



**PORT LOTNICZY
RZESZÓW-JASIONKA
IM. RODZINY ULMÓW**

INSTRUKCJA IPPL-EPRZ-116/25

**Ruchu pojazdów i pieszych na terenie
Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka
im. Rodziny Ulmów Sp. z o.o.**

Jasionka, 01.06.2025

Strona celowo pozostawiona pusta

Spis treści

1. Przepisy i dokumenty źródłowe	5
2. Tabela uzgodnień	6
3. Tabela zatwierdzeń.....	6
4. Administrator instrukcji.....	6
5. Wykaz użytkowników instrukcji	7
6. Cel instrukcji	7
7. Przedmiot instrukcji.....	7
8. Zakres obowiązywania instrukcji.....	7
9. Arkusz zmian.....	8
10. Wykaz użytych znaków i skrótów	8
11. Definicje i określenia stosowane w instrukcji.....	9
12. Odpowiedzialność	15
13. Rodzaje zezwoleń	17
13.1 Uprawnienia dostępu.....	19
14. Zasady bezpieczeństwa	19
14.1 Podstawowe zasady ruchu pojazdów i pieszych.....	20
14.2 Odzież ochronna	21
14.3 Palenie tytoniu, e-papierosów, spożywanie alkoholu i innych substancji odurzających.....	22
14.4 Sterylna kabina pojazdu.....	23
14.5 Limity prędkości pojazdów i sprzętu	23
14.6 FOD.....	24
15. Pole manewrowe lotniska	25
15.1 Postępowanie w sytuacjach awaryjnych w polu manewrowym lotniska.....	28
16. Ruch pojazdów i pieszych w polu ruchu naziemnego	29
16.1 Ruch pojazdów	30
16.2 Ruch pieszych.....	31
17. Zasady obowiązujące w warunkach ograniczonej widzialności	32
18. Wypychanie statku powietrznego	33
19. Pierwszeństwo w ruchu.....	34
20. Stanowiska postojowe.....	34
21. Tankowanie i roztankowanie statku powietrznego	34
22. Strefy niebezpieczne wokół samolotu.....	35
23. Oznakowania terenów lotniska	39

23.1	Oznakowanie poziome.....	39
23.2	Oznakowanie pionowe.....	41
23.2.1	Znaki pionowe nakazu.....	41
23.2.2	Znaki pionowe informacyjne.....	42
23.3	Oznakowanie na drodze startowej.....	43
23.4	Oznakowania na drodze kołowania.....	44
23.5	Linia bezpieczeństwa.....	45
23.6	Oznakowania na drogach serwisowych.....	46
23.7	Miejsca postojowe obsługi naziemnej.....	47
23.8	Miejsca oczekiwania na drogach ruchu kołowego.....	47
23.9	Trakty dla pieszych.....	49
23.10	Oznakowanie na stanowiskach postojowych.....	50
23.11	Numery stanowisk postojowych.....	50
23.12	Oświetlenie.....	51
24.	Strefa Ochronna ILS.....	54
24.1	Strefa krytyczna.....	55
24.2	Strefa wrażliwa.....	55
25.	Zasady ruchu pojazdów i pieszych w PRN w przypadku wystąpienia warunków ograniczonej widzialności (LVC).....	57
25.1	Przygotowanie do wprowadzenia procedur LVP.....	57
26.	Zdarzenia niebezpieczne.....	60
27.	Świadomość sytuacyjna.....	61
28.	Procedury podczas niekorzystnych warunków pogodowych.....	62
28.1	Działania podejmowane w przypadku wystąpienia silnych wiatrów.....	62
28.2	Działania podejmowane w przypadku wystąpienia burzy.....	62
29.	Procedury związane z naruszeniem postanowień Instrukcji.....	63
30.	System Zarządzania Bezpieczeństwem.....	63
31.	Procedury odwoławcze.....	64
32.	Ważne telefony.....	64

1. Przepisy i dokumenty źródłowe

- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. z 2006 r. Nr 100 poz.696 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.
- 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.); Rozporządzenie MTBiGM z 4 września 2012 r. w sprawie podstawowych przepisów porządkowych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku (Dz. U. z 17 września 2012 r. poz. 1023 z późn. zm).
- Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc. 4444).
- Doc. 9870, Manual on the Prevention of Runway Incursions Doc. 9835, Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements Doc. 9432.
- Podręcznik Radiotelefonicznej Frazeologii Lotniczej ICAO European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions.
- Załącznik 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym Lotniska Tom II.

2. Tabela uzgodnień

Instytucja / Służba / Komórka organizacyjna	Data	Potwierdzenie (pieczęć, podpis)
Zespół ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem PL Rzeszów – Jasionka im. Rodziny Umów Sp. z o.o.		
Dyrektor Pionu Operacyjnego PL Rzeszów – Jasionka im. Rodziny Umów Sp. z o.o.		
Dyrektor Pionu Techniczno-Inwestycyjnego PL Rzeszów – Jasionka im. Rodziny Umów Sp. z o.o.		
Dyrektor Pionu Bezpieczeństwa PL Rzeszów – Jasionka im. Rodziny Umów Sp. z o.o.		
Zespół Monitorowania Zgodności PL Rzeszów – Jasionka im. Rodziny Umów Sp. z o.o.		

3. Tabela zatwierdzeń

Wykonał:	Zatwierdził:
Zastępca Dyrektora Pionu Operacyjnego	Dyrektor Pionu Operacyjnego Dyrektor Odpowiedzialny
Mirosław Niemiec	Konrad Wołos

4. Administrator instrukcji

Stanowisko Komórka Organizacyjna	Dane personalne nr telefonu
Zastępca Dyrektora Pionu Operacyjnego	Mirosław Niemiec +48 17 7178787 +48 667 801 799

5. Wykaz użytkowników instrukcji

a) W wersji papierowej:

Symbol komórki organizacyjnej lub nazwa użytkownika	Numery ewidencyjne egzemplarzy przekazanych	Liczba egzemplarzy przekazanych
Z-ca Dyrektor Pionu Operacyjnego PL Rzeszów – Jasionka im. Rodziny Umów Sp. z o.o. [PO]	01	1

b) W wersji elektronicznej:

- pracownicy oraz użytkownicy lotniska posiadający uprawnienia do samodzielnego poruszania się w części lotniczej lotniska.

6. Cel instrukcji

Celem niniejszej Instrukcji jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych w części lotniczej lotniska.

7. Przedmiot instrukcji

Przedmiotem instrukcji są procedury poruszania się kierowców i pieszych uwzględniając specyfikę ruchu naziemnego w części lotniczej Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. z o.o.

8. Zakres obowiązywania instrukcji

Instrukcja obowiązuje każdego, kto porusza się w części lotniczej Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. z o.o. jako pieszy, kierowca lub operator sprzętu.

9. Arkusz zmian

Przedmiot zatwierdzenia	Data zatwierdzenia	Identyfikator Zatwierdzającego
ZMIANA nr 0		
ZMIANA nr 1		
ZMIANA nr 2		
ZMIANA nr 3		
ZMIANA nr 4		

Instrukcja podlega obowiązkowej rewizji raz na 12 miesięcy lub w przypadku zmiany przepisów wpływających na treść niniejszej Instrukcji. Zmian dokonuje się w następujących przypadkach:

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

10. Wykaz użytych znaków i skrótów

AON	Agent Obsługi Naziemnej
DK (TWY)	Droga kołowania (Taxiway)
DOP	Dyżurny Operacyjny Portu
DS (RWY)	Droga startowa (Runway)
DT	Droga techniczna
ICAO	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
ILS	Instrumentalny System Lądowania (Instrument Landing System)
INOP	Instrukcja Operacyjna
KRL	Kontroler Ruchu Lotniczego
KRN	Koordynator Ruchu Nziemnego

LVC	Warunki ograniczonej widzialności (Low Visibility Conditions)
LVP	Procedury ograniczonej widzialności (Low Visibility Procedures)
LVTO	Start w warunkach ograniczonej widzialności (Low Visibility Take-Off)
PL	Port Lotniczy
PML	Pole manewrowe lotniska
PPS	Płyta postojowa statków powietrznych
PRN	Pole ruchu naziemnego
SG	Straż Graniczna
SMS	System Zarządzania Bezpieczeństwem
SOL	Straż Ochrony Lotniska
SP	Statek powietrzny
TWR	Organ kontroli lotniska (wieża)

11. 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	Trasa wytyczona na powierzchni pola ruchu naziemnego, przeznaczona wyłącznie dla ruchu pojazdów.

Droga kołowania	<p>Ściśle określona trasa na lotnisku lądowym łącząca różne części lotniska przeznaczona do kołowania statków powietrznych, która obejmuje:</p> <ul style="list-style-type: none">• Drogę kołowania na stanowisko postojowe - część płyty postojowej, wyznaczoną jako droga kołowania, która zapewnia dostęp do miejsc postoju statków powietrznych.• Płytową drogę kołowania - wyznaczoną na płycie postojowej, która stanowi część ogólnego systemu dróg kołowania i przeznaczona jest do przemieszczania (kołowania) się statków powietrznych przez płytę.• Drogę kołowania szybkiego zjazdu - droga kołowania połączona pod kątem ostrym z drogą startową, umożliwiającą samolotom opuszczenie drogi startowej po wylądowaniu z prędkością większą niż prędkość dopuszczona na innych drogach kołowania, pozwala na skrócenie do minimum czasu zajmowania drogi startowej.
Droga serwisowa	<p>Droga znajdująca się na płycie postojowej lub przylegająca do niej, przeznaczona tylko dla ruchu pojazdów.</p>
Droga startowa	<p>Ściśle określona prostokątna powierzchnia na lotnisku lądowym przygotowana do startu i lądowania statków powietrznych.</p>
Droga techniczna	<p>Droga na lotnisku lądowym wytyczona poza płaszczyznami płyt postojowych samolotów.</p>
FOD	<p>Foreign Object Debris to wszelkiego rodzaju przedmioty obce znajdujące się na nawierzchniach PRN, nie mające funkcji operacyjnej ani nie wspomagające operacji lotniczych, które stwarzają, lub mogą stworzyć potencjalne zagrożenie dla statków powietrznych, sprzętu obsługi naziemnej, pojazdów oraz osób.</p>
Holowanie statku powietrznego	<p>Ruch statku powietrznego niebędący wypychaniem z ładunkiem lub bez ładunku na pokładzie, który odbywa się za pomocą specjalistycznego sprzętu naziemnego.</p>
Kontrola bezpieczeństwa	<p>Stosowanie technicznych lub innych środków w celu identyfikacji i/lub wykrywania przedmiotów zabronionych.</p>
Kołowanie statku powietrznego	<p>Ruch statku powietrznego po powierzchni lotniska przy użyciu mocy własnej, wyłączając start i lądowanie.</p>
Linia bezpieczeństwa	<p>Czerwona linia ciągła o szer. min. 10 cm, umieszczona na płycie postojowej, która wyznacza strefy przeznaczone do użytkowania przez pojazdy naziemne i inny sprzęt służący do obsługi statku powietrznego i pozwala zachować bezpieczną separację od statków powietrznych oraz wskazuje odległość bezpieczną na PPS od Drogi Kołowania.</p>

Lotnisko	Wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub 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.
LVP	Procedury ograniczonej widzialności stosowane na lotnisku kontrolowanym w celu zapewnienia bezpieczeństwa wykonywanych operacji podczas podejść poniżej standardu w kategorii I, podejść poza standardem w kategorii II, podejść w standardzie kategorii II i III oraz startów przy ograniczonej widzialności.
LVTO	Start przy ograniczonej widzialności oznacza start przy widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) mniejszej niż 400 metrów, ale nie mniejszej niż 75 metrów.
Miejsce oczekiwania przed drogą startową	Wyznaczone miejsce w celu zabezpieczenia drogi startowej, powierzchni ograniczającej przeszkody lub strefy ochronnej ILS i/lub MLS, gdzie kołujący statek powietrzny lub poruszający się pojazd musi zatrzymać się i oczekiwać na wydanie zezwolenia przez Organ Kontroli Lotniska (TWR).
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	Usługi wykonywane w porcie lotniczym na rzecz przewoźników lotniczych użytkujących Port Lotniczy obejmująca kategorie usług określonych w Ustawie z dnia 03 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późniejszymi zmianami).
Organ Kontroli Lotniska (TWR)	Organ ustanowiony do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego.
Oznakowanie poziome	Symbol lub grupa symboli widoczna na powierzchni pola naziemnego stanowiące informacje nawigacyjne.
Pas drogi startowej	Wyznaczona powierzchnia obejmująca drogę startową oraz zabezpieczenie przerwane startu (jeśli istnieje), przeznaczona do: <ul style="list-style-type: none">• zmniejszenia ryzyka uszkodzenia statku powietrznego w przypadku zjechania z drogi startowej,• zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego przelatującego nad tą powierzchnią w czasie operacji startu lub lądowania.
Płyta postojowa statków powietrznych	Wyznaczona powierzchnia na lotnisku lądowym, która przeznaczona jest do zatrzymywania i postoju statków powietrznych w celu przyjmowania pasażerów na pokład, załadunku i wyładunku towarów i poczty oraz tankowania paliwa, przeprowadzania czynności obsługowych i parkowania statków powietrznych.

Pobocze	Pas terenu przylegający do krawędzi nawierzchni sztucznej, przygotowany tak 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 na początku i na końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane.
Pole manewrowe lotniska	Część lotniska wykorzystywana do startów, lądowań i naziemnego ruchu statków powietrznych, nieobejmująca płyt postojowych.
Pole ruchu naziemnego	Część lotniska wykorzystywana do startów, lądowań i naziemnego ruchu statków powietrznych, obejmująca pole manewrowe i płyty postojowe.
Pole techniczne	Obszar oznakowany białą, ciągłą linią, przeznaczony do parkowania pojazdów i sprzętów.
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.
Próg drogi startowej	Początek części drogi startowej wykorzystywanej do lądowań.
Przewoźnik lotniczy	Podmiot uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych.
Ruch lotniskowy	Wszelki ruch w polu manewrowym lotniska oraz ruch wszystkich statków powietrznych wykonujących loty w pobliżu lotniska.
Straż Ochrony Lotniska (SOL)	Wewnętrzna służba ochrony lub specjalistyczna uzbrojona formacja ochronna działająca na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r., o ochronie osób i mienia Dz.U.2021.1995 t.j. realizująca zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego i podlegająca zarządzającemu lotniskiem.
Stanowisko postojowe	Miejsce na płycie postojowej wyznaczone do postoju / parkowania statku powietrznego.
Statek powietrzny	Urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża.
Strefa krytyczna ILS	Strefa krytyczna ILS jest strefą o określonych rozmiarach, obejmującą anteny radiolatarni kierunku i ścieżki schodzenia, w której w czasie wszystkich operacji z wykorzystaniem systemu ILS nie mogą znajdować się żadne pojazdy, włącznie ze statkami powietrznymi.

