

R-Avia Małgorzata Rogalska
Brogi 2
95-082 Dobroń

Egzemplarz nr.....

INSTRUKCJA OPERACYJNA ŁADOWISKA LDZAŃ

Położenie lądowiska:

Gmina: Dobroń

Powiat: pabianicki

Województwo: Łódzkie

Ldzań, 31.03.2020

NIE DO UŻYTKU OPERACYJNEGO

STRONA WOLNA

NIE DO UŻYTKU OPERACYJNEGO

WYKAZ UŻYTKOWNIKÓW INSTRUKCJI

Nr egz.	Nazwa użytkownika
1.	R-Avia Małgorzata Rogalska - Zarządzający
2.	Urząd Lotnictwa Cywilnego
3.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

KARTA UZGODNIENÍ INSTRUKCJI OPERACYJNEJ LĄDOWISKA „LDZAŃ” - EPLD

Uzgadniający	Opinia	Data / Podpis
Szef Pionu Służb Ruchu Lotniczego EPLK	<i>Uzgodniono</i> <i>Wp</i>	06.05.2018 SZEFL PIONU SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO Jednostki Wojskowej Nr 1158 <i>Wp Wp</i> mjr Wojciech WICHER

LISTA KONTROLNA STRON

STRONA NR	DATA
1	31 marca 2020
2	31 marca 2020
3	31 marca 2020
4	31 marca 2020
5	15 grudnia 2020
6	27 grudnia 2021
7	27 grudnia 2021
8	31 marca 2020
9	15 grudnia 2020
10	15 grudnia 2020
11	27 grudnia 2021
12	15 grudnia 2020
13	27 grudnia 2021
14	31 marca 2020
15	27 grudnia 2021
16	15 grudnia 2020
17	15 grudnia 2020
18	15 grudnia 2020
19	31 marca 2020
20	27 grudnia 2021
21	27 grudnia 2021
22	27 grudnia 2021
23	27 grudnia 2021
24	27 grudnia 2021

SPIS TREŚCI

CZĘŚĆ ADMINISTRACYJNA.....	1-8
1. DANE OPERACYJNO – TECHNICZNE.....	9
1.1. Współrzędne geograficzne punktu odniesienia lądowiska wg WGS-84	
1.2. Odległość lądowiska do najbliższej miejscowości	
1.3. Informacje dotyczące powierzchni terenu lądowiska	
1.4. Częstotliwość, sygnał radiowy	
1.5. Wzniesienie punktu odniesienia lądowiska nad poziom morza	
1.6. Opis przeznaczenia lądowiska	
1.7. Określenie warunków korzystania z lądowiska	
2. CHARAKTERYSTYKA LĄDOWISKA.....	10-18
2.1. Wymiary drogi startowej /pola wzlotów	
2.2. Główny kierunek startu/lądowania	
2.3. Oznaczenie drogi startowej/pola wzlotów	
2.4. Opis rodzaju nawierzchni lądowiska – pasa startowego/drogi startowej	
2.5. Obsługa statków powietrznych /techniczna śmigłowców	
2.6. Ogrózenie	
2.7. Oznaczenie strefy przyziemienia	
2.8. Droga dojazdowa	
2.9. Przestrzeń powietrzna	
2.10. Charakterystyka przedpola	
2.11. Procedury wykonywania lotów z lądowiska oraz informacje o ograniczeniach lokalnych	
3. SYTUACJE SZCZEGÓLNE.....	19-20
3.1. Pola awaryjnych lądowań	
3.2. Zasady wznowienia orientacji	
3.3. Lądowiska (lotniska) zapasowe	
4. WSKAŹNIK KIERUNKU WIATRU.....	21
5. POMOCE RADIONAWIGACYJNE.....	21
6. POMOC MEDYCZNA.....	21
7. POSTERUNEK POLICJI.....	21
8. STRAŻ POŻARNA.....	22
9. INFORMACJE ADMINISTRACYJNE.....	22
9.1. Zarządzający lądowiskiem	
9.2. Użytkownik lądowiska	
9.3. Użytkownicy lądowiska bazujący na stałe	
10. ŁĄCZNOŚĆ Z AMC/ATS.....	22-23
11. OSŁONA METEOROLOGICZNA.....	23

ZAŁĄCZNIKI:

Załącznik nr 1: plan lądowiska w postaci mapy w skali nie większej niż 1:5000 określający:

- główne elementy infrastruktury lądowiska;
- urządzenia i wyposażenie lądowiska, w szczególności wskaźnik kierunku wiatru;
- granice lądowiska.

