

Rozdział I

DANE TECHNICZNO – OPERACYJNE LĄDOWISKA - (EPGY)

1. POŁOŻENIE I PRZEZNACZENIE LĄDOWISKA:

Lądowisko „Grądy” położone jest pod TSA 02 sektor D, którego granice pionowe wynoszą od GND do FL660. Wykonywanie startów z lądowiska jest możliwe **tylko** w przypadku braku aktywności strefy TSA-02D. Aktywność strefy podawana jest w Biuletynie wykorzystania przestrzeni powietrznej AUP, z którego należy określić zakres czasowy i wysokościowy aktywności.

1.1 Punkt odniesienia lądowiska:

Współrzędne punktu odniesienia - /ARP/ - *środek geometryczny pasa startowego* -

- długość geograficzna: **21° 46' 39.49" E** } pomiar wykonano zgodnie z zapisami
 - szerokość geograficzna: **52° 50' 13.11" N** } zaw. w dok. **ICAO 9674 „WGS-84”**

1.2 Wzniesienie terenu nad poziom morza:

124,21 m AMSL.

1.3. Położenie w stosunku do miasta Ostrów Mazowiecka:

- azymut 300° GEO, odległość 9,5 km (5,1 NM).

1.4. Przeznaczenie:

Lądowisko GRĄDY jest przeznaczone do wykonywania lotów VFR w dzień i w nocy na statkach powietrznych, których parametry startu i lądowania mieszczą się w rozporządzalnej długości pasa startowego – o masie całkowitej do 5700 kg.

2. CHARAKTERYSTYKA POLA WZLOTÓW

2.1. Wymiary pola wzlotów:

Tabela Nr 1

Oznaczenie	Nazwa	Wymiary w metrach		Rodzaj nawierzchni	Kierunek (azymut)
		Długość	Szerokość		
27	Pole wzlotów W tym Droga startowa	804	50	Trawiasta	GEO 275 ° MAG 271
		804	24,4	utwardzona	
09	Droga startowa	804	24,4	Utwardzona	GEO 95° MAG 91

2.2. Nawierzchnia pola wzlotów:

trawiasta, o wymiarach 920 m długości i 100 m szerokości. Po środku pasa startowy utwardzony – o nawierzchni asfaltowej. Po obu stronach pasa nawierzchnie trawiaste /pobocza/ dobrze zadarnione o szerokości 38 m z każdej strony pasa.

Na przedłużeniu powierzchni utwardzonych oraz poboczy, znajdują się trawiaste powierzchnie o długości 60 m zabezpieczające przerwany start.

2.3. Charakterystyka przedpola:

- lądowisko położone jest w zachodniej części niedużego masywu leśnego, otoczone lasem mieszanym z przewagą sosny / samosiewy/, o wysokości drzewostanu 5 do 15 m. Po starcie na kierunku wschodnim brak pól dogodnych do awaryjnego lądowania. W obu kierunkach na szerokości 100m wycinka leśna na długości 200m od granicy pola wzlotów.

2.4. Znaki lotniskowe

Pole wzlotów jest oznakowane białymi chorągiewkami rozmieszczonymi co 100 m po obu stronach. Początek i koniec oznaczony chorągiewkami koloru czerwonego.

Nawierzchnia asfaltowa drogi startowej dobrze kontrastuje z trawiastymi poboczami. Do lotów szkolnych po kręgu może być wykładana litera „T” z płócien koloru białego lub kontrastowego podczas pokrywy śnieżnej.

2.5. Wskaźnik kierunku wiatru

Po południowej stronie pasa startowego na jego krawędzi trawiastej, umieszczony jest – standardowy rękaw lotniczy pomalowany w biało-czerwone pasy, na maszcie o wys. 12 m /obok kontenera stanowiącego pomieszczenie operacyjne lądowiska/.