Strefa operacyjna	Strefa z ograniczonym dostępem oznacza powierzchnię manewrową portu lotniczego, przyległe tereny i budynki lub ich części, do których dostęp jest ograniczony.
Strefa tankowania	Strefa obejmująca obszar, w którym przebywanie jest dozwolone jedynie dla wyznaczonych służb, szczegóły w Rozdziale 23 niniejszej instrukcji.
Strefa wrażliwa ILS	Strefa wrażliwa ILS jest strefą rozciągającą się poza strefę krytyczną, w której parkowanie i/lub ruch pojazdów, włącznie ze statkami powietrznymi, jest kontrolowany w celu uniknięcia możliwości niedopuszczalnych zakłóceń sygnału podczas operacji z wykorzystaniem systemu ILS.
Strefa zastrzeżona	Oznacza część strefy operacyjnej lotniska, gdzie oprócz ograniczonego dostępu stosowane są również inne środki ochrony lotnictwa.
System Zarządzania Bezpieczeństwem	Systematyczne podejście do zarządzania bezpieczeństwem, uwzględniające niezbędną strukturę organizacyjną, przypisane odpowiedzialności, politykę oraz procedury.
Świadomość sytuacyjna	Dostrzeganie elementów otaczającego środowiska w określonym czasie i przestrzeni, rozumienie ich znaczenia oraz ich wyobrażenie w najbliższym czasie. Jest to stan bycia świadomym swojego położenia na lotnisku oraz umiejętność odniesienia swojej lokalizacji do miejsca docelowego, a także do innych pojazdów/GSE i SP znajdujących się w PRN. Czyli jest to szczegółowa wiedza na temat tego co się dzieje dookoła nas i czego można się spodziewać.
Światła ostrzegawcze	Żółte lub niebieskie sygnały błyskowe stosowane zgodnie z ustawą Prawo ruchu drogowego.
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, zwolnienie lub przyśpieszenia kroku.
Warunki ograniczonej widzialności (LVC)	Warunki meteorologiczne ograniczonej widzialności, w których RVR wynosi mniej niż 550 m lub podstawa chmur jest niższa niż 200 ft.
Wycofanie statku powietrznego	Ruch wsteczny samolotu przy użyciu mocy własnej ze stanowiska postojowego do pozycji, w której odbywa się kołowanie - powerback.
Wypychanie statku powietrznego	Przemieszczanie statku powietrznego za pomocą specjalistycznego sprzętu naziemnego ze stanowiska postojowego do pozycji, w której rozpoczyna się kołowanie.
Zagrożenie	Warunki lub okoliczności, które mogą doprowadzić do zaistnienia strat ludzkich lub materialnych.

Instrukcja ruchu pojazdów i pieszych na terenie Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka

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.
Zatrzymanie (parkowanie) 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.
Zespół pojazdów	Pojazdy połączone ze sobą w celu poruszania się po drodze jako całość; nie dotyczy pojazdów połączonych w celu holowania.
Zezwolenie organu kontroli lotniska	Upoważnienie do postępowania zgodnie z warunkami określonymi przez Organ Kontroli Lotniska (TWR).

12. Odpowiedzialność

Organ Kontroli Lotniska (TWR EPRZ) odpowiada za zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego oraz ruchu kołowego i pieszego w PML.



Zdj. nr 1 Wieża Kontroli Ruchu Lotniczego

Dział Dyżurnych Operacyjnych (DDO) odpowiada za nadzór nad gotowością eksploatacyjną lotniska oraz nad realizacją postanowień niniejszej instrukcji, a obowiązki z jej zakresu są realizowane przez Dyżurnego Operacyjnego Portu oraz Koordynatora Ruchu Naziemnego.

Dyżurny Operacyjny Portu (DOP) posiada prawo do podejmowania decyzji z zakresu rozpatrywania, koordynowania i rozwiązywania wszystkich spraw i problemów związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz utrzymaniem w stałej gotowości eksploatacyjnej Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka.



Samochód Dyżurnego Operacyjnego Portu

Koordinator Ruchu Naziemnego (KRN) odpowiada za koordynację ruchu na płytach postojowych zapewniając bezpieczeństwo zarówno kołującym, wypychanym jak i holowanym statkom powietrznym, jak również innym uczestnikom ruchu, bezpieczne prowadzenie statku powietrznego oraz ustawianie go na stanowisku postojowym. W przypadku gdy w dowolnym momencie kołowania statku powietrznego, za jego silnikami może znaleźć się przeszkoda (osoba, sprzęt handlingowy, pojazd) KRN ma obowiązek przekazać osobie będącej na trasie kołowania lub odpowiedzialnej za sprzęt/pojazd, aby zmieniła lokalizację swoją lub sprzętu/pojazdu, a ta ma obowiązek wskazanie wykonać.



Samochód Koordynatora Ruchu Naziemnego „Follow me”

Straż Ochrony Lotniska (SOL) jest odpowiedzialna za realizację zadań na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie ze swoimi kompetencjami, zapisami Programu Ochrony Portu Lotniczego, Instrukcji Przepustkowej oraz pozostałych.

Wykonuje konwoje dla zespołów pojazdów poruszających się po terenie lotniska zgodnie z zapisami w punkcie 15.5 INOP-EPRZ.

Lotniskowa Służba Ratowniczo Gaśnicza (LSRG) jest odpowiedzialna za prowadzenie zgodnie z przepisami prawa oraz obowiązującymi w Spółce procedurami i uregulowaniami całokształtu spraw związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa pożarowego i ratowniczego.

Każdy przypadek sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu, przez które należy rozumieć bezpieczeństwo osób, statków powietrznych, pojazdów, sprzętów i urządzeń handlingowych na PPS musi zostać niezwłocznie zgłoszony do LSRG pod numer alarmowy 998 lub drogą radiową zgodnie z Procedurą nr 12 do PDSZ.

Data:	01.06.2025	Wydanie:	V	Zmiana	0	Strona:	16
-------	------------	----------	---	--------	---	---------	----

Każdy posiadacz uprawnień do poruszania się w części lotniczej lotniska (przepustka stała) ma obowiązek:

- reagowania na brak posiadania przepustki w widocznym miejscu;
- reagowania na brak odzieży o wysokiej widzialności lub kamizelki odblaskowej w PRN (PPS i PML);
- reagowania na wszelkie zauważone nieprawidłowości uregulowane niniejszą instrukcją.

13. Rodzaje zezwoleń

W Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka obowiązują następujące rodzaje zezwoleń:

- a) karta identyfikacyjna,
- b) przepustka dla pojazdów.

Zezwolenia te dzielą się na czasowe oraz jednorazowe (VISITOR – GOŚĆ).





PRZEPUSTKA UPOWAŻNIA DO PORUSZANIA SIĘ W WYZNACZONEJ STREFIE LOTNISKA NA CZAS JEJ WAŻNOŚCI



PRZEPUSTKA UPOWAŻNIA DO PORUSZANIA SIĘ W WYZNACZONEJ STREFIE LOTNISKA NA CZAS JEJ WAŻNOŚCI



PRZEPUSTKA UPOWAŻNIA DO PORUSZANIA SIĘ W WYZNACZONEJ STREFIE LOTNISKA NA CZAS JEJ WAŻNOŚCI



PRZEPUSTKA UPOWAŻNIA DO PORUSZANIA SIĘ W WYZNACZONEJ STREFIE LOTNISKA NA CZAS JEJ WAŻNOŚCI

13.1 Uprawnienia dostępu

Umieszczone na kartach identyfikacyjnych oraz na przepustkach dla pojazdów oznaczenia literowe wskazują na uprawnienia do dostępu:

- PPS** – uprawnia do przebywania na płytach postojowych oraz drogach technicznych.
- PML** – uprawnia do przebywania w obszarze PRN i na drogach technicznych (obejmuje PPS).
- K** – uprawnia do prowadzenia pojazdu mechanicznego po płaszczyznach lotniskowych.
- P** – uprawnia do wnoszenia/wwożenia przedmiotów zabronionych na teren Portu Lotniczego.

14. Zasady bezpieczeństwa

Każda osoba samodzielnie poruszająca się pojazdem w części lotniczej lotniska odpowiada za:

- umieszczoną w widocznym miejscu kartę identyfikacyjną osobową oraz przepustkę dla pojazdu w widocznym miejscu. Kierujący pojazdem odpowiada, aby pojazd poruszał się jedynie w strefie, do której otrzymał on dostęp (wskazanej na przepustce),
- odpowiednie zezwolenie uprawniające do poruszania się pojazdem na terenie Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka,
- aktualną mapę przedstawiającą topografię lotniska,
- odpowiednie światła przeszkodowe pojazdu (światła sygnalizacyjne),
- właściwe dla danego pojazdu kontrastowe oznakowanie graficzne.

Każda osoba samodzielnie poruszająca się pojazdem w części lotniczej lotniska **nie może**:

- używać telefonu oraz innych urządzeń obniżających koncentrację podczas prowadzenia/obsługi pojazdu/sprzętu,
- przewozić w pojeździe śmieci, wolnych elementów, które po wypadnięciu z pojazdu mogą lub będą stanowić FOD,

Data:	01.06.2025	Wydanie:	V	Zmiana	0	Strona:	19
-------	------------	----------	---	--------	---	---------	----

- udostępniać pojazd/sprzętu osobom nieposiadającym wymaganych uprawnień do jego prowadzenia/obsługi,
- używać pojazdu/sprzętu, który nie posiada aktualnych badań technicznych, przeglądów (wynikających z instrukcji użytkownika, czasu pracy, terminu bądź przepisów np. UDT),
- używać pojazdu/sprzętu bez przeprowadzenia codziennej kontroli i wypełnienia formularza „OC”,
- odmówić DOP/KRN/SOL/LSRG przestawienia pojazdu/sprzętu będącego na trasie konwoju, w strefie tankowania, na trasie kołowania statku powietrznego, a także z pola technicznego lub parkingu, jeżeli np. oddziałuje tam podmuch zasilnikowy.

14.1 Podstawowe zasady ruchu pojazdów i pieszych

- a. Dla zasad ruchu pojazdów i pieszych na terenie Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka 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., zm).
- b. Każda osoba przed wejściem oraz każdy pojazd/sprzęt przed wjazdem na teren lotniska podlega kontroli bezpieczeństwa. Szczegółowe zasady opisane są w „Instrukcji systemu przepustkowego”.
- c. Zarządzający lotniskiem Rzeszów – Jasionka wymaga, aby wszystkie pojazdy poruszające się w polu ruchu naziemnego (PRN) posiadały oznakowanie koloru żółtego lub pomarańczowego, zgodnie z wytycznymi Zarządzającego lotniskiem.
- d. Podstawowym stosowanym oznaczeniem jest pas koloru żółtego z każdej strony pojazdu – z wyjątkiem pojazdów służb państwowych tj.: SG, KAS, ratowniczych (pojazdy LSRG), medycznych oraz pojazdów służących do obsługi pasażerów VIP. Dodatkowo na pojeździe powinno znajdować się logo firmy (min. z prawej i lewej strony). Dopuszcza się możliwość oznakowania pojazdu za pomocą szachownicy przy zachowaniu przyjętego koloru żółtego lub flag.
- e. Każdy pojazd musi być wyposażony w światło niskiej intensywności typu C (zgodnie z CS-ADR-DSN.U.930).
- f. Obowiązek oznakowania pojazdów nie dotyczy pojazdów konwojowanych lub budowlanych wykonujących prace w wyznaczonej strefie placu budowy.
- g. Pojazdy lub urządzenia, których konstrukcja uniemożliwia zastosowanie żółtych pasów powinny być w całości oznakowane kolorem odróżniającym się od otoczenia.
- h. W przypadku oznakowania pojazdu przy pomocy flag muszą one spełniać wymagania AMC1 ADR.OPS. B.080.



Przykładowy sposób oznakowania pojazdów

14.2 Odzież ochronna

- a. Osoby poruszające się w PRN zobowiązane są do noszenia **odzieży o wysokiej widzialności lub kamizelki odblaskowej w kolorach jaskrawych oraz przepustek w widocznym miejscu**. Minimalna ilość materiału odblaskowego jest określona na 30%. Dotyczy to również załóg lotniczych, za wyjątkiem przemieszczania się z pojazdu dowożącego z/do SP. Zaleca się noszenie odzieży kontrastowej poza polem ruchu naziemnego w celu zminimalizowania ryzyka wypadku/zdarzenia.
- b. Osoba wprowadzająca na teren Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka i jednocześnie pełniąca nadzór odpowiada za posiadanie ww. odzieży przez osoby nadzorowane.
- c. Z obowiązku tego zwolnieni są:
 - funkcjonariusze służb mundurowych wyłącznie w trakcie podejmowania interwencji na pokładzie SP lub podczas prowadzenia w PRN akcji ratującej życie, zdrowie lub mienie,
 - załogi służb ratowniczych, posiadających odzież specjalną z elementami ostrzegawczymi, wykonane na podstawie oddzielnych przepisów normatywnych, funkcjonariusze państwowych służb bezpieczeństwa zabezpieczających rejsy o statusie HEAD/STATE będący pod nadzorem służb lotniskowych.



Przykładowa odzież ochronna o dużej widzialności

14.3 Palenie tytoniu, e-papierosów, spożywanie alkoholu i innych substancji odurzających

Na terenie Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka zabrania się przebywania osób będących pod wpływem alkoholu lub substancji odurzających i innych związków m. in. narkotyki i niektóre leki, które mogą wpłynąć na zdolność do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu pojazdów, pieszych lub obsłudze urządzeń mechanicznych.

Zabrania się palenia tytoniu i e-papierosów na terenie całego Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka. Wyjątek od powyższego stanowią jedynie specjalnie wyznaczone i oznakowane do tego celu miejsca.

Data:	01.06.2025	Wydanie:	V	Zmiana	0	Strona:	22
-------	------------	----------	---	--------	---	---------	----

Straż Ochrony Lotniska jest odpowiedzialna za kontrolę palenia tytoniu w nieprzeznaczonych do tego miejscach.



14.4 Sterylna kabina pojazdu

W czasie prowadzenia pojazdu kierowcy nie mogą być zaangażowani w **CZYNNOŚCI NIEISTOTNE**, które mogą wpływać na ich uwagę, świadomość sytuacyjną lub ocenę sytuacji. Do czynności rozprasających zalicza się między innymi:

- Wysyłanie SMS-ów za pomocą telefonów komórkowych lub innych urządzeń;
- Wykonywanie/odbieranie połączeń telefonicznych;
- Słuchanie muzyki lub korzystanie z mediów społecznościowych;
- Angażowanie się w czynności, które wymagają zmniejszenia głośności radiotelefonu;
- Nieistotne rozmowy z innymi osobami przebywającymi w kabinie.

UWAGA: Ponadto kabina pojazdu powinna być wolna od luźnych i rozprasających przedmiotów.