Załącznik nr 2: plan ratowniczy lądowiska zawierający w szczególności:

- podstawowe dane o lądowisku, w tym dane techniczne lądowiska;
- ogólną informację o statkach powietrznych najczęściej wykonujących starty i lądowania z lądowiska;
- instrukcję alarmowania jednostek przewidzianych do udziału w działaniu ratowniczym, zakres czynności podejmowanych przez zgłaszającego lądowisko w przypadku zdarzenia lotniczego do momentu przybycia jednostek przewidzianych do udziału w działaniu ratowniczym;
- opis zabezpieczenia ratowniczego i gaśniczego w trakcie wykonywania startów, lądowań, postoju oraz tankowania statków powietrznych;
- opis terenu lądowiska, kierunków podejścia i wznoszenia, pól lądowań awaryjnych, usytuowania szpitali oraz innych mających znaczenie elementów dla skutecznego przeprowadzenia działań ratowniczych, w promieniu 1 km dla lądowiska dla śmigłowców lub 3 km, dla lądowiska dla statków powietrznych innych niż śmigłowce, od punktu odniesienia lądowiska, opisanych na mapie w skali 1:25 000 lub większej;
- informację o terminie aktualizacji planu ratowniczego lądowiska, dokonywanej nie rzadziej niż raz w roku.

Załącznik nr 3: dokument potwierdzający zgodę posiadacza nieruchomości, na której znajduje się lądowisko, wraz z dokumentem poświadczającym tytuł prawny do nieruchomości.

Załącznik nr 4: podłużne oraz poprzeczne profile pól wznoszenia podejścia w skali pionowej 1:1000 i poziomej 1:500 odpowiednie do przeznaczenia lądowiska: 1:6, 1:2 (śmigłowce); 1:20, 1:5 (samoloty szybowce) z naniesionymi obiektami wysokościowymi.

Załącznik nr 5: schemat, szkic bądź mapa przedstawiająca elementy lądowiska.

Załącznik nr 6: pozytywna opinia właściwej miejscowo gminy (wójta, burmistrza, prezydenta miasta) w zakresie:

1. zgodności z ustaleniami polityki przestrzennej gminy, określonymi w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy;
2. zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego w przypadku, gdy obowiązuje on na terenie, na którym jest planowane lądowisko;
3. możliwości wykorzystania terenu na cele lądowiska.

Załącznik nr 7: mapę obszaru lądowiska w skali 1:25 000 lub większej, z oznaczoną granicą lądowiska oraz wskazującą istniejące przeszkody lotnicze w promieniu 3000 m od punktu odniesienia lądowiska.

Załącznik nr 8: Schemat rozmieszczenia oświetlenia pasa i przeszkód do lotów nocnych.

1. DANE OPERACYJNO-TECHNICZNE

1.1. Współrzędne geograficzne punktu odniesienia lądowiska według WGS-84:

- szerokość geograficzna: N51 35' 22.68"
- długość geograficzna: E019 15' 15.62"
- punkt odniesienia: środek pola wzlotów
- oznacznik lokalizacji: EPLD

1.2. Odległość lądowiska od najbliższej miejscowości:

Położenie w stosunku od wsi Dobroń:
azymut 168⁰ GEO - odległość 2,5 NM

1.3. Informacje dotyczące położenia lądowiska:

Lądowisko położone jest wśród pól uprawnych, w terenie równinnym, od wschodu ograniczony kompleksem leśnym, od zachodu miejscowością Ldzań.
Całkowita powierzchnia terenu lądowiska to 3,45 ha.

1.4. Częstotliwość, sygnał radiowy radiostacji korespondencyjnej lądowiska:

BRAK.

1.5. Wzniesienie punktu odniesienia lądowiska nad poziom morza:

597 ft (182 m) AMSL

1.6. Opis przeznaczenia lądowiska:

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

Wykorzystywane jest do:

- celów szkolenia lotniczego, prowadzenia rekreacyjnej działalności lotniczej, lotów widokowych i zapoznawczych, skoków spadochronowych oraz organizacji imprez o charakterze lotniczym;
- celów szkolenia i treningu lotnictwa wojskowego i państwowego;
- celów lotnictwa agro-rolniczego i gaśniczego;
- celów ratownictwa oraz lotniczego transportu medycznego.

Określenie warunków korzystania z lądowiska:

Lądowisko całoroczne, czynne 24h, 7 dni w tygodniu. Telefon kontaktowy dotyczący wykonywania lotów: +48 516 375 015. Obowiązkowy kontakt z Zarządzającym w przypadku przylotów i odlotów z wyprzedzeniem, min na 6h przed planowaną operacją. Starty i lądowania statków powietrznych będą się odbywały z jak najmniejszą uciążliwością dla środowiska.

2. CHARAKTERYSTYKA LĄDOWISKA

2.1. Wymiary drogi startowej (pola wzlotów):

Lp.	Nazwa	Wymiary w metrach		Próg pasa przesunięcie	Azymut geograficzny w stopniach	Wzniesienie progów n.p.m.		Rodzaj nawierzchni
		dług.	szer.			początek	koniec	
1.	DS 24	TODA: 960 m TORA: 960 m ASDA: 960 m LDA: 860 m	30 m	z kierunku 244 ⁰ o 285 m	244 ⁰	187m (614ft)	181m (594ft)	Trawa
2.	DS 06	TODA: 860 m TORA: 860 m ASDA: 830 m LDA: 960 m		z kierunku 064 ⁰ o 185 m		064 ⁰	181m (594ft)	187m (614ft)

2.2. Główny kierunek startu/lądowania:

- główny kierunek startu 244⁰ GEO
- główny kierunek lądowania 244⁰ GEO

Lądowisko posiada drogę startową, która pozwala na starty i lądowania na dwóch kierunkach – wschodnim i zachodnim (064°GEO i 244°GEO).

