe:** od 500m AGL do 1500m AGL.

Położenie względem ARP: odległość od ARP - 5 km, kierunek GEO: od ARP do strefy 153° / ze strefy do ARP 333°

2.13.5. STREFA PILOTAŻU NR 4 (strefa lotów niskich)

Granice poziome: koło o promieniu 4 km i środku w punkcie o współrzędnych: 53° 43' 27"N 020° 20' 16"E (kościół w miejscowości Sząbruk).

Granice pionowe: od 50 m AGL do 200 m AGL.

Położenie względem ARP: odległość od ARP - 7,5 km, kierunek GEO: od ARP do strefy 224° / ze strefy do ARP 044°

Zmiana Nr 0	Wydanie V 2016	Strona 23 z 52
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

Położenie stref pilotażu przedstawiono na planie umiejscowienia lotniska na mapie w skali 1:500 000 (załącznik nr. 2 do niniejszej instrukcji).

2.14. Wymiary pola wzlotów i informacje z tym związane

- a) Pole wzlotów o wymiarach 970m x 395 m
- b) Lotnisko posiada dwie drogi startowe DS. 1 o wymiarach 850 x 23 o nawierzchni sztucznej oraz DS. 2 o wymiarach 850 x 100/240 bez nawierzchni sztucznej
- c) Na lotnisku oznaczone są granice pola wzlotów za pomocą stałych znaków granicznych (ograniczników) rozmieszczonych na prostych odcinkach w odstępach nie przekraczających 100 m oraz umieszczonych na załamaniach linii granicznej pola wzlotów. Ograniczniki koloru białego mają kształt prostokątny o wymiarach 3 m x 1 m.

2.14.1. Wymiary, kierunki geograficzne oraz rodzaj nawierzchni drogi startowej

Na polu wzlotów wyznaczono dwie drogi startowe:

- a) **DROGA STARTOWA NR 1 – zwierający główną drogę startową o nawierzchni asfaltowej, oznaczoną jako 09L / 27R.**

Wymiary pasa startowego: 970 m x 80 m.

Wymiary drogi startowej: 850 m x 23 m.

UWAGA! Próg 09L został tymczasowo przesunięty o 300 m w kierunku wschodnim (patrz. 2.14.2.).

Nawierzchnia drogi startowej: sztuczna, asfaltobeton

Kierunek GEO/MAG: 095° - 275° / 090° – 270°

Oznakowanie dzienne: poziome – zgodne z ICAO Aneks 14,
pionowe - brak.

Oznakowanie nocne: przenośny system świetlny, zgodnie z załącznikiem 1A oraz Instrukcją Rozkładania Urządzeń Typu LUN, zamieszczonych w INOP

- b) **DROGA STARTOWA NR 2 – pas startowy o nawierzchni trawiastej, częściowo wzmocniony włóknami polimerowymi, oznaczony jako 09R / 27L.**

Zmiana Nr 0	Wydanie V 2016	Strona 24 z 52
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI K/ OLSZTYNA - EPOD

Wymiary pasa startowego: 970 m x 315 m.

Wymiary części wzmocnionej: 850 m x 100 m.

UWAGA! Próg 09R został tymczasowo przesunięty o 256 m w kierunku wschodnim. Próg 27L został tymczasowo przesunięty o 110 m

Nawierzchnia drogi startowej: **bez nawierzchni sztucznej**, naturalna, częściowo wzmocniona włóknami polimerowymi

Kierunek GEO/MAG: 095° - 275° / 090° – 270°

Oznakowanie dzienne: Poziome: wzmocniona część pasa oznaczona na odcinku pomiędzy progami pasa startowego za pomocą **białych** płócien o wymiarach 3 m x 1 m, rozmieszczonych wzdłuż podłużnych krawędzi części wzmocnionej równolegle do osi pasa w odstępach nie większych niż 100 m. Progi startowe oznaczone za pomocą białych płócien o kształcie narożnika o ramieniu 3 m i szerokości 1m, rozmieszczonych na obu krawędziach podłużnych części utwardzonej pasa.

Oznakowanie nocne: przenośny system świetlny, zgodnie z załącznikiem 1A oraz Instrukcją Rozkładania Urządzeń Typu LUN.

2.14.2. Przesunięte progi dróg startowych

UWAGA! W związku z przesunięciem progów pasów startowych i występowaniem przeszkód lotniczych w rejonie podejścia, operacje startów i lądowań na lotnisku EPOD wymagają zachowania min. 3-stopniowej ścieżki podejścia końcowego i min 3-stopniowego kąta wznoszenia po starcie.

Próg głównej drogi startowej 09L został tymczasowo przesunięty o 300 m w kierunku wschodnim.

Oznakowanie dzienne: zgodne z ICAO Aneks 14 (białe strzałki na części przed przesuniętym progiem, biała linia poprzeczna w miejscu

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

przesuniętego progu), bez oznaczenia identyfikacji drogi startowej w miejscu przesuniętego progu pasa.

Oznakowanie nocne: przenośny system świetlny, zgodnie z załącznikiem 1B oraz Instrukcją Rozkładania Urządzeń Typu LUN, zamieszczonych w INOP

Próg wzmocnionej części drogi startowej 09R został tymczasowo przesunięty o 256 m w kierunku wschodnim.

Oznakowanie dzienne: wzmocniona część pasa startowego przeznaczona do dobiegów za przesuniętym progiem pasa startowego oraz rozbiegów przed przesuniętym progiem pasa startowego oznaczona za pomocą **ciemnożółtych** płócien o wymiarach 3 m x 1 m, rozmieszczonych wzdłuż podłużnych krawędzi wzmocnionej części pasa równolegle do jego osi w odstępach nie większych, niż 100 m, a także za pomocą ciemnożółtych płócien o kształcie narożnika o ramieniu 3 m i szerokości 1 m, rozmieszczonych na wysokości końca i początku utwardzonej części pasa na obu jej krawędziach podłużnych.

Oznakowanie nocne przenośny system świetlny, zgodnie z załącznikiem 1B oraz Instrukcją Rozkładania Urządzeń Typu LUN, zamieszczonych w INOP

Próg wzmocnionej części drogi startowej 27L został tymczasowo przesunięty o 110 m w kierunku zachodnim.

Oznaczenie dzienne: wzmocniona część pasa startowego przeznaczona do dobiegów za przesuniętym progiem pasa startowego oraz rozbiegów przed przesuniętym progiem pasa startowego oznaczona za pomocą **ciemnożółtych** płócien o wymiarach 3 m x 1 m, rozmieszczonych wzdłuż podłużnych krawędzi wzmocnionej części pasa równolegle do jego osi w odstępach nie większych, niż 100 m, a także za pomocą ciemnożółtych

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

plócien o kształcie narożnika o ramieniu 3 m i szerokości 1 m, rozmieszczonych na wysokości końca i początku utwardzonej części pasa na obu jej krawędziach podłużnych.

Oznakowanie nocne:

przenośny system świetlny, zgodnie z załącznikiem 1B oraz Instrukcją Rozkładania Urządzeń Typu LUN, zamieszczonych w INOP

2.14.3. Deklarowane długości

Ze względu na tymczasowo przesunięte progi pasa startowego, dostępne są następujące długości:

Oznaczenie	Kierunek	TORA	LDA	TODA	ASDA
Główna droga startowa (asfaltowa) 09L/27R	09L	850 m	550 m	850 m	850 m
	27R	550 m	850 m	550 m	850 m
Wzmocniona część pasa startowego 09R/27L	09R	740 m	594 m	740 m	850 m
	27L	594 m	740 m	594 m	850 m

2.14.4. Wymiary i rodzaj nawierzchni dróg kołowania:

Dróg kołowania nie wyznaczono.

Kołowanie na start i ze startu w miarę możliwości powinno się odbywać bezpośrednio na miejsce startu, a w sytuacji prowadzonych aktualnie operacji lotniczych równoległe do pasa startowego w użyciu, którego przecinanie należy wykonać zgodnie z następującymi zasadami:

- prostopadle do osi pasa, z uwzględnieniem panującej w danym momencie sytuacji ruchowej na lotnisku oraz w strefie ruchu lotniskowego, zgodnie z przepisami zapewniającymi bezpieczeństwo wykonywanych lotów i kołowania.
- Osoba funkcyjna wyznaczona przez Przedstawiciela Zarządzającego może udzielać instrukcji kołowania.
- Dowódcy statków powietrznych przed rozpoczęciem i w czasie kołowania, zobowiązani są do prowadzenia nasłuchu radiowego i zgłaszania, zgodnie z obowiązującą procedurą zamiarów ruchu i pozycji swojego statku powietrznego.

Na lotnisku nie ma oznaczeń pionowych i poziomych dróg kołowania.

Zmiana Nr 0	Wydanie V 2016	Strona 27 z 52
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

2.14.5. Wymiary i rodzaj nawierzchni stanowisk postojowych na płycie postojowej:

Płyta postojowa o nawierzchni trawiastej – oznaczona na planie lotniska (załącznik nr 1) Brak oznaczeń pionowych i poziomych.

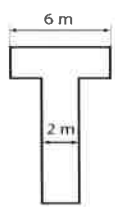
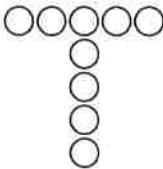
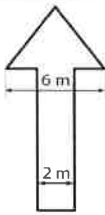
Niewielkie betonowe płyty postojowe przed hangarami oraz stacją paliw mogą być wykorzystywane jedynie przez stałych użytkowników lotniska.

Asfaltowy helipad może być wykorzystywany jedynie przez śmigłowce Lotniczego Pogotowia Ratunkowego.

