 Port Lotniczy <b>Olsztyn-Mazury</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA          LOTNISKA OLSZTYN–MAZURY</b>	Oznaczenie dokumentu: <b>INOP-EPSY</b>
		Kategoria archiwizacji: <b>A</b>
		Poziom dostępu: <b>Do użytku służbowego</b>
		Wydanie: <b>0-EU</b>

## **16. Procedury kontroli pojazdów działających na lub w pobliżu pola ruchu naziemnego, w tym przepisów ruchu drogowego, pierwszeństwa przejazdu, ograniczenia prędkości i sposobu jazdy oraz wydawania zezwoleń na prowadzenie pojazdów i środków egzekucyjnych**

### **16.1. Zakres stosowania**

Wszystkie osoby, które w związku z wykonywaniem czynności służbowych kierują pojazdami i/lub poruszają się pieszo w części lotniczej Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury, zwane dalej odpowiednio uczestnikami ruchu.

### **16.2. Odpowiedzialność i uprawnienia**

#### **16.2.1. Uczestnicy ruchu (obowiązki i uprawnienia)**

1. Są zobowiązani do przestrzegania i stosowania się do przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym i niniejszej Instrukcji oraz innych mających zastosowanie przepisów, instrukcji i procedur, określonych w pkt 16.7.
2. Są uprawnieni do składania wniosków i informacji dotyczących zagrożeń bezpieczeństwa ruchu w części lotniczej Lotniska Olsztyn-Mazury.

#### **16.2.2. Organy ruchu lotniczego na lotnisku EPSY:**

16.2.2.1. Służba Kontroli Lotniska - Mazury TWR - pełniąca służbę kontroli, alarmową i informacji powietrznej na polu manewrowym lotniska Olsztyn-Mazury oraz w CTR Olsztyn-Mazury i TMA Olsztyn.

16.2.2.2. Lotniskowa Służba Informacji Powietrznej - Mazury Informacja (AFIS) - zapewniana poza godzinami pracy CTR, przekazująca załogom SP informacje i ostrzeżenia w ruchu lotniskowym, tj. w wyznaczonej przestrzeni powietrznej oraz w Polu Manewrowym Lotniska, uprawniona jest do:

- 1) udzielania pierwszeństwa przejazdu pojazdom ratowniczym podążającym do udzielenia pomocy statkowi powietrznemu będącemu w niebezpieczeństwie lub innej pomocy przed wszelkimi innymi rodzajami ruchu w polu manewrowym, w tym wstrzymania całego ruchu na tym polu do tego czasu, dopóki nie zostanie określone, że nie stanowi on przeszkody w poruszaniu się pojazdów ratowniczych, na podstawie informacji otrzymanych od Kierującego Działaniami Ratowniczymi lub Dyżurnego Operacyjnego Portu;

- 2) wydawania zezwoleń i poleceń (nakazów, zakazów) w trybie odstępstw od przepisów Instrukcji w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniskowego i jego uporządkowanego przepływu.

Dodatkowo, w czasie niezapewniania służby przez Mazury TWR i Mazury Informacja, na żądanie załóg SP informacji może udzielać uprawniony radiooperator (Mazury Radio), nadzorujący ruch służb lotniskowych w PML.

### 16.2.3. Dyżurny Operacyjny

Odpowiada w zakresie kompetencji za:

1. nadzór nad ruchem pojazdów w aspekcie przestrzegania:
  - 1) poruszania się zgodnie z poziomami dostępu posiadanych zezwoleń na poruszanie,
  - 2) ograniczeń prędkości,
  - 3) prawidłowego oznakowania i oświetlenia pojazdów,
  - 4) posiadania wymaganych dokumentów pojazdu,
  - 5) prowadzenia korespondencji zgodnie z Instrukcją Łączności (załącznik 3 INOP EPHY)
2. nadzór nad ruchem pojazdów, sprzętu obsługi naziemnej i innego sprzętu lotniskowego w aspekcie zgodności ich stanu technicznego z wymaganiami wynikającymi z przepisów Instrukcji oraz z innych, mających zastosowanie przepisów, instrukcji i procedur,
3. dokumentowanie wykroczeń i zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu pojazdów i pieszych,
4. ewidencjonowanie wykroczeń uczestników ruchu,
5. w przypadku zaistnienia kolizji lub innej sytuacji zagrożenia, podejmowanie interwencji, w tym: rozpoznanie zagrożenia, udzielenie pierwszej pomocy, wezwanie Policji, oznakowanie i zabezpieczenie miejsca zdarzenia, koordynację współpracy z innymi służbami,
6. bieżący nadzór nad planowaniem, koordynacją i realizacją wszelkich prac wykonywanych w PRN, w aspekcie przestrzegania przepisów Instrukcji.

Jest uprawniony zgodnie z posiadanymi kompetencjami do:

1. zleceniu SOL dokonywania kontroli stanu trzeźwości,
2. dokonywania kontroli wymaganych dokumentów uczestników ruchu,
3. dokonywania pomiaru prędkości pojazdów,
4. sprawdzania stanu technicznego, dokumentacji wyposażenia pojazdów,
5. sporządzania wniosków o zdyscyplinowanie uczestników ruchu, w tym skierowanie na ponowne szkolenie i/lub egzamin, oraz bezterminowe pozbawienie uprawnienia do kierowania pojazdami na terenie Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury,
6. odebrania Zezwolenia,
7. wnioskowania o odebranie przepustki samochodowej,
8. nakazania wycofania pojazdu z ruchu, poprzez zatrzymanie przepustki samochodowej do czasu przywrócenia sprawności technicznej pojazdu
9. wydania polecenia usunięcia sprzętu lotniskowego pozostawionego poza polem technicznym

10. zleceniu odpowiednim służbom odholowywania pojazdów i sprzętów pozostawionych w miejscach niedozwolonych w wyznaczone miejsce gdzie ich postój nie będzie stanowić zagrożenia dla innych użytkowników strefy operacyjnej Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury.

#### 16.2.4. Koordynator FOLLOW-ME

Odpowiada w zakresie kompetencji za:

1. nadzór nad ruchem pojazdów w aspekcie przestrzegania i stosowania przepisów Instrukcji przez uczestników ruchu,
2. nadzór nad ruchem pojazdów, sprzętu obsługi naziemnej i innego sprzętu lotniskowego w aspekcie zgodności ich stanu technicznego z wymaganiami wynikającymi z przepisów Instrukcji oraz z innych, mających zastosowanie przepisów, instrukcji i procedur,

Jest uprawniony zgodnie z posiadanymi kompetencjami do:

1. wykonywania działań leżących w kompetencjach zawartych w pkt 16.2.4, na polecenie Dyżurnego Operacyjnego

Szczegółowy zakres obowiązków i uprawnień zawarto w pkt. 2.1.3.5. INOP EPSY.

#### 16.3. Opis postępowania

##### 16.3.1. Przepisy ogólne

**16.3.1.1.** Poruszanie się pojazdami po terenie Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury jest możliwe tylko po spełnieniu warunków opisanych w pkt. 8.1.1. Zezwolenia na poruszanie się pojazdami dzielą się na kategorie uprawniające do poruszania się w określonych poniżej zakresach (patrz pkt. 16.7 INOP EPSY.):

**PPS** – Zezwolenie uprawniające do poruszania się po płytach postojowych, drogach serwisowych w obrębie płyt postojowych, drodze serwisowej o nawierzchni bitumicznej i/lub betonowej na odcinku brama nr 2 do bram nr 3 i 7 z wyłączeniem drogi pożarowej biegnącej do progu DS. 19 przy bramie nr 4.

**PPT** – Zezwolenie uprawniające do poruszania się po płytach postojowych oraz wszystkich drogach serwisowych.

**PML** – Zezwolenie do poruszania się po całym polu ruchu naziemnego oraz wszystkich drogach serwisowych.

Szczegółowe informacje w zakresie nabywania kwalifikacji i wydawania Zezwoleń określa Procedura „Nabywanie Kwalifikacji i Wydawanie Zezwoleń Uprawniających do Kierowania Pojazdami na Lotnisku Olsztyn-Mazury”.

**16.3.1.2.** Przepisy i definicje pojęć określone w ustawie Prawo o ruchu drogowym stosuje się odpowiednio, ze względu na przedmiot i zakres Procedury pkt. 16 INOP EPSY

## INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA OLSZTYN–MAZURY

Oznaczenie dokumentu:

**INOP-EPsy**

Kategoria archiwizacji:

**A**

Poziom dostępu:

**Do użytku służbowego**

Wydanie: **0-EU**

Każdy uczestnik ruchu musi bezwzględnie udzielić pierwszeństwa kołującemu, holowanemu, wycofującemu lub wypychanemu statkowi powietrznemu.

**Uwaga:** Nie dotyczy pojazdów ratowniczych podążających do udzielenia pomocy statkowi powietrznemu będącemu w niebezpieczeństwie lub innej pomocy, którym zostało udzielone pierwszeństwo przez organ ruchu lotniczego;

Każdy kierujący musi zachować szczególną ostrożność, aby nie narażać innych uczestników ruchu na niebezpieczeństwo. Szczególną uwagę należy zwrócić na statki powietrzne zajmujące i opuszczające stanowiska postojowe, uwzględniając możliwość wystąpienia zjawiska podmuchu zasilnikowego oraz zmiany kierunku kołowania przez statek powietrzny.

**16.3.1.3.** Każdy uczestnik ruchu ma obowiązek stosowania się do znaków pionowych, oznakowań poziomych, świateł i sygnałów, określonych w pkt. 16.7 oraz poleceń/informacji odpowiednio wydawanych bezpośrednio przez:

- a) Mazury TWR / Mazury Informacja,
- b) Dyżurnego Operacyjnego Portu,
- c) Koordynatora FOLLOW ME,
- d) właściwe służby państwowe (gdy nie dotyczą ruchu w PRN)


Bezwzględnie zabrania się:

- a) ruchu pojazdów jednośladowych w PML,
- b) wyprzedzania pojazdów samochodowych,
- c) wyprzedzania SP kołujących po drodze kołowania równoległych do przylegających dróg serwisowych,
- d) ruchu pojazdów pomiędzy ścieżkami pasażerskimi a autobusem i/lub SP,
- e) palenia tytoniu w pojazdach i poza nimi z wyłączeniem miejsc do tego wyznaczonych,
- f) używania otwartego ognia,
- g) nieuzasadnionego używania świateł ostrzegawczych,
- h) zajmowania przez pojazdy oraz pozostały sprzęt obsługi naziemnej obszaru wyznaczonego liniami bezpieczeństwa na stanowisku postojowym SP:

- przed jego całkowitym zatrzymaniem,

- po jego całkowitym zatrzymaniu i wyłączeniu świateł antykolizyjnych, gdy SP nie został odpowiednio zabezpieczony poprzez właściwe jego unieruchomienie podstawkami, a także oznakowanie stożkami ostrzegawczymi według zaleceń użytkownika SP,

**UWAGA:** Nie dotyczy niezbędnego sprzętu (GPU) i personelu w celu zapewnienia niezbędnej obsługi w przypadku, gdy podłączenie zasilania naziemnego jest wymagane przed wyłączeniem silników, po wcześniejszym zabezpieczeniu podstawkami kół goleni

 <p>Port Lotniczy <b>Olsztyn-Mazury</b></p>	<h1>INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA OLSZTYN-MAZURY</h1>	Oznaczenie dokumentu: <b>INOP-EPsy</b>
		Kategoria archiwizacji: <b>A</b>
		Poziom dostępu: <b>Do użytku służbowego</b>
		Wydanie: <b>0-EU</b>

przedniej. Personel i sprzęt muszą zawsze znajdować się poza obszarami niebezpiecznymi działających silników statku powietrznego:

- j) poruszania i/lub parkowania pojazdami/sprzętem pod skrzydłami SP, a także pod obrysem kadłuba, za wyjątkiem pojazdów wykonujących obsługę SP, takich jak cysterny paliwowe i pojazdy obsługujące systemy wodne/toaletowe. W przypadku obsługi szerokokadłubowego statku powietrznego dopuszcza się holowanie pustych wózków dedykowanych pod ULD z zachowaniem szczególnej ostrożności i tylko w rejonie tylnej części (krawędzi spływu) końcówki prawego skrzydła statku powietrznego,
- k) zajmowania i opuszczania pozycji bezpośrednio przy SP (2 m od obrysu statku powietrznego) przez sprzęt obsługi naziemnej bez jego naprowadzania,


**Uwaga:** Kabiny wszystkich pojazdów muszą być stale zamknięte (zarówno w ruchu jak i podczas postoju) i zabezpieczone przed możliwością wykorzystania w sposób nieuprawniony, pojazd musi być także zabezpieczony przed samoczynnym przesunięciem/przemieszczeniem się.

