

PORT LOTNICZY GDAŃSK SP. Z O.O.



I N S T R U K C J A

**RUCHU POJAZDÓW
I PIESZYCH NA TERENIE LOTNISKA
GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY**

Gdańsk - październik 2011r.

SPIS TREŚCI

1. DEFINICJE I OKREŚLENIA STOSOWANE W INSTRUKCJI	8
2. WSTĘP	12
2.1. Odpowiedzialność	12
2.2. Przedmiot instrukcji	12
2.3. Zakres stosowania	12
2.4. Podstawy prawne	12
2.5. Zmiany w instrukcji	13
2.6. Rejestr zmian	13
2.7. Administracja dokumentu	13
3. OGÓLNE ZASADY BEZPIECZEŃSTWA	14
3.1. Przepustka i zezwolenie na poruszanie się	14
3.2. Odpowiedzialność i uprawnienia	14
3.3. Bezpieczeństwo osób	17
3.4. Palenie tytoniu i spożywanie alkoholu	17
3.5. Szkody, wypadki, zdarzenia niebezpieczne	18
4. ZASADY RUCHU	20
4.1. Podstawowe zasady ruchu pojazdów i pieszyc w części lotniczej lotniska	20
4.2. Prędkości pojazdów	20
4.3. Oznakowanie poziome	20
4.4. Znaki pionowe	28
4.5. Oświetlenie elementów infrastruktury lotniskowej	31
4.6. Ruch pieszyc i rowerzystów	33
4.7. Ruch pojazdów	34
4.8. Pierwszeństwo przejazdu	36
4.9. Parkowanie	36
4.10. Drogi serwisowe	37
4.11. Stanowiska postojowe	38
4.12. Pole manewrowe lotniska	38

4.13. Strefy ochronne ILS	41
4.14. Koordynatorzy Ruchu Nziemnego (Follow Me)	43
4.15. Strefy niebezpieczeństwa wokół statków powietrznych	43
5. POJAZDY I SPRZĘT	47
5.1. Identyfikacja	47
5.2. Czystość i stan techniczny	47
5.3. Dopuszczanie do użytku i certyfikacja	47
5.4. Przechowywanie własności	48
5.5. Przepustki na pojazdy	48
6. ŁĄCZNOŚĆ NA TERENIE LOTNISKA	49
6.1. Podstawowe zasady łączności	49
6.2. Używanie radiostacji	49
6.3. Przykład korespondencji	50
7. WARUNKI NADZWYCZAJNE	53
7.1. Silne wiatry	54
7.2. Mrozy	54
7.3. Burze i błyskawice	54
7.4. Ograniczona widoczność	54
7.5. Tankowanie/ roztankowanie statków powietrznych	55
7.6. Wpływ na środowisko	56
7.7. Materiały niebezpieczne	57
7.8. Postępowanie w sytuacjach awaryjnych w polu manewrowym lotniska	57
8. STANDARDY CZYSTOŚCI	58
9. UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA	59
9.1. Kategorie zezwoleń	59
9.2. Warunki ubiegania się o Zezwolenie	60
9.3. Wydawanie	60
9.4. Ważność	60
9.5. Utrata lub kradzież	61

9.6. Zezwolenia (DD)	61
9.7. Zezwolenie (DD, PPS)	62
9.8. Zezwolenie (DD, PPS, PML)	62
10. SANKCJE	63
10.1. Procedury związane z naruszeniem postanowień niniejszej Instrukcji	64
10.2. Procedury odwoławcze	65
11. WAŻNE TELEFONY	66
12. ZAŁĄCZNIKI	67

1. DEFINICJE I OKREŚLENIA STOSOWANE W INSTRUKCJI

Agent Obsługi Naziemnej	Podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej - osoba fizyczna lub prawna świadcząca osobom trzecim jedną lub więcej kategorii usług obsługi naziemnej.
Część lotnicza lotniska (Airside)	Obszar trwale przeznaczony do startów i lądowań statków powietrznych oraz do związanego z tym ruchu statków powietrznych, wraz z urządzeniami służącymi do obsługi tego ruchu, do którego dostęp jest kontrolowany;
Droga dojazdowa	Droga zlokalizowana poza płytami postojowymi przeznaczona do ruchu pojazdów i sprzętu obsługi naziemnej oraz dojścia do różnych obiektów na terenie portu lotniczego bez konieczności przecinania dróg startowych.
Droga kołowania	droga na lotnisku lądowym, wyznaczona do kołowania statków powietrznych, łącząca części lotniska, wyróżnia się w szczególności: Drogę kołowania na miejsce postoju statku powietrznego – część płyty oznaczona jako droga kołowania umożliwiająca dostęp do miejsca postoju statku powietrznego. Płytową drogę kołowania – część systemu dróg kołowania znajdująca się na płycie i umożliwiająca kołowanie statku powietrznego przez płytę. Drogę kołowania szybkiego zjazdu – droga kołowania połączona pod kątem ostrym z drogą startową, umożliwiającą statkowi powietrznemu opuszczenie drogi startowej – po wylądowaniu – z prędkością większą niż prędkość dopuszczona na innych drogach kołowania, pozwala na skrócenie do minimum czasu zajmowania drogi startowej przez statek powietrzny.
Droga serwisowa	Droga zlokalizowana na płycie postojowej przeznaczona do ruchu pojazdów i sprzętu obsługi naziemnej, zapewniająca dostęp do stanowisk postojowych statków powietrznych.
Droga startowa	– prostokątna powierzchnia wytyczona na lotnisku lądowym, przygotowana do operacji startów i lądowań statków powietrznych. a) Droga startowa z podejściem nieprecyzyjnym – droga startowa przyrządowa obsługiwana przez pomoce wzrokowe i niewzrokowe zapewniające co najmniej prowadzenie kierunkowe, wystarczające na zrealizowanie podejścia do lądowania z prostej. b) Droga startowa z podejściem precyzyjnym, kategorii I – droga startowa przyrządowa obsługiwana przez ILS i/lub MLS i pomoce wzrokowe, przeznaczona do operacji z wysokością decyzji nie niższą niż 60 m (200 stóp) i widzialnością nie mniejszą niż 800 m lub zasięgiem widzenia wzdłuż drogi startowej (RVR) nie mniejszym niż 550 m. c) Droga startowa z podejściem precyzyjnym, kategorii II – droga startowa przyrządowa obsługiwana przez ILS i/lub MLS i pomoce wzrokowe, przeznaczona do operacji z wysokością decyzji poniżej 60 m (200 stóp) lecz nie niższą niż 30 m (100 stóp) i zasięgiem widzenia wzdłuż drogi startowej (RVR) nie mniejszym niż 350 m. d) Droga startowa z podejściem precyzyjnym, kategorii III – droga startowa przyrządowa obsługiwana przez ILS i/lub MLS do powierzchni drogi startowej i wzdłuż tej powierzchni oraz: A – przeznaczona do operacji z wysokością decyzji poniżej 30 m (100 stóp) lub gdy żadna wysokość decyzji nie ma zastosowania oraz przy zasięgu widzenia wzdłuż drogi startowej nie mniejszym niż 200 m. B – przeznaczona do operacji z wysokością decyzji poniżej 15 m (50 stóp) lub gdy żadna wysokość decyzji nie ma zastosowania, a zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej jest niższy niż 200 m lecz nie mniejszy niż 50 m. C- przeznaczona do operacji lądowania bez ograniczeń wysokości decyzji oraz zasięgu widzenia wzdłuż drogi startowej.

FOD	Przedmioty obce pozostawione na nawierzchniach lotniskowych, mogące spowodować uszkodzenie statku powietrznego lub zranić osoby.
Holowanie	Ruch statku powietrznego nie będący wypychaniem z ładunkiem lub bez ładunku na pokładzie, który odbywa się za pomocą specjalistycznego sprzętu naziemnego.
Kontrola bezpieczeństwa	stosowanie technicznych lub innych środków w celu identyfikacji i/lub wykrywania przedmiotów zabronionych.
Linie bezpieczeństwa na płycie	Linie koloru czerwonego, szerokości minimum 10 cm wyznaczające strefy przeznaczone do użytkowania przez pojazdy naziemne i inny sprzęt służący do obsługi statku powietrznego i pozwalające zachować bezpieczną odległość od statków powietrznych
Lotnisko	Wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk
Miejsce krytyczne (Hot Spot)	Miejsce na lotnisku w obrębie pola ruchu naziemnego, w którym istnieje podwyższone ryzyko kolizji lub nieuprawnionego wtargnięcia.
Miejsce oczekiwania przed drogą startową	Wyznaczone miejsce w celu zabezpieczenia drogi startowej, powierzchni ograniczającej przeszkody lub strefy ochronnej ILS/MLS, gdzie kołujący statek powietrzny lub poruszający się pojazd musi zatrzymać się i oczekiwać na wydanie zezwolenia przez organ kontroli lotniska.
Nieuprawnione wtargnięcie na drogę startową	Każde zjawisko polegające na nieuprawnionej obecności statku powietrznego, pojazdu lub osoby w obszarze chronionym powierzchni przeznaczonej dla startów i lądowań statków powietrznych.
Obsługa naziemna	Niezbędna obsługa statku powietrznego po przylocie lub przed odlotem inna niż wykonywana przez służby ruchu lotniczego.
Organ kontroli lotniska (Wieża)	Organ ustanowiony do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego.
Oznakowanie poziome	Symbol lub grupa symboli widoczna na powierzchni pola naziemnego stanowiące informację nawigacyjną;
Pas drogi startowej	Wyznaczona powierzchnia obejmująca drogę startową i ewentualne zabezpieczenie przerwane startu, przeznaczona do: a) zmniejszenia ryzyka uszkodzenia statku powietrznego w przypadku zjazdu statku powietrznego z drogi startowej, b) zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego przelatującego nad tą powierzchnią w czasie operacji startu lub lądowania.
Pobocze	Pas terenu przylegający do krawędzi nawierzchni sztucznej tak przygotowany, aby zabezpieczał przejście pomiędzy nawierzchnią sztuczną a przyległym terenem
Pojazd	Wszelkie pojazdy, wózki akumulatorowe, ciągniki, schody samobieżne, pojazdy samochodowe;
Pojazd uprzywilejowany	Pojazd wysyłający sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł ostrzegawczych, jadący z włączonymi światłami mijania lub drogowymi. Określenie to obejmuje również pojazdy jadące w kolumnie, na której początku i na końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane.
Pole manewrowe	Część lotniska przeznaczona do startów, lądowań oraz kołowania statków powietrznych z wyłączeniem płyt postojowych.
Pole ruchu naziemnego	Część lotniska przeznaczona do startów i lądowań oraz kołowania statków powietrznych, obejmująca pole manewrowe i płyty postojowe
Pole techniczne	Obszar na płycie wyznaczony przeznaczony do bezpiecznego i nie kolidującego z ruchem statków powietrznych i pojazdów parkowania pojazdów i innego sprzętu obsługi naziemnej.

Port Lotniczy	Lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych;
Postój pojazdu	Unieruchomienie pojazdu wynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego trwające dłużej niż 1 minutę.
Płyta	Wyznaczona powierzchnia na lotnisku lądowym, na której statki powietrzne zatrzymują się w celu przyjmowania pasażerów, załadunku i wyładunku towaru oraz poczty, tankowania paliwa, postoju i obsługi.
Próg	Początek części drogi startowej wykorzystywanej do lądowań;
Przewoźnik lotniczy	Podmiot uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych;
Ryzyko	Konsekwencja zagrożenia wyrażona miarą prawdopodobieństwa i/lub częstotliwości wystąpienia.
Ruch Lotniskowy	Wszelki ruch na polu manewrowym lotniska i ruch wszystkich statków powietrznych wykonujących loty w pobliżu lotniska.
Służba Ochrony Lotniska	Wewnętrzna służba ochrony powołana przez Zarządzającego lotniskiem;
Służba zarządzania płytą	Służba powołana do zarządzania działalnością oraz ruchem statków powietrznych i innych pojazdów na płycie.
Stanowisko postoju statku powietrznego	Miejsce na płycie postojowej wyznaczone do postoju statku powietrznego.
Statek powietrzny	Urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża.
Strefy ochronne ILS	Strefa krytyczna – strefa o określonych wymiarach wokół systemu antenowego radiolatarni kierunku i ścieżki schodzenia, której zabroniony jest ruch pojazdom, Strefa wrażliwa – strefa rozciągająca się poza strefą krytyczną, w której parkowanie lub ruch pojazdów w tym powietrznych, jest kontrolowany w celu zabezpieczenia sygnału ILS przed jego zakłóceniem w trakcie wykonywania operacji podejścia ILS.
Strefa tankowania statku powietrznego	Strefa bezpieczeństwa podczas tankowania/roztankowania statku powietrznego
Strefa Zastrzeżona lotniska	oznacza część strefy operacyjnej lotniska, gdzie oprócz ograniczonego dostępu stosowane są również inne normy ochrony lotnictwa;
System zarządzania bezpieczeństwem (SMS)	Systemowe podejście do zarządzania bezpieczeństwem, uwzględniające niezbędną strukturę organizacyjną, przypisanie odpowiedzialności, politykę oraz procedury.
Szczególna ostrożność	Ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowania zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie.
Światła ostrzegawcze	Żółte lub niebieskie sygnały błyskowe stosowane zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym.
Ustąpienie pierwszeństwa	Powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, a pieszego – do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku.
Wycofywanie	Ruch wsteczny statku powietrznego przy użyciu mocy własnej ze stanowiska postojowego do pozycji, w której odbywa się kołowanie.
Wypychanie	Ruch statku powietrznego ze stanowiska postojowego do pozycji, w której rozpoczyna się kołowanie, który odbywa się za pomocą specjalistycznego sprzętu naziemnego.
Zatoka oczekiwania	Ustalona powierzchnia na której statek powietrzny może być zatrzymany lub wymijany, zapewniający efektywny ruch naziemny statków powietrznych.

Zatrzymanie pojazdu	Unieruchomienie pojazdu nie wynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego trwające nie dłużej niż 1 minutę oraz każde unieruchomienie pojazdu wynikające z tych warunków lub przepisów.
Zagrożenie	Warunki lub okoliczności, które mogą doprowadzić do zaistnienia strat ludzkich lub materialnych.
Zarządzający lotniskiem	Podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych,
Zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej	Odległość, w jakiej pilot statku powietrznego, znajdującego się na osi drogi startowej, może zobaczyć oznakowanie poziome na nawierzchni drogi startowej lub światła wyznaczające drogę startową lub światła wyznaczające jej oś.
Zespół pojazdów	Pojazdy złączone ze sobą w celu poruszania się po drodze jako całość; nie dotyczy pojazdów złączonych w celu holowania.
Zezwolenie organu kontroli lotniska	Upoważnienie uczestników ruchu lotniskowego do postępowania zgodnie z warunkami określonymi przez organ kontroli lotniska.