2.3. Oznaczenia drogi startowej (pola wzlotów):

Droga startowa jest oznakowana białymi prostokątnymi betonowymi ogranicznikami o wymiarach 1,0 m x 3,0 m, rozmieszczonymi co 100 m wzdłuż obu krawędzi pasa. Przesunięte progi pasów startowych oznaczone są białymi betonowymi ogranicznikami w kształcie litery „L” o łącznych wymiarach 4,0 m x 4,0 m. Dodatkowo na progach DS, pomiędzy „L” są białe betonowe kwadraty o wymiarach 1,0 m x 1,0 m będące podstawą lamp progowych.

Znaki tożsamości DS „24” oraz „06” są stworzone z betonu, pomalowane na biało, i są zrównane z powierzchnią trawiastą.

Do lotów nocnych wzdłuż obu krawędzi, co 100 m, proporcjonalnie (na betonowych ogranicznikach) rozmieszczone są lampy, w żółtej obudowie i wysokości 20 cm, barwa światła biała - dookólna. Na obu progach DS, lampy kierunkowe o kolorze światła czerwonej i zielonej - po 6 sztuk na każdy kolor i każdy próg DS.

Przy każdej lampie znajduje się chorągiewka w kolorze pomarańczowym, z odblaskową taśmą. Przed progami znajdują się lampy oraz chorągiewki niebieskie. Schemat rozmieszczenia oświetlenia i oznakowania przedstawia załącznik nr 8 do niniejszej Instrukcji.

2.4. Opis rodzaju nawierzchni lądowiska - pasa startowego/drogi startowej:

Nawierzchnia trawiasta.

Obsługa statków powietrznych:

- a) brak możliwości tankowania statków powietrznych paliwem AVGASS 100LL/UL91
- b) możliwość kotwiczenia statków powietrznych na płaszczyznach postojowych.

2.5. Ogrodzenie:

Brak ogrodzenia. Należy zwrócić szczególną uwagę na obecność dzikich zwierząt na oraz w pobliżu DS. Szczególnie, podczas operacji między zachodem a wschodem słońca, zaleca się wykonanie przelotu nad DS w celu zachowania odpowiedniej świadomości sytuacyjnej.

2.6. Oznaczenie strefy przyziemienia:

Strefa przyziemienia wyznaczona jest w miejscu usytuowania znaków tożsamości DS.

2.7. Droga dojazdowa:

Lądowisko znajduje się przy asfaltowej drodze gminnej łączącej Dobroń i Gucin, w miejscowości Ldzań, naprzeciwko domu Ldzań 19, działka nr 880, 95-082 Dobroń.

2.8. Przestrzeń powietrzna:

UWAGA!

Lądowisko Ldzań położone jest wewnątrz strefy MCTR EPLK oraz w bliskiej odległości stref CTR/TMA EPLL.

Strefa MCTR EPLK jest aktywna 24h/7!

**Granice pionowe EPLK MCTR:
GND-2500ft**

**Klasa przestrzeni powietrznej nad i wokół lądowiska LDZAŃ to klasa „D”.
MCTR EPLK – z wyłączeniem aktywnego sektora „D” TMA Łódź – zgodnie z AIP MIL
4.17.1**

**Ze względu na położenie lądowiska w MCTR EPLK operacje wykonywane są
zgodnie z przepisami wykonywania lotów w przestrzeni klasy D.**