2.14.6. Rodzaje wzrokowych pomocy nawigacyjnych:

2.14.6.1. Znaki startu i lądowania.

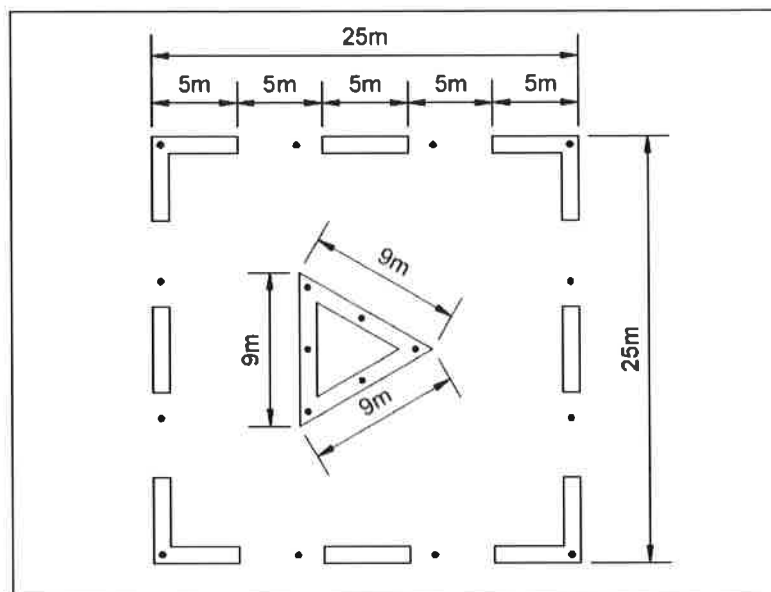
- a) Na lotnisku są układane znaki startu i lądowania celem zapewnienia bezpieczeństwa w wykonywaniu lotów i skoków spadochronowych, z uwzględnieniem rodzaju i specyfiki wykonywanych lotów lub skoków spadochronowych, a także warunków meteorologicznych, uwarunkowań ruchowych lotniska oraz doświadczenia personelu latającego, szkolącego lub nadzorującego wykonywane lotu lub skoki spadochronowe.
- b) Znak miejsca startu i lądowania dla samolotów (T), a dla szybowców (↑) należy układać w miejscu przyziemienia, w odległości zapewniającej statkowi powietrznemu bezpieczny przelot nad przeszkodami, z przewyższeniem min. 25m podczas startu lub podejścia do lądowania ale nie może on być wyłożony w odległości mniejszej niż 100m od najbliższej, nawet płaskiej przeszkody znajdującej się na podejściu do lądowania.

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

2.14.6.2. Oświetlenie

- a) Na lotnisku Dajtki k/Olsztyn wykorzystuje się przenośny system świetlny drogi startowej, który obejmuje światła krawędziowe drogi startowej, światła początku oraz końca drogi startowej.
- b) Światła drogi startowej, przeznaczonej do lotów nocnych są rozkładane zgodnie z załącznikiem 1A oraz 1B, a także Instrukcją Rozkładania Urządzeń Typu LUN, zamieszczonymi w INOP.
- c) Kontrolę oświetlenia dokonuje się po rozstawieniu systemu, kontrolę przeprowadzana jest z powietrza.
- d) Wynik należy odnotować w Księżce Kontroli Lotniska.
- e) Na potrzeby funkcjonowania Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego HEMS na lotnisku EPOD wykorzystuje się przenośny system świetlny punktu celowania (FATO) zgodny z wymaganiami Aneksu 14 Tom II ICAO, który obejmuje 14 światel dookólnych, koloru białego, wykładanych na FATO i trójkącie celowania. Światła wykładane są zgodnie z Załącznikiem 1C oraz Instrukcją Rozkładania Urządzeń Typu LUN, zamieszczoną w INOP. Kontrolę oświetlenia dokonuje się każdorazowo po rozstawieniu systemu przez osoby upoważnione przez Kierownika Filii SP ZOZ na lotnisku EPOD.

Schemat przenośnego systemu świetlnego FATO



INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI K/ OLSZTYNA - EPOD

2.14.7. Wykaz przeszkód lotniczych w otoczeniu lotniska

L p.	Rodzaj przeszkody	Położenie przeszkody wg WGS-84		Wysokość przeszkody w metrach			Rodzaj oznakowania przeszkody		Adnotacje Określenie położenia przeszkody od środka lotniska : azymut GEO/ odległość w metrach)	
		szerokość	długość	nad poziom morza	nad poziom terenu	powyżej ograniczeń wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu	dzienne	nocne		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1.	Komin	53°44'47,8"N	20°26'38,9"E	249,6	125,20	51,6	tak	tak	02521-2012-01*	
2.	Wieża TV	53°45'12"N	020°31'05"E	506	356	-	tak	tak	01350-2010-01*	
3.	Wieża telekomunikacyjna	53°46'58"N	020°32'00"E	242,5	107	-	tak	tak	02523-2012-01*	
4.	Obszar leśny	53°46'35.08"N	20°24'18.46"E	130-136	20	do 20	nie	nie	245°-307°	460-720
		53°46'14.66"N	20°24'10.99"E							
5.	Obszar leśny	53°46'31.09"N	20°24'55.81"E	130-135	20	do 20	nie	nie	311°-11°	260-410
6.	Obszar leśny	53°46'14.79"N	20°25'16.37"E	130-135	20	do 20	nie	nie	74°-118°	500-640
		53°46'29.8"N	20°25'20.82"E							
7.	System PAPI przy progu 27L	53°46'23.98"N	20°25'04.27"E	133,9	0,9	0,9	nie	nie	-	-
8.	System PAPI przy progu 09R	53°46'27.94"N	20°24'35.23"E	133,0	0,9	0,9	nie	nie	-	-

*Numer identyfikacyjny w AIP

2.14.8. Nośność nawierzchni trawiastych

Nośność nawierzchni trawiastych do 5700kg MTOW

2.14.9. Kategoria ochrony przeciwpożarowej

BRAK

3. PROCEDURY.

3.1. Dozwolony ruch lotniczy

- a) VFR
- b) Dzień, noc
- c) Budowa kręgu nadlotniskowego – Załącznik nr 3
 - dla statków powietrznych z napędem obowiązuje **krąg północny** na wysokości 1500ft AMSL
 - dla statków powietrznych bez napędu obowiązuje **krąg południowy** na wysokości 1500ft AMSL

UWAGA, WAŻNE!

W związku z występowaniem przeszkód lotniczych (lasów) w strefach podejścia, wszystkie podejścia do lądowania powinny zostać wykonane z zachowaniem ścieżki podejścia końcowego o nachyleniu nie mniejszym, niż 3 stopnie. Starty należy wykonać z początkowym wznoszeniem zapewniającym kąt wznoszenia nie mniejszy, niż 3 stopnie, aż do uzyskania bezpiecznego przewyższenia nad przeszkodami w rejonie lotniska.

- d) trasy dolotowe i odlotowe

Doloty i odloty należy wykonywać w miarę możliwości przez punkty VFR:

- **WHISKEY** (miejscowość Gietrzwałd),
- **NOVEMBER** (miejscowość Dywity),
- **SIERRA** (miejscowość Dorotowo; pld-wsch skraj jeziora Wulpińskiego),

3.2. Procedury wykorzystania dróg startowych.

- a) Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest do wykonania wszystkich niezbędnych czynności przedstartowych (np. próba silnika) przed zajęciem drogi startowej lub pasa startowego.
- b) Dowódca statku powietrznego może zająć drogę startową tylko po upewnieniu się że nie ma na niej innego statku powietrznego lądującego, podchodzącego do lądowania, lub kołującego po pasie.
- c) Zaleca się wykorzystanie do startu pełnej długości drogi startowej.

Zmiana Nr 0	Wydanie V 2016	Strona 31 z 52
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

- d) Po lądowaniu na asfaltowej drodze startowej 09L/27R należy ją zwolnić, zjeżdżając w dowolnym miejscu, odpowiednio w prawo lub lewo od pasa startowego.
- e) Kołowanie w tył po pasie (back – track) możliwe jest tylko po dokładnym upewnieniu się, że na podejściu do lądowania nie znajduje się inny statek powietrzny.

3.3. Procedury kołowania i parkowania statków powietrznych.

- a) Kołowanie odbywa się po powierzchni pola wzlotów trawiastej płycie postojowej, bez wyznaczonych dróg kołowania.
- b) Kierujący lotami na częstotliwości 122,900 MHz „OLSZTYN RADIO” może sugerować proponowaną drogę kołowania.
- c) Dowódcy statków powietrznych przed rozpoczęciem i w czasie kołowania zobowiązani są do prowadzenia nasłuchu radiowego i zgłaszania zamiarów ruchu i pozycji swojego statku powietrznego do kierującego lotami 122,900 MHz „ OLSZTYN RADIO”, a jeżeli nie ma kierującego lotami – na częstotliwości rozgłaszania 122,900 MHz „OLSZTYN RADIO”.
- d) Należy zachować szczególną ostrożność przy przecinaniu asfaltowej drogi startowej 09L/27R. W wypadku, gdy jest kierujący lotami, należy przed przecięciem pasa zgłosić się na częstotliwości 122,900 MHz „OLSZTYN RADIO”. W innym wypadku należy zgłosić zamiar przecięcia pasa na częstotliwości 122,900 MHz „OLSZTYN RADIO”.
- e) Parkowanie statków powietrznych odbywa się na trawiastej płycie postojowej lub płytach przed hangarami.
- f) Statki powietrzne bazujące na lotnisku Dajtki k/Olsztyna parkują w miejscach na stałe wyznaczonych przez Przedstawiciela Zarządzającego. Pozostałym statkom powietrznym miejsce postoju wyznacza upoważniony pracownik Przedstawiciela Zarządzającego, drogą radiową na częstotliwości 122,900 MHz „OLSZTYN RADIO” lub za pomocą znaków wizualnych.

3.4. Procedury wykonywania skoków spadochronowych.

- a) Wymiary i położenie lotniska zezwalają na wykonywanie pojedynczych i grupowych skoków w dzień.
- b) Kierujący skokami może zezwolić na dokonanie zrzutu skoczków, jeżeli w granicach kręgu nadlotniskowego nie znajduje się żaden inny statek powietrzny i na polu wzlotów nie odbywa

Zmiana Nr 0	Wydanie V 2016	Strona 32 z 52
-------------	-------------------	----------------

się ruch kołowy lub manewrowanie statków powietrznych, które nie są związane z wykonywaniem skoków

- c) Podczas wykonywania skoków spadochronowych dopuszcza się wykonywanie lotów przez pojedyncze statki powietrzne z napędem, posiadające dwustronną łączność radiową z kierującym skokami.
- d) Dowódcy statków powietrznych przylatujących z zamiarem lądowania, na czas od wyskoku skoczaków do ich lądowania i zwolnienia przez nich pasa lądowania, mają obowiązek wyczekiwać w rejonie wskazanym drogą radiową przez kierującego skokami.
- e) Do wykonywania skoków spadochronowych uruchamiana jest także strefa czasowo zarezerwowana TRA 13. Aktywność strefy TRA 13 publikowana jest w AUP.

3.5. Procedury startów i lądowań śmigłowców.

- a) Start i lądowanie śmigłowca odbywa się na asfaltowym pasie startowym 09L / 27R.
- b) Kołowanie do startu i po starcie odbywa się w zależności od wykorzystywanego śmigłowca, na kołach lub podlotem, na zasadach opisanych w Instrukcji, ze szczególną uwagą na zaparkowane statki powietrzne.
- c) Helipad oznaczony na mapie lotniska (załącznik numer 1) może być wykorzystywany wyłącznie przez śmigłowce Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Pozostałe śmigłowce parkują na trawiastej płycie postojowej.