SKRÓTY

AON	Agent Obsługi Naziemnej
DD	Drogi Dojazdowe
DK	Droga Kołowania
DS	Droga Startowa
DOPL	Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego
FOD	(ang. Foreign Object Debris) Każdy obiekt znajdujący się w nieodpowiednim miejscu mogący stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ludzi i sprzętu.
Follow Me	Koordinator Ruchu Naziemnego
ICAO	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
ILS	System Lądowania według Wskazań Przyrządów
INOP	Instrukcja Operacyjna
KRL	Kontroler Ruchu Lotniczego
PAŻP	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
PLG	Port Lotniczy Gdańsk
PPS	Płyta postoju statków powietrznych
PML	Pole Manewrowe Lotniska
SG	Straż Graniczna
SMS	(ang. Safety Management System) System Zarządzania Bezpieczeństwem
SOL	Służba Ochrony Lotniska
SP	Statek powietrzny
Strefa ochronna ILS	Odpowiednio krytyczna lub wrażliwa strefa ILS
TWR	Wieża Kontroli Lotniska
Zezwolenie	Dokument uprawniający do kierowania pojazdami w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy, wydanym przez Zarządzającego Lotniskiem

2. WSTĘP

Port Lotniczy Gdańsk stworzył niniejszą Instrukcję w celu ciągłej poprawy poziomu bezpieczeństwa i zachęcenia wszystkich użytkowników do odpowiedzialnego poruszania się na terenie Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

2.1. Odpowiedzialność

Zarządzający Lotniskiem Gdańsk im. Lecha Wałęsy ponosi odpowiedzialność za opracowanie, udokumentowanie i implementację Instrukcji oraz programu szkolenia dla osób ubiegających się o dostęp do części lotniczej.

Osoby poruszające się w części lotniczej ponoszą odpowiedzialność za przestrzeganie procedur zawartych w niniejszej instrukcji.

2.2. Przedmiot instrukcji

Przedmiotem instrukcji są procedury poruszania się kierowców i pieszych, uwzględniające specyfikę ruchu naziemnego w części lotniczej Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

2.3. Zakres stosowania

Instrukcja obowiązuje każdego, kto porusza się w części lotniczej Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

2.4. Podstawy prawne

1. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm);
2. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z dnia 19 sierpnia 1997 r. Nr 98, poz. 602 z późn. zm.);
3. Wytyczne Nr 17 Prezesa ULC z dnia 28 maja 2004 r. w sprawie realizacji europejskiego programu zapobiegania nieuprawnionym wtargnięciom na drogi startowe;
4. Aneks 14 ICAO (Dz. Urz. ULC 4/2011 z 10 lutego 2011r.),
5. Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc. 4444);
6. Doc. 9870, Manual on the Prevention of Runway Incursions;
7. Doc. 9835, Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements;
8. Doc. 9432, Podręcznik Radiotelefonicznej Frazologii Lotniczej ICAO;
9. European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions.

2.5. Zmiany w instrukcji

Instrukcja jest systematycznie aktualizowana. Rejestr zmian dokonanych w instrukcji znajduje się na stronie 4. Zmian dokonuje się w następujących przypadkach:

- Zmiany w prawie polskim lub międzynarodowym dotyczące bezpieczeństwa ogólnie pojętego jak i dotyczące bezpieczeństwa na lotniskach,
- Konieczność istotnych zmian dotyczących procedur, pracowników, sprzętu i infrastruktury lotniska.

2.6. Rejestr zmian

W przypadku dokonania zmiany w instrukcji, możliwe jest zidentyfikowanie zmienionego obszaru poprzez:

- Pojawienie się nowego wydania lub aktualizacji instrukcji (stopka),
- Oznaczenie zaktualizowanego tekstu kolorem **zielonym**,
- ~~Przekreślenie~~ przekreślenie tekstu zdezaktualizowanego.

Kompletny rejestr zmian w danym wydaniu instrukcji znajduje się na stronie 4.

2.7. Administracja dokumentu

Wszelkie zmiany w Instrukcji mogą być dokonywane wyłącznie przez Kierownika Działu Operacyjnego PLG lub przez osobę przez niego wyznaczoną, która potwierdza dokonanie zmian wpisem w rejestrze na stronie 4.

3. OGÓLNE ZASADY BEZPIECZEŃSTWA

3.1. Przepustka i zezwolenie na poruszanie się

Każda osoba poruszająca się pojazdem w części lotniczej musi posiadać:

- A. Umieszczoną w widocznym miejscu przepustkę (osobową i dla pojazdu) uprawniającą do przebywania na terenie PLG;
- B. Odpowiednie zezwolenie uprawniające do poruszania się pojazdem na terenie PLG (patrz: pkt. 9 [Uzyskiwanie Zezwolenia](#)).

3.2. Odpowiedzialność i uprawnienia

3.2.1. Organ (wieża) kontroli lotniska „Wieża”

Organ kontroli lotniska (Wieża) odpowiada za zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego na polu manewrowym lotniska jak opisano w punktach: 4.12; 7.8.



Wieża Kontroli Ruchu Lotniczego

3.2.2. Dział Operacyjny Portu Lotniczego Gdańsk



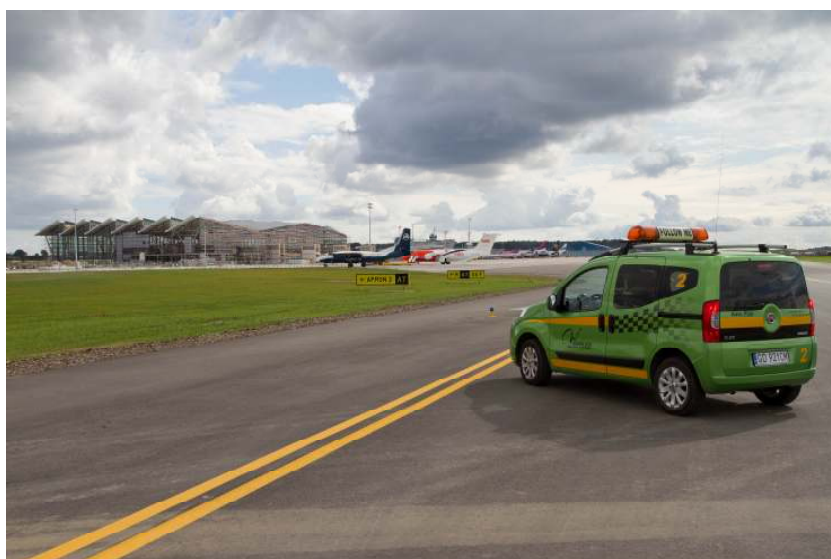
Pojazdy z Działu Operacyjnego Portu Lotniczego Gdańsk

Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (DOPL)

Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego jest odpowiedzialny za utrzymanie lotniska w stałej gotowości eksploatacyjnej.

Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego ma prawo do podejmowania decyzji w zakresie rozpatrywania, koordynowania i rozstrzygania wszystkich spraw mających bezpośredni związek z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz utrzymaniem w stałej gotowości eksploatacyjnej Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Koordynator Ruchu Nziemnego (KRN)



Samochód „Follow Me” – Koordynator Ruchu Nziemnego.

Koordynator Ruchu Naziemnego jest odpowiedzialny za zapewnienie bezpieczeństwa prowadzenia kołujących statków powietrznych i ustawiania ich na płytach postojowych.

Jest uprawniony zgodnie ze swoimi kompetencjami do:

- A. Nadzoru nad ruchem pojazdów w aspekcie przestrzegania przepisów Instrukcji przez uczestników ruchu,
- B. Nadzoru nad ruchem pojazdów, sprzętu obsługi naziemnej i innego sprzętu lotniskowego w aspekcie zgodności ich stanu technicznego z wymaganiami wynikającymi z przepisów Instrukcji.
- C. Kontroli zezwoleń - w przypadku braku posiadania Zezwolenia o zaistniałym fakcie informuje bezzwłocznie Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego.
- D. Wydawania uczestnikom ruchu bezpośrednich poleceń mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu na płycie postojowej.
- E. Wydania polecenia usunięcia sprzętu lotniskowego pozostawionego poza polem technicznym i sporządzenia odpowiedniego wpisu w raporcie z dyżuru „Koordynatora Zmiany”.

3.2.3. Służba Ochrony Lotniska (SOL)

Służba Ochrony Lotniska jest odpowiedzialna za realizowanie zadań na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego.

Jest uprawniona zgodnie ze swoimi kompetencjami do:

- A. Kontroli przepustek wydanych przez Zarządzającego lotniskiem;
- B. Kontroli strefy zastrzeżonej lotniska;
- C. Prowadzenia kontroli bezpieczeństwa;
- D. Ujęcia i przekazania Straży Granicznej lub Policji osób które, uzyskały lub usiłowały uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska w celu popełnienia aktu bezprawnej ingerencji;
- E. Nadzoru nad ruchem pojazdów w aspekcie przestrzegania i stosowania się do przepisów Instrukcji przez uczestników ruchu;
- F. Kontroli zezwoleń - w przypadku braku posiadania Zezwolenia osoba poruszająca się pojazdem zostaje zatrzymana. O zaistniałym fakcie Dowódca Zmiany SOL informuje bezzwłocznie Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego, który sporządza raport z zaistniałego zdarzenia.

3.2.4 Wszyscy uczestnicy ruchu

Wszyscy uczestnicy ruchu w części lotniczej lotniska (piesi, kierowcy, osoby poruszające się rowerem/motorowerem) są odpowiedzialni za przestrzeganie procedur zawartych w niniejszej Instrukcji.

3.3. Bezpieczeństwo osób

Wszystkie osoby przebywające w polu naziemnego ruchu lotniczego (w tym również osoby przebywające w pojazdach) zobowiązane są nosić odzież ostrzegawczą o wysokiej widzialności (co najmniej o standardzie EN 471, klasa 2 lub American Standard ANSI 107).

Powyższy obowiązek dotyczy również:

- Sortowni bagażu, która jest częścią lotniczą lotniska (Airside),
- Załóg lotniczych, za wyjątkiem przemieszczania się z autobusu/pojazdu dowożącego do statku powietrznego.



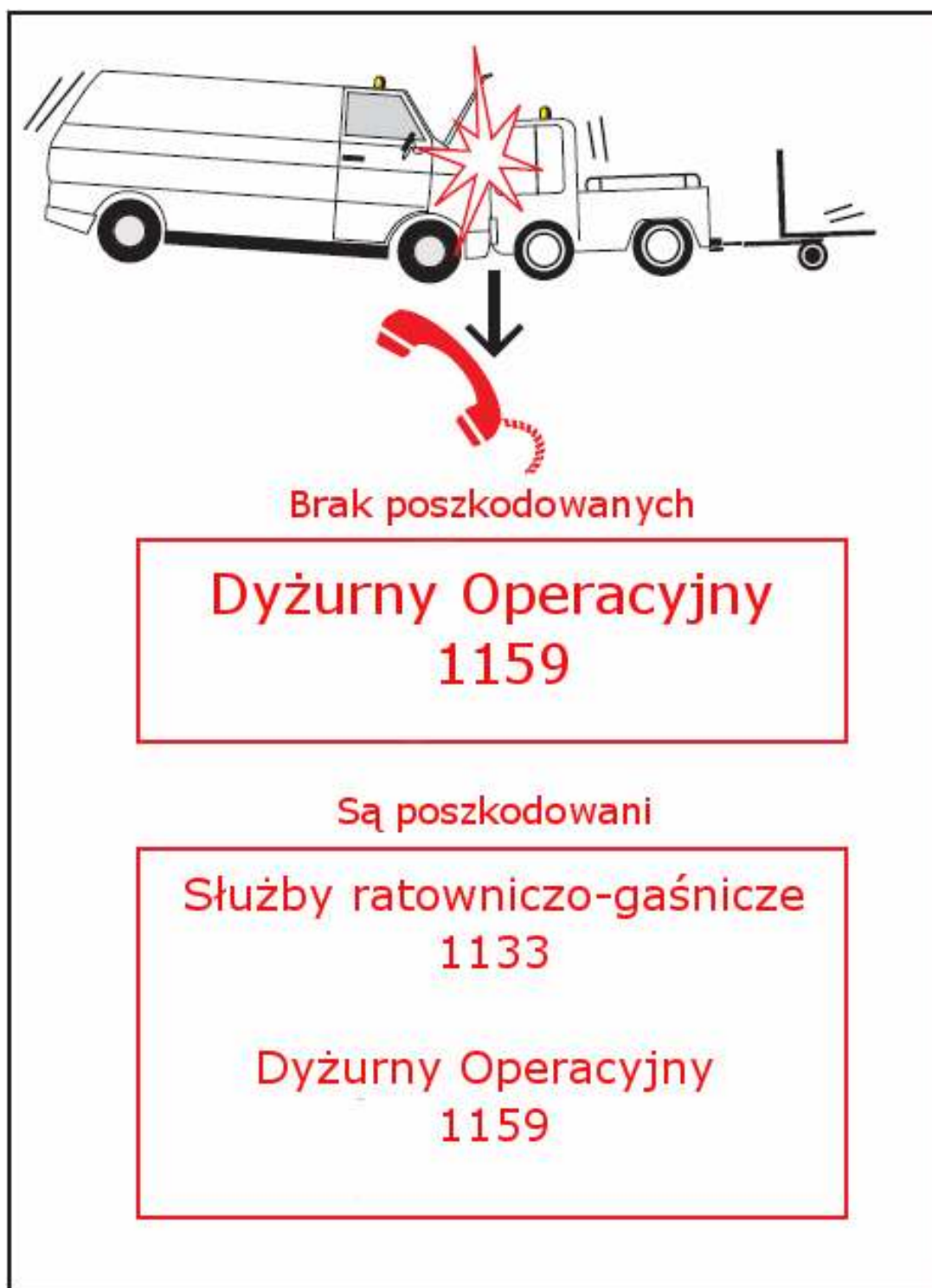
Odzież ostrzegawcza, przepustka oraz zezwolenie.

3.4. Palenie tytoniu i spożywanie alkoholu

- 3.4.1. Na terenie Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy zabrania się przebywania osób będących pod wpływem alkoholu lub substancji odurzających i ich związków (narkotyki, niektóre leki) mogących wpłynąć na zdolność do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu pojazdów, pieszych lub obsłudze urządzeń mechanicznych.
- 3.4.2. Zabrania się palenia tytoniu na terenie całego Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy. Wyjątek od powyższego stanowią specjalnie wyznaczone i oznakowane miejsca przez Zarządzającego Portem Lotniczym Gdańsk.