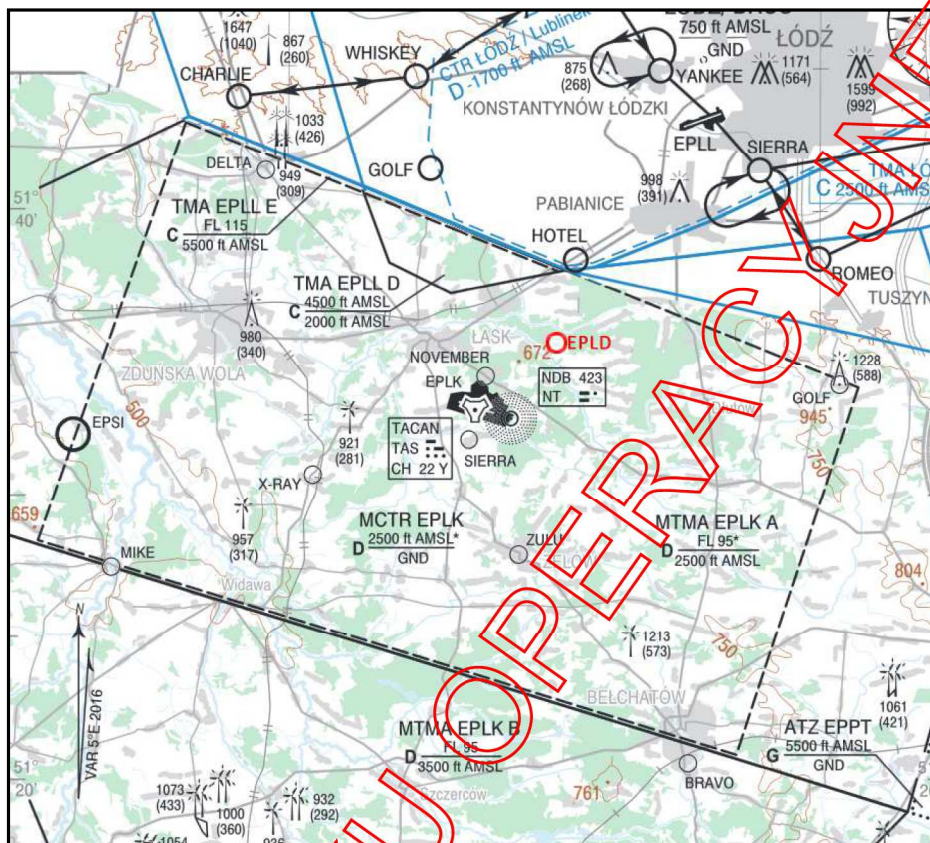
**Załoga zobowiązana jest w każdym przypadku do złożenia planu lotu, uzyskania
zezwolenia wojskowej kontroli ruchu lotniczego na lot i utrzymanie stałej,
dwustronnej łączności z wojskowym organem kontroli lotniska Łask.**

**Bezwzględnie wymagane jest przed startem, każdorazowe uzyskanie zezwolenia oraz
skoordynowanie telefoniczne zamiarów wykonania lotów
z „ŁASK WIEŻA” (+48 261 555 920).**

**Bezwzględnie wymagana jest dwukierunkowa łączność radiowa
z „ŁASK WIEŻA” (133,075 MHz).**

**Poza MCTR EPLK w przestrzeni powietrznej klasy „G”, służbę informacji powietrznej pełni
FIS Warszawa
„WARSZAWA INFORMACJA” częstotliwość 128,575 MHz.**

Dodatkowo informacje o bieżącej sytuacji operacyjnej, aktywności pobliskich stref TSA można uzyskać w NOTAM/AUP/UUP oraz ASM 3 pod nr tel. +48 22 574 57 33 (33-35).



Planowana aktywność na kolejny dzień przestrzeni powietrznej podawana jest w bieżącym AUP w sekcji uwagi. Szczegółowe informacje na temat aktywności poszczególnych tras i elementów przestrzeni powietrznej, tj. rzeczywistego czasu ich wykorzystania lub rezygnacji z wykonywania lotów w danym dniu są dostępne w AMC Polska.

Aktualne zobrazowanie graficzne przestrzeni powietrznej jest dostępne na stronie AMC Polska (<http://amc.pansa.pl>)

2.9. Charakterystyka przedpola:

Lądowisko położone jest na południe od miejscowości Dobroń (5,9 km), przy drodze łączącej Dobroń ze wsią Ldzań i dalej wsią Gucin. Lądowisko położone jest w sąsiedztwie pól uprawnych. Jego wschodni kraniec styka się z kompleksem leśnym. Kraniec zachodni dochodzi do głównej drogi w miejscowości Ldzań. Dalej w kierunku zachodnim, przy drodze głównej występują zabudowania gospodarcze i mieszkalne, za którymi dalej w stronę zachodnią rozciąga się kolejny kompleks leśny otaczający dolinę rzeki Grabi. Wzdłuż głównej drogi w miejscowości Ldzań występują drzewa. Pozostała część przestrzeni jest wolna od jakichkolwiek przeszkód.

a) Przeszkody lotnicze:

L.p.	Rodzaj obiektu	Wysokość [m] n.p.m.	Wysokość [m] n.p.t	Oświetlenie przeszkody	Kierunek GEO od ARP	Odległość od ARP
1.	Drzewo owocowe	184	5	NIE	244 ⁰	550m
2.	Drzewa liściaste	209	30	TAK	244 ⁰	690m
3.	Budynek gospodarczy	189	10	NIE	244 ⁰	550m
4.	Budynki mieszkalne	189	10	NIE	244 ⁰	550m
5.	Kompleks leśny	204	25	NIE	244 ⁰	700m
6.	Kompleks leśny	214	30	TAK	064 ⁰	600m
7.	Maszt telefonii komórkowej	232	45	NIE	001 ⁰	740m

b) Obiekty charakterystyczne:

L.p.	Rodzaj obiektu	Wysokość	Wysokość	Oświetlenie przeszkody	Kierunek GEO od ARP/HRP	Odległość od ARP/HRP
BRAK						

2.10. Procedury wykonywania lotów z lądowiska oraz informacje o ograniczeniach lokalnych dotyczących ich wykonywania:

2.10.1. OGÓLNE PROCEDURY OPERACYJNE

2.10.1.1. Wszystkie przyloty i odloty muszą być uzgadniane z zarządzającym lądowiskiem - Małgorzata Rogalska tel. +48 516 375 015, na minimum 6h przed planowanym przylotem. Za bezpieczeństwo operacji powietrznych odpowiedzialny jest dowódca statku powietrznego.

