



# **INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA WARSZAWA-BABICE**

INSTRUKCJA OPERACYJNA ZOSTAŁA ZATWIERDZONA  
PRZEZ PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO  
ORAZ  
WPROWADZONA DO UŻYTKU W  
CENTRUM USŁUG LOGISTYCZNYCH  
„LOTNISKO WARSZAWA-BABICE”  
ZARZĄDZENIEM DYREKTORA CUL

USTALENIA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ OBOWIĄZUJĄ  
KAŻDEGO PRACOWNIKA CENTRUM USŁUG  
LOGISTYCZNYCH „LOTNISKO WARSZAWA-BABICE”  
W ZAKRESIE JEGO FUNKCJI I OBOWIĄZKÓW  
OPERACYJNYCH

---

WARSZAWA

2011



## KARTA UZGODNIENÍ

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

UZGADNIAM

.....  
data i podpis

ZMIANA NR 10 do Instrukcji Operacyjnej Lotniska Warszawa-Babice została zatwierdzona przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Pismo ..... / ..... z dnia .....

(m.p)

Z up. PREZESA  
Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Michał Karłowicz

(pieczęć i podpis osoby uprawnionej)

ZMIANA NR 10 do Instrukcji Operacyjnej Lotniska Warszawa-Babice została uzgodniona przez Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Karta uzgodnień ..... / ..... z dnia .....

(m.p)

Z upoważnienia  
Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

Michał Mikolajczak

(pieczęć i podpis osoby uprawnionej)

ZMIANA NR 10 do Instrukcji Operacyjnej Lotniska Warszawa-Babice wprowadzona do użytku służbowego zarządzeniem Zarządzającego lotniskiem Warszawa – Babice.

Zarządzeniem nr 2/2021 / ..... z dnia 29.01.2021

(m.p)

(pieczęć i podpis osoby uprawnionej)



Ze względu na to, że proponowane zapisy Instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa - Babice (EPBC), Wydanie I/2011, uwzględniające jej zmianę nr 10, są zgodne z obowiązującymi przepisami i zapewniają bezpieczeństwo operacji lotniczych, orzeczono jak w sentencji.

Zatwierdzenie niniejszej Instrukcji operacyjnej przez Prezesa Urzędu nie oznacza automatycznego wejścia jej zapisów w życie. Zarządzający lotniskiem powinien dokonać formalnego dopuszczenia do stosowania operacyjnego zatwierdzonego wydania Instrukcji operacyjnej lotniska poprzez złożenie podpisu wraz z datą na jej karcie uzgodnień oraz wprowadzić jej zapisy do Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych (AIP VFR Polska).

### **Pouczenie**

1. Od niniejszej decyzji odwołanie nie przysługuje, jednak strona niezadowolona z rozstrzygnięcia może na podstawie art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.
2. Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może na podstawie art. 52 § 3 i art. 53 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2018 r. poz. 1302 z późn. zm.), wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji. Wpis stały od skargi wynosi 200 zł. Strona ma możliwość ubiegania się o zwolnienie od kosztów albo przyznanie prawa pomocy. Wniosek o przyznanie prawa pomocy, na podstawie art. 243 § 1 ustawy Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi może być złożony do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego przed wszczęciem postępowania lub w jego toku. Wniosek jest wolny od opłat sądowych.
3. Na podstawie art. 127a i art. 127 § 3 Kodeksu postępowania administracyjnego strona może w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji zrzec się prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy poprzez złożenie stosownego oświadczenia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Z dniem doręczenia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, że strona nie będzie mogła wnieść wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, ani skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie.

Z up. PREZESA  
Urzędu Lotnictwa Cywilnego

*Michał Kozłowski*  
Dyrektor  
Departamentu Lotnisk



Warszawa, dnia 29.01.2021 r.

## ZARZĄDZENIE nr 2/2021

**Dyrektora Centrum Usług Logistycznych**  
z dnia 29.01.2021 r.

**w sprawie:** wprowadzenia poprawek do I wydania „Instrukcji Operacyjnej Lotniska Warszawa-Babice”.

Na podstawie Decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego nr LTL-3.551.1.2020.ULC.5 z dnia 14.01.2021r. zarządza się co następuje:

### § 1


Wprowadza się do użytku w Centrum Usług Logistycznych „Lotnisko Warszawa-Babice” zmianę nr 10 do „Instrukcji Operacyjnej Lotniska Warszawa-Babice”.

### § 2

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Dyrektor

**DYREKTOR**  
Centrum Usług Logistycznych  
*E. Sadowska*  
Emilia Sadowska

	Instrukcja Operacyjna Lotniska Warszawa - Babice	Część 0: Administrowanie Instrukcją Operacyjną
--	---	--

## CZĘŚĆ 0.

### ADMINISTROWANIE INSTRUKCJĄ

#### 0.1 Układ i zawartość Instrukcji Operacyjnej Lotniska Warszawa-Babice.

Część 0	ADMINISTROWANIE INSTRUKCJĄ	Str. 1-20
0.1.	Układ i zawartość instrukcji operacyjnej Lotniska Warszawa-Babice	Str. 1
0.2.	System zatwierdzania oraz wprowadzania zmian i uzupełnień	Str. 9
0.3.	System dystrybucji, zmian i uzupełnień instrukcji operacyjnej	Str. 10
0.4.	Arkusz zmian i uzupełnień	Str. 11
0.5.	Oświadczenie, że dokonywanie zmian o poprawkach jest niedozwolone	Str. 12
0.6.	Wykaz obowiązujących stron.	Str. 13
Część 1.	INFORMACJE OGÓLNE	Str. 1-8
1.1.	Cel i zakres dokumentacji	Str. 1
1.2.	Wymogi prawne certyfikatu lotniska	Str. 2
1.3.	Warunki użytkowania lotniska	Str. 2
1.4.	Dostępny system informacji lotniczej	Str. 3
1.4.1.	Rozpowszechnianie informacji w cyklu AIRAC	Str. 3
1.4.2.	Sporządzanie i rozpowszechnianie informacji NOTAM	Str. 3
1.4.3.	Informacja meteorologiczna	Str. 3
1.4.4.	Osoby odpowiedzialne za rozpowszechnianie informacji lotniczej	Str. 4
1.5.	System rejestrowania ruchu statków powietrznych	Str. 4
1.6.	Obowiązki kierownika lotniska Warszawa-Babice	Str. 5
Część 2	INFORMACJE SZCZEGÓŁOWE O LOKALIZACJI LOTNISKA	Str. 1-8
2.1.	Opis lokalizacji lotniska Warszawa-Babice	Str. 1
2.2.	Plan lotniska pokazujący główne urządzenia operacyjne	Str. 2
2.3.	Plan lotniska pokazujący jego granice	Str. 3
2.4.	Położenie lotniska względem m. st. Warszawy oraz położenie wszelkich urządzeń lotniskowych leżących poza lotniskiem	Str. 4
2.4.1.	Położenie lotniska względem m. st. Warszawy	Str. 4
2.4.2.	Położenie urządzeń lotniskowych leżących poza terenem lotniska	Str. 5
2.5.	Szczegóły aktu własności lotniska	Str. 6
2.5.1.	Inwentaryzacja terenu lotniska	Str. 6
2.5.2.	Szczegóły aktu lub dokumentu nieruchomości lotniska	Str. 9



CZĘŚĆ 3.	DANE SZCZEGÓŁOWE O LOTNISKU	Str. 1-26
3.1.	Dane administracyjne, nawigacyjne i organizacyjne	Str. 1
3.1.1.	Nazwa lotniska	Str. 1
3.1.2.	Klasyfikacja lotniska	Str. 1
3.1.3.	Zarządzający lotniskiem	Str. 2
3.1.4.	Zarządzanie ruchem lotniczym	Str. 2
3.1.5.	Położenie lotniska	Str. 2
3.1.6.	Charakterystyka przedpoła lotniska	Str. 3
3.2.	Wymiary lotniska i informacje z tym związane	Str. 3
3.2.1	Drogi startowe	Str. 3
3.2.2.	Deklarowane rozporządzalne długości TORA, TODA, ASDA, LDA	Str. 4
3.2.3.	Drogi kołowania	Str. 5
3.2.4.	Płyty postojowe	Str. 5
3.2.5	Płyty prób i obsługa technicznych statków powietrznych	Str. 6
3.3.	Wyposażenie lotniska	Str. 6
3.3.1.	Urządzenia radiowe	Str. 6
3.3.2.	Urządzenia radionawigacyjne oraz system świetlny lotniska	Str. 7
3.4.	Zaopatrywanie i obsługa statków powietrznych	Str. 8
3.4.1.	Obsługa pasażerska	Str. 8
3.4.2.	Zaopatrywanie statków pow. w paliwo i zasilanie lotniskowe	Str. 8
3.5.	Obsługa techniczna statków powietrznych	Str. 8
3.6.	Rejon lotów lotniska Warszawa-Babice	Str. 8
3.6.1.	Ogólna charakterystyka rejonu lotów	Str. 8
3.6.2.	Strefa ruchu nadlotniskowego	Str. 9
3.7.	Ustalone strefy pilotażu	Str. 9
3.7.1.	Strefa – EP TRA 25	Str. 10
3.7.1.1.	Procedury zamawiania strefy TRA 25	Str. 10
3.7.2.	Strefa – BABICE AREA	Str. 10
3.8.	Stałe trasy dolotowe i odlotowe VFR lotniska Warszawa-Babice	Str. 11
3.9.	Wykonywanie lotów	Str. 12
3.9.1.	Krąg nadlotniskowy	Str. 13
3.9.2.	Procedury ograniczenia hałasu	Str. 13
3.10.	Procedury i ograniczenia lokalne	Str. 14
3.10.1.	Procedura lądowania	Str. 14

3.10.2	Procedura odlotu od lotniska	Str. 14
3.11	Wykonywanie lotów nocnych	Str. 14
3.12	Procedury wykonywania lotów szybowcowych	Str. 15
3.12.1	Procedury zamawiania strefy Babice AREA	Str. 15
3.12.2	Procedury wykonywanie lotów w strefie Babice AREA	Str. 15
3.12.3	Warunki wykonywania dolotów szybowców do strefy Babice AREA	Str. 15
3.12.4	Procedury wstrzymania, ogr. lub przerywania lotów w Babice AREA	Str. 16
3.12.5	Procedury wykonywania lotów w strefie TRA 25	Str. 16
3.12.6	Loty szybowcowe przy użyciu wyciągarki	Str. 17
3.12.7	Zasady wykonywania lotów akrobacyjnych na szybowcach w ATZ	Str. 17
3.13	Wykonywanie skoków spadochronowych	Str. 17
3.14	Loty balonów, sterowców, motolotni, lotni, paralotni itp.	Str. 18
3.15	Loty modeli	Str. 18
3.16	Loty sanitarne i ratownicze oraz lssp.	Str. 18
3.17	Procedury startów, lądowań i podlotu śmigłowców z płyty nr 5 i 6	Str. 18
3.17.1	Ogólne zasady	Str. 18
3.17.2	Start i lądowanie śmigłowca w przypadku wykorzystania RWY 10	Str. 19
3.17.3	Start i lądowanie śmigłowca w przypadku wykorzystania RWY 28	Str. 19
3.18	Procedury startów i lądowań z wykorzystaniem lotniska LPR	Str. 19
3.18.1	Informacje ogólne	Str. 19
3.18.2	Miejsce startu i lądowania śmigłowca HEMS w oddz. Warszawa	Str. 20
3.18.3	Miejsce postoju śmigłowców HEMS (TLOF)	Str. 20
3.18.4	Oświetlenie	Str. 20
3.18.5	Procedury startu i lądowania śmigłowców HEMS	Str. 20
3.18.6	Schemat infrastruktury lotniska LPR	Str. 21
3.19	Punkty charakterystyczne w rejonie pola wzlotów śmigłowców	Str. 22
3.20	Procedury nawiązania łączności radiowej	Str. 22
3.20.1	Dolot do lotniska	Str. 22
3.20.2	Start z lotniska	Str. 22
3.21	Przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Warszawa-Babice	Str. 22
3.21.1	Przeszkody na podejściu do lądowania	Str. 22
3.21.2	Przeszkody w rejonie kręgu nadlotniskowego	Str. 23
3.22	Procedury nastawienia wysokościomierza	Str. 23



3.23	Minimalne warunki atmosferyczne lotniska Warszawa-Babice do lotów z widocznością (przyloty i odloty).	Str. 23
3.24	Charakterystyka meteorologiczna lotniska.	Str. 23
3.24.1	Charakterystyka lotniczo-klimatyczna i mikroklimatyczna regionu.	
3.24.2	Charakterystyka wybranych elementów klimatycznych lotniska.	Str. 24
3.25	Informacje dodatkowe.	Str. 25
3.26	Oplaty lotniskowe.	Str. 25
3.27	Sytuacje szczególne w locie nadlotniskowym, lotniska zapasowe.	Str. 26
3.27.1	Utrata orientacji geograficznej w rejonie lotniska Warszawa-Babice.	Str. 26
3.27.2	Utrata łączności radiowej.	Str. 26
3.27.3	Lotniska zapasowe.	Str. 27
Część 4	DANE DOTYCZĄCE LOTNISKOWYCH PROCEDUR OPERACYJNYCH I ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA	Str.1-32
4.1	Lotniskowy system obiegu informacji.	Str. 1
4.1.1	Schemat lotniskowego systemu obiegu informacji.	Str. 1
4.1.2	Osoby funkcyjne odpowiedzialne za przekazywanie informacji.	Str. 3
4.1.3	Wykaz służb i stanowisk SKO.	Str. 3
4.1.4	Kierowanie pracą SKO.	Str. 3
4.1.5	Zadania i odpowiedzialność personelu SKO.	Str. 3
4.1.6	Obowiązki personelu operacyjnego.	Str. 5
4.1.6.1	Obowiązki kierownika sekcji kierowania operacjami.	Str. 5
4.1.6.2	Obowiązki personelu lotniskowej służby informacji powietrznej.	Str. 6
4.1.6.3	Obowiązki informatora AFIS.	Str. 6
4.1.6.4	Obowiązki dyżurnego informacji lotniczej lotniska EPBC.	Str. 7
4.1.7	Obowiązki personelu odpowiedzialnego za zabezpieczenie naziemne.	Str. 8
4.1.8	Zasady kierowania lotami szkolnymi.	Str. 9
4.1.9	Wyposażenie pomieszczeń SKO.	Str.10
4.1.10	Procedury organizacyjno -techniczne w SKO.	Str. 12
4.1.11	Dostęp do pomieszczeń SKO.	Str. 12
4.1.12	Autoryzacja dokumentów wystawianych przez personel SKO.	Str. 12
4.1.13	Zapisy prowadzone podczas dyżuru operacyjnego.	Str. 12
4.1.14	Planowanie pracy personelu SKO.	Str. 13
4.1.15	Wymagane, posiadane uprawnienia personelu operacyjnego.	Str. 13
4.1.16	Wymagane uprawnienia nietatowego personelu operacyjnego.	Str. 13
4.2	Dostęp do pola naziemnego ruchu lotniskowego.	Str. 14
4.3	Lotniskowy plan awaryjny.	Str. 14
4.4	Ratownictwo i ochrona przeciwpożarowa.	Str. 15
4.4.1	Charakterystyka zagrożenia lotniczego.	Str. 15
4.5	Pole manewrowe lotniska.	Str. 15

4.5.1	Ruch naziemny na lotnisku	Str. 15
4.5.2	Zasady wykonywania lotów	Str. 16
4.6	Pomoce wizualne i lotniskowy system zasilania	Str. 16
4.6.1	Przeprowadzane inspekcje i konserwacje lotniskowych świateł nawigacyjnych i przeszkodowych.	Str. 16
4.6.2	Zasilanie energetyczne, centralne i awaryjne	Str. 18
4.7	Utrzymanie pola naziemnego ruchu lotniczego	Str. 18
4.7.1	Procedury utrzymania pola naziemnego ruchu lotniczego	Str. 18
4.8	Zabezpieczenie prac na lotnisku	Str. 21
4.9	Zarządzanie płytą postojową (procedury zarządzania)	Str. 21
4.10	Zarządzanie płytą (procedury bezpieczeństwa)	Str. 22
4.11	Harmonogram inspekcji pola naziemnego ruchu lotniczego	Str. 23
4.12	Kontrola poruszania się pojazdów po lotnisku	Str. 23
4.12.1	Ruch kołowy	Str. 23
4.12.2	Zasady wydawania zezwoleń na prowadzenie pojazdów	Str. 24
4.12.3	Ruch pieszy	Str. 25
4.12.4	Warunki bezpieczeństwa dla użytkowników pojazdów mech.	Str. 25
4.13	Zarządzanie zagrożeniami ze strony zwierząt	Str. 26
4.14	Kontrola przeszkód	Str. 26
4.15	Plan i procedury usuwania przeszkód i materiałów niebezpiecznych	Str. 27
4.15.1	Usuwanie statków powietrznych unieruchomionych	Str. 27
4.16	Usuwanie przeszkód lotniczych	Str. 27
4.17	Postępowanie z materiałami i substancjami niebezpiecznymi	Str. 28
4.18	Operacje w warunkach ograniczonej widoczności	Str. 30
4.19	Ochrona obiektów radarowych i pomocy nawigacyjnych	Str. 31
Część 5	ADMINISTRACJA LOTNISKA, SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM I SZKOLENIE PRACOWNIKÓW LOTNISKA	Str. 1-86
5.1.	Szczegółowe dane dotyczące administracji lotniska	Str. 1
5.1.1	Struktura organizacyjna	Str. 1
5.1.2	Schemat struktury organizacyjnej CUL” Lotnisko Warszawa-Babice”	Str. 2
5.1.3	Osoby odpowiedzialne za kierowanie i nadzorowanie	Str. 3
5.1.4	Obowiązki Dyrektora CUL	Str. 3
5.1.5	Obowiązki głównego księgowego CUL	Str. 4



5.1.6.	Obowiązki kierownika lotniska.	Str. 4
5.1.7.	Obowiązki głównego specjalisty ds. jakości i bezp. lotniczego	Str. 5
5.1.8.	Obowiązki zastępcy kierownika lotniska ds. operacyjnych.	Str. 5
5.1.9.	Obowiązki zastępcy kierownika lotniska ds. logistyki.	Str. 6
5.1.10.	Obowiązki pełnomocnika ds. ochrony lotniska	Str. 7
5.1.11.	Obowiązki współużytkowników lotniska	Str. 8
5.1.12.	Graficzny schemat organizacyjny systemu bezpieczeństwa	Str. 9
5.2.	System bezpieczeństwa lotniczego	Str. 9
5.2.1.	Cele i zadania realizowane przez Program Ochrony Lotniska	Str. 9
5.2.2.	Zasady polityki w zakresie bezpieczeństwa lotniczego	Str. 10
5.2.3.	Zapobieganie zdarzeniom lotniczym na lotnisku Warszawa-Babice	Str. 10
5.2.4.	Obowiązki, zadania i kompetencje kierownika syst. jakości i BL	Str. 11
5.2.5.	Zasady i metody pozyskiwania informacji o zdarzeniach lotniczych	Str. 12
5.2.6.	Wykaz telefonów sił i środków powiadamianych przez AFIS	Str. 12
5.2.7.	Metodyka określana przyczyn zdarzeń lotniczych	Str. 13
5.2.8.	Opis stosowanych procedur	Str. 14
5.2.9.	Szczegółowy opis zasad i procedur wprowadzania zaleceń profilakt.	Str. 15
5.2.10.	Zasady pełnienia nadzoru nad wprowadzeniem zaleceń	Str. 15
5.3.	Ochrona i bezpieczeństwo lotniska	Str. 16
5.3.1.	Organizacja systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniska	Str. 16
5.3.2.	Strefy zastrzeżone lotniska	Str. 18
5.3.3.	Strategia i planowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem. i ochrona lotniska Warszawa - Babice.	Str. 19
5.3.4.	Program Ochrony lotniska Warszawa-Babice	Str. 20
5.4.	Planowanie działań na wypadek sytuacji kryzysowych	Str. 21
5.4.1.	Zorganizowanie Centrum Koordynacji Antykryzysowej	Str. 21
5.4.2.	Plan postępowania na wypadek porwania	Str. 24
5.4.3.	Plan postępowania na wypadek sabotażu	Str. 30
5.4.4.	Plan postępowania w sytuacji zagrożenia środkami masowego rażenia	Str. 33
5.4.5.	Procedury alarmowe w niespodziewanej sytuacji wysokiego ryzyka	Str. 40
5.4.6.	Działania i procedury stosowane w przypadku zagrożenia bombowego	Str. 41
5.4.7.	Przyjmowanie informacji telefonicznej o zagrożeniu bombowym	Str. 42

5.4.8	Sposób postępowania w przypadku otrzymania informacji o planowanym zamachu bombowym	Str. 44
5.4.9	Procedury w przypadku zagrożenia bombowego na ziemi	Str. 44
5.4.10	Procedury w przypadku zagrożenia bombowego w powietrzu	Str. 44
5.4.11	Klasyfikacja zagrożeń zamachem bombowym	Str. 47
5.4.12.	Ewakuacja i przeszukanie SP będącego obiektem zagrożenia	Str. 48
5.4.13.	Ewakuacja statku powietrznego	Str. 50
5.4.14.	Informacja o incydentach mających miejsce na ziemi i w powietrzu	Str. 50
5.4.15.	Środki ostrożności	Str. 51
5.5.	Program szkolenia personelu	Str. 52
CZĘŚĆ 6	WYŁĄCZENIA /ODSTĘPSTWA/ ZEZWOLENIA OD NORM I ZALECEŃ OKREŚLONYCH W PRZEPISACH MIĘDZYNARODOWYCH I KRAJOWYCH	Str. 1-2
6.1.	Ogólne zasady odstępstw od norm i zaleceń w eksploatacji lotniska.	Str. 1
6.2.	Odstępstwa od instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa – Babice	Str. 1
CZĘŚĆ 7	INDEKS SKRÓTÓW I HASEŁ	Str. 1-6
7.1.	Wykaz skrótów i oznaczeń	Str. 1
7.2.	Terminy formalne	Str. 6
	ZAŁĄCZNIKI	
Zał. nr 1.	Plan lotniska	Str. 1-2
Zał. nr 2.	Mapa (IFR, VFR, przyloty, odloty, tranzyt, loty szkolne, podloty).	Str. 1-14
Zał. nr 3.	Procedury przekazywania części obowiązków operacyjnych służbie dyżurnej przez zarządzającego lotniskiem	Str. 1-2
Zał. nr 4.	Akt własności lotniska lub zasady współużytkowania lotniska	Str. 1-6
Zał. nr 5.	Dane szczegółowe o lotnisku	Str. 1-6
Zał. nr 6.	Procedura rejestru ruchu statków powietrznych na lotnisku Warszawa – Babice	Str. 1-6
Zał. nr 7.	Kontrola poruszania się osób i pojazdów	Str. 1-6
Zał. nr 8.	Instrukcja korzystania z łączności radiowej na terenie lotniska	Str. 1-2
Zał. nr 9.	Plan Działania w Sytuacjach Zagrożenia	Str. 1-2
Zał. nr 10.	Instrukcja bezpieczeństwa pożarowego obiektów lotniskowych	Str. 1-2
Zał. nr 11.	Planowanie zadań na wypadek sytuacji kryzysowych	Str. 1-14



Załącznik nr 12	Procedury usuwania unieruchomionych / niesprawnych statków powietrznych	Str. 1-2
Załącznik nr 13	Procedury inspekcji pola naziemnego ruchu lotniczego oraz powierzchni ograniczających przeszkodę	Str. 1-2
Załącznik nr 14	Mapa pow. ograniczających wysokość zabudowy w otoczeniu EPBC	Str. 1-2
Załącznik nr 15	Procedury kontroli pomocy nawigacyjnych, wizualnych i radiowych	Str. 1-2
Załącznik nr 16	Procedury inspekcji i konserwacji oświetlenia i systemu zasilania	Str. 1-2
Załącznik nr 17	Procedury utrzymania pola naziemnego lotniska	Str. 1-2
Załącznik nr 18	Procedury planowania i przeprowadzania prac na lotnisku	Str. 1-2
Załącznik nr 19	Procedury zarządzania płytą postojową	Str. 1-2
Załącznik nr 20	Zarządzanie płytą lotniska i inspekcja pola naziemnego ruchu lotniczego	Str. 1-2
Załącznik nr 21	Instrukcja tankowania statków powietrznych na lotnisku Warszawa – Babice	Str. 1-2
Załącznik nr 22	Procedury postępowania z zagrożeniami ze strony dzikich zwierząt i ptaków	Str. 1-2
Załącznik nr 23	Procedura użytkowania lotniska w warunkach ograniczonej widoczności	Str. 1-2
Załącznik nr 24	Procedura ochrony obiektów radarowych i pomocy nawigacyjnych	Str. 1-2
Załącznik nr 25	Schemat struktury organizacyjnej CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”	Str. 1-2
Załącznik nr 26	Zakres obowiązków personelu zarządzającego	Str. 1-2
Załącznik nr 27	Działania z zakresu ochrony środowiska	Str. 1-2
Załącznik nr 28	Plany i harmonogramy szkoleń służb operacyjnych	Str. 1-2
Załącznik nr 29	Druki	Str. 1-8
Załącznik nr 30	Wykaz telefonów interwencyjnych	Str. 1-4

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE

**0.2 System zatwierdzania oraz wprowadzania zmian i uzupełnień.****0.2.1. Zasady ogólne zatwierdzania oraz wprowadzania zmian i uzupełnień:**

- 1) Instrukcja operacyjna lotniska podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego po uzgodnieniu z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego, a w zakresie dotyczącym lotnictwa służb porządku publicznego - po uzgodnieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych;
- 2) Zmiany do Instrukcji operacyjnej lotniska podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego po uzgodnieniu z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego, a w zakresie dotyczącym lotnictwa służb porządku publicznego - po uzgodnieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych;
- 3) Osoba, której powierzono wprowadzenie do niniejszej instrukcji zmiany stron, zobowiązana jest do wykonania tej czynności bezzwłocznie, wpisując numer zmiany i datę w dolnym rogu strony oraz datę i czytelny podpis w arkuszu zmian i poprawek;
- 4) Arkusz zmian i poprawek zamieszczony jest na początku niniejszej instrukcji;
- 5) W instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa-Babice zabronione jest dokonywanie jakichkolwiek zmian i poprawek ręcznie, z wyjątkiem sytuacji wymagających wprowadzenia natychmiastowej poprawki lub wprowadzenia zmiany w interesie bezpieczeństwa wykonywanych operacji;
- 6) Wydawanie poprawki lub zmiany równoznaczne jest z wydaniem nowej strony zawierającej w jej dolnej części kolejny numer zmiany i datę jej wydania;
- 7) Wprowadzanie zmian lub poprawek tymczasowych jest przeprowadzane tą samą metodą oraz kolejnością co wprowadzanie zmian i poprawek stałych tyle tylko, że z zaznaczeniem daty ich obowiązywania;
- 8) Za dystrybucję poprawek do instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa-Babice odpowiedzialny jest w imieniu zarządzającego lotniskiem Warszawa-Babice zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”, tel. 261 855 481 w. 111;
- 9) W imieniu zarządzającego lotniskiem, osobą upoważnioną i odpowiedzialną za prowadzenie wzorca nr 2 instrukcji operacyjnej oraz przedstawianie projektów zmian niniejszej instrukcji do zatwierdzania przez właściwy organ nadzorujący oraz za prowadzenie listy stałych użytkowników oraz za dystrybucję każdej kolejnej zmiany zgodnie z tą listą, jest zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych Centrum Usług Logistycznych „Lotnisko Warszawa-Babice”.

**0.2.2. Oznakowanie zmian:**

- 1) Każda zmiana musi posiadać na każdej stronie oznakowanie, numerem zmiany i datą wydania w lewym rogu stopki;
- 2) Dla odróżnienia kategorii zmian (stała, tymczasowa, alarmowa) każda zmiana jest wydawana na papierze o innym kolorze:
  - a) zmiany stałe - papier biały,
  - b) zmiany tymczasowe - papier żółty,
  - c) zmiany alarmowe - papier różowy.

**OSTRZEŻENIA**

- 1) Zabrania się korzystania z dokumentacji, która nie posiada powyższych cech i oznaczeń.
- 2) Zabrania się korzystania z dokumentacji w której zmiany naniesiono ręcznie (z wyjątkiem zmian alarmowych).
- 3) Dokumentacja, która nie spełnia powyższych wymagań jest nieważna i musi zostać zwrócona wydawcy.

**0.3. System dystrybucji, zmian i uzupełnień instrukcji operacyjnej.****0.3.1. Zmiany i uzupełnienia**

1. Biuletyn wprowadzający daną zmianę, zawiera informację o dystrybucji, publikacji instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa-Babice według rozdzielnika zamieszczonego w niniejszej instrukcji, (pkt. 0.3.2.)
2. Zarządzający lotniskiem przekazuje każdemu ze stałych użytkowników zamieszczonych w rozdzielniku komplet dokumentacji zawierający:
  - 1) Komplet kart instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa-Babice;
  - 2) Komplet kart, zawierających wprowadzaną poprawkę / zmianę, do wymiany w użytkowanym egzemplarzu instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa-Babice;
  - 3) Inne istotne uwagi - jeżeli mają miejsce.
3. Każdy użytkownik egzemplarza instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa-Babice, jest zobowiązany do niezwłocznego jej aktualizowania, zgodnie z przekazanym mu wykazem zmian i poprawek.
4. Wprowadzenie każdej zmiany / poprawki do egzemplarza instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa-Babice, wymaga właściwej adnotacji w rejestrze prowadzonym w instrukcji.

**0.3.2. Lista dystrybucyjna instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa-Babice:**

Egzemplarz Nr 1 WZORZEC - Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Egzemplarz Nr 2 WZORZEC - Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.

Egzemplarz Nr 3 WZORZEC — Centrum Usług Logistycznych „Lotnisko Warszawa-Babice”.

Egzemplarz Nr 4 - Centrum Usług Logistycznych - dyrektor.

Egzemplarz Nr 5 - Centrum Usług Logistycznych „Lotnisko Warszawa-Babice” zastępca kierownika ds. operacyjnych.

Egzemplarz Nr 6 - Centrum Usług Logistycznych „Lotnisko Warszawa-Babice” SKO.

Egzemplarz Nr 7 - Departament Nadzoru MSW.

Egzemplarz Nr 8 - Komenda Główna Policji.

**Uwaga!**

*Każdy egzemplarz niniejszej instrukcji, którego numer zostaje wpisany na listę dystrybucyjną staje się tzw. egzemplarzem rejestrowanym. Kierownik lotniska Warszawa-Babice zapewnia odpłatnie (wzorce bezpłatnie) dystrybucję i aktualizację każdego egzemplarza rejestrowanego.*

Zmiany do Instrukcji operacyjnej lotniska wprowadza zarządzający lotniskiem po zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego po uzgodnieniu z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego, a w zakresie dotyczącym lotnictwa służb porządku publicznego – po uzgodnieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych. Wszelkie zmiany i poprawki w instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa-Babice są ogłaszane do wiadomości użytkowników i personelu zatrudnionego na lotnisku zarządzeniem kierownika lotniska Warszawa – Babice. Zmiany te powinny niezwłocznie być zarejestrowane w „arkuszu zmian” oraz w stopce strony, na której dokonano zmiany, z podaniem numeru zmiany, daty wprowadzenia i terminem jej obowiązywania.

[illegible]



**0.5 Oświadczenie, że dokonywanie poprawek i zmian ręcznie jest niedozwolone, z wyjątkiem sytuacji wymagających wprowadzenia natychmiastowej poprawki lub zmiany w interesie bezpieczeństwa.**

1. Dokonywanie poprawek i zmian ręcznie jest niedozwolone z wyjątkiem zmian alarmowych.
2. W sytuacjach, alarmowych, wymagających wprowadzenia natychmiastowej poprawki lub zmiany, niezbędnej dla zapewnienia bezpieczeństwa realizowanych zadań - zmiany alarmowe są jedyną zmianą dla której dozwolona jest forma ręcznego wnoszenia poprawek.
3. Po wprowadzeniu ręcznej poprawki, lub zmiany, w przypadkach o których mowa w pkt.2, kierownik lotniska Warszawa-Babice jest zobowiązany, w terminie do 15 dni, zgłosić do właściwego organu zatwierdzającego pisemną treść wprowadzonej poprawki / zmiany, a po uzyskaniu jej akceptacji, wprowadzić zmianę do wszystkich egzemplarzy instrukcji operacyjnej, użytkowanych zgodnie z listą dystrybucyjną.
4. W przypadkach, w których nie uzyskano akceptacji właściwego organu zatwierdzającego wprowadzonej w trybie alarmowym poprawki / zmiany, zarządzający lotniskiem zobowiązany jest do niezwłocznego jej anulowania we wszystkich użytkowanych egzemplarzach instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa-Babice.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE



**0.6. Wykaz obowiązujących stron stron**

Data	Numer części	Numery	Wydanie	Zmiana nr
01.08.2017	0	2	1	5
10.07.2018	0	3	1	6
10.07.2018	0	4	1	6
10.07.2018	0	6	1	6
01.08.2017	0	9	1	5
02.12.2011	1	1	1	0
02.12.2011	1	2	1	1
01.07.2020	1	3	1	9
01.07.2020	1	4	1	9
01.08.2017	1	5	1	5
01.08.2017	1	6	1	5
02.12.2011	1	7	1	1
02.12.2011	1	8	1	0
01.08.2019	2	1	1	8
01.08.2017	2	2	1	5
02.12.2011	2	3	1	1
02.12.2011	2	4	1	1
01.08.2017	2	5	1	5
01.08.2019	2	6	1	8
02.12.2011	2	7	1	5
02.12.2011	2	8	1	3
01.09.2020	2	9	1	10
02.05.2014	2	10	1	0
01.09.2020	3	1	1	10
01.09.2020	3	2	1	10
01.09.2020	3	3	1	10
02.12.2011	3	4	1	0
01.09.2020	3	5	1	10
01.09.2020	3	6	1	10
01.09.2020	3	7	1	10
01.08.2019	3	8	1	8
01.08.2017	3	9	1	5
01.08.2017	3	10	1	5



**0.6. Wykaz obowiązujących stron**

Data	Numer części	Numery stron	Wydanie	Zmiana nr
02.12.2011	3	11	1	
09.02.2015	3	12	1	3
09.02.2015	3	13	1	3
09.02.2015	3	14	1	3
09.02.2015	3	15	1	3
09.02.2015	3	16	1	3
09.02.2015	3	17	1	3
01.09.2020	3	18	1	10
01.09.2020	3	19	1	10
01.08.2019	3	20	1	8
10.07.2018	3	21	1	6
01.08.2019	3	22	1	8
10.07.2018	3	23	1	6
10.07.2018	3	24	1	6
10.07.2018	3	25	1	6
01.07.2020	3	26	1	9
01.07.2020	3	27	1	9
01.09.2020	4	1	1	10
01.09.2020	4	2	1	10
01.09.2020	4	3	1	10
01.09.2020	4	5	1	10
01.09.2020	4	6	1	10
01.09.2020	4	7	1	10
01.09.2020	4	8	1	10
01.09.2020	4	9	1	10
01.09.2020	4	10	1	10
01.09.2020	4	11	1	10
01.09.2020	4	12	1	10
01.09.2020	4	13	1	10
01.09.2020	4	14	1	10
01.09.2020	4	15	1	10
01.09.2020	4	16	1	10



**0.6. Wykaz obowiązujących stron**

Data	Numer części	Numery stron	Wydanie	Zmiana nr
01.08.2019	4	17	I	8
01.09.2020	4	18	I	10
01.09.2020	4	19	I	10
01.09.2020	4	20	I	10
02.12.2011	4	21	I	
01.09.2020	4	22	I	10
01.09.2020	4	23	I	10
02.12.2011	4	24	I	
01.09.2020	4	25	I	10
01.09.2020	4	26	I	10
01.09.2020	4	27	I	10
01.09.2020	4	28	I	10
10.07.2018	4	29	I	6
10.07.2018	4	30	I	6
01.09.2020	4	31	I	10
02.12.2011	4	32	I	
02.12.2011	5	1	I	
01.09.2020	5	2	I	10
10.07.2018	5	3	I	6
01.08.2017	5	4	I	5
01.09.2020	5	5	I	10
01.09.2020	5	6	I	10
02.12.2011	5	7	I	
02.12.2011	5	8	I	
01.07.2020	5	9	I	9
02.12.2011	5	10	I	
01.09.2020	5	11	I	10
01.09.2020	5	12	I	10
01.09.2020	5	13	I	10
10.07.2018	5	14	I	6



<b>0.6. Wykaz obowiązujących stron</b>				
Data	Numer części	Numery stron	Wydanie	Zmiana nr
01.09.2020	5	15	I	10
10.01.2019	5	16	I	7
01.07.2020	5	17	I	9
01.09.2020	5	18	I	10
02.12.2011	5	19	I	
09.02.2015	5	20	I	3
01.09.2020	5	21	I	10
01.08.2017	5	22	I	5
15.12.2012	5	23	I	1
01.09.2020	5	24	I	10
01.09.2020	5	25	I	10
01.09.2020	5	26	I	10
02.12.2011	5	27	I	
10.07.2018	5	28	I	6
01.09.2020	5	29	I	10
01.08.2017	5	30	I	5
02.12.2011	5	31	I	
01.08.2017	5	32	I	5
10.07.2018	5	33	I	6
01.09.2020	5	34	I	10
01.09.2020	5	35	I	10
01.09.2020	5	36	I	10
01.09.2020	5	37	I	10
01.08.2017	5	38	I	5
01.09.2020	5	39	I	10
01.08.2017	5	40	I	5
01.09.2020	5	41	I	10
01.08.2017	5	42	I	5
01.08.2017	5	43	I	5
01.09.2020	5	44	I	10
01.08.2017	5	45	I	5
01.09.2020	5	46	I	10



<b>0.6. Wykaz obowiązujących stron</b>				
Data	Numer części	Numery stron	Wydanie	Zmiana nr
02.12.2011	5	47	I	
02.12.2011	5	48	I	
02.12.2011	5	49	I	
01.08.2017	5	50	I	5
02.12.2011	5	51	I	
09.02.2015	5	52	I	3
02.12.2011	5	53	I	
02.12.2011	5	54	I	
02.12.2011	5	55	I	
02.12.2011	5	56	I	
02.12.2011	5	57	I	
02.12.2011	5	58	I	
02.12.2011	5	59	I	
02.12.2011	5	60	I	
02.12.2011	5	61	I	
02.12.2011	5	62	I	
02.12.2011	5	63	I	
09.02.2015	5	64	I	3
02.12.2011	5	65	I	
02.12.2011	5	66	I	
02.12.2011	5	67	I	
02.12.2011	5	68	I	
02.12.2011	5	69	I	
02.12.2011	5	70	I	
02.12.2011	5	71	I	
02.12.2011	5	72	I	
02.12.2011	5	73	I	
02.12.2011	5	74	I	
02.12.2011	5	75	I	
02.12.2011	5	76	I	
02.12.2011	5	77	I	
02.12.2011	5	78	I	

<b>0.6. Wykaz obowiązujących stron</b>				
Data	Numer części	Numery stron	Wydanie	Zmiana nr
02.12.2011	5	79	I	
02.12.2011	5	80	I	
02.12.2011	5	81	I	
02.12.2011	5	82	I	
02.12.2011	5	83	I	
02.12.2011	5	84	I	
02.12.2011	5	85	I	
02.12.2011	5	86	I	
02.12.2011	6	1	I	
02.12.2011	6	2	I	
01.09.2020	7	1	I	10
01.09.2020	7	2	I	10
15.12.2012	7	3	I	1
02.12.2011	7	4	I	
15.12.2012	7	5	I	1
02.12.2011	7	6	I	
01.09.2020	Załącznik nr 1	na 4 stronach	I	10
10.01.2019	Załącznik nr 2	na 14 stronach	I	8
01.09.2020	Załącznik nr 3	na 2 stronach	I	10
01.08.2019	Załącznik nr 4	na 6 stronach	I	8
10.08.2019	Załącznik nr 5	na 6 stronach	I	8
01.08.2017	Załącznik nr 6	na 6 stronach	I	5
01.09.2020	Załącznik nr 7	na 6 stronach	I	10
01.09.2020	Załącznik nr 8	na 2 stronach	I	10
01.09.2020	Załącznik nr 9	na 2 stronach	I	10
01.09.2020	Załącznik nr 10	na 2 stronach	I	10
01.09.2020	Załącznik nr 11	na 14 stronach	I	10
01.09.2020	Załącznik nr 12	na 2 stronach	I	10
01.09.2020	Załącznik nr 13	na 2 stronach	I	10
02.12.2011	Załącznik nr 14	na 2 stronach	I	
01.09.2020	Załącznik nr 15	na 2 stronach	I	10
01.09.2020	Załącznik nr 16	na 2 stronach	I	10



**0.6. Wykaz obowiązujących stron**

Data	Numer części	Numery stron	Wydanie	Zmiana nr
01.09.2020	Załącznik nr 17	na 2 stronach	I	10
01.09.2020	Załącznik nr 18	na 2 stronach	I	10
01.09.2020	Załącznik nr 19	na 2 stronach	I	10
01.09.2020	Załącznik nr 20	na 2 stronach	I	10
01.08.2019	Załącznik nr 21	na 2 stronach	I	8
01.09.2020	Załącznik nr 22	na 2 stronach	I	10
01.09.2020	Załącznik nr 23	na 2 stronach	I	10
02.12.2011	Załącznik nr 24	na 2 stronach	I	
02.12.2011	Załącznik nr 25	na 2 stronach	I	
02.12.2011	Załącznik nr 26	na 2 stronach	I	
02.12.2011	Załącznik nr 27	na 2 stronach	I	
02.12.2011	Załącznik nr 28	na 2 stronach	I	
02.12.2011	Załącznik nr 29	na 8 stronach	I	
01.08.2017	Załącznik nr 30	na 4 stronach	I	

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE





STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

**CZĘŚĆ 1.****INFORMACJE OGÓLNE****1.1. Cel i zakres dokumentacji.**

Starty i lądowania na lotnisku Warszawa-Babice mogą odbywać się wyłącznie w sposób zgodny z przepisami obowiązującej instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa-Babice.