14.5 Limity prędkości pojazdów i sprzętu

W Porcie Lotniczym RZ-J obowiązują następujące limity prędkości:

- **Na drogach technicznych – do 60 km/h** o ile znaki drogowe nie stanowią inaczej,

Data:	01.06.2025	Wydanie:	V	Zmiana	0	Strona:	23
-------	------------	----------	---	--------	---	---------	----

- Na drogach serwisowych – do 20 km/h,
- Na drogach kołowania (nie dotyczy DK H, DK C2 i D2) do – 60 km/h o ile w zezwoleniu TWR nie określono innych warunków np. „opuszcz natychmiast”,
- Na płytowych drogach kołowania DK H i D2 oraz na drodze kołowania C2 do - 40km/h,
- W odległości mniejszej niż 5 m od statku powietrznego – 5 km/h, przed podjazdem do statku powietrznego należy wykonać obowiązkowy test hamulców tzw. *brake check*,
- W odległości większej niż 5 m od statku powietrznego w obrysie stanowiska postojowego – 20 km/h,
- Na drodze startowej 90 km/h - o ile w zezwoleniu TWR nie określono innych warunków np. „opuszcz natychmiast” lub instrukcje np. wykonywania inspekcji nie stanowią inaczej,
- **Powyższe limity nie obowiązują pojazdów uczestniczących w akcji ratowniczej lub ratowniczo gaśniczej.**

14.6 FOD

- FOD – to przedmioty obce, które mogą stworzyć potencjalne zagrożenie dla statku powietrznego, sprzętu obsługi naziemnej, pojazdów oraz osób przebywających w strefie operacyjnej lotniska. FOD-y mogą np. zostać zassane do silnika, mogą też stać się przyczyną uszkodzenia opon, części podwozia lub innych części statku powietrznego, a także pojazdów obsługi naziemnej.
- Należy pamiętać, że utrzymanie czystości na lotnisku warunkuje bezpieczeństwo operacji lotniczych. Zabronione jest zanieczyszczanie części lotniczej poprzez zostawianie na nawierzchniach jakichkolwiek przedmiotów. Zasada ta dotyczy wszystkich terenów Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka.
- Każdy pracownik zobowiązany jest do usunięcia wcześniej zauważonego przedmiotu FOD. Przedmioty te należy wrzucać do odpowiednich pojemników w kolorze żółtym, oznaczonych napisem „FOD”. Pojemniki są łatwe do zidentyfikowania i rozmieszczone w dostępnych dla wszystkich miejscach.



- d. W przypadku, gdy rozmiar przedmiotu uniemożliwia usunięcie go, należy niezwłocznie powiadomić DOP. Za FOD uznajemy także elementy statku powietrznego, oraz sprzęt (lub jego części) obsługi naziemnej pozostawiony np. na trasie kołowania SP. Dotyczy to również każdorazowo występujących sytuacji, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo prowadzonych operacji lotniczych, ruchu pojazdów lub pieszych. W ramach wdrożonego Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem na lotnisku funkcjonuje system zgłaszania zdarzeń, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo opisany w INOP część B.
- e. Szczegółowa procedura postępowania z FOD jest opisana w dokumencie pt. PROGRAMY BEZPIECZEŃSTWA w Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. z o.o. **Program kontroli fragmentów przedmiotów obcych (FOD)**. Dokument jest udostępniony pracownikom w wersji elektronicznej.



15. Pole manewrowe lotniska

Pole manewrowe lotniska składa się z drogi startowej i dróg kołowania. Każdy uczestnik ruchu znajdujący się na drodze startowej lub drogach kołowania musi posiadać dwukierunkową łączność z organem kontroli lotniska, a także drugi radiotelefon, pracujący na grupie użytkownika (np. grupa Follow lub Utrzymanie bez skanowania w celu uniknięcia sprzężenia) oraz stosować się do zasad łączności. Dodatkowo, każdy uczestnik zobowiązany jest do używania i prawidłowej znajomości języka polskiego potwierdzonej właściwym certyfikatem (biegłość językowa minimum ICAO poziom 4).

Ruch pojazdów i pieszych oraz statków powietrznych po drodze startowej oraz drogach kołowania jest kontrolowany i nadzorowany przez Organ Kontroli Lotniska (Wieża).

Zabrania się wjazdu na tereny trawiaste przylegające do nawierzchni sztucznych w celach innych niż niezbędne do wykonywania zaplanowanych prac lub usunięcia bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa operacji statków powietrznych. Po wjeździe w teren trawiasty należy zwrócić szczególną uwagę, aby podczas powrotu na RWY, nie zanieczyścić jej np. trawą lub błotem.

UWAGA: Zabrania się przekraczać aktywnych (czerwonych) poprzeczek zatrzymania przed drogą startową, gdy są włączone czerwone światła.

Wjazd na drogę startową lub drogi kołowania może nastąpić jedynie po uzyskaniu zezwolenia drogą radiową od Organu Kontroli Lotniska (Wieża).

Kierujący pojazdem jest zobowiązany do uzyskania zgody Organu Kontroli Lotniska (Wieża) na każdorazowe przecięcie/zajęcie drogi startowej lub drogi kołowania. Dopuszcza się zajmowanie wyłączonej z użytkowania drogi kołowania bez uzyskania zgody TWR.

Po uzyskaniu zezwolenia Organu Kontroli Lotniska (Wieża), należy zachować szczególną ostrożność i dokonać dodatkowej kontroli wzrokowej, czy na zajmowanym odcinku drogi startowej lub drogi kołowania nie odbywa się ruch statku powietrznego, a w przypadku zajmowania DS do dodatkowej kontroli kierunków podejścia do lądowania.

W przypadku zmiany trasy uczestnik ruchu zobowiązany jest do uzyskania zezwolenia od Organu Kontroli Lotniska (Wieża) na zmianę aktualnie posiadanego zezwolenia z podaniem przewidywanych zmian trasy i szacowanego czasu przejazdu.

W przypadku prowadzenia długotrwałych (powyżej 20 minut) prac w PML, co do których nie można dokładnie określić czasu ich zakończenia (malowanie oznakowania poziomego, prace geodezyjne, prace elektryczne, wykopy, nawiercenia itp.) przed uzyskaniem ww. zezwolenia (RWY, TWY) należy uzyskać bezpośrednią zgodę od DOP.

Po zakończeniu wykonywanych prac i opuszczeniu drogi startowej lub dróg kołowania, uczestnik ruchu ma obowiązek niezwłocznie zgłosić ten fakt Organowi Kontroli Lotniska (Wieża) oraz DOP, który następnie wykonuje inspekcję doraźną.

UWAGA: Należy stale prowadzić nasłuch radiowy i pozostawać w ciągłej łączności z TWR.

Kierujący w PML ma obowiązek, najszybciej jak jest to możliwe, powiadomienia TWR o:

- Opuszczeniu DS., z podaniem trasy (drogi kołowania), którą zwolnił drogę startową;
- Opuszczeniu PML z podaniem informacji o zwolnieniu ostatnio zajmowanej drogi kołowania;
- Unieruchomieniu pojazdu/sprzętu (np. spowodowanego usterką), z podaniem szacowanego czasu do usunięcia usterki lub unieruchomionego pojazdu, sprzętu;
- Zwolnienia drogi startowej następuje po całkowitym minięciu miejsca oczekiwania na danej DK.

DOP za pośrednictwem TWR ma prawo ograniczyć ruch pojazdów w poszczególnych częściach pola manewrowego lotniska.

Sygnały używane przez TWR w przypadku awarii łączności radiowej pomiędzy służbami ruchu lotniczego, a personelem poruszającym się po polu manewrowym mają następujące znaczenie:

SYGNAŁY ŚWIETLNE NADAWANE PRZEZ TWR	ZNACZENIE
Zielone błyski	Zezwolenie na przekroczenie pola wlotów lub wjazd na drogę kołowania
Czerwone stałe	Zatrzymaj się
Czerwone błyski	Opuść pole wlotów lub drogę kołowania i uważaj na samoloty
Białe błyski	Opuść pole manewrowe zgodnie z instrukcjami

W sytuacjach awaryjnych, zagrożenia lub jeżeli w/w sygnały nie są obserwowane, na drogach startowych lub drogach kołowania światła mają następujące znaczenie:

SYGNAŁY ŚWIETLNE NADAWANE PRZEZ TWR	ZNACZENIE
Migające światła drogi startowej lub drogi kołowania	Opuść drogę startową i obserwuj WIEŻĘ pod kątem sygnału świetlnego

Pojazdy w polu manewrowym muszą posiadać:

- Włączone światła błyskowe ostrzegawcze spełniające wymagania CS ADR-DSN.Q850.
- Kontrastowe oznakowanie zgodne z wymaganiami określonymi przez Zarządzającego Lotniskiem na podstawie ADR.OPS.B.080 Rozporządzenie Komisji UE NR. 139/2014, ustanawiające wymagania i procedury administracyjne dotyczące lotnisk z rozporządzeniem parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr. 216/2008.
- Linkę holowniczą i 2 radiotelefony umożliwiające; jeden dwukierunkową łączność z Organem Kontroli Lotniska (Wieża) i drugi na grupie użytkownika, tak aby uniknąć sprzężenia.

Dopuszcza się przebywanie osób poza pojazdem w PML celem dokonania czynności służbowych pod warunkiem posiadania łączności dwustronnej z kontrolerem i utrzymywania pojazdu w gotowości do natychmiastowego opuszczenia zajmowanych płaszczyzn.

UWAGA: Kierujący pojazdem jest zobowiązany do natychmiastowego zgłoszenia Organowi Kontroli Lotniska faktu zwolnienia PML oraz strefy krytycznej ILS (i wrażliwej podczas obowiązywania LVP).

Zabrania się ruchu pojazdów i pieszych bez zgody Organu Kontroli Lotniska (Wieża) w odległości:

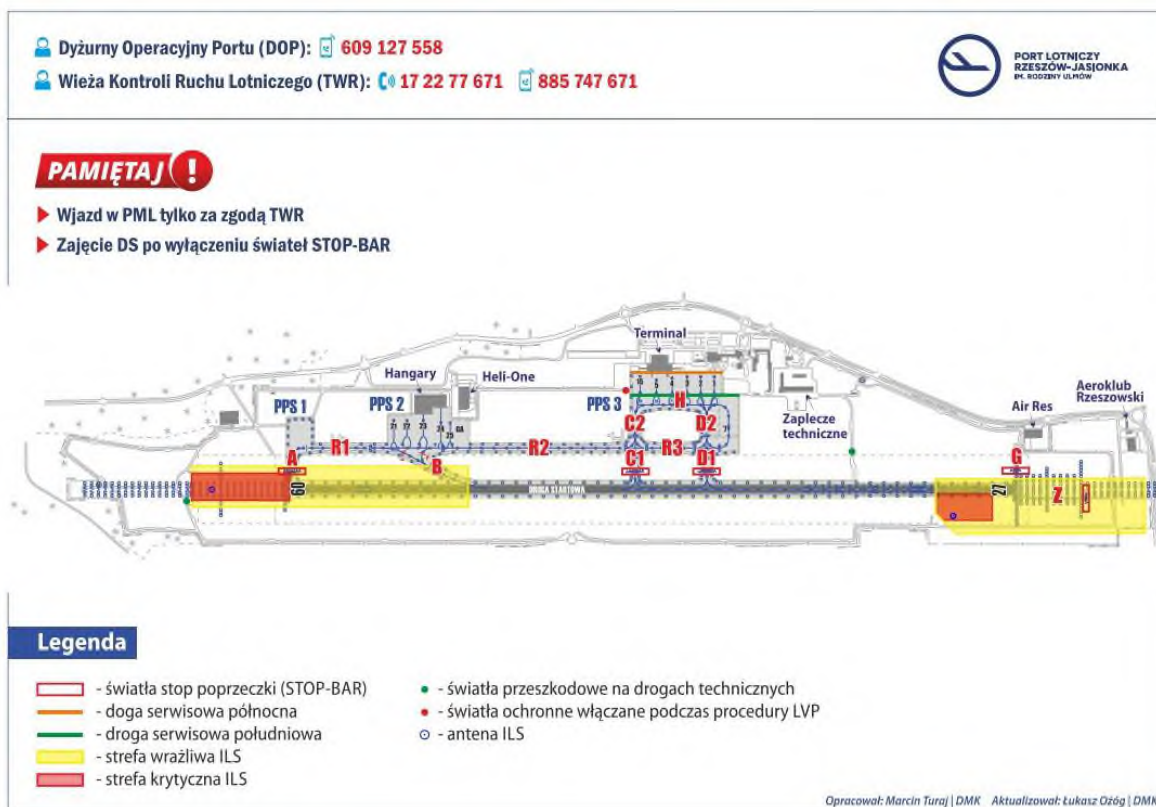
- 50 m i mniej od krawędzi drogi startowej,
- 200 m i mniej od początku i końca drogi startowej,
- 30 m i mniej od krawędzi drogi kołowania.

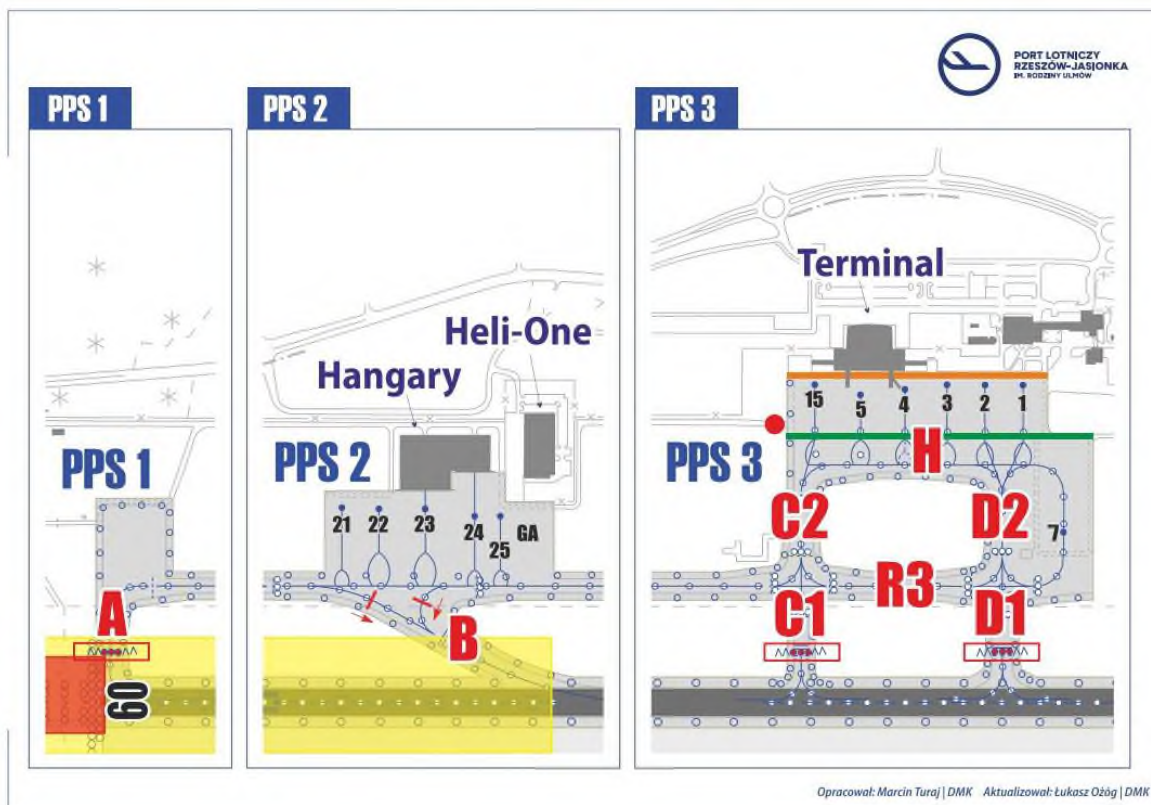
15.1 Postępowanie w sytuacjach awaryjnych w polu manewrowym lotniska

Kierujący pojazdem/osoba poruszająca się po PML, która zauważy brak łączności z Organem Kontroli (Wieża), powinna wykorzystać poniższe środki w celu uzyskania dwustronnej łączności i uzyskania dalszej instrukcji:

- Użycie kolejnej radiostacji.
- Ponowne uruchomienie radiostacji (jeśli jest technicznie możliwe).
- Wywołanie na innej grupie służb portowych z prośbą o przekazanie informacji do TWR o problemach z łącznością.
- Wykonanie połączenia z telefonu komórkowego do Organu Kontroli (Wieża) na numer (17) 227 76 71 lub alarmowy 885 747 671.
- W przypadku utraty łączności radiotelefonicznej z Organem Kontrolnym (Wieża), utraty orientacji w terenie należy bezzwłocznie opuścić drogę startową lub drogę kołowania prowadząc pojazd wyłącznie po tych odcinkach dróg kołowania i/lub drogi startowej, na których zajęcie uprzednio zostało uzyskane od Organu Kontroli (Wieża) w teren trawiasty na bezpieczną odległość w sytuacji gdy zwolnienie PML wyłącznie odcinakami, na których zajęcie uzyskano zgodę nie jest możliwe, a następnie w jak najkrótszym czasie skontaktować się z TWR.