3.5. Szkody, wypadki, zdarzenia niebezpieczne

- 3.5.1. Mając na względzie bezpieczeństwo na terenie Portu Lotniczego Gdańsk, każde zdarzenie skutkujące uszkodzeniem (nawet najmniejszym) statku powietrznego musi zostać niezwłocznie zgłoszone Dyżurnemu Operacyjnemu Portu Lotniczego.
- 3.5.2. Każdy wypadek w którym ucierpiała osoba lub została uszkodzona infrastruktura Portu Lotniczego Gdańsk musi zostać niezwłocznie zgłoszony Dyżurnemu Operacyjnemu Portu Lotniczego.
- 3.5.3. Każdy, kto uczestniczył lub był świadkiem zgłoszonego wypadku ma obowiązek pozostać w miejscu zdarzenia do czasu przybycia właściwych służb oraz udzielenia niezbędnych wyjaśnień.
- 3.5.4. Świadek może opuścić miejsce zdarzenia w przypadku konieczności wypełnienia innych niecierpiących zwłoki obowiązków, wyłącznie za zgodą właściwych służb badających okoliczności zdarzenia.
- 3.5.5. Każdy uczestnik ruchu jest zobowiązany poinformować Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego o wszelkich dostrzeżonych zdarzeniach niebezpiecznych.
- 3.5.6. W celu wezwania służb ratowniczo-gaśniczych należy zadzwonić pod numer alarmowy 1133 oraz przekazać jak najwięcej informacji o zaistniałym zdarzeniu. Następnie należy postępować zgodnie z otrzymanymi wytycznymi.
- 3.5.7. Każdy uczestnik ruchu dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych w przypadku stwierdzenia lub spowodowania:
- A. Zagrożeń bezpieczeństwa ruchu lotniskowego i/lub drogowego, zaistniałego w wyniku awarii pojazdu ma obowiązek niezwłocznie powiadomić o tym Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego.
 - B. W przypadku zauważonego zagrożenia w polu manewrowym lotniska niezwłocznie należy powiadomić organ kontroli lotniska (Wieża) a następnie Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego,
 - C. Zanieczyszczenia nawierzchni np. na skutek wycieku paliwa lub innych płynów, ma obowiązek powiadomić niezwłocznie Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego lub Koordynatora Ruchu Naziemnego.
 - D. Obecności FOD zobowiązany jest podjąć i umieścić go w oznaczonym pojemniku FOD.



Informowanie w razie zdarzenia

4. ZASADY RUCHU

4.1. Podstawowe zasady ruchu pojazdów i pieszych w części lotniczej lotniska

Dla zasad ruchu pojazdów i pieszych na terenie Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy nieuregulowanych w niniejszej instrukcji, obowiązują przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. 1997 nr 98 poz. 602 z późn. zmianami).

Każdy pojazd/sprzęt przed wjazdem na teren lotniska podlega kontroli bezpieczeństwa. Szczegółowe zasady opisane są w „Instrukcji o systemie przepustkowym w zakresie organizacji i kontroli ruchu osobowego, materiałowego i pojazdów na terenie Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.”.

4.2. Prędkości pojazdów

- Na drogach dojazdowych – do 40km/h, o ile znaki drogowe nie stanowią inaczej,
- Na drogach serwisowych – do 20km/h,
- Na drodze startowej – do 60km/h, o ile w wydanym zezwoleniu organu kontroli lotniska (Wieża) nie określono innych warunków,
- Na drogach kołowania – do 40km/h, o ile w wydanym zezwoleniu organu kontroli lotniska (Wieża) nie określono innych warunków,
- W odległości mniejszej niż 5m od statku powietrznego 5km/h.

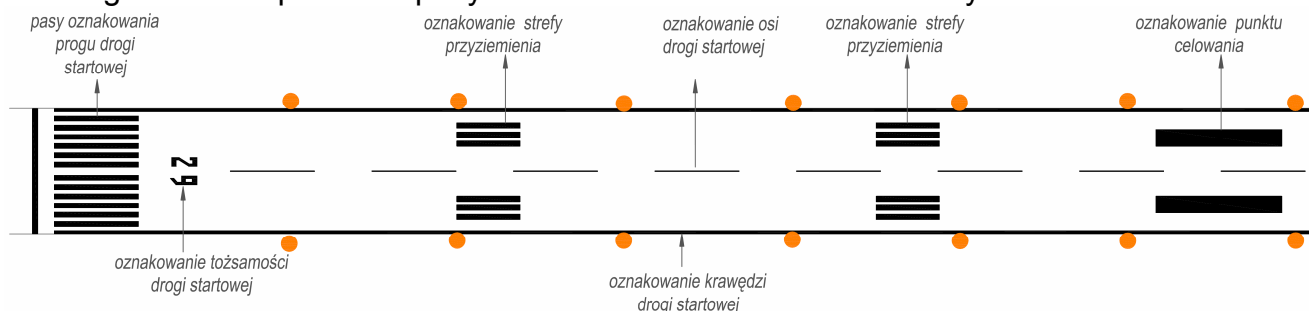
4.3. Oznakowanie poziome

Poza drogą startową, gdzie oznakowanie jest koloru białego, stosuje się następujące kolory oznakowań, które stanowią informację dla użytkowników:

- BIAŁY – obszary bezpiecznego poruszania się i postoju pojazdów/sprzętu,
- ŻÓŁTY – ścieżki bezpiecznego kołowania statków powietrznych,
- CZERWONY – obszary uznane za potencjalnie niebezpieczne (przekraczanie linii zabronione w przypadku statku powietrznego w ruchu).

4.3.1. Oznakowanie na drodze startowej

Droga startowa posiada specyficzne oznakowanie w kolorze białym.

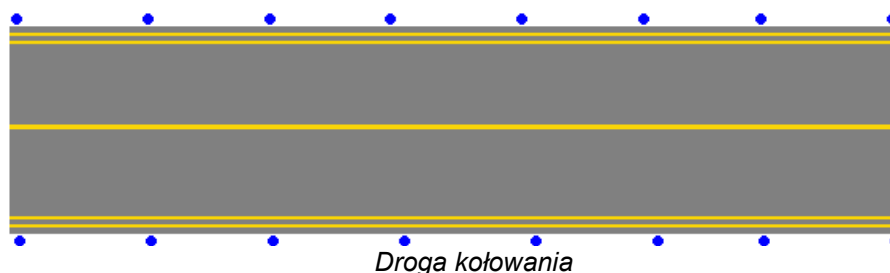


Oznakowanie drogi startowej

Droga startowa przeznaczona jest do startów i lądowań statków powietrznych, dlatego też jej zajęcie przez jakiegokolwiek pojazd wymaga każdorazowej zgody organu kontroli lotniska (Wieża).

Oznakowanie poziome tożsamości drogi startowej stanowi liczba dwucyfrowa (11) (29).

4.3.2. Oznakowanie drogi kołowania



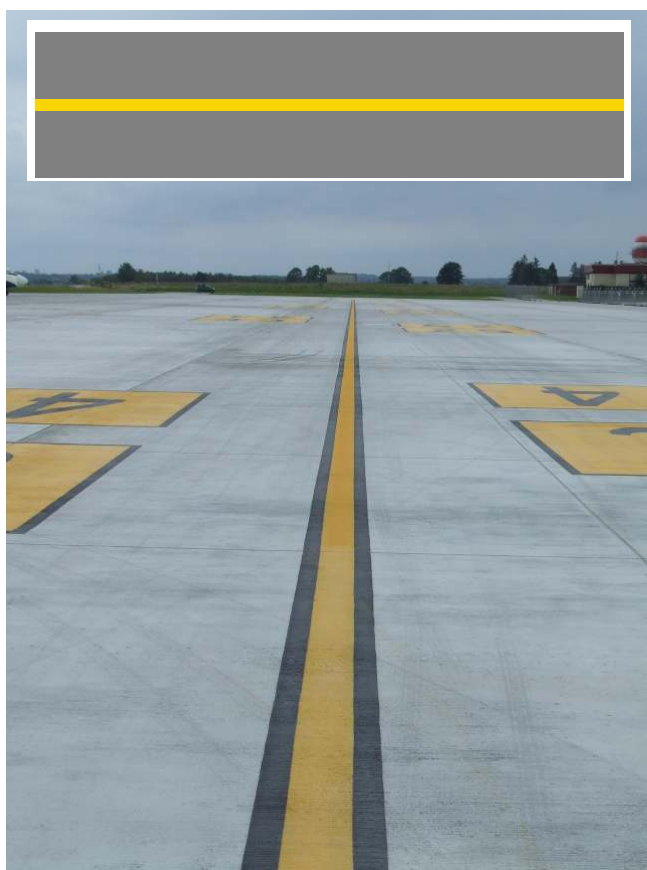
Drogi kołowania przeznaczone są dla statków powietrznych chcących przedostać się z drogi startowej na płyty postojowe i odwrotnie. Oznakowanie poziome jest koloru żółtego. Pojedyncza linia wyznacza oś kołowania natomiast podwójna wytycza krawędzie drogi kołowania.



Oś drogi kołowania



Krawędź drogi kołowania



Oś drogi kołowania na nawierzchni betonowej

4.3.3. Miejsce oczekiwania przed drogą startową



Oznakowanie miejsca oczekiwania przed drogą startową



Oznakowanie nakazu – miejsce oczekiwania przed drogą startową.

Miejsce oczekiwania przed drogą startową wytycza granicę między strefą ochronną drogi startowej a drogą kołowania. Kierujący pojazdem widząc ten znak ma obowiązek zatrzymać się. Dalsze poruszanie się oznacza zajęcie strefy ochronnej drogi startowej i wymaga zgody organu kontroli lotniska (Wieża).

4.3.4. Linia bezpieczeństwa

Linia bezpieczeństwa wyznacza strefy przeznaczone do użytkowania przez pojazdy naziemne i inny sprzęt służący do obsługi statku powietrznego. Pozwala również zachować bezpieczną odległość od statków powietrznych. W czasie, gdy statek powietrzny posiada uruchomione silniki, żaden pojazd ani osoba nie może znajdować się w obrębie pola wytyczonego przez tę linię. W celu oznaczenia linii bezpieczeństwa stosuje się pojedynczą i podwójną czerwoną linię.

Czerwone linie bezpieczeństwa wyznaczają:

- A. granicę pomiędzy płytą postojową (PPS) a drogą kołowania;
- B. granicę pomiędzy stanowiskami postojowymi.



Linia bezpieczeństwa

4.3.5. Drogi serwisowe

Drogi serwisowe wyznaczone na płycie postojowej przeznaczone są dla pojazdów chcących dojechać w pobliże statku powietrznego. Ruch pieszyc na tej drodze jest zabroniony.



Droga serwisowa

Droga serwisowa przecinająca drogę kołowania oznaczona jest tzw. „dash” linią. Przekraczanie tej linii jest zabronione.



Droga serwisowa przecinająca drogę kołowania

4.3.6. Miejsce postoju sprzętu obsługi naziemnej

Linia biało-czerwona wyznacza miejsce parkingowe dla sprzętu obsługi naziemnej służącego do obsługi statków powietrznych.



Pole techniczne

4.3.7. Nakaz zatrzymania się

STOP - kierowca zawsze jest zobowiązany do zatrzymania się i upewnienia się czy nie ma w pobliżu kołującego statku powietrznego.



Oznakowanie i znaki STOP

4.3.8. Numery stanowisk postojowych

Numery stanowisk - oznakowanie poziome i znaki pionowe – informacja dla kierowców oraz statków powietrznych.

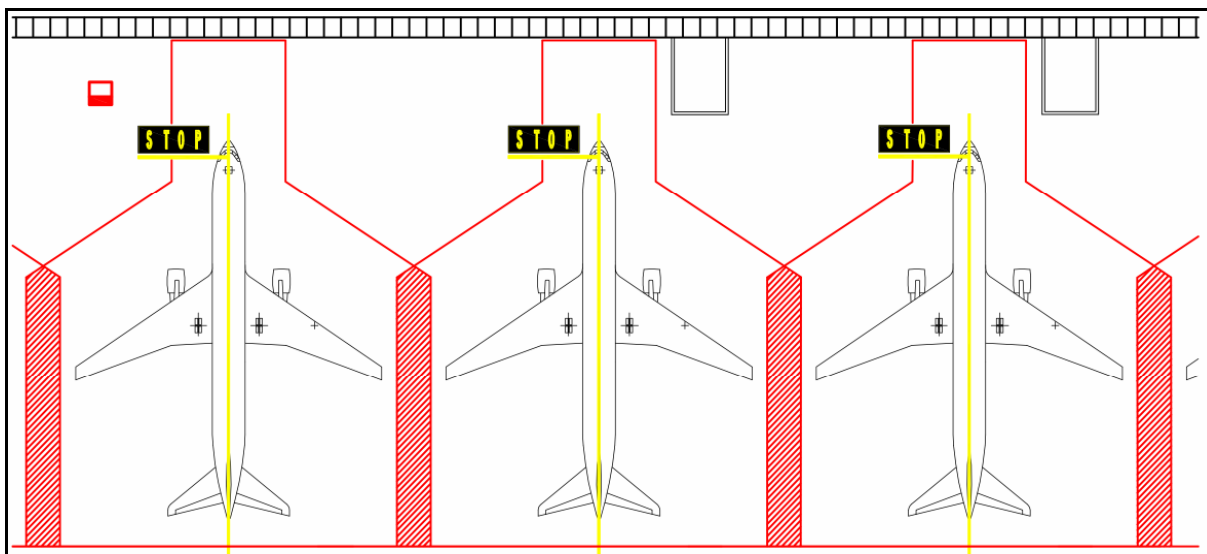


Znak pionowy – stanowisko nr 6



Oznakowane poziome – stanowisko nr 43

4.3.9. Oznakowanie na stanowisku postojowym



Linia żółta – oś stanowiska,

Linie biało-czerwone – miejsce dla sprzętu obsługi naziemnej,

Linie czerwone – linie bezpieczeństwa.

Obszar zakreskowany na czerwono przebywanie podczas wypychania, kołowania i wycofywania samolotu zabronione.

4.4. Znaki pionowe

Oprócz oznakowania poziomego występują również znaki pionowe. Znaki pionowe instalowane są w celu przekazania instrukcji nakazu oraz informacji o określonej lokalizacji lub określonego miejsca docelowego w polu ruchu naziemnego.

4.4.1. Znak nakazu

Znak nakazu instalowany jest w celu wskazania miejsca, którego nie może przekroczyć kołujący statek powietrzny lub pojazd bez otrzymania zezwolenia od organu kontroli lotniska (Wieża). Znaki nakazu posiadają napis koloru białego na czerwonym tle. Napis dotyczący znaku tożsamości drogi startowej (np. 29-11) musi składać się z znaku tożsamości krzyżującej drogi startowej, właściwie zorientowanej według kierunku, z którego znak ma być widoczny. W przypadku gdy znak tożsamości drogi startowej zainstalowany jest w pobliżu końca drogi startowej, może on wówczas wskazywać w drodze wyjątku tożsamość drogi startowej jedynie końca drogi startowej.