2.10.1.2. Operacje startów i lądowań z lądowiska mogą być wykonywane:

a) zgodnie z poniższą tabelą:

TYP STATKU POWIETRZNEGO	DZIEŃ		NOC	
	PUŁAP CHMUR	WIDZIALNOŚĆ W LOCIE NIE MNIejsza NIŻ	PUŁAP CHMUR	WIDZIALNOŚĆ W LOCIE NIE MNIejsza NIŻ
Samoloty i inne statki powietrzne	Z dala od chmur i z widocznością ziemi	1500 m ¹⁾	450 m (1500 ft) AGL	5000 m
Śmigłowce	Z dala od chmur i z widocznością ziemi	1500/800 m ²⁾	450 m (1500 ft) AGL	3000 m ³⁾

1) Z prędkością przyrządową (IAS) 140 węzłów (kts) lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu lub wszelkich przeszkód dla uniknięcia kolizji.

2) Jeżeli wykonują manewry z prędkością zapewniającą w odpowiednim stopniu możliwość zauważenia innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód w czasie wystarczającym do uniknięcia kolizji.

3) Jeżeli pilot stale będzie utrzymywał kontakt wzrokowy z ziemią i taką prędkością manewrową, która umożliwi zauważenie w porę innego ruchu lub przeszkód, aby uniknąć kolizji.

b) wykonywanie lotów specjalnych VFR w strefie kontrolowanej może być dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC (TWR MIL EPLK). W lotach specjalnych VFR obowiązują warunki dodatkowe opublikowane w AIP Polska ENR 1.2;

c) lądowisko dopuszczone do operacji wykonywanych wg. przepisów z widocznością VFR w dzień i w nocy. Minima zgodnie z przepisami dotyczącymi lotów z widocznością VFR – z Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r.

d) prędkość i dopuszczalna składowa wiatru zgodnie z ograniczeniami zapisanymi w Instrukcji Użytkownika w Locie danego statku powietrznego.

2.11.2. SZCZEGÓLNE PROCEDURY OPERACYJNE

2.11.2.1 Starty i lądowania na którymkolwiek kierunku mogą być wykonywane przez statki powietrzne, których osiąговые parametry (techniczne) pozwalają na ich bezpieczne wykonanie tj. przejście nad przeszkodami z przewyższeniem minimum 15 m, oraz lądowanie i dobieg z uwzględnieniem skróconego dystansu DS.

2.11.2.2 W czasie pracy TWR MIL EPLK, statki powietrzne podczas ruchu naziemnego prowadzą nasłuch na częstotliwości Łask Tower 133,750 MHz, natomiast w powietrzu prowadzą łączność z Łask Tower 133,750 MHz.

W czasie, gdy TWR MIL EPLK nie pracuje, statki powietrzne podczas ruchu naziemnego oraz podczas lotu po kręgu prowadzą korespondencje radiową na częstotliwości (Air-to-Air) 123,450 MHz rozgłaszając swój znak wywoławczy, pozycje oraz swoje zamiary. Po opuszczeniu kręgu, prowadzą łączność na częstotliwości Warszawa Informacja 128,575 MHz.

2.11.2.3 Loty w rejonie lądowiska mogą być wykonywane zgodnie z przepisami dla lotów VFR i na ustalonych wysokościach oraz wyłącznie po uprzednim uzyskaniu zezwolenia od TWR MIL EPLK.

2.11.2.4 Starty, odloty i przyloty do/z lądowiska Łdzań wymagają uzyskania zezwolenia od TWR MIL EPLK oraz złożenia planu lotu.

2.11.2.5 Loty po kręgu nad lądowiskiem mogą odbywać się w dzień i w nocy po północnym kręgu dwuzakrętowym. Prawy krąg dla RWY24 / lewy krąg dla RWY06. Wysokość lotu po kręgu – 300m (1000 ft) AGL. Należy zwrócić szczególną uwagę na bliskość granicy CTR/TMA EPLL oraz punktu VFR EPLL-H, w którego rejonie mogą znajdować się statki powietrzne będące na łączności z TWR EPLL (124,230 MHz).

2.11.2.6 W przypadku chęci wykonania lądowania na lądowisku przez przylatujące statki powietrzne, w przypadku braku informacji o kierunku wiatru i kierunku wykorzystywanego pasa, powinien on przylecieć nad ARP lądowiska na wysokości przewyższającej o ok. 100 m. (300 ft) wysokość lotu po kręgu, zorientować się na podstawie wskaźnika kierunku wiatru o kierunku wiatru i po wybraniu kierunku lądowania rozpocząć procedurę budowy pełnego kręgu nadlotniskowego. Wskazany jest poinformowanie metodą rozgłaszania ewentualnych innych użytkowników lądowiska o swoich zamiarach.