UWAGA: W przypadku stwierdzenia przez kierującego pojazdem/pieszego utraty łączności na drodze kołowania pomimo wydanego zezwolenia na zajęcie całości PML lub drogi startowej i części dróg kołowania, zabrania się wjazdu na drogę startową.





16. Ruch pojazdów i pieszych w polu ruchu naziemnego

- Kierujący pojazdem ma obowiązek ustąpić pierwszeństwa kołującemu, holowanemu bądź wypchanemu statkowi powietrznemu.
- Kierujący pojazdem na drodze serwisowej ma pierwszeństwo przejazdu przed pojazdami włączającymi się do ruchu z zastrzeżeniem punktu powyżej.
- Pojazdy poruszające się po PPS muszą zachować minimalną odległość od obrysu statku powietrznego wynoszącą 5 m. Ograniczenie to nie dotyczy pojazdów wykonujących obsługę naziemną (obsługa toalet, wody pitnej, luków bagażowych, tankowania samolotów, odladzania, schodów, pojazdu do obsługi cateringu, ambulift itp.).
- Zabrania się przekraczania granicy strefy tankowania podczas tankowania/roztankowania statku powietrznego, przez pojazdy i osoby niezwiązane z tym procesem.
- Zabrania się parkowania pojazdów i pozostawiania sprzętu obsługi naziemnej w miejscach uniemożliwiających bezkolizyjny wyjazd autocysterny ze stanowiska postojowego statku powietrznego.
- Uczestnicy ruchu w obrębie PPS muszą zwrócić uwagę na strefy niebezpieczne wokół samolotów.

UWAGA: Sygnałem gotowości załogi do uruchomienia silników jest włączenie świateł antykolizyjnych.

- g. W obrębie płyt postojowych pojazdy muszą poruszać się wyłącznie po drogach serwisowych i opuszczać drogę serwisową najkrótszą drogą do stanowiska postojowego lub punktu docelowego (nie dotyczy pojazdów DOP oraz KRN).
- h. Powyższego zapisu nie stosuje się przypadku ogłoszenia alarmu w PL RZE dla pojazdów uczestniczących w akcji ratowniczej lub ratowniczo-gaśniczej **z zachowaniem szczególnej ostrożności przede wszystkim w stosunku do kołujących/wypychanych/holowanych statków powietrznych.**
- i. Ruch pojazdów po drogach serwisowych musi odbywać się z zachowaniem szczególnej ostrożności i ze zwróceniem szczególnej uwagi na kołujące, holowane bądź wypychane statki powietrzne.
- j. Zabrania się przecinania ścieżki pasażerów (należy ustąpić pierwszeństwa) poruszających się między samolotem, a budynkiem terminala przez pojazdy poruszające się drogą serwisową oraz pojazdy obsługi naziemnej poruszające się na stanowisku postojowym samolotów.
- k. Użytkownicy lotniska wykonujący czynności podczas przejazdu pojazdów uczestniczących w akcji ratowniczo gaśniczej muszą ustąpić pierwszeństwa tym pojazdom.
- l. Każdy użytkownik pojazdu jest zobowiązany do zabezpieczenia pojazdu w PRN przed nieuprawnionym użyciem przez osoby nieuprawnione (pasażer, osoba bez uprawnień itp.)

16.1 Ruch pojazdów

- a. Każdy kierowca zobowiązany jest zwracać szczególną uwagę na pieszych.
- b. Każdy pojazd poruszający się w PRN musi mieć włączone światło ostrzegawcze błyskające koloru żółtego. Natomiast pojazdy związane z ratownictwem i ochroną, które poruszają się w PRN muszą mieć włączone światło ostrzegawcze błyskające koloru niebieskiego.
- c. Wszyscy kierowcy muszą zachować bezpieczną odległość podczas mijania pieszego.
- d. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się wjazd pojazdów na teren lotniska bez wydanej przepustki stałej pod warunkiem zapewnienia eskorty przez pracownika lotniska lub organizacji, która ma podpisaną w tym zakresie umowę z Portem Lotniczym Rzeszów - Jasionka i uzyskała odpowiednią zgodę zgodnie z Instrukcją przepustkową.
- e. Każdy kierowca musi zachować szczególną ostrożność, tak aby nie narażać innych uczestników ruchu na jakiegokolwiek niebezpieczeństwo. Szczególną uwagę należy zwrócić na statki powietrzne, które zajmują i opuszczają stanowiska postojowe.
- f. Ruch pojazdów na PPS dozwolony jest na drogach serwisowych zgodnie z oznakowaniem poziomym i pionowym.
- g. Każdy kierowca przed rozpoczęciem jazdy musi upewnić się, że przejazd jest możliwy, dodatkowo należy pamiętać o wysokości kierowanego pojazdu, wszędzie tam, gdzie przejazd może być ograniczony. Wszystkie pojazdy powyżej 3,5 m muszą posiadać w widocznym miejscu informację o wysokości pojazdu (naklejka ostrzegawcza).
- h. Cofanie pojazdami jest dozwolone wyłącznie, jeżeli niemożliwy jest wyjazd do przodu. Należy bezwzględnie unikać cofania pojazdami.
- i. Podczas podjeżdżania i cofania, kierowca pojazdu, którego widoczność może być ograniczona powinien zachować szczególną ostrożność przy wykonywaniu wszelkich manewrów, a jeżeli to możliwe zapewnić sobie asystę.

- j. Każdy kierowca zobowiązany jest, aby przed ruszeniem upewnić się, że przewożony ładunek jest zabezpieczony, a pojazd/sprzęt pozbawiony jest luźnych elementów, które mogą odpaść podczas jazdy.
- k. Pojazd nie może holować więcej niż 4 elementy (np. wózki bagażowe lub inny sprzęt) oraz nie więcej niż 3 przyczepy pod palety lotnicze. Całkowita długość składu wraz z pojazdem ciągnącym nie może przekraczać 20 m. Zasada ta nie dotyczy pojazdów dostosowanych do zimowego utrzymania lotniska.
- l. Osoby mogą być przewożone jedynie w pojazdach na siedzeniach przystosowanych do transportu osób w liczbie nie większej niż jest dopuszczalna dla danego pojazdu.
- m. Wszystkie pojazdy i sprzęty muszą być zabezpieczone przed możliwością ich wykorzystania w sposób nieuprawniony przez osoby trzecie. Należy po każdym zakończonym użytkowaniu pojazdu wyciągnąć kluczyki ze stacyjki i odłożyć je w wyznaczone przez przełożonego miejsce. Wszystkie pojazdy i sprzęty muszą zostać zabezpieczone przed samoczynnym przemieszczeniem/poruszaniem się.
- n. Zabronione jest opuszczanie uruchomionego sprzętu lub pojazdu, chyba że w zasięgu jest mechanizm automatycznie unieruchamiający pojazd (tzw. deadman).
- o. Pojazdy i sprzęty, których charakterystyka użytkowania wymusza ustawienie/dostawienie ich prostopadle do statku powietrznego (np. taśma bagażowa, platforma, schody pasażerskie, pojazd asenizacyjny, itd.) muszą być zabezpieczone przed niezamierzonym przemieszczaniem się poprzez wypuszczenie stabilizatorów lub poprzez podłożenie podstawek pod kołami oraz muszą mieć zaciągnięty hamulec postojowy. Pozostałe pojazdy, sprzęty i urządzenia, które znajdują się na stanowiskach postojowych nie mogą być ustawione w kierunku kolizyjnym ze SP.
- p. Kierujący pojazdem zobowiązany jest do sygnalizowania każdorazowej zmiany kierunku jazdy za pomocą kierunkowskazów. Włączając się do ruchu zobowiązany jest do zachowania ostrożności i rozpoczęcia jazdy w taki sposób, aby nie utrudniać jazdy pojazdom będącym już w ruchu.
- q. W przypadku awarii lub uszkodzenia sprzętu w stopniu uniemożliwiającym samodzielne poruszanie się, użytkownik zobowiązany jest do natychmiastowego powiadomienia o tym fakcie DOP lub KRN oraz do zorganizowania usunięcia pojazdu z PPS.

UWAGA: Przejeżdżanie przez kable, przewody i węże (cysterny tankującej) jest ZABRONIONE!

16.2 Ruch pieszych

- a. Piesi mogą poruszać się wyłącznie po wyznaczonych trasach oraz przecinać drogi serwisowe w miejscach do tego wyznaczonych, oznaczonych pasami.
- b. Wszędzie tam, gdzie nie ma wyznaczonych tras dla pieszych powinni oni poruszać się po lewej stronie drogi dojazdowej (twarzą do zbliżających się pojazdów), a także poruszać się w kolumnie.
- c. Pasażerowie, którzy wsiadają do statku powietrznego, wysiadają z niego lub muszą przejść na płytę postojową, zejść z niej lub ją przekroczyć:
 - są eskortowani przez kompetentny i przeszkolony personel,
 - nie zakłócają pracy stojących na stanowiskach statków powietrznych ani działań związanych z obsługą naziemną,

Data:	01.06.2025	Wydanie:	V	Zmiana	0	Strona:	31
-------	------------	----------	---	--------	---	---------	----

- są zabezpieczeni przed statkami powietrznymi będącymi w eksploatacji, w tym przed wpływem ich silników, a także przed pojazdami lub wykonywanymi czynnościami.
- d. W przypadku gdy pasażerowie wsiadają/wysiadają na płycie postojowej do/ze SP lub jeżeli nie są używane żadne środki transportu do ich przewozu do/z budynku terminala lub z jednego stanowiska postojowego na drugie, wtedy oprócz konieczności zapewnienia, że pasażerowie są zawsze eskortowani należy również zapewnić, aby:
- nie przechodzili pod skrzydłami statku powietrznego lub pod odpowietrznikami paliwa, w pobliżu śmigieł lub wirników statku powietrznego, do którego wsiadają, lub statku powietrznego, który znajduje się na sąsiednim stanowisku;
 - pozostają z dala od ruchu kołowego wokół statku powietrznego, przewodów elektrycznych, węży paliwowych oraz innego wyposażenia;
 - poruszają się do/z lub w poprzek płyty postojowej po z góry ustalonych trasach;
 - pasażerowie i wszelkie inne osoby znajdujące się na płycie postojowej byli chronieni przed skutkami podmuchu z silnika odrzutowego podczas ich przebywania na płycie postojowej.
- e. Agent handlingowy (Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. z o.o.) jest odpowiedzialny za bezpieczne prowadzenie lub dowóz pasażerów i załóg obsługiwanych statków powietrznych przewoźników z terminala pasażerskiego w pobliże statku powietrznego i odwrotnie oraz za pasażerów do czasu opuszczenia przez nich budynku terminala lub wejścia na pokład statku powietrznego.
- f. Dla pieszych zabronione jest poruszanie się w polu manewrowym lotniska za wyjątkiem wykonywania prac konserwacyjnych lub remontowych oraz pieszych inspekcji.
- g. Na stanowiskach postojowych dozwolony jest jedynie postój pojazdów i sprzętów, które są niezbędne do obsługi statku powietrznego na danym stanowisku.
- h. Ruch pieszych na PPS dozwolony jest wyłącznie w obrębie stanowiska, na którym obsługiwany jest SP lub w ściśle określonych i wyznaczonych do tego miejscach, jedynie dla osób, które wykonują czynności służbowe przy obsłudze lub odprawie statków powietrznych oraz czynności związane z pracami techniczno-konserwacyjnymi urządzeń lotniskowych.
- i. Osoby poruszające się pieszo po PPS zobowiązane są do ścisłego stosowania się do poleceń wydawanych przez KRN/DOP w zakresie bezpiecznego poruszania się po płycie.

17. Zasady obowiązujące w warunkach ograniczonej widzialności

- a. Tylko przeszkolony i uprawniony personel w warunkach LVP ma dostęp do pola ruchu naziemnego lotniska.
- b. Ruch pieszych i pojazdów w polu manewrowym lotniska podlega w sposób restrykcyjny decyzjom TWR i jest ograniczony do niezbędnego minimum.
- c. W sposób restrykcyjny wprowadzono przestrzeganie zasad sterylności pola wlotów, co ma na celu zapobieganie nieuprawnionym wtargnięciom na drogę startową.
- d. Zapewniono monitorowanie oznakowania strefy ochronnej ILS-a i sterylności tej strefy w aspekcie dostępu. Monitorowanie realizują służby Dyżurnego Operacyjnego i/lub KRN (Follow-Me) w ścisłym porozumieniu i tylko za zgodą TWR.