3.6. Procedury dolotowe.

W wypadku intensywnego ruchu lotniczego, kierujący lotami może nakazać oczekiwanie nad jednym z punktów VFR lub na dowolnym innym punktem, możliwym do zidentyfikowania przez pilota.

a) OD PÓŁNOCY

Dolot przez punkt NOVEMBER (Dywity), następnie nad kompleksem leśnym (Las Miejski), omijając zwartą zabudowę Olsztyna od północnego-wschodu. W rejonie Jeziora Krzywego wejść w północny krąg nadlotniskowy. Odlot w odwrotnej kolejności.

b) OD ZACHODU

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 33 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

Dolot przez punkt WHISKEY (Gietrzwałd) wzdłuż drogi krajowej nr 16, następnie wejść w północny krąg nadlotniskowy w rejonie Jeziora Krzywego. Odlot w odwrotnej kolejności.

c) OD POŁUDNIA

Dolot przez punkt SIERRA (Dorotowo) wzdłuż wschodniego brzegu Jeziora Wulpińskiego, następnie nad kompleksem leśnym. Ominąć od wschodu osiedle Dajtki (na południe od lotniska) i wejść w północny krąg nadlotniskowy w rejonie lotniska Jeziora Krzywego. Odlot w odwrotnej kolejności.

d) OD WSCHODU

Ominąć zwartą zabudowę Olsztyna od północy przez punkt NOVEMBER (Dywity) lub od południa przez punkt SIERRA(Dorotowo). Dalej wykonywać jak wyżej. Odlot w odwrotnej kolejności.

W trakcie wykonywania operacji należy unikać wlatywania statkami powietrznymi z napędem nad osiedle Dajtki, położone bezpośrednio po południowej stronie lotniska. Należy również unikać wlatywania nad zwartą zabudowę miasta Olsztyna, z wyjątkiem podejścia do lądowania oraz wnoszenia po starcie.

3.7. Wznowienie orientacji geograficznej

- a) Dowódca statku powietrznego powinien zanotować godzinę utraty orientacji geograficznej i określić zapas paliwa oraz utrzymywać wyliczony kurs.
- b) Dowódca powinien określić na podstawie czasu od ostatniej znanej pozycji przypuszczalne położenie i kontynuować lot aż do napotkania obiektu orientacyjnego.
- c) Dowódca musi nawiązać łączność z FIS Olsztyn: znak wywoławczy „**Olsztyn Informacja**” na częstotliwości 118,775 MHz - prosząc o asystę nawigacyjną.
- d) Jeżeli lot był planowany w kierunku granicy państwowej należy przyjąć kurs prowadzący w głąb kraju i starać się wznowić orientację.
- e) Jeżeli po odzyskaniu orientacji okaże się, że statek powietrzny znajduje się w strefie zakazanej, niebezpiecznej, lub ograniczonej to wówczas dowódca statku powietrznego powinien niezwłocznie opuścić tą strefę.
- f) W przypadku nie wznowienia orientacji i stwierdzenia, że kontynuacja lotu jest niemożliwa z powodu kończącego się paliwa, należy wykonać lądowanie zapobiegawcze.

Zmiana Nr 0	Wydanie V 2016	Strona 34 z 52
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

- g) Przy utracie orientacji na północ od lotniska należy przyjąć kierunek 170⁰ MAG i wyjść na dwutorową linię kolejową Iława – Korsze.
- h) Po wyjściu na w/w linię kolejową wznowić orientację wg charakterystycznych obiektów orientacyjnych.
- i) Przy utracie orientacji na południe od lotniska należy przyjąć kierunek 350⁰ MAG i wyjść na dwutorową linię kolejową Iława – Korsze.
- j) W przypadku zauważenia masztu TV należy od niego lecieć do lotniska z kierunkiem 290⁰ MAG.

3.8. Procedura utrzymywania łączności

- a) W przypadku wykonywania lotów szkolnych z nadzorem, łączność należy utrzymywać używając znaku wywoławczego „OLSZTYN RADIO” na częstotliwości 122,900 MHz;
- b) W przypadku nie wykonywania lotów szkolnych i braku nadzoru nad lotami, należy prowadzić korespondencję rozgłaszania, na częstotliwości 122,900 MHz, używając znaku wywoławczego „OLSZTYN RADIO”, informując o aktualnej pozycji samolotu i zamiarach, przy czym obowiązkowe jest zgłoszenie przynajmniej: wejścia/opuszczenia ATZ, wejścia/opuszczenia kręgu nadlotniskowego, pozycji z wiatrem oraz prostej do lądowania.

3.9. Lotniska i lądowiska zapasowe, pola lądowań awaryjnych

LP	Nazwa lotniska/kod ICAO	Częstotliwość radiowa (MHz)	Kierunek GEO z EPOD	Odległość (km)
1	Kętrzyn	KĘTRZYN RADIO 122.400 MHz	068°	72 km
2	Lisie Kąty k/ Grudziądz	LISIE KATY RADIO 122.800 MHz	259°	109 km
3	Elbląg	ELBLĄG RADIO 122.300 MHz	306°	78 km
4	Gryźliny	GRYZLINY RADIO 119.700 MHz	192°	18 km
5	Pola lądowań awaryjnych	Po północnej stronie lotniska za Jeziorem Krzywym Po południowej stronie lotniska za kompleksem leśnym		

3.10. Procedury lotniskowego systemu obiegu informacji.

3.10.1. Procedura obiegu wewnętrznego dokumentacji.

Zmiana Nr 0	Wydanie V 2016	Strona 35 z 52
-------------	-------------------	----------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

- a) Odpowiedzialnym za gromadzenie, redagowanie i przekazywanie informacji o stanie infrastruktury lotniskowej, podlegającej publikacji w AIP (zmiany wprowadzane w cyklu AIRAC, zmiany zwykle NOTAM, SNOWTAM lub suplementy – jest Zarządzający lotniskiem.
- b) Publikacja danych następuje na podstawie podpisanego wniosku przez Zarządzającego lotniskiem lub osobę upoważnioną tj. pracownika Aeroklubu Warmińsko Mazurskiego, z uwzględnieniem czasu potrzebnego służbom informacji lotniczej na ich przygotowanie, opracowanie oraz publikację.

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

- a) Projekt zmiany do Instrukcji powinien być zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz uzgodniony przez Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.
- b) Projekt zmiany musi obowiązkowo zawierać 7 stronę Instrukcji i strony podlegające zmianie z wykazanym numerem zmiany oraz datą obowiązywania
- c) Zarządzający lotniskiem nie przewiduje wprowadzania zmian bez uprzedniego uzgodnienia z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

3.11. Procedura dostępu do pola ruchu naziemnego (PRN).

3.11.1. Dostęp do PRN.

- a) Dostęp nieupoważnionych osób do pola naziemnego ruchu lotniczego jest ograniczony (tablice ostrzegawcze). Dostęp do PRN wyłącznie za zgodą przedstawiciela Zarządzającego.
- b) W przypadku nieuzasadnionego wtargnięcia na pole naziemnego ruchu lotniczego osoby, czy osób postronnych lub pojazdów, powiadomione zostają odpowiednie służby porządkowe (policja, straż graniczna) przez przedstawiciela Zarządzającego lub osobę przez niego wyznaczoną.
- c) Ruch kołowy i pieszy powinien odbywać się skrajem lotniska lub wg. instrukcji osoby funkcyjnej. Nadzór nad ruchem pojazdów na terenie lotniska prowadzi osoba funkcyjna lub przedstawiciel lotniska.
- d) Osobom postronnym, nie znającym przepisów ruchu lotniczego, przydziela się osobę upoważnioną.
- e) Lotnisko oznakowane jest tablicami informacyjnymi o zakazie wjazdu pojazdów i wstępu osób postronnych na płytę lotniska.

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 36 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

- f) Lotnisko Dajtki k/Olsztyna jest otoczone ogrodzeniem o wysokości 2 m (słupki metalowe + siatka). Brama wjazdowa jest zamykana w godz. 22:00-6:00 – klucze posiadają jedynie upoważnieni pracownicy użytkowników lotniska i firm działających na terenie lotniska.
- g) Wokół lotniska ustawione są tablice ostrzegawcze: „**ZAKAZ WSTĘPU**”. Na lotnisku działa system kamer monitorujących ruch wokół hangarów i zabudowań aeroklubu (wraz z drogą wjazdową).

3.11.2. Ruch osób pieszych na PRN.

- a) Ruch pieszy na PRN jest zabroniony, za wyjątkiem osób przebywających na ściśle określonych częściach PRN, wykonujących prace techniczno-konserwacyjne infrastruktury lotniska oraz inne czynności związane z działalnością lotniczą.
- b) Dostęp do PRN mają tylko osoby w/w oraz upoważnione do obsługi statków powietrznych i biorące udział w działaniach operacyjnych lotniska.
- c) Udając się na start należy zachować szczególną ostrożność prowadząc obserwację pola wzlotów oraz przestrzeni wokół lotniska.

3.11.3. Inspekcje PRN

- a) Obejmują sprawdzenie co najmniej stanu technicznego nawierzchni dróg startowych, w tym obecności śniegu, lodu lub obcych przedmiotów, sprawności pomocy wzrokowych oraz obecności przeszkód lotniczych na lotnisku i w jego otoczeniu, w tym zwłaszcza na podejściu do lądowania.
- b) Kontrole przeprowadza się indywidualnie lub zespołowo, pieszo lub z użyciem pojazdów kołowych. Kierunek kontroli odbywa się w miarę możliwości przeciwnie do kierunku lądowań.
- c) Książka kontroli lotniska znajduje się w pomieszczeniu operacyjnym lotniska.
- d) Częstotliwość przeprowadzania kontroli
 - **w danym dniu lotnym:** kontrola stanu dróg startowych, dróg kołowania, miejsc postojowych, obecności ptaków, zwierząt i osób nieupoważnionych w PRN. Inspekcje PRN powinny być prowadzone co najmniej raz dziennie przed rozpoczęciem operacji lotniskowych, a dodatkowo także po przejściu wichury lub burzy, po zaistnieniu

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 37 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

incydentu lub wypadku lotniczego w PRN lub pojawieniu się innych zagrożeń dla operacji lotniskowych

- **raz na kwartał:**

- (i) dokładna kontrola stanu nawierzchni dróg startowych, dróg kołowania, miejsc postojowych, sprawdzanie znaków granicznych pola wzlotów; oraz analiza zagrożeń ze strony zwierząt;
 - (ii) kontrolę powierzchni ograniczających wysokość zabudowy – kontrola wysokości drzewostanu, budynków w rejonie lotniska, przeprowadza się raz na rok przez Przedstawiciela Zarządzającego, na początku sezonu lotnego, a dotyczy ona szacunków wysokości drzewostanu oraz usuwania roślinności z terenu lotniska, mogącej mieć wpływ na bezpieczeństwo startów i lądowań.
- e) W przypadku pojawienia się w powierzchniach ograniczających obiektu budowlanego mogącego stanowić przeszkodę lotniczą, Przedstawiciel Zarządzającego ma obowiązek poinformowania o takiej sytuacji Zarządzającego lotniskiem.
- f) Zarządzający lotniskiem po upewnieniu się, że istniejący (lub w budowie) obiekt stanowi lub może stanowić przeszkodę lotniczą, powstałą bez uzgodnienia jej budowy z Prezesem ULC, zawiadamia właściwy organ nadzoru budowlanego oraz Prezesa ULC o powstaniu obiektu budowlanego i naruszeniu obowiązujących przepisów Prawa lotniczego.