2.6. Oświetlenie do lotów nocnych:

Do lotów nocnych pas startowy oświetlony jest lampami przenośnymi. Wykładane światła: THR, krawędziowe RWY, krawędziowe TWY wg załączonego schematu.

2.7. Zarządzający lądowiskiem:

TARGOR-TRUCK Sp. z OO
Ośrodek Szkolenia Lotniczego FTO „Targor Flight Club”
Lądowisko „Grądy”, Antoniewo 13, 07-311 Wąsewo;
Gmina: Ostrów Mazowiecka
województwo: Mazowieckie
Łączność stacjonarna: Tel/Fax: **0-29 – 746 98 19**
Telefony GSM:
Dyrektor: 601 204 371
Kierownik szkolenia: 506 113 858.

2.8. Użytkownicy:

- Targor-Truck \Sp. z oo, Ośr. Szkol. Lotniczego FTO Targor Flight Club;
- Zakład Usług Agrolotniczych w Mielcu, Baza P.Poż. i Agro;
- Sprint Air Aviation School Sp.z oo z siedzibą w Warszawie;
- Aeroklub Północnego Mazowsza w Przasnyszu;

2.9. Łączność z organami Służby Ruchu Lotniczego:

FIS Olsztyn – pracujący na częstotliwości 118,775 MHz, tel. 0-22-574 55 88;
faks 0-22-5747586

ASM-3 telefon: + 48-22-574 57 33 (do 5)

3. OSŁONA RADIOWA, RADIONAWIGACYJNA I METEOROLOGICZNA.

3.1. Radiostacja korespondencyjna UKF:

- znak wywoławczy GRĄDY RADIO - pracująca na częstotliwości **126,925 MHz**;
(w czasie wykonywania lotów szkolnych)

3.2. Urządzenia radiowo - nawigacyjne: - brak.

3.3. Osłona meteorologiczna.

Centralne Biuro Prognoz Lotniczych w Warszawie tel. 0-22- 846 38 18

846 06 82

Biuro Prognoz Meteorologicznych Białystok, ul. Ciołkowskiego 2/3, 15-245 Białystok;
Tel. 085- 748 61 50;

4. PRZESZKODY LOTNICZE W REJONIE LĄDOWISKA

Brak przeszkód lotniczych w rozumieniu definicji. Lądowisko położone jest wewnątrz masywu leśnego co stanowi poważne utrudnienie lotów dla niektórych rodzajów statków powietrznych, szczególnie dla SP bez napędu ze względu na występującą turbulencję termiczną nad pasem startowym oraz mała ilość pól do awaryjnego lądowania na kierunku wschodnim.

Miejsce celowo pozostawiono puste

Rozdział II
PROCEDURY WYKONYWANIA LOTÓW I SKOKÓW
NA LĄDOWISKU I W JEGO STREFIE

1. Lądowisko posiada jedną drogę startową, która pozwala na starty i lądowania na dwóch kierunkach – wschodnim i zachodnim. Kierunek zachodni jest bardziej przyjazny do startów z uwagi na pobliskie pola przydatne do lądowań awaryjnych.

2. Wykonywanie lotów:

Loty w strefie lądowiska mogą być wykonywane zgodnie z przepisami dla lotów VFR i na ustalonych wysokościach.

2.1. Loty po kręgu i nad lądowiskiem, mogą odbywać się zarówno po lewym jak i prawym kierunku kręgu. Wysokość lotu po kręgu - 300 m /1000 ft/. Kierownik lotów szkolnych, o ile sytuacja ruchowa na to pozwala, w celach szkoleniowych może obniżyć wysokość w lotach po kręgu do 150 m AGL.

2.2. Loty nocne mogą być wykonywane przy oświetleniu pasa startów i lądowań lampami przenośnymi rozmieszczonymi wg załączonego schematu.

2.3. Przyłoty i odloty statków powietrznych podczas lotów szkolnych stosują się do procedury podanej przez Kierownika lotów szkolnych.