Zarządzający lotniskiem Warszawa-Babice może zezwolić tylko na taką eksploatację lotniska lub jego części (organizację imprez masowych o charakterze kulturalnym, sportowym lub gospodarczym) która nie narusza przepisów bezpieczeństwa ruchu lotniczego i nie ogranicza jego możliwości eksploatacyjnych określonych w instrukcji operacyjnej.

Instrukcja operacyjna lotniska Warszawa-Babice została opracowana w oparciu o wytyczne nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 lipca 2003 r. (Dz. Urz. ULC Nr 3, poz. 10). Sporządzenie niniejszej instrukcji zapewniło ujednolicenie procedur organizacyjno - technicznych, operacyjnych i administracyjno - gospodarczych. Instrukcja operacyjna lotniska Warszawa-Babice określa w szczególności:

- 1) Dane techniczno - operacyjne lotniska, w tym charakterystykę pola wzlotów, płaszczyzn wznoszenia (podejścia) oraz przeszkód lotniczych w rejonie lotniska;
- 2) Procedury podejścia do lądowania i procedury odlotu, uwzględniające lokalne ograniczenia wynikające z przepisów o ochronie środowiska;
- 3) Zasady utrzymania i eksploatacji pola wzlotów;
- 4) Organizację naziemnego ruchu statków powietrznych, środków transportowych i osób pieszych na terenie lotniska Warszawa-Babice;
- 5) Dane o wzrokowych i radiowych pomocach nawigacyjnych;
- 6) Zasady i środki udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu;
- 7) Zarządzającego i sposób sprawowania zarządu lotniskiem;
- 8) Zasady sporządzania i rozpowszechniania informacji przez zarządzającego lotniskiem;
- 9) Zasady zaopatrywania i obsługi statków powietrznych.

Instrukcja operacyjna lotniska Warszawa-Babice obowiązuje wszystkich użytkowników lotniska oraz personel zatrudniony przez zarządzającego lotniskiem i inne podmioty użytkujące lotnisko. Zawarte w niej opisy, procedury, plany, instrukcje i uregulowania są zgodne z przepisami art.1, ust. 4 i 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (t.j. Dz.U.Nr 100 z 2006 r. poz. 696 z późn. zm.), a także z przepisami wynikającymi z jej delegacji oraz innymi przepisami wydanymi przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji i przez inne organy uprawnione do wydawania przepisów w przedmiotowym zakresie.

W sytuacjach nie uregulowanych niniejszą instrukcją i nie określonych innymi przepisami, należy postępować zgodnie z doświadczeniem ponosząc odpowiedzialność za skutki tego postępowania. Czynniki ekonomiczne nie powinny mieć wpływu na sposób i bezpieczeństwo działalności operacyjnej statków powietrznych na lotnisku i w jego przestrzeni powietrznej.



## 1.2. Wymogi prawne certyfikatu lotniska.

Lotnisko Warszawa-Babice jest lotniskiem użytku wyłącznego. Lotnisko Warszawa-Babice, jako lotnisko użytku wyłącznego, nie podlega certyfikacji.

## 1.3. Warunki użytkowania lotniska.

1. Dyrektor Centrum Usług Logistycznych, reprezentujący organ zarządzający lotniskiem Warszawa-Babice oświadcza o zbiorowej woli ścisłego przestrzegania postanowień przepisów Prawa lotniczego z dnia 03 lipca 2002 r. (t.j. z 2006 r. Dz. U. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.) oraz procedur zawartych w instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa-Babice.
2. Każda osoba, organizująca, nadzorująca lub wykonująca działalność eksploatacyjną na lotnisku, bez względu na to czy jej prawo wykonywania tych czynności wynika z posiadanej licencji członka personelu lotniczego czy świadectwa wydanego przez urząd właściwy dla nadzoru lotniczego lub upoważnienia wydanego przez zarządzającego lotniskiem ma obowiązek:
  - 1) wykonywania tych czynności w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami lotniczymi, niniejszą instrukcją oraz zarządzeniami i wytycznymi zarządzającego lotniskiem;
  - 2) wykonywania czynności, do których jest uprawniona, zgodnie z posiadaną ważną licencją personelu lotniczego lub innym dokumentem stwierdzającym posiadane kwalifikacje;
  - 3) przestrzegania terminów ważności wydanych licencji personelu lotniczego lub innych dokumentów stwierdzających posiadane kwalifikacje, ważności badań lekarskich i jest odpowiedzialna za dopełnienie tego obowiązku.
3. Każda osoba organizująca, nadzorująca lub wykonująca czynności lotnicze, bez względu na to czy jej prawo wykonywania tych czynności wynika z posiadanej licencji członka personelu lotniczego, upoważnienia wydanego przez organ nadzoru lotniczego lub zarządzającego lotniskiem, w razie nie dopełnienia swoich obowiązków, nie może tłumaczyć tego nieznajomością obowiązków, przepisów i instrukcji dotyczących wykonywanych czynności, do których jest uprawniona lub brakiem nadzoru nad wykonywaniem tych czynności.
4. Zarządzający lotniskiem oświadcza, iż lotnisko jest udostępnione dla wszystkich podmiotów w zakresie startów i lądowań oraz wykonywania lotniczej działalności operacyjnej na równych zasadach i warunkach zgodnie z ustaleniami podanymi do publicznej wiadomości.

.....  
Pieczęć i podpis

**1.4. Dostępny na lotnisku system informacji lotniczej wraz z procedurami rozpowszechniania tych informacji.****1.4.1. Rozpowszechnianie informacji w cyklu regulacji i kontroli rozpowszechniania informacji lotniczych AIRAC.**

1. Zbiór Informacji Lotniczych AIP VFR zawiera dane na temat wszystkich lotnisk dopuszczonych do ruchu lotniczego VFR na terenie całego kraju, w tym informacje dotyczące lotniska Warszawa-Babice.
2. W cyklu AIRAC publikuje się informacje w zmianach i suplementach do AIP oraz Biuletyny Informacji Lotniczej (AIC). W razie konieczności zamieszczenia w Zbiorze AIP nowych informacji, dotyczących lotniska Warszawa-Babice lub zmiany istniejących, konieczne jest działanie z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym - zgodnie z cyklem AIRAC.
3. Wyprzedzenie, z jakim należy dostarczać dane użytkownikom lotniska Warszawa-Babice, wynosi 14 dni w przypadku zmiany zwykłej do AIP oraz 28 dni w przypadku zmiany AIRAC do AIP.

**1.4.2. Sporządzenie i rozpowszechnianie informacji NOTICE TO AIR MEN (NOTAM) na podstawie Załącznika nr 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.**

1. NOTAM to zawiadomienie, zawierające informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służb, procedur lub zaistnienia niebezpieczeństwa dla żeglugi powietrznej, których podanie na czas personelowi zainteresowanemu operacjami lotniczymi jest istotne.
2. NOTAM należy sporządzać i rozsyłać bezzwłocznie, każdorazowo, gdy podane w nim informacje mają charakter tymczasowy i krótkotrwały lub są to zmiany o szczególnym znaczeniu operacyjnym wprowadzane na stałe, bądź są to zmiany tymczasowe o charakterze długotrwałym, które można opublikować w formie krótkiej informacji bez dużej ilości tekstu lub grafiki.
3. Informacje o krótkim okresie trwania z dużą ilością tekstu należy publikować jako suplement do AIP.
4. NOTAM musi być sporządzany i rozpowszechniany we wszystkich przypadkach, w których wymienione informacje nabierają bezpośredniego znaczenia operacyjnego.
5. Przypadki, w których konieczne jest wystąpienie do Międzynarodowego Biura NOTAM z propozycją wydania NOTAM, jak również informacje, które nie powinny być publikowane za pomocą NOTAM, zawiera rozdział 5 Załącznika 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

**1.4.3. Informacja meteorologiczna.**

1. Informację meteorologiczną dla użytkowników lotniska, zarządzający lotniskiem zapewnia całodobowo dysponując informacją o pogodzie z własnego lotniskowego systemu meteo Met-Net oraz cywilnych i wojskowych stacji meteorologicznych.





2. Zarządzający lotniskiem zapewnia obsługę załóg lub innych osób zainteresowanych, w zakresie informacji meteorologicznej w oparciu o posiadane dane z Centralnego Biura Prognoz Lotniczych, z własnego systemu meteo MetNet oraz Centrum Hydrometeorologii SZ RP na każde złożone zapotrzebowanie (telefonicznie, e-mailem lub faksem).
3. Telefon do punktu informacji meteorologicznej lotniska Warszawa-Babice: 261 855 369.

#### **1.4.4. Osoby odpowiedzialne za rozpowszechnianie informacji lotniczej, w tym powiadamianie o zmianach w AIP oraz ich numery telefonów:**

1. Osobą odpowiedzialną za przekazywanie informacji dotyczących zmian w Zbiorze Informacji Lotniczych AIP VFR dot. lotniska Warszawa-Babice jest:  
*Zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych*  
*godziny pracy: 8<sup>00</sup> – 16<sup>00</sup>*  
*tel. nr: +48-261 855 481/482 w. 111*  
*fax. nr: +48-261 855 368.*
2. Wszystkie informacje do AIP VFR, AIC oraz NOTAM, sporządzane przez z-ce kierownika lotniska ds. operacyjnych, zatwierdza kierownik lotniska, a następnie za pośrednictwem Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej kierowane są do publikacji.
3. Osoby funkcyjne służby informacji lotniczej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w Warszawie, które są odpowiedzialne za przyjmowanie informacji dotyczących zmian w Zbiorze Informacji Lotniczych AIP VFR:

***Kierownik zespołu publikacji***  
*tel. nr +48-22-574 5624*

***Kierownik służby informacji lotniczej***  
*tel. nr +48-22-574 5610*

***Kierownik zespołu kartografii***  
*tel. nr +48-22-574 5696*

#### **1.5. System rejestrowania ruchu statków powietrznych.**

1. Na podstawie „Zasad udostępniania lotniska Warszawa-Babice dla ruchu cywilnego lotnictwa niekomunikacyjnego”, zatwierdzonych przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w dniu 14 lutego 2001 r., lotniskowa służba informacji powietrznej AFIS lotniska Warszawa-Babice prowadzi rejestr ruchu wszystkich statków powietrznych startujących i lądujących na lotnisku.
2. Procedurę rejestrowania ruchu statków powietrznych przedstawia załącznik nr 6 do instrukcji operacyjnej.

**1.6. Obowiązki kierownika lotniska Warszawa-Babice**

1. Zgodnie z Zarządzeniem Nr 41 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie utworzenia instytucji gospodarki budżetowej pod nazwą „Centrum Usług Logistycznych” (Dz. U. MSWiA nr 14 poz. 68) jest wykorzystywane przez lotnictwo służb porządku publicznego. Zgodnie z Decyzją nr 162 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie udostępnienia lotniska lotnictwa służb porządku publicznego „Warszawa-Babice” dla lotnictwa cywilnego (Dz. U. MSWiA nr 2, poz. 8) oraz w związku z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 19 maja 2005 r. w sprawie warunków i zasad wykorzystywania lotnisk lotnictwa służb porządku publicznego przez lotnictwo cywilne oraz zarządzających tymi lotniskami” (Dz. U. Nr 102, poz. 854 lotnisko jest wykorzystywane przez lotnictwo cywilne. Ponadto lotnisko Warszawa-Babice, zgodnie z art. 54. ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z późn. zm.), wykorzystywane jest przez innych użytkowników lotniska w tym przez lotnictwo Sił Zbrojnych RP.
2. W zakresie świadczenia usług zabezpieczenia działalności operacyjnej na rzecz wymienionych rodzajów lotnictwa zarządzający lotniskiem Warszawa-Babice zobowiązany jest w szczególności:
  - 1) Udostępniać lotnisko zgodnie z jego przeznaczeniem;
  - 2) Prowadzić eksploatację lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów oraz sprawność obsługi statków powietrznych użytkowników lotniska przez przyjmowanie i zapewnienie naziemnej obsługi statków powietrznych i pasażerów w zakresie i na zasadach określonych niniejszą instrukcją;
  - 3) Zapewnić obsługę ruchu lotniczego w sposób uzgodniony z prezesem Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej stosując odpowiednie mechanizmy dla zapewnienia współpracy w zakresie:
    - a) funkcjonowania lotniskowej służby informacji powietrznej,
    - b) obsługi informacji pomiędzy użytkownikami lotniska, a odpowiednimi organami służby ruchu lotniczego;
  - 4) Zapewnić:
    - a) system dostarczania danych i informacji meteorologicznych niezbędnych do wykonywania operacji lotniczych oraz dla służby AFIS,
    - b) dostęp do środków i systemów łączności w celu umożliwienia konsultacji i przekazywania dokumentacji lotniczo-meteorologicznej,
    - c) urządzenia pomiarowe umożliwiające określenie parametrów meteorologicznych;
  - 5) Prowadzenie i uaktualnianie zbioru informacji lotniczej „AIP VFR” oraz zapoznawać z nią cały personel lotniska;
  - 6) Udostępnianie użytkownikom lotniska informacji zawartych w instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa-Babice;
  - 7) Prowadzenie ewidencji ruchu statków powietrznych oraz zdarzeń lotniczych i zapewnić właściwy obieg informacji o tych zdarzeniach;

- 8) W ramach współpracy z lotnictwem służb porządku publicznego (lsp), zapewnić:
  - a) sprawne i bezpieczne wykonanie operacji startu i lądowania statków powietrznych lsp wykonujących zadania statutowe z lotniska Warszawa-Babice;
  - b) ciągłość i aktualność informacji o sytuacji w ruchu lotniczym i informacji meteorologicznej w rejonie informacji powietrznej (FIR Warszawa);
  - c) przekazywać lotniczym jednostkom organizacyjnym lsp MSWiA istotne dane otrzymywane w depeszach AMHS (stała telekomunikacyjna sieć lotnicza), treść depesz meteorologicznych, a także odebrane telefonogramy i inne informacje;
- 9) Zapewnić ochronę lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji zagrażającej bezpieczeństwu osób znajdujących się na lotnisku i ich mienia;
- 10) Koordynować pracę zespołu ochrony lotniska Warszawa-Babice;
- 11) Zapewnić ochronę informacji niejawnych oraz przestrzeganie przepisów wydanych w tym zakresie;
- 12) Zorganizować i utrzymywać w dyspozycyjności system ratownictwa lotniskowego;
- 13) Zapewnić udzielanie niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku;
- 14) Zapewnić funkcjonowanie łączności przewodowej i radiotelefonicznej koniecznej do prowadzenia działalności statutowej lotniska oraz utrzymywać w sprawności naziemne urządzenia radionawigacyjne i świetlne lotniska;
- 15) Zapewnić funkcjonowanie urządzeń informatycznych oraz przepływ informacji w zakresie zarządzania działalnością operacyjną lotniska;
- 16) Zapewnić stałą i skuteczną ochronę systemów i sieci teleinformatycznych oraz nadzorować przestrzeganie obowiązujących zasad bezpieczeństwa podczas ich eksploatacji;
- 17) Utrzymywać w stałej sprawności elementy infrastruktury lotniskowej pod względem technicznym i eksploatacyjnym;
- 18) Zorganizować i utrzymywać system jakości i bezpieczeństwa lotniczego; <
- 19) Zapewnić wdrażanie i przestrzeganie zaleceń, standardów oraz zarządzeń ustanowionych przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, a także właściwą Władzę Lotniczą i organ nadzorujący zarządzającego lotniskiem;
- 20) Przestrzegać zasady i terminowość rozliczeń finansowych w zakresie świadczonych usług lotniskowych na rzecz współużytkowników lotniska;
- 21) Planować, organizować i realizować szkolenie o tematyce dotyczącej bhp, ochrony lotniska, bezpieczeństwa lotniczego i procedur operacyjnych z pracownikami wszystkich komórek zabezpieczenia operacyjnego, obejmujące następujące rodzaje szkoleń:
  - a) podstawowe,
  - b) okresowe,
  - c) specjalistyczne;
- 22) Organizować egzaminy potwierdzające poziom wykształcenia i fachowość personelu odpowiadającego za zabezpieczenie operacji lotniczych;



- 1) Powiadamiać w trybie natychmiastowym dyrektora Centrum Usług Logistycznych, prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Granicznej, FIS tel. 22 574 55 85, przekazać zgłoszenie do Międzynarodowego Biura Notam w celu wydania NOTAM tel. 22 574 71 74 oraz wszystkich użytkowników lotniska posiadających stałą siedzibę na jego terenie o wydaniu zarządzenia na zamknięcie lotniska dla żeglugi powietrznej lub wprowadzeniu ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach oraz przewidywanym okresie trwania.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONE PUSTE



STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA



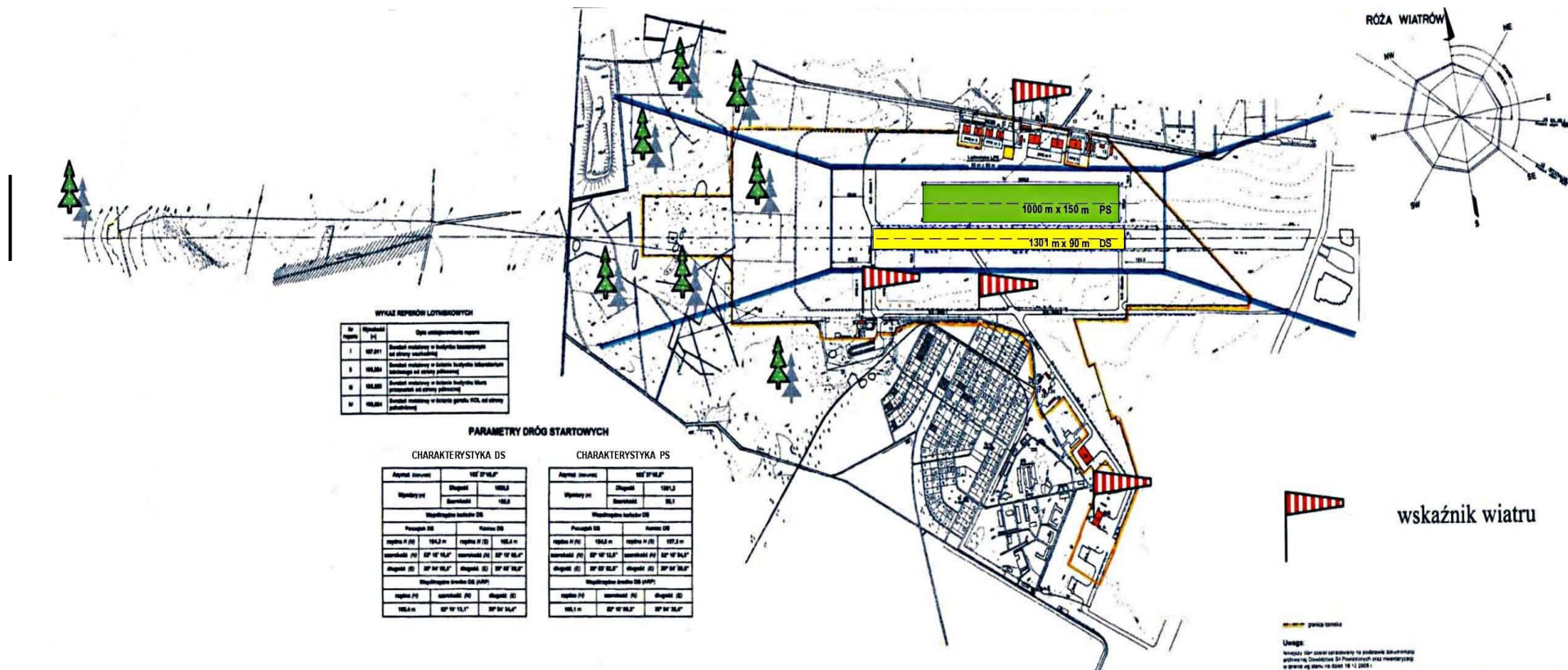
**CZĘŚĆ 2****INFORMACJE SZCZEGÓŁOWE O LOKALIZACJI LOTNISKA****2.1. Opis lokalizacji lotniska Warszawa-Babice.**

1. Lotnisko Warszawa-Babice położone jest w granicach administracyjnych m. st. Warszawy na terenie Dzielnicy Warszawa-Bemowo, w odległości 10 km na północny / zachód od centrum miasta.
2. Tereny lotniska obejmują obszar gruntów i płyt utwardzonych o powierzchni 231,6718 ha.
3. Lotnisko graniczy z następującymi kompleksami infrastruktury miejskiej i obszarów leśnych:
  - 1) od północy z osiedlem mieszkaniowym „Chomiczówka”;
  - 2) od wschodu z osiedlem mieszkaniowym „Bemowo - IV”;
  - 3) od południa z osiedlem mieszkaniowym „Boernerowo”;
  - 4) od zachodu z masywem leśnym Kampinoskiego Parku Narodowego oraz z nieczynnym i pokrytym płaszczem ziemnym wysypiskiem śmieci.

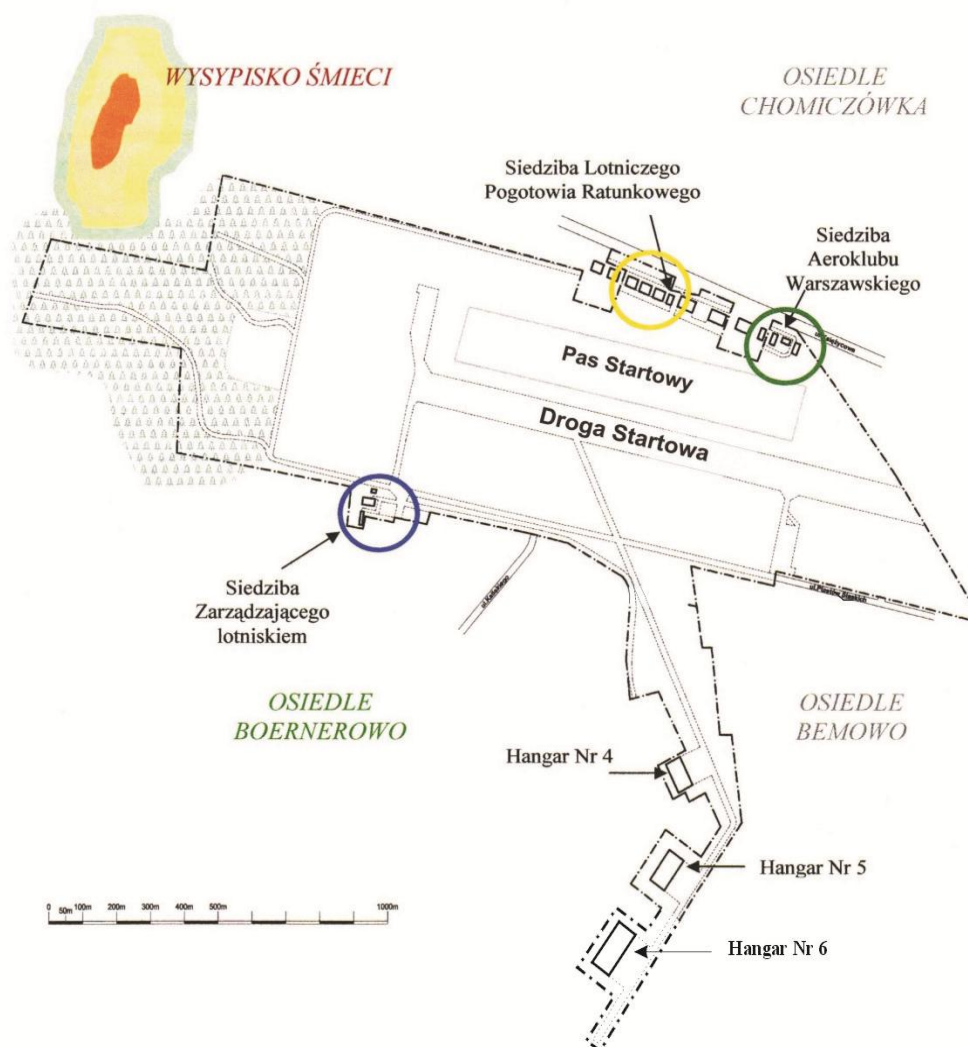




## 2.2 Plan lotniska pokazujący główne urządzenia operacyjne a w szczególności położenie wskaźników wiatru.



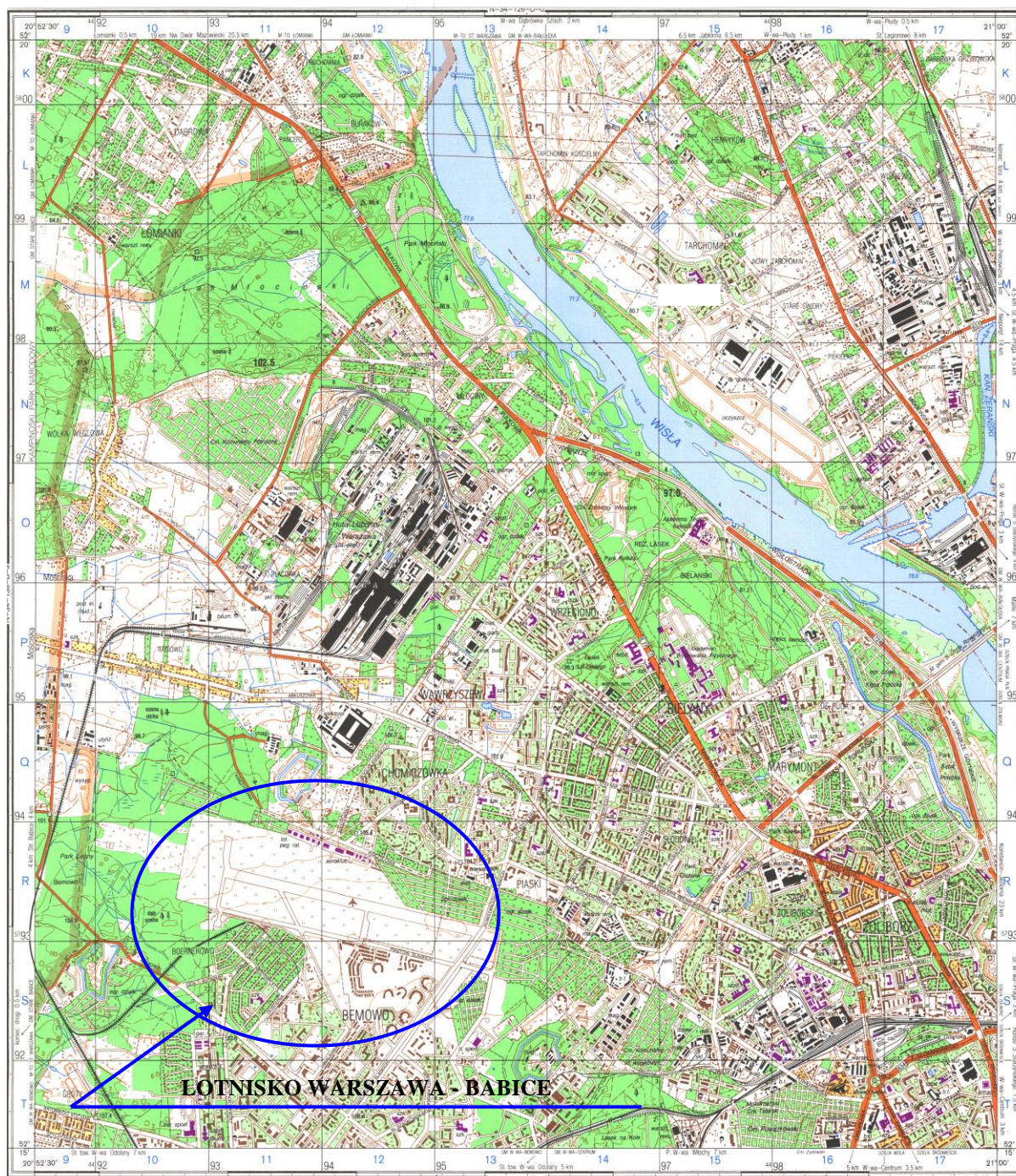
### 2.3. Plan lotniska pokazujący jego granice.





## 2.4. Położenie lotniska względem m.st. Warszawy oraz położenie wszelkich urządzeń lotniskowych leżących poza granicami lotniska.

### 2.4.1. Położenie lotniska względem m. st. Warszawy

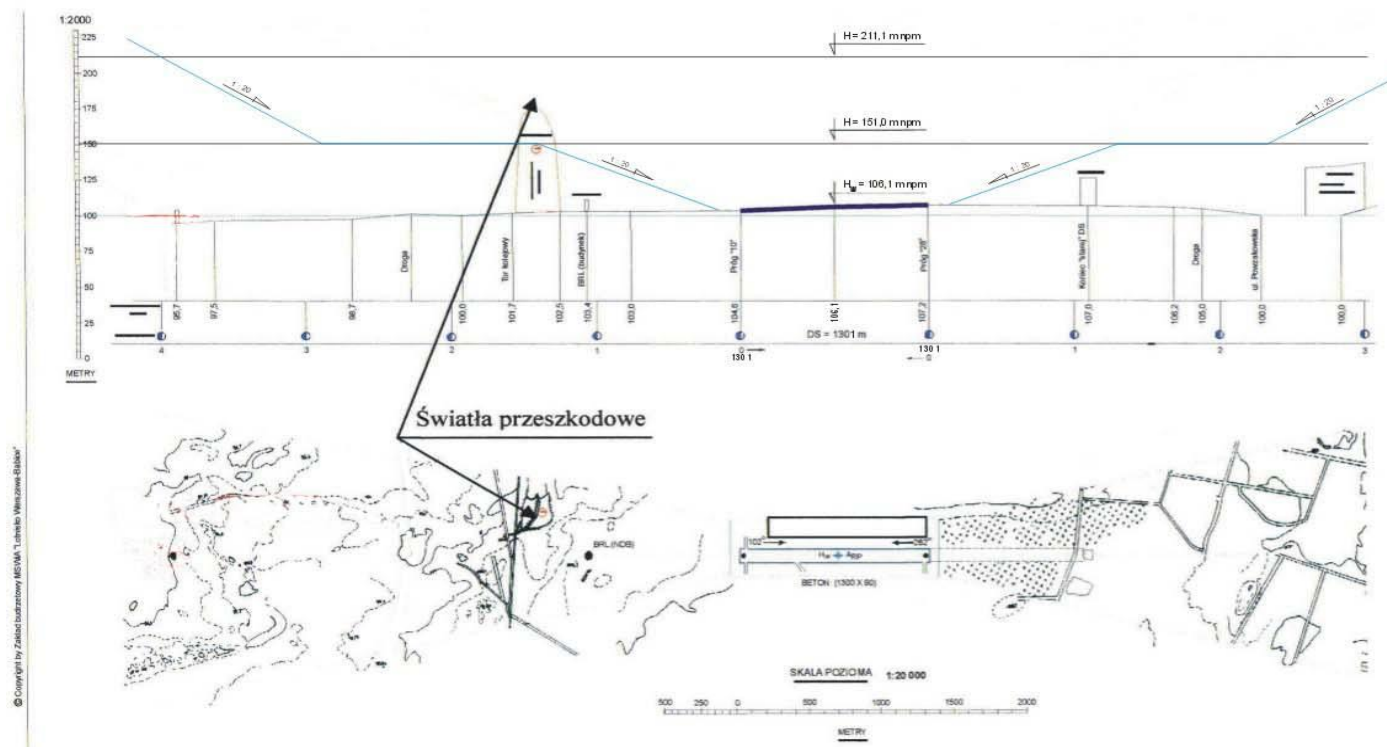






## 2.4.2 Położenie urządzeń lotniskowych leżących poza terenem lotniska.

WARSZAWA - BABICE POLAND



RWY 10 - 28

DEKLAROWANE DŁUGOŚCI

RWY 10		RWY 28
1301	Rozporządzalna długość rozbiegu [TORA]	1301
1301	Rozporządzalna długość startu [TODA]	1301
1301	Rozporządzalna długość przelanego startu [ASDA]	1301
1301	Rozporządzalna długość lądowania [LDA]	1301

REJESTR POPRAWEK

Lp.	Data	Wprowadzona przez

LEGENDA

Numer przeszkody	
Droga o nawierzchni utwardzonej	
Wieża, maszt antenowy, kłpin	
Linia kolejowa	
Łąka	
Skarpa	
Ciek wodny (rzeka, rów, kanał)	
Wzniesienie	

## 2.5. Szczegóły aktu własności lotniska.

### 2.5.1. Inwentaryzacja terenu lotniska.

1. Stan faktyczny powierzchni terenu oraz budowli wchodzących w skład lotniska Warszawa - Babice, ustalony został na podstawie inwentaryzacji oraz porównania z dokumentacją będącą w posiadaniu zarządzającego lotniskiem.
2. Wielkość użytkowanego terenu określona jest na podstawie protokołu granicznego sporządzonego przez geodetę uprawnionego mgr inż. Janusza Drzeweszewskiego oraz:
  - 1) protokołu zdawczo - odbiorczego z dnia 26.10.1998 r. dotyczący przekazania gruntów wraz z budynkami wchodzącymi w skład lotniska Warszawa-Babice;
  - 2) Decyzji nr 3066/98 kierownika Urzędu Rejonowego w Warszawie z dnia 16.11.1998r.;
  - 3) szkiców budowli przy ul. Księżycowej;
  - 4) rysów i wypisów.
3. Z aktualnych danych z ewidencji gruntów Dzielnicy Warszawa-Bemowo wynika, że w trwałym zarządzie MSW pozostają następujące działki ewidencyjne:
  - 1) w obrębie 6-10-01 działka nr 7/8 o powierzchni 0.5410 ha, działka nr 7/9 o powierzchni 54.4132 ha, działka nr 7/10 o powierzchni 82.2385 ha, działka nr 7/11 o powierzchni 0.0267 ha;
  - 2) w obrębie 6-10-08 działka nr 1/1 o powierzchni 0.0039 ha, działka nr 1/3 o powierzchni 55.7746 ha;
  - 3) w obrębie 6-08-10 działka nr 1/8 o powierzchni 28.6434 ha, działka nr 1/7 o powierzchni 5.4678 ha;
  - 4) w obrębie 6-10-02 działka nr 13 o powierzchni 3.0727 ha.
4. Z aktualnych danych z ewidencji gruntów Starostwa Powiatu Warszawskiego Zachodniego wynika, że zarządcą działki nr 1099 o powierzchni 1.4900 w obrębie Klaudyn, położonej w Gminie Stare Babice jest MSWiA (decyzją o trwałym zarządzie objęta jest ta sama działka).
5. Na terenie wymienionych działek usytuowane są obiekty użytkowane przez CUL „Lotnisko Warszawa-Babice” zgodnie z wykazem ze strony 7 z 8 i 8 z 8.
6. Razem kompleks Lotnisko Warszawa - Babice w chwili obecnej obejmuje tereny o powierzchni ogólnej 231.6718 ha.
7. Dla przedmiotowej nieruchomości została sporządzona w Sądzie Rejonowym dla Warszawy Mokotowa księga wieczysta Kw. nr 319501. Księga ta nie obejmuje nieruchomości oznaczonej jako działka nr 1099 w obrębie m Klaudyn położonej w gminie Stare Babice.