- e. Wdrożono obowiązek dodatkowego sprawdzenia stanu pola ruchu naziemnego lotniska przez Dyżurnego Operacyjnego Portu oraz niezależnie przez Dyżurnego Elektryka w fazie przygotowania do wprowadzenia procedur LVP.
- f. W fazie przygotowania do wprowadzenia procedur LVP należy przerwać wszelkie prace w polu manewrowym lub jego pobliżu i wycofać wszystkie osoby, pojazdy, sprzęt poza jego obręb i bezpośrednie sąsiedztwo. Opuszczenie pola manewrowego należy zgłosić drogą radiową na „Grupie WIEŻA”
- g. W fazie przygotowania do wprowadzenia procedury LVP i w trakcie jej trwania, należy informować kierowców wszystkich pojazdów wjeżdżających (oraz osoby wchodzące) na teren części lotniczej lotniska o trwaniu danej fazy LVP. W tym celu należy umieścić stosowną tablicę na bramie wjazdowej nr 2 oraz stosowne informacje wyświetlane na monitorach, na wszystkich posterunkach przy przejściach służbowych.
- h. W sposób szczególny w warunkach LVP podlega kontroli przestrzeganie zasad i dyscypliny łączności radiowej (korespondencja tylko w zakresie związanym z LVP na „Grupie WIEŻA”).
- i. W przypadku utraty orientacji w terenie, uczestnicy ruchu w PRN mogą posłużyć się znakami pionowymi, oznakowaniem poziomym, a także oświetleniem nawigacyjnym, w celu ustalenia własnej pozycji. Lotniskowe oświetlenie nawigacyjne posiada następującą charakterystykę:
 - Światła krawędziowe RWY – na odcinku od 0m do 2600 m białe, na odcinku od 2600 m do 3200 m żółte
 - Światła osi RWY – na odcinku od 0m do 2300 m białe, na odcinku od 2300 m do 2900 m biało-czerwone, na odcinku od 2900 m do 3200 m czerwone
 - Światła krawędziowe dróg kołowania – niebieskie
 - Światła osi dróg kołowania – zielone (na drogach zejścia z RWY odcinek pomiędzy miejscem oczekiwania przed RWY a osią RWY – zielono-żółte).

18. Wypychanie statku powietrznego

- a. Wypychanie lub holowanie statku powietrznego uważa się za rozpoczęte, gdy statek powietrzny ma włączone światła antykolizyjne.
- b. Obsługa pojazdu wypychającego nie może rozpocząć wypychania do czasu załączenia świateł antykolizyjnych oraz świateł pozycyjnych przez załogę na wypychanym statku powietrznym.
- c. W przypadku awarii lub uszkodzenia pojazdu holującego w stopniu, który uniemożliwia samodzielne poruszanie się, użytkownik pojazdu zobowiązany jest do natychmiastowego powiadomienia o tym LSRG oraz KRN lub DOP oraz organizuje usunięcie pojazdu poza obszar PPS.
- d. Wszystkim uczestnikom pola ruchu naziemnego zabrania się przecinania/zajmowania drogi przed kołującym/holowanym lub za wypychanym statkiem powietrznym, jeżeli mogłoby to spowodować konieczność zmiany kierunku lub/i prędkości kołowania/holowania SP.
- e. Wypychanie SP w PML musi się odbywać przy asyście KRN po wcześniejszym uzyskaniu zgody od KRL na zajęcie PML.

19. Pierwszeństwo w ruchu

W PRN pojazdy udzielają pierwszeństwa lądującym, kołującym lub startującym statkom powietrznym, z wyjątkiem pojazdów ratowniczych podążających do udzielenia pomocy statkowi powietrznemu będącemu w niebezpieczeństwie. Pojazdy te korzystają z prawa pierwszeństwa przed wszelkimi innymi rodzajami ruchu w polu ruchu naziemnego.

Kierowca pojazdu poruszającego się po płycie postojowej ma ustąpić pierwszeństwa pojazdom ratowniczym w akcji, statkowi powietrznemu, który kołuje lub który zamierza kołować (włączone światło antykolizyjne) lub jest holowany/wypychany.

Kierowca pojazdu poruszającego się północną drogą serwisową (PPS3) ma obowiązek ustąpić pierwszeństwa pieszemu poruszającemu się z/do terminala pasażerskiego.

20. Stanowiska postojowe

Pojazdy i sprzęty, które ze względu na swoje rozmiary nie mieszczą się w granicach stanowiska postojowego, mogą zająć obszar poza stanowiskiem wyłącznie po uzyskaniu zgody od Koordynatora Ruchu Naziemnego.

Stanowisko postojowe wyznaczone jest pojedynczą czerwoną linią bezpieczeństwa, a wewnątrz stanowiska postojowego obowiązuje ograniczenie prędkości do:

- **W odległości mniejszej niż 5 m od statku powietrznego – 5 km/h, przed podjazdem do statku powietrznego należy wykonać obowiązkowy test hamulców tzw. *brake check*,**
- **W odległości większej niż 5 m od statku powietrznego w obrysie stanowiska postojowego – 20 km/h,**

Podczas obsługi statku powietrznego na płycie postojowej zabrania się zrzucania jakichkolwiek płynów pochodzących z SP (nie dotyczy wody w sezonie letnim).

Wszyscy użytkownicy lotniska zobowiązani są do zgłaszania zauważonych ciał obcych (FOD) do DOP/KRN oraz rozlewisk na płycie postojowej do LSRG oraz DOP/KRN.

21. Tankowanie i roztankowanie statku powietrznego

Strefę bezpieczeństwa tankowania (FSZ) definiuje się jako obszar co najmniej 3 m w dowolnym kierunku od centralnego punktu wszystkich wylotów paliwa, wlewów paliwowych, portów tankowania samolotów, hydrantów paliwowych, przewodów paliwowych i pojazdów tankujących.

Podczas tankowania statków powietrznych na płycie postojowej należy przestrzegać określonych poniżej zasad:

Data:	01.06.2025	Wydanie:	V	Zmiana	0	Strona:	34
-------	------------	----------	---	--------	---	---------	----

- podczas obsługi statku powietrznego dopuszcza się ograniczoną obecność niezbędnego personelu związanego z obsługą i ograniczony do niezbędnego minimum ruch pojazdów,
- personel podczas czynności obsługowych statku powietrznego zobowiązany jest do zachowania szczególnej ostrożności,
- zabrania się wyłączenia i ponownego załączenia naziemnego źródła (agregatu) zasilania GPU,
- obszar przed pojazdem tankującym musi pozostać wolny od jakichkolwiek przeszkód, aby umożliwić w sytuacji zagrożenia szybki (bez dodatkowych manewrów) odjazd od statku powietrznego,
- żaden pojazd zmechanizowany nie może przebywać w strefie FSZ podczas tankowania,
- należy uniemożliwić wejście pasażerów w strefę tankowania.

W przypadku wycieku/wylewu paliwa należy niezwłocznie zatrzymać proces tankowania/roztankowania, a o zdarzeniu w pierwszej kolejności poinformować Lotniskową Służbę Ratowniczo Gaśniczą drogą radiową lub telefonicznie wew. 998 oraz Dyżurnego Operacyjnego Portu drogą radiową lub telefonicznie wew. 680, komórka 609 127 558.

Jeżeli pojazd stoi w kałuży wycieków/wylewu paliwa, nie wolno tego pojazdu uruchamiać. Przejżdżanie po kałużach wycieków/wylewów paliwa jest kategorię zabronione.

Zabrania się przekraczania granicy strefy tankowania podczas tankowania/roztankowania statku powietrznego, przez pojazdy i osoby niezwiązane z tym procesem.

Każde tankowanie statku powietrznego z pasażerami na pokładzie podlega obowiązkowemu zgłoszeniu do dyżurnego punktu alarmowego LSRG przez osobę odpowiedzialną za obsługę danego SP.

22. Strefy niebezpieczne wokół samolotu

Uczestnicy ruchu w obrębie PPS muszą zwracać uwagę na strefy niebezpieczne wokół samolotów (patrz na grafikę poniżej). W celu łatwiejszej oceny odległości przyjmuje się, że jedna płyta na płycie postojowej ma wymiar **4 m x 4 m** (PPS3 stanowiska 1, 2 i 3) oraz **5 m x 5 m** w pozostałej części PRN.

Strefy niebezpieczne za samolotem z silnikiem odrzutowym/śmigłowym/turbośmigłowym/turbowentylatorowym w zależności od kodu samolotu:

- a) samoloty kod **A, B 20 m**,

Przykłady dla kodu A – Tecnam P2008, Cessna 152, Cessna 525,

Przykłady dla kodu B – Beechcraft C90GTI, SAAB 340, Pilatus PC12, Falcon F900.

- b) samoloty kod **C, D 50 m**,

Przykłady dla kodu C – Casa C295, Gulfstream GLF6, GLF5, Boeing 737-800, Airbus 320,

Przykłady dla kodu D – Hercules C130, Boeing C17 Globemaster III, Boeing 757, Boeing 767.

Data:	01.06.2025	Wydanie:	V	Zmiana	0	Strona:	35
-------	------------	----------	---	--------	---	---------	----

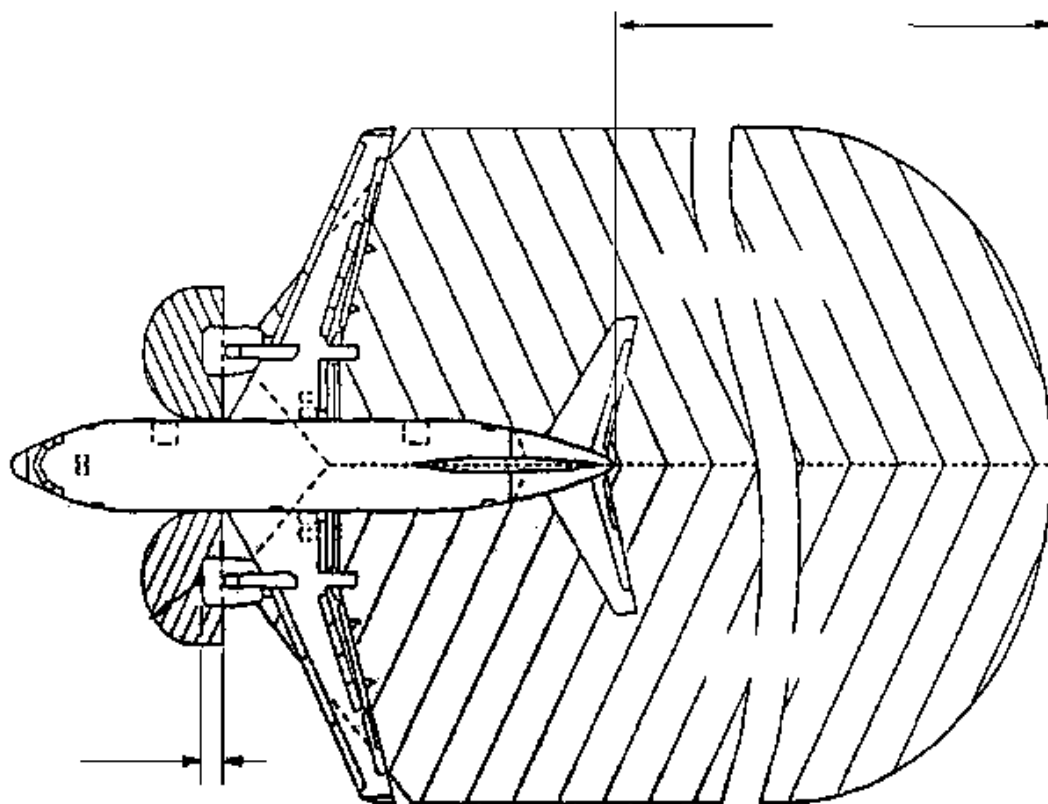
c) samoloty kod E, F **100 m**,

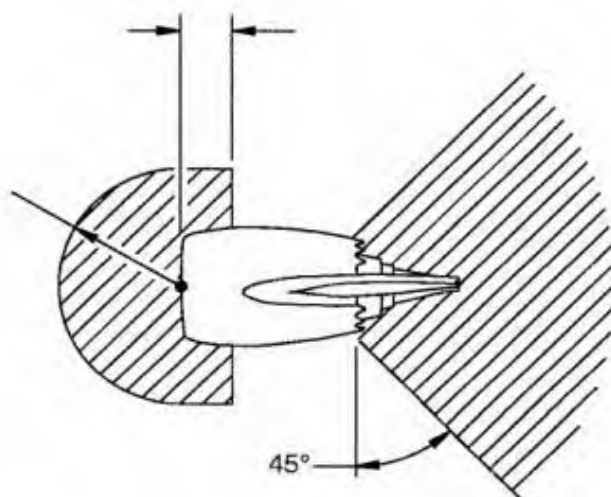
Przykłady dla kodu E – Boeing 747-400, Boeing 787-8/9, Airbus A330-200, Airbus 330-300,

Przykłady dla kodu F – Boeing 747-800, Antonov AN124 Rusłan, Airbus A350-900.

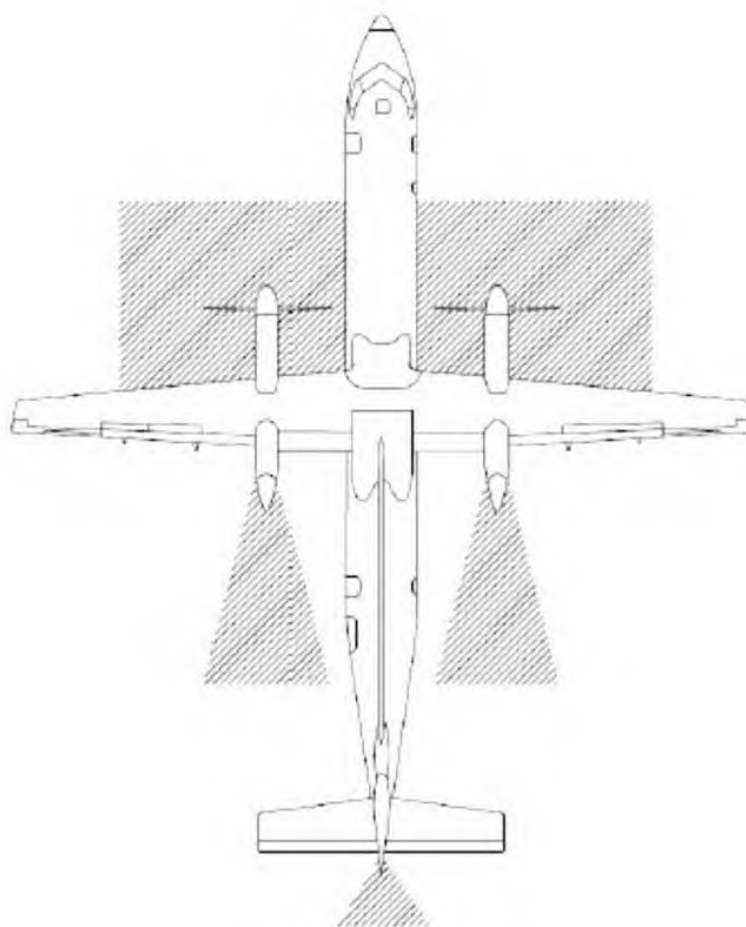
Strefy niebezpieczne wg typów silników SP:

Silnik odrzutowy – ze względu na dużą moc ssącą silników odrzutowych zabronione jest przebywanie w odległościach pokazanych na rysunku poniżej, podczas pracy silnika lub podczas włączonych świateł antykolizyjnych, niezależnie od wielkości/kodu samolotu.