Uwaga 1:

Zabrania się wykonywania startów i lądowań samolotów poza utwardzoną nawierzchnią pasa startowego.

Uwaga 2:

Na statkach powietrznych bezsilnikowych unikać wykonywania lotów, gdy występuje boczny wiatr o prędkości powyżej 6 m/sek. oraz w okresach silnej termiki.

2.4. Loty szybowcowe odbywają się wg przepisów dotyczących tych lotów. Dopuszcza się w zasadzie starty na holu za samolotem, starty za wyciągarką stosować wyjątkowo i zaleca się aby wykonywali je doświadczeni piloci.

3. Wykonywanie skoków spadochronowych:

3.1. Wymiary lądowiska, jego nawierzchnia oraz otoczenie lasem o wysokości ok. 15 m nie sprzyjają prowadzenia szkolenia spadochronowego. Dopuszcza się wykonywanie skoków spadochronowych tylko w dzień i przez doświadczonych skoczków.

3.2. Dowódcy statków powietrznych przylatujących z zamiarem lądowania, na czas od wysokości skoczków do ich lądowania, mają obowiązek oczekiwać w rejonie wskazanym drogą radiową przez Kierownika skoków/kierownika lotów.

Rozdział III

MINIMALNE WARUNKI ATMOSFERYCZNE DO LOTÓW VFR

Tabela nr 3

Rodzaj statków powietrznych	Dzień		Noc	
	Podstawa chmur (m.)	Widzialność (m.)	Podstawa chmur (m.)	Widzialność (m.)
Samoloty	150	1500	500	5000
Szybowce	500	5000	500	5000
Śmigłowce	150	1500	300	3000
Balony	500	5000	500	5000

- Prędkość wiatru: czołowy 15 m/s dla samolotów i śmigłowców; składowa boczna według Instrukcji Użytkowania w Locie danego statku powietrznego.
- Dla szybowców prędkość wiatru czołowego maksymalnie 12 m/s lub zgodnie z Instrukcją Użytkowania w Locie lub Programem Szkolenia.

Miejsce celowo pozostawiono puste

Rozdział IV SZCZEGÓLNE PRZYPADKI W LOCIE

1. Awaria silnika podczas startu lub w locie

- 1.1. W przypadku przerwania pracy silnika przy starcie, do wysokości 100 m AGL, należy lądować na wprost, unikając zderzenia z przeszkodami terenowymi (dopuszczalna zmiana kierunku do 30° przy przechyleniu nie większym niż 15°).
Na wysokości od 100 do 150m AGL należy lądować na wybranym polu wykonując zakręty do 90° przy przechyleniu do 30°. Na kierunku startu 275° dogodnie pola do lądowania awaryjnego. Na kierunku 95° teren w zasadzie zalesiony, niewielkie pola w pobliżu zabudowań wsi Antoniewo. Najdogodniejsze pola do lądowania awaryjnego znajdują się w odległości ok. 1,5 km, na północno-zachodnim kierunku od osi pasa. Na wysokości powyżej 150 m AGL można przy sprzyjających warunkach rozważyć powrót do lądowiska wykonując zakręt o 180° z przechyleniem do 30°.

2. Utrata orientacji geograficznej.

- 2.1 W przypadku utraty orientacji geograficznej, załoga posiadająca łączność radiową stosuje się do instrukcji Kierownika Lotów lub Informatora informacji powietrznej /FIS Olsztyn/ z którym utrzymuje łączność.