#### 16.3.1.4. Ruch pieszy

- 1) Ruch pieszy jest dozwolony tylko:
  - w miejscach do tego wyznaczonych,
  - w związku z wykonywaniem czynności służbowych związanych z obsługą naziemną (w obrębie stanowiska postojowego obsługiwanego SP), utrzymaniem stanu techniczno-eksploatacyjnego elementów infrastruktury, ustawianiem SP i innych czynności związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony.
- 2) Ruch pieszy pasażerów jest dozwolony na płytach postojowych:
  - pomiędzy SP, a autobusem – tylko pod nadzorem personelu działu obsługi naziemnej EPSY,
  - pomiędzy SP, a terminalem – tylko pod nadzorem personelu działu obsługi naziemnej EPSY wraz z uwzględnieniem warunków bezpieczeństwa.
- 3) Ruch pieszy wynikający z wykonywania czynności służbowych związanych z utrzymaniem stanu techniczno-eksploatacyjnego elementów infrastruktury jest dozwolony tylko po uzyskaniu zgody Dyżurnego Operacyjnego. Ww. ruch pieszy musi odbywać się w asyście pojazdu.

#### 16.3.1.5. Nadzór nad uczestnikami ruchu

- 1) Nadzór nad uczestnikami ruchu oraz kontrolę stanu techniczno-eksploatacyjnego pojazdów, w aspekcie bezpieczeństwa i przestrzegania mających zastosowanie przepisów sprawuje Dyżurny Operacyjny.
- 2) Prawo kontroli uczestników ruchu oraz stanu techniczno-eksploatacyjnego pojazdów, w aspekcie bezpieczeństwa i przestrzegania mających zastosowanie przepisów zachowują, w zakresie swoich kompetencji służby państwowe wykonujące czynności służbowe na terenie Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury.
- 3) Właściciele i kierujący muszą dopilnować by ich pojazdy i sprzęt był właściwie utrzymany.
- 4) Właściciel i kierujący odpowiada za stan techniczny używanego pojazdu/sprzętu. Pojazd musi być wolny od przedmiotów lub nieczystości mogących stanowić FOD.


 <p>Port Lotniczy <b>Olsztyn-Mazury</b></p>	<h1>INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA OLSZTYN-MAZURY</h1>	Oznaczenie dokumentu: <b>INOP-EPSY</b>
		Kategoria archiwizacji: <b>A</b>
		Poziom dostępu: <b>Do użytku służbowego</b>
		Wydanie: <b>0-EU</b>

**Uwaga:** Opuszczając drogi gruntowe kierujący pojazdem ma obowiązek sprawdzenia i oczyszczenia kół pojazdu mogących być źródłem FOD.

- 5) Narzędzia oraz przedmioty zabronione i niebezpieczne przewożone i przenoszone są zgodnie z Instrukcją przepustkową stanowiącą załącznik do Programu Ochrony Lotniska.
- 6) Każdy pojazd/sprzęt przed dopuszczeniem do użytku przy obsłudze SP musi być sprawny technicznie, posiadać wymaganą dokumentację techniczną oraz dokumenty wymagane w pkt. 16.5.
- 7) Pojazdy/sprzęt dopuszczony do użytku muszą/musi podlegać systematycznym przeglądom podyktowanym wymogami prawa i producenta (certyfikaty).
- 8) Pojazdy/sprzęt (w tym sprzęt GSE) nieprawidłowo zaparkowane lub niesprawne muszą zostać usunięte z pola ruchu naziemnego przez ich właściciela i/lub użytkownika. Jeżeli ww. nie usuną pojazdów/sprzętu, zostaną one usunięte przez zarządzającego lotniskiem na koszt właściciela.
- 9) Za niesprawne uważa się w szczególności pojazdy:
  1. porzucone lub co do których powzięto domniemanie, że zaprzestano ich użytkowania,
  2. zdewastowane i z widocznymi uszkodzeniami uniemożliwiającymi bezpieczną i/lub prawidłową eksploatację,
  3. bez powietrza w ogumieniu lub ze zużytym ogumieniem,
  4. z wyciekami płynów eksploatacyjnych, m.in.: paliwa, oleju, płynu hydraulicznego, wody,
  5. z uszkodzonym lub niesprawnym oświetleniem oraz wózki pod ULD z uszkodzonymi zaczepami, hamulcami, blokadami ULD lub elementami konstrukcyjnymi,
  6. przyczepki bagażowe z uszkodzonymi plandekami/lub hamulcami lub elementami konstrukcyjnymi.

#### **16.3.1.6. Postępowanie w przypadku naruszenia warunków bezpieczeństwa**

- 1) W przypadku stwierdzenia rażącego naruszenia warunków bezpieczeństwa i/lub mających zastosowanie przepisów, Dyżurny Operacyjny ma prawo odebrać kierującemu Zezwolenie i sporządzić „Arkusze obowiązkowego zgłoszenia zagrożenia bezpieczeństwa”.
- 2) Dyżurny Operacyjny przekazuje „Arkusze obowiązkowego zgłoszenia zagrożenia bezpieczeństwa” wraz z zatrzymanym Zezwoleniem do Zastępcy Dyrektora Portu Lotniczego ds. Operacyjnych.
- 3) Zastępca Dyrektora Portu Lotniczego ds. Operacyjnych po przyjęciu „Arkusza obowiązkowego zgłoszenia zagrożenia bezpieczeństwa” podejmuje decyzję o skierowaniu na ponowne szkolenie i/lub egzamin lub o bezterminowym pozbawieniu uprawnień do kierowania pojazdami na terenie Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury.
- 4) Zastępca Dyrektora Portu Lotniczego ds. Operacyjnych przekazuje informacje o jego decyzji do Dyżurnego Operacyjnego oraz zwraca zatrzymane Zezwolenie do Ośrodka Szkolenia Służb Lotniskowych.
- 5) Zastępca Dyrektora Portu Lotniczego ds. Operacyjnych o podjętej decyzji pisemnie lub drogą elektroniczną powiadamia przełożonego kierującego, który dopuścił się

 Port Lotniczy <b>Olsztyn-Mazury</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA  LOTNISKA OLSZTYN–MAZURY</b>	Oznaczenie dokumentu: <b>INOP-EPSY</b>
		Kategoria archiwizacji: <b>A</b>
		Poziom dostępu: <b>Do użytku służbowego</b>
		Wydanie: <b>0-EU</b>

rażącego naruszenia warunków bezpieczeństwa i/lub mających zastosowanie przepisów.


- 6) Jeżeli kierowca kieruje pojazdem w okresie zatrzymania Zezwolenia lub jeżeli takiego Zezwolenia nie uzyskał, traci na stałe prawo do jego odzyskania/uzyskania.

#### **16.3.1.7. Parkowanie i postój pojazdów, prędkości poruszania się pojazdów**

- 1) Każdy pojazd w czasie postoju musi być zamknięty i zabezpieczony przed nieuprawnionym otwarciem i/lub uruchomieniem oraz zabezpieczony przed niezamierzonym przemieszczeniem się. Jeżeli pojazd/sprzęt jest dedykowany do obsługi statku powietrznego i musi mieć włączony silnik, a kierujący przebywa poza nim, pojazd taki musi mieć zamknięty dostęp do kabiny kierowcy oraz zaciągnięty hamulec parkingowy.
- 2) Zabrania się postoju i parkowania pojazdów poza miejscami do tego wyznaczonymi. Wyjątkiem jest postój i parkowanie pojazdów, sprzętu przygotowanego do obsługi statku powietrznego pod warunkiem, że sprzęt jest pod nadzorem właściciela.
- 3) Za parkowanie rozumie się postój pojazdu dłuższy niż 1 min bez udziału tego pojazdu w bieżącej obsłudze.
- 4) Dopuszczalne maksymalne prędkości ruchu pojazdów:
  - drogi serwisowe poza płytami postojowymi – 50 km/h**, o ile znaki drogowe nie stanowią inaczej,
  - drogi serwisowe w pobliżu płyt postojowych, strażnicy i terminala – 20 km/h**, o ile znaki drogowe nie stanowią inaczej,
  - droga startowa i droga kołowania – 60 km/h**, o ile w zezwoleniu Mazury TWR / informacji uzyskanej od Mazury Informacja nie określono innych warunków,
  - w obrębie stanowiska postojowego, na którym parkuje i/lub jest obsługiwany SP – 5 km/h.**
- 5) W stosunku do pojazdu Dyżurnego Operacyjnego/ Follow Me nie obowiązuje ograniczenie dopuszczalnej prędkości, określone w pkt. 16.3.1.7. w celach operacyjnych.