Znak ten oznacza nakaz zatrzymania się jednocześnie informując o umiejscowieniu/tożsamości drogi startowej 29/11.



Próg pasa 29 znajduje się na lewo, a pasa 11 na prawo. Jednocześnie informuje kierującego pojazdem, iż zbliża się do strefy chronionej drogi startowej oraz nakazuje bezwzględne zatrzymanie się. Dalsze poruszanie się pojazdem wymaga uzyskania zgody od organu kontroli lotniska (WIEŻA).

4.4.2. Znaki informacyjne

Znaki informacyjne występują w miejscach gdzie istnieje operacyjna potrzeba identyfikacji znakiem informacyjnym określonego usytuowania lub trasy. Znakami informacyjnymi są: znaki wskazania kierunku, znaki umiejscowienia, znaki wskazania miejsca przeznaczenia, znaki zjazdu z drogi startowej, znaki opuszczenia drogi startowej oraz znaki startu ze skrzyżowania. Znaki informacyjne inne niż znak umiejscowienia, posiadają napis koloru czarnego na żółtym tle. Znak umiejscowienia natomiast posiada napis koloru żółtego na czarnym tle.



Znak ten informuje, iż w celu zajęcia drogi kołowania „Alfa 5” należy skręcić w prawo. Natomiast płyta postojowa nr 1 jest po lewej stronie.



Znak ten informuje o pozycji, na której aktualnie znajduje się kierujący pojazdem. Jego zadaniem jest pomoc w określeniu położenia na terenie lotniska. Aktualna pozycja – droga kołowania „Alfa 4”.



Znaki powyżej informują, że po lewej stronie jest płyta postojowa nr 3 oraz droga kołowania „Mike”. Na wprost znajduje się droga kołowania „Alfa 6”. Kierujący pojazdem/statek powietrzny aktualnie znajduje się na drodze kołowania „Alfa 7”.



Powyższy znak informuje o opuszczeniu drogi startowej na drodze kołowania „Bravo 1”.



W lewo znajduje się płyta postojowa nr 2 oraz droga kołowania „Alfa 4”, na wprost droga kołowania „Alfa 5” i płyta postojowa nr 1. Aktualna lokalizacja pojazdu/ statku powietrznego to droga kołowania „Bravo 1”

4.5. Oświetlenie elementów infrastruktury lotniskowej

4.5.1. Droga startowa



Droga startowa

Oświetlenie krawędzi drogi startowej jest koloru białego natomiast ostatnie 600m posiada światła w kolorze żółtym (bursztynowym). Światła progu drogi startowej są koloru zielonego, natomiast światła końca drogi startowej są czerwone.



Zielone światła progu drogi startowej. W tle widoczne światła krawędziowe drogi startowej



Światła końca drogi startowej

4.5.2. Drogi kołowania

Oświetlenie krawędziowe dróg kołowania jest koloru niebieskiego.



Lampy krawędziowa drogi kołowania

4.6. Ruch pieszych i rowerzystów

Piesi

- 4.6.1. Piesi mogą poruszać się wyłącznie po wyznaczonych torach oraz przecinać drogi w wyznaczonych pasami miejscach.
- 4.6.2. Wszędzie tam, gdzie nie ma wyznaczonych torów poruszania się dla pieszych, piesi muszą poruszać się po lewej stronie drogi dojazdowej (twarzą do zbliżających się pojazdów) a także poruszać się w kolumnie.
- 4.6.3. W przypadku obsługi rejsu przez Agenta Obsługi Naziemnej jest on odpowiedzialny za bezpieczne przeprowadzanie lub dowóz pasażerów obsługiwanych przez niego przewoźników z terminala pasażerskiego w pobliże statku powietrznego i odwrotnie.
- 4.6.4. Pieszym nie wolno poruszać się w polu manewrowym (za wyjątkiem wykonywania prac konserwacyjnych w uzgodnieniu z organem kontroli lotniska (Wieża) i Dyżurnym Operacyjnym Portu Lotniczego).

Rowerzyści

- 4.6.5. Dopuszcza się poruszanie pojazdami jednośladowymi (rowery, motorowery) wyłącznie po drogach dojazdowych.
- 4.6.6. Osoby poruszające się rowerem/motorowerem odpowiadają za właściwy stan techniczny rowerów/motorowerów.
- 4.6.7. Wszelkie zasady ruchu dotyczące kierowców mają zastosowanie wobec osób poruszających się rowerem/motorowerem.

4.7. Ruch pojazdów

- 4.7.1. Każdy kierowca musi zwracać szczególną uwagę na pieszych.
- 4.7.2. Każdy kierowca podczas mijania pojazdem pieszego musi zachować od niego bezpieczną odległość co najmniej 1m.
- 4.7.3. Dopuszcza się możliwość wjazdu na teren lotniska bez przepustek pod warunkiem zabezpieczenia – asysty przez Służbę Ochrony Lotniska następujących pojazdów:
- biorących udział w akcji ratowniczej na terenie lotniska, w szczególności w sytuacjach ratowania życia i zdrowia ludzkiego;
 - Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego oraz Straży Bankowej - w trakcie realizacji czynności służbowych.
- 4.7.4. Każdy kierowca musi zachować szczególną ostrożność, aby nie narażać innych uczestników ruchu na niebezpieczeństwo. Szczególną uwagę należy zwrócić na statki powietrzne zajmujące i opuszczające stanowiska postojowe.
- 4.7.5. Cofanie pojazdami jest dozwolone wyłącznie, jeśli niemożliwy jest wyjazd do przodu.
- 4.7.6. Przejeżdżanie przez kable, przewody, węże (np. cysterny tankujące) jest zabronione.

- 4.7.7. Kierowcy przed ruszeniem z miejsca muszą upewnić się, że przejazd jest możliwy, a także muszą wziąć pod uwagę wysokość kierowanego pojazdu wszędzie tam, gdzie przejazd może być ograniczony.
- 4.7.8. Podczas cofania pojazdy, w których widoczność do tyłu może być ograniczona, muszą być wyposażone w adekwatne ostrzeżenia wizualne i dźwiękowe lub muszą być asystowane przez drugą osobę stojącą poza ścieżką poruszania się pojazdu i pozostającą w stałym kontakcie wzrokowym z kierowcą.
- 4.7.9. Pojazdy o wysokości powyżej 3,5m muszą posiadać w kabinie kierowcy w widocznym miejscu informację o wysokości pojazdu (naklejka ostrzegawcza).
- 4.7.10. Kierowcy przed ruszeniem z miejsca muszą upewnić się, że przewożony ładunek jest zabezpieczony, a pojazd lub sprzęt pozbawiony jest luźnych elementów mogących odpaść podczas jego ruchu. Ładunki można przewozić za pomocą pojazdów/sprzętu do tego przeznaczonych.
- 4.7.11. Pojazd nie może holować więcej niż 4 elementów (np. przyczepki, inny sprzęt). Całkowita długość składu wraz z pojazdem ciągnącym nie może przekraczać 20 metrów.
- 4.7.12. Osoby mogą być przewożone wyłącznie w pojazdach na siedzeniach przystosowanych do transportu osób.
- 4.7.13. Kabiny wszystkich pojazdów muszą być stale zamknięte (zarówno w ruchu jak i podczas postoju) i zabezpieczone przed możliwością wykorzystania w sposób nieuprawniony.
- 4.7.14. Pojazdy podczas postoju nie mogą blokować wyjść ewakuacyjnych zaparkowanych statków powietrznych.
- 4.7.15. Nie wolno opuszczać uruchomionego pojazdu, chyba że w zasięgu ręki jest mechanizm automatycznie unieruchamiający pojazd (tzw. dead man).

4.7.16. Wypychanie lub wycofywanie statku powietrznego uważa się za rozpoczęte, w szczególności gdy:

- A. Na pojeździe wypychającym włączone są światła ostrzegawcze;
- B. Na statku powietrznym włączone są światła nawigacyjne (antykolizyjne, czerwone);
- C. Spod kół statku powietrznego odstawiono podstawki.

4.7.17. Obsługa pojazdu wypychającego nie może rozpocząć wypychania do czasu załączenia świateł antykolizyjnych przez załogę na wypychanym samolocie.

4.8. Pierwszeństwo przejazdu

4.8.1. Bezwzględne pierwszeństwo ma statek powietrzny w ruchu (holowany, wypychany, samodzielnie kołujący) oraz każdy statek powietrzny z włączonymi światłami antykolizyjnymi.

4.8.2. Cały ruch naziemny musi być podporządkowany pierwszeństwu w następującej kolejności:

- a. Pojazdy służb ratowniczo-gaśniczych, Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Lotniska jeśli mają włączone niebieskie światła błyskowe (tzw. koguty) oraz kolumny pojazdów prowadzone Służbą Ochrony Lotniska;
- b. Pojazdy Działu Operacyjnego, jeśli mają włączone pomarańczowe światła błyskowe;
- c. Pasażerowie poruszający się pieszo;
- d. Pojazdy/sprzęt zjeżdżające z pola manewrowego (np. na drogi serwisowe lub stanowiska postojowe).

4.9. Parkowanie

Za parkowanie uważa się każdy postój pojazdu na czas dłuższy niż 1min bez udziału tego pojazdu w bieżącej obsłudze.

Parkowanie jest dozwolone wyłącznie w miejscach do tego wyznaczonych (np. w polach technicznych).

4.9.1. Zabrania się parkowania:

- W obszarach objętych czerwoną linią bezpieczeństwa;
- Na drogach serwisowych, dojazdowych i w polu manewrowym lotniska;
- Na wprost osi kołowania (poza linią bezpieczeństwa);
- Przed wyjściami/wejściami z/do budynków, z/do których przemieszczają się pasażerowie;
- Przy wjazdach/wyjazdach z bram;
- Na drogach ewakuacyjnych;
- Na drogach pożarowych;
- Jeśli takie parkowanie zmuszałoby innego uczestnika ruchu do cofania;
- Na drogach wyjazdu cystern.

4.9.2. Pojazdy/sprzęty nieprawidłowo zaparkowane zostaną usunięte z terenu lotniska na koszt właściciela, jeśli po uprzednim wezwaniu Działu Operacyjnego nie usunie on pojazdu/sprzętu we własnym zakresie.

4.10. Drogi serwisowe

- 4.10.1. Drogi serwisowe wyznaczone są białą lub biało-czarną linią.
- 4.10.2. Pojazdy/sprzęt, który ze względu na rozmiar nie mieści się w granicach drogi serwisowej, może zająć obszar poza nią wyłącznie po uzyskaniu zgody od organu kontroli lotniska (Wieża) w przypadku zajęcia odcinka drogi kołowania. Jeżeli zajmowana jest część stanowiska postojowego należy zachować bezpieczną odległość od statku powietrznego stojącego na stanowisku.
- 4.10.3. Kierowca/operator pojazdu zmierzającego do miejsca poza polem manewrowym, do którego nie ma wyznaczonego dojazdu drogą serwisową, jest zobowiązany dojechać drogą serwisową możliwie najbliższej celu. Dopiero po dotarciu do tego miejsca, kierowca może opuścić drogę serwisową przecinając jej granice.
- 4.10.4. W miejscach, gdzie droga serwisowa przecina drogę kołowania (patrz pkt. 4.3. 4.4. **Oznakowanie i znaki pionowe**), kierowcom nie wolno przejeżdżać, jeżeli kołujący statek powietrzny znajduje się bliżej niż 200m od pojazdu kierowcy.
- 4.10.5. Kierowcom nie wolno wyprzedzać statków powietrznych kołujących w polu manewrowym równolegle do drogi serwisowej.

4.11. Stanowiska postojowe

- 4.11.1. Stanowisko postojowe wyznaczone jest pojedynczą czerwoną linią bezpieczeństwa.
- 4.11.2. Wewnątrz stanowiska postojowego obowiązuje ograniczenie prędkości do 5km/h.
- 4.11.3. Zabrania się parkowania pojazdów/sprzętu na stanowisku postojowym.
- 4.11.4. Na stanowisku postojowym dozwolony jest postój pojazdów/sprzętu niezbędnych do obsługi statku powietrznego zaparkowanego na danym stanowisku.

4.12. Pole manewrowe lotniska

Pole manewrowe lotniska składa się z drogi startowej wraz z drogami kołowania. Każdy uczestnik ruchu znajdujący się w polu manewrowym musi posiadać dwukierunkową łączność z organem kontroli lotniska (Wieża) oraz stosować się do zasad łączności opisanych w „Instrukcji Użytkowania Sieci Radiotelefonicznej na Lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy” będącej załącznikiem nr 14 do INOP.

- 4.12.1. Ruch pojazdów i pieszyc oraz statków powietrznych w polu manewrowym lotniska jest kontrolowany i nadzorowany przez organ kontroli lotniska (Wieża).
- 4.12.2. Wjazd w pole manewrowe lotniska może nastąpić wyłącznie po otrzymaniu zezwolenia uzyskanego drogą radiową od organu kontroli lotniska (Wieża).
- 4.12.3. Przed wjazdem w pole manewrowe lotniska o którym mowa w pkt. 4.12.2 w celu wykonywania prac istnieje obowiązek uzyskania wcześniejszej akceptacji od Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego.
- 4.12.4. Opuszczenie pola manewrowego lotniska, po zakończeniu wykonywanych prac, na zajęcie którego wcześniej uzyskano zgodę Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego i zezwolenie organu kontroli lotniska (Wieża), uczestnik ruchu ma obowiązek niezwłocznie zgłosić organowi kontroli lotniska (Wieża), a następnie Dyżurnemu Operacyjnemu Portu Lotniczego.
- 4.12.5. Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego ma prawo za pośrednictwem organu kontroli lotniska (Wieża) ograniczyć ruch pojazdów w poszczególnych częściach pola manewrowego.

- 4.12.6. Pojazdy w polu manewrowym muszą mieć włączone światła ostrzegawcze (tzw. „koguty”) oraz muszą być wyposażone w linkę holowniczą i radiotelefon umożliwiający dwukierunkową łączność z organem kontroli lotniska (WIEŻA).
- 4.12.7. Korespondencja z organem kontroli lotniska (WIEŻA) musi być realizowana za pomocą dwukierunkowej łączności radiotelefonicznej.
- 4.12.8. Przed zajęciem pola manewrowego kierowca musi podać organowi kontroli lotniska (WIEŻA):
- Chęć zajęcia pola manewrowego wraz z podaniem miejsca, z którego ma być zajęte,
 - Potwierdzenie odebrania zgody lub odmowy.
- 4.12.9. Po opuszczeniu pola manewrowego kierowca musi podać organowi kontroli lotniska (WIEŻA):
- Zwolnienie pola manewrowego wraz z podaniem lokalizacji miejsca opuszczenia pola.
- 4.12.10. Uczestnik ruchu, po uzyskaniu zezwolenia od organu kontroli lotniska (WIEŻA), przed zajęciem pola manewrowego lotniska ma obowiązek zachować szczególną ostrożność i upewnić się, czy na zajmowanym odcinku nie odbywa się ruch statków powietrznych.
- 4.12.11. Uczestnik ruchu ma obowiązek bezzwłocznie wykonywać polecenia organu kontroli lotniska (WIEŻA) w zakresie zmiany uprzednio wydanego zezwolenia.
- 4.12.12. Kierujący pojazdem ma obowiązek uzyskania zezwolenia organu kontroli lotniska (WIEŻA) na każdorazowe zajęcie lub przecięcie drogi startowej.
- UWAGA:** Jeżeli zezwolenia organu kontroli lotniska (WIEŻA) nie uzyskano wcześniej, zabronione jest przekraczanie oznakowanego miejsca oczekiwania przed drogą startową.
- 4.12.13. W czasie dokonywania pomiaru przy użyciu samochodu pomiarowego (SAAB) przecinanie drogi startowej przez inne pojazdy jest niedozwolone.