2.2. Sposób wznawiania orientacji geograficznej:

Wariant 1

- ⇒ zapisać godzinę utraty orientacji geograficznej szczegółowej i kierunek lotu. Określić przypuszczalny rejon aktualnego położenia (tzw. orientacja ogólna);
- ⇒ przyjąć kierunek do najbliższego obiektu liniowego: znana rzeka, tor kolejowy, główna droga. Dolot wzdłuż tego obiektu do charakterystycznego miejsca nad którym jednoznacznie można wznówić orientację szczegółową;
- ⇒ przyjąć dalszy plan lotu w zależności od:
 - 1/ zapasu paliwa
 - 2/ dysponowanego czasu do zachodu słońca
 - 3/ warunków meteorologicznych

dolotu do lotniska docelowego

lub

dolotu do najbliższego lądowiska

lub

wyboru terenu przygodnego, nadającego się do bezpiecznego lądowania i wykonania lądowania zapobiegawczego wg procedury opisanej w Instrukcji Użytkowania w Locie danego statku powietrznego i przepisów z tym związanych.

Wariant 2

- ☉ skorzystać z pomocy Służby Informacji Powietrznej [FIS];
- ☉ włączyć kod transpondera 7700 /oznacza niebezpieczeństwo dla statku powietrznego/ i zgłosić zaistniałą sytuację oraz prosić o pomoc w określeniu pozycji, która będzie możliwa jeżeli SP znajduje się w zasięgu pokrycia radarowego.

- zwiększyć wysokość lotu /jeżeli pułap chmur na to pozwala/ w celu zwiększenia zasięgu łączności i wejścia w zasięg radaru i nawiązać łączność z sektorem FIS który nas słyszy lub na częstotliwości ratowniczej 121,500 MHz, podać swój znak rozpoznawczy, sytuację oraz zapas paliwa. Poprosić o podanie położenia lub kursu do lotniska/lądowiska leżącego w zasięgu możliwego do lotu statku powietrznego lub innej informacji.
- postępować wg wskazówek Informatora Służby Ruchu Lotniczego. Po określeniu orientacji szczegółowej poinformować o tym fakcie FIS. Po uzyskaniu akceptacji w/w służby kontynuować lot wg własnego planu.

2.3. W przypadku pogorszenia się pogody poniżej minimalnych warunków atmosferycznych pilota i/lub lotniska, należy lądować na jednym z podanych lotnisk zapasowych.

3. Lotniska zapasowe

Tabela Nr 4

Nazwa lotniska	KDG z lotniska Przasnysz	Odległość w km	Uwagi
Szymany	323°	91	
Przasnysz	288°	60	
Chrcynno	244°	68	
Babice	228°	87	

Miejsce celowo pozostawione puste

Rozdział V
PRZEPISY RUCHU NAZIEMNEGO STATKÓW POWIETRZNYCH
ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH I OSÓB PIESZYCH.

1. Statki powietrzne.

Kołowanie na start i ze startu z łącznością radiową, wykonuje się po pasie startowym, a następnie prostopadle do miejsca postoju statków powietrznych lub wg poleceń Kierownika Lotów (skoków). Jeżeli nie działa łączność radiowa /brak kierownika lotów/ zwiększyć obserwację przestrzeni powietrznej, utrzymywać nasłuch radiowy na częstotliwości lądowiska oraz podawać własne zamiary o wykonywanych i planowanych manewrach.

2. Środki transportu

Transport szybowców i samochodów na start i ze startu, odbywa się skrajem lądowiska wg wskazówek wydanych przez organizatora lotów na odprawie przedlotowej.

Z uwagi na wąski pas wykonywania startów, zasady ruchu naziemnego muszą być szczegółowo omówione na odprawie i ściśle przestrzegane przez personel zabezpieczający loty. Wszelki ruch pojazdów w czasie trwania lotów może odbywać się za wyłączną zgodą Kierownika lotów.

3. Osoby piesze

Osoby piesze poruszają się skrajem lądowiska wg otrzymanych wskazówek od Kierownika Lotów, Zarządzającego lądowiskiem, Kierownika szkolenia lub osobę przez nich wyznaczoną . Osobom postronnym nie znającym przepisów ruchu lotniczego na lądowisku przydziela się przewodnika /opiekuna/.

Instrukcję opracował:
Jerzy Kwieciński