Lp.	Nazwa obiektu	Nr obiektu	Właściciel	Użytkownik	Rok budowy	Wysokość obiektu nad poziom morza	Konstrukcja obiektu	Powierzchnia/kubatura m <sup>2</sup> /m <sup>3</sup>	Adnotacje
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Hangar z płytą postojową z TLOF1, TLOF2, TLOF3, TLOF4	1	MSW	LPR	1974	111,2	stal-murow.	7.560	
1a	FATO z punktem celowania		MSW	LPR	2011	106,1			
2	Hangar	2	MSW	LPR	1974	111,2	stal-murow.	7.560	
3	Budynek biurowy	3	MSW	LPR	1974	114,1	murowana	3.830	
4	Ośrodek szkolenia LPR	4	MSW	LPR	2000	111,1	murowana	820	
5	Hangar	5	MSW	AW	1974	117,1	stal-murow.	25.360	
6	Hangar	6	MSW	AW	1974	118,1	stal-murow.	29.890	
7	Budynek biurowy	7	MSW	AW	1974	114,1	murowana	3.820	
8	Garaż	8	MSW	AW	1974	110,2	murowana	620	
9	Magazyn	9	MSW	AW	1974	111,6	murowana	1.360	
10	Wieża kontrolna	10	MSW	MSW	1983	125,1	stal-murow.	2620	
11	Budynek biurowy zarządzającego lotniskiem	11	MSW	MSW	1983	114,1	murowana	4.280	
12	Trafostacja	12	MSW	MSW	1983	109,6	murowana	150	
13	Kotłownia	13	MSW	MSW	1983	110,2	murowana	600	
14	Domek startowy	14	MSW	MSW	1955	110,2	murowana	255	
15	Budynek gospodarczy	15	MSW	MSW	1953	109,9	murowana	320	
16	Magazyn – szt. 2	16	MSW	MSW	1950	111,0	murowana	950	
17	Garaże pojazdów obsługi lot.	17	MSW	MSW	1974	110,6	murowana	1.750	
18	Budynek PKT	18	MSW	MSW	1983	108,6	murowana	65	
19	Wiata magazynowa	19	MSW	MSW	1974	109,1	stalowa	485	
20	Budynek biurowo-warsztatowy	20	MSW	MSW	1949	111,1	murowana	630	
21	Garaż pojazdów obsługi lotniska	21	MSW	MSW	1953	109,1	murowana	970	
22	Hangar	22	MSW	MSW	1950	122,1	stal-murow.	45.990	





Lp.	Nazwa obiektu	Nr obiektu	Właściciel	Użytkownik	Rok budowy	Wysokość obiektu nad poziom morza	Konstrukcja obiektu	Powierzchnia/kubatura m <sup>2</sup> /m <sup>3</sup>	Adnotacje
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
23	Hangar z przybudówkami	23	MSW	MSW	1950	117,1	stal-murow.	33.520	
24	a) hangar Bella	A	MSW	MSW	1983	112,6	stal-murow.	1.190	
25	b) strażnica sekcji ratownictwa lotniczego	B	MSW	MSW	1983	112,6	stal-murow.	1.190	
26	Garaż samochodowy	24	MSW	MSW	1974	111,6	murowana	1.360	
27	Hangar	25	MSW	MSW	1950	117,1	stal-murow.	13.460	
28	Budynek mieszkalny	26	MSW	MSW	1950	110,2	murowana	840	
29	Trafostacja	27	MSW	MSW	1951	109,1	murowana	35	
30	Budynek techniczny	28	MSW	MSW	1955	112,3	murowana	320	
31	Droga startowa	29	MSW	MSW	1950	106,1	betonowa		
32	Droga kołowania B1	30	MSW	MSW	1950	106,1	betonowa		
33	Droga kołowania B2	31	MSW	MSW	1950	106,1	betonowa		
34	Droga kołowania D1	32	MSW	MSW	1950	106,1	betonowa		
35	Droga kołowania D2	33	MSW	MSW	1950	106,1	betonowa		
36	Droga kołowania A1	34	MSW	MSW	1950	106,1	betonowa		
37	Droga kołowania A2	35	MSW	MSW	1950	106,1	betonowa		
38	Droga kołowania C	36	MSW	MSW	1950	106,1	betonowa		
39	Maszt kamerowy – 1 szt.	37	MSW	MSW	1950	106,1	metalowy		
40	Maszt oświetleniowy – 4 szt.	38	MSW	MSW	1950	106,1	betonowa		
41	Pas startowy	39	MSW	MSW	1950	106,1	trawiasta		
42	Hangar	40	MSW	MSW	2012	110,1	murow.-met	160	
43	Ogródek meteorologiczny	41	IMiGW	IMiGW	2004	117,1	stalowa		
44	Maszt meteorologiczny	42	MSW	MSW	2011	115,1	stalowa		
45	Wskaźnik kierunku wiatru	43	MSW	MSW	2006	112,1	stalowa		



Lp.	Nazwa obiektu	Nr obiektu	Właściciel	Użytkownik	Rok budowy	Wysokość obiektu nad poziom morza	Konstrukcja obiektu	Powierzchnia/kubatura m <sup>2</sup> /m <sup>3</sup>	Adnotacje
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
46	Biuro przepustek	44	MSW	MSW	2008	108,1	stalowa	25	
47	Stacja paliw	45	MSW	MSW	2007	108,6	stalowa	25	
48	Baza lotnicza p.poż.	46	Lasy-Państw.	MSW	2004	108,6	stal-murow.	35	
49	Znaki i obiekty geodezyjne	47	MSW	MSW	2000	107,6	betonowa		
50	Światła krawędziowe DS - 1	48	MSW	MSW	2017		Lampy LED	55	
51	Droga kołowania „ECHO”	49	MSW	LPR	2019	106,1	Trawiasta utwardzona		
52	Budynek admin-biurowy	50	MSW	MSW	1950	110,2	murowana	476	
53	Ogrodzenie CWOM	51	MON	MON					
54	Budynek admin - biurowy	51 A	MON	MON					
55	Budynek techniczny	51 B	MON	MON					
56	Droga kołowania FOXTROT	52	MSW	MSW	2020	107,2	trawiasta		

#### 2.4.1. Szczegóły aktu lub dokumentu nieruchomości na której lotnisko jest zlokalizowane oraz plan pokazujący granice i położenie lotniska.

Zgodnie z Miejscowym Planem Ogólnym Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy, zatwierdzonym Uchwałą XXXV/199/92 Rady m. st. Warszawy z dnia 28.09.1992 roku, ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Województwa Warszawskiego nr 15 poz. 184 w dniu 15 października 1992 roku, działki nr ewidencyjny 1/1, 1/3 z obrębu 6-10-08 oraz działki nr ew. 7/8, 7/9, 7/10, 7/11 z obrębu 6-10-01 wchodzące w skład lotniska „Warszawa-Babice” w Dzielnicy Bemowo m. st. Warszawy, znajdowały się w obszarze oznaczonym symbolem planistycznym 0-66 o funkcjach ochrony systemu przyrodniczego miasta.



STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

### CZĘŚĆ 3.

#### DANE SZCZEGÓŁOWE O LOTNISKU.

**Uwaga! Dane szczegółowe o lotnisku, wymagane do zgłoszenia Służbie Informacji Lotniczej (AIS PAŻP) w formie tabelarycznej, zawarte zostały w Załączniku nr 5.**

#### 3.1. Dane administracyjne, nawigacyjne i organizacyjne.

##### 3.1.1. Nazwa lotniska:

1. Zgodnie z Decyzją Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji nr 557 z dnia 29.12.2000 r. (Dz. Urz. MSWiA nr 5 poz. 43) nadano lotnisku oficjalną nazwę „Lotnisko Warszawa - Babice”. Natomiast zgodnie z Zarządzeniem nr 41 Ministra SWiA z dnia 9 listopada 2010 r. powołano Centrum Usług Logistycznych, które jest następcą prawnym i przejęło zadania realizowane przez zakład budżetowy „Lotnisko Warszawa - Babice”. Zgodnie z ustaleniami ICAO określającymi wskaźniki lokalizacji ICAO Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego przydzielił dla lotniska Warszawa-Babice wskaźnik lokalizacji ICAO, nadając mu formułę „EPBC”.

##### 3.1.2. Klasyfikacja lotniska:

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych (Dz. U. Nr 122 poz. 1273 z późn. zm.). Zarządzający lotniskiem określił następujące klasyfikacje lotniska:

1. Według kryteriów ogólnych lotnisko Warszawa-Babice klasyfikuje się ze względu na:
  - 1) zakres ruchu statków powietrznych - jako lotnisko krajowe;
  - 2) charakter ruchu statków powietrznych - jako lotnisko ruchu nieregularnego;
  - 3) dostępność dla użytkowników - lotnisko państwowe stanowiące własność Skarbu Państwa z przeznaczeniem dla służb porządku publicznego. Decyzją Ministra SWiA nr 162 z dnia 21 grudnia 2005 r. udostępnione dla lotnictwa cywilnego.
2. Wg kryteriów technicznych lotnisko Warszawa-Babice klasyfikuje się ze względu na:
  - 1) umiejscowienie - jako lotnisko naziemne;
  - 2) rodzaj nawierzchni wykorzystywanej do startów i lądowań - jako lotnisko z główną drogą startową o nawierzchni sztucznej i pasem startowym o nawierzchni trawiastej;
  - 3) wymagania techniczne według kodu referencyjnego - jako lotnisko spełniające wymagania dla kodu referencyjnego 2b;
  - 4) rodzaj przyjmowanych statków powietrznych - jako lotnisko dla samolotów, śmigłowców, szybowców, motoszybowców, wiatrakowców, wiroszybowców, balonów, sterowców, spadochronów, bezpilotowych statków powietrznych i innych sportowych urządzeń latających;
  - 5) kategorię podejścia do lądowania - jako lotnisko z drogą startową nieprzyrządową;
  - 6) poziom ratownictwa lotniskowego - jako lotnisko użytku wyłącznego bez kategorii ochrony przeciwpożarowej lotniska. W skład wyposażenia ratowniczego aktualnie wchodzi 2-osobowa załoga, pojazd bojowy BARRACUDA GCBA PR 5.5/50/150 z 5500 litrów wody ze środkiem pianotwórczym, podstawowy sprzęt ratownictwa technicznego z ratowniczym zestawem hydraulicznym (nożyco-rozpierak, łańcuchy) oraz piła do cięcia stali.

**UWAGA!****Lotnisko Warszawa-Babice nie przyjmuje samolotów z napędem odrzutowym.****3.1.3. Zarządzający lotniskiem.**

*Centrum Usług Logistycznych 00-789 Warszawa*

*ul. Słoneczna 37; tel. + 48 22 601 33 29, tel./fax. + 48 22 601 33 62*

**adres do korespondencji:** *Centrum Usług logistycznych*

*„Lotnisko Warszawa- Babice” ul. Gen. Sylwestra Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa*

*Tel: +48 261 855 900 – kierownik lotniska; tel/fax: +48 261 855 363 - sekretariat*

**UWAGA!**

- 1. Lotnisko Warszawa-Babice jest lotniskiem współużytkowanym, przeznaczonym do wykorzystywania przez statki powietrzne lotnictwa państwowego (lotnictwa służb porządku publicznego, wojskowe) oraz cywilne statki powietrzne lotnictwa ogólnego.**
- 2. Udostępnienie lotniska do działalności operacyjnej, a także stałego bazowania odbywa się na podstawie decyzji Ministra Spraw Wewnętrznych na mocy umów zawartych z zarządzającym lotniskiem Warszawa-Babice.**
- 3. Udostępnienie lotniska do doraźnej działalności operacyjnej lub okresowego bazowania statków powietrznych, odbywa się każdorazowo na podstawie zgody lub umowy z zarządzającym lotniskiem.**
- 4. Sposoby i warunki wykorzystywania lotniska opublikowane są w Zbiorze Informacji Lotniczej - Polska /AIP-VFR/.**

**3.1.4. Zarządzanie ruchem lotniczym.**

1. Informator lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice (AFIS) tel.: 261 855 369; tel./fax 261 855 368.
2. Dyżurny informacji lotniczej tel.: 261 855 369.
3. Dyżurny lotniskowej służby ruchu naziemnego lotniska Warszawa-Babice - 261 855 481, 261 855 482 w. 115.
4. Informacja meteorologiczna lotniska Warszawa-Babice: 261 855 368.

**3.1.5. Położenie lotniska.**

1. Położone jest w odległości 10 km w kierunku 300° GEO od centrum miasta stołecznego Warszawy.
2. Jako punkt odniesienia lotniska (ARP) przyjęto środek Pasa Drogi Startowej (PDS).
3. Koordynaty geograficzne punktu odniesienia lotniska określone wg światowego systemu geodezyjnego: WGS - 84 wynoszą:  
**52° 16'09,0"N                      020° 54'26,0" E**
4. Undulacja geoidy: w ARP lotniska = 31,32, w THR 10R = 31,29, w THR 28L = 31,30
5. Temperatura odniesienia +19° C.

Elewacja lotniska wynosi **107,2** m AMSL (ponad średnim poziomem morza).  
Natomiast w odniesieniu do progów PS i PDS wygląda to zgodnie z poniższą tabelą:

Wydanie I / 2011	Strona 2 z 27
Numer zmiany: 10/01.09.2020r.	

Oznaczenie Drogi Startowej RWY	Kierunek geograficzny i magnetyczny	Współrzędne progów pasa THR	Poziom progów i najwyższy punkt strefy przyziemia na pasie z podejściem precyzyjnym
PDS			
10R	102° GEO 098° MAG	52° 16' 13,6"N 020° 53' 52,5"E	104,6 m AMSL
28L	282° GEO 278° MAG	52° 16' 04, 5" N 020° 54' 59,5"E	107,2 m AMSL
PS			
10L	102° GEO 098° MAG	52° 16' 16,4"N 020° 54' 08,5"E	104,3 m AMSL
28R	282° GEO 278° MAG	52° 16' 09,4" N 020° 55' 00,0"E	106,4 m AMSL

### 3.1.1. Charakterystyka przedpoła lotniska.

1. Od północy osiedle Chomiczówka z zabudową wielorodzinną oraz licznymi zakładami w tym Huta „Arcelor Mittal Warszawa”.
2. W póln./zach. części lotniska znajduje się nieczynne wysypisko odpadów o wysokości 84 m (AGL) .
3. Od zachodu i póln./zach. park krajobrazowy Bemowo.
4. Od południa w odległości około 100 m osiedle domków jednorodzinnych Boernerowo.
5. W póln./wsch. części lotniska znajdują się zabudowania Ministerstwa Obrony Narodowej oraz zabudowa wielorodzinną osiedla Bemowo.
6. Od wschodu osiedle Bemowo oraz centrum usługowo - handlowe i rekreacyjne.
7. Od póln./wsch. w odległości około 1 km od granicy lotniska znajduje się osiedle Piaski z zabudową wielorodzinną.


### 3.2. Wymiary lotniska i informacje z tym związane.

#### 3.2.1. Drogi startowe.

1. Lotnisko Warszawa-Babice posiada pas drogi startowej i pas startowy (załącznik nr1):
  - 1) droga startowa o długości 1301 m i szerokości 90 m wykonana z betonu o grubości 25 cm;
  - 2) pas startowy o wymiarach 1000 x 150 m, położony wzdłuż głównej drogi startowej po jej północnej stronie w odstępnie 60 m, trawiasty na podłożu piaszczystym pokryty cienką warstwą czarnoziem, wykorzystywany głównie przez lotnictwo sportowe oraz jako zapasowa droga startowa.
2. Wymiary, kierunki geograficzne oraz rodzaj nawierzchni drogi startowej DS i pasa startowego PS:

Wydanie I / 2011	Strona 3 z 27
Numer zmiany: 10/01.09.2020r.	



	Instrukcja Operacyjna Lotniska Warszawa-Babice	Część 3 Dane szczegółowe o lotnisku
---	---	--

Wymiary, kierunek geograficzny i magnetyczny oraz rodzaj nawierzchni DS:

Oznaczenie drogi startowej RWY	Kierunek geograficzny i magnetyczny	Wymiary drogi startowej (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni RWY PCN	Wymiary pasa drogi startowej (m)
10R	102° GEO 098° MAG	1301 x 90	10/R/B/X/U	1421 x 155
28L	282° GEO 278° MAG	1301 x 90		

Wymiary, kierunek geograficzny i magnetyczny oraz rodzaje nawierzchni PS:

Oznaczenie pasa startowego	Kierunek geograficzny i magnetyczny	Wymiary pasa startowego (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni PS PCN
10L	102° GEO 098° MAG	1000 x 150	trawa
28R	282° GEO 278° MAG	1000 x 150	

- DS posiada boczne pasy bezpieczeństwa o szerokości 95 m na południe i 60 m na północ od linii środkowej drogi startowej.
- Wszystkie operacje (lądowania/starty) statków powietrznych są wykonywane z wykorzystaniem DS lub PS.
- Śmigłowce mogą startować i lądować z/na progu „10R” DS.

### 3.2.2. Deklarowane rozporządzalne długości TORA, TODA, ASDA, LDA:

1. dla DS

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
10R	1301	1301	1301	1301
28L	1301	1301	1301	1301

Wydanie I / 2011	Strona 4 z 27
Numer zmiany: 0/	

**3.2.3. Drogi kołowania.**

1. Po północnej stronie dróg startowych znajduje się droga kołowania bez nawierzchni sztucznej (naturalna, wzmocniona) dla statków powietrznych kodu A o szerokości 7,5 m i długości całkowitej 600 m ( załącznik 1)
2. Po południowej stronie dróg startowych drogi kołowania (załącznik nr 1). Wykonane są z PCN 10/R/B/X/U o grubości 25 cm. Ogólna długość dróg kołowania wynosi 3500 m, a szerokość 18 m.
3. Drogi kołowania (DK) na lotnisku Warszawa-Babice oznakowano następująco (zał.nr1)
  - 1) droga kołowania Alfa „A1 i A2” – odchodząca skośnie od środkowej części DS do hangaru nr 5 (obiekt nr 23),
  - 2) droga kołowania Bravo „B1 i B2”- odchodząca prostopadłe w lewo i w prawo od progu „10” DS do drogi kołowania „D1”,
  - 3) droga kołowania Charlie „C”– odchodząca prostopadłe od progu „28” DS do DK „D2”. DK „C” jest wyłączona z użytkowania.
  - 4) droga kołowania Delta „D1 i D2” położona równolegle do DS, pomiędzy DK „B2” a DK „C” przecięta DK „A”. DK „D2” – jest wyłączona z użytkowania.
  - 5) Droga kołowania Echo „E 1” odchodząca prostopadłe od północnego skraju DK „B1” równoległa do PS i skręcająca w lewo do hangarów LPR na wysokości tych hangarów.
  - 6) Droga kołowania Foxtrot „F1” bez nawierzchni sztucznej (naturalna trawiasta), dla statków powietrznych kodu A o szer.10 m i dł. Całkowitej 650 m, łącząca skrzyżowanie DK-D1,D2,A1,A2 biegnąca skośnie do północnego krańca DK Charlie

**3.2.4. Płyty postojowe (załącznik nr 1):**

1. Na lotnisku Warszawa-Babice wydzielono następujące płyty postojowe lotnictwa ogólnego:
  - 1) płyta postojowa nr 1 – koordynaty geograficzne: (wg WGS 84) - 52°16'05,4"N 020°53'53,3"E - zlokalizowana bezpośrednio przy drodze kołowania „B2” po jej obydwu stronach oraz przy płu./zachodniej części DK „D1”, zadarniona o podłożu piaszczystym pokrytym cienką warstwą czarnoziem;
  - 2) płyta postojowa nr 2 – koordynaty geograficzne: (wg WGS 84) - 52°16'21,5"N 020°54'32,6"E - na terenie użytkowanym przez Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, o podłożu zróżnicowanym, częściowo betonowym i zadarnionym;
  - 3) płyta postojowa nr 3 – koordynaty geograficzne: (wg WGS 84) - 52°16'19,4"N 020°54'39,1"E - przed hangarami Aeroklubu Warszawskiego (AW), na terenie użytkowanym przez AW, o podłożu zróżnicowanym betonowo-zadarnionym;
  - 4) płyta postojowa nr 4 – koordynaty geograficzne: (wg WGS 84) - 52°15'37,7"N 020°54'42,7"E - przed hangarem nr 4 (obiekt nr 22), użytkowanym przez zarządzającego lotniskiem, zlokalizowana bezpośrednio przy DK „A2”, o podłożu betonowym.
  - 5) płyta postojowa nr 5 – koordynaty geograficzne: (wg WGS 84) - 52°15'26,6"N 020°54'42,0"E - przed hangarem nr 5 (obiekt nr 23), użytkowanym przez Wydział Lotniczy Zarządu Lotnictwa Policji Głównego Sztabu KGP zlokalizowana bezpośrednio przy DK „A2”, o podłożu betonowym.
  - 6) płyta postojowa nr 6 – koordynaty geograficzne: (wg WGS 84) - 52°15'22,6"N 020°54'36,6"E - przed hangarem nr 6 (obiekt nr 25), użytkowanym przez zarządzającego lotniskiem, zlokalizowana bezpośrednio przy DK „A2”, o podłożu betonowym.
2. Płyty postojowe nr 1, 2, 3, 4, 5 i 6 nie posiadają wyodrębnionych stanowisk postojowych.

3. W zależności od miejsca bazowania (postoju) statku powietrznego, kołowanie w rejonie płyt postojowych (terminali) odbywa się opisanymi drogami kołowania lub wyznaczonymi pasami trawiastymi pod nadzorem służby AFIS lotniska Warszawa-Babice oraz wizualnym dyżurnego lotniskowej służby ruchu naziemnego.
4. Podlot do płyty postojowej może być wykonywany w sposób określony w niniejszej instrukcji lub na warunkach podanych każdorazowo przez informatora lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice.
5. Dwa miejsca postojowe przed wieżą są tylko dla śmigłowców lotnictwa państwowego.

### 3.2.5 Płyty prób i obsługa technicznych statków powietrznych.

1. Próby techniczne statków powietrznych z uruchomionym silnikiem mogą być wykonywane na płycie prób lotniska, zlokalizowanej i oznakowanej okręgiem o średnicy 40 m na płaszczyźnie betonowej w środkowej części drogi kołowania „Bravo” „B1”- koordynaty geograficzne: (wg WGS 84) - 52°16'18,6"N 020°53'54,5"E;

***Uwaga! Zabrania się wykonywania prób i obsługi technicznych na płytach postojowych oraz w innych, nieprzystosowanych i nie wyznaczonych częściach lotniska. Nie dotyczy śmigłowców z podwoziem płożowym na płytach nr 5 i 6.***

## 3.3. Wyposażenie lotniska.

### 3.3.1. Urządzenia radiowe.

1. Łączność radiowa.
  - 1) Stanowisko operacyjne informatora lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice wyposażone jest w dwa komplety radiostacji korespondencyjnych TG-660 Becker Avionics i radiostację lotniczą IC-A110 EURO zamontowanych w budynku „Wieży”, przeznaczonych do prowadzenia łączności radiowej w rejonie lotniska ATZ i podsłuchu korespondencji FIS Okęcie.
  - 2) Warunki eksploatacji urządzeń radiokomunikacyjnych.
    - a) radiostacja nadawczo-odbiorcza pracuje całą dobę na częstotliwości 119,180 MHz. Znak wywoławczy **BABICE INFORMACJA**. Znakiem tym posługuje się informator służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice (AFIS Babice);
    - b) częstotliwość 119,180 MHz wykorzystywana jest również przez kierującego lotami z ośrodka szkolenia wykonującego loty szkolne na lotnisku Warszawa-Babice;
    - c) prowadzony jest podsłuch korespondencji sektorów **FIS Warszawa 128,575 MHz i Olsztyn 118,775 MHz**;
    - d) prowadzony jest nasłuch na częstotliwości w **niebezpieczeństwie** 121.5 MHz;
    - e) loty szkolne, organizowane przez Aeroklub Warszawski, mogą być kierowane z kwadratu z wykorzystaniem własnej radiostacji korespondencyjnej na częstotliwości 122,305 MHz. - znak wywoławczy **BABICE RADIO**;
    - f) łączność radiowa może być prowadzona tylko za pomocą urządzeń radiokomunikacyjnych, posiadających ważne zezwolenie na użytkowanie wydane przez właściwy organ administracji telekomunikacyjnej oraz wpisane do właściwego rejestru urządzeń naziemnych.
2. Łączność przewodowa:
  - 1) Łączność wewnętrzna jest zorganizowana na bazie stacjonarnego Centralnego Węzła Łączności Ministerstwa Obrony Narodowej;
  - 2) Organ ten zapewnia łączność telefoniczną z wojskowymi i cywilnymi podmiotami funkcjonującymi w systemie zabezpieczenia ruchu lotniczego oraz uczestniczącymi w systemie ochrony lotniska;

- 3) W systemie łączności meteorologicznej wykorzystane jest łącze telefoniczne transmisji danych meteorologicznych relacji:
- a) punkt informacji meteorologicznej lotniska Warszawa-Babice (**tel. 261 855 369**) - Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP **tel. 261 828 831 i 261 828 859**
  - b) odbiór danych serwisu meteo ze str. [www.meteo.mil.sp.pl](http://www.meteo.mil.sp.pl) z SZEFOSTWA SŁUŻBY HYDROMETEOROLOGICZNEJ SZ RP; **tel. 261 828 820.**
- 4) W skład łączności wewnętrznej wchodzi sieć łączności lotniskowej - stanowiąca podsystem, którego ośrodkiem jest urządzenie DT 200, zamontowane w budynku wieży lotniska Warszawa-Babice;
- 5) Sieć łączności lotniskowej obejmuje wszystkie elementy lotniska, ważne ze względu na bezpieczeństwo lotów oraz sprawność zarządzania przestrzenią powietrzną w rejonie (ATZ) lotniska, a także ruchem statków powietrznych i pojazdów na płycie lotniska;
- 6) Spis telefonów funkcjonujących w systemie zarządzania działalnością operacyjną lotniska Warszawa-Babice:
- a) kierownik lotniska Warszawa-Babice - +48 261 855 900, kom. 601 307 202;
  - b) zastępca kierownika ds. operacyjnych - +48 261 855 481 w **111**;
  - c) informator lotniskowej służby informacji powietrznej i informacji lotniczej - (+ 48 261 855 369, fax. 261 855 368);
  - d) lotniskowa służba ruchu naziemnego - 261 855 481 w **115**;
  - e) zakładowa służba ratownictwa lotniskowego - +48 261 855 481 w **333**;  
**komendant w 334**
  - f) kierownik ochrony - + 48 261 855 481 w **128.**
- 7) Łączność dalekosiężna zorganizowana jest na bazie stacjonarnego węzła łączności MON za pośrednictwem centrali telefonicznej zarządzającego lotniskiem Warszawa-Babice, obejmuje łączność telefoniczną między stanowiskami odpowiedzialnymi za zabezpieczenie działalności operacyjnej, w tym związanej z zadaniami służby AFIS lotniska Warszawa-Babice, a następującymi elementami osłony radionawigacyjnej lotniska Warszawa-Okęcie:
- a) Warszawa-Zbliżanie (APP) - 22 574 55 52,
  - b) sektor FIS Warszawa tel. 22 574 55 85, MON 261 828 737 i sektor FIS Olsztyn - 22 574 55 88.

### 3.3.2 Urządzenia radionawigacyjne oraz system świetlny lotniska.

#### 1. Urządzenia radionawigacyjne na lotnisku Warszawa-Babice

Brak urządzeń radionawigacyjnych.

#### 2. Lotniskowe światła sygnalizacyjne:

- 1) Światła drogi startowej krawędziowe typu LED wpisane do rejestru LUN pod nr WZR/3178/1/62/2017.
- 2) Światła progów drogi startowej koloru zielono-czerwonego w ilości po 6 szt. symetrycznie rozmieszczone po obu stronach drogi startowej;

- 3) Światła krawędziowe drogi startowej - koloru białego na odcinku 890 m od początku drogi i koloru pomarańczowego na odcinku ostatnich 410 m rozmieszczone w odstępach co 58 m symetryczne po obu stronach GDS.
- 4) Światła przeszkodowe na budynkach w obrębie lotniska (koloru czerwonego).

***Uwaga! Światła drogi startowej są rozmieszczone w tym samym układzie na obu kierunkach lądowania (załącznik nr 2). Lotnisko nie posiada własnej osłony radiolokacyjnej.***

### **3.4. Zaopatrywanie i obsługa statków powietrznych.**

#### **3.4.1. Obsługa pasażerska.**

1. Lotnisko nie zabezpiecza ruchu pasażerskiego.
2. Osoby oraz ich bagaże przewożone statkami powietrznymi lotnictwa państwowego oraz lotnictwa cywilnego ogólnego, są kontrolowane przez służby ochrony lotniska lub funkcjonariuszy Straży Granicznej w bramce wejściowej nr 1 do strefy zastrzeżonej lotniska Warszawa-Babice (załącznik nr 7) zgodnie z procedurą określoną w "Programie ochrony lotniska Warszawa-Babice".
3. Zabrania się wykorzystywania innych płyt postojowych do obsługi ruchu pasażerskiego.

#### **3.4.2. Zaopatrywanie statków powietrznych w paliwo i zasilanie lotniskowe.**

Na lotnisku Warszawa-Babice można tankować statki powietrzne paliwem typu Jet A-1 i AVGAS-100 LL. Organizację operacji i kontroli procesów tankowania, określa instrukcja *Kontroli Jakości Paliw Lotniczych i Tankowania Statków Powietrznych na Lotnisku Warszawa-Babice* do wglądu w punkcie tankowania przy Dł i bazie Orlen Aviation w budynku wieży.

### **3.5. Obsługa techniczna statków powietrznych.**

Obsługi techniczne statków powietrznych lotnictwa państwowego - przedlotowa i startowa, mogą być wykonane przez uprawnioną komórkę techniczną Wydziału Lotniczego Zarządu Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji KGP, w zakresie określonym w instrukcji statku powietrznego, za zgodą Naczelnika Zarządu Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji KGP. Obsługi techniczne statków powietrznych lotnictwa państwowego mogą być wykonywane tylko w miejscu uzgodnionym z zarządzającym lotniskiem Warszawa-Babice. Na lotnisku Warszawa-Babice w miejscach uzgodnionych z zarządzającym może odbywać się również obsługa techniczna cywilnych statków powietrznych.

### **3.6. Rejon lotów lotniska Warszawa-Babice.**

#### **3.6.1. Ogólna charakterystyka rejonu lotów.**

1. Rejon lotów (mapa - załącznik nr 2) charakteryzuje się średnią ilością liniowych i płaszczyznowych obiektów orientacyjnych. Najbardziej charakterystycznym obiektem jest rzeka Wisła i miasto stołeczne Warszawa;
2. Wisła przepływa przez wschodnią część rejonu z kierunku południowo-wschodniego na północny-zachód ze średnim kierunkiem - 320° GEO i jest bardzo charakterystycznym obiektem liniowym, ułatwiającym prowadzenie orientacji wzrokowej;
3. Dużymi płaszczyznowymi obiektami orientacyjnymi, graniczącymi z rejonem lotniska są: masyw leśny Puszczy Kampinoskiej i zabudowa miasta stołecznego Warszawy oraz Zalew Zegrzyński po północnej stronie lotniska;



1. Do charakterystycznych obiektów liniowych należą: dwutorowe linie kolejowe łączące Warszawę z Białymstokiem, Gdańskiem, Łodzią oraz dwupasmowe drogi szybkiego ruchu łączące Warszawę z Gdańskiem, Warszawę z Katowicami, południową obwodnicę Warszawy S8 i autostradę A2 Warszawa-Poznań.

### 3.6.2. Strefa ruchu nadlotniskowego ATZ.

Linia łącząca następujące punkty:

#### Segment A

- 1) 52°16'50" N 020°50'19" E
- 2) 52°16'47" N 020°56'21" E
- 3) 52°15'38" N 020°57'05" E
- 4) 52°15'48" N 020°55'56" E
- 5) 52°15'47" N 020°52'43" E
- 6) 52°16'35" N 020°50'04" E

1) 52°16'50" N 020°50'19" E  
**GND - 457m** (1500ft) AMSL

#### Segment B

- 1) 52°16'50" N 020°50'19" E
- 2) 52°19'50" N 020°53'09" E
- 3) 52°18'43" N 020°56'31" E
- 4) 52°17'36" N 020°59'39" E
- 5) 52°16'51" N 020°59'55" E
- 6) 52°15'31" N 020°57'53" E

7) 52°15'38" N 020°57'05" E  
8) 52°16'47" N 020°56'21" E  
1) 52°16'50" N 020°50'19" E  
**GND - 610m** (2000ft) AMSL

Podczas wykonywania operacji lądowań na RWY 15 EPWA w wydzielonym sektorze A1 o współrzędnych:

- 1) 52°16'31" N 020°56'19" E
- 2) 52°15'42" N 020°56'36" E
- 3) 52°15'48" N 020°55'56" E
- 4) 52°15'47" N 020°53'44" E
- 1) 52°16'31" N 020°56'19" E

dopuszcza się loty od **GND** do **396 m** (1300 ft) AMSL

***Uwaga! Wlot w przestrzeń ATZ EPBC, naruszającą granicę Kampinoskiego Parku Narodowego (strefa EP R12) dopuszcza się jedynie przy wykonywaniu procedury lądowania na lotnisku Warszawa-Babice.***

### 3.7. Ustalone strefy pilotażu TRA i BABICE AREA.

1. Zasady współpracy operacyjnej, odpowiedzialności oraz wykonywania lotów i skoków spadochronowych w ATZ Babice, TRA 25, BABICE AREA określa „Porozumienie o współpracy operacyjnej pomiędzy PAŻP, Aeroklubem Warszawskim i CUL / ”Lotnisko Warszawa-Babice”.
2. Za realizację zapisów Porozumienia odpowiadają:
  - 1) ze strony CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”- służby AFIS w zakresie zapewnienia służby informacji powietrznej oraz służby alarmowej w ATZ Babice,
  - 2) ze strony Aeroklubu Warszawskiego – osoba kierująca lotami lub skokami spadochronowymi w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa statkom powietrznym wykonującym loty strefach BABICE AREA i ATZ Babice.



**3.7.1. Strefa – EP TRA 25.**

1. Strefa **EP TRA 25** (załącznik nr 2) jest ograniczona linią okręgu o promieniu 2,5 km i środku o współrzędnych:  
**52°23'34" N 021° 05' 28" E**
2. Strefę lotów EP TRA 25 można wykorzystywać w granicach wysokości od **GND do 1500 m (5000 ft)**,
3. Strefa lotów EP TRA 25 położona jest 17,28 km od ARP lotniska na północny-wschód z kursem 038/218 MAG,
4. Użytkowanie strefy TRA 25 jest możliwe po uzgodnieniu warunków wykonywania lotów z APP Warszawa,
5. Za utrzymanie samolotów/śmigłowców w granicach strefy odpowiadają piloci,

**3.7.1.1. Procedury zamawiania strefy TRA 25:**

Zamówienia należy składać do Ośrodka Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (ASM-2) wg zasad:

1. W przeddzień planowanych lotów, organizator lotów zamawia w AMC Polska, przez AFIS Babice, planowaną do wykorzystania przestrzeń powietrzną, nie później niż do 10.00 UTC.
2. Jeżeli loty planowane są na sobotę, niedzielę lub poniedziałek, zamówienie należy składać w poprzedzający piątek, nie później niż do 10.00 UTC.
3. W dniu wykonywania lotów organizator lotów w porozumieniu z informatorem AFIS Babice, na minimum 30 min. przed planowanymi lotami uzgadnia z APP Warszawa warunki aktywacji strefy wynikające z konfiguracji RWY na lotnisku Okęcie.
4. Osoba kierująca lotami informuje AMC Polska o uzgodnionym czasie rozpoczęcia lotów w strefie TRA (jej aktywacji) oraz zgłasza przerwy w użytkowaniu strefy. Ponowne zajęcie strefy musi być poprzedzone poinformowaniem APP Warszawa na minimum 20 minut przed jej ponownym aktywowaniem.
5. Kierujący lotami z EPBC informuje APP Warszawa, AMC Polska i AFIS Warszawa-Babice o rozpoczęciu i zakończeniu lotów w strefie TRA 25.

**3.7.2. Strefa BABICE AREA**

Strefa BABICE AREA przeznaczona jest dla wykonywania lotów szybowcowych z lotniska Warszawa-Babice. Strefa jest kolizyjna z TMA Warszawa i w związku z tym na wykorzystanie tej strefy każdorazowo wymagane jest zezwolenie APP EPWA zgodnie z podpisanym „Porozumieniem o współpracy operacyjnej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, Aeroklubem Warszawskim i CUL Lotnisko Warszawa-Babice”.