3.12. Procedura przeprowadzania prac na lotnisku.

Procedura dotyczy prac budowlanych, remontowych, modernizacyjnych i gruntowych na lotnisku, w granicach PRN.

W czasie prac, osoby je wykonujące muszą być ubrane w odzież kontrastującą z otoczeniem.

Wszelkie prowadzenie prac w rejonie PNRL powinno być wykonywane przy min. dobrej pogodzie. Zakaz wykonywania prac podczas trwania burzy i intensywnych opadów.

Podczas prowadzenia prac obowiązuje zakaz prowadzenia działań, które mogą ingerować w bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych w rejonie PRN.

Osoby wykonujące prace na lotnisku muszą zachowywać szczególną ostrożność przebywając w rejonie PRN.

Zarządzający albo jego Przedstawiciel muszą podać do wiadomości informację o prowadzonych pracach i zakresie utrudnień dla ruchu lotniczego.

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 38 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

3.13. Procedura ochrony przed zagrożeniem ze strony zwierząt.

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

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

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

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

W celu odstraszania i eliminacji ptaków i innych zwierząt, które mogą stanowić zagrożenie, Zarządzający i jego Przedstawiciel stosuje następujące środki i metody:

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

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

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 39 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

3.14. Procedura utrzymania PRN w zimie.

Ze względu na ograniczoną ilość sprzętu i personelu do odśnieżania, funkcjonowanie lotniska w okresie zimowym może być ograniczone. Zarządzający może zgłosić stosowny NOTAM, jeżeli nie jest w stanie zapewnić odśnieżenia lotniska.

Procedura utrzymania PRN w zimie:

- a) Sprzęt wykorzystywany do odśnieżania lotniska: ciągnik wyposażony w pług.
- b) Odśnieżanie odbywa się przed rozpoczęciem pracy lotniska.
- c) Nie prowadzi się chemicznego odladzania powierzchni operacyjnych.
- d) Lotnisko nie posiada urządzeń do mierzenia siły hamowania – na prośbę operatorów statków powietrznych możliwa jest jedynie pobieżna ocena siły hamowania na asfaltowym pasie startowym 09L/27R za pomocą samochodu.

3.15. Procedura tankowania statków powietrznych.

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

Zasady tankowania statków powietrznych

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

Zmiana Nr 0	Wydanie V 2016	Strona 40 z 52
-------------	-------------------	----------------

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

Zasady i środki pomocy określa Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia, stanowiącym załącznik do Instrukcji.

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

Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem ruchu personelu lotniczego i statków powietrznych na terenie lotniska Dajtki k/ Olsztyna ma kierujący lotami. Każdorazowo, w przypadku wypadku lotniczego lub innego zagrożenia zaistniałego na lotnisku, informacja taka jest natychmiast przekazywana kierującemu lotami w celu bezpiecznego koordynowania bieżących operacji lotniczych. W sytuacji zaistnienia wypadku lotniczego bądź innego zdarzenia lotniczego wymagającego interwencji służb ratunkowych, kierujący lotami zobowiązany jest zawiadomić odpowiednie służby (policja, straż pożarna, FIS Olsztyn).

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

3.17. Minimalne warunki atmosferyczne lotniska

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

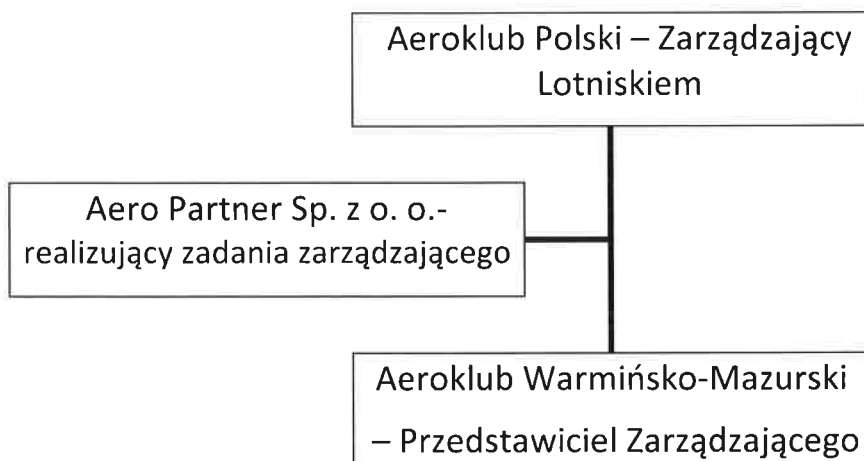
<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 41 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

STRONA CELOWO NIEZAPISANA

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 42 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

4. DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA I ZARZĄDZANIA LOTNISKIEM

4.1. Struktura zarządzania lotniskiem



4.2. Zakres obowiązków

4.2.1. Zarządzający lotniskiem

- a) prowadzenie dokumentacji rejestracyjnej lotniska (części kartograficznej i opisowej);
- b) tworzenie, uzgadnianie i zatwierdzanie niezbędnych dokumentów;
- c) występowanie jako zarządzający lotniskiem przed Prezesem ULC oraz przed innymi instytucjami (np. PAŻP, IMGW) oraz organami administracji publicznej (rządowej i samorządowej), a także wobec osób trzecich w zakresie bieżącego funkcjonowania oraz modernizacji i rozwoju lotniska, w tym:
 - 1) składanie wniosków do Prezesa ULC o zmiany cech technicznych i eksploatacyjnych lotniska,
 - 2) udostępnianie Prezesowi Urzędu informacje niezbędne do prowadzenia ewidencji danych dotyczących ruchu statków powietrznych, wielkości ruchu pasażerskiego i przewozu ładunków
 - 3) wydawanie poprzez zarządzenie Prezesa AP, informacji NOTAM w sprawie zamknięcia lotniska dla ruchu lotniczego bądź ograniczeniach w jego eksploatacji,
 - 4) opiniowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, czy i studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego na wniosek organów administracji publicznej, a także na wniosek Prezesa ULC,

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA - EPOD

- 5) opiniowanie wydawanych przez organy administracji publicznej decyzji o warunkach zabudowy lub lokalizacji inwestycji celu publicznego, projektów budowlanych – dotyczących inwestycji lokalizowanych w otoczeniu lotniska także na wniosek Prezesa ULC,
- 6) tworzenie struktury przestrzeni powietrznej nad lotniskiem, we współpracy w tym zakresie z PAŻP,
- 7) opracowywanie dokumentów i składanie wniosków do Prezesa ULC o wydanie decyzji w sprawie usunięcia przeszkody budowlanej lub naturalnej, stanowiącej zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego
- 8) występowanie w sprawach związanych z ochroną lotnictwa cywilnego, w tym wnioskowanie o stosowanie odstępstw od wymogów, wynikających z przepisów o ochronie lotnictwa cywilnego,
- 9) udzielanie odpowiedzi na wystąpienia skierowane do zarządzającego lotniskiem przede wszystkim przez Prezesa ULC oraz inne osoby i instytucje oraz organy administracji publicznej,
- 10) występowanie przed organami administracji publicznej, przed sądami powszechnymi i w postępowaniach sądowo-administracyjnych we wszystkich sprawach dotyczących praw i obowiązków zarządzającego lotniskiem.
- 11) zawiadomienie właściwych organów w przypadku stwierdzenia, że w rejonie lotniska wznoszone są obiekty ,mogące stanowić przeszkody lotnicze lub ze istniejące obiekty nie są oznakowane zgodnie z przepisami,
- 12) kierowanie do odpowiednich organów państwowych wniosków i podejmowanie działań o wprowadzenie zmian w obowiązujących przepisach.

4.2.2. Przedstawiciel Zarządzającego

- 1) prowadzenie eksploatacji lotniska, w sposób zapewniający bezpieczeństwo w ruchu lotniczym oraz sprawną obsługę użytkowników lotniska,
- 2) udzielanie niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku
- 3) udział (w przypadku wystąpienia na lotnisku sytuacji kryzysowej), w akcji ratowniczo-gaśniczej, zgodnie z poleceniami wydawanymi przez osobę kierującą akcją ratowniczą;

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 44 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI K/ OLSZTYNA - EPOD

- 4) branie czynnego udziału w czasie wystąpienia na lotnisku sytuacji kryzysowej, zgodnie z obowiązującymi na lotnisku dokumentami i poleceniami osób kierujących akcją ratowniczo-gaśniczą;
- 5) utrzymywanie lotniska i jego elementów w stanie odpowiadającym warunkom technicznym, wynikającym z właściwych przepisów lub określonych przez właściwy organ oraz zgodnie z danymi wpisanymi do dokumentacji rejestracyjnej lotniska i rejestru lotnisk cywilnych,
- 6) utrzymywanie całorocznej gotowości eksploatacyjnej lotniska, w tym części lotniczej lotniska poprzez obowiązkową jej kontrolę w dniach otwartych dla obsługi lotów;
- 7) prowadzenie Książki kontroli lotniska i na jej podstawie zgłaszanie do Dyrektora uwag o występujących zagrożeniach i nieprawidłowościach, których nie można wyeliminować na bieżąco bez zaangażowania dodatkowych środków finansowych i sprzętu itp.
- 8) nadzór nad przestrzeganiem i właściwym stosowaniem ustaleń Programu Ochrony Lotniska, Instrukcji Operacyjnej Lotniska, Planu Działania w Sytuacji Zagrożenia;
- 9) udostępniania użytkownikom lotniska informacji zawartych w Instrukcji Operacyjnej Lotniska, oraz Planie działania w sytuacji zagrożenia na lotnisku,
- 10) zapewniania dostępności lotniskowej służby informacji powietrznej, zgodnie z właściwymi przepisami,
- 11) zapewnienie organom administracji lotniczej wykonującym czynności służbowe na lotnisku warunków niezbędnych do wykonywania tych czynności,
- 12) uniemożliwiania wykonywania na lotnisku czynności mających wpływ na bezpieczeństwo lotów, jeżeli dalsze ich wykonywanie zagrażałoby temu bezpieczeństwu,
- 13) śledzenia i przekazywania na bieżąco do zarządzającego lotniskiem informacji o prowadzonych w wyznaczonych dla lotniska powierzchniach ograniczających wysokość zabudowy, inwestycjach budowlanych oraz o występujących przeszkodach budowlanych i naturalnych (drzew), w tym zgłaszanie ich do usunięcia,
- 14) zgłaszania wykonania na lotnisku zmian cech technicznych i eksploatacyjnych, dla których zarządzający uzyskał wcześniej zezwolenie Prezesa ULC
- 15) przyjmowanie zgłoszeń od podmiotów zewnętrznych do zarządzającego lotniskiem o chęci przylotu na lotnisko, w dniach i w godzinach innych niż w dniach i godzinach funkcjonowania lotniska;

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 45 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

- 16) kontrola przestrzegania poruszania się po lotnisku pojazdów i osób uprawnionych i nieuprawnionych i zgłaszanie w tym zakresie wniosków do zarządzającego lotniskiem;
- 17) kontrola wjazdów i wyjazdów oraz przestrzegania zasad parkowania na terenie lotniska, zgodnie z wydanymi przez zarządzającego lotniskiem Instrukcjami lub Zarządzeniami.