Samochód pomiarowy SAAB SFT

UWAGA: Kierującego podczas wykonywania pomiaru przy użyciu samochodu pomiarowego SAAB nie obowiązuje ograniczenie (60 km/h) dopuszczalnej prędkości poruszania się pojazdem na drodze startowej.

4.12.14. W polu manewrowym zabrania się:

- a. Zatrzymywania pojazdów w odległości mniejszej niż:
 - 50 metrów od krawędzi drogi startowej,
 - 30 metrów od krawędzi drogi kołowania,
 - 400 metrów na przedłużeniu progu drogi startowej
- b. Ruchu pojazdów i pieszyc bez zezwolenia KRL,
- c. Wjazdu i zatrzymywania pojazdów i przebywania pieszyc w strefach krytycznych ILS (patrz 4.13.).

UWAGA: Nie dotyczy postoju i zatrzymywania pojazdów, związanych z wykonywaniem obsługi technicznej w strefach ochronnych ILS (patrz **Strefy anten ILS**), po uzyskaniu zezwolenia organu kontroli lotniska (WIEŻA) wcześniejszej zgody Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego.

4.12.15. Trasy dojazdu nie wolno skracać poprzez wykorzystanie pola manewrowego lotniska.

4.13. Strefy ochronne ILS

Na terenie lotniska jest zainstalowane urządzenie radionawigacyjne systemu lądowania według wskazań przyrządów ILS. W obrębie urządzenia znajduje się **strefa krytyczna** oraz **strefa wrażliwa**.



Oznaczenie strefy wrażliwej ILS

4.13.1. Strefa krytyczna:

- jest to obszar o określonych wymiarach znajdujący się w pobliżu anteny lokalizatora (LLZ) i anteny ścieżki (GP) schodzenia systemu ILS.
- przebywanie jakiegokolwiek pojazdu lub statku powietrznego w jej granicach systemu ILS jest zabronione.
- jest chroniona, ponieważ obecność pojazdów i/lub statków powietrznych w jej granicach powoduje niedopuszczalne zakłócenia emitowanego sygnału ILS.

4.13.2. Strefa wrażliwa:

- jest to obszar rozciągający się za strefą krytyczną ILS w granicach, w której podczas działania systemu ILS parkowanie i/lub ruch pojazdów łącznie ze statkami powietrznymi musi być kontrolowany w celu zabezpieczenia przed niedopuszczalnymi zakłóceniami sygnału ILS.
- jest chroniona w celu uniemożliwienia wystąpienia zakłóceń sygnału ILS spowodowanych przez duże obiekty poruszające się w granicach lotniska poza strefą krytyczną ILS.
- Decyzje o zajęciu/wjeździe do stref chronionych ILS-a lub na ich przekroczenie, podejmuje organ kontroli lotniska (WIEŻA) na podstawie aktualnej sytuacji ruchowej.

Powierzchnie chronione urządzeń radionawigacyjnych ILS określa rysunek poniżej.

AIP POLAND

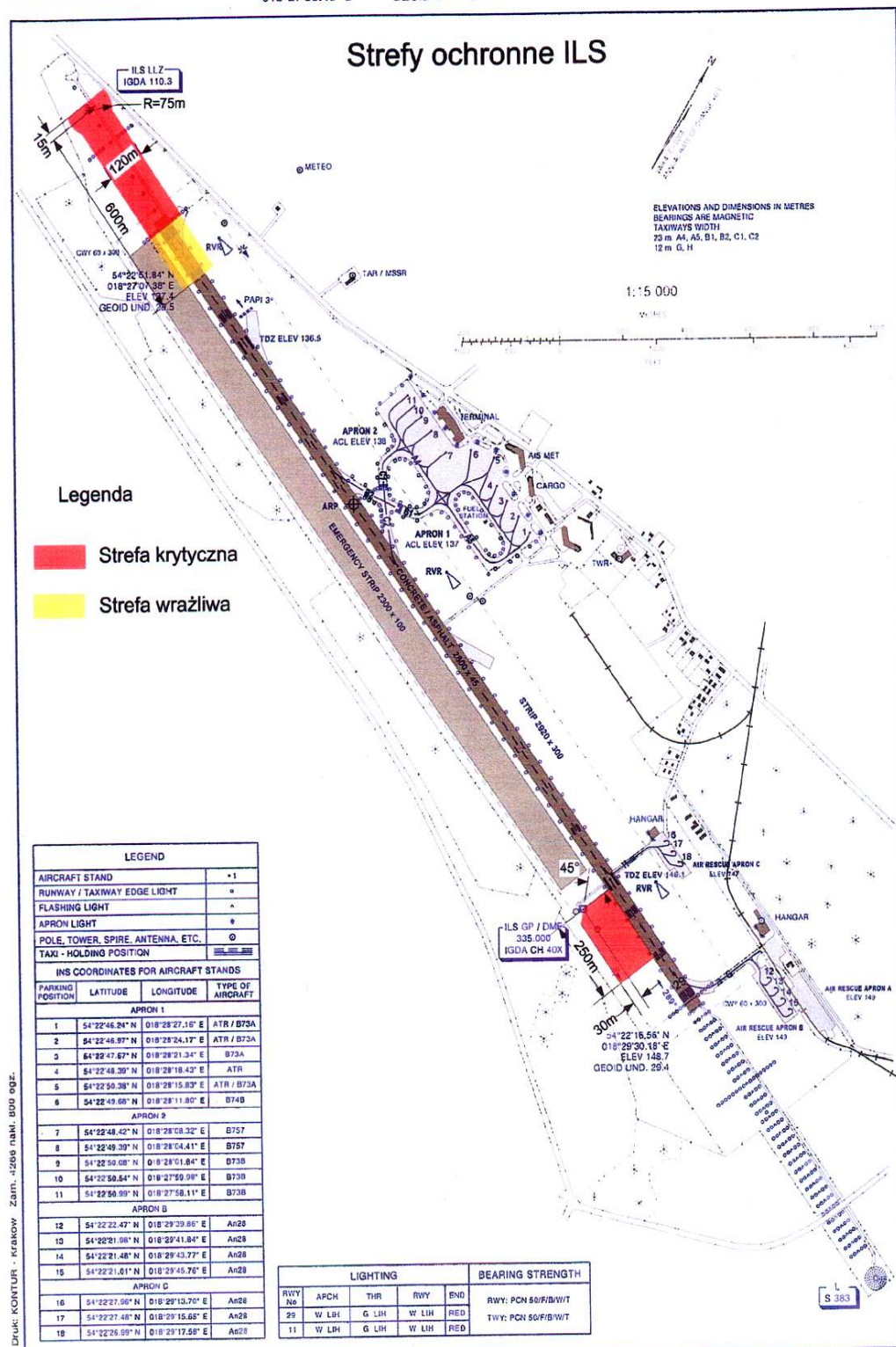
25 NOV 2004

AERODROME CHART - ICAO

54°22'39.25" N
018°27'58.40" EELEV 149 m
GEOID UND. 29 m

TWR 118.100

GDAŃSK LECH WALESA AIRPORT

DISTRICT ENTERPRISE OF GEODESY AND CARTOGRAPHY IN CRACOW
© 2004 OFGK w Krakowie Sp. z o.o. ALL RIGHTS RESERVEDDATE OF SURVEY
POMIAR WYKONANO 15.07.2004

AMD 034

4.14. Koordynatorzy Ruchu Naziemnego (Follow Me)

Koordynatorzy Ruchu Naziemnego są odpowiedzialni za zapewnienie bezpieczeństwa prowadzenia kołujących statków powietrznych i ustawiania ich na płytach postojowych.

Uczestnikom ruchu zabrania się:

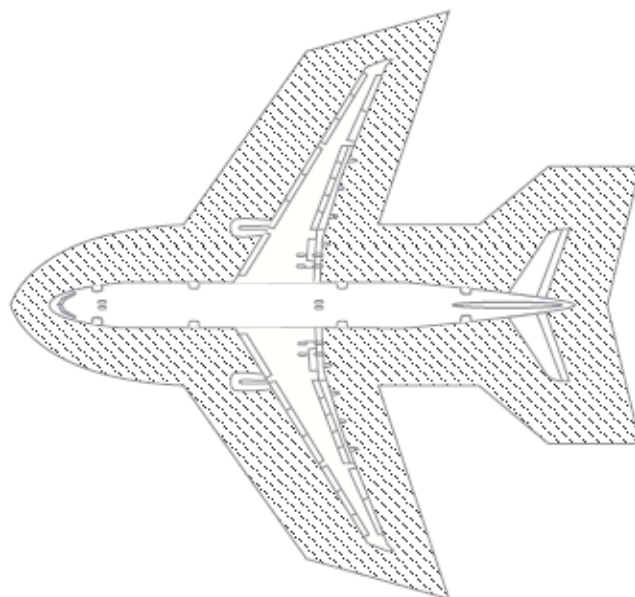
- 4.14.1. Przecinania odcinka drogi pomiędzy prowadzącym samochodem Follow Me a kołującym za nim statkiem powietrznym.
- 4.14.2. Przecinania odcinka drogi przed kołującym statkiem powietrznym a Koordynatorem podającym do niego sygnały ręczne.
- 4.14.3. Przecinania drogi serwisowej zablokowanej przez Koordynatora Ruchu Naziemnego podczas wykonywania czynności związanych z ustawieniem statku powietrznego (pojazd Follow Me ustawiony prostopadłe na drodze serwisowej). Ruch zostaje wznowiony po zakończeniu czynności przez Koordynatora Ruchu Naziemnego.
- 4.14.4. Poruszania pojazdem po odcinkach dróg serwisowych, które w związku z kołowaniem, wypychaniem lub wycofywaniem statku powietrznego zostały zablokowane przez Koordynatora Ruch Naziemnego (Follow Me z włączonymi światłami ostrzegawczymi) lub pracownika Agenta Obsługi Naziemnej zabezpieczającego operację wypychania.

4.15. Strefy niebezpieczne wokół statków powietrznych

Ze względu na zagrożenia związane z siłami podmuchu powietrza i zasysania przez silniki statków powietrznych luźnych obiektów, zachodzi konieczność włączenia powyższego zagadnienia do niniejszej Instrukcji. Stosowanie się do zachowania wskazanych poniżej bezpiecznych odległości od statków powietrznych, zmniejsza ryzyko incydentów lub wypadków związanych z w/w zagrożeniami. Uruchomione silniki statków powietrznych wymagają od uczestników ruchu zachowania szczególnej ostrożności podczas przebywania w ich pobliżu.

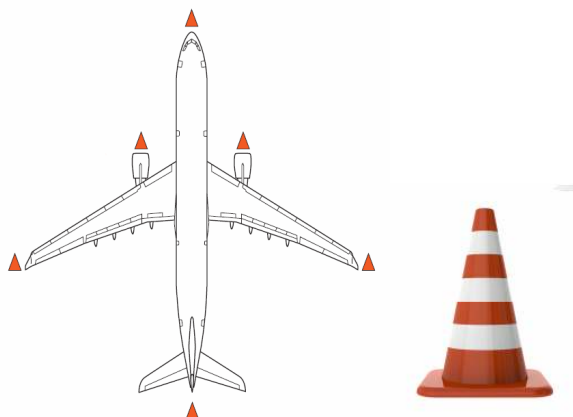
Strefy niebezpieczne wokół zaparkowanego statku powietrznego (wyłączone silniki)

- 4.15.1. Strefa niebezpieczna wokół zaparkowanego statku powietrznego wynosi co najmniej 5m od każdej jego części (*rysunek poniżej*). Wyłącznie pojazdy niezbędne i przystosowane do obsługi danego statku powietrznego mogą przebywać w granicach tej strefy.



Strefa niebezpieczeństwa wokół zaparkowanego statku powietrznego.

- 4.15.2. Najbardziej wysunięte elementy statku powietrznego (skrzydła, dziób, ogon, silniki) powinny być oznaczone pachołkami bezpieczeństwa. Elementy wystające poza linię bezpieczeństwa muszą zostać bezwzględnie oznaczone pachołkami bezpieczeństwa.
- 4.15.3. Właściciel/użytkownik bądź działający w jego imieniu Agent Obsługi Nziemnej jest zobowiązany do rozstawienia pachołków bezpieczeństwa wokół statku powietrznego.

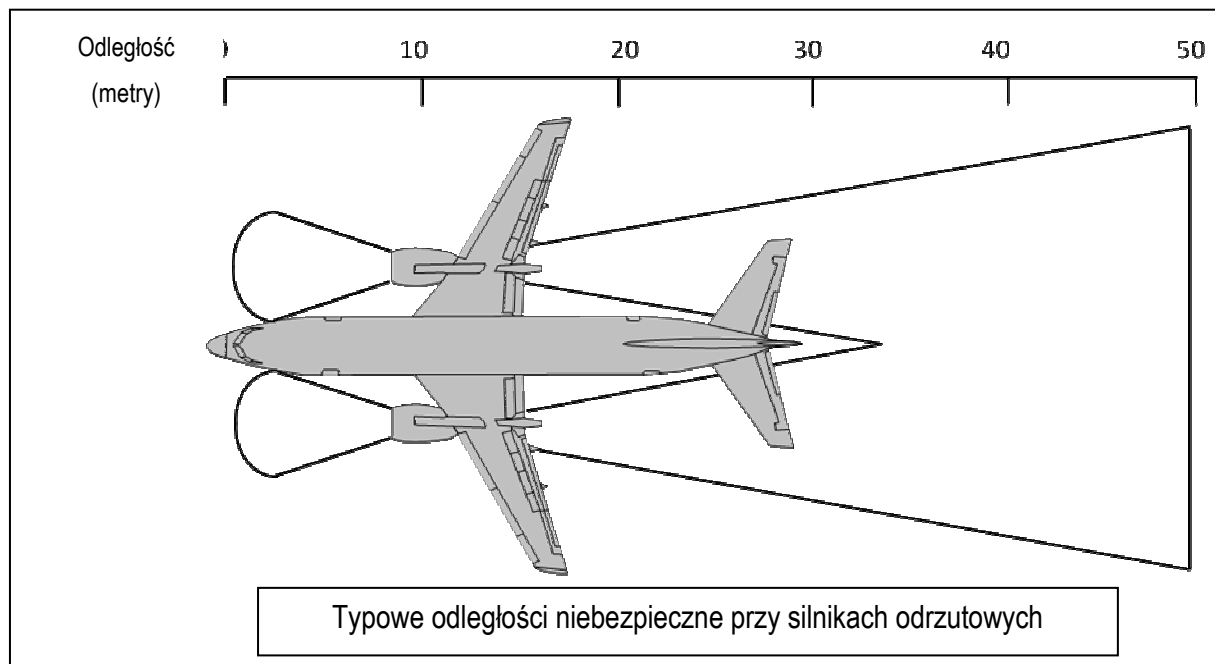


Przykład rozmieszczenia pachołków bezpieczeństwa oraz przykładowy pachołek

- 4.15.4. Przejeżdżanie pojazdami pod skrzydłami lub kadłubem samolotu (z wyjątkiem niezbędnych czynności obsługowych) jest zabronione.