2.11.2.7 SKOKI SPADOCHRONOWE

Jednoczesne wykonywanie skoków spadochronowych i lotów statków powietrznych jest możliwe przy zapewnieniu przez organizatora skoków dwustronnej łączności radiowej. Wysok skoczków możliwy jest tylko i wyłącznie po: upewnieniu się przez organizatora lotów drogą radiową, czy w rejonie lądowiska znajdują się inne statki powietrzne, ogłoszeniu komunikatu drogą radiową przez dowódcę statku powietrznego wywożąc go skoczków lub przez organizatora lotów, że wysok

nastąpi za podany czas, na danej wysokości. Dowódcy statków powietrznych przylatujących z zamiarem lądowania, na czas od wyskoku skoczków do ich lądowania ma obowiązek oczekiwania w rejonie wskazanym drogą radiową przez organizatora lotów lub Zarządzającego. Wszystkie operacje lotnicze należy zgłaszać Zarządzającemu. Wykonywanie operacji startów i lądowań może odbywać się wyłącznie za zgodą organizatora lotów lub Zarządzającego. Obowiązuje również Rozporządzenie MI i B z dnia 4 października 2017 r. w sprawie kierującego lotami poz. 1960.

2.11.3 PROCEDURY ANTYHAŁASOWE

Lądowisko LDZAŃ położone jest w bezpośredniej bliskości wielu działek letniskowych w miejscowościach Ldzań oraz Ldzań-Kolonia. Zalecany pas do startu i lądowania to DS 24. Jednakże pilot podejmuje ostateczną decyzję co do wyboru kierunku startu i/lub lądowania w zależności od warunków meteorologicznych, osiągnięć statku powietrznego, kwestii operacyjnych oraz własnych umiejętności.

2.11.3.1 PRÓBA SILNIKA

Zabrania się wykonywania prób silnika w miejscach pomiędzy drogą powiatową (na zachód od progu DS 06) a ARP. Zaleca się używanie minimalnej mocy silników podczas operacji naziemnych w tym rejonie.

2.11.3.2 START

Start z kierunku DS 24 należy wykonać z odchyłką w prawo o około 15 stopni od osi pasa. Pierwszy zakręt wykonać dopiero po minięciu zabudowań mieszkalnych w miejscowości Ldzań.

2.11.3.3 WZNOSZENIE

Po oderwaniu należy utrzymywać prędkość zapewniającą najlepszy gradient wznoszenia.

2.11.3.4 KRAĞ

Zaleca się wykonywanie dwuzakrętowego kręgu północnego. Należy zwrócić szczególną uwagę na bliskość granicy CTR/TMA EPLL oraz punktu VFR EPLL-H, w którego rejonie mogą znajdować się statki powietrzne będące na łączności z TWR EPLL (124,230 MHz).

2.11.4 LOTY NOCNE

2.11.4.1 Wykonywanie lotów nocnych odbywa się przy użyciu urządzeń (lamp) zamontowanych na stałe wzdłuż krawędzi DS 24/06, rozmieszczonych według załącznika nr 8. Oświetlenie nie jest zgodne ze standardami ICAO.

2.11.4.2 Uruchomienia oświetlenia dokonuje zarządzający na wniosek pilota statku powietrznego korzystającego z lądowiska, który powinien być zgłoszony z 24 godzinnym wyprzedzeniem.

2.11.4.3 Zabrania się wykonywania startów i lądowań na lądowisku w nocy bez włączonego oświetlenia.

2.11.4.5 Światła krawędziowe drogi startowej, barwy białej, dookólne (co 100 metrów)

Światła początku drogi startowej, jednokierunkowe, barwy zielonej (6 sztuk)

Światła końca drogi startowej, jednokierunkowe, barwy czerwonej (6 sztuk)

Światła wskaźnika kierunku wiatru, barwy białej, dookólne.

Światła krawędziowe drogi startowej (przed progami obu DS.), barwy niebieskiej, dookólne (100 metrów przed progiem DS)

NIE DO UŻYTKU OPERACYJNEGO

2.11.5 PRZEPISY NAZIEMNE

2.11.5.1 STATKI POWIETRZNE

Kołowanie wykonuje się z łącznością radiową, po pasie startowym. Jeżeli nie jest prowadzona łączność radiowa należy zwiększyć obserwację przestrzeni powietrznej, utrzymywać nasłuch radiowy na częstotliwości Łask Tower 133,750 MHz (w czasie pracy TWR MIL EPLK)

W czasie, gdy TWR MIL EPLK nie pracuje, statki powietrzne podczas ruchu naziemnego na częstotliwości (Air-to-Air) 123,450 MHz prowadzą „korespondencje rozgłaszania” o własnych zamiarach, o wykonywanych i planowanych manewrach.

2.11.5.2 POJAZDY MECHANICZNE

Poruszanie się pojazdów mechanicznych po lądowisku dozwolone tylko w przypadku prac pielęgnacyjnych na lądowisku, za zgodą Zarządzającego.

2.11.5.3 OSOBY PIESZE

Osoby piesze mogą poruszać się wzdłuż północnej krawędzi lądowiska.

2.11.6 OPŁATY

Za operację startu/lądowania pobiera się opłatę zgodną z cennikiem.