4.3. Służby ruchu lotniczego

Na lotnisku nie jest zapewniona Służba ruchu lotniczego.

4.4. Dostępny system informacji lotniczej

Służba Informacji Powietrznej FIS OLSZTYN

tel.: +48 22 574 55 88,

faks: +48 22 574 55 86

Znak wywoławczy/częstotliwość radiowa: OLSZTYN INFORMACJA / 118,775 MHz

Organizator lotów – OLSZTYN RADIO, częstotliwość 122.900 MHz

Biuro NOTAM

tel.: +48 22 574 71 74,

e-mail: ais.poland@pansa.pl

KIEROWNIK Służby Informacji Lotniczej

tel.: +48 22 574 56 10,

+48 22 574 56 11,

faks +48 22 574 56 19

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

4.5. Osłona meteorologiczna -

Centralne Biuro Prognoz Lotniczych – Meteorologiczne Biuro Nadzoru w Warszawie

4.6. Środki łączności umożliwiające dostęp do danych meteorologicznych

tel.: +48 22 846 06 82

oraz stron internetowych: www.imgw.pl www.awiacja.imgw.pl

4.7. Służby celne i paszportowe

BRAK.

4.8. System rejestrowania ruchu statków powietrznych

NIE DOTYCZY

4.9. Zgłaszanie informacji do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych

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

- a) Cykl AIRAC - który służy do publikowania danych z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym.

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

- b) NOTAM – należy wydawać wówczas gdy informacja w nim zawarta ma charakter tymczasowy lub informacja wejdzie na stałe do AIP VFR ale konieczne jest natychmiastowe powiadomienie wszystkich użytkowników. Jeden NOTAM może zawierać informację tylko na jeden temat.

Wskazane jest aby NOTAM dotyczące informacji istotnych dla użytkowników lotniska były przekazywane i publikowane z możliwie jak największym wyprzedzeniem czasowym, gdy to możliwe nie mniejszym niż, co najmniej 24 godziny przed wejściem ograniczenia w życie.

4.10. Ochrona przeciwpożarowa

W trakcie codziennej działalności lotniczej przy uruchamianiu samolotów oraz ich tankowaniu dostępne są przenośne środki gaśnicze:

- a) **w hangarach i budynkach** - gaśnice proszkowe,
- b) **przy zbiornikach z paliwem** - gaśnice śniegowe i koce gaśnicze,
- c) **hydrant** - w pobliżu budynków
- d) **samochód lotniskowej służby operacyjno-technicznej** – wyposażony w przenośną gaśnicę proszkową

W przypadku wystąpienia zagrożenia pożarowego powiadamiana jest najbliższa jednostka straży pożarnej (Państwowa Straż Pożarna 4 km od lotniska, tel. +48 89 535 30 05 do 09).

Kategoria ochrony przeciwpożarowej lotniska

BRAK

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 47 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

STRONA CELOWO NIEZAPISANA

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 48 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

5. INFORMACJE DODATKOWE

5.1. Telefon do służb ruchu lotniczego (ATS)

FIS Olsztyn tel. +48 22 574 55 88;

fax. +48 22 574 55 86

5.2. Telefony i adresy najbliższej jednostki Straży Pożarnej

PSP Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Olsztynie

Ul. Niepodległości 16

10-045 Olsztyn

Tel. 998, 112, 89 522 92 05, 89 535 30 05

5.3. Telefony i adresy najbliższej jednostki Policji

Komenda Miejska Policji w Olsztynie

Ul. Partyzantów 23

10-959 Olsztyn

Tel. 997, 112, 89 522 34 24

5.4. Telefony i adresy najbliższej placówki Służby Zdrowia

Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego w Olsztynie

Ul. Pstrowskiego 28 B

10-602 Olsztyn

Tel: 999, 112, 89 533 77 00

5.5. Telefony do Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego

Tel. + 48 89 522 24 11

5.6. Telefon do PKBWL

Tel.: +48 22 630 11 31,

+48 22 630 11 44

Tel. alarmowy +48 500 233 233

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

Tel.: +48 22 520 72 54

faks: +48 22 520 73 54

Zmiana Nr 0	Wydanie V 2016	Strona 49 z 52
-------------	-------------------	----------------

STRONA CELOWO NIEZAPISANA

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 50 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

6. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik nr 1:	Szkic - z naniesionymi elementami lotniska
Załącznik nr 1a	Schemat układu świateł drogi startowej przeznaczonej do lotów nocnych bez przesuniętych progów; Instrukcja rozstawiania urządzeń typu LUN
Załącznik nr 1b	Schemat układu świateł drogi startowej przeznaczonej do lotów nocnych z przesuniętymi progami
Załącznik nr 1c	Plan lokalizacji mobilnego oświetlenia punktu celowania (FATO)
Załącznik nr 2:	Plan umiejscowienia lotniska na mapie w skali 1:500 000
Załącznik nr 3:	Położenie przestrzenne stref pilotażu
Załącznik nr 4:	Kręgi nadlotniskowe
Załącznik nr 5:	Trasy dolotowe i odlotowe
Załącznik nr 6:	Plan powierzchni ograniczających w skali 1:25 000 - tylko na potrzeby PAŻP
Załącznik nr 7:	Książka kontroli lotniska (4 strony)

STRONA CELOWO NIEZAPISANA

<i>Zmiana Nr 0</i>	<i>Wydanie V 2016</i>	<i>Strona 52 z 52</i>
--------------------	---------------------------	-----------------------

OLSZTYN-DAJTKI (EPOD)

PLAN LOTNISKA / AIRPORT DIAGRAM

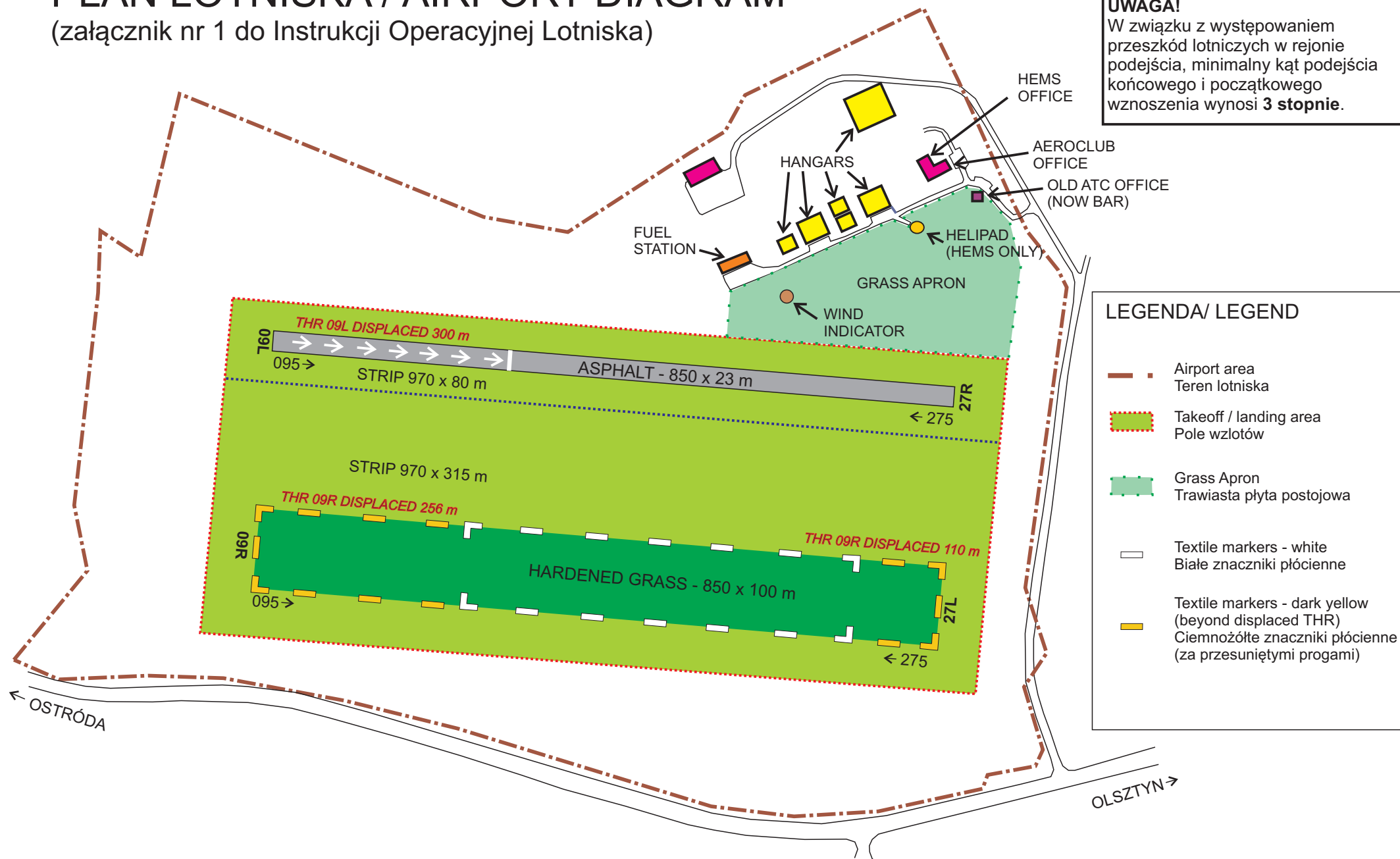
(załącznik nr 1 do Instrukcji Operacyjnej Lotniska)

CAUTION!

Due to obstacles in the approach area (high trees), the minimum final descent angle and initial climb angle is **3 degrees**.