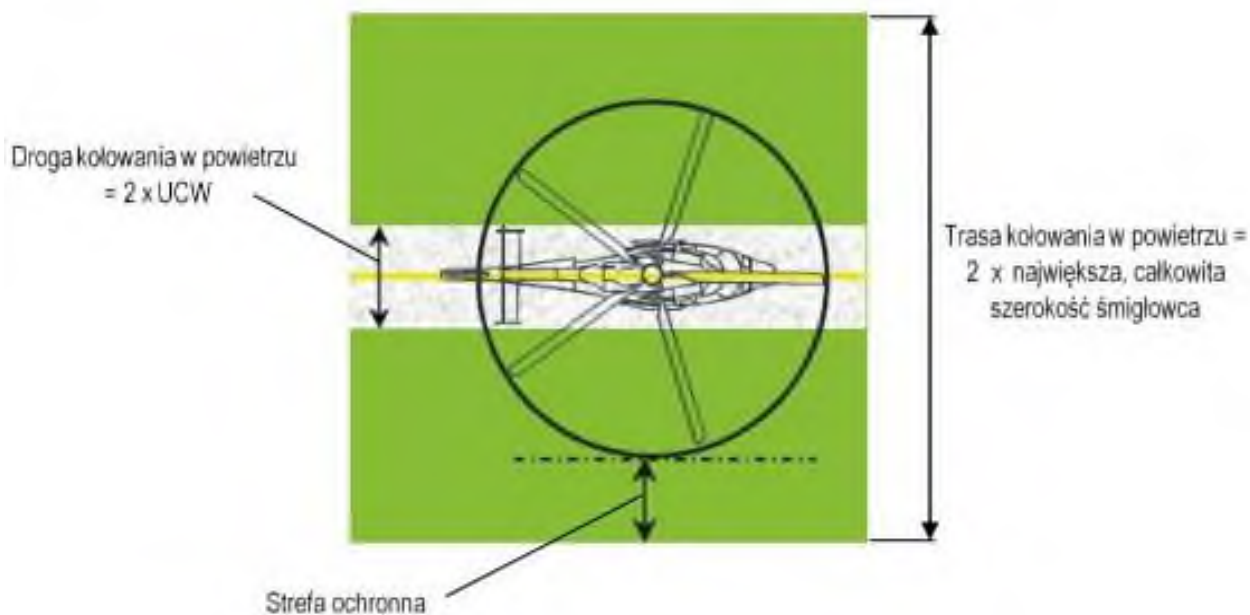




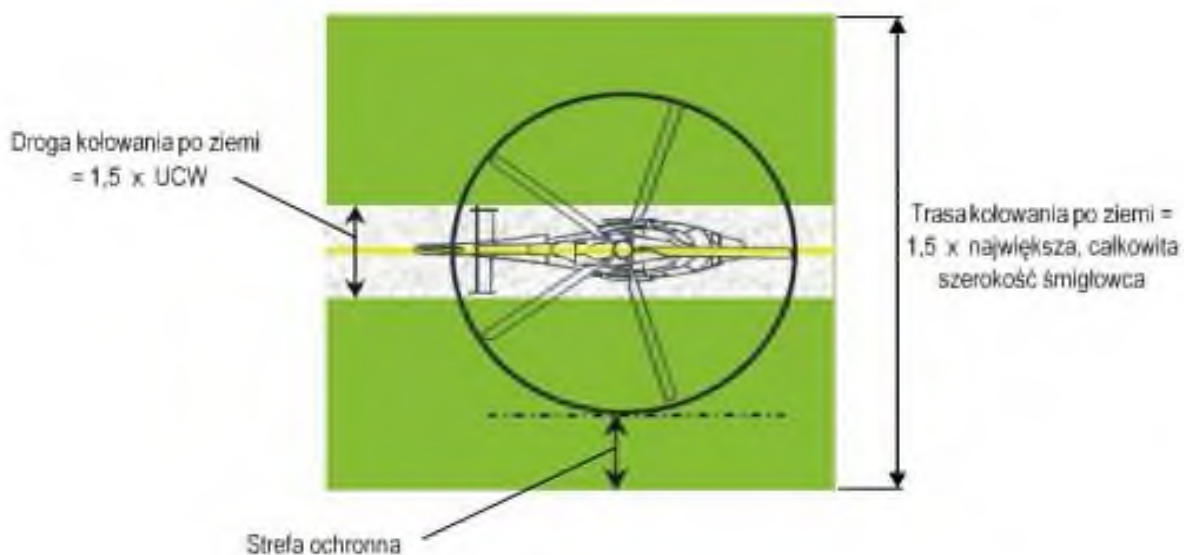
Samolot z silnikami turbośmigłowymi - w odróżnieniu od samolotów z silnikami odrzutowymi, wyznaczono inne strefy niebezpieczne, m. in. wokół łopat silników, bezpośrednio za silnikami, przy stateczniku pionowym. Przykładowe strefy widoczne na rysunku poniżej. Szczegółowe informacje dotyczące statków powietrznych znajdują się w dokumentacji przewoźników i producentów.



Odległość bezpieczna od kołującego w powietrzu śmigłowca wynosi **co najmniej dwukrotność** (2x) jego największej całkowitej szerokości.



Odległość bezpieczna od kołującego ziemią śmigłowca wynosi **co najmniej półtorakrotność** (1,5x) jego największej całkowitej szerokości.



W obrębie płyt postojowych pojazdy muszą poruszać się wyłącznie po drogach serwisowych i opuszczać drogę serwisową najkrótszą drogą do stanowiska postojowego lub punktu docelowego.

Zabrania się przecinania ścieżki pasażerów (należy ustąpić pierwszeństwa) poruszających się między samolotem, a budynkiem terminala przez pojazdy poruszające się północną drogą serwisową oraz pojazdy obsługi naziemnej poruszające się na stanowisku postojowym samolotów.

Pojazdy KRN i DOP mogą poruszać się po płaszczyznach PPS bez ograniczeń opisanych w pkt powyżej z zachowaniem odległości bezpiecznych od PML lub statków powietrznych, jeżeli wymagane.

Osoby i pojazdy uprawnione, chcące wykonywać czynności służbowe, nie związane z obsługą statku powietrznego na PPS1, PPS2, PPS3, płytowych drogach kołowania „H”, „D2” i drodze kołowania „C2”, mogą wykonywać te czynności jedynie po uzyskaniu zgody KRN lub DOP.

Zabrania się przejazdu za samolotem odrzutowym, posiadającym włączone światła antykolizyjne w odległościach w zależności od jego wielkości:

- a) samolot z silnikami odrzutowymi kod A, B 20 m,
- b) samolot z silnikami odrzutowymi kod C, D 50 m,
- c) samolot z silnikami odrzutowymi kod E, F 100 m.










W przypadku obsługi statków powietrznych o wyższej literze kodu niż kod lotniska (4D), należy stosować procedurę INOP-EPRZ Rozdział 28.

23. Oznakowania terenów lotniska

23.1 Oznakowanie poziome

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

- BIAŁY – obszary bezpiecznego poruszania się i postoju pojazdów/sprzętu, np. pole techniczne.
- **ŻÓŁTY** – ścieżki bezpiecznego kołowania statków powietrznych.
- **CZERWONY** – obszary uznane za potencjalnie niebezpieczne (przekroczenie linii jest zabronione w przypadku uruchomionego statku powietrznego lub będącego w ruchu).

	Znak informujący o ograniczeniu prędkości
	Oznakowanie krawędzi drogi startowej – linia szerokości 90 cm
	Oznakowanie osi drogi startowej
	Oznakowanie krawędzi drogi kołowania
	Oznakowanie osi drogi kołowania
	Oznakowanie stanowiska postojowego na linii kołowania
	Linia bezpieczeństwa
	Oznakowanie drogi serwisowej
	Oznakowanie krawędzi Pola Technicznego



23.2 Oznakowanie pionowe

23.2.1 Znaki pionowe nakazu

Pionowe znaki nakazów instalowane są w celu wskazania miejsca, którego nie może przekroczyć kołujący statek powietrzny lub pojazd bez otrzymania zezwolenia od TWR. Znaki nakazu posiadają napis koloru białego na czerwonym tle.







Znak ten oznacza nakaz zatrzymania się równocześnie informując o umiejscowieniu/tożsamości drogi startowej 27/09. Próg pasa 27 znajduje się na lewo, a próg pasa 09 znajduje się na prawo.



Ten znak informuje o zakazie wjazdu w DK B.



Znaki zatrzymania STOP.

	Znak zakazu wjazdu (NO ENTRY)
	Znak umiejscowienia i tożsamości drogi startowej (nakaz zatrzymania w miejscu oczekiwania przed drogą startową)
	Znak umiejscowienia i tożsamości progu drogi startowej (nakaz zatrzymania w miejscu oczekiwania przed drogą startową)
	Znak zatrzymania STOP

23.2.2 Znaki pionowe informacyjne

Znaki informacyjne znajdują się w miejscach, gdzie istnieje operacyjna potrzeba identyfikacji takim znakiem określonej lokalizacji lub trasy (kierunku lub miejsca przeznaczenia).



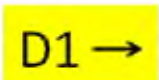
Znakami informacyjnymi są znaki: kierunku, lokalizacji, znaki wskazujące miejsce przeznaczenia, znaki zjazdu z drogi startowej oraz znaki startu ze skrzyżowania.

Znaki informacyjne inne niż znaki umiejscowienia, posiadają napisy koloru żółtego na czarnym tle.

Znak umiejscowienia posiada napis koloru czarnego na żółtym tle.



Znak ten informuje, że po lewej stronie znajduje się droga kołowania „Romeo 3”, na wprost droga kołowania „Charlie 1”, a po prawej droga kołowania „Romeo 2”. Statek powietrzny/pojazd znajduje się na drodze kołowania „Charlie 2”.

	Znak umiejscowienia oraz opuszczenia drogi startowej
	Znak umiejscowienia oraz kierunku
	Znak zjazdu z drogi startowej

23.3 Oznakowanie na drodze startowej

Droga startowa przeznaczona jest do startów i lądowań statków powietrznych, dlatego też zajęcie jej przez jakikolwiek pojazd lub sprzęt wymaga każdorazowo zgody TWR. Oznakowanie drogi startowej stanowi liczba dwucyfrowa (w EPRZ 09 i 27).

ZA STERAMI

Oznaczenia pasa startowego

najczęściej spotykane znaki poziome na pasach startowych dużych lotnisk



wymiary pasa i oznaczeń nie w skali

23.4 Oznakowania na drodze 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.



Oznakowanie osi drogi kołowania



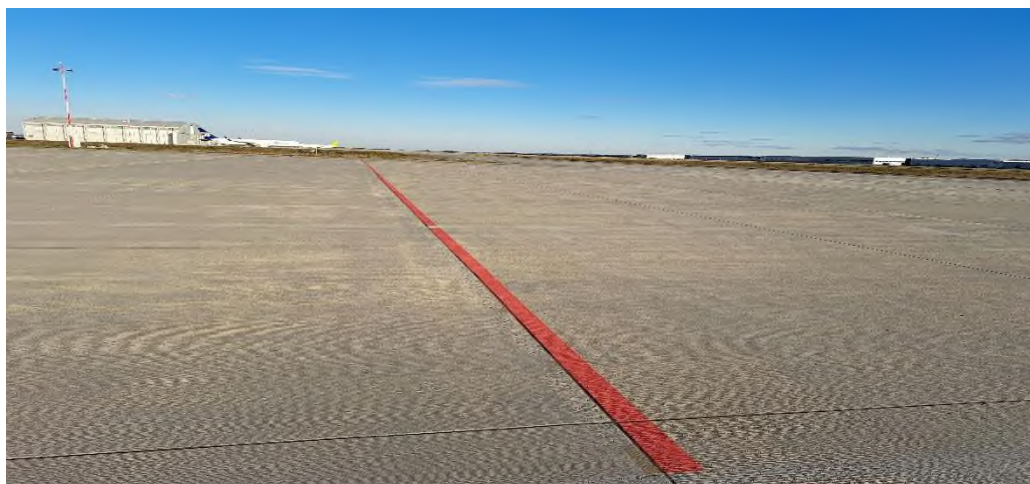
Krawędź drogi kołowania

23.5 Linia bezpieczeństwa

Linia bezpieczeństwa wyznacza strefy przeznaczone do użytkowania przez pojazdy naziemne i inny sprzęt do obsługi statku powietrznego na PPS. 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 tą linię.** W celu oznaczenia linii bezpieczeństwa stosuje się pojedynczą i podwójną linię czerwoną.

Czerwone linie bezpieczeństwa wyznaczają:

- Granicę pomiędzy płytą postojową (PPS), a drogą kołowania – linia bezpieczeństwa PPS.
- Granicę pomiędzy stanowiskami postojowymi – linia bezpieczeństwa stanowiska postojowego.



Linia bezpieczeństwa na PPS

23.6 Oznakowania na drogach serwisowych

Drogi wyznaczone na płycie postojowej są przeznaczone dla pojazdów chcących dojechać w pobliże statku powietrznego lub chcących się przemieścić w inną część PRN. **Ruch pieszych na drodze serwisowej jest NIEDOZWOLONY.**



Drogi serwisowe są wyznaczone oznakowaniem poziomym w postaci ciągłej białej linii na krawędziach zewnętrznych i przerywaną linią od wewnątrz o szerokości co najmniej 10 cm.

Gdy droga serwisowana na płycie postojowej przecina drogę kołowania lub drogę kołowania na stanowisko postojowe statku powietrznego, krawędź oznakowania drogi serwisowej na płycie postojowej powinna być przerywana poprzecznie wzdłuż skrzyżowania, a paski powinny mieć długość 1,0m. Potocznie jest ona zwana „dash” linią



23.7 Miejsca postojowe obsługi naziemnej

Biała linia na PPS wyznacza miejsce parkingowe dla sprzętu obsługi naziemnej służącego do obsługi statków powietrznych. Jest to tzw. pole techniczne. Jeżeli trasa kołowania SP wymaga, aby sprzęt znajdujący się na polu technicznym został usunięty/przestawiony, personel odpowiedzialny za ten sprzęt jest zobowiązany go usunąć na polecenie KRN/DOP. Nie usunięcie sprzętu może spowodować jego uszkodzenie przez np. podmuch zasilnikowy tzw. „jetblast”



23.8 Miejsca oczekiwania na drogach ruchu kołowego

STOP – znak pionowy/oznaczenie poziome STOP zobowiązuje kierowcę do zatrzymania się we wskazanym miejscu i upewnienia się czy nie ma w pobliżu kołującego statku powietrznego.