***Uwaga!***

***Strefy są aktywne zgodnie z decyzją APP Warszawa.. Loty do strefy pilotażu EP TRA 25 należy wykonywać po stycznej do kręgu nadlotniskowego z omijaniem zwartej zabudowy osiedli mieszkaniowych.***

**3.8. Stałe trasy odlotowe i dolotowe VFR lot. Warszawa-Babice (załącznik nr 2).**

1. Dla zachowania pełnego bezpieczeństwa w rejonie lotniska ustala się następujące trasy wlotowe i wylotowe:

- 1) **VOR/DME WAR** (1.5 km na zachód od m. Zaborówek) 52°15'33,34"N 020°39'25,78"E - **FOXTROT** (skrzyżowanie dróg 1 km na północ od m. Borzęcin) 52°15'39"N 020°44'08"E - **EPBC** 52°16'09,06"N 020°54'25,98"E;
- 2) **JULIETT** (Jabłonna) 52°22'40"N 020°55'00"E - **LIMA** (Łomianki) 52°20'00"N 020°53'00"E - **EPBC** (52°16'09,06"N 020°54'25,98"E);
- 2) **JULIETT** (Jabłonna) 52°22'40"N 020°55'00"E - **ZULU** (Żerań skrzyżowanie) 52°17'25"N 021°00'39"E - **EPBC** (52°16'09,06"N 020°54'25,98"E);
- 3) **DELTA** (Wołomin) 52°20'36"N 021°13'40"E - **PAPA** (centrum handlowe skrzyżowanie Toruńska/Radzywińska) (52°18'17"N 021°05'02"E); - **ZULU** (Żerań skrzyżowanie) 52°17'25"N 021°00'39"E - **EPBC** (52°16'09,06"N 020°54'25,98"E);
- 5) **DELTA** (Wołomin) 52°20'36"N 021°13'40"E - **JULIETT** (Jabłonna) 52°22'40"N 020°55'00"E - **LIMA** (Łomianki) 52°20'00"N 020°53'00"E - **EPBC** (52°16'09,06"N 020°54'25,98"E);
- 6) **TANGO** (fabryka w m. Tarczyn) 51°58'14"N 020°50'01"E - **ALPHA** (magazyn w m. Sierzeń) 52°03'48"N 020°44'36"E - **BRAVO** (fabryka w m. Błonie) 52°11'03"N 020°36'50"E - **FOXTROT** (52°15'39"N 020°44'08"E) - **EPBC** (52°16'09,06"N 020°54'25,98"E);
- 7) **KILO** (oczyszczalnia w m. Karczew) 52°05'29"N 021°14'15"E - **MIKE** (skrzyżowanie w m. Karczew) 52°13'22"N 021°15'00"E - **ZULU** (Żerań skrzyżowanie) 52°17'25"N 021°00'39"E - **EPBC** (52°16'09,06"N 020°54'25,98"E);
- 8) **KILO** (oczyszczalnia w m. Karczew) 52°05'29"N 021°14'15"E - **NOVEMBER** (Most Siekierski) 52°13'03"N 021°05'50"E - **ZULU** (Żerań skrzyżowanie) 52°17'25"N 021°00'39"E - **EPBC** (52°16'09,06"N 020°54'25,98"E);
- 9) **MIKE** (skrzyżowanie w m. Karczew) 52°13'22"N 021°15'00"E - **ZULU** (Żerań skrzyżowanie) 52°17'25"N 021°00'39"E - **EPBC** (52°16'09,06"N 020°54'25,98"E);
- 10) **MIKE** (skrzyżowanie w m. Karczew) 52°13'22"N 021°15'00"E - **NOVEMBER** (Most Siekierski) 52°13'03"N 021°05'50"E - **ZULU** (Żerań skrzyżowanie) 52°17'25"N 021°00'39"E - **EPBC** (52°16'09,06"N 020°54'25,98"E);
- 11) **GOLF** (Most kolejowy w m. Góra Kalwaria) 51°59'27"N 021°14'05"E - **KILO** (oczyszczalnia w m. Karczew) 52°05'29"N 021°14'15"E - **NOVEMBER** (Most Siekierski) 52°13'03"N 021°05'50"E - **ZULU** (Żerań skrzyżowanie) 52°17'25"N 021°00'39"E - **EPBC** (52°16'09,06"N 020°54'25,98"E);
- 12) **GOLF** ((Most kolejowy w m. Góra Kalwaria) 51°59'27"N 021°14'05"E - **KILO** (oczyszczalnia w m. Karczew) 52°05'29"N 021°14'15"E - **MIKE** (skrzyżowanie w m. Karczew) 52°13'22"N 021°15'00"E - **ZULU** (Żerań skrzyżowanie) 52°17'25"N 021°00'39"E - **EPBC** (52°16'09,06"N 020°54'25,98"E);

13) **BRAVO** (fabryka w m. Błonie) 52°11'03"N 020°36'50"E – **FOXTROT** (skrzyżowanie dróg 1 km na północ od m. Borzęcin) (52°15'39"N 020°44'08"E) - **EPBC** (52°16'09,06"N 020°54'25,98"E);

14) **EPBC** (52°16'09,06"N 020°54'25,98"E – **ECHO** (Airport Hotel Okęcie) 52°10'42"N 020°59'00"E – **EPWA** 52°09'56,70"N 020°58'01,64"E<sup>1)</sup>;

**Uwaga!** <sup>1)</sup> *Trasa dostępna wyłącznie dla lotów SAR/EMER/HOSP/GARDA lub po uzyskaniu zezwolenia OKECIE TOWER.*

2. Przy dolotach do rejonu lotniska Warszawa-Babice wykonywanych po trasach VFR punktami nawiązania łączności z organem AFIS lotniska Warszawa - Babice są:

**ZULU** 52°17'25"N 021°00'39"E

**FOXTROT** 52°15'39"N 020°44'08"E

**LIMA** 52°20'00"N 020°53'00"E

Zaleca się nawiązanie łączności nie później niż na 3 minuty przed punktem ZULU, LIMA i FOXTROT w przypadku kontynuowania lotu do „kręgu nadlotniskowego” lotniska EPBC.

3. W czasie odlotu z lotniska Warszawa-Babice obowiązuje przed przekroczeniem granicy rejonu lotniska (ATZ) nawiązanie łączności z odpowiednim organem służb ruchu lotniczego pełniącym funkcje służby informacji powietrznej (FIS Warszawa).

4. Statki powietrzne, z którymi łączność z przyczyn technicznych została utracona w locie VFR, powinny kontynuować lot po jednej z niżej wymienionych tras dolotowych, na wysokości nie większej niż 300 m (984 ft) AMSL.

JULIETT – LIMA – **EPBC**

WAR - FOXTROT – **EPBC**

DELTA – ZULU – **EPBC**

MIKE – ZULU – **EPBC**

GOLF – KILO – NOVEMBER – ZULU – **EPBC**

TANGO – ALPHA - BRAVO – FOXTROT – **EPBC**

### 3.9. Wykonywanie lotów

#### **UWAGA!**

- 1) *Loty w rejonie lotniska (ATZ i TRA 25) mogą być wykonywane zgodnie z przepisami do lotów z widocznością (VFR) w warunkach VMC, po jego aktywowaniu w ASM-3.*
- 2) *Wszystkie statki powietrzne wykonujące lot do/z lotniska Warszawa-Babice lub przelatujące w rejonie lotniska muszą posiadać sprawną łączność radiową.*
- 3) *Warunki lotów statków powietrznych mogą ulec zmianie ze względu na podejście 15 na lotnisku EPWA.*
- 4) *Językiem stosowanym w łączności powietrze-ziemia na lotnisku Warszawa-Babice jest język polski lub po wcześniejszym uzgodnieniu język angielski.*
- 5) *Nad lotniskiem oraz w rejonie lotów lotniska EPBC loty szybowców bez dwustronnej łączności radiowej są zabronione.*

- 6) *Zarządzający lotniskiem Warszawa-Babice zastrzega sobie prawo do ograniczenia, zawieszenia, lub czasowego wstrzymania ruchu lotniczego na lotnisku lub w jego rejonie, jeżeli względy bezpieczeństwa lub sytuacja ruchowa będzie tego wymagała.*
- 7) *W celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa wykonywania lotów w rejonie lotniska, zarządzający lotniskiem bezwzględnie zakazuje wykonywania lotów szkolnych do/z lotniska Warszawa-Babice dla samolotów wyposażonych w silniki nie certyfikowane.*
- 8) *W rejonie ATZ lotniska obowiązuje bezwzględny zakaz wykonywania lotów po innych niż opublikowanych w niniejszej instrukcji trasach: dolotowych, odlotowych i „kręgu nadlotniskowego”.*
- 9) *Zarządzający lotniskiem nie ponosi odpowiedzialności za kołowanie statków powietrznych po trawiastej części lotniska w rejonie bazowania Aeroklubu Warszawskiego i Lotniczego Pogotowia Ratunkowego oraz za kołowanie SP z pola manewrowego lotniska drogą kołowania Alfa „A2” do hangaru nr 4, 5 i 6 w związku z brakiem widzialności tej części lotniska ze stanowiska służby AFIS w budynku „Wieży-AFIS”. Za kołowanie – w wymienionych obszarach – odpowiada dowódca statku powietrznego.*

### 3.9.1. Krąg nadlotniskowy.

#### 1. Krąg nadlotniskowy:

**krąg nadlotniskowy przy starcie z kursem 102<sup>0</sup> wykonywać:**

- lot do pierwszego zakrętu do wysokości 396 m/1300 ft AMSL (290 m/951 ft AGL)
- lot od pierwszego zakrętu z naborem wysokości do wysokości 556m/1823ft AMSL (450 m /1476 ft AGL)
- czwarty zakręt wykonać na wysokości 457 m/1500 ft AMSL (351 m/1151 ft AGL).

**krąg nadlotniskowy przy starcie z kursem 282<sup>0</sup> wykonywać:**

- lot do pierwszego zakrętu do wysokości 457 m/1500 ft AMSL (351 m/1151 ft AGL)
- lot z naborem wysokości do 556 m /1823 ft AMSL (450 m/1476 ft AGL)
- czwarty zakręt wykonać na wysokości 396 m/1300 ft AMSL (290 m/951 ft AGL).

2. W zależności od sytuacji ruchowej i warunków atmosferycznych, za zgodą służby AFIS lotniska, dopuszcza się możliwość wykonywania lotów po trasie kręgu południowego na wysokości 356 m/1168 ft AMSL (250 m/820ft AGL) nie przekraczając południowej granicy ATZ lotniska.

Podczas wykonywania operacji lądowań na RWY 15 EPWA **zabrania się** wykonywania kręgów południowych.

3. Wykonywanie kręgu południowego między godz. 22.00 a 6.00 LMT jest zabronione.
4. Wykonywanie lotów z pasa trawiastego po zachodzie słońca i przed wschodem słońca jest zabronione.
5. Szczegółowy opis kręgu nadlotniskowego znajduje się w załączniku nr 5 w pkt. EPBC AD 4.11.

### 3.9.2. Procedury ograniczenia hałasu.

***Uwaga! Wszystkie doloty i odloty z lotniska Warszawa-Babice odbywają się po stycznej do kręgu północnego na wysokości nie niższej niż 300 m AGL z ominięciem obszarów zabudowanych.***

**1. Przy wykorzystaniu RWY 10.**

- 1) Start i wznoszenie do wysokości 396 m/1300 ft AMSL (290m/951ft AGL) do skrzyżowania ul. Powązkowskiej z ul. Armii Krajowej, zakręt w lewo na kurs 045° MAG z naborem wysokości do 556 m/1823ft AMSL (450m/1476 ft AGL) i lot do rzeki Wisły.
- 2) Przed dolotem do rzeki Wisły zakręt w lewo na kurs 305° MAG, a następnie lot po zachodnim skraju rzeki Wisły do północno-zachodniego skraju Huty „Arcelor Mittal Warszawa”. Nad mostem Północnym zgłosić „pozycję z wiatrem”.
- 3) Zakręt w lewo na kurs 235° MAG i lot po zachodnim skraju huty do czwartego zakrętu na kurs lądowania.
- 4) Wprowadzenie w czwarty zakręt wykonać na wysokości 457 m/ 1500 ft AMSL (351m/1151ft AGL).

**2. Przy wykorzystaniu RWY 28.**

- 1) Start i wznoszenie do pierwszego zakrętu do wysokości nie większej niż 457m/1500 ft AMSL (351m/1151ft AGL), następnie zakręt w prawo na kurs 055° MAG i lot z naborem wysokości do 556 m/1823 ft AMSL (450m/1476ft AGL) i dalej lot po zachodnim skraju Huty „Arcelor Mittal Warszawa” w kierunku rzeki Wisły.
- 2) Przed dolotem do rzeki zakręt w prawo na kurs 125° MAG, a następnie po zachodnim skraju rzeki do ul. Armii Krajowej. Nad mostem Północnym zgłosić „pozycję z wiatrem”.
- 3) Zakręt w prawo na kurs 225° MAG i lot do czwartego zakrętu na kurs lądowania.
- 4) Czwarty zakręt wykonać na wysokości 396 m / 1300 ft AMSL (290m / 951ft AGL).

**3.10. Procedury i ograniczenia lokalne.****3.10.1. Procedura lądowania.**

- 1) Obowiązuje manewr z prostej lub z kręgu nadlotniskowego. Za akceptacją AFIS Warszawa-Babice dopuszcza się wykonywanie lotów z kręgiem południowym na wysokości 356 m/1168 ft AMSL (250 m/820 ft AGL).
- 2) Minimalne warunki lotów lotniska Warszawa-Babice (patrz str. 21).

**3.10.2. Procedura odlotu od lotniska.**

1. Starty z lotniska Warszawa-Babice, mogą odbywać się z kursem **102° GEO (098° MAG)** lub **282° GEO (278° MAG)** - w zależności od składowej wiatru.
2. Odejście z kręgu nadlotniskowego do stref TRA i na trasy zezwala się wykonywać z 1 i 2 zakrętu kręgu nadlotniskowego.

**3.11. Wykonywanie lotów nocnych.**

1. Loty nocne mogą być wykonywane przy włączonych krawędziowych światłach DS.
2. Wysokość w lotach nocnych pierwszego zakrętu z RWY 10 wynosi 396 m AMSL (1300ft) i czwartego zakrętu wynosi 457 m AMSL (1500 ft).
3. Organizacja i przebieg lotów nocnych winno spełniać wymogi określone w niniejszej instrukcji, a także instrukcji operacyjnej lub IWL użytkownika organizującego loty.



4. Loty nocne (szkolne, doskonalące) można wykonywać na lotnisku Warszawa-Babice tylko do godz. 22.00 czasu lokalnego (LMT).
5. Ograniczenie lotów w nocy nie dotyczy lotów sanitarnych, ratowniczych, lotnictwa służb porządku publicznego i lotnictwa wojskowego wykonujących zadania statutowe.
6. Loty w nocy między godz. 22.00 a 6.00 LMT cywilnych statków powietrznych na lotnisku Warszawa-Babice zostają ograniczone do startów i lądowań tych statków związanych z przylotem i odlotem do/z lotniska po uprzednim uzgodnieniu z zarządzającym lotniskiem (AFIS Warszawa-Babice).

### **3.12. Procedury wykonywania lotów szybowcowych.**

#### **3.12.1. Procedury zamawiania strefy Babice AREA i Chrcynno AREA:**

Procedury zamawiania rejonu Babice AREA i Chrcynno AREA opisane zostały w Załączniku nr 3 pkt 3.1, 3.2 „Porozumienia o współpracy operacyjnej pomiędzy PAŻP, AW CUL „Lotnisko Warszawa Babice” w zakresie współdziałania APP Warszawa, OKL AW i AFIS Babice”.

#### **3.12.2. Procedury wykonywania lotów w rejonie Babice AREA.**

#### **3.12.3. Warunki wykonywania dolotów szybowców do strefy Babice AREA.**

1. Start do lotu termicznego, zespołu samolot holujący-szybowiec na kierunku 28 odbywa się po ustalonych trasach odlotowych z zachowaniem stożka dolotowego dla szybowca i ominięciem terenów zabudowanych. Po wyczepieniu szybowca samolot holujący wykonuje procedurę podejścia do lądowania po ustalonej trasie dolotowej i wchodzi w „krąg nadlotniskowy” na obowiązującej wysokości z zachowaniem uwagi na inne statki powietrzne na „kręgu”. Natomiast szybowiec opuszcza ATZ Babice w punkcie S-2. Dopuszcza się w rejonie północno-zachodniego ATZ za zgodą kierującego lotami na zmianę toru lotu zespołu celem wykorzystania wznoszeń termicznych.

Miejsce celowo pozostawione puste



2. Start do lotu termicznego, z pominięciem zwartej zabudowy, zespołu samolot holujący-szybowiec na kierunku 10 odbywa się po ustalonej trasie odlotowej z zachowaniem nakazanych wysokości. Po wyczepieniu szybowca samolot holujący wykonuje procedurę podejścia do lądowania po ustalonej trasie dolotowej i na nakazanej wysokości. Natomiast szybowiec lub zespół samolot-szybowiec opuszcza ATZ Babice w punkcie S-1.
3. Zespół przy nabieraniu wysokości w rejonie kręgu nadlotniskowego północnego nie może przekroczyć 610 m AMSL (2000 ft) jeżeli nie jest aktywowana strefa Babice AREA. Wysokość lotu zespołu samolot holujący – szybowiec w ATZ Babice musi zapewnić bezpieczny dolot szybowca w sytuacji wymuszonego lotu szybowego.
4. Wejście szybowca w krąg do lądowania na lotnisku EPBC może nastąpić przez punkt S-1 z uwzględnieniem stożka dolotowego. Wlot szybowca do ATZ należy wykonać na wysokości nie wyższej niż 610 m (2000 ft AMSL).

**Uwaga!**

***Po uzgodnieniu z APP Warszawa dopuszcza się wykonywanie lotów w ATZ EPBC powyżej wysokości 556 m AMSL, dla potrzeb oblotów technicznych, procedur startu do lotu termicznego, zespołu samolot holujący – szybowiec, procedury wejścia szybowców w krąg do lądowania na lotnisku Warszawa-Babice.***

**3.12.4. Procedury wstrzymywania, ograniczenia lub niedostępności lotów w Babice AREA.**

1. Ze względów operacyjnych SEN APP Warszawa może w każdej chwili przerwać wykonywanie lotów w strefie Babice AREA. W takim przypadku SEN APP i kierujący lotami EPBC ustalają sposób najszybszego zwolnienia przestrzeni.
2. Loty szybowcowe w rejonie ATZ Warszawa-Babice i strefie Babice AREA przy wykorzystaniu podejścia **VOR/DME RWY 15** na lotnisku Warszawa Okęcie będą **niedostępne**.

**3.12.5. Procedury aktywacji i dezaktywacji oraz wykonywania lotów w rejonie TRA 25 na wysokościach kolizyjnych z TMA EPWA:**

1. W przeddzień planowanych lotów organizator lotów AW, poprzez AFIS Babice, zamawia w AMC Polska strefę TRA 25.
2. Na 30 min. przed planowaną w AUP aktywnością strefy organizator lotów AW informuje AFIS Babice o potrzebie aktywacji strefy informując o warunkach wykonywania lotów w strefie lub o przesunięciu czasu rozpoczęcia/rezygnacji wykorzystania strefy.
3. AFIS Babice, na wniosek organizatora lotów AW, ustala z APP Warszawa warunki wykorzystywania strefy.
4. AFIS Babice, po ustaleniu z APP Warszawa warunków wykonywania lotów w TRA 25, przekazuje je do AMC Polska i organizatora lotów AW.
5. AMC Polska po otrzymaniu informacji od AFIS Babice wprowadza strefę do systemu ATM.
6. AFIS Babice informuje APP Warszawa i AMC Polska o rozpoczęciu i zakończeniu lotów w strefie. Czas wykonywania lotów nie może wychodzić poza ramy czasowe określone w AUP dla strefy TRA 25.

7. Ze względów operacyjnych, SEN APP Warszawa może przerwać wykonywanie lotów w części kolizyjnej z TMA strefy TRA 25. W takim przypadku SEN APP i kierujący lotami z EPBC ustalają sposób najszybszego zwolnienia przestrzeni.
8. SEN APP informuje ASM 3 o przerwie w lotach (o czasowej dezaktywacji strefy).
9. Za utrzymanie samolotów w granicach strefy odpowiadają piloci.
10. Loty wykonywane będą zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością VFR.
11. Za bezpieczeństwo lotów w strefie TRA 25 odpowiada organizator lotów.
12. Ponowna aktywacja strefy musi być poprzedzona poinformowaniem SEN APP Warszawa na min 20 min przed jej ponownym aktywowaniem.

### **3.12.6. Loty szybowcowe przy użyciu wyciągarki.**

1. Starty szybowców za wyciągarką odbywają się na kierunkach 102° GEO i 282° GEO w zależności od kierunku wiatru, z wykorzystaniem kręgu szybowcowego.
2. Rozłożenie startu odbywa się na części trawiastej pomiędzy północnym skrajem PS a południowym skrajem PS wg schematów jak w załączniku nr 2.
3. Korzystanie z północnej części lotniska przez innych użytkowników w czasie rozłożenia startu wyciągarkowego odbywa się za zgodą kierującego lotami.

#### ***Uwaga.***

***W przypadku jednoczesnego korzystania przez samoloty i szybowce z pasa startowego, kierujący tymi lotami obowiązany jest do rozłożenia startu zgodnie z załącznikiem nr 2 str. 4 i 5.***

### **3.12.7. Zasady wykonywania lotów akrobacyjnych na szybowcach w ATZ Babice.**

W rejonie lotów lotniska Warszawa-Babice nie wyznaczono strefy lotów akrobatycznych.

### **3.13. Wykonywanie skoków spadochronowych.**

1. Skoki spadochronowe każdorazowo muszą być uzgodnione z zarządzającym lotniskiem i służbą AFIS Warszawa-Babice.
2. Skoki spadochronowe mogą być wykonywane po uzyskaniu zgody ośrodka kontroli zbliżania APP Warszawa oraz zgodnie z przepisami wykonywania lotów dla przestrzeni klasy C i na warunkach określonych przez służbę APP Warszawa.
3. Organizator skoków zobowiązany jest do przestrzegania obowiązujących przepisów lotniczych, a w szczególności załącznika nr 4 do Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. z 2013 r., poz. 440 z późn. zm.).
4. Dowódcy statków powietrznych przylatujących z zamiarem lądowania, na czas od wyskoku do lądowania i zwolnienia przez skoczków pasa startowego, mają obowiązek oczekiwać w rejonie wskazanym drogą radiową przez kierującego lotami lub skokami.

### 3.14. Loty balonów, sterowców, motolotni, lotni, paralotni i paralotni z napędem.

Wykonywanie lotów balonów, sterowców, motolotni, lotni, lotni z napędem i paralotni jest możliwe po uzyskaniu akceptacji od służby AFIS Babice i APP Warszawa.

### 3.15. Loty modeli.

1. Loty modeli zdalnie sterowanych mogą odbywać się z drogi kołowania Bravo „B1”, w północno-zachodniej części lotniska po uzyskaniu akceptacji Informatora Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej (AFIS Warszawa-Babice).
2. Wysokość lotu modeli nie może przekraczać 156 m QNH (50 m QFE).

### 3.16. Loty sanitarne i ratownicze oraz lotnictwa służb porządku publicznego.

Loty statków powietrznych lotnictwa sanitarnego, służb porządku publicznego i lotnictwa wojskowego, których wykonywanie związane jest bezpośrednio z ratowaniem życia ludzkiego lub bezpieczeństwem i porządkiem publicznym mogą być wykonane z odstępstwami od ustalonych minimów meteorologicznych lotniska, jeżeli odstępstwa te nie zagrażają bezpieczeństwu innych statków powietrznych lub osób.

### 3.17. Procedury startów, lądowań i podlotu śmigłowców z płyty postojowej nr 5 i 6.

#### 3.17.1. Ogólne zasady.

1. Śmigłowce lotnictwa służb porządku publicznego, które wykonują alarmowo zadania statutowe na hasło „GARDA” mogą wykonać z płyty postojowej nr 5 lub 6 podlot do pola wzlotów, a po wykonaniu lotu wykonują z pola wzlotów podlot na płytę postojową nr 5 lub 6. **Zabroniony jest bezpośredni start śmigłowca z PPS 5 i 6.**
2. W celu wykonania lotu planowanego, śmigłowce lssp z podwoziem kołowym holowane są na płytę postojową nr 1. Procedura ta nie dotyczy śmigłowców S-70i „Black Hawk”. Śmigłowce lssp z podwoziem płożowym oraz S-70i „Black Hawk” wykonują podlot z płyty postojowej nr 5 lub 6 na pole wzlotu i dalej zgodnie z zadaniem. W przypadku zabierania podróźnych, śmigłowce lssp wykonują podlot na płytę postojową nr 1 zgodnie ze schematem w załączniku nr 2. Powrót po locie do hangaru nr 5 lub 6 odbywa się również wg powyższych zasad.
3. Jeżeli sytuacja tego wymaga, lot na hasło „GARDA” może być wykonany w inny sposób niż opisano w pkt. 1 i 2, jednak za bezpieczeństwo jego wykonania odpowiada wyłącznie dowódca załogi i organizator lotu.
4. W celu wykonania lotu śmigłowce S-70i „Black Hawk” i śmigłowce z podwoziem płożowym bazujące w hangarze nr 6 wykonują podlot na płytę postojową nr 1, zgodnie ze schematem w załączniku nr 2. Lądowanie po locie śmigłowców z podwoziem kołowym odbywa się na płycie postojowej nr 1 i następnie holowane są na płytę postojową nr 5 lub 6. Śmigłowce z podwoziem płożowym i S-70i „Black Hawk” po zakończeniu zadania, z pola wzlotów wykonują podlot w rejon płaszczyzny postojowej nr 5 lub na płytę postojową nr 6.
5. Starty i lądowania śmigłowców w rejonie płyty postojowej nr 5 i nr 6 zabezpieczają służby lotnictwa służb porządku publicznego.

**3.17.2. Start i lądowanie śmigłowca w przypadku wykorzystywania RWY 10R.**

1. Podlot w na płytę postojową nr 1 (załącznik nr 2).
  - 1) Śmigłowiec startuje z rejonu płyty postojowej nr 5 lub 6 z dogodnym kursem magnetycznym z uwzględnieniem przeszkód oraz kierunku i siły wiatru;
  - 2) Podlot należy wykonywać nad drogami kołowania „ALFA 2” i „ALFA 1” do DS;
  - 3) Lądowanie na progu 10 DS z kursem magnetycznym **098°** lub w wyznaczonym miejscu (bramce) przy drodze kołowania „BRAVO 2” na płycie postojowej nr 1.
2. Podlot pod hangar w rejon płyty postojowej nr 5 lub 6 (załącznik nr 2).
  - 1) Śmigłowiec startuje do podlotu z miejsca postoju z kursem magnetycznym **098°**;
  - 2) Po osiągnięciu drogi kołowania „ALFA 1” wykonuje zakręt w prawo i kontynuuje podlot nad drogami kołowania „ALFA 1” i „ALFA 2” w rejon płyty postojowej nr 5 lub 6 i ląduje przy hangarze Nr 5 lub Nr 6.

**3.17.3. Start i lądowanie śmigłowca w przypadku wykorzystywania RWY 28.**

1. Podlot na płytę postojową nr 1 (załącznik nr 2).
  - 1) Śmigłowiec startuje z rejonu płyty postojowej nr 5 lub 6 z dogodnym kursem magnetycznym z uwzględnieniem przeszkód oraz kierunku i siły wiatru;
  - 2) Podlot należy wykonywać nad drogami kołowania „ALFA 2” i „ALFA 1” do DS;
  - 3) Lądowanie na progu 10 DS z kursem magnetycznym **278°** lub w wyznaczonym miejscu (bramce) przy drodze kołowania „BRAVO 2” na płycie postojowej nr 1.
2. Podlot pod hangar w rejon płyt postojowej nr 5 lub 6 (załącznik nr 2).
  - 1) Śmigłowiec startuje do podlotu z miejsca postoju z kursem magnetycznym **278°**;
  - 2) Po osiągnięciu drogi kołowania „ALFA 1” wykonuje zakręt w prawo i kontynuuje podlot nad drogami kołowania „ALFA 1” i „ALFA 2” w rejon płyt postojowych nr 5 lub 6 i ląduje przy hangarze Nr 5 lub Nr 6.

**3.18 Procedury startów i lądowań z wykorzystaniem lotniska Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (śmigłowce LPR)****3.18.1 Informacje ogólne.**

1. Lotniskiem Lotniczego Pogotowia Ratunkowego na EPBC nazwano infrastrukturę Bazy LPR wykorzystaną do operacji lotniczych oraz innych czynności wykonywanych wyłącznie przez śmigłowce Lotniczego Pogotowia Ratunkowego
2. Lotnisko LPR posiada wyznaczoną strefę końcowego podejścia (FATO) wraz z punktem celowania, wyznaczone strefy przyziemienia i utraty siły nośnej (TLOF).
3. Baza LPR – Oddział Warszawa posiada ogrodzenie zewnętrzne wraz z bramami z zapewnionym ograniczonym dostępem dla osób postronnych.
4. Rejon operacyjny bazy LPR posiada wolne przestrzenie (brak ogrodzenia) od strony płyty lotniska na wysokości płyt postojowych PPS nr 2a i PPS nr 2b.

**3.18.2 Miejsce startu i lądowania śmigłowca LPR w Oddziale Warszawa.**

1. Starty i lądowania wszystkich śmigłowców LPR w Oddziale Warszawa odbywają się z/na wyznaczonego FATO o wymiarach 25 m x 25 m z centralnie usytuowanym trójkątem celowania o boku równym 9 m.
2. Strefa końcowego podejścia i startu FATO znajduje się na części użytkowej lotniska Warszawa -Babice (EPBC).
3. Współrzędne WGS-84 wyznaczonej strefy FATO: 52°16'18.5"N; 020°54'32.5"E.
4. Elewacja wyznaczonej strefy FATO: 348ft AMSL

**3.18.3 Miejsce postoju śmigłowców LPR (TLOF).**

1. Miejsca postoju śmigłowców LPR wyznaczone są na płytach postojowych PPS nr 2a oraz PPS nr 2b.
2. Wyznaczono 7 miejsc postojowych (TLOF)
  - miejsca postojowe 1– 6 o wymiarach 15 x 15m (25 x 25m ze strefą bezpieczeństwa)
  - miejsce postojowe nr 7 o wymiarach 20 x 20m ( 30 x 30m ze strefą bezpieczeństwa)

**3.18.4 Oświetlenie.**

1. Strefa końcowego podejścia i startu FATO – 12 lamp barwy białej.
2. Trójkąt celowania – 6 lamp barwy białej.
3. Miejsce postoju śmigłowca 7.
4. Droga kołowania w powietrzu – 6 lamp barwy niebieskiej.
5. Wzrokowy system naprowadzania (MS-WSN HELA) – 2 lampy umieszczone symetrycznie przy krawędzi FATO, prostopadłe do głównego kierunku podejścia.
6. Latarnia identyfikacyjna/naprowadzająca umieszczona na dachu budynku administracyjnego (obiekt nr 3) – lampa typu LED (białe światło) emitująca cztery przerywane sygnały alfabetem Morse'a (4 kropki) odpowiadające literze „H”.

**3.18.5 Procedury startu i lądowania śmigłowców LPR.**

1. Start do lotu:
  - nawiązując łączność ze służbą AFIS Babice Informacja na częstotliwości 119,180 MHz lub kierującym lotami Babice Radio (jeśli odbywają się loty szybowcowe) na częstotliwości **122.305 MHz** i ustalić procedurę startu.
  - wykonać zawis i przemieścić śmigłowiec podlotem w kierunku oznaczonej strefy końcowego podejścia i startu FATO wraz z trójkątem celowania.
  - rozpocząć rozpędzanie śmigłowca ze wznoszeniem z kierunkiem 282°/102° GEO zwracając szczególną uwagę na aktualną sytuację ruchową, unikając stref kolizyjnych.

***Uwaga: Przed startem do lotu z zamiarem wejścia w CTR, obowiązkowo powiadomić służbę AFIS i ściśle współpracować Okęcie TWR w zakresie lotów planujących wlot w CTR OKĘCIE***

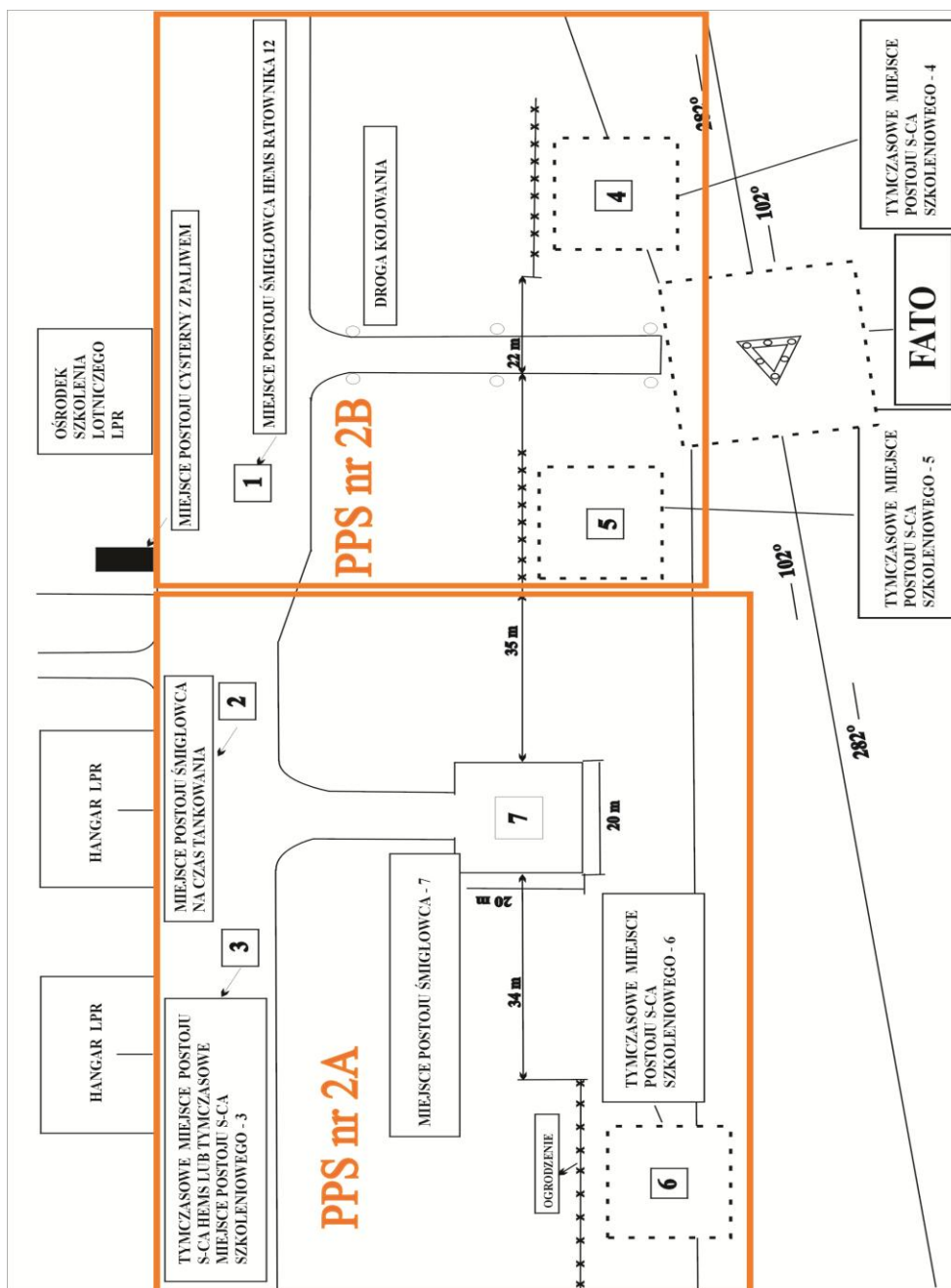
2. Przylot:
  - dolot do lotniska wykonać zgodnie z opublikowanymi trasami dolotowymi z zachowaniem nakazanych wysokości.
  - podejście do lądowania wykonać wyłącznie z wyznaczonej strefy FATO wraz z trójkątem celowania.
  - przemieścić śmigłowiec podlotem na płytę postojową PPS nr 2a, PPS nr 2b.

***Uwaga: Podlot powinien odbywać się z zachowaniem szczególnej ostrożności aby uniknąć uszkodzenia śmigłowców stojących na miejscu postoju.***



3. W przypadku wykonywania lotów szybowcowych za wyciągarką nie należy przecinać odcinka łączącego kwadrat szybowcowy i wyciągarkę. Przy starcie na kierunku  $282^{\circ}$  z zamiarem wykonania lotu na południe od lotniska należy ominąć wyciągarkę po stronie zachodniej, natomiast przy starcie na kierunku  $102^{\circ}$  z zamiarem wykonania lotu na południe od lotniska należy ominąć wyciągarkę po stronie wschodniej.
4. Nie zezwala się na wykonanie startów, podejścia do lądowania i lądowania bezpośrednio na płytach postojowych PPS nr 2a i PPS nr 2b.

### 3.18.6 Schemat infrastruktury lotniska Lotniczego Pogotowia Ratunkowego



**3.19. Punkty charakterystyczne w rejonie pola wzlotów śmigłowców.**

Lp.	Rodzaj Przeszkody	Położenie przeszkody od środka pola wzlotów		Wysokość przeszkody	Oświetlenie przeszkody
		Kierunek	Odległość		
1	Hangar nr 5	287° GEO	60 m	11 m AGL	Lampy przeszkodowe
2	Budynek mieszkalny	360° GEO	100 m	13 m AGL	Lampy przeszkodowe
3	Hangar nr 6	220° GEO	100 m	11 m AGL	Lampy przeszkodowe
4	Osiedle Bemowo	107° GEO	50 m	5 – 35 m AGL	Brak oświetlenia
5	Blok mieszkalny	197° GEO	400 m	35 m AGL	Brak oświetlenia

**3.20. Procedury nawiązywania łączności radiowej.****3.20.1. Dolot do lotniska:**

1. Łączność radiowa, zawierająca meldunek, powinna zostać nawiązana najpóźniej na granicy rejonu lotów (ATZ) lotniska Warszawa-Babice.
2. Meldunek ten musi zawierać następujące informacje:
  - 1) Aktualna pozycja statku powietrznego;
  - 2) Wysokość lotu;
  - 3) Typ statku powietrznego;
  - 4) Trasa i kierunek podejścia do kręgu lotniska;
  - 5) Dodatkowe informacje na żądanie służby AFIS lotniska Warszawa-Babice.