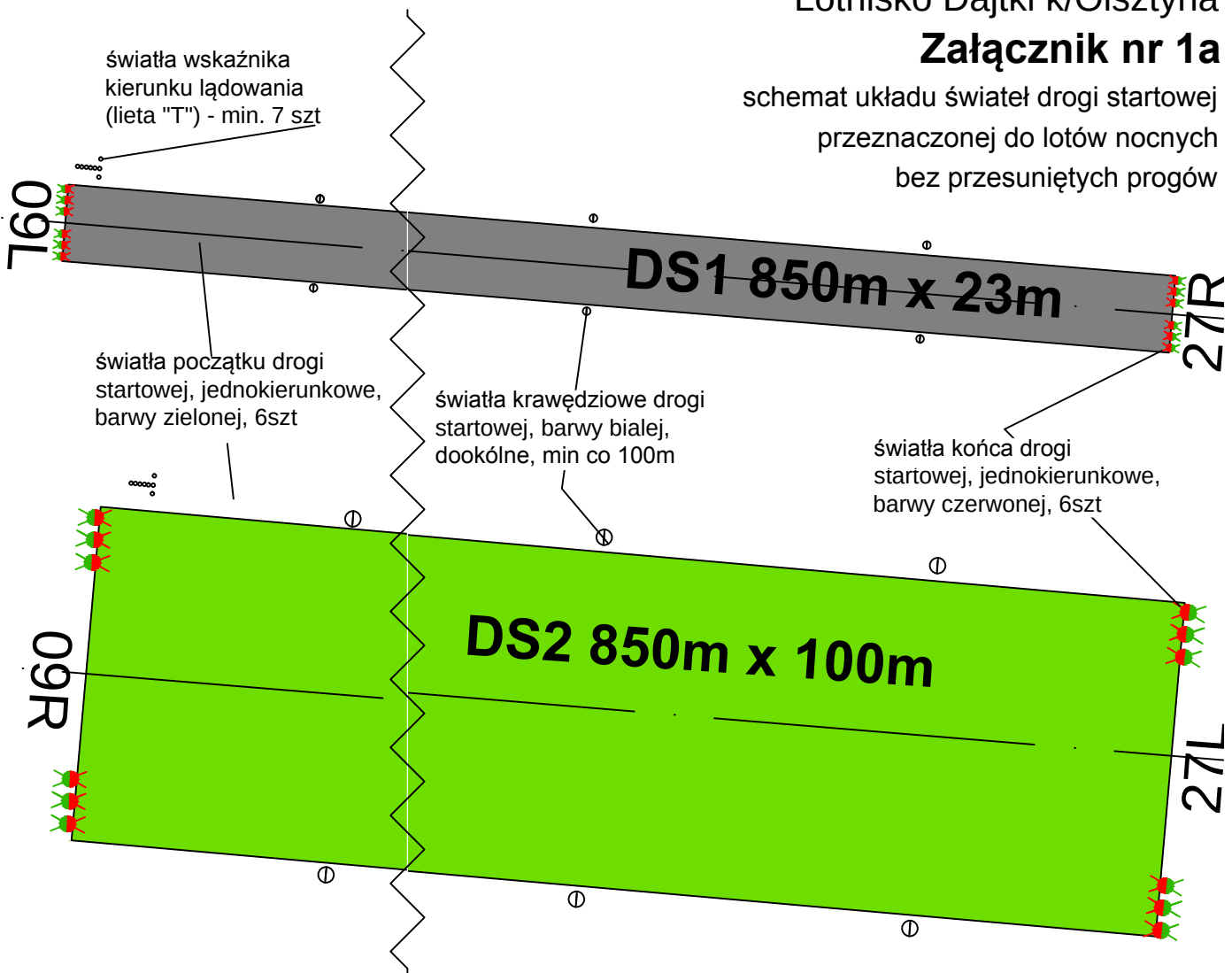
UWAGA!

W związku z występowaniem przeszkód lotniczych w rejonie podejścia, minimalny kąt podejścia końcowego i początkowego wznoszenia wynosi **3 stopnie**.



Załącznik nr 1a

schemat układu świateł drogi startowej
przeznaczonej do lotów nocnych
bez przesuniętych progów



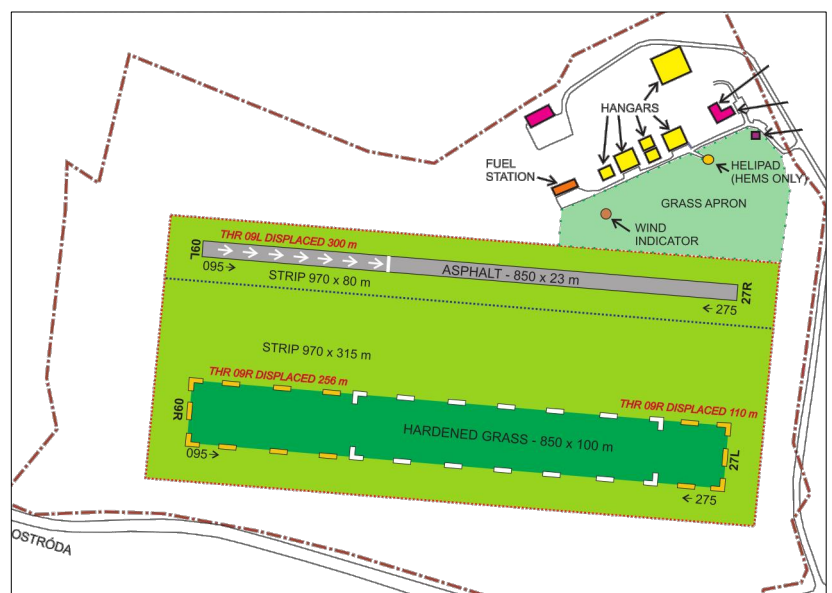
Lampy układane są na drodze startowej, którą wyznaczono do lotów nocnych DS 1 (RWY 09L/27R) lub DS 2 (RWY 09R/27L)

Schemat przedstawia układ świateł na drogach startowych, na których nie zastosowano ograniczeń w postaci przesuniętych progów. Układ świateł dla dróg startowych z przesuniętym progiem, przedstawia załącznik nr 1B.

UWAGA

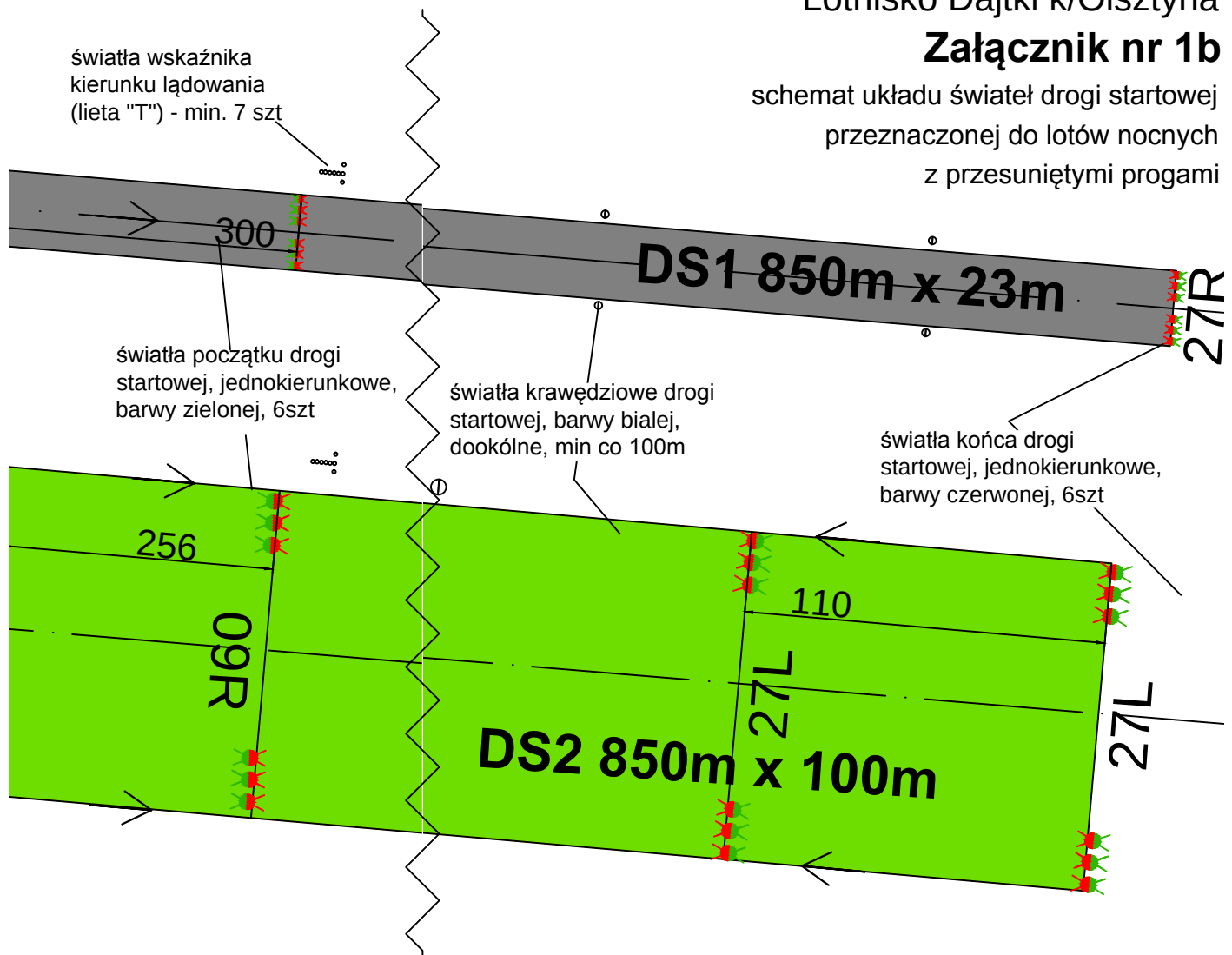
Lampy układane są zgodnie z Załącznikiem nr 3 Schemat układu świateł drogi startowej bez nawierzchni sztucznej Rozporządzenia MTBiGM z dnia 21 czerwca 2013r w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzenia kontroli sprawdzającej.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

OBSZAR LOTNISKA:



Załącznik nr 1b

schemat układu świateł drogi startowej
przeznaczonej do lotów nocnych
z przesuniętymi progami