Wjazd na drogę serwisową z drogi technicznej jest możliwy po wcześniejszym zatrzymaniu się przed znakiem/oznaczeniem STOP. W miejscach, gdzie drogi techniczne krzyżują się z drogami serwisowymi zostały wyznaczone miejsca oczekiwania dla pojazdów. Lokalizacje zostały wyznaczone znakami poziomymi oraz pionowymi.



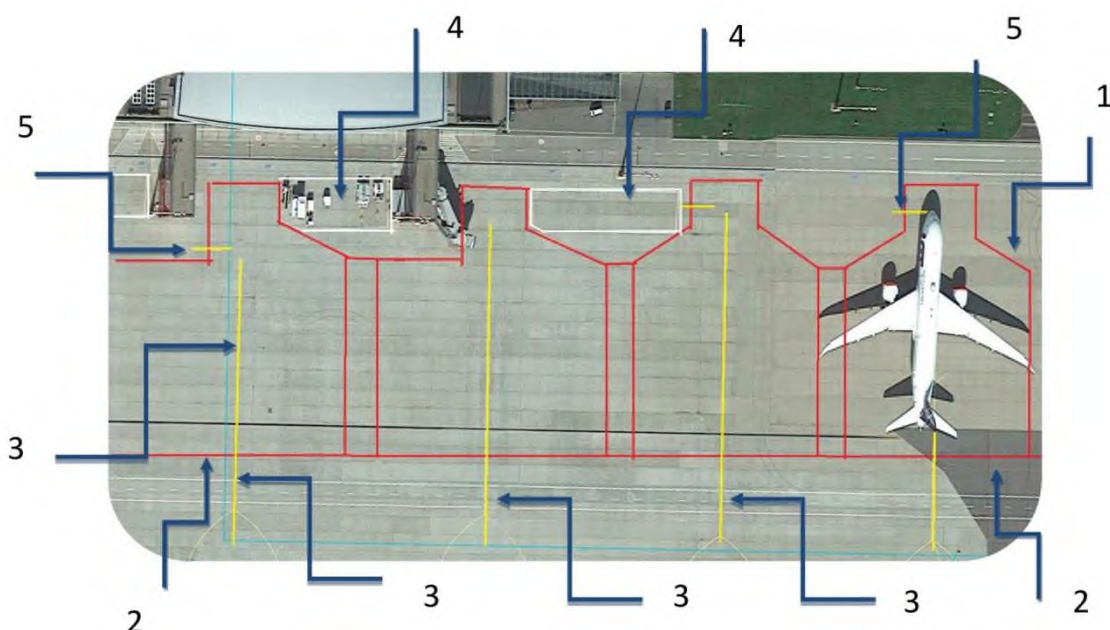
W miejscach, gdzie drogi techniczne krzyżują się z drogą startową zostały wyznaczone miejsca oczekiwania dla pojazdów przed drogą startową. Lokalizacje te zostały wyposażone w znaki pionowe STOP i oznakowanie poziome oraz dodatkowo pulsacyjne czerwone światło.

23.9 Trakty dla pieszych

Trasa dla ruchu pieszego – oznakowanie składa się z ciągłych niebieskich linii wyznaczających przebieg trasy. Przejścia dla pieszych wyznaczone są poprzez poprzeczne białe pasy.



23.10 Oznakowanie na stanowiskach postojowych



1. Linia bezpieczeństwa stanowiska postojowego – pojedyncza linia ciągła koloru czerwonego, która wyznacza strefę pozwalającą zachować bezpieczną odległość od obrysu statku powietrznego.
2. Linia bezpieczeństwa na PPS – linia ciągła koloru czerwonego, która wyznacza granicę stanowiska postojowego, odległość bezpieczną od drogi kołowania.
3. Linia centralna stanowiska postojowego – pojedyncza linia koloru żółtego.
4. Pole techniczne (pole odstawcze sprzętu serwisowego) – pojedyncza linia koloru białego.
5. Poprzeczka ustawienia statku powietrznego – koloru żółtego.

23.11 Numery stanowisk postojowych

Jest to oznakowanie poziome i znaki pionowe – informacja dla kierowców oraz załóg statków powietrznych dotycząca numeru danego stanowiska postojowego (lub numeracji stanowisk postojowych).



Oznakowanie pionowe stanowiska nr 3 i znak pionowy wraz z systemem dokowania – stanowisko nr 4



Oznakowanie poziome stanowiska nr 1

23.12 Oświetlenie

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

Droga startowa jest również wyposażona w:

- Światła linii centralnej są to światła:

- koloru białego na odcinku pomiędzy progiem, a punktem położonym w odległości 900 m od końca DS;

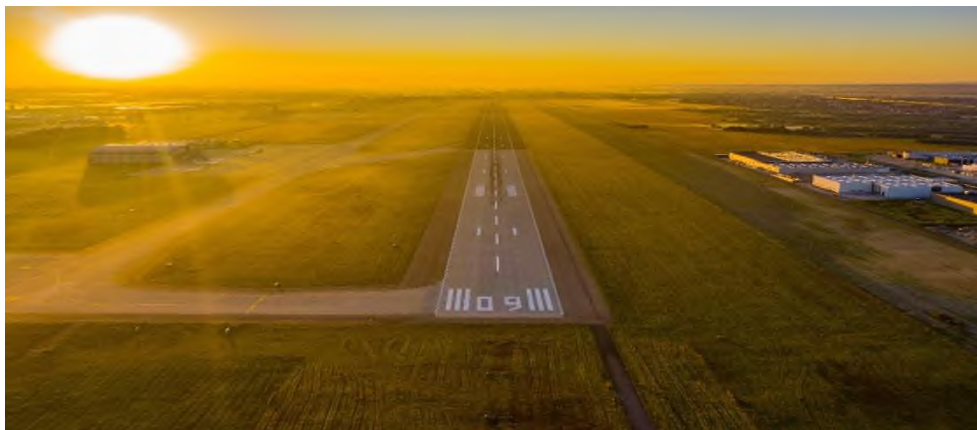
Data:	01.06.2025	Wydanie:	V	Zmiana	0	Strona:	51
-------	------------	----------	---	--------	---	---------	----

Instrukcja ruchu pojazdów i pieszych na terenie Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka

- w kolorach na przemian czerwonym i białym na odcinku 600 m, pomiędzy 900 m, a 300 m od końca drogi startowej;

- koloru czerwonego na ostatnich 300 m.

- Światła strefy przyziemienia – koloru białego na odcinku 200 m do progu 27/09. Światła występują jako pary poprzeczek umieszczonych symetrycznie, w stosunku do osi DS, w rozstawie co 30 m. Odstęp poprzeczny pomiędzy wewnętrznymi światłami wynosi 18 m. Poprzeczki składają się z trzech źródeł światła, odległość pomiędzy nimi wynosi 1,5 m.





Zielone światła progu drogi startowej



Czerwone światła końca DS.

Droga kołowania – oświetlenie krawędziowe dróg kołowania jest koloru niebieskiego. Część dróg kołowania wyposażona jest w światła osi – koloru zielonego.



24. Strefa Ochronna ILS

Na terenie lotniska zainstalowane jest urządzenie radionawigacyjne systemu lądowania według wskazań przyrządów ILS.

UWAGA: W obrębie urządzeń ILS znajduje się strefa krytyczna oraz strefa wrażliwa.



Strefa Ochronna ILS



Strefa Ochronna ILS

24.1 Strefa krytyczna

Strefa krytyczna (critical area) - oznacza strefę o określonych wymiarach rozciągającą się nad wyposażeniem naziemnym podejścia przyrządowego precyzyjnego, w granicach którego obecność pojazdów lub statków powietrznych powoduje niedopuszczalne zakłócenia sygnałów prowadzenia. Strefa krytyczna ILS jest to obszar o określonych wymiarach, wokół lokalizera (localizer) i anteny radiolatarni ścieżki schodzenia, w którym obecność pojazdów, w tym statków powietrznych, podczas wszystkich operacji z użyciem ILS, jest zabroniona. Strefa krytyczna ILS jest chroniona, ponieważ obecność pojazdów lub statków powietrznych w granicach tej strefy spowodowałoby niedopuszczalne zakłócenia sygnału ILS.

24.2 Strefa wrażliwa

Strefa wrażliwa (sensitive area) - oznacza strefę rozciągającą się poza strefę krytyczną, w której parkowanie i/lub ruch statków powietrznych lub pojazdów wpływa na sygnał kierowania do tego stopnia, że może to być uznane za niedopuszczalne dla statków powietrznych wykorzystujących ten sygnał. Jest to obszar, który rozciąga się poza strefę krytyczną, gdzie parkowanie i/lub ruch pojazdów, w tym statków powietrznych, są kontrolowane, aby zapobiec możliwości niedopuszczalnych zakłóceń sygnału ILS podczas operacji z użyciem ILS.

W strefach krytycznych w czasie wszystkich operacji w wykorzystaniu systemu ILS wprowadza się całkowity zakaz przebywania jakichkolwiek pojazdów, włącznie ze statkami powietrznymi. Za kontrolę odpowiada Organ Kontroli Lotniska (Wieża).

Przy wykonywaniu wszystkich prac w tych strefach należy stale prowadzić nasłuch radiowy i pozostawać w łączności z Organem Kontroli Lotniska (Wieża).

Data:	01.06.2025	Wydanie:	V	Zmiana	0	Strona:	55
-------	------------	----------	---	--------	---	---------	----

UWAGA: Zabrania się wjazdu do stref chronionych ILS oraz przebywania w nich bez zezwolenia Organu Kontroli Lotniska (Wieża).

AKTUALNE MAPY:



⓪ - antena lokalizatora (LOC) / antena ścieżki schodzenia (GP).



Na krawędziach strefy krytycznej (obszary zaznaczone kolorem czerwonym na zdjęciach powyżej) rozmieszczone są tabliczki o treści „Strefa krytyczna ILS” (czarny napis na żółtym tle), oddalone od siebie o 30 m.

Na krawędziach strefy wrażliwej (obszary zaznaczone kolorem żółtym na zdjęciach powyżej) rozmieszczone są tabliczki o treści „Strefa wrażliwa ILS”. W fazie obowiązywania LVP wjazd po uzyskaniu zgody Kontrolera Ruchu Lotniczego”. Znaki te znajdują się wyłącznie w miejscach, gdzie możliwe jest zajęcie strefy wrażliwej z drogi utwardzonej zlokalizowanej poza PML, a tym samym możliwy jest dojazd do granicy strefy bez kontroli TWR.

Strefy ochronne systemu lądowania ILS są oznakowane zgodnie z Wytycznymi nr 5 Prezesa ULC z dnia 24.10.2006 r., zapewniając ich wizualne zobrazowanie w polu manewrowym lotniska.

25. Zasady ruchu pojazdów i pieszych w PRN w przypadku wystąpienia warunków ograniczonej widzialności (LVC)

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

Tylko przeszkolony i uprawniony personel ma dostęp do pola ruchu naziemnego lotniska w warunkach LVC.

Służba wjeżdżająca w PML musi być wyposażona w zapasowe radio lub dodatkowy telefon umożliwiające kontakt ze służbami PL bez przelączania się z grupy „Wieża”.

Inne służby mogą przebywać w PML wyłącznie pod nadzorem DOP/KRN spełniając wymogi procedury eskortowania w PL Rzeszów-Jasionka.

Ruch pieszych i pojazdów w polu manewrowym lotniska podlega w sposób restrykcyjny decyzjom TWR i jest ograniczony do niezbędnego minimum (DOP, KRN, LSRG, DEN, DUL, DOPT, Sokolnik) pod warunkiem zachowania ciągłej łączności radiowej z Rzeszów TWR podczas przebywania w i poza pojazdem.

W sposób restrykcyjny wprowadzono przestrzeganie zasad sterylności pola wlotów, co ma na celu zapobieganie nieuprawnionym wtargnięciom na drogę startową.

Zapewniono monitorowanie oznakowania strefy ochronnej ILS-a i sterylności tej strefy w aspekcie dostępu. Monitorowanie realizują służby Dyżurnego Operacyjnego Portu i/lub KRN (Follow-Me) w ścisłym porozumieniu i tylko za zgodą TWR.

Wdrożono obowiązek dodatkowego sprawdzenia stanu pola ruchu naziemnego lotniska przez Dyżurnego Operacyjnego Portu oraz niezależnie przez Dyżurnego Elektryka w fazie przygotowania do wprowadzenia procedur LVP.

25.1 Przygotowanie do wprowadzenia procedur LVP

W fazie przygotowania do wprowadzenia procedur LVP należy przerwać wszelkie prace (nie dotyczy prac niezbędnych np. „Akcja Zima”, prace przy oświetleniu nawigacyjnym) w polu manewrowym lotniska lub jego pobliżu oraz wycofać wszystkie osoby, pojazdy, sprzęt itp. poza jego obręb i bezpośrednio sąsiedztwo. Opuszczenie PML należy zgłosić drogą radiową na „Grupie WIEŻA”. Powrót do prac jest możliwy po odwołaniu obowiązywania procedur LVP ze względu na poprawę pogody.

W fazie przygotowania do wprowadzenia procedury LVP i w trakcie jej trwania, należy informować kierowców wszystkich pojazdów wjeżdżających (oraz osoby wchodzące) na teren części lotniczej lotniska o trwaniu danej fazy LVP. W tym celu należy umieścić tablicę informacyjną na bramie wjazdowej nr 2 oraz umieścić stosowne komunikaty wyświetlane na monitorach na wszystkich posterunkach przy przejściach służbowych.

Instrukcja ruchu pojazdów i pieszych na terenie Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka

W trakcie obowiązywania LVP do ruchu na PPS dopuszcza się pojazdy wyposażone w radionadajnik umożliwiający kontakt z KRN. Pojazdy niewyposażone w radionadajnik mogą przemieszczać się wyłącznie drogą serwisową północną – nie jest wymagana zgoda KRN.

Zajęcie drogi serwisowej południowej i/lub stanowiska na PPS możliwe jest wyłącznie po uzyskaniu zgody KRN drogą radiową. Obowiązuje zgłoszenie do KRN faktu zwolnienia drogi serwisowej południowej i/lub stanowiska na PPS.

Ze względu na ograniczenia w ruchu lotniczym wdrażane w trakcie obowiązywania LVP, oraz dla ułatwienia komunikacji w zakresie związanym z LVP nie wprowadzono zasady utrzymania łączności wszystkich służb na tej samej grupie. Łączność radiowa odbywa się na normalnych zasadach obowiązujących w warunkach dobrej widzialności.

W przypadku utraty orientacji w terenie, uczestnicy ruchu w PRN mogą posłużyć się znakami pionowymi, oznakowaniem poziomym, a także oświetleniem nawigacyjnym, w celu ustalenia własnej pozycji. Lotniskowe oświetlenie nawigacyjne posiada następującą charakterystykę:

- Światła krawędziowe RWY – na odcinku od 0m do 2600m białe, na odcinku od 2600m do 3200m żółte,
- Światła osi RWY – na odcinku od 0m do 2300m białe, na odcinku od 2300m do 2900m biało-czerwone, na odcinku od 2900m do 3200m czerwone,
- Światła krawędziowe dróg kołowania – niebieskie,
- Światła osi dróg kołowania – zielone (na drogach zejścia z RWY odcinek pomiędzy miejscem oczekiwania przed RWY a osią RWY – zielono-żółte).