4.15.5. Każdy pojazd przed wjazdem do strefy niebezpiecznej, musi całkowicie się zatrzymać (w celu sprawdzenia hamulców). Dzięki temu ograniczone zostanie ryzyko zderzenia z kadłubem w przypadku awarii hamulców.

Strefy niebezpieczne wokół statków powietrznych (uruchomione silniki)



Przykład odległości wskazujących strefy niebezpieczne od silników odrzutowych

4.15.6. Przebywanie osób w strefie niebezpiecznej jest dopuszczalne tylko w przypadku wykonywania wymaganych czynności związanych z obsługą statku powietrznego przy zachowaniu szczególnej ostrożności.

4.15.7. Silniki odrzutowe

- Przebywanie w strefie niebezpiecznej podczas uruchomionych silników jest zabronione;
- Podczas postoju statku powietrznego strefy niebezpieczne wynoszą od 7,5m z przodu silnika do 50m za silnikiem;
- Minimalny bezpieczny dystans za kołującym statkiem powietrznym wynosi 100m.

4.15.8. Silniki śmigłowe

- Przebywanie w strefie niebezpiecznej podczas uruchomionych silników jest zabronione;
- Podczas postoju statku powietrznego strefy niebezpieczne wynoszą od 10m z przodu silnika do 30m za silnikiem;
- Minimalny bezpieczny dystans za kołującym statkiem powietrznym wynosi 75m.

4.15.9. Kołujący statek powietrzny

- Poruszanie się w strefie niebezpiecznej kołującego statku powietrznego jest zabronione;
- Za odległość bezpieczną (poza w/w strefami niebezpieczeństwa) od kołującego statku powietrznego uznaje się 7,5m od końcówki każdego jego skrzydła.

4.15.10. Światła antykolizyjne

- Każdy statek powietrzny w ruchu musi mieć włączone światła antykolizyjne zarówno w dzień jak i w nocy;
- „W ruchu” oznacza: kołujący, holowany, wypychany lub chwilowo stojący w procesie kołowania lub holowania/wypychania.



Załączone czerwone światła antykolizyjne

5. POJAZDY I SPRZĘT

5.1. Identyfikacja

- 5.1.1. Każdy pojazd używany lub mający być dopuszczony do użytku w części airside, musi być identyfikowalny.
- 5.1.2. Każdy sprzęt będący w części airside musi być oznaczony nazwą firmy lub innym znakiem identyfikacyjnym (np. logo firmy) co najmniej w dwóch miejscach, przy czym wysokość oznaczenia nie może być mniejsza jak 10cm.
- 5.1.3. Wszystkie akcesoria używane w części Airside (np. podstawki pod koła, pachołki) muszą posiadać trwałe cechy identyfikacyjne właściciela.

5.2. Czystość i stan techniczny

- 5.2.1. Zarówno właściele jak i kierowcy muszą dopilnować, by ich pojazdy i sprzęt był właściwie utrzymany i sprawdzany zgodnie z wytycznymi producenta.
- 5.2.2. Właściciel/kierowca odpowiada za stan techniczny używanego pojazdu/sprzętu.
- 5.2.3. Każdy pojazd/sprzęt mogący stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu, musi być niezwłocznie wyłączony z użytku przez właściciela lub kierowcę i usunięty z płyt postojowych.
- 5.2.4. Wszystkie pojazdy/sprzęt muszą być regularnie czyszczone i przemalowywane (w razie konieczności), aby zmniejszyć ryzyko FOD.
- 5.2.5. Wnętra pojazdów muszą być wolne od zalegających śmieci, aby zmniejszyć ryzyko FOD.

5.3. Dopuszczanie do użytku i certyfikacja

- 5.3.1. Każdy pojazd/sprzęt przed dopuszczeniem do użytku przy obsłudze statku powietrznego musi być sprawny technicznie, posiadać wymaganą dokumentację techniczną.
- 5.3.2. Użytkownik/właściciel zobowiązany jest do prowadzenia dokumentacji zawierającej m. in. terminy przeglądów, stan techniczny urządzenia.
- 5.3.3. Pojazdy/sprzęt dopuszczony do użytku muszą podlegać systematycznym przeglądom podyktowanym wymogami prawa i producenta (certyfikaty).
- 5.3.4. Dokumentacja z przeglądu każdego pojazdu/sprzętu musi być udostępniona Zarządzającemu Portem Lotniczym Gdańsk na jego życzenie.

5.4. Przechowywanie własności

- 5.4.1. Węże, kable, podstawki, pacholki i inne akcesoria używane do obsługi naziemnej muszą być przechowywane w sposób nienaruszający przepisów bezpieczeństwa i ochrony.
- 5.4.2. 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)
- 5.4.3. W przypadku, gdy na polecenie Działu Operacyjnego Portu Lotniczego Gdańsk właściciel lub użytkownik nie usunie elementów wymienionych w pkt. 5.4.2 stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa, zostaną one usunięte przez Zarządzającego lotniskiem Gdańsk im. Lecha Wałęsy na koszt użytkownika.

5.5. Przepustki na pojazdy

- 5.5.1. Każdy pojazd musi posiadać ważną przepustkę upoważniającą do poruszania się w danej strefie lotniska.
- 5.5.2. Z obowiązku posiadania przepustki zwolniony jest wszelki sprzęt ciągnany.
- 5.5.3. Szczegóły dotyczące wzorów oraz zasad wydawania przepustek zawarte są w „Instrukcji o systemie przepustkowym w zakresie organizacji i kontroli ruchu osobowego, materiałowego i pojazdów na terenie Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.”.

6. ŁĄCZNOŚĆ NA TERENIE LOTNISKA

6.1. Podstawowe zasady łączności

Zasady łączności radiotelefonicznej są zawarte w Instrukcji Użytkowania Sieci Radiotelefonicznej na Lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

6.1.1. Na terenie lotniska jest stosowana łączność poprzez:

- a) sieć radiotelefonów,
- b) sieć telefoniczną.

6.1.2. Sieć radiowa jest prowadzona za pomocą radiotelefonów stacjonarnych i przenośnych. Radiotelefony stacjonarne znajdują się m.in. w służbach takich jak:

- Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego,
- Organ Kontroli Lotniska (Wieża),
- Zakładowa Lotniskowa Straż Pożarna,
- Służba Ochrony Lotniska,
- Dział Eksploatacji.

6.1.3. Radiotelefony przewoźne i przenośne są na wyposażeniu wszystkich służb lotniskowych i firm zewnętrznych związanych z obsługą ruchu lotniczego.

6.1.4. Każdemu użytkownikowi sieci radiotelefonicznej, w celu łatwej i szybkiej identyfikacji nadawany jest kryptonim. Stosowanie nadanego kryptonimu obowiązuje zarówno w pracy codziennej jak i w Akcji Ratowniczej, niezależnie od trybu pracy.

6.2. Używanie radiostacji

W celu rozpoczęcia transmisji należy:

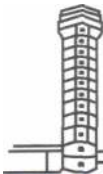
- A. włączyć radiostację;
- B. upewnić się czy radiostacja nastawiona jest na właściwym kanale;
- C. sprawdzić działanie radiostacji; słyszalność transmisji ocenia się w skali 5 stopniowej:

- 1 – zła,
- 2 – z przerwami,
- 3 – rozróżniana z trudnością,
- 4 – dobra,
- 5 – bardzo dobra.

1. Przed rozpoczęciem nadawania sprawdzić, czy nikt aktualnie nie prowadzi rozmowy na wybranej częstotliwości.
2. Należy pamiętać o kolejności wywoływania, na początku podaje się kryptonim wywoływanego a następnie wywołującego.
3. Poinformować do kogo się nadaje i kim się jest np. „Wieża – Operacyjny 10”.
4. Należy najpierw nacisnąć przycisk nadawania, a dopiero później zacząć mówić, aby transmisja nie była „ucięta” na początku.
5. Mówić krótko i zwięźle.
6. Zawsze czekać na odpowiedź.
7. Potwierdzać otrzymaną treść komunikatu.
8. Przygotować tekst i odpowiedź przed włączeniem nadajnika.
9. Dłuższe meldunki podawać z przygotowanego tekstu pisemnego.
10. Stosować typowe zwroty frazeologiczne.
11. Nie przekazywać pozdrowień grzecznościowych i prywatnych informacji w przekazywanym komunikacie.
12. Mieć przygotowany w kabinie pojazdu kryptonim operacyjny tak, aby uniknąć pomyłek w czasie nadawania komunikatu.
13. Mówić głosem normalnym, nieco wolniej niż normalnie, wyraźnie nie przekraczając tempa 100 słów na minutę.
14. Przycisk nadajnika utrzymywać w ciągu całego procesu nadawania – poczym sprawdzić, czy przypadkowo nie został on zablokowany w tym położeniu.
15. Monitorować stan naładowania radiostacji.

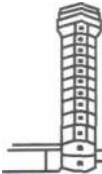
6.3. Przykład korespondencji

Kierowcy podczas pierwszej transmisji powinni podać swój znak wywoławczy, aktualne i docelowe miejsce oraz w miarę możliwości planowaną trasę przejazdu.

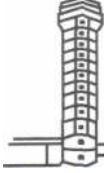
		"WIEŻA" "OPERACYJNY 2" Z PŁYTY POSTOJOWEJ 3 PROSZĘ O PRZEJAZD DO PRACUJĄCYCH PRZY DRODZE KOŁOWANIA HOTEL
"OPERACYJNY 2" „WIEŻA” ZEZWALAM DO DROGI HOTEL PRZEZ MIKE I ALFA		"WIEŻA" "OPERACYJNY 2" JADĘ DO DROGI HOTEL PRZEZ MIKE I ALFA

Jeżeli organ kontroli lotniska (WIEŻA) jest zbyt zajęty, by wydać instrukcje, użyje zwrotu: „CZEKAJ [NA WYWOŁANIE]”. Oznacza to, że kierowca powinien poczekać, aż organ kontroli lotniska (Wieża) ponownie go wywoła. W żadnym wypadku pojazd nie może ruszyć, dopóki nie otrzyma stosownej zgody.

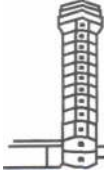
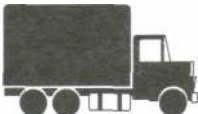
Jeżeli występuje ruch kolizyjny, organ kontroli lotniska (WIEŻA) może odpowiedzieć kierowcy „STÓJ”. Oznacza to, że będzie on mógł ruszyć dopiero po ponownym wywołaniu go przez organ kontroli lotniska (WIEŻA) i uzyskaniu stosownej zgody. Organ kontroli lotniska (WIEŻA) zawsze powinien wyraźnie określić miejsce, do którego kierowca może w danej chwili dojechać. Jeżeli nie jest to punkt docelowy, kierowca musi się tam zatrzymać i poprosić o zgodę na dalszy przejazd.

		„WIEŻA” „OPERACYJNY 2” PROSZĘ O WYJAZD Z DROGI KOŁOWANIA HOTEL I PRZEJAZD DO PORTU.
„OPERACYJNY 2” „WIEŻA” ZEZWALAM JECHAĆ DROGĄ HOTEL, ALFA I MIKE DO PORTU.		„WIEŻA” „OPERACYJNY 2” DROGĄ HOTEL ALFA I MIKE DO PORTU.
„OPERACYJNY 2” „WIEŻA” KONTYNUUJ PRZEZ ALFĘ I MIKE DO PORTU.		„WIEŻA” „OPERACYJNY 2” W PORCIE
„OPERACYJNY 2” „WIEŻA” PRZYJĄŁEM		

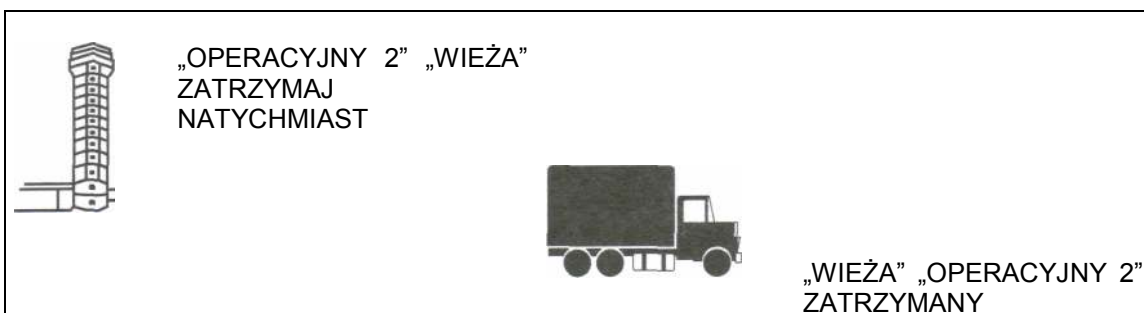
Kierowcy powinni uważnie słuchać, w którym miejscu muszą się zatrzymać, szczególnie gdy planowany przejazd związany jest z przecinaniem drogi startowej w użyciu. Nigdy nie wolno przecinać pasa bez potwierdzonej zgody. Zwolnienie drogi startowej można zgłosić dopiero wtedy, gdy pojazd (i holownik) minął oznaczony punkt oczekiwania przed drogą startową.