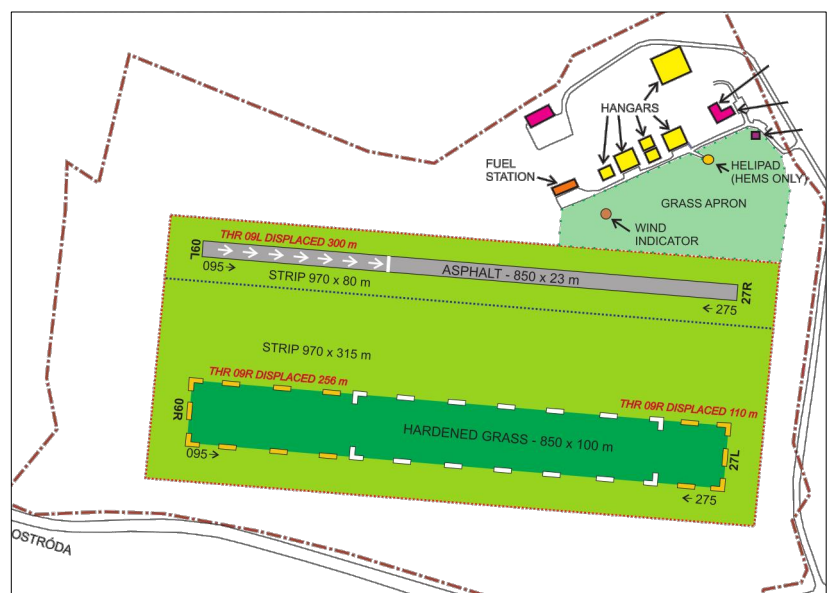
Lampy układane są na drodze startowej, którą wyznaczono do lotów nocnych DS 1 (RWY 09L/27R) lub DS 2 (RWY 09R/27L)

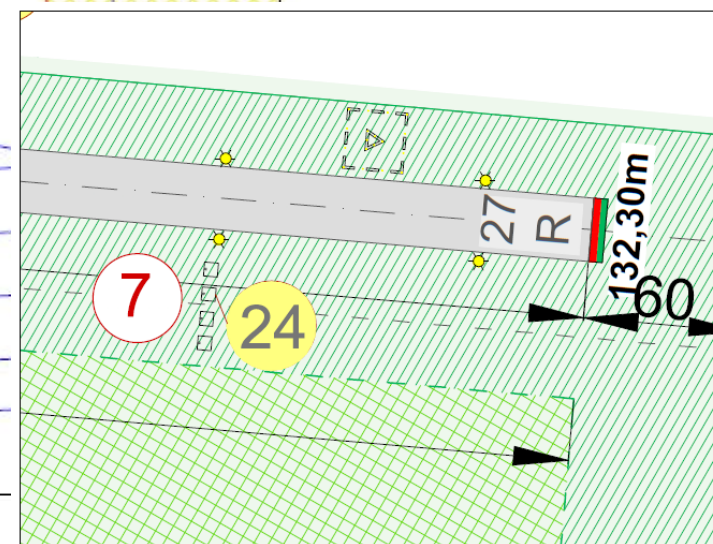
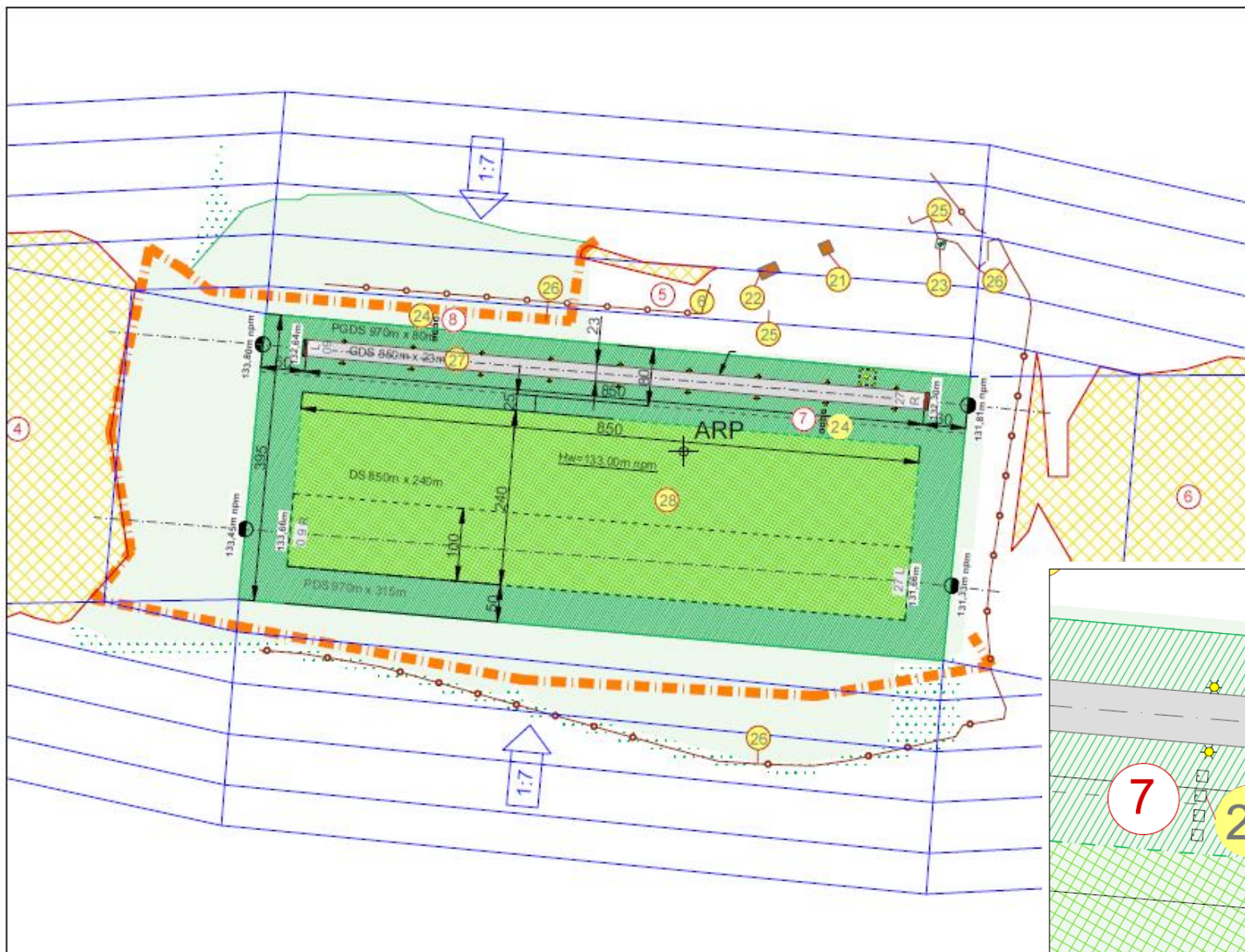
Schemat przedstawia układ świateł na drogach startowych, na których zastosowano ograniczenia w postaci przesuniętych progów.

UWAGA

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

OBSZAR LOTNISKA:





PLAN LOKALIZACJI MOBILNEGO OŚWIEPLENIA PUNKTU CELOWANIA (FATO) NA LOTNISKU EPOD

INSTRUKCJA ROZSTAWIANIA URZĄDZEŃ TYPU LUN

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

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI K/ OLSZTYNA - EPOD

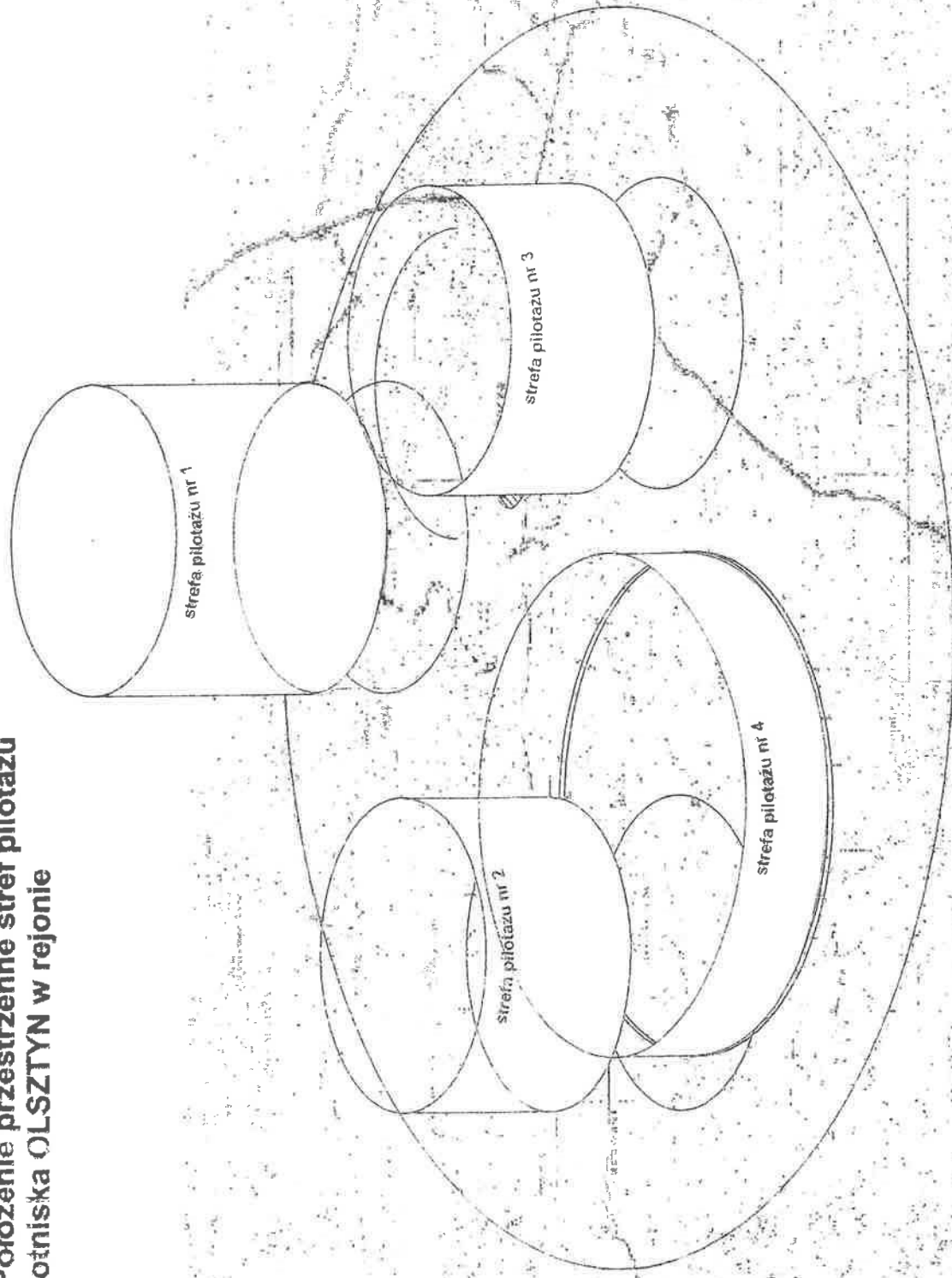


Mapa rejonu lotniska z naniesionymi elementami przestrzeni powietrznej

Źródło – Lotnicza Mapa Polski – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