**3.20.2. Start z lotniska:**

1. Łączność radiowa powinna zostać nawiązana najpóźniej przed zamiarem rozpoczęcia kołowania-samoloty, uruchomienia silników-śmigłowce.
2. Pilot musi przekazać następujące informacje:
  - 1) Aktualną pozycję statku powietrznego na polu manewrowym;
  - 2) Typ statku powietrznego;
  - 3) Rodzaj lotu;
  - 4) Trasę i kierunek odejścia od lotniska.

**3.21. Przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Warszawa-Babice.****3.21.1. Przeszkody na podejściu do lądowania.**

1. Kierunek lądowania 098° MAG:
  - 1) Budynek biurowy o wysokości 181 m AMSL (80 m AGL) w odległości 1580 m od ARP i kierunkiem 20° 06' (GEO).
  - 2) Wysypisko odpadów o wysokości 182 m AMSL (84 m AGL) w odległości 2150m od ARP i kierunkiem 295° 17' (GEO);
2. Kierunek lądowania 278° MAG

Przeszkoda trasowa (poza ATZ) Komin Elektrociepłowni Żerań o wysokości 294 m AMSL (188 m AGL) w odległości 6.400 m od ARP i kierunkiem 64° 47' (GEO).

**3.21.2. Przeszkody w rejonie kręgu nadlotniskowego:**

	Rodzaj przeszkody	AMSL (m)	Kierunek (GEO)	Odległość od ARP (m)	Oświetl.
1	Budynek biurowy	181	20° 06'	1580	+
2	Wysypisko odpadów Radiowo	176	295° 17'	2150	+

**3.22. Procedury nastawiania wysokościomierza.**

1. Procedury nastawiania wysokościomierza stosowane w ATZ lotniska Warszawa-Babice są zgodne z stosowanymi w FIR Warszawa oraz z procedurami zawartymi w dokumencie ICAO DOC 8168-OPS/611 tom 1.
2. Miejscem przeznaczonym do sprawdzenia wysokościomierza przed lotem jest miejsce oczekiwania przed drogą startową 10.
3. W lotach nadlotniskowych na wysokości poniżej 6500 ft AMSL obowiązuje nastawienie wysokościomierza na QNH.
4. Służba AFIS lotniska Warszawa-Babice podaje wartości ciśnienia w hektopaskalach (hPa), a na żądanie załogi statku powietrznego w mm Hg.
5. Na żądanie załogi statku powietrznego lotniskowy organ służby AFIS podaje ciśnienie odniesione do poziomu lotniska lub progu drogi startowej w użyciu (QFE).

**3.23. Minimalne warunki atmosferyczne lotniska Warszawa-Babice do lotów z widocznością (przyloty i odloty).**

RODZAJ STATKÓW POWIETRZNYCH	DZIEŃ		NOC	
	Podstawa chmur ft/m	Widzialność (km)	Podstawa chmur ft/m	Widzialność (km)
Samoloty	656ft / 200m	2	1640ft / 500m	5
Śmigłowce	492ft / 150m	1,5	984ft / 300m	3
<b>Loty operacyjne śmigłowce HEMS</b>	<b>300ft / 91m</b>	<b>1,5</b>	<b>1200ft / 366m</b>	<b>3</b>
Motoszybowce	656ft / 200m	2	1640ft / 500m	5
Szybowce	1312ft / 400m	3	1640ft / 500m	5
Balony	1312ft / 400m	3	1640ft / 500m	5

**3.24. Charakterystyka meteorologiczna lotniska.****3.24.1. Charakterystyka lotniczo - klimatyczna i mikroklimatyczna rejonu.**

1. Lotnisko Warszawa-Babice, położone jest w strefie klimatu umiarkowanego ciepłego o cechach przejściowych.
2. Lotnisko od zachodu graniczy z otuliną Puszczy Kampinoskiej, która ma znaczny wpływ na warunki meteorologiczne na lotnisku takie jak powstawanie chmur stratus i tworzenie się przyziemnych mgieł wychodzących z lasu.

3. Od strony wschodniej lotnisko ze względu na miejskie zanieczyszczenia powietrza zwiększa się zachmurzenie oraz pogarsza widzialność. Zawieszone w powietrzu pyły stają się jądrami kondensacji pary wodnej. Nagrzanie powietrza nad miastem przyczynia się do powstawania silnych prądów wstępujących, a w następstwie chmur konwekcyjnych, którym towarzyszą zjawiska burzowe i ulewne opady.
4. Najczęściej występujące nad centralną Polską masy powietrza polarno-morskiego niosą znaczną ilość burz termicznych.
5. W rejonie lotniska Warszawa-Babice przeważają wiatry zachodnie, niekorzystne warunki meteorologiczne w lutym a najczęściej mgły występują w okresie jesienno-zimowym.

### 3.24.2. Charakterystyka wybranych elementów klimatycznych lotniska:

- 1) Zachmurzenie.
  1. W rejonie lotniska występuje średnio 90 dni w roku z zachmurzeniem 2-5/10, natomiast z zachmurzeniem 10/10 około 115 dni. Z podstawą chmur poniżej 100m 40 dni, w przedziale od 50 m do 200 m około 118 dni, natomiast od 100 m do 200 m 85 dni. Wartości te należą do najwyższych w Polsce i nieznacznie różnią się w czasie dnia i nocy.
  2. Najbardziej pochmurne miesiące to XI, XII (liczba dni z zachmurzeniem całkowitym średnio 16 w ciągu każdego miesiąca). Miesiące najbardziej pogodne to VI, VII, VIII, IX (liczba dni z zachmurzeniem całkowitym w tych miesiącach wynosi średnio 5 – 6).
- 2) Temperatura.
  1. Średnia roczna temperatura powietrza wynosi 7.6 °C - 7.8 °C i należy do wyższych w kraju. Średnia max temperatura przypada na miesiąc lipiec 18 °C – 19 °C, natomiast średnia min. temperatura przypada na miesiąc styczeń i wynosi (- 2 °C) – (-3 °C).
  2. Temperatura odniesienia lotniska wynosi 19 °C.
- 3) Opady.
  1. Wyniki badań wykazały, że opady roczne są około 10 % wyższe w porównaniu z przyległymi obszarami. Liczba dni z opadem wynosi około 164, w tym 13 dni z wysokością opadów powyżej 10 mm i 101 dni z wysokością opadu około 1 mm, natomiast 43 dni z opadem śniegu. W roku jest średnio 1 - 4 dni z gradem.
  2. W miesiącach IV – IX, notowano ulewne deszcze. Średnia roczna liczba dni z burzą wynosi 26, max ilość dni z burzą przypada na lipiec i czerwiec. 72 % to burze frontowe, pozostałe to wewnątrzmasowe. Najczęściej występują w godzinach 15 – 18 (w tym 26 % - frontowe, 44 % - wewnątrz-masowe), minimum między godziną 03 a 06 (3.5 % - frontowe, 1 % - wewnątrzmasowe). Średni czas trwania burzy wynosi około 73 minut. Najczęściej występują przy temperaturach + 24°C do + 28°C.
  3. Liczba dni z pokrywą śniegu 50-60 dni, średnia grubość pokrywy śniegu wynosi 10 cm, max 20 – 40 cm.
- 4) Mgły i zamglenia.
  - 1) Średnia ilość dni z mgłą wynosi około 60, a w przebiegu rocznym max ilość dni z mgłą przypada na miesiące X-II (5 - 10 dni) a min. przypada na miesiące IV– IX (1.6 – 3.0 dni).
  - 2) Silne zamglenia (1 – 2 km), występują średnio przez 92 dni w roku. Max przypada na okres X - II (10 - 22 dni), min. dni z zamgleniem występują od IV do VIII (1.1-3.1 dni). Najczęściej trwają 1 - 6 godzin, a tworzą się najczęściej w godzinach 03 - 06.
  - 3) Ze względu na klimat miejski, występują zamglenia, zmętnienia i pogorszenia widzialności.

## 5) Wiatr.

## 1. Przeważające kierunki wiatru w przebiegu miesięcznym:

Pora roku	Przeważający kierunek	Skala występowania
październik - styczeń	„SW”	32 – 60 %;
luty – marzec	„S” i „SE”	33 – 45 %;
Kwiecień	„SE”	27 – 40 %;
maj – wrzesień	„NW”	32 – 35 %.

## 2. Częstotliwość występowania wiatrów o określonych prędkościach w m/s:

Prędkość wiatru	Skala występowania
cisza	10.5 %;
0.1-2.0	22.5 %;
2.1-5.0	38.4 %;
5.1-7.0	16.4 %;
7.1-10.0	10.5 %;
10.1 - 15.0	1.5 %;
>15.0	0.1 %.

3. Średnio w roku występuje 3,5 dnia z zamiecią, natomiast gołoledź występuje na lotnisku Warszawa-Babice średnio 2-3 razy w roku.

**3.25. Informacje dodatkowe.**

1. W związku z tym, że lotnisko Warszawa-Babice jest lotniskiem państwowym współużytkowanym przez lotnictwo cywilne, start lub lądowanie musi być uzgodnione (30 minut przed rozpoczęciem lotu z/do lotniska) z dyżurnym informatorem lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice.
2. W uzasadnionych przypadkach, służba AFIS Warszawa - Babice może cofnąć zezwolenie wydane wcześniej na określony przedział czasu lub polecić natychmiastowe opuszczenie określonej przestrzeni powietrznej leżącej w granicach ATZ Warszawa-Babice, gdy wymaga tego bezpieczeństwo statków powietrznych startujących lub lądujących na lotnisku.
3. Służby AFIS lotniska Warszawa-Babice posługują się wyłącznie metrycznymi jednostkami miar (układ SI).

**3.26. Opłaty lotniskowe**

1. Pobierane są opłaty za start, lądowanie oraz postój i ochronę od wszystkich statków powietrznych w wysokości uzależnionej od rodzaju, ciężaru i czasu postoju statku powietrznego.
2. Aktualne ceny są dostępne u zarządzającego lotniskiem lub w internecie na stronie [www.lotnisko.cul.com.pl](http://www.lotnisko.cul.com.pl) - „Taryfa Opłat”.



**3.27. Sytuacje szczególne w locie nadlotniskowym, lotniska zapasowe.****3.27.1 Utrata orientacji geograficznej w rejonie lotniska Warszawa-Babice.**

1. W przypadku utraty orientacji geograficznej załoga statku powietrznego posiadająca łączność radiową stosuje się do instrukcji organu służby ruchu lotniczego ATS, z którym tą łączność utrzymuje lub utrzymywała.
2. W razie nie wznowienia orientacji geograficznej oraz nie uzyskania pomocy z ziemi załoga powinna przystąpić do wznowienia orientacji sposobem wzrokowym, ustalonym dla rejonu lotów lotniska Warszawa-Babice dla VFR w następujący sposób:
  - 1) Przy utracie orientacji w rejonie południowym lub południowo-zachodnim od lotniska wyjść na rzekę Wisłę z kursem 45 ° MAG i postępować zgodnie z ustaloną procedurą:
    - a) jeżeli średni kierunek koryta rzeki przebiega z kursem 320°-330° MAG, wykonać zakręt w lewo i wykonując lot wzdłuż rzeki Wisły dolecieć do m. Warszawa, a następnie do lotniska;
    - b) jeżeli średni kierunek koryta rzeki przebiega z kursem 270°-290° MAG, wykonać zakręt w prawo i wykonując lot wzdłuż rzeki Wisły dolecieć do m. Warszawa, a następnie do lotniska;
  - 2) W przypadku utraty orientacji w rejonie wschodnim lub południowo-wschodnim od lotniska wyjść na rzekę Wisłę z kursem 250° MAG, a jeżeli średni kierunek koryta rzeki przebiega z kursem 320°-330° MAG, wykonać zakręt w prawo i wykonując lot wzdłuż rzeki Wisły dolecieć do m. Warszawa, a następnie do lotniska;
  - 3) Przy utracie orientacji w rejonie północnym lub północno-wschodnim od lotniska wyjść na rzekę Wisłę z kursem 220° MAG i postępować zgodnie z ustaloną procedurą:
    - a) jeżeli średni kierunek koryta rzeki przebiega z kursem 270°-290° MAG, wykonać zakręt w lewo;
    - b) jeżeli kierunek koryta rzeki przebiega z kursem 320°-330° MAG, wykonać zakręt w prawo i wykonując lot wzdłuż rzeki Wisły dolecieć do m. Warszawa, a następnie do lotniska.

**3.27.2 Utrata łączności radiowej.**

1. Jeżeli utrata łączności nastąpiła w rejonie lotniska Warszawa-Babice, kontynuować lot zgodnie z opublikowanym kręgiem nadlotniskowym na wysokości podanej bezpośrednio przed startem przez kierującego lotami. Po utracie łączności ustawić na transporterze kod 7600 i w czasie lotu po kręgu włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne.
  - 1) Dla statków powietrznych, które wcześniej wystartowały z lotniska Warszawa-Babice, i opuściły ATZ EPBC, włączyć się w krąg w drugim lub trzecim zakręcie północnego kręgu nadlotniskowego, na wysokości podanej bezpośrednio przed startem przez kierującego lotami lub jeśli to tylko możliwe rozpoznanej podczas dolotu do kręgu, na podstawie innego ruchu statków powietrznych wykonujących loty w ATZ. Utrzymać właściwą separację z poprzednikami i podchodzić do lądowania zgodnie z procedurą lotu po kręgu. Po lądowaniu natychmiast opuścić drogę startową i po zaparkowaniu niezwłocznie nawiązać kontakt telefoniczny z wieżą lotniska (tel. 261 855 369 lub 504 315 889).

- 2) Dla statków powietrznych przylatujących z innych lotnisk, których załoga nie zna sytuacji w ATZ Warszawa-Babice i na kręgu nadlotniskowym, powinna włączyć się w krąg w drugim lub trzecim zakręcie północnego kręgu nadlotniskowego zgodnie z opublikowaną trasą kręgu, na kierunku oraz wysokości 1500 ft AMSL a po rozpoznaniu wysokości na kręgu, na podstawie innego ruchu statków powietrznych wykonujących loty w ATZ wykonywać na tej wysokości lub jeśli krąg jest na wysokości 1823 ft AMSL zwiększyć wysokość i z włączonym całym dostępnym oświetleniem nawigacyjnym wykonywać standardową procedurę lądowania. Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową. Nawiązać łączność telefoniczną z wieżą lotniska (tel. 261 855 369 lub 504 315 889) a jeśli to nie jest możliwe po zaparkowaniu statku powietrznego niezwłocznie skontaktować się z wieżą lotniska.
2. W zależności od drogi dolotowej nad punktami WAR (1500 ft ALT), PAPA (1800 ft ALT), JULIET (1800 ft ALT), **wykonać okrążenia w prawo** (standardowy 2 minutowy zakręt) przez okres 10 min. Po zakończeniu okrążeń kontynuować lot, włączyć się północny w krąg nadlotniskowy przez punkty ZULU; LIMA; FOXTROT.

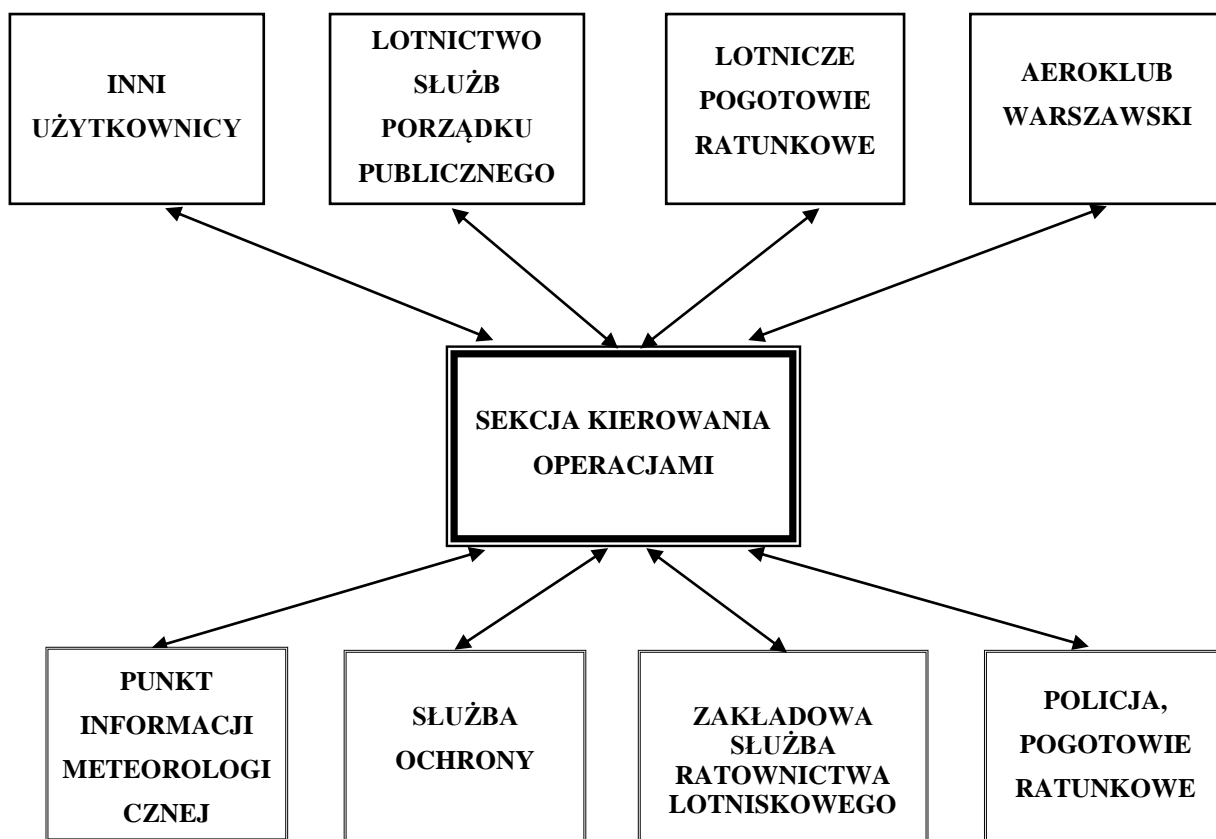
### 3.27.3 Lotniska zapasowe

Lp.	Nazwa lotniska	KDG/KDM z lotniska Warszawa-Babice	Odległość	Znak wywoławczy	Częstotliwość (MHz)
1	Chopina w Warszawie	165°/161°	12 km	Okęcie Zbliżanie Okęcie Tower	125.055 pñ 128.805 pld 118.305
2	Warszawa-Modlin	320°/316°	28 km	Modlin Informacja Modlin Wieża	120.330 123.930
3	Mińsk Mazowiecki	099°/095°	52 km	Mińsk Zbliżanie Mińsk Wieża	120.775 135.425
4	Tomaszów Mazowiecki	216°/212°	94 km	Tomaszów Zbliżanie Tomaszów Wieża	130.250 125.000
5	Dęblin	139°/135°	105 km	Dęblin Zbliżanie Dęblin Wieża	128.250 122.750
6	Radom-Sadków	168°/164°	100 km	Radom Zbliżanie Radom Wieża	128.675 122.055



*Strona celowo pozostawiona pusta*

Wydanie I / 2011	Strona
Numer zmiany: 9/01.07.2020r.	

**CZĘŚĆ 4****DANE SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE LOTNISKOWYCH PROCEDUR  
OPERACYJNYCH I ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA.****4.1. Lotniskowy system obiegu informacji w realizacji procedur operacyjnych  
i kierowaniu operacjami.****4.1.1. Schemat lotniskowego systemu obiegu informacji:**

- W skład lotniskowego systemu obiegu informacji na lotnisku Warszawa-Babice wchodzią wszyscy użytkownicy lotniska oraz osoby uczestniczące w działalności operacyjnej i korzystające z usług świadczonych na ich rzecz przez zarządzającego lotniskiem.
- Upoważnioną i wyspecjalizowaną komórką nadawania i odbierania informacji w systemie lotniskowym oraz zabezpieczającą procedury operacyjne na lotnisku Warszawa-Babice jest sekcja kierowania operacjami (SKO).
- SKO wyposażona jest w sprzęt zapewniający przekazywanie informacji osobom lub instytucjom w sposób gwarantujący odbiór informacji przez wszystkich użytkowników lotniska oraz służby operacyjne zarządzania przestrzenią powietrzną.
- Bieżące informacje, udzielane przez SKO lotniska Warszawa-Babice dotyczą stanu pola naziemnego ruchu lotniczego, w tym:

- 1) stanu drogi startowej i dróg kołowania;
  - 2) pola wzlotów;
  - 3) miejsc postojowych;
  - 4) sprawności wyposażenia nawigacyjnego lotniska;
  - 5) sprawności oświetlenia lotniska;
  - 6) informacji o każdym pracach prowadzonych na polu wzlotów i polu ruchu naziemnego;
  - 7) wszelkich ograniczeń w ruchu powietrznym i naziemnym statków powietrznych;
  - 8) ewentualnych zagrożeń ze strony ptaków i zwierząt na polu ruchu naziemnego lotniska oraz innych ograniczeń i zagrożeń.
- e) Informacje o zmianach w instrukcji operacyjnej lotniska oraz w zbiorze informacji lotniczych „AIP VFR” przekazywane są każdemu użytkownikowi lotniska Warszawa-Babice zgodnie z listą dystrybucyjną dla niniejszej instrukcji. Poprawność danych opublikowanych w AIP sprawdzana jest po każdej opublikowanej nowej publikacji zgodnie z cyklem AIRAC czyli co 28 dni.
- f) Każdorazowo, gdy wymaga tego sytuacja lotniskowa, zarządzający lotniskiem jest zobowiązany sporządzić i rozpowszechnić stosowny NOTAM.
- g) Zarządzający lotniskiem prowadzi zestawienie numerów ważnych aktualnych NOTAMÓW lub z przyszłą datą ważności, uaktualniane zawsze każdego dnia. W przypadku rejestracji NOTAMÓW z przyszłą datą ważności należy w zestawieniu umieścić datę ich wejścia w życie.
- h) Wydania NOTAMU, może żądać od zarządzającego lotniskiem każdy jego użytkownik w przypadku stwierdzenia zmian w funkcjonowaniu urządzeń lotniczych, służb, procedur lub zaistnienia niebezpieczeństwa dla żeglugi powietrznej, których zarządzający lotniskiem nie dostrzegł, a podanie ich na czas personelowi zainteresowanemu operacjami lotniczymi jest istotne.
- i) Informacje meteorologiczne udostępniane są całodobowo zgodnie z ustalonymi zasadami:
- 1) SKO dysponuje informacją o pogodzie na wojskowych i cywilnych stacjach meteorologicznych, otrzymywanych z Centrum Hydrometeorologii Sił Zbrojnych RP poprzez komputerowe łącze modemowe oraz poprzez łącze internetowe. Otrzymywanie powyższych danych meteorologicznych usankcjonowane jest stosownym porozumieniem z Dowództwem Sił Powietrznych RP.
  - 2) SKO dysponuje depezbami meteorologicznymi METAR lotnisk wojskowych i lotnisk cywilnych, depezbami TAF, depezbami meteorologicznymi SYNOP lotnisk cywilnych, mapą radarową Polski oraz zobrazowaniem map satelitarnych.
  - 3) W celu realizacji zabezpieczenia meteorologicznego - na rzecz załóg statków powietrznych lssp - zarządzający lotniskiem zapewnia całodobowo ciągłość i aktualność informacji meteorologicznej w FIR-Warszawa. Zarządzający lotniskiem zapewnia całodobową dostępność komunikatów meteorologicznych (z Centrum Hydrometeorologii SZ RP) w czasie 30 minut od złożenia zapotrzebowania (telefon lub fax.).
- j) Telefony:
- 1) Lotniskowa służba ruchu naziemnego - tel. 261 855 481 w. 115
  - 2) Informator AFIS lotniska Warszawa-Babice - tel 261 855 369; 261 855 481 w. 116
  - 3) Dyżurny informacji lotniczej 261 855 369, fax 261 855 368



4) Punkt informacji meteorologicznej lotniska Warszawa-Babice – 261 855 369, który współpracuje z:

a) Centralnym Biurem Prognoz Lotniczych – Meteorologiczne Biuro Nadzoru IMGW-BIP - 22 846 06 82.

b) Centrum Hydrometeorologii Sił Zbrojnych RP- tel. MON 261 828 831,

**4.1.2. Osoby funkcyjne odpowiedzialne za przekazywanie informacji, nadzór nad zakresem merytorycznym treści informacji oraz terminowym ich przysyłaniem, a także nadzór nad działalnością operacyjną SKO:**

1. Zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych działając przez kierownika sekcji kierowania operacjami oraz bezpośrednio nadzorując działanie podległych służb dyżurnych ponosi pełną odpowiedzialność za funkcjonowanie lotniskowego systemu informacji, a także za kierowanie operacjami statków powietrznych w strefie ruchu lotniskowego (ATZ).

**4.1.3. Wykaz służb i stanowisk w sekcji kierowania operacjami (SKO) na lotnisku Warszawa - Babice.**

1. Lotniskowa służba informacji powietrznej (AFIS) lotniska Warszawa-Babice - pełniona przez informatora lotniskowej służby informacji powietrznej.
2. Lotniskowa służba informacji lotniczej lotniska Warszawa-Babice pełniona przez dyżurnego informacji lotniczej.
3. Lotniskowa służba kierowania lotami lotniska Warszawa-Babice - pełniona przez kierującego lotami AW z kwadratu (KL). Osoba ta w czasie pełnienia obowiązków podlega służbie AFIS lotniska Warszawa-Babice.
4. Lotniskowa służba ruchu naziemnego lotniska Warszawa-Babice - pełniona przez dyżurnego lotniskowej służby ruchu naziemnego lotniska.

**4.1.4. Kierowanie pracą sekcji kierowania operacjami.**

1. Pracą SKO kieruje kierownik sekcji kierowania operacjami wyznaczony przez kierownika lotniska na wniosek zastępcy kierownika lotniska ds. operacyjnych.

**4.1.5. Zadania i odpowiedzialność personelu SKO lotniska Warszawa-Babice.**

1. Służba AFIS oraz pozostały personel SKO świadczy usługi w zakresie wykonywania określonych zadań lotniczych użytkownikom / pilotom statków powietrznych, uczestnikom ruchu lotniczego zarówno podczas lotu jak również statkom powietrznym, które nie wystartowały, lecz podjęły działania związane z wykonaniem lotu lub startem, przy wykorzystaniu łączności telefonicznej lub łączności radiowej lub sygnałów wzrokowych.
2. Do zadań personelu operacyjnego sekcji kierowania operacjami należy w szczególności:
  - 1) Zabezpieczenie działalności operacyjnej statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, wojskowego i cywilnego polegającej na:
    - a) zapobieganiu zderzeniom się statków powietrznych podczas lotu;
    - b) zapobieganiu zderzeniom się na polu manewrowym statków powietrznych z sobą oraz przeszkodami;

- c) usprawnianiu i utrzymywaniu uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;
  - d) nadzorowaniu ruchu lotniczego;
  - e) koordynowaniu bezkolizyjnego wykorzystania przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska przez różne rodzaje użytkowników lotniska (lotnictwo lsp, sanitarne, wojskowe, lotnictwo sportowe, turystyczne, transportowe itp.);
  - f) przekazywaniu wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów;
  - g) zawiadamianiu organu odpowiedzialnego za uruchomienie systemu ratownictwa lotniczego o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałanie z tym organem w razie potrzeby;
  - h) informowaniu innych osób upoważnionych o ruchu państwowych statków powietrznych;
  - i) udzielaniu informacji załogom statków powietrznych dotyczących wykorzystania przestrzeni powietrznej, ruchu lotniczego oraz danych meteorologicznych;
  - j) zapewniając informacje:
    - i. SIGMET i AIRMET (informacje dotyczące zjawisk pogody wpływających na bezpieczeństwo w lotach trasowych i w lotach na małej wysokości),
    - ii. dotyczące przedostania się do atmosfery materiałów radioaktywnych i toksycznych chemikaliów,
    - iii. zmianach dostępności operacyjnych pomocy nawigacyjnych,
    - iv. zmianach stanu lotniska i jego urządzeń wraz z informacją o zmianie stanu pola ruchu naziemnego, gdy jest ono pokryte śniegiem, lodem lub znaczną warstwą wody,
    - v. balonach wolnych bezzałogowych,
    - vi. warunkach pogody, aktualnych lub prognozowanych na lotnisku odlotu, docelowym i zapasowym,
    - vii. znany ruch statków powietrznych, pojazdów, oraz osób na polu manewrowym lub w jego pobliżu oraz statków powietrznych wykonujących loty w pobliżu lotniska, jeżeli taki ruch może mieć wpływ na wykonywane operacje,
    - viii. niebezpieczeństwie kolizji statków powietrznych wykonujących loty w strefie ruchu lotniskowego oraz inne informacje mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów, jak na przykład informacja o zmianie dostępności przestrzeni powietrznej i działaniach wpływających na bezpieczeństwo statku powietrznego.
- 2) W celu należytej realizacji wymienionych zadań każdy członek personelu operacyjnego SKO jest odpowiedzialny za przestrzeganie przepisów porządkowych polegających na:
- a) punktualnym przybyciu do miejsca pracy w terminie zgodnym z planem miesięcznym oraz pełnieniu go do czasu przybycia zmiennika;
  - b) zapoznaniu się z informacjami z poprzedniej zmiany, wpisaniu uwag dotyczących objęcia dyżuru, podpisaniu informacji o rozpoczęciu pełnienia dyżuru;
  - c) dbaniu o powierzone mienie i dokumenty;

- d) kontrolowaniu na bieżąco stanu technicznego środków łączności;
- e) zapewnieniu dostępu do informacji operacyjnych tylko osobom uprawnionym;
- f) nie udzielaniu osobom postronnym szczegółowych informacji dotyczących:
  - planu operacji,
  - składu załóg,
  - pasażerów,
  - adresów prywatnych lub numerów telefonów prywatnych i służbowych telefonów komórkowych bez zgody zainteresowanych,
- g) prowadzeniu we właściwy sposób i utrzymywaniu w należytym stanie obowiązującą dokumentację;
- h) wykorzystywaniu urządzeń łączności i sprzętu komputerowego tylko do celów służbowych;
- i) ograniczeniu tylko do niezbędnych przypadków korzystanie z urządzeń łączności operacyjnej przez osoby spoza działu operacyjnego;
- j) przestrzeganiu zasad bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zasad ochrony przeciwpożarowej, a w przypadku niebezpieczeństwa inicjowaniu działań przewidzianych w instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa-Babice i w innych dokumentach obowiązujących na lotnisku oraz niezwłocznym przystąpieniu do działania ograniczającego skutki zdarzenia;
- k) nie dopuszczaniu do wydzielonych pomieszczeń operacyjnych osób postronnych oraz zapobieganiu i przeciwdziałaniu aktom bezprawnej ingerencji;
- l) przygotowaniu na żądanie przełożonych meldunków i wyjaśnień dotyczących zdarzeń powstałych podczas dyżuru;
- m) wpisaniu do raportu dziennego z dyżuru uwag o przebiegu dyżuru oraz informacji dla przyjmujących następny dyżur;
- n) utrzymywaniu należytego porządku w pomieszczeniach służb operacyjnych;
- o) wykonywaniu innych poleceń przełożonych w zakresie posiadanych umiejętności i uprawnień operacyjnych;
- p) uczestniczeniu w szkoleniach personelu operacyjnego, samodzielnym podnoszeniu swoich kwalifikacji;
- q) bezpośrednim kontaktowaniu się o każdej porze z każdym pracownikiem oraz użytkownikiem lotniska, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo operacji lub jakiegokolwiek interes Państwa (zarządzającego lotniskiem), a sytuacja wymaga niezwłocznego działania.

#### **4.1.6 Obowiązki personelu operacyjnego SKO**

##### **4.1.6.1 Obowiązki kierownika sekcji kierowania operacjami.**

- 1) Planowanie pracy personelu operacyjnego.
- 2) Nadzór nad wyposażeniem i dokumentacją SKO.
- 3) Bieżący nadzór nad pełnieniem dyżurów przez personel SKO.

**4.1.6.2 Obowiązki personelu lotniskowej służby informacji powietrznej (AFIS).**

Funkcję lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice pełni informator lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska.

**4.1.6.3 Do obowiązków informatora AFIS należy w szczególności:**

- 1) Pełnić służbę alarmową w stosunku do wszystkich statków powietrznych, które złożyły plan lotu lub o których służba AFIS została powiadomiona oraz statkom powietrznym, o których wiadomo lub przypuszcza się, że będą obiektem aktu bezprawnej ingerencji. W tym celu służba AFIS pełni funkcję centrum zbierania wszelkich informacji dotyczących zagrożenia statku powietrznego znajdującego się w rejonie lotniska Warszawa-Babice lub w obszarze ATZ lotniska oraz przekazywać te informacje do Ośrodka Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego w Warszawie tel. 22 574 51 90 lub 91;
- 2) Znać instrukcję operacyjną lotniska Warszawa-Babice i wszystkie aktualne dodatkowe procedury i instrukcje wydane przez zarządzającego lotniskiem;
- 3) Znać aktualne wyposażenia lotniska w naziemne lotniskowe urządzenia nawigacyjne i świetlne;
- 4) Znać skład personalny wszystkich służb operacyjnych lotniska w czasie pełnionego dyżuru;
- 5) Znać możliwości i stopień użycia zakładowej służby ratownictwa lotniczego i służby ochrony lotniska oraz w ramach pełnionej funkcji wykonywać następujące czynności:
  - a) zapoznać się z sytuacją ruchową w chwili objęcia dyżuru oraz planowanymi zadaniami na czas pełnienia dyżuru,
  - b) w imieniu zarządzającego wyrażać zgodę użytkownikom lotniska na wykonywanie lotów w rejonie lotniska Warszawa-Babice,
  - c) udzielać przylatującym i odlatującym statkom powietrznym informacji meteorologicznej w zakresie dotyczącym:
    - i) kierunku drogi startowej w użyciu,
    - ii) istotnych warunków na powierzchni drogi startowej,
    - iii) wysokości lotu po kręgu,
    - iv) prędkości i kierunku wiatru przyziemnego włącznie z istotnymi zmianami,
    - v) widzialności,
    - vi) aktualnej pogody,
    - vii) zachmurzenia poniżej 1500 m (5000 ft), cumulonimbus jeżeli niebo nie jest widoczne, widzialności pionowej - jeżeli jest znana,
    - viii) temperatury powietrza - na żądanie,
    - ix) aktualnego ciśnienia atmosferycznego QNH lub na życzenie załogi QFE;
  - d) przekazywać kierującemu lotami, lub bezpośrednio załogom statków powietrznych informacje służby ruchu lotniczego otrzymane od APP Warszawa (dotyczy lotów w rejonie lotniska oraz przelotów na obce lotniska),
  - e) przekazywać kierującemu lotami lub bezpośrednio załogom statków powietrznych informacje otrzymane od Ośrodka Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (ASM-3) (dotyczy lotów w rejonie lotniska oraz przelotów na obce lotnisko),
  - f) przekazywać kierującemu lotami całość lub część przestrzeni powietrznej(ATZ), a sektory podejścia (FIS) powiadomić o udostępnionej części przestrzeni powietrznej, czas i granice przestrzenne jej wykorzystania,
  - g) na żądanie, informować kierującego lotami lub zainteresowane załogi o lotach w sąsiednich strefach, rejonach lotów, pobliskich lotniskach i poligonach,

monitorować i koordynować obliczony czas startu CTOT, depesze SAM, SIP, SRM, SLC, analizować możliwość odlotu statku powietrznego zgodnie przydzielonym czasem a zmianach informować załogi. Obowiązek ubiegania się o zmianę CTOT spoczywa na operatorze statku powietrznego. Nieprawidłowości odnotować w książce meldunków.

h) prowadzić książkę meldunków całodiennej działalności lotniska EPBC.

i) przekazać przyjmującemu dyżur wszystkie niezbędne informacje zapewniające ciągły nadzór nad operacjami lotniczymi.

#### **4.1.6.3.1 Uprawnienia informatora lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice:**

- 1) Koordynowanie pracy pozostałych pracowników personelu operacyjnego SKO oraz zakładowej służby ratownictwa lotniskowego.
- 2) Wydawanie poleceń wszystkim pracownikom zmiany dyżurnej w celu zapewnienia jakości i bezpieczeństwa przygotowywanych i wykonywanych operacji lotniczych;
- 3) Współdziałanie ze wszystkimi służbami lotniczymi w zakresie planowania i nadzoru nad wykonywanymi operacjami lotniczymi;
- 4) Inicjowanie, w przypadku zaistnienia niebezpiecznej sytuacji, przewidziane w niniejszej instrukcji i innych przepisach procedur oraz stosowanie wszelkich dostępnych i koniecznych środków dla uniknięcia lub zminimalizowania skutków niebezpieczeństwa.

#### **4.1.6.3.2. Podczas wykonywania obowiązków i korzystania z uprawnień nie wolno wykonywać działań sprzecznych z przepisami Prawa lotniczego w zakresie:**

- 1) Służby ruchu lotniczego;
- 2) Służby meteorologicznej dla lotnictwa;
- 3) Lotniczej służby łączności;
- 4) Służb odpowiedzialnych za zapobieganie i przeciwdziałanie aktom bezprawnej ingerencji.