3. SYTUACJE SZCZEGÓLNE

3.1. Pola awaryjnych lądowań:

W przypadku przerwania pracy silnika przy starcie, na kierunku 244⁰ GEO do wysokości 100m AGL należy lądować na wprost, unikając zderzenia z przeszkodami terenowymi. Na wysokości od 100m do 150m AGL należy lądować na wybranym polu wykonując zakręty do 90⁰.

Po starcie na kierunku 064⁰ GEO teren za pasem, w zasadzie całkowicie zalesiony. Najdogodniejsze pola do lądowania awaryjnego znajdują się po obu stronach (północnej i południowej) od pasa 24-06, do niego równoległe. Na wysokości powyżej 150m AGL można przy sprzyjających warunkach rozważyć powrót do lądowiska wykonując zakręt o 180⁰.

3.2. Zasady wznowienia orientacji:

W przypadku utraty orientacji geograficznej, dowódca statku powietrznego powinien podjąć próbę jej wznowienia za pomocą dostępnych środków radionawigacyjnych, nawigacji satelitarnej i innych, z uwzględnieniem posiadanego zapasu paliwa, pory dnia i warunków atmosferycznych.

Sposoby wznowiania orientacji geograficznej:

Wariant A

1. zapisać godzinę utraty orientacji geograficznej szczegółowej i kierunku lotu;
2. określić przypuszczalny rejon aktualnego położenia (tzw. orientacja ogólna);
3. przyjąć kierunek do najbliższego obiektu liniowego: znana rzeka, tor kolejowy, główna droga;
4. wykonać dolot wzdłuż tego obiektu do charakterystycznego miejsca, nad którym jednoznacznie można wznowić orientację szczegółową.
5. przyjąć dalszy plan działania (lotu) w zależności od posiadanego zapasu paliwa, dysponowanego czasu do zachodu słońca oraz warunków meteorologicznych, polegający na:
 - dolocie do lotniska docelowego,
 - lub
 - dolocie do najbliższego lądowiska,
 - lub
 - wyborze terenu przygodnego, nadającego się do bezpiecznego lądowania i wykonania lądowania zapobiegawczego wg procedury opisanej w Instrukcji Użytkownika w Locie danego statku powietrznego i przepisów z tym związanych.

Wariant B

1. Podjąć próbę skorzystania z pomocy Służby Ruchu Lotniczego:

- A. TWR/APP EPLK
- B. TWR EPLL
- C. FIS WARSZAWA

i posiadanych urządzeń radiowo-nawigacyjnych oraz transpondera;

2. Nawiązać łączność, przedstawić zaistniałą sytuację oraz poprosić o pomoc w określeniu pozycji, która będzie możliwa, jeśli statek powietrzny znajduje się w zasięgu pokrycia radarowego.

Uwaga! W przypadku rzeczywistego zagrożenia dla załogi statku powietrznego należy ustawić kod transpondera 7700.

3. Zwiększyć wysokość lotu, (jeśli pułap chmur na to pozwala) w celu zwiększenia zasięgu łączności i wejścia w zasięg radaru, nawiązać łączność z właściwym organem ATS, z którym utrzymywana jest łączność lub na częstotliwości ratowniczej 121,500 MHz, podać swój znak rozpoznawczy, sytuację oraz zapas paliwa.

4. Po określeniu pozycji poprosić o podanie położenia lub kursu do lotniska/lądowiska leżącego w zasięgu możliwego dolotu statku powietrznego lub innej informacji.

3.3. Lądowiska (lotniska) zapasowe:

Nazwa lotniska	KDG z lądowiska EPLD	Odległość w KM	Znak wywoławczy	Częstotliwość radiowa
EPLL	032 ⁰	17,2	Łódź Wieża	124,230 MHz
EPBE *	157 ⁰	22,6	Bełchatów Radio	118,900 MHz
EPPT	127 ⁰	37,9	Piotrków Radio	119,305 MHz
EPSI**	259 ⁰	31,9	N/D	N/D
MIL EPLK ***	231 ⁰	6,7	Łask Wieża	133,075 MHz

* Nie jest publikowane w AIP VFR.

** Lądowisko Sieradz położone jest poniżej sektora A MTMA EPLK, którego granice pionowe zawierają się w przedziale wysokości od 2500 ft AMSL do FL 95. Poczynając od THR 25, w kierunku północno-wschodnim znajduje się granica MCTR EPLK. Powoduje to, że wszystkie operacje z wyłączeniem startów w kierunku zachodnim, muszą być wykonywane po uzgodnieniu z MIL TWR Łask na częstotliwości 133,075 MHz (start z kierunku 07 i lądowanie na kierunku 25 wiążą się z wlotem w MCTR, a lądowanie na kierunku 07 z potencjalnym wlotem w przypadku go-around). Wykonywanie lotów powinno odbywać zgodnie z przepisami dla klasy przestrzeni D (m.in. FPL, dwustronna łączność z MIL TWR EPLK, zgoda na wlot w przestrzeń kontrolowaną uzgodniona z MIL TWR EPLK na częstotliwości 133,075 MHz lub telefonicznie tel. +48-261-555-920.