	„OPERACYJNY 2” „WIEŻA” ZEZWALAM JECHAĆ ALFA CHARLIE. OCZEKUJ PRZED PASEM.		„WIEŻA” „OPERACYJNY 2” JESTEM NA DRDZE DOJAZDOWEJ PRZY HANGARZE PROSZĘ O PRZEJAZD DO ANTENY ŚCIEŻKI ILS.
„WIEŻA” „OPERACYJNY 2” DROGĄ ALFA I CHARLIE BĘDĘ OCZEKIWAĆ PRZED PASEM.			
„OPERACYJNY 2” „WIEŻA” CZEKAJ [WYWOŁAM CIĘ]			
„OPERACYJNY 2” „WIEŻA” PRZETNIJ PAS PRZESZ DROGĘ CHARLIE I ZGŁOŚ ZWOLNIENIE PASA			
„WIEŻA” „OPERACYJNY 2” PRZECINAM PAS			
„WIEŻA” „OPERACYJNY 2” PAS ZWOLNIONY			
„OPERACYJNY 2” „WIEŻA” KONTYNUUJ DO ŚCIEŻKI ILS.			

Jeżeli pojazd znajduje się na drodze startowej w użyciu, musi ją zwolnić, jeśli spodziewane jest lądowanie lub start.

	„OPERACYJNY 2” „WIEŻA” ZWOLNIJ PAS, SKRĘĆ W NASTĘPNĄ W PRAWO, ZGŁOŚ ZWOLNIENIE PASA		„WIEŻA” „OPERACYJNY 2” ZWOLNIĘ PAS NASTĘPNĄ W PRAWO
„WIEŻA” „OPERACYJNY 2” PAS ZWOLNIONY			
„OPERACYJNY 2” „WIEŻA” PRZYJĄŁEM			

Sytuacja ruchowa może wymusić konieczność natychmiastowego zatrzymania pojazdu poruszającego się po polu ruchu naziemnego.



Nadawanie liter i liczb

LITERA	WYRAZ	WYMOWA
A	Alfa	Alfa
B	Bravo	Brawo
C	Charlie	Czarli
D	Delta	Delta
E	Echo	Eko
F	Foxtrot	Fokstrot
G	Golf	Golf
H	Hotel	Hotel
I	India	India
J	Juliett	Dżuliet
K	Kilo	Kilo
L	Lima	Lima
M	Mike	Majk
N	November	Nowember
O	Oscar	Oskar
P	Papa	Papa
Q	Quebec	Kebek
R	Romeo	Romio
S	Sierra	Sierra
T	Tango	Tango
U	Uniform	Juniform
V	Victor	Wiktor
W	Whiskey	Wiski
X	X-ray	X-rej
Y	Yankee	Janki
Z	Zulu	Zulu

LICZBA	WYMOWA
0	Zero
1	Jedynka
2	Dwa
3	Trzy
4	Cztery
5	Piątka
6	Sześć
7	Siedem
8	Osiem
9	Dziewięć
Przecinek	Przecinek
Sto	Setka
Tysiąc	Tysiąc

7. WARUNKI NADZWYCZAJNE

7.1. Silne wiatry

W przypadku wystąpienia zagrożenia w postaci silnych wiatrów podmioty działające na lotnisku zobowiązane są do podjęcia dodatkowych środków ostrożności (np. dodatkowego zabezpieczenia luźnego sprzętu lub wyposażenia).

7.2. Mrozy

Każdy uczestnik ruchu musi pamiętać, że spadek temperatury poniżej 0°C może powodować wydłużenie drogi hamowania pojazdu, dlatego też należy zachować szczególną uwagę podczas poruszania się w części airside.

7.2.1. W przypadku prognozy informującej o spadku temperatury poniżej +2°C, zabrania się zlewania wody ze statków powietrznych bezpośrednio na płytę lotniska.

7.3. Burze i błyskawice

W przypadku zagrożenia wystąpienia błyskawic lub burzy, Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego Gdańsk występuje z ostrzeżeniem do wszystkich podmiotów w części airside.

Do czasu odwołania ostrzeżenia o zagrożeniu przez Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego, zabrania się:

- tankowania / roztankowania statków powietrznych,
- przebywać na otwartej przestrzeni lub przy statku powietrznym,
- obsługiwać materiały łatwopalne lub wybuchowe na otwartej przestrzeni.

Należy pamiętać, że miejscem bezpiecznym na otwartej przestrzeni są pojazdy kabinowe z gumowymi oponami, w których można przebywać podczas trwania zagrożenia (np. statki powietrzne, pojazdy).

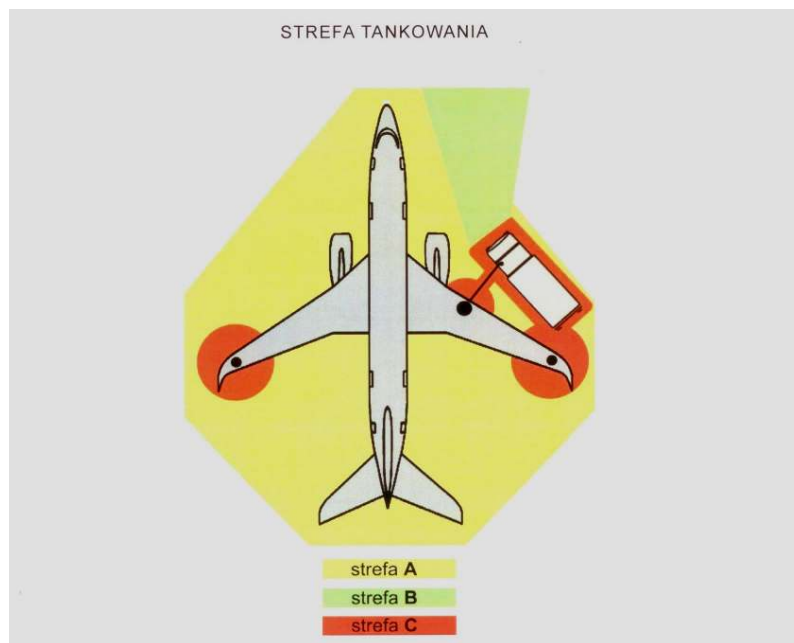
7.4. Ograniczona widoczność

W przypadku słabego oświetlenia (np. noc, zmierzch, świt), złej pogody, warunków zimowych, a w szczególności podczas mgieł, wszyscy uczestnicy ruchu są zobowiązani zachować szczególną ostrożność podczas dojazdu do miejsc, gdzie drogi serwisowe przecinają się z drogami kołowania.

7.4.1. Prędkość oraz styl jazdy musi być dostosowany do panujących warunków.

7.4.2. Pojazdy mechaniczne muszą mieć włączone światła drogowe oraz błyskowe podczas panujących warunków.

7.5. Tankowanie/ roztankowanie statków powietrznych



7.5.1. Podczas tankowania statków powietrznych na płycie postojowej należy przestrzegać określonych poniżej stref tankowania:

Strefa A

- strefa obejmuje obszar stanowiska na którym stoi statek powietrzny powiększony o 3 metry od najdalej wysuniętych jego części,
- strefa jest powiększona o 3 metry od pojazdu tankującego,
- w strefie dopuszcza się ograniczoną obecność niezbędnego personelu związanego z obsługą statku powietrznego i ograniczony do niezbędnego minimum ruch pojazdów,
- personel podczas czynności obsługowych statku powietrznego zobowiązany jest do zachowania szczególnej ostrożności,
- zabrania się wyłączania i ponownego załączania naziemnego źródła (agregatu) zasilania GPU,

Strefa B

- strefa obejmuje obszar przed pojazdem tankującym umożliwiający w sytuacji zagrożenia szybki (bez dodatkowych manewrów) odjazd od statku powietrznego. Strefa musi być wolna od jakichkolwiek przeszkód.

Strefa C

- strefa szczególnego zagrożenia pożarowego, obejmuje obszar:
 - 3m metry wokół pojazdu tankującego,
 - 3m wokół węzłów tankowania ciśnieniowego statku powietrznego,
 - 3m radialnie wokół gardzieli tankowania grawitacyjnego,
 - 3 m wzdłuż osi węża tankowania autocysterny obustronnie,
 - obszar poniżej otworów wentylacji zbiorników statku powietrznego odpowiadający stożkowi o średnicy podstawy minimum 5 metrów.

- 7.5.2. Przy tankowaniu statków powietrznych z pasażerami na pokładzie oraz podczas wchodzenia i opuszczania pokładu obowiązkowa jest asysta straży pożarnej.
- 7.5.3. Kierowcom nie wolno zastawiać pojazdami/sprzętem drogi odjazdu do przodu cysterny.
- 7.5.4. Żaden pojazd zmechanizowany nie może przebywać w strefie niebezpieczeństwa podczas tankowania.
- 7.5.5. W przypadku wycieku/wylewu paliwa należy niezwłocznie zatrzymać proces tankowania/roztankowania, a o zdarzeniu poinformować Straż Pożarną (1133) oraz Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego (1159).
- 7.5.6. Jeśli pojazd stoi w kałuży wycieku/wylewu paliwa, nie wolno tego pojazdu uruchamiać.
- 7.5.7. Przejeżdżanie po kałużach wycieków/wylewów paliwa jest zabronione.
- 7.5.8. Roztankowanie może się rozpocząć wyłącznie pod nadzorem Straży Pożarnej.
- 7.5.9. W strefach niebezpieczeństwa podczas tankowania zabrania się używania telefonów komórkowych, lamp błyskowych aparatów fotograficznych oraz wszelkich urządzeń elektronicznych.

7.6. Wpływ na środowisko

Wszelkie wypadki lub incydenty mogące mieć wpływ na środowisko naturalne muszą być niezwłocznie zgłoszone Dyżurnemu Operacyjnemu Portu Lotniczego pod nr tel. 1159. Przykładem takich zdarzeń mogą być:

- Wycieki na ziemię paliwa,
- Wycieki na ziemię płynów mechanicznych,
- Wycieki na ziemię materiałów uznanych za niebezpieczne (DGR),
- Nieszczelności w instalacjach gazowych używanych w części airside (np. w pojazdach).

7.7. Materiały niebezpieczne

- 7.7.1. Transport materiałów niebezpiecznych (tzw. Dangerous Goods) w części airside musi być zgodny z wymogami IATA DGR (Dangerous Goods Regulations).
- 7.7.2. Przed wprowadzeniem materiałów niebezpiecznych do części airside, przedstawiciel przewoźnika lotniczego jest zobowiązany dopilnować, by taki ładunek był właściwie zabezpieczony i oznaczony przed załadunkiem na pokład statku powietrznego.
- 7.7.3. W przypadku uszkodzenia lub wypadku, podmiot odpowiedzialny za ładunek jest zobowiązany na życzenie udostępnić wszelką dokumentację dotyczącą ładunku Działowi Operacyjnemu PLG i służbom ratowniczo-gaśniczym.

7.8. Postępowanie w sytuacjach awaryjnych w polu manewrowym lotniska

- 7.8.1. W przypadku utraty łączności radiotelefonicznej z organem kontroli lotniska (Wieża) należy bezzwłocznie, opuścić drogę startową lub drogę kołowania, prowadząc pojazd wyłącznie po tych odcinkach dróg kołowania i/lub drogi startowej, na których zajęcie uprzednio uzyskał zezwolenie od organu kontroli lotniska (Wieża) Zajmowanie innych odcinków jest zabronione.
- 7.8.2. Jeżeli nie jest możliwe opuszczenie pola manewrowego lotniska bez możliwości przecięcia lub zajęcia odcinków dróg kołowania i drogi startowej, na których zajęcie kierowca pojazdu nie otrzymał uprzednio zezwolenia organu „Wieża”, ma obowiązek niezwłocznie opuścić pole manewrowe lotniska, ustawiając się w odległości bezpiecznej tzn.:

Pozycja bezpieczna to:

- 50m w stosunku do krawędzi drogi startowej,
 - 30m w stosunku do krawędzi drogi kołowania,
 - 400m od progu drogi startowej.
- 7.8.3. Następnie należy ustawić pojazd przodem do Wieży Kontroli Ruchu Lotniczego i krótkimi, podwójnymi mrugnięciami świateł drogowych zwrócić uwagę organu kontroli lotniska (WIEŻA), który powiadomi Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego o zaistniałej sytuacji. Jednocześnie kierowcy posiadający telefony komórkowe powinni sami skontaktować się z Dyżurnym Operacyjnym Portu Lotniczego dzwoniąc pod numer: +48 606-268-370 lub +48 58 348-11-59.

8. STANDARDY CZYSTOŚCI

Utrzymanie czystości na lotnisku warunkuje bezpieczeństwo operacji lotniczych. W związku z tym, zabronione jest zanieczyszczanie części lotniczej lotniska poprzez pozostawianie na nawierzchniach jakichkolwiek przedmiotów. Zasada ta dotyczy zarówno sektorów trawiastych jak również nawierzchni sztucznych.

Każdy pracownik zobowiązany jest do usunięcia wcześniej zauważonego przedmiotu (np. metal, plastik, gruz, papier, szkło) będącego tzw. FOD (Foreign Object Debris). Przedmioty tego typu (zazwyczaj ciała stałe) mogą uszkodzić statek powietrzny, pojazd, urządzenie mechaniczne lub zranić osoby. Przedmioty te należy usuwać do odpowiednich pojemników oznaczonych napisem „FOD”. Kosze są łatwo identyfikowalne i rozmieszczone w dostępnych miejscach – przy masztach oświetleniowych na płytach postojowych oraz wzdłuż dróg dojazdowych przed terminalami.

W przypadku, gdy charakter przedmiotu uniemożliwia jego usunięcie, należy niezwłocznie powiadomić Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego. Ponadto każdy pracownik zobowiązany jest do powiadomienia swojego bezpośredniego przełożonego lub Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego o każdorazowym wystąpieniu sytuacji mogącej wpłynąć na bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych, ruchu pojazdów lub piesznych. W ramach wdrażania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem na lotnisku został również wprowadzony dobrowolny i anonimowy system zgłaszania zagrożeń.



Pojemnik FOD

9. UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA

9.1. Kategorie zezwoleń

Wyróżnia się 3 kategorie Zezwoleń:

- Zezwolenie DD (Drogi Dojazdowe) upoważniające do poruszania się wyłącznie po drogach dojazdowych. Więcej szczegółów zobacz [Zezwolenie DD](#).
- Zezwolenie DD, PPS (Drogi Dojazdowe, Płyty Postojowe) upoważniające do poruszania się pojazdami po całym terenie lotniska z wyłączeniem pola manewrowego. Więcej szczegółów zobacz [Zezwolenie DD, PPS](#).
- Zezwolenie DD, PPS, PML (Drogi Dojazdowe, Płyty Postojowe, Pole Manewrowe Lotniska) upoważniające do poruszania się pojazdami po całym terenie lotniska wraz z polem manewrowym. Więcej szczegółów zobacz [Zezwolenie DD, PPS, PML](#).



wzory zezwoleń

9.2. Warunki ubiegania się o Zezwolenie

Osoba ubiegająca się o Zezwolenie, musi spełnić następujące warunki:

- Posiadać stałą/tymczasową przepustkę Portu Lotniczego Gdańsk,
- Posiadać uprawnienia do obsługi pojazdu/sprzętu wydane przez właściwy organ państwowy,
- Posiadać odpowiednie prawo jazdy do kategorii pojazdu.