#### **16.3.1.8. Stosowanie przepisów o ruchu drogowym**

- 1) W stosunku do ruchu kolumn pojazdów lub pieszych stosuje się odpowiednio przepisy Prawo o ruchu drogowym i niniejszej Instrukcji.
- 2) Kierujący pojazdem musi posiadać aktualne i ważne dokumenty wymagane ustawą Prawo o ruchu drogowym, Zezwolenie oraz inne dokumenty wymagane odrębnymi przepisami wewnętrznymi Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury
- 3) Tryb i zasady postępowania w zakresie nabywania kwalifikacji i wydawania Zezwoleń określa „PROCEDURA UZYSKIWANIA ZEZWOLEŃ DO PORUSZANIA SIĘ W CZĘŚCI AIRISDE LOTNISKA OLSZTYN-MAZURY”.
- 4) Obowiązek posiadania Zezwolenia nie dotyczy osób kierujących pojazdami w kolumnie, prowadzonej na podstawie wydanego odrębnie stosownego upoważnienia, przez osobę posiadającą Zezwolenie. Osoba prowadząca kolumnę zobowiązana jest do udzielenia instruktażu kierującym pojazdami w kolumnie z zasad poruszania się po lotnisku.
- 5) Dopuszczalne jest szkolenie pracowników przed uzyskaniem uprawnień przez dedykowanego Instruktora, na następujących warunkach:

 <p>Port Lotniczy <b>Olsztyn-Mazury</b></p>	<h1>INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA OLSZTYN–MAZURY</h1>	Oznaczenie dokumentu: <b>INOP-EPsy</b>
		Kategoria archiwizacji: <b>A</b>
		Poziom dostępu: <b>Do użytku służbowego</b>
		Wydanie: <b>0-EU</b>

1. Instruktor przed przystąpieniem do szkolenia musi poinformować Dyżurnego Operacyjnego o planowanym szkoleniu, podając przybliżony czas aktywności oraz miejsce gdzie będzie odbywało się szkolenie.
2. Za wszystkie przewinienia (w ruchu kołowym i błędy w obsłudze) podczas szkolenia odpowiedzialny jest Instruktor prowadzący szkolenie.
3. Instruktor odpowiada za sprawność i wyposażenie sprzętu, trzeźwość kierowcy oraz upewnia się, że uczeń ma przy sobie wszystkie wymagane dokumenty.
4. Uczeń nie może znajdować się w pojeździe na miejscu przeznaczonym dla kierowcy pod nieobecność Instruktora.
- 6) Złamanie jakiegokolwiek ustalonej powyżej zasady będzie skutkowało odebraniem Zezwolenia na poruszanie się pojazdami instruktorowi i/lub w uzasadnionych przypadkach odmowę egzaminu na Zezwolenia na poruszanie się pojazdami dla ucznia.
- 7) Trzykrotne odebranie Zezwolenia w ciągu trzech lat będzie skutkowało bezterminowym odebraniem Zezwolenia.
- 8) Wszelka niesprawność pojazdu stwierdzona podczas kontroli musi być usunięta na miejscu. W przypadku stwierdzenia, iż nie jest to możliwe, zostanie odebrana przepustka na pojazd. Pojazd zostanie odprowadzony w asyście poza teren lotniska.

#### **16.3.1.9. Nadzór nad sprzętem, pojazdami**


- 1) Zabrania się zlewania wody ze SP bezpośrednio na płytę lotniska (z wyjątkiem okresu od 01 maja do 31 sierpnia).
- 2) Zabrania się zlewania fekaliów i płynów technicznych ze statku powietrznego bezpośrednio na płytę lotniska.
- 3) Węże, kable, podstawki, stożki ostrzegawcze, butle gazowe i inne akcesoria używane do obsługi naziemnej muszą być przechowywane w sposób nienaruszający przepisów bezpieczeństwa i ochrony oraz przepisów BHP i ppoż.
- 4) Narzędzia, akcesoria, pojazdy i sprzęt muszą być zabezpieczone w taki sposób, aby nie powodować ryzyka wydmuchnięcia lub samoistnego przemieszczenia się (np. w wyniku wiatru, pochyłości płyty). Zabezpieczenie takie polega m. in. na: prawidłowym zahamowaniu sprzętu, wysunięciu wszystkich stabilizatorów (o ile sprzęt jest w nie wyposażony) skutecznym zabezpieczeniu sprzętu ULD na stojakach lub wózkach służących do ich przewozu oraz zwinieniu plandek przyczep bagażowych w przypadku silnych podmuchów wiatru.
- 5) W przypadku pozostawiania pojazdów lub sprzętu poza miejscami wyznaczonymi lub niespełnianie powyższych zapisów będą one usuwane z terenu lotniska na koszt właściciela.

#### **16.3.2. Szczegółowe przepisy ruchu w polu ruchu naziemnego z wyłączeniem Pola Manewrowego Lotniska (PML)**

##### **16.3.2.1 Zasady wypychania SP**

- 1) Kierujący pojazdem ma obowiązek bezwzględnie ustąpić pierwszeństwa kołującemu, holowanemu, wycofującemu lub wypychanemu SP.
- 2) Wypychanie/holowanie SP uważa się za rozpoczęte, gdy:
  - na pojeździe wypychającym/holującym włączone są światła błyskowe,



 Port Lotniczy <b>Olsztyn-Mazury</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA          LOTNISKA OLSZTYN–MAZURY</b>	Oznaczenie dokumentu: <b>INOP-EPSY</b>
		Kategoria archiwizacji: <b>A</b>
		Poziom dostępu: <b>Do użytku służbowego</b>
		Wydanie: <b>0-EU</b>

- światła antykolizyjne statku powietrznego są włączone.

- 3) Operator pojazdu wypychającego/holującego po otrzymaniu informacji o możliwości rozpoczęciu wypychania/holowania SP:
  - włącza światła błyskowe,
  - informuje Mazury TWR / Mazury Informację na grupie100 łączności TETRA o rozpoczęciu wypychania wraz z podaniem numeru stanowiska lub uzyskuje zezwolenie Mazury TWR / informację od Mazury Informacja, dotyczącą holowania w polu manewrowym,
  - rozpoczyna proces wypychania/holowania.

**Zabrania się:**

- 1) wyłączenia świateł błyskowych na pojeździe wypychającym/holującym przed zakończeniem procesu
- 2) rozpoczęcia wypychania/holowania bez załączonych świateł błyskowych na pojeździe wypychającym.
- 4) Uruchomienie silników statku powietrznego uważa się za rozpoczęte, gdy statek powietrzny ma włączone światła antykolizyjne. Przejazd drogą serwisową (nie dotyczy drogi przyległej do Terminala) przed lub za statkiem powietrznym w takim przypadku jest możliwy tylko po uzyskaniu zgody od Koordynatora FOLLOW ME lub Koordynatora obsługi naziemnej odpowiedzialnego za proces uruchamiania silników statku powietrznego.
- 5) Zabroniony jest ruch pojazdów po odcinkach dróg serwisowych, które w związku z kołowaniem, wypychaniem lub wycofywaniem statku powietrznego zostały zablokowane przez pojazd FOLLOW ME z włączonymi światłami ostrzegawczymi lub przez pracownika działu obsługi naziemnej zabezpieczającego operację wypychania.

**Uwaga:** W każdym przypadku, jeżeli statek powietrzny ma włączone światła antykolizyjne zabrania się przejazdu drogą serwisową za/przed statkiem powietrznym (z wyłączeniem drogi przyległej do Terminala), bez zgody osoby nadzorującej proces wypychania, wycofywania bądź uruchamiania SP.

**Zabrania się:**

- 1) przecinania odcinka drogi przed kołującym statkiem powietrznym jeżeli mogłoby to spowodować konieczność zmiany kierunku i/lub prędkości kołowania statku powietrznego,
- 2) przecinania odcinka drogi pomiędzy kołującym statkiem powietrznym a prowadzącym go pojazdem FOLLOW ME,
- 3) zajmowania lub przecinania odcinka pomiędzy statkiem powietrznym a Koordynatorem FOLLOW ME podającym do niego sygnały,
- 4) przekraczania granicy „strefy C” tankowania statku powietrznego, określonej w pkt. 16.7.4, podczas obsługi paliwowej statku powietrznego, przez pojazdy i osoby niezwiązane z tą obsługą,
- 5) postoju pojazdów i pozostawiania innego sprzętu, w tym obsługi naziemnej, w miejscach uniemożliwiających bezkolizyjny wyjazd autocysterny ze stanowiska postojowego,
- 6) uruchamiania pojazdu stojącego w kałuży wycieku/rozlewiska paliwa,

## INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA OLSZTYN–MAZURY

Oznaczenie dokumentu:  
**INOP-EPsy**

Kategoria archiwizacji:  
**A**

Poziom dostępu:  
**Do użytku służbowego**

Wydanie: **0-EU**

- 7) przejeżdżania po kałużach wycieków/rozlewisk paliwa,
- 8) przejeżdżania po przewodach elektrycznych,
- 9) postoju pojazdów i pozostawiania innego sprzętu poza polem technicznym,
- 10) Pozostawiania kontenerów i palet bezpośrednio na płycie postojowej oraz poza miejscami do tego wyznaczonymi.
- 11) przewożenia osób/personelu w ilościach większych niż określone przez producenta pojazdu/sprzętu,
- 12) pozostawiania pojazdów oraz innego sprzętu płytowego w odległości mniejszej niż 3 m od ogrodzenia lotniska,
- 13) ruchu pojazdów po odcinkach dróg serwisowych, które w związku z sytuacją szczególną (lub awaryjną) zostały zablokowane przez pojazdy DOPL/FOLLOW ME/SOL/służby państwowe z włączonymi światłami ostrzegawczymi.
- 14) Wjazdu na centralną drogę przeciwpożarową z wyłączeniem pojazdów LSR-G oraz Służb Utrzymania i DOPL

### **Uwaga:**


- parkowanie sprzętu w strefie bezpieczeństwa B/C (pkt.16.7.) jest surowo zabronione,
- w przypadku pojazdów w ruchu, gdy zachowanie minimalnych odległości może nie być możliwe, wszelkie manewry na płycie postojowej w bezpośredniej bliskości autocysterny (strefa C – pkt.16.7.) muszą być wykonywane z wykorzystaniem osoby naprowadzającej wskazującej bezpieczną odległość (strefa C) od autocysterny i/lub węży paliwowych.

### **16.3.2.2 Zasady ruchu pojazdów**

- 1) Ruch pojazdów na płycie postojowej dozwolony jest tylko po drogach serwisowych zgodnie z oznakowaniem poziomym, znakami pionowymi i sygnałami świetlnymi.
- 2) Kierujący pojazdem włączającym się do ruchu na drodze serwisowej musi ustąpić pierwszeństwa przejazdu pojazdom będącym w ruchu na tej drodze.
- 3) Kierujący pojazdem ma obowiązek ustąpić pierwszeństwa osobom lub pojazdowi opuszczającemu drogę kołowania po zakończeniu procesu wypychania statku powietrznego.
- 4) Kierujący pojazdem musi ustąpić pierwszeństwa pojazdom poruszającym się drogami serwisowymi przecinającymi (opuszczającymi) drogę kołowania.
- 5) Wjazd/wyjazd pojazdu na/ze stanowisko postojowe dozwolony jest wyłącznie z/na drogi serwisowej przylegającej do tego stanowiska.

**Uwaga: Nie dotyczy pojazdów: FOLLOW ME, SOL, służb technicznych i państwowych, w przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa i/lub operacyjnymi.**

- 6) Uczestnicy ruchu mają obowiązek zachować szczególną ostrożność w obszarach oznaczonych liniami bezpieczeństwa i w ich pobliżu.
- 7) Zabronione jest zajmowanie przez osoby, pojazdy i sprzęt obsługi naziemnej obszaru wyznaczonego liniami bezpieczeństwa na stanowisku postojowym statków powietrznych, w trakcie kołowania, wycofywania lub ustawiania statku powietrznego na stanowisku postojowym. Podjazd GPU lub podejście pracownika do SP z włączonymi światłami antykolizyjnymi i działającymi silnikami może nastąpić tylko do wysokości przedniej goleni statku powietrznego z zachowaniem bezpiecznej

 Port Lotniczy <b>Olsztyn-Mazury</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA          LOTNISKA OLSZTYN–MAZURY</b>	Oznaczenie dokumentu: <b>INOP-EPSY</b>
		Kategoria archiwizacji: <b>A</b>
		Poziom dostępu: <b>Do użytku służbowego</b>
		Wydanie: <b>0-EU</b>

odległości od stref niebezpiecznych działających silników statku powietrznego (wskazanych w pkt. 16.7.5), dalsze wykonywanie czynności jest możliwe tylko w przypadku wyłączenia świateł ostrzegawczych i wszystkich silników statku powietrznego.