#### **4.1.6.4. Do obowiązków dyżurnego informacji lotniczej lotniska Warszawa-Babice należy w szczególności:**

- 1) Zapoznanie się z sytuacją ruchową w chwili objęcia dyżuru oraz planowanymi zadaniami na czas pełnienia dyżuru;
- 2) Sprawdzenie zgód ruchowych (krajowych i zagranicznych) na operacje planowane w czasie pełnienia dyżuru;
- 3) Sprawdzenie gotowości wszystkich służb pomocniczych i zanotowanie w brudnopisie nazwisk osób pełniących dyżur oraz czas pełnienia dyżuru;
- 4) Zamówienie za pośrednictwem Ośrodka Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (ASM-2) na czas niezbędny dla realizacji planowanych zadań lotniczych elementów przestrzeni powietrznej (ATZ, TRA 25 i BABICE AREA) stosując się do następujących zasad:
  - a) w przeddzień planowanych lotów nie później niż do godz. 10.00 UTC;
  - b) jeżeli okres planowanych lotów nie mieści się w okresie ważności AUP (06.00 - 06.00 UTC dnia kolejnego), zamówienia należy składać dwa dni wcześniej (np. w sytuacji, gdy loty mają rozpocząć się przed godz. 06.00 UTC);
  - c) jeżeli loty planowane są na sobotę, niedzielę lub poniedziałek, zamówienia należy składać w poprzedzający piątek, nie później niż do 10.00 UTC;



- d) jeżeli loty planowane są w dniu bezpośrednio następującym po święcie państwowym, zamówienia należy składać w dniu poprzedzającym to święto, nie później niż do 10.00 UTC.
- 5) W dniu operacji na minimum 30 minut przed planowanym czasem rozpoczęcia lotów poinformowanie pracownika Ośrodka Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (ASM-3) o rzeczywistym czasie rozpoczęcia działań oraz niezwłocznie poinformować o ich zakończeniu;
  - 6) Informowanie (za podpisem zarządzającego lotniskiem) funkcjonariuszy Straży Granicznej i Służby Celnej o planowanych wylotach i przylotach zagranicznych;
  - 7) W miarę możliwości zapewnienie ciągłości odbieranych i przekazywanych informacji o rzeczywistych lub przewidywanych miejscach i warunkach, w jakich znajdują się w służbie statki powietrzne lspp i ich załogi;
  - 8) Niezwłoczne odczytywanie depesz AMHS, depesz meteorologicznych oraz natychmiastowe reagowanie na ich treść;
  - 9) Analizowanie i przekazywanie do kancelarii zarządzającego lotniskiem przyjętą od załóg pocztę, odebrane telefonogramy oraz informacje przesyłane faksem (inne niż dotyczące własnej działalności SKO). Niezwłoczne informowanie adresata o przyjęciu depeszy, jeżeli z treści wynika taka konieczność;
  - 10) Niezwłoczne przekazywanie uzyskanych informacji osobom upoważnionym;
  - 11) Zapewnianie dla potrzeb lspp ciągłości informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym oraz zapewnianie aktualności dysponowanej informacji meteorologicznej w FIR-Warszawa;
  - 12) Służenie pomocą załogom A/C lspp w przygotowaniu i wysłaniu planu lotu.

**Uwaga!**

***Wszystkie informacje operacyjne, których adresatem jest Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną mogą być przesyłane tylko Faksem lub pocztą elektroniczną.***

**4.1.7 Obowiązki personelu odpowiedzialnego za zabezpieczenie naziemne lotniska Warszawa-Babice.**

1. Funkcję lotniskowej służby zabezpieczenia naziemnego lotniska Warszawa-Babice pełni lotniskowa służba ruchu naziemnego.
2. Do jego obowiązków należy w szczególności:
  - 1) Przestrzeganie zasad ochrony budynku „Wieża Babice” oraz stref zastrzeżonych przed osobami postronnymi;
  - 2) Wydawanie poleceń porządkowych wszystkim użytkownikom lotniska oraz wszystkim osobom zatrudnionym na lotnisku naruszającym zasady i normy określone w niniejszej instrukcji oraz w innych dokumentach wydanych przez zarządzającego lotniskiem;
  - 3) Wykonywanie bieżącego nadzoru nad ruchem pojazdów i pieszych na płycie lotniska;
  - 4) Kierowanie ruchem statków powietrznych na płycie postojowej nr 1;
  - 5) Dysponowanie, w przypadku podjętej interwencji oraz doraźnej kontroli terenu i ogrodzenia lotniska samochodem służbowym w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa planowanych i wykonywanych operacji lotniczych;
  - 6) Natychmiastowe reagowanie na wejście zwierząt i przylot stad ptaków na pole wzlotu;

- 7) Przyjmowanie zgłoszeń dotyczących zaopatrywania statków powietrznych (paliwo, zasilanie lotniskowe) tel. 261 855 481 w 115 i przekazywanie tych informacji właściwym pracownikom;
  - 8) Kierowanie ruchem pojazdów specjalnych zaopatrujących statki powietrzne;
  - 9) Kontrolowanie raz dziennie czystości nawierzchni dróg startowych i dróg kołowania;
  - 10) Kontrolowanie dwa razy dziennie stanu technicznego ogrodzenia terenu lotniska w tym stref zastrzeżonych, sprawdzenie zamknięcia bram wjazdowych, bramek wejściowych oraz sprawności zamków, klódek itp.;
  - 11) Przechowywanie i kontrola kluczy od pomieszczeń służbowych i bram wjazdowych lotniska;
  - 12) Kontrolowanie przestrzegania przepisów w sprawie ochrony fizycznej lotniska oraz zabezpieczenia przeciwpożarowego obiektów i statków powietrznych na lotnisku;
  - 13) Współdziałanie ze wszystkimi służbami ochraniającymi działającymi na terenie lotniska Warszawa-Babice;
  - 14) Kontrolowanie zabezpieczenia statków powietrznych przed przemieszczaniem, uszkodzeniem, włamaniem i zagrożeniem aktami bezprawnej ingerencji, parkujących na płytach postojowych nr 1 i 5 lotniska;
  - 15) Raz dziennie sprawdzanie sprawności urządzeń lotniskowych i naziemnego wyposażenia nawigacyjnego lotniska, w tym oświetlenia;
  - 16) Otwieranie pomieszczeń zastrzeżonych, z wyjątkiem zaplombowanych wewnętrznych drzwi kasy i magazynów, po uzyskaniu zgody użytkownika pomieszczenia lub jego przełożonego lub samodzielnie w uzasadnionych nagłych przypadkach, np. POŻARU, awarii instalacji znajdujących się w tych pomieszczeniach;
3. Dyżurny lotniskowej służby ruchu naziemnego pełni służbę codziennie w godzinach ustalonych przez zarządzających.

#### **4.1.8 Zasady kierowania lotami szkolnymi.**

1. Osoba kierująca lotami szkolnymi (KL), każdorazowo jest wyznaczana przez zarządzającego ośrodkiem szkolenia lotniczego.
2. Kandydaci na KL zgłaszani są przez kierujących ośrodkami szkolenia. Po szkoleniu teoretycznym i pozytywnym zaliczeniu testu KL otrzymują od zarządzającego lotniskiem upoważnienia do kierowania lotami szkolnymi oraz udzielania informacji powietrznej na lotnisku Warszawa-Babice zgodnie z posiadanymi uprawnieniami na czas określony.
3. Jeżeli nad lotniskiem lub w rejonie lotniska (ATZ, TRA) planowane są loty szkolne kilku użytkowników, wówczas po uzgodnieniu z informatorem lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice do kierowania lotami wyznacza się jednego KL.
4. Zezwala się na kierowanie lotami przez KL tylko użytkownikom lotniska bazującym na lotnisku Warszawa-Babice po uzgodnieniu z zarządzającym lotniskiem.
5. Personel wyznaczony do kierowania lotami musi posiadać aktualną licencję uprawniającą do pełnienia tej funkcji oraz upoważnienie zarządzającego lotniskiem.
6. W zależności od charakteru wykonywanych lotów, przy wyznaczaniu KL, a w razie potrzeby również pomocników KL. Lista uprawnionych do kierowania lotami znajduje się na SKO.
7. Kierującego lotami wyznacza się w przypadku organizowania lotów w przestrzeni ATZ lotniska Warszawa-Babice i w strefach TRA 25 oraz BABICE AREA, lub w doraźnie wyznaczonej przestrzeni powietrznej w przypadku, gdy mają być wykonywane:

- 1) Loty samolotów i śmigłowców wymagających nadzoru instruktorskiego
  - 2) Loty szybowcowe - treningowe i wyczynowe
  - 3) Skoki spadochronowe
  - 4) Loty balonów i sterowców
  - 5) Loty lotni, motolotni i paralotni.
8. Kierujący lotami wykonuje w ramach swoich obowiązków następujące czynności:
- 1) Przed rozpoczęciem lotów na lotnisku Warszawa-Babice, KL ma obowiązek uzgodnić osobiście lub telefonicznie z informatorem lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice i służbą APP Warszawa-Okęcie czas, miejsce, wysokość oraz rodzaj planowanych lotów i uzyskać wstępną zgodę na wykonywanie lotów
  - 2) Po spełnieniu powyższego wymogu KL powinien:
    - a) na godzinę przed planowanym rozpoczęciem lotów nadlotniskowych lub w strefach TRA 25 i BABICE AREA, jak również przelotów poza ten rejon, przekazać telefonicznie plan lotów do służby AFIS lotniska Warszawa - Babice - tel. 261 855 369; tel./fax. 261 855 368,
    - b) wszystkie otrzymane zezwolenia, ograniczenia oraz informacje przeznaczone dla załóg statków powietrznych niezwłocznie przekazywać tym załogom. Informacje od załóg przeznaczone lub istotne dla Służby AFIS lotniska Warszawa-Babice przekazywać w trybie natychmiastowym,
  - 3) Kierujący lotami może wykonywać swoją funkcję tylko przy zachowaniu stałej łączności radiowej i bezpośredniej łączności telefonicznej z informatorem lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice.
  - 4) Kierujący lotami na polu wzlotów lotniska powinien wyłożyć "startowe znaki wizualne".
  - 5) W zakresie organizacji całości lotów oraz czynności KL nieopisanych w niniejszej Instrukcji należy postępować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 04.10.2017r. (Dz.U.2017 poz. 1960)

#### **4.1.9 Wyposażenie pomieszczeń Sekcji Kierowania Operacjami:**

1. Dwa zegary wskazujące czas lokalny i czas UTC
2. Dwie radiostacje korespondencyjne UHF zapewniające dwustronną łączność ze statkami powietrznymi wykonującymi loty w rejonie lotniska i znajdującymi się na lotnisku (dotyczy również stanowiska KL)
3. Radiostacja do nasłuchu częstotliwości ratowniczej 121.5 MHz
4. Terminal AMHS do łączności operacyjnej
5. Komputer z danymi meteo Centrum Hydrometeorologii Sił Zbrojnych RP,
6. Faks i ksero
7. Telefon zapewniający łączność ze służbami zabezpieczającymi loty i służbami alarmowymi
8. Radiotelefon stacjonarny i przenośne oraz ładowarka do łączności naziemnej w rejonie lotniska Warszawa-Babice
9. Sejf do przechowywania dokumentów, depozytów i kluczy

10. Oświetlenie zgodne z przepisami BHP i awaryjne
11. Zestaw kluczy alarmowych
12. Pomocniczy sprzęt biurowy oraz meble
13. Wyposażenie przeciwpożarowe
14. Znaki startowe (płótna)
15. Urządzenie pirotechniczne oraz świetlne (semafor) do przekazywania informacji statkom powietrznym bez łączności oraz w sytuacjach zagrożenia - osobom obsługującym płytę lotniska
16. Zestaw pierwszej pomocy
17. Dokumentacja:
  - a) mapa lotnicza VFR rejonu FIR-Warszawa, ścienna 1:500 000
  - b) mapa lotnicza rejonu lotniska Warszawa-Babice (ATZ, TRA 25 i BABICE AREA, przeszkody terenowe, minimalne wysokości lotu, procedura wznowienia orientacji) sporządzona w skali 1:200 000
  - c) mapa lotnicza kręgu nadlotniskowego sporządzona w skali 1:10 000
  - d) plany pracy personelu operacyjnego
  - e) Zbiór Informacji Lotniczych (wersja elektroniczna), „AIP-Polska”, „AIP-VFR” oraz „AIP-Military”
  - f) Wytyczne nr 3 Prezesa ULC z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ogłoszenia wymagań ustanowionych przez ICAO – (Doc 4444)
  - g) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 22 stycznia 2015 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. z 2015 r., poz. 141)
  - h) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 30 grudnia 2014 r. w sprawie warunków i sposobu działania służby ruchu lotniczego (Dz. U. z 2015 r. poz. 58)
  - i) Instrukcja operacyjna lotniska Warszawa-Babice
  - j) Program ochrony lotniska Warszawa-Babice
  - k) Plan Działania w Sytuacjach Zagrożenia (PDSz)
  - l) wykaz telefonów alarmowych
  - m) wykaz telefonów służbowych i prywatnych
  - n) wykaz częstotliwości radiowych i kryptonimów radiotelefonicznych
  - o) pozwolenie radiowe na używanie stacji lotniskowej w służbie radiokomunikacji w lotnictwie
  - p) wzory depeesz alarmowych
  - q) instrukcje programów komputerowych
  - r) aktualny komunikat meteorologiczny
  - s) druk kwestionariusza przyjęcia informacji wysokiego ryzyka
  - t) druki meldunków o nieprawidłowościach w ruchu lotniczym
  - u) druki meldunków z przebiegu służby
  - v) druki kontroli przebiegu służby
  - w) druki dokumentów do przygotowania lotu (plan lotu)
  - x) tablica informacyjna na doraźne polecenia operacyjne i informacje
  - y) instrukcje wykonywania lotów stałych użytkowników lotniska Warszawa-Babice
  - z) osobista dokumentacja członków personelu operacyjnego, poświadczająca jego uprawnienia do pełnionej funkcji
  - ż) wykaz aktualnych notamów

ż) wykaz aktualnych NOTAMÓW.

#### **4.1.10 Procedury organizacyjno – techniczne w systemie funkcjonowania SKO.**

##### **4.1.11 Dostęp do pomieszczeń sekcji kierowania operacjami.**

1. Dostęp do pomieszczeń operacyjnych SKO mają:
  - 1) Kierownik lotniska Warszawa-Babice oraz jego przełożeni;
  - 2) Zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych;
  - 3) Audytorzy CUL podczas wykonywania czynności kontrolnych;
  - 4) Pracownicy działu operacyjnego podczas wykonywania swoich obowiązków;
  - 5) Załogi lotnicze w sprawach dotyczących wykonywanych zadań lotniczych oraz inne osoby za zezwoleniem kierownika operacyjnego;
  - 6) Inne osoby upoważnione przez zarządzającego lotniskiem lub jego przełożonych.
2. Drzwi do pomieszczeń SKO od strony korytarzy muszą być zamknięte.
3. Pomieszczenia sekcji kierowania operacjami posiadają „okienka” umożliwiające kontaktowanie się z osobami przebywającymi na zewnątrz SKO.

##### **4.1.12 Autoryzacja dokumentów wystawionych przez personel operacyjny SKO.**

1. Każdy dokument wystawiony lub przyjęty przez personel operacyjny SKO musi posiadać oznaczenie daty i czasu wystawienia/przyjęcia oraz podpis.
2. Personel operacyjny AFIS w dokumentach do korespondencji z podmiotami poza CUL używa pieczęci okrągłej do pakietów.
3. Podpis personelu operacyjnego AFIS musi być opatrzony pieczęcią imienną „Dyżurny Informacji Powietrznej Lotnisko Warszawa - Babice”.

##### **4.1.13 Zapisy prowadzone podczas dyżuru operacyjnego.**

1. Meldunek z dyżuru, prowadzony przez informatora AFIS i lotniskową służbę ruchu naziemnego, stanowi podstawowy dokument służący do oceny pracy personelu operacyjnego, wyjaśnienia okoliczności zdarzeń i ustalenia odpowiedzialności. Musi być prowadzony na bieżąco. Instrukcja prowadzenia meldunku znajduje się na pierwszej stronie teczek meldunków.
2. Zapis wykonywanych operacji, prowadzony przez dyżurnego informacji lotniczej, stanowi podstawowy dokument kontroli przebiegu operacji i musi być prowadzony na bieżąco.
3. Zeszyt telefonogramów i radiogramów, prowadzony przez dyżurnego informacji lotniczej, stanowi podstawowy dokument rejestrujący, od kogo i kiedy przyszła informacja, treść informacji i reakcję służby AFIS.
4. Brudnopis jest miejscem do szybkiego zanotowania informacji. Nie wolno wykonywać zapisów na luźnych kartkach. Musi być wyraźnie zaznaczone rozpoczęcie zapisów przez kolejną zmianę (data). Zapisy w brudnopisie nie stanowią dokumentu i służą tylko jako materiał pomocniczy. Brudnopisy prowadzą wszystkie służby operacyjne lotniska Warszawa-Babice.
5. Uaktualnianie zestawienia obowiązujących NOTAMÓW (na lotnisku Warszawa-Babice służby dyżurne prowadzą dokumentację tylko w języku polskim).
6. Wszystkie zapisy należy wykonywać czytelnie. Nie wolno zamazywać zapisów. Korektę należy robić przez przekreślenie pomyłkowego wpisu.



7. Za zgodność zapisów ze stanem faktycznym odpowiada kierownik sekcji kierowania operacjami.
8. Wszystkie wymienione dokumenty przed wypełnieniem muszą być zarejestrowane w kancelarii CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”.

#### **4.1.14. Planowanie pracy personelu SKO.**

1. Plan pracy personelu SKO przygotowuje na okres trzech miesięcy koordynator sekcji kierowania operacjami uwzględniając:
  - 1) Przepisy dotyczące czasu pracy i wypoczynku personelu operacyjnego;
  - 2) Uprawnienia poszczególnych członków personelu operacyjnego do wykonywania określonych zadań;
  - 3) Okres ważności posiadanych uprawnień i kwalifikacji przez personel operacyjny;
  - 4) Długookresowy plan pracy personelu operacyjnego (urlopy, szkolenia, badania itp.).
2. Personel operacyjny pracuje w systemie zmianowym.
3. Cykl pełnienia dyżurów przez AFIS obejmuje nie dłuższy niż 12 godzinny dyżur i nie krótszy niż 11 godzinny wypoczynek (dotyczy informatorów AFIS zatrudnionych na umowę o pracę), natomiast cykl pełnienia dyżurów przez dyżurnego informacji lotniczej obejmuje 16 godzinny dyżuru i czas odpoczynku nie krótszy niż 11 godzin.
4. Pracowników personelu operacyjnego pełniących dyżur zatrudnionych na umowę o pracę obowiązują przepisy regulujące czas pracy Kodeksu Pracy dla pracujących w ruchu ciągłym.

#### **4.1.15. Wymagane, posiadane uprawnienia etatowego personelu operacyjnego (świadczenia kwalifikacyjne, zezwolenia, kursy, szkolenia itp.).**

1. Lotniskowa służba informacji powietrznej AFIS - musi posiadać:
  - 1) Świadczenie kwalifikacji informatora lotniskowej służby informacji powietrznej z wpisanym ważnym uprawnieniem;
  - 2) Świadczenie operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej;
  - 3) Ważne orzeczenie komisji lotniczo lekarskiej.
2. Dyżurny informacji lotniczej - musi posiadać jeden z niżej wymienionych dokumentów:
  - 1) Licencję dyspozytora lotniczego;
  - 2) Certyfikat Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej lub innego uprawnionego ośrodka szkolenia;
  - 3) Zezwolenie kierownika zarządzającego lotniskiem (wydane na podstawie przeprowadzonego szkolenia wewnętrznego).
3. Kierujący lotami - licencję pilota z uprawnieniami instruktora, przeszkolenie odbyte raz w roku w ramach szkolenia dla kierujących lotami oraz upoważnienie do kierowania lotami wydane przez zarządzającego lotniskiem Warszawa-Babice.
4. Dyżurny lotniskowej służby ruchu naziemnego - upoważnienie zarządzającego lotniskiem Warszawa-Babice.

#### **4.1.16. Wymagane uprawnienia osób nie będących etatowymi członkami personelu operacyjnego do pełnienia zadań określonych dla sekcji kierowania operacjami.**

Do wykonywania zadań określonych dla etatowych pracowników sekcji kierowania operacjami lotniska Warszawa-Babice na stanowisku:

Wydanie I / 2011	Strona 13 z 32
Numer zmiany: 10/01.09.2020r.	

1. Informatora lotniskowej służby informacji powietrznej – zarządzający lotniskiem upoważnia innych pracowników zatrudnionych na podstawie umowy o dzieło lub na zlecenie, przez dyrektora CUL posiadających ważne świadectwo kwalifikacji informatora lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice,
2. Dyżurnego informacji lotniczej – zarządzający lotniskiem upoważnia osoby wymienione powyżej oraz innych pracowników zatrudnionych przez dyrektora CUL posiadających jeden z niżej wymienionych dokumentów:
  - 1) ważną licencję dyspozytora lotniczego
  - 2) ważną licencję pilota
  - 3) certyfikat PAŻP lub innego uprawnionego ośrodka szkolenia
  - 4) imienne upoważnienie zarządzającego lotniskiem.
3. Dyżurnego lotniskowej służby ruchu naziemnego – zarządzający lotniskiem upoważnia osoby wymienione powyżej oraz innych pracowników zatrudnionych przez dyrektora CUL posiadających wykształcenie średnie oraz 2 letni okres wykonywania jednej z niżej wymienionych czynności:
  - 1) pilota;
  - 2) mechanika lotniczego;
  - 3) technika łączności lotniczej i ubezpieczenia lotów lub inne posiadające imienne upoważnienie zarządzającego lotniskiem.

#### 4.2. Dostęp do pola naziemnego ruchu lotniskowego.

1. Za ochronę lotniska, w tym za kontrolę dostępu do lotniska Warszawa-Babice, odpowiedzialny jest pełnomocnik ds. ochrony lotniska i informacji niejawnych (szef ochrony).
2. Szef ochrony realizuje obowiązki związane z ochroną lotniska Warszawa-Babice nadzorując działania firm odpowiedzialnych za ochronę lotniska.
3. Dostęp do pola naziemnego ruchu lotniczego odbywa się zgodnie z procedurami określonymi w instrukcji przepustkowej lotniska Warszawa-Babice stanowiącej załącznik nr 13 do programu Ochrony lotniska Warszawa-Babice.

#### 4.3. Lotniskowy plan awaryjny

1. Organizacja systemu ochrony oraz procedury dotyczące lotniskowego planu awaryjnego, w tym zorganizowania Centrum Koordynacji Antykryzysowej, zawarte zostały w programie ochrony lotniska Warszawa-Babice Część 5.
2. Wszystkie uzyskane informacje o incydentach, wypadkach i sytuacjach kryzysowych muszą być zapisywane w odpowiednich formularzach (załączniki nr 11).
3. Zarządzający lotniskiem przekazuje poprzez dyrektora CUL Ministrowi Spraw Wewnętrznych oraz organowi nadzorującemu i Prezesowi ULC na **tel. alarmowy nr 606 748 017 lub e-mail: zk@ulc.gov.pl** wszelkie informacje związane z zagrożeniami aktami bezprawnej ingerencji wobec statków powietrznych lotnictwa państwowego i cywilnego.
4. W formularzu zgłoszenia (załącznik nr 11) zamieszcza i przekazuje informację o sytuacji awaryjnej, zawierającą opis zdarzenia i podjętych działań w terminie 15 dni od zaistnienia zdarzenia.
5. Zarządzający lotniskiem ma obowiązek udzielenia informacji o akcie bezprawnej ingerencji wobec lotnictwa cywilnego środkom masowego przekazu.

#### 4.4 Ratownictwo i ochrona przeciwpożarowa.

##### 4.4.1. Charakterystyka zagrożenia lotniczego.

1. Lotnisko Warszawa-Babice jako lotnisko użytku wyłącznego posiada Zakładową Służbę Ratownictwa Lotniskowego wyposażoną w samochód BARRACUDA GCBA PR 5.5/50/150 z 5500 litrów wody ze środkiem pianotwórczym, dwuosobową załogę, podstawowy sprzęt ratownictwa technicznego - ratowniczy zestaw hydrauliczny.
2. Sposób działania zakładowej służby ratownictwa lotniskowego lotniska Warszawa-Babice opisany został w Planie Działania w Sytuacji Zagrożenia.

#### 4.5. Pole manewrowe lotniska

##### 4.5.1. Ruch naziemny na lotnisku.

1. Jako podstawowe zasady zapewniające bezpieczeństwo ruchu naziemnego na polu manewrowym przyjmuje się:
  - a) zakaz przebywania w granicach lotniska, a w szczególności ruchu pieszego i kołowego oraz używania lotniska lub jego składników w tym: gruntów, budowli, budynków, urządzeń i infrastruktury bez uprzedniej zgody zarządzającego lotniskiem;
  - b) prawo zarządzającego lotniskiem do wydawania poleceń (nakazów i zakazów) związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa na lotnisku w stosunku do wszystkich osób i pojazdów znajdujących się w granicach lotniska, a w razie potrzeby prawo wezwania właściwych służb publicznych w celu zapewnienia lub przywrócenia bezpieczeństwa na polu manewrowym lotniska.
2. Przemieszczanie się przez DS pojazdów jest regulowane sygnalizacją świetlną sterowaną z „Wieży” lotniska Warszawa - Babice przez dyżurnego służby AFIS (tel. 261 855 369). W przypadku wykonywania prac na polu manewrowym lotniska, lub jego pobliżu, wykorzystuje się sieć radiotelefoniczną przeznaczoną wyłącznie do utrzymywania łączności z lotniskową służbą ruchu naziemnego lotniska i zakładową służbą ratownictwa lotniskowego lotniska „Warszawa-Babice”.
3. Ruch samolotów na polu manewrowym odbywa się po drogach kołowania zgodnie ze wskazówkami służby AFIS przekazanymi drogą radiową. Dopuszcza się kołowanie samolotów po nawierzchni trawiastej po otrzymaniu każdorazowo zgody od służby AFIS lub dyżurnego koordynatora ruchu naziemnego.
4. Ruch statków powietrznych pracujących na częstotliwości 122.305 MHz „**BABICE RADIO**” odbywa się po północnej części lotniska z wykorzystaniem pasa startowego PS, w odległości 30m na północ od DS, zgodnie z wyłożonymi znakami. Powyższe statki powietrzne mogą wykorzystywać DS, PS, DK i płyty postojowe do wszelkich manewrów związanych ze startem, kołowaniem, postojem i lądowaniem za zgodą służby AFIS Warszawa-Babice uzyskaną drogą radiową po nawiązaniu łączności na częstotliwości 119.180 MHz. **BABICE INFORMACJA.**
5. W czasie wykonywania lotów poruszanie się osób w odległości mniejszej niż 200 m od osi drogi startowej będącej w użyciu jest zabronione. Przed rozpoczęciem lotów, w tym treningowych (szkolnych) personel obsługi i niezbędny sprzęt techniczny musi znajdować się w oznaczonym miejscu. Ruch pojazdów mechanicznych po terenie lotniska odbywa się wyłącznie po zachodniej obwodnicy lotniska. Dopuszcza się ruch pojazdów mechanicznych drogami do kołowania po otrzymaniu każdorazowego zezwolenia od służby kierowania lotami lotniska Warszawa-Babice z wykorzystaniem sygnalizacji świetlnej.

Pojazdy poruszające się po drogach kołowania muszą zachować szczególną ostrożność i stosować się do zaleceń wydanych przez służbę SKO. Pojazdy mechaniczne nie wyposażone w światła błyskowe koloru żółtego, obowiązuje w ruchu po lotnisku używanie światel mijania bez względu na porę dnia i roku.

#### 4.5.2. Zasady wykonywania lotów

- 1) Miejsce i kierunek lądowania oznaczony jest na utwardzonej drodze startowej (DS) białą farbą. W przypadku wykonywania startów i lądowań na nieutwardzonej drodze startowej (PS), miejsce i kierunek lądowania oznaczony jest znakami w kształcie zgodnym z przepisami wykonanymi z płótna w kolorze białym. W warunkach zaśnieżenia lotniska - drogi startowe i drogi kołowania oznacza się transparentami z płótna w kolorze czarnym. Na lotnisku można wykorzystywać nie więcej niż dwie drogi startowe (kierunki równoległe). **Zabroniony jest start samolotów z obydwu dróg w tym samym czasie.** Ograniczenie nie dotyczy szybowca za wyciągarką oraz wyznaczonej dla operacji lotniczych strefy końcowego podejścia i startu (FATO) LPR. Wszystkie osoby znajdujące się na lotnisku i wykonujące loty zobowiązane są do ścisłego wykonywania zarządzeń i poleceń służb lotniskowych działających w imieniu zarządzającego lotniskiem „Warszawa-Babice”.
- 2) Ruch nadlotniskowy odbywa się z kręgiem północnym zgodnie z załącznikiem nr 2 na wysokości 556 m/1823 ft AMSL. W zależności od sytuacji ruchowej i warunków atmosferycznych, za zgodą służby AFIS lotniska, dopuszcza się możliwość wykonywania lotów po trasie kręgu południowego na wysokości 356 m/1168 ft AMSL nie przekraczając południowej granicy ATZ lotniska.

#### 4.6. Pomoce wizualne i lotniskowy system zasilania.

1. Przez środek lotniska na kursie E-W przebiega droga startowa o nawierzchni betonowej, szerokości 90 m i długości 1301 m. Na drodze startowej białą farbą oznaczone są:
  - 1) oś centralna utwardzonej DS wykreślona linią przerywaną;
  - 2) pobocza utwardzonego pasa startowego - linie ciągłe;
  - 3) próg utwardzonego pasa startowego na kierunku „10” (098° MAG);
  - 4) próg utwardzonego pasa na kierunku „28” (278° MAG);
2. Na południe od progu „10” DS - znajduje się płyta postojowa nr 1 dla lotnictwa ogólnego z wyznaczonymi stanowiskami postojowymi.
3. Na północ od progu „10” DS - znajduje się płyta prób oraz prac dewiacyjnych i radiodewiacyjnych.
4. Na północ od centralnej części DS w odległości 300 m - znajdują się budynki i hangary LPR i AW.

##### 4.6.1. Przeprowadzane inspekcje i konserwacje lotniskowych świateł nawigacyjnych i przeszkodowych, sygnalizacji, znaków, urządzeń radionawigacyjnych oraz lotniskowego systemu zasilania.

1. Sprawdzenie zdolności urządzeń radionawigacji lotniczej celem uzyskania pozwoleń radiowych na ich pracę, polega na przeprowadzeniu badań i wydaniu opinii przez Centralne Laboratorium Badań Technicznych UKE (Urzędu Komunikacji Elektronicznej).
2. Lotnisko Warszawa-Babice uzyskało od CLBT UKE sprawozdanie i protokół zgodności dla niżej wymienionych urządzeń:

1). Radiostacje - współrzędne wg WGS 84 - 52°16'01"N 20°53'52"E:

- a) TG660 Becker Avionics, nr fabryczny 00278 i nr fabryczny 00279, obydwie o znaku wywoławczym **BABICE INFORMACJA** otrzymały pozwolenie radiowe na używanie w służbie radiokomunikacji lotniczej ważne do dnia 31.07.2029r.;
- b) IC-A110 EURO, wykorzystana do nasłuchu częstotliwości 121.5 MHz.

3. Bieżące sprawdzanie zdolności urządzeń obejmuje wykonywanie nadzoru i orzekanie o zdolności w toku eksploatacji.

4. Okresowa kontrola i konserwacja urządzeń oraz instalacji antenowych przeprowadzana jest przez pracowników sekcji eksploatacji lotniska zgodnie z następującą procedurą:

1) Kontrola oświetlenia:

- a) kontrola bieżąca - codzienny przegląd przed rozpoczęciem lotów polegający na sprawdzeniu czy nie powstały uszkodzenia mechaniczne i czy wszystkie lampy świecą.
- b) kontrola okresowa - dokonywany pomiar izolacji i skuteczności zerowania, konserwacja złączy lampowych, sprawdzenia systemu sterowania oświetleniem.

***Uwaga!***

***Wszelkie uwagi i niedociągnięcia zgłaszane są do zastępcy kierownika lotniska ds. operacyjnych.***

2) Lista kontrolna kontroli bieżącej oświetlenia:

- a) sprawdzić stan świateł przeszkodowych na następujących obiektach lotniskowych:
  - komin kotłowni co. ogrzewającej budynki kompleksu administracyjno-operacyjnego (siedzibę) zarządzającego lotniskiem,
  - budynek „Wieża Babice”,
  - hangar nr 4,
  - hangar nr 5;
  - hangar nr 6;
  - obiekty AW;
  - obiekty LPR.
- b) sprawdzić stan świateł sygnalizacyjnych:
  - światła ograniczające DS;
  - światła białe, krawędziowe drogi startowej - na odcinku od 0 - 890 m oraz światła żółte na odcinku 948 -1250 m od początku DS na kierunku 10 i 28. Lampy rozmieszczone co ~ 58 m symetrycznie w obu kierunkach
  - światła progu drogi startowej i końca drogi startowej.
- c) sprawdzić oświetlenie płyt postojowych, hangarów, budynków MPiS oraz obiektów operacyjnych i administracyjnych, a także parkingów.



#### 4.6.2. Zasilanie energetyczne, centralne i awaryjne.

1. Lotnisko zasilane jest w energię elektryczną z sieci zewnętrznej za pośrednictwem Stacji Trafo zlokalizowanej w strefie zastrzeżonej lotniska znajdującej się w sąsiedztwie budynku - siedziby zarządzającego lotniskiem - o mocy nominalnej do 400 kVA.
2. Budynek „Wieża Babice” wyposażony jest również w zasilanie rezerwowe typu UPS. Ponadto posiada zespół prądotwórczy SMG-30TA-LS-2 do awaryjnego zasilania oświetlenia GDS.

#### 4.7. Utrzymanie pola naziemnego ruchu lotniczego.

##### 4.7.1. Procedury utrzymania pola naziemnego ruchu lotniczego (okres letni, zimowy, kalibracja nawierzchni).

1. Procedury ogólne:
  - 1) Za procedury utrzymania pola naziemnego ruchu lotniczego odpowiedzialny jest zastępca kierownika ds. operacyjnych.
  - 2) Decyzję o rozpoczęciu akcji koszenia, odśnieżania lub odladzania podejmuje zarządzający lotniskiem w oparciu o własną ocenę sytuacji i dane meteorologiczne.
  - 3) W przypadku jego nieobecności lub braku kontaktu telefonicznego, decyzję o rozpoczęciu akcji koszenia, odśnieżania lub odladzania podejmuje zastępca kierownika ds. operacyjnych, a jeżeli tego wymaga bezpieczeństwo wykonywanych operacji – dyżurny lotniskowej służby ruchu naziemnego w porozumieniu ze służbą AFIS lotniska Warszawa-Babice.
  - 4) Decyzje o zakończeniu akcji koszenia, odśnieżania lub odladzania podejmuje kierujący akcją lub jego przełożony.
  - 5) W razie wystąpienia warunków pogodowych, które mogłyby w konsekwencji doprowadzić do zamknięcia lotniska, zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych za aprobatą zarządzającego lotniskiem może zaangażować do wyżej wymienionych prac instytucję zewnętrzną.
2. Koszenie trawy:
  - 1) Optymalne okresy koszenia traw:
    - a) I pokos - II połowa maja/I połowa czerwca;
    - b) II pokos - II połowa sierpnia/I połowa września.
  - 2) Podstawowym sprzętem do koszenia są zestawy - ciągnik z kosiarką płozową, kosiarką rozdrabniającą lub rotacyjną;
  - 3) Do koszenia przystępuje się z chwilą stwierdzenia, że wys. trawy wynosi max. 15 cm.;
  - 4) Po koszeniu dokładnie oczyszcza się studzienki ściekowe.
  - 5) Podczas koszenia należy przestrzegać obowiązujące na lotnisku przepisy;
  - 6) Niezbędne jest zachowanie bezpiecznej odległości koszącego zestawu od statków powietrznych. Odległość tą ustala kierownik akcji w zależności od zadań i kierunku wiatru;
  - 7) Kolejność koszenia zależy od intensywności wzrostu trawy oraz stanu zagrożenia dla statków powietrznych. Dla lotniska Warszawa-Babice przyjęto następującą kolejność koszenia:
    - a) nieutwardzona droga startowa PS,
    - b) pasy bezpieczeństwa,
    - c) płyta postojowa nr 1,

- d) trawiaste drogi kołowania,
- e) inne powierzchnie trawiaste wg potrzeb użytkowników oraz uznania zastępcy kierownika lotniska ds. operacyjnych.

### 3. Odsnieżanie lotniska Warszawa-Babice:

- 1) Podstawowym sprzętem do odsnieżania są zestawy – samochód ciężarowy Jelcz z pługiem lemieszowym i ciągnik z pługiem. Pług lemieszowy bezwzględnie musi być wyposażony w nakładkę gumową przymocowaną do odkładnicy pługa;
- 2) Do odsnieżania przystępuje się z chwilą opadów śniegu, aby nie dopuścić do obniżenia współczynnika hamowania na nawierzchniach lotniskowych poniżej „średniego”, a tym samym zamknięcia lotniska;
- 3) Dla uniknięcia spiętrzenia się śniegu należy odrzucić śnieg do krawędzi na możliwie maksymalną odległość. Przy tym należy zachować szczególną uwagę przy przejazdach maszyn i pojazdów w rejonie lamp krawędziowych. Przyjmuje się, że chwilowa wysokość wałka śniegu nie powinna przekraczać dla drogi startowej 60 [cm], dla drogi kołowania 40 [cm] ze względu na wysokość zawieszenia silników i wysokość pracy śmigieł samolotów;
- 4) Odsnieżanie nawierzchni lotniskowych można zakończyć dopiero po oczyszczeniu nawierzchni płyt postojowych nr 5, 6, 4, 1, dróg kołowania A2, D1, B2, A1 i DS;
- 5) Dokładnie oczyścić studzienki ściekowe;
- 6) Niezbędne jest zachowanie szczególnej ostrożności podczas przejazdu maszyn i pojazdów usuwających śnieg od statków powietrznych. Odległość tą ustala kierownik akcji w zależności od zadań i kierunku wiatru. Przyjmuje się, że jest to odległość nie mniejsza jak 5 m od obrysu samolotu lub wirnika nośnego i śmigła ogonowego śmigłowca;
- 7) W miarę możliwości zestawy śnieżne i wirnikowe zgarniacze śniegu powinny pracować zgodnie z kierunkiem wiatru, dzięki czemu uzyskuje się lepsze wyniki oczyszczania nawierzchni;
- 8) W przypadku, gdy siła wiatru bocznego nie przekracza 3 m/s odsnieżanie należy rozpocząć od osi drogi startowej, a następnie przechodząc po kolejnych śladach odrzucić śnieg poza krawędzie boczne;
- 9) Przy większej sile wiatru bocznego, śnieg odrzucany oczyszczarką lub wirnikowym zgarniaczem będzie częściowo z powrotem nanoszony na oczyszczoną już nawierzchnię. Należy wtedy odrzucić śnieg do krawędzi DS zgodnie z kierunkiem wiatru, co jednak wydłuży czas odsnieżania. Ten sposób dotyczy głównie śniegu puszystego. Decyzję o sposobie rozstawienia sprzętu na DS podejmuje każdorazowo kierujący akcją;
- 10) Odsnieżanie należy wykonywać zgodnie z ustaloną kolejnością:
  - a) płyty postojowe nr 5, 4 i 6;
  - b) drogi kołowania;
  - c) płyty postojowe nr 1;
  - d) utwardzona droga startowa;
  - e) światła krawędziowe DS;
  - f) nieutwardzona droga startowa.