*** Lotnisko EPLK jest dostępne jedynie w sytuacji EMERGENCY.

3.4. Ograniczenia lokalne:

Ze względu na ciągłą aktywność strefy MCTR EPLK należy obowiązkowo uzyskać telefoniczne zezwolenie na wykonywanie operacji lotniczych od TWR EPLK. Należy bezwzględnie złożyć Plan Lotu, a operacje lotnicze wykonywać na ciągłej dwukierunkowej łączności z TWR MIL EPLK „ŁASK WIEŻA” (133,075 MHz).

4. WSKAŹNIK KIERUNKU WIATRU

Po północnej stronie DS, 200 m od THR RWY 24, około 1 m od jego krawędzi, na maszcie o wysokości 2,5m umieszczony jest podświetlony (do lotów nocnych) rękaw lotniczy w białe - czerwone pasy.

5. POMOCE RADIONAWIGACYJNE

BRAK pomocy radionawigacyjnych na lądowisku.

Pomoce radionawigacyjne dostępne w najbliższej okolicy:

RODZAJ	ID	CZĘSTOTLIWOŚĆ	NAMIAŁ od ARP	ODLEGŁOŚĆ od ARP	UWAGI
ILS/DME	IAS	110,9 MHz	N/D	N/D	EPLK
DVOR/DME „Wiączyn Dolny”	LOZ	112,4 MHz	045 ⁰ MAG	17,8 NM	EPLL

6. POMOC MEDYCZNA

SZPITAL

ul. Warszawska 62A

98-100 Łask

tel. 999 / 112

(10,8 km)

SZPITAL

ul. Jana Pawła II 68

95-200 Pabianice

tel. 999 / 112

(11,4 km)

7. POSTERUNEK POLICJI

Komenda Powiatowa Policji

ul. Żeromskiego 18

95-200 Pabianice

tel. 997 / 112

8. STRAŻ POŻARNA

OSP Dobroń
ul. Pabianicka 1
95-082 Dobroń
tel. 998 / 112

9. INFORMACJE ADMINISTRACYJNE

9.1. Właściciel terenu pod lądowisko:

Zbigniew Grzelak, Ldzań 19, 95-082 Dobroń
powiat pabianicki, gmina Dobroń, województwo łódzkie
+48 531 047 396

9.2. Zarządzający lądowiskiem:

„R-Avia” Małgorzata Rogalska, Brogi 2, 95-082 Dobroń, +48 516 375 015, r.avia@poczta.fm

9.3. Użytkownicy lądowiska (bazujący na stałe na lądowisku):

„R-Avia” Małgorzata Rogalska, Brogi 2, 95-082 Dobroń, +48 516 375 015, r.avia@poczta.fm

10. ŁĄCZNOŚĆ Z AMC/ATS**AMC Polska (Zespół ASM-2)**

PON-PT 06:00 – 14:00 (05:00 – 13:00) UTC
ASM2 +48 22 574 57 32, +48 22 261 828 129
Faks +48 22 574 57 38, +48 22 261 828 473

AMC Polska (Zespół ASM-3)

+48 22 574 57 33 do 35,
H24
+48 22 261 828 229
+48 22 261 828 130
Faks +48 22 574 57 37, +48 22 261 828 529

ARO

Tel. +48 22 574 71 73
Fax: +48 22 574 71 88
e-mail: aro@pansa.pl

ARCC Warszawa

ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa

tel: +48 22 574 51 90

fax: +48 22 574 51 99

AFS:EPWWYCYX

email: arcc@pansa.pl

ATS

SŁUŻBA	ZNAK WYWOŁAWCZY	CZĘSTOTLIWOŚĆ	NR TEL
MIL-TWR	ŁASK WIEŻA	133,075 MHz	+48 261 555 920
MIL-APP	ŁASK ZBLIŻANIE	125,350 MHz	+48 261 555 066
TWR	ŁÓDŹ WIEŻA	124,230 MHz	+48 42 687 07 01 +48 885 747 261
ATIS	N/D	135,675 MHz	+48 22 574 72 57
FIS	WARSZAWA INFORMACJA	128,575 MHz	+48 22 574 55 85

11. OSŁONA METEOROLOGICZNA

Właściwe terytorialnie biuro meteorologiczne:

Centralne Biuro Prognoz Lotniczych – Meteorologiczne Biuro Nadzoru

+48 22 846 06 82

+48 22 569 45 92

+48 503 122 805

fax: + 48 22 846 3818

Zakres danych i informacji meteorologicznych dostępnych na lądowisku:

Informacje meteorologiczne (m.in. METAR, TAF, SIGNIFICANT do 700hPa, GAMET, itd.) pozyskiwane poprzez stronę www.imgw.pl w zakładce „Awiacja”.Dodatkowo dostępne są obrazy radarowe podając adresy zakładek: <http://pogodynka.pl/radareuro> oraz <http://pogodynka.pl/radary>.

Dla potrzeb lądowiska nie są opracowywane dedykowane informacje meteorologiczne.