- 8) Zabronione jest zajmowanie przez osoby, pojazdy i sprzęt obsługi naziemnej obszaru wyznaczonego liniami bezpieczeństwa na stanowisku postojowym statków powietrznych, w trakcie wypychania lub uruchamiania silników statku powietrznego na stanowisku postojowym z wyłączeniem niezbędnego sprzętu (ciągnik do wypychania, GPU i ASU) i personelu w celu zapewnienia niezbędnej obsługi. Personel i sprzęt muszą zawsze znajdować się poza obszarami niebezpiecznymi działających silników statku powietrznego (wskazanych w pkt. 16.7.).
- 9) Przekraczanie linii bezpieczeństwa przez pojazdy poruszające się po płycie postojowej dozwolone jest tylko po drodze serwisowej przylegającej do płyty postojowej.

**Uwaga:** Nie dotyczy pojazdów: FOLLOW ME, SOL i służb państwowych, w przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa i/lub operacyjnymi.

- 10) Zabronione jest zajmowanie w okresie zimowym przez osoby, pojazdy i inny sprzęt obszaru wyznaczonego na płycie postojowej przeznaczonego wyłącznie do składowania śniegu.
- 11) Zespół pojazdów poruszający się po drodze serwisowej może składać się z:
  - ciągnika i max. 4 przyczep bagażowych,
  - ciągnika i max. 3 platform do przewozu palet oraz dużych kontenerów bagażowych.
- 12) Nie dopuszcza się łączenia różnego rodzaju sprzętu ( np. przyczepa+ wózek lub przyczepa i agregat GPU).
- 13) Kierowcy przed ruszeniem muszą upewnić się, że przewożony ładunek/kontener jest zabezpieczony, a pojazd lub sprzęt pozbawiony jest luźnych elementów mogących odpaść podczas jego ruchu.
- 14) Ładunek można przewozić tylko za pomocą pojazdów/sprzętu do tego przeznaczonych.
- 15) Ładunek musi być zabezpieczony przed jego zgubieniem i/lub zniszczeniem podczas transportu.
- 16) W czasie występowania warunków ograniczonej widzialności pojazdy poruszające się po płycie postojowej wyposażone w lampy ostrzegawcze barwy żółtej muszą mieć je włączone.

### 16.3.3.Szczegółowe przepisy ruchu w PML

16.3.3.1. Wjazd w PML jest dozwolony dla pojazdów:

- a) DYŻURNEGO OPERACYJNEGO PORTU;
- b) SOKOLNIKA;
- c) PIONU BEZPIECZEŃSTWA \*
- d) LSR-G i SŁUŻB RATUNKOWYCH \*
- e) PIONU TECHNICZNEGO \*
- f) POJAZDU POMIAROWEGO WSPÓŁCZYNNIKA SZCZEPNOŚCI
- g) POJAZDÓW UTRZYMANIA ZIMOWEGO

## h) POJAZDÓW HOLUJĄCYCH SP.

\* tylko w przypadku wykonywania czynności służbowych związanych z utrzymaniem stanu techniczno-eksploatacyjnego elementów infrastruktury w PML (lub w przypadku wykonywania asysty do tych czynności) i/lub w czasie wystąpienia sytuacji zagrożenia;

- a) Wjazd (w tym w związku z holowaniem SP) oraz wejście na pole manewrowe może nastąpić wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia Mazury TWR / informacji od Mazury Informacja.
- b) Wjazd pojazdów w pole manewrowe innych niż wymienionych powyżej, jest dozwolony tylko po wcześniejszym uzgodnieniu i otrzymaniu zgody od Dyżurnego Operacyjnego.

**Uwaga:** Po uzyskaniu zgody od Dyżurnego Operacyjnego należy uzyskać zezwolenie Wieży

- c) Czasowe zajęcie sektora PML w celu wykonania czynności służbowych może nastąpić wyłącznie po uzyskaniu zgody Dyżurnego Portu i zezwolenia Mazury TWR / informacji od Mazury Informacja

### 16.3.3.2. Poruszanie się pojazdów w PML

- 1) Pojazd w PML musi mieć włączone światła mijania/dzienne i światła ostrzegawcze.
- 2) Uczestnik ruchu, po uzyskaniu zezwolenia Mazury TWR / informacji od Mazury Informacja, przed wjazdem/wejściem w pole manewrowe ma obowiązek zachować szczególną ostrożność i upewnić się, czy na zajmowanym odcinku drogi startowej lub drogi kołowania nie odbywa się ruch statków powietrznych.
- 3) Uczestnik ruchu ma obowiązek niezwłocznie wykonywać polecenia Mazury TWR / zgodnie z informacjami od Mazury Informacja w zakresie zmiany uprzednio wydanego zezwolenia Mazury TWR / informacji od Mazury Informacja.
- 4) Kierujący pojazdem ma obowiązek uzyskania zezwolenia Wieży na każdorazowe zajęcie lub przecięcie drogi startowej, również w przypadku, gdy droga startowa jest czasowo wyłączona z użycia i zamknięta dla ruchu statków powietrznych.

**Uwaga:** Jeżeli zezwolenia Mazury TWR / informacji od Mazury Informacja nie uzyskano wcześniej, zabronione jest przekraczanie oznakowanego miejsca oczekiwania przed drogą startową.

**Uwaga:** Uczestnicy ruchu są zobowiązani do zgłaszania do Mazury TWR / Mazury Informacja, a następnie do Dyżurnego Operacyjnego wszelkich incydentów dotyczących pola manewrowego, w tym zwłaszcza nieuprawnionych wtargnięć na drogi startowe lub w strefy wrażliwe ILS.

- 5) W stosunku do pojazdu pomiarowego, w trakcie dokonywania pomiarów współczynnika tarcia nawierzchni drogi startowej:
  - zabronione jest zajmowanie lub przecinanie drogi startowej przed tym pojazdem,
  - nie obowiązuje ograniczenie dopuszczalnej prędkości, określone w pkt. 16.3.1.20.9 lit. c.
- 6) W stosunku do pojazdu Dyżurnego Operacyjnego nie obowiązuje ograniczenie dopuszczalnej prędkości, określone w pkt. 16.3.1.6



Port Lotniczy  
**Olsztyn-Mazury**

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA OLSZTYN–MAZURY

Oznaczenie dokumentu:  
**INOP-EPSY**

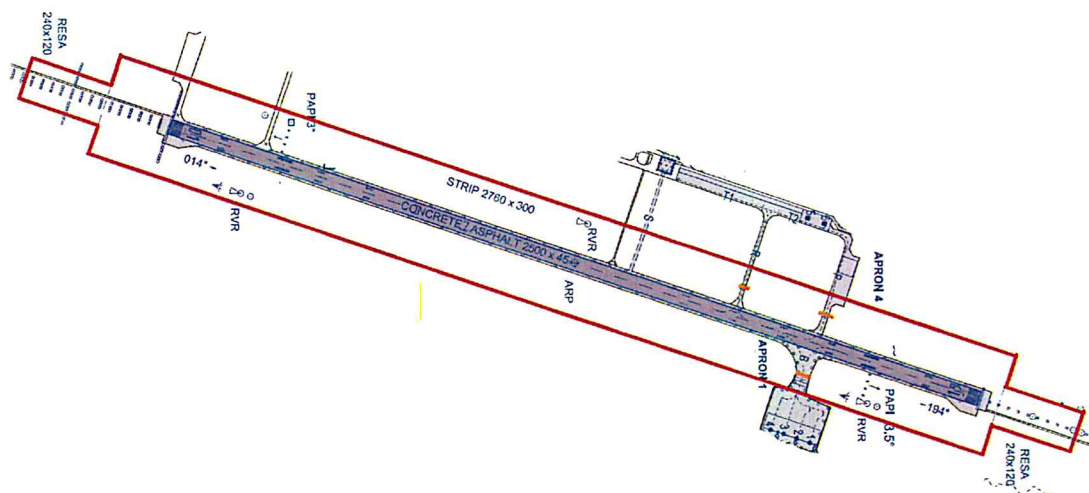
Kategoria archiwizacji:  
**A**

Poziom dostęp:  
**Do użytku służbowego**

Wydanie: **0-EU**

## Zabrania się:

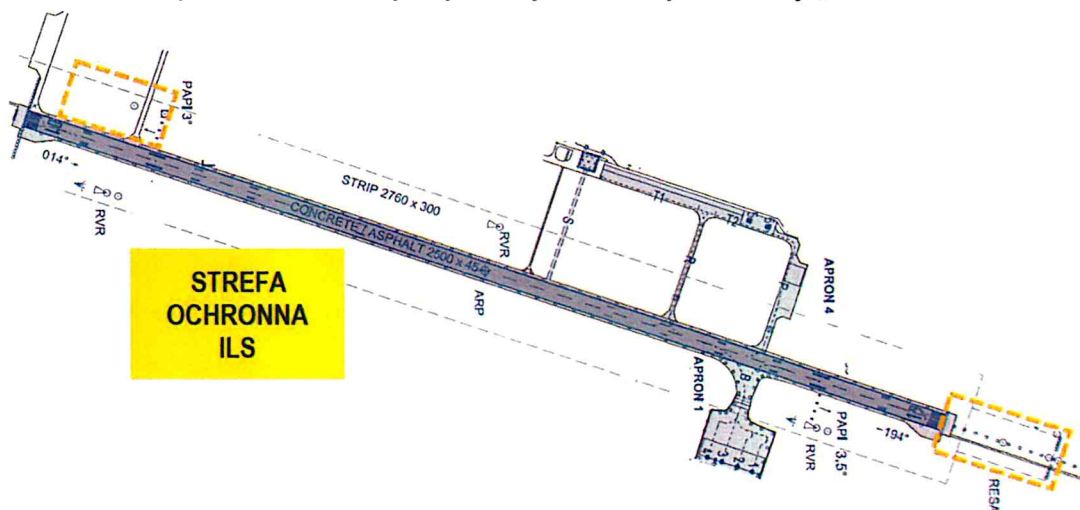
- a) Jeżeli brak zezwolenia Mazury TWR / informacji uzyskanej od Mazury Informacja, zabrania się zatrzymywania pojazdów w odległości mniejszej niż:
- **150 m od osi Drogi Startowej** – odległość oznaczona czerwonymi chorągiewkami (pas Drogi Startowej wraz z RESA), lub
  - **Poprzeczka oczekiwania przed DS**, jeśli pojazd znajduje się na drodze kołowania.
  - 35 m od krawędzi drogi kołowania,



STREFA WOLNA OD POJAZDÓW / PRZESZKÓD PODCZAS OPERACJI STARTÓW I LĄDOWAŃ

**Uwaga:** Zakaz dotyczy również w przypadku, gdy odpowiednia droga jest czasowo wyłączona z użycia i zamknięta dla ruchu SP.

- b) ruchu pojazdów i pieszych w strefach krytycznych ILS, bez zezwolenia Mazury TWR / informacji uzyskanej od Mazury Informacja,  
c) postoju i zatrzymywania pojazdów w strefach wrażliwych ILS bez zezwolenia Mazury TWR / informacji uzyskanej od Mazury Informacja,



STREFY OCHRONNE ILS

**Uwaga:** Zakaz nie dotyczy postoju i zatrzymywania pojazdów, związanych z wykonywaniem obsługi technicznej w strefach ochronnych ILS, po uzyskaniu zezwolenia Mazury TWR / informacji uzyskanej od Mazury Informacja i wcześniejszej zgody Dyżurnego Operacyjnego.

d) przecinania miejsc oczekiwania przed drogą startową bez zezwolenia Wieży.