**F
A
Z
Y

L
V
P**

I. PRZYGOTOWANIE do wprowadzenia LVP DOP ogłasza na grupach indywidualnych komunikat: „Dyżurny Operacyjny ogłasza przygotowanie do LVP” Każda ze służb musi potwierdzić otrzymanie komunikatu np.: „SOL potwierdza PRZYGOTOWANIE do LVP”	
II. ODWOŁANIE PRZYGOTOWANIA do wprowadzenia procedury LVP DOP podaje komunikat na grupie „WIEŻA”: „Dyżurny Operacyjny odwołuje przygotowanie do LVP” Poszczególne służby lotniskowe potwierdzają otrzymanie komunikatu w następującej kolejności: Np.: „Follow potwierdza ODWOŁANIE PRZYGOTOWANIE do LVP”	<ol style="list-style-type: none">1. BAZA SOL2. BAZA PPOŻ3. DOPT4. FOLLOW5. ELEKTRYK6. SOKOLNIK7. STRAŻ GRANICZNA
III. WPROWADZENIE LVP procedury LVP DOP podaje komunikat na grupie „WIEŻA”: „Dyżurny Operacyjny ogłasza wprowadzenie LVP” Poszczególne służby lotniskowe potwierdzają otrzymanie komunikatu w kolejności jak powyżej: np. „Dyżurny Elektryk potwierdza WPROWADZENIE LVP”	
IV. ZAWIESZENIE procedury LVP DOP podaje komunikat na grupie „WIEŻA”: „Dyżurny Operacyjny ogłasza zawieszenie LVP” Poszczególne służby lotniskowe potwierdzają otrzymanie komunikatu w kolejności jak powyżej: np. „... potwierdza ZAWIESZENIE LVP”	
V. ODWOŁANIE procedury LVP DOP podaje komunikat na grupie „WIEŻA”: Dyżurny Operacyjny odwołuje LVP” Poszczególne służby lotniskowe potwierdzają otrzymanie komunikatu w kolejności jak powyżej: np. „... potwierdza ODWOŁANIE LVP”	
VI. ODWOŁANIE LVP Z ZACHOWANIEM PRZYGOTOWANIA do LVP DOP podaje komunikat na grupie „WIEŻA”: „Dyżurny Operacyjny ogłasza odwołanie LVP z zachowaniem przygotowania do LVP” Poszczególne służby lotniskowe potwierdzają otrzymanie komunikatu w kolejności jak powyżej: np. „... potwierdza ODWOŁANIE LVP Z ZACHOWANIEM PRZYGOTOWANIE DO LVP”	

Służby, które nie zostały wymienione powyżej, DOP będzie informował m.in. drogą telefoniczną.

Zapewnienie bezpieczeństwa na drodze startowej i w polu ruchu naziemnego jest priorytetem **wszystkich pracowników oraz użytkowników lotniska**

WAŻNE:

Data:	01.06.2025	Wydanie:	V	Zmiana	0	Strona:	58
-------	------------	----------	---	--------	---	---------	----

- Styl jazdy musi być dostosowane do warunków panujących na nawierzchni, a prędkość do zapisów ujętych w punkcie 14.5 tej instrukcji.
- Pojazdy mechaniczne poruszające się po PRN muszą mieć włączone światła mijania oraz żółte światła błyskowe. Nie dotyczy pojazdów związanych z ochroną i ratownictwem,
- Uczestnik ruchu w PML po odebraniu radiotelefonicznego komunikatu nadanego przez DOP o wprowadzeniu procedury LVP oraz wydania polecenia o zaprzestaniu wszystkich prac (poza pracami koniecznymi – „Akcja Zima”) i nakazu opuszczenia PML musi je bezzwłocznie wykonać i poinformować o wykonaniu,
- W przypadku zatrzymania tendencji pogarszania się warunków meteorologicznych DOP odwołuje przygotowanie do wprowadzenia LVP poprzez nadanie radiotelefonicznego komunikatu,
- W przypadku pogarszania się warunków meteorologicznych DOP ogłasza komunikat z informacją o wprowadzeniu LVP.





26. Zdarzenia niebezpieczne

Mając na względzie bezpieczeństwo wszystkich osób znajdujących się na terenie Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka, należy niezwłocznie zgłaszać wszystkie zdarzenia skutkujące uszkodzeniem (nawet najmniejszym) statku powietrznego do DOP oraz sporządzić protokół zdarzenia w ramach obowiązkowego systemu zgłaszania o zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo zgodnie z INOP pkt. 2.2.8 jak też powiadomić o zdarzeniu przewoźnika.

Każdy wypadek, w którym ucierpiała osoba lub została uszkodzona infrastruktura Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka musi zostać niezwłocznie zgłoszony do LSRG (dowódcę lub dyspozytora), do DOP, a następnie należy sporządzić protokół zdarzenia w ramach obowiązkowego systemu zgłaszania o zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo zgodnie z INOP pkt. 2.2.8.

Każdy kto uczestniczył lub był świadkiem zgłoszonego wypadku ma obowiązek pozostać w miejscu zdarzenia do czasu przybycia właściwych służb oraz udzielenia niezbędnych informacji.

Świadek może opuścić miejsce zdarzenia w przypadku konieczności wypełnienia innych niecierpiących zwłoki obowiązków, wyłącznie za zgodą właściwych służb, które badają okoliczności zdarzenia.

Każdy uczestnik ruchu zobowiązany jest poinformować DOP o wszystkich dostrzeżonych zdarzeniach niebezpiecznych.

W celu wezwania służb ratowniczo-gaśniczych należy zadzwonić pod numer alarmowy 998 (z telefonów wewnętrznych) lub za pomocą radiotelefonu na dedykowanej dla LSRG grupie przekazując jak najwięcej informacji o zaistniałym zdarzeniu. Następnie należy postępować zgodnie z otrzymanymi wytycznymi.

Każdy uczestnik ruchu dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych w przypadku stwierdzenia lub spowodowania:

Data:	01.06.2025	Wydanie:	V	Zmiana	0	Strona:	60
-------	------------	----------	---	--------	---	---------	----

- Zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lotniskowego i/lub drogowego, zaistniałego w wyniku awarii pojazdu ma obowiązek niezwłocznie powiadomić o tym LSRG (dowódcę lub dyspozytora) oraz DOP lub KRN.
- W przypadku zauważonego zagrożenia w polu manewrowym lotniska, niezwłocznie należy powiadomić TWR na kanale 1, a następnie DOP.
- Zanieczyszczenia nawierzchni np., na skutek wycieku paliwa lub innych płynów, ma obowiązek powiadomić niezwłocznie LSRG (dowódcę lub dyspozytora) oraz DOP lub KRN.
- Obecności FOD, zobowiązany jest go podnieść i umieścić w oznaczonym pojemniku FOD.

UWAGA: W każdym powyższym przypadku, należy sporządzić protokół zdarzenia w systemie Logito6.

27. Świadomość sytuacyjna

Świadomość sytuacyjna podczas poruszania się po Lotnisku jest niezbędnym warunkiem ograniczenia ryzyka popełnienia błędów. Jest to kluczowy czynnik sprzyjający powstaniu wypadków i wykroczeń. Kluczowym jest rozpoznanie momentu, w którym trzeba się zatrzymać i zapytać: – „Co ja właściwie robię? Czy to co robię jest bezpieczne? Czy nie stwarza to zagrożenia dla mnie/pozostałych uczestników ruchu?, a następnie zidentyfikować zagrożenia tak, aby przewidzieć i powstrzymać skutki niewłaściwej/yh decyzji. Jeżeli nie zostaną zadane tego typu lub podobne pytania to w łatwy sposób podejmujemy nieodpowiednie działania i podejmujemy niewłaściwe decyzje wpływające negatywnie na bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych.

Świadomość sytuacyjna składa się z trzech poziomów:

- Dostrzeganie tego co dzieje się dookoła nas.
- Zrozumienie tego co dostrzegamy.
- Wykorzystanie tego co rozumiemy, by móc przewidzieć to, co stanie się wkrótce jako następstwo.

Podstawowe przyczyny utraty kontroli nad sytuacją:

- Błędne decyzje,
- Widzenie tunelowe, uległe/pasywne zachowania, przeciążenie pracą, zmęczenie,
- Niewiedza, brak zrozumienia docierających informacji,
- Zbyt duże przywiązanie do konkretnej, dobrze znanej mapy otoczenia i wykonywanie czynności na pamięć, rutyna.

UWAGA: Na lotnisku nie zawsze występują idealne warunki atmosferyczne i doskonała widzialność!

W niniejszej instrukcji przedstawiono środki bezpieczeństwa i informacje, które mają na celu ułatwienie utrzymania świadomości sytuacyjnej podczas przebywania w PRN. Świadomość ta musi być stale podtrzymywana poprzez:

- Rozumienie oraz wypełnianie zezwoleń i poleceń TWR.
- Korzystanie z aktualnej mapy lotniska.

Data:	01.06.2025	Wydanie:	V	Zmiana	0	Strona:	61
-------	------------	----------	---	--------	---	---------	----

- Wiedzę i znajomość znaczenia wzrokowych pomocy nawigacyjnych, które są dostępne na lotnisku, tj. znaki pionowe, oznakowanie poziome, światła i sygnały.
- Znajomość obowiązujących przepisów zawartych w Instrukcji Operacyjnej Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. z o.o. (INOP EPRZ).

28. Procedury podczas niekorzystnych warunków pogodowych

28.1 Działania podejmowane w przypadku wystąpienia silnych wiatrów

W przypadku odnotowania podmuchów wiatru o sile przekraczającej:

- a) 14 m/s (27,2 węzła, 50 km/h) należy:
 - sprawdzić sprawność hamulców wszystkich pojazdów i sprzętów (operujących w bezpośredniej bliskości SP);
 - używać minimalnej liczby pojazdów i sprzętu podczas operacji;
 - zabezpieczyć wszystkie wózki bagażowe oraz pozostałe sprzęty (stojaki, drabiny);
 - zwrócić szczególną uwagę na FOD, opróżnić kontenery na FOD;
 - nie stosować taśm bezpieczeństwa w czasie operacji.
- b) 20 m/s (39 węzłów, 72 km/h) należy:
 - nie stosować pojazdów do odladania SP;
 - ustawić SP tak, aby drzwi oraz schody nie były narażone na bezpośrednie działanie podmuchów wiatru.
- c) 25 m/s (48,6 węzła, 90 km/h) zabrania się:
 - stosowania schodów pasażerskich.

Silny wiatr może doprowadzić do tworzenia się ładunków elektrostatycznych, w związku z tym zabrania się tankowania SP w czasie ich występowania.

Dyspozycję do wykonywania powyższych zaleceń wydaje DOP, który na bieżąco monitoruje wartości dotyczące siły wiatru.

28.2 Działania podejmowane w przypadku wystąpienia burzy

Występują 3 fazy bezpieczeństwa prowadzenia obsługi SP w czasie odnotowania burzy:

- a) ALARM (faza wstępna zagrożenia burzowego);
- b) STOP (faza bezpośredniego zagrożenia burzowego);
- c) WSZYSTKO OK (faza względnego bezpieczeństwa burzowego).

Informacje dotyczące wprowadzenia kolejnych faz zagrożenia burzowego przekazuje DOP poprzez powiadomienie wszystkich służb.

Po otrzymaniu informacji o możliwości zaistnienia zagrożenia burzowego (ALARM) zabrania się używania sprzętu mogącego przewodzić prąd. Należy również ograniczyć liczbę osób przy pracach zewnętrznych do minimum.

Gdy ogłoszona zostanie faza STOP należy:

Data:	01.06.2025	Wydanie:	V	Zmiana	0	Strona:	62
-------	------------	----------	---	--------	---	---------	----

- niezwłocznie przerwać tankowanie SP lub sprzętu oraz odłączyć przewody paliwowe;
- nie używać zestawów słuchawkowych
- nie używać przenośnych urządzeń elektronicznych (telefon, radiotelefon);
- nie trzymać metalowych przedmiotów;
- przerwać boarding/deboarding;
- przerwać ładowanie/rozładowywanie SP;
- wyłączyć urządzenia typu GPU i ASU.

UWAGA: Faza STOP – przerwij wszelką obsługę!

Procedury dla operacji w niekorzystnych warunkach pogodowych zostały szczegółowo opisane w INOP.

29. Procedury związane z naruszeniem postanowień Instrukcji

Zasady ruchu pojazdów i pieszych opisanych w niniejszej Instrukcji mają na celu zapobiegać występowaniu zdarzeń potencjalnie niebezpiecznych, a bezpośredni przełożeni oraz kierownicy działów zobowiązani są zapobiegać wykroczeniom.

Jeżeli kierowca utraci prawo jazdy, traci związane z tym uprawnienia do poruszania się pojazdami. Dodatkowo zobowiązany jest do przekazania bezpośredniemu przełożonemu informacji o utracie uprawnień. W celu bieżącej weryfikacji posiadania uprawnień Kierownicy działów weryfikują w cyklu kwartalnym ich posiadanie przez pracowników. W tym celu zbierane są oświadczenia od pracowników w tym zakresie.

W przypadku stwierdzenia nieprzestrzegania przez Kierującego pojazdem obowiązujących przepisów, DOP posiada prawo do zawieszenia kierującemu zezwolenia do czasu wyjaśnienia zaistniałego zdarzenia i sporządzenia raportu ze zdarzenia.

30. System Zarządzania Bezpieczeństwem

Zasady ruchu na terenie Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka są jednym z elementów składających się na System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS). Każde złamanie zasady ruchu jest naruszeniem zasad bezpieczeństwa.

Osoby niestosujące się do zapisów niniejszej Instrukcji naruszają zapisy art. 210 ust. 1 pkt. 5a Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze (Dz. U. z dn. 2006 r., Nr. 100, poz. 696, z późn. Zm.) i podlegają postępowaniu w sprawach wykroczenia.

Wszystkie naruszenia, incydenty i wypadki będą badane przez Zespół SMS, a następnie podejmowane będą działania zapobiegające ponownemu ich występowaniu w przyszłości.

Data:	01.06.2025	Wydanie:	V	Zmiana	0	Strona:	63
-------	------------	----------	---	--------	---	---------	----

31. Procedury odwoławcze

Od każdej decyzji Zarządzającego lotniskiem przysługuje prawo odwołania się. Odwołanie należy składać do Dyrektora Pionu Operacyjnego - nie później niż w terminie 7 dni roboczych od dnia wydania decyzji.

32. Ważne telefony

SŁUŻBA	NUMER TELEFONU
TWR	17 22 77 671
Dyżurny Operacyjny Portu	17 71 78 680
Dyżurny Operacyjny Portu	609 127 558
LSRG	wew. 998
SOL	wew. 642
SMS	wew. 676