Dopuszcza się możliwość kierowania przez pracowników Portu Lotniczego Gdańsk spółki z o.o. zestawami odśnieżnymi celu wykonywania obowiązków w zakresie zimowego utrzymania pola ruchu naziemnego.

9.3. Wydawanie

Zezwolenie może być wydane:

- Pracownikom posiadającym stałą/tymczasową przepustkę Portu Lotniczego Gdańsk, których pracodawcy potwierdzili pisemnie, że poruszanie się pojazdami w części airside jest konieczne do wykonywania obowiązków służbowych (patrz: **Załącznik _1**).
- Kierowcom, którzy nie są bezpośrednio związani z działalnością operacyjną lotniska, np. dostawcom posiadającym stałą/tymczasową przepustkę Portu Lotniczego Gdańsk (osobowa i na pojazd), których pracodawcy wnioskowali pisemnie o wydanie Zezwolenia.
- Kierowcom z placów budów posiadającym stałą/tymczasową przepustkę Portu Lotniczego Gdańsk, jeżeli:
 - główny wykonawca lub podwykonawca wystąpił pisemnie o wydanie Zezwolenia, oraz
 - praca, dostawa lub usługa została potwierdzona przez właściwą komórkę organizacyjną Portu Lotniczego Gdańsk.
- Po ukończeniu właściwego szkolenia.
- Po dokonaniu opłaty za wydanie Zezwolenia.

Po odbyciu szkolenia i zdaniu egzaminu teoretycznego, uczestnik może odebrać zezwolenie osobiście w Biurze Przepustek po okazaniu przepustki Portu Lotniczego Gdańsk.

9.4. Ważność

Zezwolenia są ważne przez okres 3 lat od dnia ich wydania. W celu odnowienia ważności, posiadacz Zezwolenia musi odbyć ponowne szkolenie (i zdać egzamin). W przypadku utraty uprawnień do obsługi pojazdu/sprzętu wydanych przez właściwe organy państwowe, Zezwolenie traci ważność.

9.5. Utrata lub kradzież

W przypadku utraty lub kradzieży zezwolenia jego właściciel zobowiązany jest niezwłocznie zgłosić ten fakt do swojego przełożonego oraz złożyć pisemne oświadczenie o utracie/kradzieży w Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego (patrz: **Załącznik_2**). Za wydanie duplikatu Zezwolenia obowiązują takie same opłaty jak w przypadku Zezwolenia nowego, a ważność duplikatu zachowuje datę Zezwolenia utraconego lub skradzionego.

9.6. Zezwolenia (DD)

- 9.6.1. Zezwolenie (DD) upoważnia do poruszania się pojazdami wyłącznie po drogach dojazdowych.
- 9.6.2. Osoby ubiegające się o Zezwolenie DD są zobowiązane zapoznać się z Instrukcją we własnym zakresie przed przystąpieniem do szkolenia.
- 9.6.3. Zaliczenie szkolenia w zakresie poruszania się pojazdami po terenie lotniska polega na zdaniu teoretycznego egzaminu pisemnego, czyli udzieleniu 100% poprawnych odpowiedzi.
- 9.6.4. W przypadku negatywnego wyniku egzaminu, uczestnik powtarza go w możliwie jak najkrótszym terminie wyznaczonym przez szkolącego, jednak nie później niż w terminie trzech miesięcy od dnia ukończenia szkolenia.
- 9.6.5. W przypadku negatywnego wyniku egzaminu, uczestnik może podchodzić do egzaminu 3 razy. Jeśli nadal wynik egzaminu będzie negatywny uczestnik musi odczekać 6 miesięcy przed przystąpieniem do egzaminu po raz 4 i ostatni.
- 9.6.6. Szkolenia są organizowane i prowadzone zgodnie z programem szkolenia opracowanym przez Dział Operacyjny. Egzamin składa się z testu z pytaniami wielokrotnego wyboru.
- 9.6.7. Koszt wydania Zezwolenia wynosi 180 zł (słownie: sto osiemdziesiąt złotych) netto.

9.7. Zezwolenie (DD, PPS)

- 9.7.1. Zezwolenie (DD, PPS) upoważnia do poruszania się pojazdami po całym terenie lotniska (drogi dojazdowe, serwisowe, płyty postojowe) z wyłączeniem pola manewrowego lotniska.
- 9.7.2. Osoby ubiegające się o Zezwolenie (DD, PPS) są zobowiązane zapoznać się z Instrukcją we własnym zakresie przed przystąpieniem do szkolenia.
- 9.7.3. Zaliczenie szkolenia w zakresie poruszania się pojazdami po terenie lotniska polega na zdaniu teoretycznego egzaminu pisemnego, czyli udzieleniu 100% poprawnych odpowiedzi.
- 9.7.4. W przypadku negatywnego wyniku egzaminu, uczestnik powtarza go w możliwie jak najkrótszym terminie wyznaczonym przez szkolącego, jednak nie później niż w terminie trzech miesięcy od dnia ukończenia szkolenia.
- 9.7.5. W przypadku negatywnego wyniku egzaminu, uczestnik może podchodzić do egzaminu 3 razy. Jeśli nadal wynik egzaminu będzie negatywny uczestnik musi odczekać 6 miesięcy przed przystąpieniem do egzaminu po raz 4 i ostatni.
- 9.7.6. Szkolenia są organizowane i prowadzone zgodnie z programem szkolenia opracowanym przez Dział Operacyjny. Egzamin składa się z testu z pytaniami wielokrotnego wyboru.
- 9.7.7. Koszt wydania Zezwolenia wynosi 180 zł (słownie: sto osiemdziesiąt złotych) netto.

9.8. Zezwolenie (DD, PPS, PML)

- 9.8.1. Zezwolenie (DD, PPS, PML) upoważnia do poruszania się pojazdami po całym terenie lotniska wraz z polem manewrowym.
- 9.8.2. Osoby ubiegające się o Zezwolenie (DD, PPS, PML) są zobowiązane zapoznać się z [Instrukcją](#) we własnym zakresie przed przystąpieniem do szkolenia.
- 9.8.3. Zaliczenie szkolenia w zakresie poruszania się pojazdami po terenie lotniska oraz w zakresie prowadzenia korespondencji radiowej przez kierowców wykonujących czynności na lub w pobliżu pola

manewrowego polega na zdaniu teoretycznego egzaminu pisemnego, czyli udzieleniu 100% poprawnych odpowiedzi.

- 9.8.4. W przypadku negatywnego wyniku egzaminu, uczestnik powtarza go w możliwie jak najkrótszym terminie wyznaczonym przez szkolącego, jednak nie później niż w terminie trzech miesięcy od dnia ukończenia szkolenia.
- 9.8.5. W przypadku negatywnego wyniku egzaminu, uczestnik może podchodzić do egzaminu 3 razy. Jeśli nadal wynik egzaminu będzie negatywny uczestnik musi odczekać 6 miesięcy przed przystąpieniem do egzaminu po raz 4 i ostatni.
- 9.8.6. Szkolenia są organizowane i prowadzone zgodnie z programem szkolenia opracowanym przez Dział Operacyjny. Egzamin składa się z testu z pytaniami wielokrotnego wyboru.
- 9.8.7. Koszt wydania Zezwolenia wynosi 250 zł (słownie: dwieście pięćdziesiąt złotych) netto.

10. SANKCJE

Zasady ruchu na terenie lotniska są jednym z elementów składających się na System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS). Każde złamanie zasady ruchu jest naruszeniem ogólnych zasad bezpieczeństwa.

Wszystkie przypadki naruszeń, incydentów lub wypadków będą badane przez Zarządzającego lotniskiem, a następnie podejmowane będą konkretne działania zapobiegające ponownemu ich wystąpieniu.

Każde naruszenie ogólnych zasad bezpieczeństwa zostanie opisane w notatce służbowej Działu Operacyjnego, a o zaistniałym zdarzeniu poinformowany zostanie Kierownik odpowiedniej komórki organizacyjnej danego podmiotu.

10.1. Procedury związane z naruszeniem postanowień niniejszej Instrukcji

- 10.1.1. Zasady ruchu mają na celu zapobiegać występowaniu zdarzeń potencjalnie niebezpiecznych.
- 10.1.2. Pracodawcy są zobowiązani zapobiegać ponownym wykroczeniom oraz informować Dział Operacyjny PLG o podjętych działaniach w tym zakresie.
- 10.1.3. Jeżeli kierowca utraci odpowiednie prawo jazdy, traci związane z nim [Zezwolenie](#).
- 10.1.4. Jeżeli kierowca kieruje pojazdem w okresie zawieszenia [Zezwolenia](#) lub jeżeli takiego [Zezwolenia](#) nie uzyskał, traci na stałe prawo do jego odzyskania/uzyskania.
- 10.1.5. Jeżeli kierowca pojazdu nie posiada przy sobie [Zezwolenia](#), jest zobowiązany okazać je w Dziale Operacyjnym PLG w kolejnym dniu pracy. Nie okazanie [Zezwolenia](#) w wymaganym czasie może skutkować zabranie przepustki PLG.
- 10.1.6. W przypadku stwierdzenia nieprzestrzegania przez Kierującego pojazdem obowiązujących przepisów Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego posiada prawo do zawieszenia kierującemu [Zezwolenia](#) do czasu wyjaśnienia zaistniałego zdarzenia sporządzając notatkę służbową.
- 10.1.7. Po otrzymaniu pisemnego wniosku od Kierownika Działu Operacyjnego Portu Lotniczego decyzję dotyczącą [Zezwolenia](#) może wydać:
 - Dyrektor ds. Bezpieczeństwa – w przypadku zawieszenia [Zezwolenia](#) do czasu zdania odpłatnego egzaminu teoretycznego ze znajomości Instrukcji.
 - Prezes Portu Lotniczego Gdańsk – w przypadku stałego zabrania [Zezwolenia](#).
- 10.1.8. Jeśli niemożliwe jest ustalenie konkretnego sprawcy wykroczenia, kara zostanie nałożona na danego pracodawcę.

10.2. Procedury odwoławcze

- 10.2.1. Od każdej decyzji Zarządzającego lotniskiem przysługuje prawo odwołania się.
- 10.2.2. Odwołanie należy przesłać do Dyrektora ds. Bezpieczeństwa nie później jak w terminie 7 dni roboczych od dnia wydania decyzji.
- 10.2.3. Dyrektor ds. Bezpieczeństwa wyznacza termin spotkania z osobą odwołującą się w obecności osoby wnioskującej o ukaranie oraz Koordynatora ds. Zarządzania Bezpieczeństwem w Porcie Lotniczym Gdańsk. Osoba odwołująca się może stawić się na spotkanie wraz z przełożonym.
- 10.2.4. Dyrektor ds. Bezpieczeństwa w terminie 3 dni roboczych od dnia w/w spotkania informuje osobę odwołującą się o podjętej decyzji (za pośrednictwem właściwych przełożonych).

11. WAŻNE TELEFONY

Służba	Numer Telefonu
Zakładowa Lotniskowa Straż Pożarna – Telefon Alarmowy	+48 58 348 1133
Służba Ochrony Lotniska Dowódca Zmiany	+48 58 348 1132
Straż Graniczna Dowódca Zmiany	+48 58 348 1280
Dyżurny Operacyjny Portu	+48 58 348 1159
Koordynator ds. Zarządzania Bezpieczeństwem PLG	+48 58 348 1141

12. ZAŁĄCZNIKI

1. Wniosek o przeprowadzenie egzaminu i nadanie uprawnień do kierowania pojazdami.
2. Oświadczenie o zgubieniu zezwolenia.
3. Mapy lotniska:
 - a. Port Lotniczy Gdańsk - stan obecny
 - b. PPS 1, PPS 2
 - c. PPS 3
 - d. PPS 5
 - e. PPS 6

Załącznik_1



Gdańsk,

WNIOSEK

O przeprowadzenie egzaminu i nadanie uprawnień do kierowania pojazdami po terenie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

1. Imię i nazwisko osoby ubiegającej się:.....
(Litery drukowane)
2. Nazwa instytucji/jednostki organizacyjnej:.....
(Litery drukowane)
3. Nazwa stanowiska zajmowanego przez osobę wnioskującą:.....
.....
(Litery drukowane)
4. Rodzaj Zezwolenia:.....
(Litery drukowane)

Oświadczenia osoby wnioskującej:

1. Oświadczam, że posiadam Prawo Jazdy kategorii:.....
2. Oświadczam, że zapoznałem się z zasadami zawartymi w Instrukcji Ruchu Pojazdów i Pieszyc na Terenie Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

.....
Podpis osoby ubiegającej się
o uprawnienia do poruszania

.....
Podpis, podpis Kierownika komórki
organizacyjnej kierującej na egzamin.

Poniższe pole wypełnia Komisja Egzaminacyjna

Data przeprowadzenia szkolenia i egzaminu:.....

Wynik egzaminu:

Uwzględniając wynik egzaminu przyznaję / odmawiam przyznania Zezwolenia do kierowania
pojazdami po terenie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy.
Niepotrzebne skreślić

Uprawnienia przyznano na okres od dnia włącznie.
(wypełnić w przypadku pozytywnego wyniku egzaminu)

Numer ewidencyjny Uprawnień:

.....
Data

.....
podpis

Potwierdzenie odbioru Zezwolenia

.....
Data, podpis osoby ubiegającej się
o wydanie Zezwolenia

Załącznik_2



Gdańsk,

.....
Imię i nazwisko

.....
firma

OŚWIADCZENIE

Oświadczam, że zgubiłem / zgubiłam Zezwolenie. Proszę o wydanie duplikatu.

podpis

Załącznik_3

PORT LOTNICZY GDAŃSK im. Lecha Wałęsy

stan obecny

GRUDZIEŃ 2011R.

DROGI DOJAZDOWE

PPS_1: 13 stanowisk, - Nr: 1,2,3,4,5,6,7,31,32,33,34,35,36, alternatywnie: 37.

PPS_2: 4 stanowiska, - Nr: 8,9,10,11, alternatywnie: 12,13.

PPS_3: 15 stanowisk, - Nr: 20,21,22,23,24,25,26,27,28,40,41,42,43,44,45, alternatywnie: 20A, 28A.

PPS_5: 2 stanowiska, Nr: 50,51, alternatywnie 50A - Płyta odlodzeniowa.

PPS_6: 4 stanowiska, Nr: 60,61,62,63.

PPS_7.

**DROGA
KOŁOWANIA****WYRAZ****WYMOWA**

A	Alfa	Alfa
B	Bravo	Brawo
C	Charlie	Czarli
D	Delta	Delta
E	Echo	Eko
F	Foxtrot	Fokstrot
G	Golf	Golf
H	Hotel	Hotel
J	Juliett	Dżuliet
L	Lima	Lima
M	Mike	Majk
R	Romeo	Romio