7) Kierujący pojazdem ma obowiązek niezwłocznego zgłoszenia do Mazury TWR / Mazury Informacja:

- zwolnienia DS,
- opuszczenia PML, z podaniem informacji o zwolnieniu ostatnio zajmowanej drogi

**Uwaga:** zwolnienie drogi startowej następuje po całkowitym minięciu miejsca oczekiwania.

- 8) Opuszczenie sektora pola manewrowego po zakończeniu wykonywania czynności służbowych, na zajęcie którego wcześniej uzyskano zgodę Dyżurnego Operacyjnego i zezwolenie Mazury TWR / informację uzyskaną od Mazury Informacja, uczestnik ruchu ma obowiązek niezwłocznie zgłosić do Mazury TWR / Mazury Informacja, a następnie Dyżurnemu Operacyjnemu.
- 9) Jakakolwiek zmiana warunków ruchu, na który uprzednio zostało wydane zezwolenie Mazury TWR / informacja od Mazury Informacja, wymaga ponownego uzyskania zezwolenia Mazury TWR / informacji od Mazury Informacja.
- 10) Zezwolenie Mazury TWR / informacja od Mazury Informacja przekazywane są drogą dwukierunkowej łączności radiotelefonicznej TETRA na gr. 100
- 11) Korespondencja radiotelefoniczna w PML musi być prowadzona zgodnie z INSTRUKCJĄ ZAPEWNIENIA LOTNISKOWEGO SYSTEMU ŁĄCZNOŚCI (załącznik 3 INOP EPSY)

#### 16.3.4 System kierowania i kontroli ruchu naziemnego

W strefie operacyjnej lotniska Olsztyn-Mazury funkcjonuje system kierowania i kontroli ruchu naziemnego składającego się z:

- a) pomocy wzrokowych – oznakowania pionowe oraz poziome, oświetlenie części PRN (pkt. 16.7.3.),
- b) organu ruchu lotniczego (pkt. 16.2.2.),
- c) nadzoru Dyżurnego Operacyjnego (pkt. 16.2.3.),
- d) szkoleń dla osób przebywających w strefie operacyjnej,
- e) wymaganych asyst przeszkolonego personelu dla osób/pojazdów nieposiadających przeszkolenia z zasad poruszania się (pkt. 8.1.1.),
- f) regulacji dot. poruszania się pojazdów w strefie operacyjnej ujętych w Instrukcji Operacyjnej EPSY (pkt. 16)


## 16.4. Postępowanie w sytuacjach awaryjnych

### 16.4.1. Zasady ogólne

- 1) Po ogłoszeniu alarmu w Porcie Lotniczym Olsztyn-Mazury, każdy uczestnik ruchu zobowiązany jest do bezwzględnego podporządkowania się poleceniom wydawanym przez Kierującego Działaniami Ratowniczymi – KDR i/lub Dyżurnego Portu Lotniczego,
- 2) Uczestnik ruchu ma obowiązek nie utrudniać prac służbom ratowniczym. Zabrania się koncentracji i przebywania w pobliżu miejsca zdarzenia osób postronnych, niezwiązanych ze zdarzeniem.
- 3) Pojazdy ratownicze podążające do udzielenia pomocy statkowi powietrznemu będącemu w niebezpieczeństwie lub innej pomocy mają pierwszeństwo:
  - przed każdym rodzajem ruchu na płycie postojowej i drogach serwisowych;
  - przed lądującymi, kołującymi lub startującymi statkami powietrznymi w PML po udzieleniu takiego pierwszeństwa przez Mazury TWR / informacji uzyskanej od Mazury Informacja.
- 4) Każdy uczestnik ruchu w przypadku stwierdzenia lub spowodowania:
  - zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lotniskowego i/lub drogowego, zaistniałego w wyniku awarii pojazdu ma obowiązek natychmiast powiadomić o tym Dyżurnego Operacyjnego;
  - uszkodzenia SP lub elementu infrastruktury Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury ma obowiązek natychmiast powiadomić o tym Dyżurnego Operacyjnego;
  - zanieczyszczenia nawierzchni np. na skutek wycieku paliwa lub innych płynów, ma obowiązek natychmiast powiadomić o tym Dyżurnego Operacyjnego lub Koordynatora FOLLOW ME;
  - zalegania FOD zobowiązany jest podjąć i umieścić go w wyznaczonym pojemniku.

**Uwaga:** Wnętrza pojazdów muszą być wolne od zalegających śmieci, aby zmniejszyć ryzyko FOD;

  - kolizji/ wypadku ma obowiązek natychmiast powiadomić o zaistniałym fakcie Dyżurnego Operacyjnego.
- 5) Każdy kto uczestniczył lub był świadkiem zgłoszonego wypadku ma obowiązek pozostać w miejscu zdarzenia (o ile pozwala na to jego bezpieczeństwo) do czasu przybycia właściwych służb oraz udzielenia niezbędnych wyjaśnień.
- 6) Świadek może opuścić miejsce zdarzenia w przypadku konieczności pełnienia innych niecierpiących zwłoki obowiązków, wyłącznie za zgodą właściwych służb badających
- 7) W przypadku unieruchomienia pojazdu, kierujący pojazdem musi natychmiast usunąć pojazd z drogi i włączyć światła awaryjne. W przypadku braku możliwości samodzielnego usunięcia unieruchomionego pojazdu z drogi, kierujący musi:
  - włączyć światła awaryjne,
  - wystawić trójkąt ostrzegawczy (o ile pojazd jest w niego wyposażony),
  - powiadomić Dyżurnego Operacyjnego lub Koordynatora FOLLOW ME (w zależności od okoliczności),
  - nie oddalać się od pojazdu do czasu przybycia pomocy i ostrzegać innych uczestników ruchu o zagrożeniu do czasu usunięcia unieruchomionego pojazdu.

 Port Lotniczy <b>Olsztyn-Mazury</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA          LOTNISKA OLSZTYN–MAZURY</b>	Oznaczenie dokumentu: <b>INOP-EPsy</b>
		Kategoria archiwizacji: <b>A</b>
		Poziom dostępu: <b>Do użytku służbowego</b>
		Wydanie: <b>0-EU</b>

## 16.4.2. Postępowanie w sytuacjach awaryjnych w PML

### 16.4.2.1 Utrata łączności radiotelefonicznej z Mazury TWR / Mazury Informacja

- ✓ Kierujący pojazdem ma obowiązek niezwłocznie opuścić pole manewrowe, prowadząc pojazd wyłączając go po tych odcinkach drogi startowej i/lub drogi kołowania, na których zajęcie uprzednio uzyskał zezwolenie Mazury TWR. Zajmowanie innych odcinków dróg jest zabronione.
- ✓ Jeżeli nie jest możliwe opuszczenie pola manewrowego bez przecinania lub zajmowania odcinków drogi kołowania i/lub drogi startowej, na których przecięcie lub zajęcie kierujący pojazdem nie otrzymał uprzednio zezwolenia Mazury TWR, ma on obowiązek niezwłocznie ustawić pojazd w sposób umożliwiający nadawanie sygnałów świetlnych w kierunku budynku TWR, poprzez włączanie i wyłączanie świateł drogowych lub innych odpowiednich ze względu na konstrukcję pojazdu.

### 16.4.2.2. Kierujący pojazdem ma obowiązek:

- 1) stosować się do sygnałów podawanych z budynku TWR, o znaczeniu jak niżej:
  - **zielone błyski** – zezwolenie na przecięcie pola wlotów lub na wejście na drogę kołowania,
  - **stałe światło czerwone** – zatrzymać się,
  - **czerwone błyski** – opuścić pole wlotów lub drogę kołowania, odszukać i obserwować SP,
  - **białe błyski** – opuścić PML

lub w przypadkach awaryjnych lub gdy nie zauważono w/w sygnałów:

- **błykanie światłami drogi startowej lub drogi kołowania** – opuścić drogę startową i obserwować budynek TWR, skąd jest podawany sygnał świetlny;
- 2) powiadomić Mazury TWR / Mazury Informację poprzez:
    - łącznie telefoniczne
 lub
    - nadawanie sygnałów świetlnych odpowiednio jak w pkt. 16.4.2.1.
  - 3) W przypadku awarii pojazdu, przy jednoczesnej utracie łączności radiotelefonicznej z Mazury TWR / Mazury Informacja kierujący pojazdem ma obowiązek postępować odpowiednio jak w pkt. 16.4.1.

## 16.5. Wyposażenie do realizacji zadań

### 16.5.1. Pojazdy

- 1) Pojazdy oraz sprzęt muszą spełniać wymagania techniczno-eksploatacyjne określone i wynikające odpowiednio z ustawy Prawo o ruchu drogowym lub określone w AHM IATA.



- 2) Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w aktualny „Plan Sytuacyjny Części Lotniczej Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury” wraz z „Wyciągiem z Przepisów Dotyczących Postępowania w Sytuacjach Awaryjnych” – pkt. 16.7.2.
- 3) Pojazdy poruszające się w polu manewrowym muszą być wyposażone w:
  - a) ostrzegawcze światła błyskowe,
  - b) środki łączności radiotelefonicznej, zapewniające łączność z Mazury TWR / Mazury Informacja i Dyżurnym operacyjnym,
  - c) latarkę elektryczną,
  - d) linkę holowniczą.

**Uwaga:** Zalecane jest stosowanie typu ogumienia pojazdów odpowiedniego do pory roku.

- 4) Pojazd w strefie operacyjnej lotniska powinien być oznakowany logiem/nazwą operatora
- 5) Pojazdy w PML powinny posiadać odblaskowe pasy barwy żółtej lub być oznakowane kolorem (w całości lub częściowo):
  - a) Czerwonym – tylko w przypadku pojazdów ratowniczych;
  - b) Żółtym – w przypadku pojazdów Follow-Me;
  - c) Żółtym lub innym kolorem rzucającym się w oczy – w przypadku innych pojazdów służb lotniskowych.
- 6) Każdy pojazd w strefie operacyjnej lotniska ma obowiązek używać świateł przeszkodowych (ostrzegawczych) niskiej intensywności Typu C, koloru żółtego zgodnych z wymaganiami CS ADR-DSN.Q.850 (pkt.16.6 q) za wyjątkiem pojazdów ratowniczych w czasie prowadzenia akcji ratunkowej oraz Follow Me
- 7) Pojazdy Follow Me w strefie operacyjnej lotniska mają obowiązek używać świateł przeszkodowych (ostrzegawczych) niskiej intensywności Typu D, koloru żółtego zgodnych z wymaganiami CS ADR-DSN.Q.850 (pkt. 16.6 )
- 8) Pojazdy ratownicze w czasie prowadzenia akcji ratunkowej w strefie operacyjnej lotniska mają obowiązek używać świateł przeszkodowych (ostrzegawczych) niskiej intensywności Typu C, koloru niebieskiego zgodnych z wymaganiami CS ADR-DSN.Q.850 (pkt. 16.6)
- 9) Na wyposażeniu pojazdu lub sprzętu obsługi naziemnej muszą znajdować się następujące dokumenty:
  - a) dowód rejestracyjny z ważnym przeglądem technicznym lub ważny dowód potwierdzający wykonanie przeglądu / dopuszczenia technicznego pojazdu, kopię badań UDT,
  - b) dokument potwierdzający ubezpieczenie pojazdu,
  - c) plan sytuacyjny części lotniczej Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury, wraz z wyciągiem z przepisów dotyczących postępowania w sytuacjach awaryjnych pkt. 16.7.