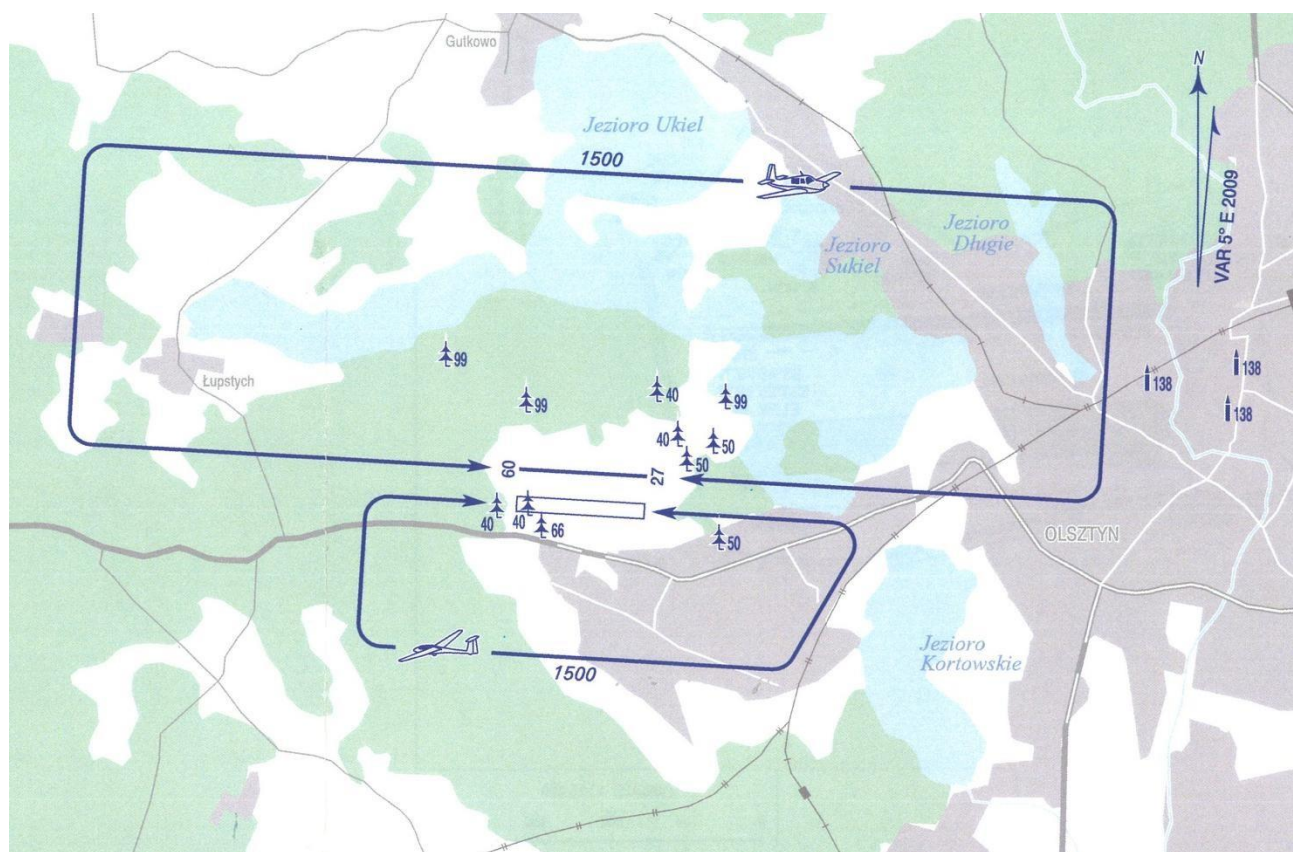
ZAŁĄCZNIK NR 2

**Położenie przestrzenne stref pilotażu
lotniska OLSZTYN w rejonie**



INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA DAJTKI k/OLSZTYNA – EPOD

Załącznik nr 4 KRĘGI NADLOTNISKOWE



**WHISKEY**

Miejscowość
Gietrzwałd

**SIERRA**

Miejscowość
Dorotowo
(pół-wsch skraj
jeziora
Wulpińskiego)

NOVEMBER Miejscowość Dywity

OD PÓŁNOCY

Dolot przez punkt NOVEMBER (Dywity), następnie nad kompleksem leśnym (Las Miejski), omijając zwał zabudowę Olsztyna od północnego-wschodu. W rejonie Jeziora Krzywego wejść w północny krąg nadlotniskowy. Odlot w odwrotnej kolejności.

OD ZACHODU

Dolot przez punkt WHISKEY (Gietrzwałd) wzdłuż drogi krajowej nr 16, następnie wejść w północny krąg nadlotniskowy w rejonie Jeziora Krzywego. Odlot w odwrotnej kolejności.

OD POŁUDNIA

Dolot przez punkt SIERRA (Dorotowo) wzdłuż wschodniego brzegu Jeziora Wulpińskiego, następnie nad kompleksem leśnym. Ominąć od wschodu osiedle Dajtki (na południe od lotniska) i wejść w północny krąg nadlotniskowy w rejonie Jeziora Krzywego. Odlot w odwrotnej kolejności.

OD WSCHODU

Ominąć zwał zabudowę Olsztyna od północy przez punkt NOVEMBER (Dywity) lub od południa przez punkt SIERRA (Dorotowo). Dalej wykonywać jak wyżej. Odlot w odwrotnej kolejności.

Przy wszystkich operacjach unikać wlatywania nad Osiedle Dajtki (bezpośrednio po południowej stronie lotniska)



ZAŁĄCZNIK NR 6

PLAN POWIERZCHNI
OGRANICZAJĄCYCH WYSOKOŚĆ
ZABUDOWY W REJONIE LOTNISKA
SKALA 1:25000

V. WYKAZ PRZESZKÓD LOTNICZYCH W OTOCZENIU LOTNISKA

Lp.	Rodzaj przeszkody	Położenie przeszkody wg WGS-84		Wysokość przeszkody w metrach			Rodzaj oznakowania przeszkody		Adnotacje Określenie położenia przeszkody od środka lotniska : azymut GEO/ odległość w metrach)
		szerokość	długość	nad poziom morza	nad poziom terenu	Pow. ograniczeń wys. zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu	dienne	nocne	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Komin	53°44'47,8"N	20°26'38,9" E	249,6	125,20	51,6	tak	tak	02521-2012-01*
2.	Wieża TV	53°45'12"N	020°31'05"E	506	356	-	tak	tak	01350-2010-01*
3.	Wieża telekomunikacyjna	53°46'58"N	020°32'00"E	242,5	107	-	tak	tak	02523-2012-01*
4.	Obszar leśny	53°46'35.08"N	20°24'18.46"E	130-136	20	do 20	nie	nie	245°-307° 460-720
5.	Obszar leśny	53°46'31.09"N	20°24'55.81"E	130-135	20	do 20	nie	nie	311°-11° 260-410
6.	Obszar leśny	53°46'14.79"N	20°25'16.37"E	130-135	20	do 20	nie	nie	74°-118° 500-640
7.	System PAPI przy progu 27L	53°46'23.98"N	20°25'04.27"E	133,9	0,9	0,9	nie	nie	- -
8.	System PAPI przy progu 09R	53°46'27.94"N	20°24'35.23"E	133,0	0,9	0,9	nie	nie	- -

* Numer identyfikacyjny w AIP

AEROKLUB WARMIŃSKO-MAZURSKI
LOTNISKO DAJTKI K/ OLSZTYNA - EPOD

KSIAŻKA
KONTROLI
LOTNISKA

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

INSTRUKCJA PROWADZENIA KSIĄŻKI KONTROLI LOTNISKA DAJTKI k/OLSZTYNA

1. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie przepisów techniczno - budowlanych dla lotnisk cywilnych z dnia 31 sierpnia 1998 r, § 20 pkt. 3 pole naziemnego ruchu lotniczego w okresie wykorzystywania do startów i lądowań musi być poddawane codziennym inspekcjom w celu wykrycia uszkodzeń.
2. Książka Kontroli Lotniska Dajtki k/ Olsztyna zawiera raporty ogólne i szczegółowe. Raport ogólny sporządzany jest codziennie. Raporty szczegółowe mają postać „Raportu Dziennego Oceny Stanu Lotniska” i jest sporządzany dodatkowo w dniach wykorzystywania pola wzlotów do operacji lądowań i startów. W dniach, w których wykonywane są loty nocne dodatkowo Raport uzupełniany jest o zapis z wyniku kontroli rozstawionego świetlnego systemu drogi startowej, którą przeprowadza się na podstawie pkt. 1.17.6 zawartego w Instrukcji Operacyjnej Lotniska.
3. Ocenę stanu lotniska przeprowadza jego użytkownik – Aeroklub Warmińsko-Mazurski. Upoważnionymi do kontroli stanu lotniska są: Dyrektor A. W.-M., Kierownik Szkolenia, Szef Techniczny, oraz wszyscy instruktorzy szkolenia praktycznego Ośrodka Szkolenia Lotniczego Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego.

RAPORTY OGÓLNE Z OCENY STANU LOTNISKA DAJTKI k/ OLSZTYNA

za rok

[illegible]

RAPORT DZIENNY OCENY STANU LOTNISKA

Lotnisko EPOD Dajtki k/ Olsztyna		Nr Raportu //.....		Data	
Osoba kontrolująca stan lotniska		Imię:		Nazwisko:	
OCENA STANU LOTNISKA		Pozytywna	Negatywna	Uwagi	
1.	Stan drogi startowej				
2.	Rozporządzalna długość / szerokość drogi startowej				
3.	Oznakowanie dróg startowych				
4.	Stan poboczy dróg startowych				
5.	Przeszkody/oznakowanie świetlne				
6.	Rękaw / wskaźnik wiatru				
7.	Obecność ptaków, zwierząt i osób nieupoważnionych w PRN				
8.	Strefa parkowania statków powietrznych				
9.	Strefa tankowania statków powietrznych				
10.	Lotnisko nadaje się do eksploatacji				
11.	Gotowość lotniska zapasowego				
SPRAWDZENIE DOKUMENTACJI		Pozytywna	Negatywna	Uwagi	
1.	Instrukcja Operacyjna Lotniska				
3.	Mapa rejonu lotniska				
4.	Wykaz telefonów alarmowych				
SPRAWDZENIE ŚWIETLNEGO SYSTEMU DROGI STARTOWEJ		Pozytywna	Negatywna	Uwagi	
1.	Ogólny stan urządzeń systemu świetlnego				
2.	Stan systemu świetlnego DS po rozstawieniu (zgodnie z załącznikiem 1A)				

.....
Podpis kontrolującego