## 16.5.2. Kierujący pojazdami

Kierujący pojazdami muszą posiadać przy sobie wymagane na terenie Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury dokumenty, o których mowa odpowiednio w pkt. 16.3.1.7, a także mają

- 1) Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 z późn. zm.).
- 2) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137).
- 3) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie lotniczych urzędzeń naziemnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 121).
- 4) Wytoczne Nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 maja 2004 r. w sprawie realizacji europejskiego programu zapobiegania nieuprawnionym wtargnięciom na drogi startowe.
- 5) Wytoczne Nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 października 2006 r. w sprawie zasad wyznaczania i oznakowania stref ochronnych ILS.
- 6) Wytoczne Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 sierpnia 2007 r. zmieniające wytyczne w sprawie zasad wyznaczania i oznakowania stref ochronnych ILS.
- 7) Aneks 2 ICAO.
- 8) Aneks 6 ICAO.
- 9) Aneks 14 ICAO.
- 10) Aneks 19 ICAO.
- 11) Procedury Służb Zegluga Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc. 4444).
- 12) Airport Services Manual (ICAO Doc 9137-AN/898).
- 13) Airport Handling Manual – AHM 34th Edition/2014 IATA z późn. zm.
- 14) Załącznik 1 INOP EPSY – Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia na Lotnisku Olsztyn-Mazury
- 15) Procedura Uzyskania Zezwolenia do Poruszania się w Części Airside Lotniska Olsztyn-Mazury

#### 16.6. Wykaz dokumentów związanych

**Uwaga:** Zaleca się noszenie kamizelki odblaskowych w warunkach nocnych oraz ograniczonej widzialności na terenie Airside Lotniska.

**Uwaga:** Nie dotyczy pasażerów i ciągów pieszych pod budynkiem Terminala. Piesi przebywający w PML mają obowiązek posiadania przy sobie radiotelefonu zapewnialajacego łączność radiotelefoniczna z Mazury TWR / Mazury Informacja.

Piesi mają obowiązek używania ubioru ochronnego, koloru jaskrawego z elementami odblaskowymi lub założenia kamizelki ostrzegawczej w PRN.

#### 16.5.3. Piesi


**Uwaga:** Zalecane jest posiadanie telefonu komórkowego z zapisanymi numerami telefonów do Mazury TWR / Mazury Informacja i Dyżurnego Operacyjnego.

**Uwaga:** obowiązek używania ubioru ochronnego koloru jaskrawego z elementami odblaskowymi lub kamizelki ostrzegawczej nie dotyczy kierowców samochodów VIP oraz Sokolnika w czasie wykonywania przez nich obowiązków służbowych.

**Uwaga:** obowiązek używania ubioru ochronnego koloru jaskrawego z elementami odblaskowymi lub kamizelki ostrzegawczej.

obowiązek posiadania ubioru ochronnego koloru jaskrawego z elementami odblaskowymi


		<b>LOTNISKA OLSZTYN-MAZURY</b> <b>INSTRUKCJA OPERACYJNA</b>	Oznaczenie dokumentu: <b>INOP-EPSY</b>
Kategoria archiwizacji: <b>A</b>	Poziom dostępn: Do użytku służbowego		Wydanie: <b>0-EU</b>



 Port Lotniczy <b>Olsztyn-Mazury</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA  LOTNISKA OLSZTYN–MAZURY</b>	Oznaczenie dokumentu: <b>INOP-EPsy</b>
		Kategoria archiwizacji: <b>A</b>
		Poziom dostępu: <b>Do użytku służbowego</b>
		Wydanie: <b>0-EU</b>

- 16) Rozporządzenie Komisji UE nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r.  
17) Akceptowalne Sposoby Spełnienia Wymagań (AMC) Specyfikacje Certyfikacyjne (CS) oraz Materiały Zawierające Wytyczne (GM) do Projektowania Lotnisk Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

## 16.7. Załączniki

### 16.7.1. WZORY UPOWAŻNIENI

 Port Lotniczy Olsztyn-Mazury
<b>Upoważnienie Nr xx</b>
Upoważnia się p. Jana Kowalskiego Do przeprowadzania kontroli wszystkich pojazdów mechanicznych, wyposażenia i maszyn znajdujących się / pracujących / poruszających się na terenie Lotniska Olsztyn Mazury
Upoważnienie ważne do dnia: xx/yy/zzzz Szymany, dnia: ..... Upoważnienie wystawił(a): .....

 Port Lotniczy Olsztyn-Mazury	
<b>Zezwolenie Nr xx</b>	
Upoważniając p. Jana Kowalskiego Do samodzielnego poruszania się pojazdami na terenie Lotniska Olsztyn Mazury.	
Zezwolenie ważne do dnia: xx/yy/zzzz Szymany, dnia: ..... Zezwolenie wystawił(a): .....	

(wzory przepustek są zawarte w Instrukcji Przepustkowej)



Port Lotniczy  
**Olsztyn-Mazury**

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA OLSZTYN-MAZURY

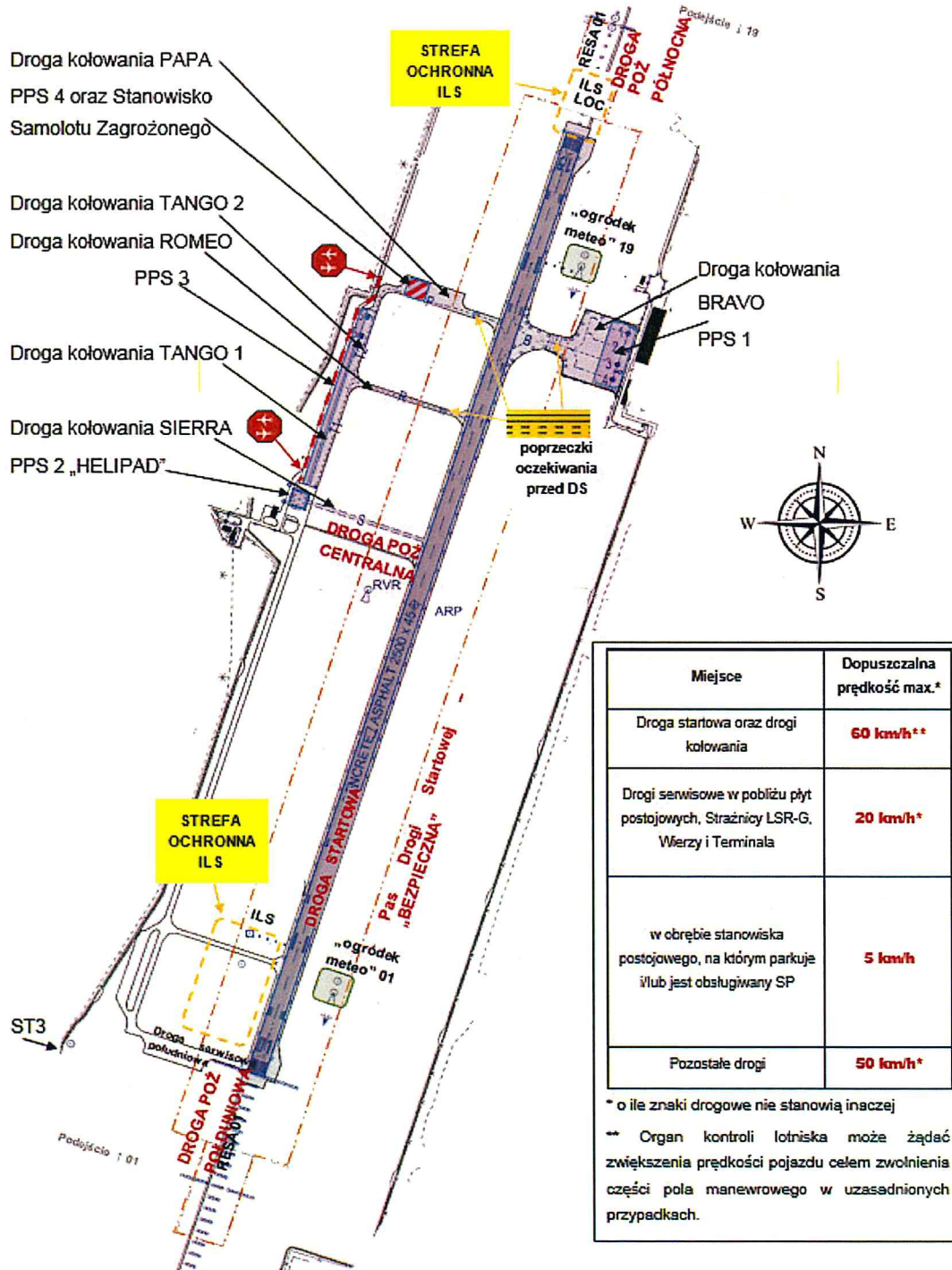
Oznaczenie dokumentu:  
**INOP-EPsy**

Kategoria archiwizacji:  
**A**

Poziom dostępu:  
**Do użytku służbowego**

Wydanie: **0-EU**

## 16.7.2. PLAN SYTUACYJNY CZĘŚCI LOTNICZEJ PORTU LOTNICZEGO OLSZTYN-MAZURY WRAZ Z WYCIĄGIEM PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH POSTĘPOWANIA W SYTUACJACH AWARYJNYCH.





Port Lotniczy  
**Olsztyn-Mazury**

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA OLSZTYN-MAZURY

Oznaczenie dokumentu:  
**INOP-EPHY**

Kategoria archiwizacji:  
**A**

Poziom dostępu:  
**Do użytku służbowego**

Wydanie: **0-EU**

## 1. Zasady ogólne

Po ogłoszeniu alarmu na Lotnisku Olsztyn-Mazury, każdy uczestnik ruchu zobowiązany jest do bezwzględnego podporządkowania się poleceniom wydawanym przez Kierującego Działaniami Ratowniczymi.

Pojazdy ratownicze podążające na ratunek statkowi powietrznemu będącemu w niebezpieczeństwie lub innej pomocy mają pierwszeństwo przed każdym rodzajem ruchu na PPS i drogach dojazdowych przed lądującymi i kołującymi SP na PML po udzieleniu takiego pierwszeństwa przez Mazury TWR / informacji uzyskanej od Mazury Informacja. Każdy uczestnik ruchu w przypadku stwierdzenia lub spowodowania:

- Zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lotniskowego i/lub drogowego, zaistniałego w wyniku awarii pojazdu ma obowiązek natychmiast powiadomić o tym Dyżurnego Operacyjnego.
- Uszkodzenia SP lub elementu infrastruktury lotniska Olsztyn-Mazury ma obowiązek natychmiast powiadomić o tym Dyżurnego Operacyjnego.
- Zanieczyszczenia Nawierzchni np. na skutek wycieku paliwa lub innych płynów, ma obowiązek powiadomić o tym Dyżurnego Operacyjnego lub Follow Me.
- Zalegania FOD zobowiązany jest umieścić go w wyznaczonym pojemniku

## 2. Unieruchomienie pojazdu na PRN i drogach dojazdowych z wyłączeniem PML.

W przypadku unieruchomienia pojazdu, kierujący pojazdem musi natychmiast usunąć pojazd drogi i włączyć światła awaryjne. W przypadku braku możliwości samodzielnego usunięcia unieruchomionego pojazdu z drogi, kierujący musi:

- Włączyć światła awaryjne
- Założyć kamizelkę ostrzegawczą
- Powiadomić Dyżurnego Operacyjnego lub Follow Me
- Nie oddalać się od pojazdu do czasu przybycia pomocy i ostrzegać innych uczestników ruchu o zagrożeniu do czasu usunięcia pojazdu.

## 3. Postępowanie w sytuacjach awaryjnych w PML

W przypadku utraty łączności radiotelefonicznej z Mazury TWR / Mazury Informacja:

3.1. Kierujący pojazdem ma obowiązek niezwłocznie opuścić PML, prowadząc pojazd wyłącznie po tych odcinkach DS. i/lub DK, na których zajęcie uprzednio uzyskał zezwolenie Mazury TWR / informację uzyskaną od Mazury Informacja. Zajmowanie innych odcinków dróg jest zabronione.

**Uwaga:** Przepisy pkt. 1 lit. a i b stosuje się odpowiednio.

3.2. Jeżeli nie jest możliwe opuszczenie PML bez przecinania lub zajmowania odcinków DS. i/lub DK, na których przecięcie lub zajęcie kierujący pojazdem nie otrzymał uprzednio zezwolenia Mazury TWR / informacji uzyskanej od Mazury Informacja, ma on obowiązek niezwłocznie ustawić pojazd w sposób umożliwiający nadawanie sygnałów świetlnych w kierunku budynku TWR, poprzez włączanie i wyłączanie światła drogowych lub innych odpowiednich ze względu na konstrukcję pojazdu.

**Uwaga:** Przepisy pkt. 1 lit. a i b stosuje się odpowiednio.

3.3. Kierujący ma obowiązek:

a) Stosować się do sygnałów podawanych przez Mazury TWR / informacji od Mazury Informacja, o znaczeniu jak niżej:

- Zielone błyski- zezwolenie na przecięcie pola wlotów lub wejścia na DK
- Stałe światło czerwone- zatrzymać się
- Czerwone błyski- opuścić pole wlotów lub DK
- Białe błyski- opuścić PML

Lub w przypadkach awaryjnych lub gdy nie zauważono ww. sygnałów:

- Błyskanie światłami DS. lub DK- opuścić DS. i obserwować budynek Wieży, skąd podawany jest sygnał świetlny;

b) Powiadomić Mazury TWR / Mazury Informacja poprzez:

- Łączy telefoniczne
- Lub nadawać sygnały świetlne

W przypadku awarii pojazdu, przy jednoczesnej utracie łączności radiotelefonicznej z Mazury TWR / Mazury Informacja, kierujący pojazdem ma obowiązek postępować odpowiednio jak w pkt. 3.2. i/lub 3.3. lit. b.

Służba	Nr telefonu / Nr Radia
Dyżurny Operacyjny	89 544 34 10 / 101,102
Mazury TWR / Mazury Informacja	89 544 34 15 / 112
Lotniskowa Służba Ratowniczo-Gaśnicza	89 544 34 73/ 920
Służba Ochrony Lotniska	89 544 34 33 / 315
Policja	997
Służba Medyczna	998



Port Lotniczy  
**Olsztyn-Mazury**

## INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA OLSZTYN–MAZURY

Oznaczenie dokumentu:  
**INOP-EPsy**

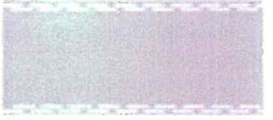
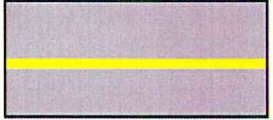
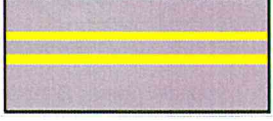

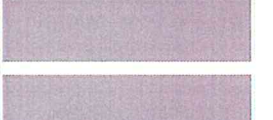

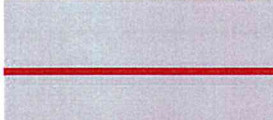
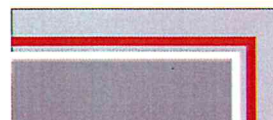
Kategoria archiwizacji:  
**A**

Poziom dostępu:  
**Do użytku służbowego**

Wydanie: **0-EU**

### 16.7.3. WZORY OZNACZEŃ POZIOMYCH, ZNAKÓW PIONOWYCH, ŚWIATEŁ I SYGNAŁÓW NA POLU RUCHU NAZIEMNEGO.

Oznaczenia poziome:

	Droga techniczna (oznaczenie w pobliżu PPS)
	Oś drogi kołowania
	Krawędź drogi kołowania
	Linia pośredniego zatrzymania na drodze kołowania
	Linia zatrzymania
	Oznaczenie stanowiska postojowego na linii kołowania
	Linia bezpieczeństwa
	Linie wyznaczające obszar pola technicznego





Port Lotniczy  
**Olsztyn-Mazury**

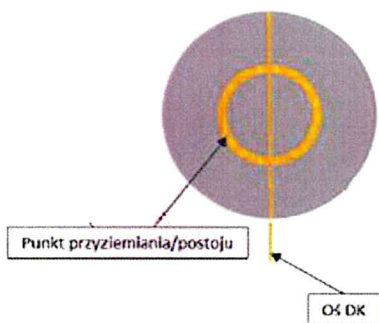
# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA OLSZTYN-MAZURY

Oznaczenie dokumentu:  
**INOP-EPsy**

Kategoria archiwizacji:  
**A**

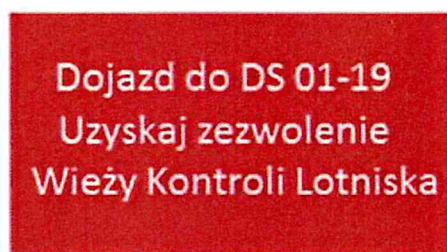
Poziom dostępu:  
**Do użytku służbowego**

Wydanie: **0-EU**

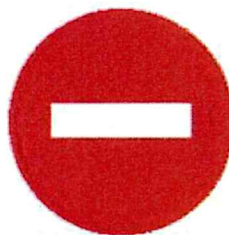


Oznakowanie  
stanowiska  
postojowego dla  
śmigłowców

Oznaczenia Pionowe Nakazu:



Stop - kołujący statek  
powietrzny



Zakaz Wjazdu

Oznaczenia Pionowe Informacyjne:



Opuszczenie drogi startowej



Długość drogi startowej



Zjazd z drogi startowej





Port Lotniczy  
**Olsztyn-Mazury**

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA OLSZTYN-MAZURY

Oznaczenie dokumentu:  
**INOP-EPsy**

Kategoria archiwizacji:  
**A**

Poziom dostęp:  
**Do użytku służbowego**

Wydanie: **0-EU**

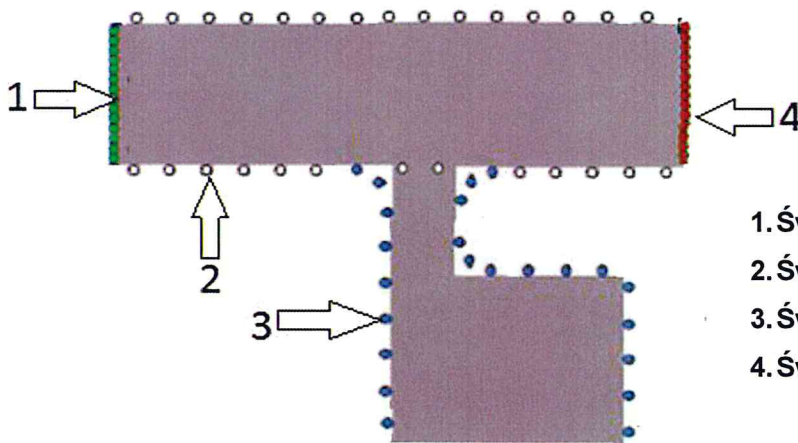


Skrzyżowanie dróg kołowania



Poprzeczka zatrzymania przed  
drogą startową

Światła:



1. Światła progu DS
2. Światła krawędzi DS
3. Światła krawędzi drogi kołowania
4. Światła końca DS



Port Lotniczy  
**Olsztyn-Mazury**

## INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA OLSZTYN-MAZURY

Oznaczenie dokumentu:  
**INOP-EPsy**

Kategoria archiwizacji:  
**A**

Poziom dostępu:  
**Do użytku służbowego**

Wydanie: **0-EU**

### 16.7.4. STREFY BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS TANKOWANIA ROZTANKOWYWANIA STATKU POWIETRZNEGO.

OPIS STREF TANKOWANIA

#### STREFA TANKOWANIA




strefa A

strefa B

strefa C

#### STREFA A – Strefa obsługi SP

1. Strefa obejmuje obszar zajmowany przez SP oraz autocysternę powiększony o 3 m od najdalej wysuniętych ich krawędzi.
2. W strefie dopuszcza się jedynie obecność niezbędnego personelu związanego z obsługą SP i niezbędny ruch pojazdów z tym związany.

 Port Lotniczy <b>Olsztyn-Mazury</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA  LOTNISKA OLSZTYN–MAZURY</b>	Oznaczenie dokumentu: <b>INOP-EPsy</b>
		Kategoria archiwizacji: <b>A</b>
		Poziom dostępu: <b>Do użytku służbowego</b>
		Wydanie: <b>0-EU</b>

3. Personel, związany z obsługą SP, zobowiązany jest do zachowania szczególnej ostrożności tak, aby podejmowane czynności nie były źródłem zapłonu oparów paliwa lotniczego.
4. Prace techniczno - obsługowe, przy instalacji radiowej, elektrycznej i elektronicznej SP muszą być ograniczone wyłącznie do wymiany kompletnych zespołów / modułów, bez ich przełączania.
5. Zabrania się wyłączenia i ponownego włączenia naziemnego źródła zasilania GPU.

#### **STREFA B – Strefa ewakuacji pojazdu tankującego**

Strefa obejmuje obszar przed pojazdem tankującym umożliwiającą w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa szybki (bez wykonywania dodatkowych manewrów) odjazd od SP.

**Uwaga:** Strefa musi być wolna od jakichkolwiek przeszkód.

#### **STREFA C – Strefa szczególnego zagrożenia pożarowego**

Strefa obejmuje obszar:

- a) 3m wokół pojazdu tankującego;
- b) 3m wokół węzłów tankowania ciśnieniowego SP;
- c) 3m radialnie, wokół gardzieli tankowania grawitacyjnego;
- d) 3m obustronnie, wzdłuż osi węża tankowania autocysterny;
- e) poniżej zaworów wentylacji zbiorników paliwowych SP, odpowiadający stożkowi o promieniu podstawy minimum 3 m.

**Uwaga:** W strefie C może przebywać wyłącznie personel związany z tankowaniem / roztankowywaniem SP.

#### **16.7.5. STREFY NIEBEZPIECZNE WOKÓŁ STATKU POWIETRZNEGO Z PRACUJĄCYMI SILNIKAMI.**

##### SAMOLOT

- 1) Strefa w pobliżu wlotu powietrza do silnika (*podsysanie*);
- 2) Strefa w pobliżu wylotu gazów z silnika (*jetblast*);
- 3) Strefa w pobliżu wlotu powietrza do APU (*podsysanie*);
- 4) Strefa w pobliżu wylotu gazów z APU (*jetblast*);
- 5) Strefa pracy śmigła (płaszczyzna obrotu śmigła traktowana jako strefa szczególnie niebezpieczna);

- 6) Strefa przed płaszczyzną obrotu śmigła (podsysanie);
- 7) Strefa za płaszczyzną obrotu śmigła (tzw. strumień zaśmigłowy);
- 8) Strefa w kierunku działania wiązki radaru pokładowego (w czasie kontroli naziemnej radaru pokładowego - np. samolotu wojskowego);
- 9) Strefa połączenia sztywnego ciągnik - samolot (w obszarze skręcenia podwozia);
- 10) Strefa obejmująca obrys skrzydła + zespół napędowy i autocysternę w czasie tankowania / roztankowania paliwa. Na Lotnisku Olsztyn - Mazury przyjęto odległość 5 m. od obrysu zestawu skrzydło + zespół napędowy na skrzydle + autocysterna;
- 11) Połączenie instalacji zasilania elektrycznego zewnętrznego z samolotem (strefa szczególnie chroniona ze względu na ew. uszkodzenia przewodów elektrycznych wysokoenergetycznych);
- 12) Strefa w pobliżu podwozia, zmechanizowanych części skrzydeł / stateczników, ruchomych części kadłuba (hydraulicznie otwieranych ramp, luków itp.);
- 13) Strefa w pobliżu radioizotopowych czujników oblodzenia;
- 14) Strefa w pobliżu ostrych lub wystających części instalacji samolotu (rurka Pitot'a, nadajniki mechaniczne sygnałów kąta natarcia, anteny, niektóre instalacje zewnętrzne np. „agro” w małych samolotach, itp.) tylko ze względu na potencjalne urazy mechaniczne lub położenie tych elementów na poziomie głowy, kolan – ze względu na BHP i ergonomię obsługi;
- 15) Krawędzie natarcia i spływu skrzydeł i usterzenia niektórych typów samolotów (bardzo ostre kształty);
- 16) Strefa potencjalnie groźna w pobliżu rurek drenażowych niektórych instalacji samolotowych (np. w pobliżu ujścia drenażu odstoju z samolotowej instalacji sprężonego powietrza). W momencie otwarcia zaworu drenażowego tej instalacji, następuje gwałtowny wypływ sprężonego powietrza wraz ze skroplinami wody (kondensat pary w powietrzu) oraz mgłą olejową z instalacji smarowania sprężarki;
- 17) Strefa potencjalnie niebezpieczna – ujście systemu drenażu i sygnalizacji przepełnienia instalacji paliwowej niektórych typów samolotu (możliwość wypływu paliwa);



Port Lotniczy  
**Olsztyn-Mazury**

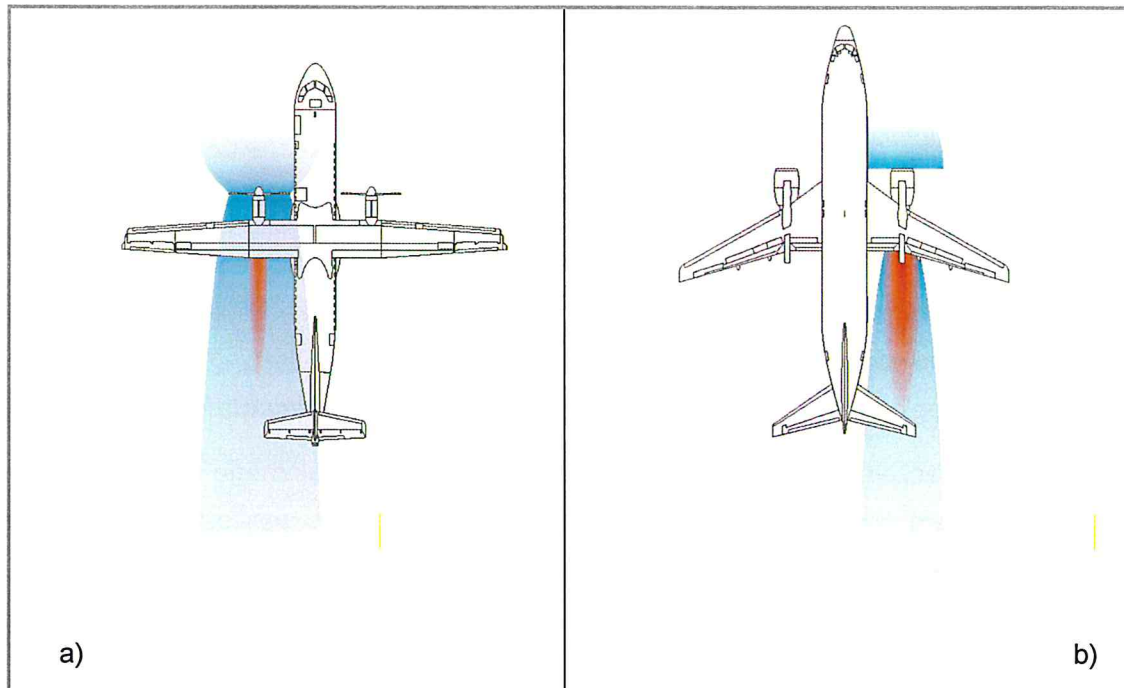
## INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA OLSZTYN–MAZURY

Oznaczenie dokumentu:  
**INOP-EPsy**

Kategoria archiwizacji:  
**A**

Poziom dostęp:  
**Do użytku służbowego**

Wydanie: **0-EU**




Strefy zasysania oraz; a) strumień zaśmigłowy i b) odrzutowy (*jetblast*)

### ŚMIGŁOWCE

Płaszczyzna pod śmigłowcem w locie, w fazie zawisu (*uderzenie strumieniem podwornikowym*);

- 1) Płaszczyzna obrotu łopat wirnika nośnego (*płaszczyzna traktowana jako strefa szczególnie niebezpieczna, możliwość uderzenia mechanicznego wysokoenergetycznego*);
- 2) Płaszczyzna obrotu śmigła ogonowego (*płaszczyzna traktowana jako strefa szczególnie niebezpieczna – jak powyżej*);
- 3) Strefa strumienia reakcyjnego na belce ogonowej - niektóre typy śmigłowców mają w miejsce śmigła ogonowego system wydmuchu gazów (*jetblast*);
- 4) Strefa podsysania wentylatora głównego do chłodzenia instalacji śmigłowca (*podsysanie*);
- 5) Strefa w pobliżu zewnętrznych instalacji specjalnych np. agro, uzbrojenie (*możliwość urazu mechanicznego*);
- 6) Strefa w pobliżu wlotu powietrza do silnika / silników turbinowych (*podsysanie*);

 Port Lotniczy <b>Olsztyn-Mazury</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA          LOTNISKA OLSZTYN–MAZURY</b>	Oznaczenie dokumentu: <b>INOP-EPsy</b>
		Kategoria archiwizacji: <b>A</b>
		Poziom dostępu: <b>Do użytku służbowego</b>
		Wydanie: <b>0-EU</b>

- 7) Strefa w pobliżu wylotu gazów z silnika / silników turbinowych (*jetblast*);
- 8) Strefa w pobliżu wylotu gazów z tłumika silnika tłokowego (*hot gasesblast*);
- 9) Strefa w kierunku działania wiązki radaru pokładowego ( *w czasie kontroli naziemnej radaru pokładowego - np. śmigłowca wojskowego* );
- 10) Strefa połączenia sztywnego ciągnik-śmigłowiec ( *w obszarze skręcenia podwozia* );
- 11) Strefa obejmująca obrys kadłuba + płaszczyznę wirnika i autocysternę w czasie tankowania / roztankowania paliwa. Na Lotnisku Olsztyn - Mazury przyjęto odległość 5 m od obrysu zestawu: kadłuba + płaszczyzny wirnika + autocysterny;
- 12) Połączenie instalacji zasilania elektrycznego zewnętrznego ze śmigłowcem ( *strefa szczególnie chroniona ze względu na ew. uszkodzenia przewodów elektrycznych wysokoenergetycznych* );
- 13) Strefa w pobliżu podwozia, ruchomych części kadłuba ( *hydraulicznie otwieranych kłap, ramp, luków, itp.*);
- 14) Strefa w pobliżu radioizotopowych czujników oblodzenia;
- 15) Strefa w pobliżu ostrych lub wystających części instalacji śmigłowca (  *rurka Pitot'a, nadajniki mechaniczne sygnałów kąta natarcia, anteny, niektóre instalacje zewnętrzne np. „agro” w małych śmigłowcach itp. )* tylko ze względu na potencjalne urazy mechaniczne lub położenie tych elementów na poziomie głowy, kolan – ze względu na BHP i ergonomię obsługi;
- 16) Krawędzie natarcia i spływu skrzydeł pomocniczych ( *jeżeli występują* ) i usterzenia niektórych śmigłowców ( *bardzo ostre kształty* );
- 17) Strefa potencjalnie groźna w pobliżu rurek drenażowych niektórych instalacji śmigłowcowych ( *np. w pobliżu ujścia drenażu odstoju z instalacji sprężonego powietrza* ). W momencie otwarcia zaworu drenażowego tej instalacji, następuje gwałtowny wypływ sprężonego powietrza wraz ze skroplinami wody ( *kondensat pary w powietrzu* ) oraz mgłą olejową z instalacji smarowania sprężarki;
- 18) Strefa potencjalnie niebezpieczna – ujście systemu drenażu i sygnalizacji przepełnienia instalacji paliwowej niektórych typów śmigłowców ( *możliwość wypływu paliwa* );



Port Lotniczy  
**Olsztyn-Mazury**

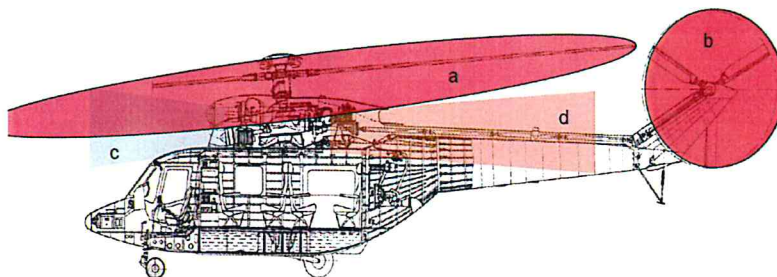
# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA OLSZTYN–MAZURY

Oznaczenie dokumentu:  
**INOP-EPsy**

Kategoria archiwizacji:  
**A**

Poziom dostępu:  
**Do użytku służbowego**

Wydanie: **0-EU**



- a – stożek wirnika nośnego
- b – płaszczyzna wirowania śmigła ogonowego
- c – strefa zasysania powietrza przez silniki i wentylator główny
- d – strefa oddziaływania gorących gazów wylotowych z silników

**Uwaga: podczas pracy zespołu napędowego następuje mieszanie strumieni powietrza wytwarzanych przez wirnik nośny i śmigło ogonowe, ze strumieniami gazów wylotowych z silników.**

Strefy niebezpieczne w pobliżu śmigłowca







Port Lotniczy  
Olsztyn-Mazury

# INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA OLSZTYN – MAZURY

Oznaczenie dokumentu:

**INOP-EPsy**

Kategoria archiwizacji:

**A**

Poziom dostęp:

**Do użytku służbowego**

Wydanie: **0-EU**

## 16.7.7. SCHEMAT POGLĄDOWY LOTNISKA OLSZTYN-MAZURY