### 4. Remont - konserwacja nawierzchni:

- 1) Wykonywana jest w okresie wiosna – lato – jesień, a przy sprzyjających warunkach również zimą;

- 2) Polega na utrzymaniu terenów o nawierzchni trawiastej lub pokrytej inną roślinnością w dobrym stanie eksploatacyjnym;
- 3) Naprawa nawierzchni lotniska jest niezbędna ze względu na:
  - a) zapewnienie bezpieczeństwa statków powietrznych na eksploatowanych nawierzchniach w tym PS, DK, płyt postojowych,
  - b) zapewnienie bezpieczeństwa statków powietrznych znajdujących się w powietrzu (dotyczy terenów w obrębie granic lotniska i w jego pobliżu – w strefie wlotów lotniska, gdzie mogą rosnąć drzewa lub krzewy),
  - c) zmniejszenia niebezpieczeństwa zderzenia statków powietrznych z ptakami (gniazdującymi i żerującymi w trawie pokrywającej powierzchnię terenu lotniska).
- 4) Utrzymanie nawierzchni trawiastej na polu wlotu:
  - a) po zakończeniu prac remontowych wykonywanych na PS, DK, płycie postojowej lub pasie bezpieczeństwa należy zwrócić uwagę na stan nawierzchni,
  - b) w przypadku zmniejszenia nośności, powinna być ona poprawiona przez zagęszczenie gruntu,
  - c) nasypy i nierówności należy wyrównywać,
  - d) dla ochrony powierzchni przed erozją należy uprawiać odpowiednie nawierzchnie trawiaste,
  - e) do użytkowania gleby należy stosować dodawanie ziemi urodzajnej lub kompostu torfowego,
  - f) na całym terenie lotniska zabrania się używać mocznika, który powoduje niszczenie traw,
  - g) wysokość trawy na polu wlotów nie powinna przekraczać 15 [cm],
  - h) trawę skoszoną na pasie bezpieczeństwa DS i przy drogach kołowania należy zebrać, gdyż w innym przypadku może zostać zassana przez silniki statków powietrznych i stać się zagrożeniem dla operacji lotniczych.

**Uwaga!**

***Wysokość trawy na PS powinna być jak najmniejsza, gdyż zmniejszenie oporów przy starcie w znacznej mierze zależy od wysokości trawy. Jeżeli trawa na polu wlotów samolotów jest bardzo wysoka to dystans potrzebny do startu może wzrosnąć nawet o 20%.***

- 5) Procedury planowania i przeprowadzania prac na lotnisku poza polem wlotów:

Podstawowym celem utrzymania terenów zielonych położonych na terenie lotniska poza terenem pola wlotów jest zapewnienie kontrolowania obecności zwierząt. Tereny gdzie ilość gryzoni jest wyższa od poziomu normalnego dla całej okolicy mogą zwabiać ptaki drapieżne, które stanowią poważne zagrożenie w przypadku zderzenia ze statkiem powietrznym. Obserwacje terenu lotniska w tym względzie wykazały, że optymalna wysokość trawy z punktu widzenia przeciwdziałania pojawiania się ptaków wynosi około 15 [cm]. Dla zapewnienia bezpiecznej wysokości trawy należy wykonać dwa pokosy trawy, jeden w okresie maj-czerwiec i drugi w okresie sierpień-wrzesień.

- 6) Drzewa i krzewy nie wymagają specjalnych zabiegów eksploatacyjnych, za wyjątkiem kontrolowania ich wysokości;
- 7) Prace eksploatacyjne na nawierzchni trawiastej:
  - a) równanie terenu –kwiecień oraz wrzesień (równanie kolein, kretowisk oraz wałowanie),

- b) wysiew nawozów mineralnych – marzec oraz po każdym pokosie, wysiew wapna – listopad,
- c) podsiewy powierzchni trawiastych – od 15 maja do 15 września (gdy jest odpowiednia wilgotność podłoża).

#### 4.6. Zabezpieczenie prac na lotnisku.

1. Za całokształt spraw związanych z przygotowaniem w odpowiednim czasie lotniska Warszawa-Babice do okresu najwyższego natężenia ruchu lotniczego tj. wiosna – jesień, za jego stałą gotowość oraz za prowadzenie wymaganej w tym zakresie dokumentacji odpowiada zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych.
2. Decyzję o eksploatacji lub zamknięciu lotniska w przypadku dłuższej utraty eksploatacyjnej (obfity opad śniegu, duże oblodzenie) podejmuje kierownik lotniska na wniosek informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice, przygotowany w oparciu o własne rozeznanie oraz meldunki otrzymane od lotniskowego punktu meteorologicznego.
3. Osoby wykonujące prace na lotnisku muszą być ubrane w kamizelki odblaskowe oraz posiadać stałą łączność z informatorem AFIS lotniska Warszawa-Babice, pozostając z nim na stałym nasłuchu radiowym.
4. Przebywający na terenie lotniska zobowiązany jest do zachowania maksymalnej ostrożności, bezwzględnego przestrzegania zasad określonych niniejszym dokumentem i stosowania się do poleceń osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na lotnisku:
  - a) informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - b) pracowników sekcji kierowania operacjami;
  - c) upoważnionych pracowników zarządzającego lotniskiem.
5. Teren, na którym wykonywane są prace musi być oznakowany w sposób zapewniający bezpieczeństwo operacji lotniczych, ruchu naziemnego statków powietrznych, pojazdów i osób.
6. Wszystkie prace wykonywane na płycie lotniska powinny być uzgadniane z użytkownikami posiadającymi stałą siedzibę na lotnisku, a szczególnie z naczelnikiem Zarządu Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji KGP.
7. W każdej sytuacji pierwszeństwo na płycie lotniska ma statek powietrzny.
8. Wystrzelenie rakiety świetłej w kolorze białym, w kierunku pojazdu jest sygnałem do natychmiastowego zatrzymania się i nawiązania łączności z informatorem AFIS lotniska EPBC.

#### 4.7. Zarządzanie płytą postojową (procedury zarządzania).

1. Statki powietrzne mogą być parkowane tylko odpłatnie zgodnie z obowiązującą taryfą opłat (do wglądu u zarządzającego lotniskiem) na wyznaczonych płytach postojowych lotniska (załącznik nr 1). Płyty postojowe znajdują się w strefie zastrzeżonej lotniska i są ochraniane przez strażników służb ochrony lotniska.
2. Podczas krótkiego postoju (do 4 godz.) statku powietrznego na płycie postojowej nr 1 lotniska Warszawa-Babice zarządzający lotniskiem zapewnia:
  - 1) Zabezpieczenie przed przedostaniem się na pokład osób nie upoważnionych oraz nie uczestniczących w wykonywaniu lotu;

- 2) Niedopuszczenie do przejścia na pokład statku powietrznego bagażu zawierającego przedmioty, których przewóz jest zabroniony lub mogące spowodować zniszczenie lub uszkodzenie statku powietrznego;
- 3) Za przyjęcie oraz ochronę statku powietrznego na płycie postojowej odpowiedzialny jest dyżurny służby ruchu naziemnego lotniska.
3. Statki powietrzne pozostawione na płycie lotniska na dłuższy postój niż określony w pkt. 2 ochraniane są przez strażnika ochrony lotniska Warszawa-Babice.
4. Udostępnianie miejsc postojowych na płycie nr 1 następuje każdorazowo wg wytycznych pracowników SKO wg kategorii statków powietrznych:
  - 1) dla śmigłowców lotnictwa państwowego – część płyty postojowej nr 1 przy DK Bravo 2;
  - 2) dla samolotów i śmigłowców – część płyty postojowej nr 1 przy DK Delta 1.

#### 4.8. Zarządzanie płytą (procedury bezpieczeństwa).

1. Do obsługi statków powietrznych parkowanych na płycie postojowej lub hangarowanych mogą być dopuszczone osoby dobrze znające przepisy bezpieczeństwa pracy przy tym sprzęcie. Znajomość przepisów egzekwowana jest w formie egzaminów i odnotowana w karcie kontrolnej bhp CUL. Karty kontrolne przechowuje etatowy inspektor BHP CUL. Kolejne sprawdziany ze znajomości tych przepisów należy przeprowadzać nie rzadziej niż raz w roku. Kierownik lotniska ma obowiązek bezwzględnie wymagać ich przestrzegania przez podległy personel, reagując na najmniejsze nawet przejawy naruszenia tych przepisów.
2. Przed przyjęciem statku powietrznego pod ochronę na płycie postojowej lub hangarowania należy upewnić się, że statek powietrzny został zakotwiczony, uziemiony i zabezpieczony przed przemieszczaniem oraz że pokrywy wzierników statku powietrznego są należycie zamknięte i zabezpieczone (opłombowane).
3. Podczas hangarowania należy upewnić się o prawidłowym funkcjonowaniu urządzeń holowniczych przeznaczonych dla danego typu statku powietrznego. Holowanie statku powietrznego do hangaru może odbywać się przy pomocy ciągnika pamiętając, że niedopuszczalne są gwałtowne i ostre zakręty, szarpnięcia i niespodziewane zatrzymania. Należy również pamiętać by kąt skreśu przedniego koła statku powietrznego oraz kąt odchylenia ciągnika od osi podłużnej statku powietrznego nie przekraczały wartości dopuszczalnych dla danego typu statku powietrznego. Zabrania się ruszania z miejsca metodą rozkołysania statku powietrznego.
4. Podczas wprowadzania / wyprowadzania, holowania/ statku powietrznego do hangaru w warunkach ograniczonej widzialności, należy włączyć na statku powietrznym światła pozycyjne, a na ciągniku światła mijania oraz ostrzegawcze światło koloru żółtego selektywnego.
5. Podczas wprowadzania /wyprowadzania/ śmigłowca do hangaru wirnik nośny powinien być zablokowany w takim położeniu by żadna z jego łopat nie znajdowała się nad belką ogonową śmigłowca.
6. Każda osoba obecna przy ustawianiu statku powietrznego na płycie postojowej lub w hangarze zobowiązana jest podać niezwłocznie komendę „STOP” głosem lub umownym sygnałem w przypadku zauważenia niebezpieczeństwa grożącego ludziom lub sprzętowi. Po podaniu komendy statek powietrzny powinien być natychmiast zatrzymany.



7. Zakładanie pokrowców i “zagłuszek” oraz plombowanie statku powietrznego wykonuje jego użytkownik lub osoba przez niego upoważniona.
8. Tankowanie statków powietrznych na płycie postojowej może być wykonywane pod warunkiem zapewnienia niżej wymienionych środków bezpieczeństwa oraz procedur:
  - 1) Organizację operacji i kontroli procesów tankowania celem zapewnienia poprawności ich wykonywania przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa pracy i bezpieczeństwa lotniczego określa instrukcja tankowania operatora;
  - 2) Obsługa tankowania statku powietrznego przeprowadzana jest z udziałem załóg statków powietrznych lub pod ich nadzorem przez uprawniony personel operatora.
9. Zabrania się palenia papierosów na płycie postojowej oraz wzniesienia jakiegokolwiek źródła ognia w odległości mniejszej niż 50 m od płyt postojowych lotniska Warszawa-Babice.
10. Usuwanie zanieczyszczeń płynnych z płyty postojowej lotniska dokonywane jest przez służbę ratownictwa lotniskowego a przy większych wyciekach przez wyspecjalizowany podmiot na koszt sprawcy.

#### **4.11. Harmonogram inspekcji pola naziemnego ruchu lotniczego**

1. Na lotnisku Warszawa-Babice dokonuje się codziennie przed otwarciem lotniska inspekcji lotniskowego pola ruchu naziemnego oraz powierzchni ograniczających wysokość przeszkód w rejonie lotniska.
2. Inspekcję przeprowadza personel sekcji obsługi i zabezpieczenia ruchu naziemnego lotniska. Pracownicy sekcji, informują o każdej nieprawidłowości zgłaszając ją zastępcy kierownika lotniska ds. operacyjnych, jednocześnie informując służbę AFIS lotniska Warszawa-Babice.
3. Zakres przedmiotowy inspekcji obejmuje sprawdzenie stanu nawierzchni DS, PS, DK i płyt postojowych, pod kątem czystości nawierzchni oraz grubości pokrywy śnieżnej, grubości warstwy wody i szorstkości podłoża.
4. Prowadzący inspekcję musi posiadać bezpośrednią łączność ze służbą AFIS lotniska Warszawa-Babice.
5. Za przeprowadzanie inspekcji odpowiedzialny jest dyżurny lotniskowej służby ruchu naziemnego.

#### **4.12. Kontrola poruszania się pojazdów po lotnisku.**

##### **4.12.1. Ruch kołowy.**

1. Ruch kołowy środków transportowych i innych odbywa się po części lotniska, usytuowanej poza granicami pola wzlotów. W granicach pola wzlotów mogą poruszać się wyłącznie pojazdy specjalne w czasie działań związanych z:
  - 1) przygotowaniem pola do wykonania lotów (wyznaczanie pasów dróg startowych, wykładaniem i zdejmowaniem optycznych znaków startowych)
  - 2) kontrolą stanu pola wzlotów oraz pracami renowacyjnymi (koszenie trawy, równanie nawierzchni, itp.)
  - 3) kontrolą akcji ratowniczych, gaśniczych oraz działań związanych z ochroną lotniska lub statków powietrznych znajdujących się w obrębie pola wzlotów, itp.
2. Wjazd na płytę lotniska odbywa się tylko przez bramę, na której mieści się stały bądź ruchomy posterunek ochronny.

3. Osoby fizyczne winny posiadać przepustkę, a pojazdy mechaniczne, które wjechały na teren lotniska powinny posiadać zezwolenie/przepustkę uprawniające do wjazdu na lotnisko.
4. Na płycie lotniska ustawiona jest sygnalizacja świetlna i znaki drogowe.
5. Ruch rowerów, motorowerów i motocykli może odbywać się tylko po południowej stronie lotniska na odcinku budynek administracyjny – brama wjazdowa – MPiS lub brama wjazdowa – hangary nr 4 i 5 przy zachowaniu szczególnej ostrożności (zatrzymaniu pojazdu) w razie obecności na tej drodze statku powietrznego. Na pozostałej części lotniska ruch rowerów, motorowerów i motocykli jest zabroniony.
6. Ruch pojazdów samochodowych i ciągników po terenie lotniska nie uczestniczących w bezpośrednim zabezpieczeniu działalności operacyjnej odbywa się wyłącznie po drodze kołowania „DELTA 1”, natomiast do hangaru nr 4 i nr 5 oraz siedziby zarządzającego drogą ogólnodostępną.
7. W szczególnych przypadkach dotyczących pojazdów użytkowników posiadających stałą siedzibę na terenie lotniska dopuszcza się ruch pojazdów mechanicznych drogami do kołowania po otrzymaniu każdorazowo zezwolenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice i przy dostosowaniu się do sygnalizacji świetlnej.
8. Za zgodą informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice lub kierującymi lotami, dopuszcza się możliwość przejazdu przez pole wzlotów niektórych pojazdów pod warunkiem, że przejazd takiego pojazdu nie naruszy warunków bezpieczeństwa w działalności operacyjnej statków powietrznych i nie spowoduje uszkodzenia nawierzchni pola wzlotów.
9. Ruch pojazdów po terenie lotniska może odbywać się tylko przy włączonych światłach mijania – niezależnie od pory roku i pory doby.
10. Używanie świateł drogowych oraz reflektorów powyżej linii horyzontu jest zabronione.
11. Schemat ruchu kołowego przedstawia załącznik nr 7.
12. Dozwolone prędkości oraz zasady poruszania się wszelkich pojazdów na lotnisku:
  - 1) samochody osobowe i samochody osobowo-terenowe do 50 km/h;
  - 2) dystrybutory paliwowe, olejowe, reflektory lotniskowe, samochody ciężarowe i autobusy do 30 km/h;
  - 3) dystrybutory paliwowe i inne – w miejscach postoju i tankowania do 5-10 km/h;
  - 4) samochody sanitarne, ppoż. oraz pojazdy grupy awaryjnej w czasie dojazdu do miejsca parkowania do 50 km/h, a podczas brania udziału w akcji ratowniczej do 70 km/h;

#### **4.8.1. Zasady wydawania zezwoleń na prowadzenie pojazdów po polu ruchu naziemnego.**

1. Osoby ubiegające się o wydanie zezwolenia na prowadzenie pojazdu po polu ruchu naziemnego zobowiązani są do posiadania prawa jazdy na dany rodzaj pojazdu oraz powinni uczestniczyć w szkoleniu organizowanym przez zarządzającego lotniskiem w zakresie bezpieczeństwa i zasad poruszania się po lotnisku.
2. Wydawanie zezwoleń na prowadzenie pojazdów na terenie użytkowanym przez Aeroklubu Warszawski i Lotnicze Pogotowie Ratunkowe należy do kompetencji odpowiedniego kierownika, ale tylko w granicach administracyjnych użytkowanego terenu.
3. Wnioski o wydanie zezwolenia na prowadzenie pojazdu po polu manewrowym zatwierdza zarządzający lotniskiem po zaopiniowaniu przez zastępcę kierownika lotniska ds. operacyjnych oraz pełnomocnika ds. ochrony lotniska i informacji niejawnych.

4. Wjazd lub wejście na teren lotniska w miejscu do tego niewyznaczonym niezależnie od posiadania ważnego zezwolenia lub przebywanie na terenie lotniska bez ważnego zezwolenia jest zabronione.
5. Nadzór nad poruszaniem się pojazdów po polu manewrowy wykonuje dyżurny służby ruchu naziemnego.
6. Zarządzający organizacjami posiadającymi stałą siedzibę na terenie lotniska zobowiązani są do bieżącej kontroli osób i pojazdów w rejonie obiektu swojego działania.
7. Parkowanie pojazdów prywatnych odbywa się na wyznaczonych parkingach w strefach ogólnodostępnych przy budynkach administracyjnych zarządzającego lotniskiem oraz innych użytkowników posiadających stałą bazę na terenie lotniska.

**Uwaga!**

***Każdy użytkownik (dysponent) pojazdu samochodowego poruszającego się na polu manewrowym i płytach postojowych zobowiązany jest znać zasady ruchu zawarte w niniejszej instrukcji i bezwzględnie je przestrzegać.***

**4.8.2. Ruch pieszny.**

1. Wszystkie osoby uprawnione do poruszania się po lotnisku muszą zostać przeszkolone przez pełnomocnika ds. ochrony lotniska oraz posiadać przepustkę wydaną przez kierownika lotniska, pozwalającą na przebywanie w strefie zastrzeżonej lotniska.
2. Osobom nie wymienionym w pkt. 1 zabrania się poruszania po lotnisku (polu wzlotów) bez prowadzącej osoby wyznaczonej przez kierownika lotniska Warszawa-Babice.

**Uwaga!**

***Kołowanie i holowanie statków powietrznych może odbywać się wyłącznie za zgodą i wg wskazówek służby AFIS (kierującego lotami) lotniska Warszawa-Babice.***

3. Prędkość holowanych statków powietrznych przy użyciu sztywnego urządzenia holowniczego nie może być większa jak 15 km/h, a w przypadku holowania statku powietrznego za pomocą miękkiego urządzenia holowniczego – 5 km/h.
4. Prędkość kołujących statków powietrznych powinna być dostosowana do warunków panujących na lotnisku jednak nie większa niż 30 km/h.

**4.8.3. Warunki bezpieczeństwa dla użytkowników pojazdów mechanicznych poruszających się po polu ruchu naziemnego lotniska:**

1. W każdej sytuacji pierwszeństwo poruszania się na lotnisku posiada statek powietrzny.
2. Wystrzelenie rakiety świetlnej przez informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice jest sygnałem do natychmiastowego zatrzymania pojazdu przed drogą startową lub jej opuszczenia przy wzmożonej obserwacji strefy podejścia samolotu na kierunku zachodnio-wschodnim, a następnie wschodnio-zachodnim.
3. Naruszenie przepisów niniejszej instrukcji podlega odpowiedzialności zgodnie z art. 210-212 ustawy z dnia 03 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (t.j. z 2006 r. Dz.U. Nr 100 poz. 696 z późn. zm.).
4. Kwestie odpowiedzialności cywilnej w tym dochodzenia roszczeń podlegają przepisom działu XI i XII ustawy Prawo lotnicze.

5. Niezależnie od postanowień niniejszego dokumentu odpowiedzialność za wszelkie szkody powstałe w wyniku zawinionej kolizji, wypadku lub innych zdarzeń oraz naruszenia przepisów niniejszej instrukcji ponosi użytkownik statku powietrznego, pojazdu mechanicznego lub osoba fizyczna.

#### 4.13. Zarządzanie zagrożeniami ze strony zwierząt.

1. Wieloletnia obserwacja terenu lotniska oraz jego najbliższego otoczenia wykazuje, że na tym terenie nie występują zwierzęta i ptaki mogące zagrozić operującym z lotniska EPBC statkom powietrznym.
2. W celu uniemożliwienia wtargnięcia na teren lotniska zwierząt:
  - a) pole ruchu naziemnego zostało otoczone szczelnym ogrodzeniem;
  - b) dyżurny służby ruchu naziemnego lotniska dwukrotnie w czasie dyżuru kontroluje stan ogrodzenia;
  - c) w systemie ciągłym służby dyżurne poprzez lornetkę obserwują pole ruchu naziemnego i natychmiast reagują na ewentualne zagrożenie.
3. Podstawowym elementem eliminacji zagrożenia ze strony ptaków na lotnisku Warszawa-Babice jest utrzymanie terenów zielonych w stanie ograniczającym gniazdowanie i ich żerowanie.
4. Utrzymanie terenów zielonych w zakresie przeciwdziałania wymienionym zagrożeniom położonych w granicach lotniska powoduje ograniczenie ilości gryzoni mogących zwabiać ptaki drapieżne, które stanowią poważne zagrożenie w przypadku zderzenia ze statkiem powietrznym. Obserwacje terenu lotniska oraz zachowań fauny wykazały, że optymalna wys. trawy z punktu widzenia przeciwdziałania pojawiania się ptaków wynosi około 15 [cm].
5. W tym celu należy wykonywać koszenie trawy na całym terenie lotniska z częstotliwością uzależnioną od tempa wegetacji, ale nie rzadziej jak dwa pokosy trawy w sezonie wegetacyjnym tj., jeden w okresie maj-czerwiec i drugi w okresie sierpień-wrzesień.
6. Drzewa i krzewy, w porozumieniu i za zgodą terenowego organu ochrony środowiska, wymagają kontrolowania ich wysokości oraz wycince, jeżeli ich położenie stanowi zagrożenie dla żeglugi powietrznej.
7. Osobą odpowiedzialną za przeciwdziałanie zagrożeniom ze strony środowiska na lotnisku Warszawa-Babice jest dyżurny służby ruchu naziemnego lotniska.
8. Wysypisko odpadów Radiowo po zakończeniu eksploatacji i pokryciu całej powierzchni warstwą ziemi nie emituje zagrożenia dla ruchu lotniczego (brak żerujących ptaków i brak przenoszonych wiatrem lekkich odpadów typu makulatura i folia).

#### 4.14. Kontrola przeszkód

Kontrola przeszkód jest dokonywana codziennie przed rozpoczęciem lotów. Kontrolę dokonuje dyżurny służby ruchu naziemnego lotniska. Stwierdzone nieprawidłowości zgłasza do zastępcy kierownika lotniska ds. operacyjnych jednocześnie informując służbę informacji powietrznej i służbę informacji lotniczej oraz odnotowuje w dzienniku raportów.

**4.15. Plan i procedury usuwania przeszkód i materiałów niebezpiecznych.****4.15.1. Usuwanie statków powietrznych unieruchomionych z powodu awarii.**

1. Wytyczne dotyczące usuwania statków powietrznych, które utraciły zdolność poruszania się, a także dotyczące wyposażenia ewakuacyjno - odtwarzającego, zawarte są w części 5 Podręcznika Służb Portu Lotniczego – stanowiącego wykładnię do Aneksu 14. „Instrukcja usuwania unieruchomionych statków powietrznych” omawia m.in.:
  - 1) przygotowanie personelu,
  - 2) przechowywanie sprzętu,
  - 3) obsługę techniczną wyposażenia do usuwania statków powietrznych,
  - 4) plan działań przy usuwaniu statku powietrznego,
  - 5) wykaz sprzętu do usuwania unieruchomionych statków powietrznych,
  - 6) komórki organizacyjne i osoby funkcyjne odpowiedzialne za usuwania unieruchomionych statków powietrznych.
2. Personel CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”, przygotowywany jest do usuwania statków powietrznych poprzez cykl szkoleń z zakresu bhp.
  - 1) sprzęt do tego celu przechowywany jest pod nadzorem zastępcy kierownika lotniska ds. logistyki w pomieszczeniach SRL.
  - 2) obsługę techniczną wyposażenia do usuwania sprzętu wykonuje personel zakładowej służby ratownictwa lotniskowego.
  - 3) statek powietrzny, który uległ awarii na terenie lotniska Warszawa-Babice jest usuwany za pomocą ciągnika z holownikiem przez personel zakładowej służby ratownictwa lotniskowego lotniska Warszawa-Babice. Maksymalna masa statku powietrznego możliwego do usunięcia odpowiada wszystkim kategoriom statków powietrznych dopuszczonych do lądowania na lotnisku Warszawa-Babice tj. do 11100 kg (Mi-8).
  - 4) osobą odpowiedzialną za koordynowanie działań przy usuwaniu unieruchomionych statków powietrznych na lotnisku Warszawa-Babice jest:

**Zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych**

**w godz.: 8<sup>00</sup>-16<sup>00</sup>**

**tel. nr: +48-261 855 481 w 111,**

a podczas jego nieobecności:

**Dyżurny służby ruchu naziemnego lotniska.**

**w godzinach pracy lotniska**

**tel. nr: +48-261 855 484 w. 115.**

**4.16. Usuwanie przeszkód lotniczych**

1. Kontrolowanie przeszkód lotniczych odbywa się poprzez:
  - 1) Monitorowanie płaszczyzn ograniczających wysokość zabudowy w ramach bieżących i okresowych inspekcji pola naziemnego.
  - 2) Monitorowanie zezwoleń na budowę obiektów w strefie ograniczonej zabudowy. Wysokość zabudowy w tej strefie inwestor uzgadnia z Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP oraz Urzędem Lotnictwa Cywilnego.



- 3) Monitorowanie powstawania budynków w granicach strefy ograniczonej w odniesieniu do ich wysokości.
  - 4) Powiadamianie władzy lotniczej o położeniu istniejących przeszkód, budowanych i usuwanych obiektów w celu podjęcia koniecznych działań w tym dokonanie stosownych publikacji przez służbę informacji lotniczej.
2. Systematyczne usuwanie drzewostanu rosnącego na podejściu do lądowania z kursem 10.
  3. Inspekcję powierzchni ograniczającej wysokość zabudowy prowadzone są okresowo przez:
    - 1) Kierownika lotniska – doraźnie
    - 2) Zastępcę kierownika lotniska ds. operacyjnych – raz w kwartale
    - 3) Dyżurnego służby ruchu naziemnego lotniska –podczas codziennej inspekcji pola ruchu naziemnego.

#### 4.9. Postępowanie z materiałami i substancjami niebezpiecznymi.

1. CUL „Lotnisko Warszawa-Babice” nie posiada wyspecjalizowanych służb chemicznych i pirotechnicznych. Podczas zagrożenia korzysta z wyspecjalizowanych służb Państwowej Straży Pożarnej, MON lub MSW oraz służb medycznych zgodnie z planem alarmowania zamieszczonym w Operacyjnym Planie Ratownictwa Lotniskowego.
2. Przewóz broni palnej oraz amunicji statkami powietrznymi innymi niż LSPP z lotniska Warszawa-Babice jest zabroniony.
3. Przewoźnik zapewni, aby o przewozie ładunków niebezpiecznych był powiadomiony zarządzający lotniskiem. Informacje te muszą być dostarczone w formie pisemnej przed dostarczeniem na teren lotniska aby zarządzający lotniskiem miał czas na sprawdzenie ich prawidłowości. Po załadunku wymieniony dokument musi również zawierać stwierdzenie, że przy załadunku nie doszło do żadnych uszkodzeń ani wycieków z paczek.
4. Przewoźnik podejmie wszelkie uzasadnione kroki dla zapewnienia, aby artykuły i substancje były klasyfikowane jako materiały niebezpieczne zgodnie z instrukcjami technicznymi.
5. Przewoźnik podejmie wszelkie uzasadnione kroki dla zapewnienia, aby na samolocie nie były przewożone w żadnych okolicznościach artykuły lub substancje, które w instrukcjach technicznych są z nazwy lub pochodzenia zabronione do przewozu lotniczego.
6. Materiały niebezpieczne muszą być przewożone przez pasażerów lub członków załogi zgodnie z JAR-OPS 1.1150.
7. Przewoźnik podejmie wszelkie uzasadnione kroki dla zapewnienia, aby materiały niebezpieczne były zapakowane tak, jak określono to w instrukcjach technicznych.
8. Przewoźnik zapewni, aby z wyjątkiem przypadków podanych w instrukcjach technicznych, do materiałów niebezpiecznych dołączony był dokument przewozowy materiałów niebezpiecznych.
9. Każde zanieczyszczenie będące skutkiem wycieku lub zniszczenia materiału niebezpiecznego musi być bezzwłocznie usunięte na koszt sprawcy.
10. Przewoźnik zapewni, aby w punktach przyjmowania ładunków były umieszczone zawiadomienia dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych.
11. Przewoźnik, którego samolot brał udział w zdarzeniu lotniczym, dostarczy na żądanie zarządzającego lotniskiem każdą informację wymaganą dla zmniejszenia ryzyka spowodowanego przewozem materiałów niebezpiecznych.

11. Nadawca jest odpowiedzialny za prawidłowe oznakowanie każdej paczki zawierającej materiał niebezpieczny zgodnie z przepisami IATA. Istnieją dwa rodzaje oznakowania:

- 1) z podaniem wzoru lub specyfikacji „UN”;
- 2) wskazujące na użycie konkretnego opakowania dla określonego materiału np.:

**U 4G/Y50/S/01**

**N A/PA-02/2909**

gdzie:

**4G** – kod opakowania wykonanego z kartonu,

**S** – może zawierać ciało stałe lub opakowanie wewnętrzne,

**01** – rok produkcji opakowania 2001,

**A** – kraj autoryzujący,

**PA-02/2909** – oznakowanie identyfikacyjne nadane przez władze austriackie.

12. Paczka lub opakowanie zbiorcze muszą być opakowane z podaniem:

- 1) prawidłowej nazwy wysyłkowej;
- 2) UN lub ID – numeracji czterocyfrowej zgodnie z podręcznikiem IATA DGR;
- 3) Pełnej nazwy nadawcy i odbiorcy przesyłki.

13. Ponadto jeśli:

- 1) przesyłka zawiera materiały wybuchowe, należy podać wagę netto materiału oraz brutto całej paczki;
- 2) przesyłka zawiera substancje zakazane, musi być podane nazwisko oraz numer telefonu osoby odpowiedzialnej za przesyłkę;
- 3) przesyłka zawiera materiały radioaktywne, opakowanie powinno być oznakowane dodatkowo napisem „TYPE A” lub „TYPE B” z podaniem wagi materiału, gdy dopuszcza się większą niż 50 kg;
- 4) przesyłka zawiera schłodzony gaz w stanie płynnym, niezbędna jest nalepka „*his way up*” (z dwóch stron) oraz „*handle with care*”;
- 5) przesyłka zawiera suchy lód musi być podana waga netto lodu;
- 6) w przesyłce są próbki diagnostyczne, niezbędny jest napis „Diagnostic Speciment Packed In Compliance with IATA Parking Instructrion 650”;
- 7) użyte jest opakowanie zbiorcze, muszą być na nim podane: właściwa nazwa materiału, numer UN i inne wymagane dla tego towaru oznakowania (albo być całkowicie widoczne na opakowaniach wewnętrznych).

14. Nadawca ma obowiązek – zgodnie z przepisami – do naklejenia na paczkę lub opakowanie zbiorcze nalepek wskazujących na zawartość materiałów niebezpiecznych. Przewoźnik odpowiada za uzupełnienie lub podklejenie nalepek, które zostały uszkodzone w czasie transportu lotniczego.

#### 4.18. Operacje w warunkach ograniczonej widoczności

1. Podejścia do lotniska Warszawa-Babice według przepisów VFR mogą być wykonywane przy minimalnych warunkach atmosferycznych wynoszących 150 m podstawy chmur i 1.5 km widoczności./Nie dotyczy lotów operacyjnych śmigłowców HEMS/
2. Minimalne warunki podejścia dla wszystkich rodzajów statków powietrznych korzystających z lotniska Warszawa-Babice przedstawia poniższa tabela.

Rodzaj SP	Dzień		Noc	
	Podstawa chmur (m)	Widzialność (km)	Podstawa chmur (m)	Widzialność (km)
Samoloty	656ft / 200m	2	1640ft / 500m	5
Śmigłowce	492ft / 150m	1,5	984ft / 300m	3
<b>Loty operacyjne śmigłowców HEMS</b>	<b>300ft / 91m</b>	<b>1,5</b>	<b>1200ft / 366m</b>	<b>3</b>
Motoszybowce	656ft / 200m	2	1640ft / 500m	5
Szybowce	1312ft / 400m	3	1640ft / 500m	5
Balony	1312ft / 400m	3	1640ft / 500m	5

3. Loty sanitarne, ratownicze i służb porządku publicznego, których wykonanie związane jest bezpośrednio z ratowaniem życia ludzkiego mogą być wykonane z odstępstwami od ustalonych minimów meteorologicznych, jeżeli odstępstwa te nie zagrażają bezpieczeństwu innych statków powietrznych lub osób.
4. W takiej sytuacji jak w pkt. 4 dowódca statku powietrznego przekazuje tylko drogą radiową informację do służby AFIS Warszawa-Babice o celu i sposobie realizacji zadania.  
W przypadku, gdy wymaga tego sytuacja, dowódca statku powietrznego może wykonywać start i odlot z lotniska Warszawa-Babice bez zachowania procedur określonych dla lotów w przestrzeni ATZ lotniska Warszawa-Babice.

#### 4.19. Ochrona obiektów radarowych i pomocy nawigacyjnych.

Organizacja systemu ochrony lotniska Warszawa-Babice została opisana w Programie Ochrony Lotniska Warszawa-Babice. Obiekty na lotnisku Warszawa-Babice będące w trwałym zarządzie Ministra Spraw Wewnętrznych i administrowane przez zarządzającego lotniskiem ochrania koncesjonowana służba ochrony zatrudniona jako podwykonawca na podstawie umowy.

1. Do zakresu obowiązków pracowników agencji ochrony należy:

- a) ochrona terenu, budowli, budynków, urządzeń i infrastruktury przed dostępem do nich osób nieuprawnionych;
- b) ochrona mienia zarządzającego lotniskiem przed kradzieżą, zniszczeniem lub uszkodzeniem;
- c) kontrola bezpieczeństwa osób i pojazdów;
- d) zapobieganie zakłóceniom porządku na terenie lotniska oraz powiadamianie zarządzającego lotniskiem o zdarzeniach powodujących naruszenie porządku;
- e) ujawnienie faktów dewastacji mienia zarządzającego lotniskiem..

2. Uprawnienia pracowników ochrony.

Pracownik ochrony przy wykonywaniu zadań ochrony mienia w granicach lotniska ma prawo do:

- a) kontroli uprawnień osób oraz pojazdów mechanicznych i statków powietrznych do wejścia, wjazdu, kołowania na teren lotniska Warszawa-Babice;
- b) wydawania poleceń (nakazów, zakazów) związanych z zapewnieniem lub przywracaniem bezpieczeństwa na lotnisku w stosunku do wszystkich osób i pojazdów mechanicznych;
- c) wezwania osób do opuszczenia terenu lotniska w przypadku stwierdzenia braku uprawnień do przebywania na tym terenie, albo stwierdzenia zakłócenia porządku;
- d) ujęcia osób stwarzających w sposób oczywisty bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego (osób przebywających na polu manewrowym, w strefie zastrzeżonej lotniska bez zgody zarządzającego lotniskiem), a także dla ochrony mienia, w celu niezwłocznego oddania Policji;
- e) stosowania środków przymusu bezpośredniego w przypadku zagrożenia dóbr powierzonych ochronie lub odparcia ataku na pracownika ochrony.

3. Służby bezpieczeństwa i porządku publicznego

- a) Straż Graniczna ma prawo do: kontroli osób w rejonie przejścia granicznego, kontroli wjazdu w rejon przejścia granicznego, kontrolę wwożonych towarów;
- b) Straż Graniczna odpowiada za: przeprowadzenie odprawy paszportowej, kontrolę bezpieczeństwa w komunikacji międzynarodowej, ochronę porządku publicznego w miejscu dokonywania odprawy;
- c) Oddział Celny: odprawę celną bagażu i towarów;
- d) Policja (tylko na wezwanie telefoniczne pod nr tel. 112, 997 lub +48 477 212 345) odpowiada za: kontrolę bezpieczeństwa w komunikacji krajowej, ochronę i kontrolę przestrzegania porządku publicznego w rejonie lotniska, rozpoznawanie i usuwanie materiałów niebezpiecznych, niezidentyfikowanych i pozostawionych rzeczy, działanie antyterrorystyczne;
- e) Policja ma prawo: kontroli osób i pojazdów, zatrzymywania osób i pojazdów.



STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA





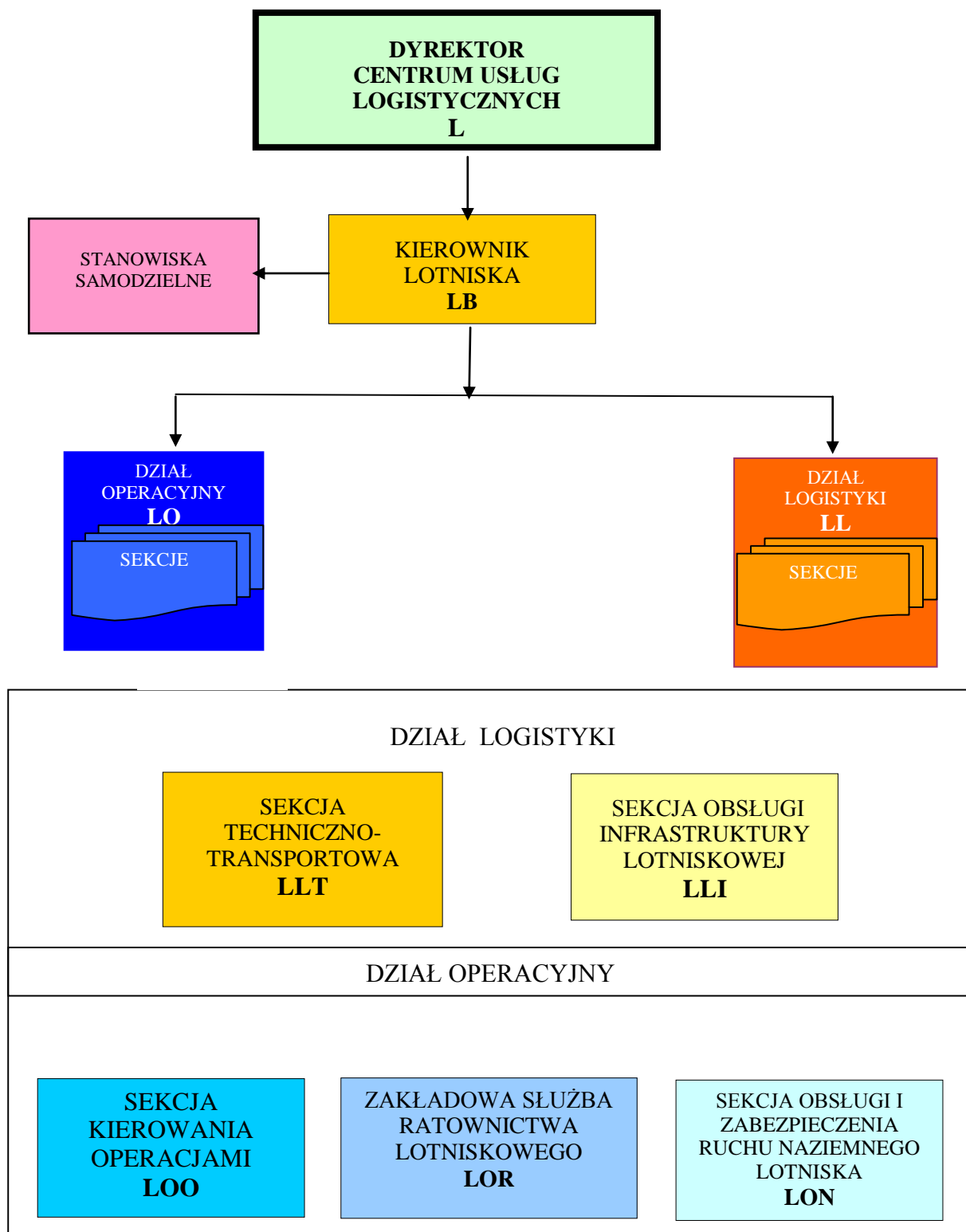
## **CZĘŚĆ 5.**

### **ADMINISTRACJA LOTNISKA, SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZENSTWEM I SZKOLENIE PRACOWNIKÓW LOTNISKA**

#### **5.1 Szczegółowe dane dotyczące administracji lotniska.**

##### **5.1.1 Struktura organizacyjna**

- 1) Zgodnie z Zarządzeniem nr 41 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 9 listopada 2010 r. powstało Centrum Usług Logistycznych, które realizuje zadania zabezpieczenia funkcjonowania lotniska Warszawa-Babice dla potrzeb lotnictwa służb porządku publicznego, lotnictwa cywilnego oraz realizacji zadań dodatkowych w sytuacjach występowania zagrożeń i sytuacji kryzysowych.
- 2) Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym Centrum Usług Logistycznych (zwanego dalej Centrum), wszystkimi podmiotami wchodzącymi w skład struktur Centrum kieruje dyrektor CUL. Lotniskiem Warszawa-Babice w imieniu dyrektora CUL zarządza kierownik lotniska. Kierownik lotniska utrzymuje lotnisko w gotowości eksploatacyjnej przy pomocy swoich zastępców oraz personelu działu operacyjnego i logistyki. Funkcję doradczą i audytorską w placówce sprawują specjaliści zatrudnieni na samodzielnych stanowiskach.
- 3) Zadania realizowane przez kierownika lotniska charakteryzują się szerokim wachlarzem świadczonych usług w segmencie zabezpieczenia działalności operacyjnej statków powietrznych Isp, lotnictwa wojskowego, Lotniczego Pogotowia Ratunkowego jak również lotnictwa cywilnego. Procedury opisujące funkcjonowanie lotniska oraz jego beneficjentów są sformalizowane i w sposób jednoznaczny nakładają obowiązek ich stosowania. Sformalizowanie procedur operacyjnych, które realizowane są przy pomocy wyspecjalizowanego personelu operacyjnego, zapewnia bezpieczne i jednolite stosowanie postanowień niniejszej instrukcji operacyjnej.
- 4) Lotniczy personel operacyjny lotniska pracuje na stanowiskach samodzielnych powiązanych ze sobą systemem zależności kompetencyjnej, sprzyjającej sprawnemu zarządzaniu działalnością operacyjną lotniska.
- 5) Obowiązująca struktura organizacyjna zapewnia ciągłą i bezpieczną eksploatację lotniska oraz szybki przepływ informacji operacyjnej oraz alarmowej, ostrzegającej o ograniczeniach w ruchu naziemnym i nadlotniskowym lotniska Warszawa-Babice.

**5.1.2 SCHEMAT STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ CENTRUM USŁUG  
LOGISTYCZNYCH „LOTNISKO WARSZAWA-BABICE”**

**5.1.3. Odpowiedzialni za kierowanie i nadzorowanie działalności operacyjnej lotniska.**

lp	stanowisko	kontakt
1.	Dyrektor Centrum Usług Logistycznych	22 601 33 29; <b>dyrektor@cul.com.pl</b>
2.	Kierownik lotniska Warszawa-Babice	261 855 481 w. 100 <b>kierowniklotniska@cul.com.pl</b>
3.	Zastępca kierownika ds. operacyjnych	261 855 481 w. 111 <b>operacyjny.lotnisko@cul.com.pl</b>
4.	Zastępca kierownika ds. logistyki	261 855 481 w. 102 <b>logistyka.lotnisko@cul.com.pl</b>
5.	Kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów	261 855 481 w. 111 <b>bl.lotnisko@cul.com.pl</b>
6.	Pełnomocnik ds. ochrony lotniska i informacji niejawnych	261 855 481 w. 102 <b>bezpieczenstwo.lotnisko@cul.com.pl</b>

**5.1.4. Obowiązki dyrektora CUL.**

- 1) Informacje ogólne:
  - a) dyrektor CUL jest osobą najwyżej umocowaną w hierarchii instytucji i odpowiada przed Komendantem Głównym Policji i Władzą lotniczą za wykonanie postawionych zadań zgodnie z przepisami lotniczymi oraz innymi zezwoleniami oraz ograniczeniami wydanymi przez ULC.
  - b) dyrektor CUL reprezentuje instytucję gospodarki budżetowej przed podmiotami zewnętrznymi.
  - c) jest przełożonym wszystkich pracowników CUL.
  - d) jest bezpośrednim przełożonym kierownika zarządzającego lotniskiem.
- 2) Podstawowym obowiązkiem dyrektora jest zabezpieczenie funkcjonowania lotniska dla potrzeb lspp, a także innych współużytkowników, za którego realizację ponosi pełną odpowiedzialność.
- 3) Dyrektor podejmuje decyzje w zakresie określenia ram, wytyczania kierunków, ustanowienia granic działalności operacyjnej i stawek finansowych za świadczenie usług lotniskowych oraz określa metody i sposoby ich realizacji,
- 4) Monitoruje standardy bezpieczeństwa operacji lotniczych,
- 5) Zapewnia niezbędne zabezpieczenie finansowe i inwestycyjne dla funkcjonowania lotniska Warszawa-Babice,
- 6) Zapewnia pod względem prawnym prawidłowość zawieranych umów.

**5.1.5. Obowiązki głównego księgowego CUL:**

- 1) Prowadzi rachunkowość CUL w tym lotniska Warszawa Babice zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym:
  - a) organizuje sporządzanie, przyjmowanie, obieg, archiwizowanie i kontrolę dokumentów finansowych;
  - b) prowadzi na bieżąco i prawidłowo księgowość CUL oraz sporządza kalkulację wynikową kosztów wykonawczych zadań i sprawozdawczość finansową;
  - c) nadzoruje całokształt prac z zakresu rachunkowości, wykonywanych przez poszczególne komórki organizacyjne.
- 2) Prowadzi gospodarkę finansową CUL w tym lotniska zgodnie z obowiązującymi zasadami, w tym:
  - a) wykonuje dyspozycję środków pieniężnych zgodnie z przepisami dotyczącymi zasad wykonywania budżetu, gospodarki środkami pozabudżetowymi i innymi będącymi w dyspozycji Centrum;
  - b) zapewnia pod względem finansowym prawidłowość zawieranych umów;
  - c) przestrzega zasady rozliczeń pieniężnych i ochronę wartości pieniężnych;
  - d) zapewnia terminową windykację należności i dochodzenie roszczeń spornych oraz spłatę zobowiązań.
- 3) Analizuje wykorzystanie środków finansowych będących w dyspozycji Centrum;
- 4) Terminowo sporządza deklaracje podatkowych z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych oraz od podatku od towarów i usług i akcyzowego oraz dokonywanie z tego tytułu rozliczeń z urzędem skarbowym;
- 5) Prowadzi rejestr należności i zobowiązań oraz nadzór nad terminową ich realizacją;
- 6) Prowadzi kontrolę wewnętrzną dokumentów finansowo-księgowych pod względem legalności i zgodności z obowiązującymi przepisami;
- 7) Organizuje i nadzoruje pracę komórki finansowo-księgowej funkcjonującej na lotnisku Warszawa-Babice;

**5.1.6. Obowiązki kierownika lotniska:**

- 1) Nadzoruje utrzymanie elementów infrastruktury w sprawności i dyspozycyjności techniczno - logistycznej oraz odpowiada za zabezpieczenie działalności operacyjnej lotniska.
- 2) Nadzoruje przestrzeganie i aktualizację instrukcji operacyjnej oraz innych dokumentów regulujących funkcjonowanie lotniska.
- 3) Opiniuje i wdraża programy, instrukcje, wytyczne oraz inne dokumenty dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego na lotnisku Warszawa - Babice.
- 4) Nadzoruje, kontroluje i koordynuje pracę poszczególnych komórek organizacyjnych lotniska.
- 5) Organizuje i zapewnia wyposażenie Centrum Kryzysowego oraz bierze czynny udział w działalności sztabu kryzysowego w sytuacji zagrożenia.
- 6) Zleca w sytuacji mającej wpływ na jakość świadczonych usług lotniczych, poszczególnym pracownikom wykonywanie zadań w określonym przez niego zakresie jednak w ramach obowiązujących przepisów.

- 7) Inicjuje, planuje, nadzoruje i kontroluje pracę audytorów wewnętrznych.
- 8) Szczegółowe obowiązki zarządzającego lotniskiem opisane zostały w Części 1 pkt. 1.6. niniejszej instrukcji operacyjnej.

#### **5.1.7 Obowiązki Kierownika Systemu Jakości i Bezpieczeństwa Lotów.**

- 1) Odpowiada za wdrożenie aktualizowanie programu jakości oraz nadzór nad jego realizacją;
- 2) Monitoruje funkcjonowanie zatwierdzonych i wdrożonych przez wszystkich użytkowników lotniska procedur operacyjnych w szczególności regulujących sprawy związane z bezpieczeństwem statków powietrznych, załóg i pasażerów oraz ochroną lotniska;
- 3) Kontroluje, zgodnie z opracowanym i zatwierdzonym przez kierownika lotniska planem kontroli stosowanie przez zastępców kierownika lotniska i ich podwładnych procedur zawartych w niniejszej instrukcji;
- 4) Inicjuje, planuje, nadzoruje i kontroluje pracę audytorów wewnętrznych;
- 5) Opracowuje i wdraża instrukcje, wytyczne oraz inne dokumenty dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego na lotnisku Warszawa-Babice.
- 6) Jest przewodniczącym Nieetatowego Zespołu Bezpieczeństwa Lotów.

#### **5.1.8 Obowiązki zastępcy kierownika lotniska ds. operacyjnych.**

- 1) Kieruje działem przy pomocy kierownika sekcji kierowania operacjami, sekcji obsługi i zabezpieczenia ruchu naziemnego lotniska oraz komendanta zakładowej służby ratownictwa lotniskowego;
- 2) Realizuje sprawy związane z bezpośrednim zabezpieczeniem działalności operacyjnej lotniska oraz reprezentuje dział w kontaktach z innymi komórkami organizacyjnymi CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”;
- 3) Realizuje wytyczne zarządzającego lotniskiem Warszawa-Babice dotyczące spraw organizacyjnych, operacyjnych, eksploatacyjnych i bezpieczeństwa lotniczego oraz postępowania podległej komórki w przypadku zagrożenia w działalności operacyjnej statków powietrznych;
- 4) Nadzoruje realizację przez podległy personel procedur zawartych w niniejszej instrukcji operacyjnej dotyczących:
  - a) utrzymania w sprawności wizualnych pomocy nawigacyjnych
  - b) utrzymania w dyspozycyjności i sprawności personel zakładowej służby ratownictwa lotniskowego i urządzeń ratowniczo-gaśniczych
  - c) utrzymania w sprawności eksploatacyjnej pola naziemnego ruchu lotniczego
  - d) utrzymania w sprawności technicznej oznakowania i oświetlenia płyt postojowych nr 1 i 5
  - e) odśnieżania, koszenia i kalibracji pola naziemnego ruchu lotniczego;
  - f) utrzymania dróg startowych w warunkach sprzyjających bezpiecznej eksploatacji w tym szczególnie podczas hamowania dobiegu/przerwanego startu statków powietrznych



- g) utrzymania w dyspozycyjności i sprawności sprzętu do usuwania statków powietrznych zagrażających bezpieczeństwu operacji lotniczych wykonywanych na lotnisku
  - h) ochrony środowiska
  - i) składania wniosków do AIS o publikację informacji lotniskowych w "AIP-VFR"
  - j) obsługi płytowej statków powietrznych.
5. Informuje kierownika lotniska o stanie eksploatacyjnym pola wzlotów, dróg kołowania i płyt postojowych;
  6. Określa szczegółowy zakres zadań kierownika sekcji kierowania operacjami lotniczymi i sekcji obsługi i zabezpieczenia ruchu naziemnego lotniska oraz bezpośrednio podległych pracowników;
  7. Planuje wydatki oraz wykonuje plan finansowy w części dotyczącej działalności operacyjnej lotniska oraz odpowiednio wcześniej powiadamia kierownika lotniska o możliwych jego przekroczeniach;
  8. Stwarza warunki do:
    - a) sprawnej realizacji zadań;
    - b) kształcenia i doskonalenia zawodowego;
    - c) kształtowania właściwych postaw etycznych;
    - d) dobrego poziomu komunikacji interpersonalnej.

#### **5.1.9. Obowiązki zastępcy kierownika lotniska ds. logistyki.**

- 1) Kieruje działem przy pomocy specjalistów sekcji techniczno-transportowej oraz sekcji obsługi infrastruktury lotniskowej;
- 2) Opracowuje programy i projekty dla rocznych, trzyletnich i pięcioletnich okresów realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych w infrastrukturze lotniska;
- 3) Opracowuje preliminarze kosztów dla rocznych, trzyletnich i pięcioletnich przedsięwzięć remontowo-budowlanych oraz kosztów zaopatrzenia materiałowo-technicznego;
- 4) Nadzoruje prowadzenie inwestycji i modernizacji zaplecza technicznego lotniska Warszawa-Babice;
- 5) Nadzoruje utrzymywanie zapasów części zamiennych, materiałów oraz prowadzenie przedsięwzięć zapobiegających nadmiernemu ich gromadzeniu, a także działań zapobiegających powstawaniu szkód;
- 6) Nadzoruje utrzymanie w sprawności i dyspozycyjności elementów infrastruktury, zapewniającej funkcjonowanie urządzeń i sprzętu lotniskowego;
- 7) Nadzoruje i kontroluje prowadzenie działalności magazynowej i dokumentacyjnej w tym zakresie;
- 8) Nadzoruje i kontroluje prowadzenie dokumentacji technicznej wszystkich obiektów będących w trwałym zarządzie MSW przekazanych w administrowanie CUL;

- 9) Nadzoruje wdrażanie przepisów dotyczących działalności podległych komórek oraz przepisów porządkowych i organizacyjnych dotyczących podległego personelu oraz osób zainteresowanych świadczonymi usługami działu logistyki;
- 10) Nadzoruje wdrażanie postępu technicznego w zakresie określonym obowiązującymi przepisami oraz uzasadnionymi przesłankami ekonomicznymi, bhp i ppoż.

#### **5.1.10 Obowiązki pełnomocnika do spraw ochrony lotniska i informacji niejawnych.**

- 1) Pełnomocnik do spraw ochrony lotniska i informacji niejawnych jest etatowym pracownikiem CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”;
- 2) Swoje działania w zakresie zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze lotniska wykonuje w oparciu o Program Ochrony Lotniska oraz zgodnie z wytycznymi kierownika lotniska;
- 3) Uprawniony jest do kontroli przepustek na terenie lotniska oraz przy współudziale z funkcjonariuszami Policji lub Straży Granicznej, osób i pojazdów w obrębie lotniska, a także wydawania poleceń w sprawach dotyczących porządku i bezpieczeństwa w granicach swoich kompetencji;
- 4) W zakresie ochrony utrzymuje kontakt z dyżurnym komisariatu policji Warszawa-Bemowo, dyżurnym oddziału Straży Miejskiej Warszawa-Bemowo, przełożonymi służb ochrony lotniska lub w sytuacjach bezpośredniego i nagłego działania ze strażnikami ochrony lotniska w tym również ze strażnikami ochrony Aeroklubu Warszawskiego i Lotniczego Pogotowia Ratunkowego;
- 5) Podczas jego nieobecności po godzinach pracy i w dni wolne od pracy za ochronę lotniska odpowiada koordynator ruchu naziemnego;
- 6) Do obowiązków pełnomocnika do spraw ochrony lotniska w szczególności należy:
  - a) organizowanie i przeprowadzanie bieżącej kontroli ochraniających obiektów oraz stanu technicznego urządzeń zabezpieczających ochronę lotniska;
  - b) informowanie kierownika lotniska o bieżącym stanie środków i procedur bezpieczeństwa realizowanych zadań na lotnisku;
  - c) czuwanie, by środki bezpieczeństwa włączono w program rozbudowy lub modernizacji lotniska;
  - d) występowanie do kierownika lotniska z wnioskiem o pomoc w rozwiązaniu problemów występujących w realizacji Programu Ochrony;
  - e) nadzorowanie i koordynowanie realizacji postanowień Programu Ochrony;
  - f) monitorowanie i kontrolowanie osób i pojazdów poruszających się po lotnisku;
  - g) administrowanie „Programem Ochrony Lotniska Warszawa-Babice” oraz zapoznavanie wszystkich użytkowników lotniska ze zmianami wprowadzanymi do jego postanowień;
  - h) organizowanie i koordynowanie zadań realizowanych przez służby ochrony lotniska;
  - i) przekazywanie kierownikowi lotniska informacji o zagrożeniu aktami bezprawnej ingerencji wobec osób, obiektów i lotniczych urządzeń naziemnych lotniska;
  - j) planowanie działań w sytuacjach kryzysowych na lotnisku;
  - k) udział w zabezpieczeniu statku powietrznego będącego przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji;

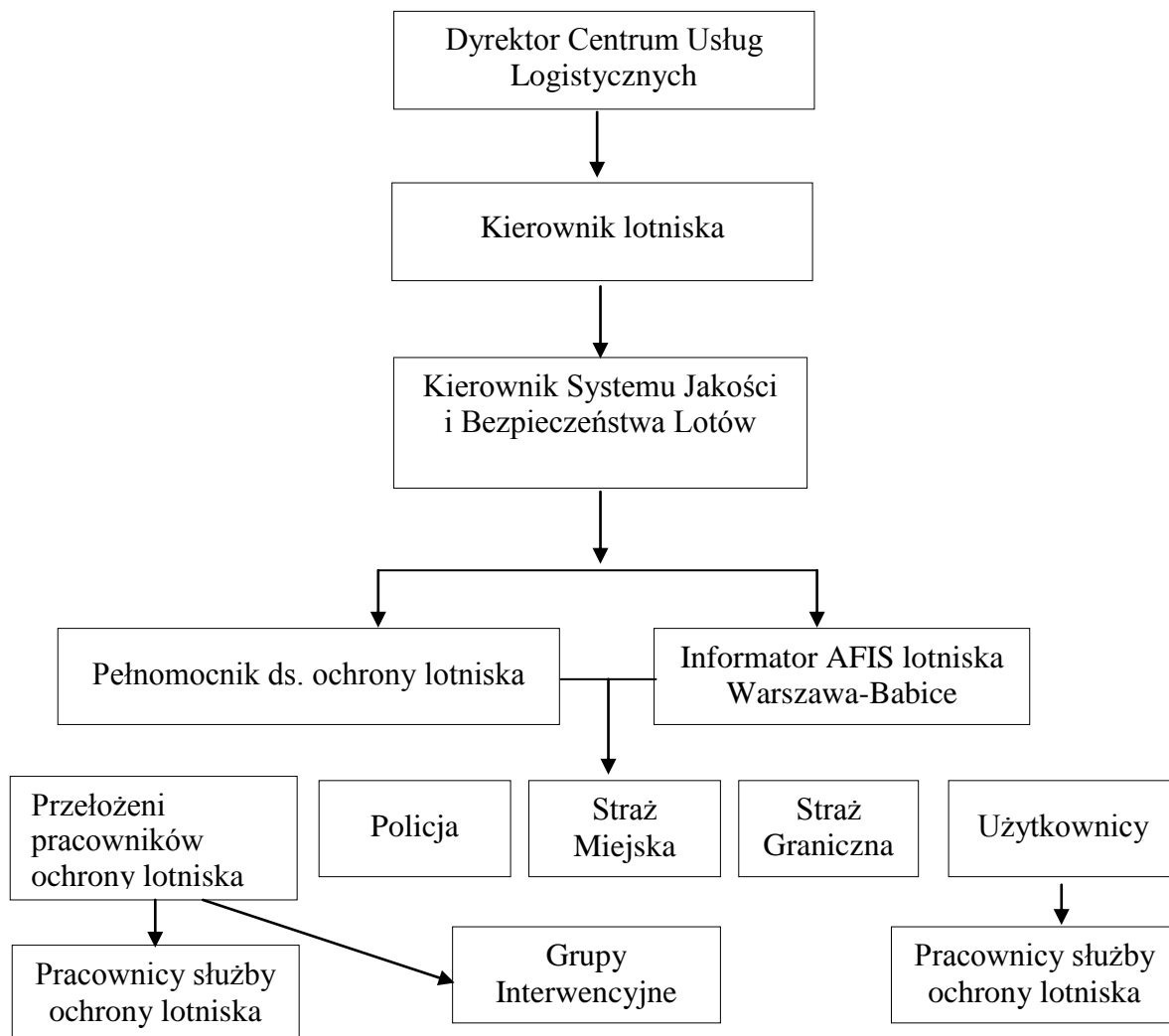
- l) szkolenie podległych służb w zakresie ochrony lotniska;
  - m) kontrolowanie służb ochronnych oraz użytkowników lotniska w zakresie zapewnienia ochrony fizycznej oraz ochrony przed wtargnięciem zwierzyny na pole naziemnego ruchu lotniczego;
  - n) sprawowanie nadzoru nad służbą ochrony w zakresie zapewnienia właściwego wyposażenia strażników w celu realizacji zadań wynikających z postanowień Programu Ochrony;
  - o) opracowanie i przedstawienie kierownikowi lotniska rocznego sprawozdania ze stanu ochrony lotniska.
- 7) Kierownik ochrony odpowiada za:
- a) sprawność urządzeń ograniczających dostęp do stref zastrzeżonych i strefy sterylnej;
  - b) sprawność urządzeń powiadamiania o zagrożeniu;
  - c) sprawność urządzeń kontroli dostępu i kontroli bagażu;
  - d) przestrzeganie ustalonego porządku oraz systemu przepustkowego na terenie lotniska;
  - e) przestrzeganie uzgodnionych i zatwierdzonych procedur powiadamiania o zagrożeniu bezpieczeństwa;
  - f) podejmowanie skutecznych przedsięwzięć dotyczących ochrony i zabezpieczenia lotniska oraz za współdziałanie w tym zakresie z przedstawicielem komisariatu dzielnicowego policji Warszawa-Bemowo;
  - g) egzekwowanie przepisów określonych w "Zasadach wpuszczania osób i pojazdów na lotnisko Warszawa-Babice";
  - h) powiadamianie policji o każdym naruszeniu strefy zastrzeżonej lotniska przez osoby nieupoważnione.

#### 5.1.11 Obowiązki współużytkowników lotniska:

- 1) Wyznaczyć osobę odpowiedzialną za współpracę z administracją lotniska w sprawie ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w sektorze nr 1 i użytkowanej przez niego strefy zastrzeżonej oraz współdziałać z kierownikiem lotniska w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego;
- 2) W uzgodnieniu z kierownikiem lotniska oraz strażą pożarną, strażą graniczną i policją opracować program ochrony firmy;
- 3) Opracować program szkolenia i na ich podstawie szkolić podległy personel w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego i ochrony lotnictwa przed aktami bezprawnej ingerencji;
- 4) Zorganizować i wdrożyć system ochrony fizycznej oraz kontrolować obszar, na którym prowadzi lotniczą działalność oraz stosować się do wymogów określonych przepisami Prawa lotniczego i innych aktów w zakresie bezpieczeństwa i ochrony lotniska;

#### UWAGA!

*W celu ułatwienia prowadzenia nadzoru nad lotniczą działalnością Dyrektor CUL może wyznaczyć inną osobę tymczasowo odpowiedzialną za bezpieczeństwo lotnicze, bezpośrednio zaangażowaną w wykonywanie zadań operacyjnych.*

**5.1.12 Graficzny schemat organizacyjny systemu bezpieczeństwa lotniska Warszawa - Babice:****5.2 System bezpieczeństwa lotniczego i program ochrony lotniska.****5.2.1 Cele i zadania, jakie kierownik lotniska zamierza zrealizować przez wdrożenie systemu bezpieczeństwa lotniczego i Programu Ochrony Lotniska.**

1. Celem wdrożenia systemu bezpieczeństwa lotniczego i Programu Ochrony Lotniska jest zapobieganie zdarzeniom lotniczym, a przez to uniknięcie kosztów społecznych i kosztów finansowych.
2. System bezpieczeństwa lotniczego oraz Program Ochrony Lotniska określają przedsięwzięcia niezbędne do zagwarantowania bezpiecznego wykonywania zadań lotniczych związanych z zapewnieniem działalności operacyjnej statków powietrznych, w tym przewozem pasażerów, ładunku oraz bezpiecznego wykonywania prac przez obsługę naziemną.

3. System bezpieczeństwa lotniczego i Program Ochrony Lotniska określają również zadania i odpowiedzialność poszczególnych komórek organizacyjnych w sferze zapobiegania wypadkom lotniczym oraz ma za zadanie uświadomić personelowi zatrudnionemu przy operacjach lotniczych stopień ponoszonego ryzyka podczas realizacji zadań lotniczych.

### **5.2.2 Zasady polityki w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego.**

- 1) Kierownik lotniska prowadzi politykę zapobiegania zdarzeniom lotniczym oraz politykę w zakresie bezpieczeństwa na lotnisku poprzez:
  - a) stosowanie dokumentów operacyjnych pozwalających na łatwe dostrzeżenie popełnionych błędów;
  - b) stosowanie programu dla osiągnięcia i utrzymania świadomości ryzyka przez cały personel związany z zabezpieczeniem operacji lotniczych;
  - c) obwieszczanie wyników analizy zdarzeń lotniczych publikowanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych oraz stosowania odpowiednich przedsięwzięć profilaktycznych;
  - d) wymaganie od dowódców statków powietrznych uczestniczących w operacjach lotniczych na lotnisku Warszawa-Babice, aby przestrzegali przepisów zawartych w instrukcji operacyjnej lotniska, przepisach Prawa lotniczego i innych obowiązujących dokumentach i zarządzeniach;
  - e) poprzedzanie każdego dnia pracy odprawą operacyjną oraz powtarzanie jej w każdym przypadku: zmiany metody pracy, niespodziewanej zmiany warunków atmosferycznych lub na żądanie któregośkolwiek z personelu zabezpieczenia operacyjnego lotniska;
  - f) wymaganie wykonywania zabezpieczania operacji lotniczych z zawsze włączonymi urządzeniami służącymi do prowadzenia korespondencji radiowej ze statkami powietrznymi oraz korespondencji w naziemnej sieci bezprzewodowej lotniska;
  - g) stosowanie bezwzględnych restrykcji, do zawieszania w dyżurze włącznie, w stosunku do personelu kierującego operacjami naruszającego przepisy;
  - h) natychmiastowe wstrzymanie operacji lotniczych w przypadku dostrzeżenia jakichkolwiek przesłanek odstępowania od przepisów.

### **5.2.3 System bezpieczeństwa lotniczego i zapobiegania zdarzeniom lotniczym na lotnisku Warszawa-Babice.**

- 1) W strukturze CUL „Lotnisko Warszawa-Babice” funkcjonuje Nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotów [NZBL] odpowiedzialny za:
  - a) systematyczną ocenę stanu bezpieczeństwa lotów na lotnisku Warszawa-Babice;
  - b) prowadzenie spraw związanych z bezpieczeństwem lotów i wprowadzeniem zaleceń profilaktycznych w tym zakresie;
  - c) kreowanie polityki bezpieczeństwa lotów.



- 2) Skład nieetatowego zespołu bezpieczeństwa lotniczego;
- a) przewodniczący – kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotniczego
  - b) sekretarz
  - c) członkowie – z-ca kierownika ds. operacyjnych i z-ca kierownik ds. logistyki
  - d) pełnomocnik ds. ochrony lotniska i informacji niejawnych
  - e) komendant sekcji ratownictwa lotniskowego.
  - f) kierownik sekcji kierowania operacjami, obsługi i zabezpieczenia ruchu naziemnego lotniska
  - g) przedstawiciele komórek BL ośrodków bazujących na lotnisku.

#### **5.2.4 Obowiązki, zadania i kompetencje kierownika systemu jakości i bezpieczeństwa lotów będącego jednocześnie przewodniczącym Nieetatowego Zespołu Bezpieczeństwa Lotów lotniska Warszawa-Babice.**

- 1) Do jego obowiązków należy:
- a) realizacja "Systemu bezpieczeństwa lotów oraz zapobiegania zdarzeniom lotniczym";
  - b) dokonywanie analizy pracy sekcji kierowania operacjami pod kątem bezpieczeństwa lotniczego;
  - c) prowadzenie ewidencji zdarzeń lotniczych naruszających bezpieczeństwo lotów i zapewnienie właściwego obiegu związanej z tym informacji;
  - d) nadzorowanie realizacji zaleceń powypadkowych i kontrolnych w zakresie bezpieczeństwa lotów;
  - e) bieżąca współpraca z państwowym organem nadzoru lotniczego w zakresie bezpieczeństwa lotów;
  - f) przeprowadzenie raz na kwartał zebrania nieetatowego zespołu bezpieczeństwa lotów poszerzonego o przedstawicieli współużytkowników lotniska poświęconemu analizie i omówieniu statystyki lotów oraz zdarzeń lotniczych a także wprowadzenie stosownych przedsięwzięć profilaktycznych;
  - g) w miesiącu styczniu przeprowadzić roczną Konferencję Bezpieczeństwa Lotów lotniska Warszawa-Babice z udziałem przedstawicieli współużytkowników lotniska jak również z udziałem zaproszonych gości;
  - h) przekazywanie personelowi lotniczemu ustaleń dotyczących zdarzeń lotniczych i wypadków po zakończeniu dochodzenia lub określeniu przyczyn ich powstawania;
  - i) w razie potrzeby organizować doraźnie zebrania nieetatowego zespołu bezpieczeństwa lotów z przedstawicielami współużytkowników lotniska.
- 2) Kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów obowiązany jest prowadzić następującą dokumentację:
- a) wykaz składu nieetatowego zespołu bezpieczeństwa lotów;
  - b) roczny plan pracy nieetatowego zespołu bezpieczeństwa lotów;
  - c) ewidencję zdarzeń lotniczych;
  - d) protokoły z posiedzeń nieetatowego zespołu bezpieczeństwa lotów;
  - e) ewidencję uwag z kontroli;

- f) adnotacja o realizacji zaleceń instancji nadrzędnej;
  - g) protokoły badań zdarzeń lotniczych.
- 3) Kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów - odpowiada za:
- a) wdrażanie oraz egzekwowanie realizacji zadań i przedsięwzięć zawartych w programie systemu bezpieczeństwa lotniczego;
  - b) administrowanie obiegiem informacji związanych z bezpieczeństwem lotów;
  - c) monitorowanie realizacji systemu bezpieczeństwa lotniczego;
  - d) inicjowanie i prowadzenie działań profilaktycznych w zakresie bezpieczeństwa lotów.

#### **5.2.5 Zasady i metody pozyskiwania informacji dotyczących zdarzeń lotniczych na lotnisku Warszawa-Babice.**

- 1) Na stanowisku kierowania operacjami (wieża) znajduje się „Zeszyt rejestracji zdarzeń lotniczych” dostępny każdemu przez całą dobę;
- 2) Służba AFIS lotniska, każde nawet najdrobniejsze zdarzenie lotnicze zobowiązana jest odnotować w raporcie dziennym oraz zgłosić do Centralnej Bazy Zgłoszeń na odpowiednim formularzu;
- 3) Każdy użytkownik lotniska zobowiązany jest do natychmiastowego powiadomienia telefonicznie lub osobiście służbę AFIS lotniska jak również Centralną Bazę Zgłoszeń o zaistniałym zdarzeniu lotniczym.
- 4) Służba AFIS zobowiązana jest do przyjęcia zgłoszenia o zaistniałym zdarzeniu lotniczym i odnotowaniu powyższego faktu w „Zeszycie zdarzeń lotniczych” a następnie zgłoszenia zdarzenia do Centralnej Bazy Zgłoszeń;
- 5) W przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego na lotnisku służba AFIS powiadamia kierownika lotniska i kierownika systemu jakości i bezpieczeństwa lotów oraz w razie potrzeby odpowiednie służby ratownicze i PKBWL – (adresy i telefony na pulpicie stanowiska kierowania operacjami);
- 6) W celu udokumentowania zdarzeń lotniczych na lotnisku Warszawa-Babice prowadzona jest rejestracja korespondencji radiowej - udostępniana do wglądu odpowiednim strukturom tylko za zgodą kierownika lotniska - jak również służby lotniskowe zobowiązane są do udokumentowania zdarzeń lotniczych aparatem fotograficznym znajdującym się na stanowisku AFIS.

#### **5.2.6 Wykaz telefonów sił i środków powiadamianych przez AFIS.**

- 1) Kierownik lotniska – tel. w. 101
- 2) Kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów – tel. w. 111
- 3) Zakładowa służba ratownictwa lotniskowego – tel. w. 333
- 4) Lotniskowa służba ruchu naziemnego – tel. w. 115
- 5) Jednostka ratowniczo - gaśnicza – tel. 998 lub 112
- 6) Pogotowie ratunkowe – tel. 999 lub 112

Wydanie I / 2011	Strona 12 z 86
Numer zmiany: 10/01.09.2020r.	

- 7) Policja Bemowo - 22 603 25 80; Policja Wola – 22 603 94 50;
- 8) Lotnicze Pogotowie Ratunkowe - 22 99 998; 22 99 931;
- 9) Ośrodek Koordynacji Poszukiwań i Ratownictwa (ARCC) – 22 547 51 lub 91;
- 10) PKBWL - 22 630 11 31 ; alarm.: 500 233 233;

#### **5.2.7 Metodyka określania przyczyn zdarzeń lotniczych, jak też oceny stanu bezpieczeństwa lotów.**

- 1) Metodyka określania przyczyn zdarzeń lotniczych, oraz oceny stanu bezpieczeństwa lotów, oparta na analizie ilości statystycznej zdarzeń winna prowadzić do określenia grupy przyczynowej:
  - a) czynnik ludzki (H);
  - b) czynnik techniczny (T);
  - c) czynnik środowiskowy (E);
  - d) czynnik organizacyjny (O);
  - e) nieustalone (N).
- 2) Badanie wypadku lotniczego i poważnego incydentu lotniczego, który wystąpił na lotnisku Warszawa-Babice prowadzi Państwowa Komisja Badań Wypadków Lotniczych, a w przypadku zdarzenia zaistniałego z udziałem statku powietrznego lotnictwa państwowego - Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. W przypadku odstąpienia przez Komisję od badania incydentu lotniczego, komisję badającą powołuje zarządzający lotniskiem;
- 3) Badanie incydentu lotniczego, który wystąpił na lotnisku Warszawa-Babice, przez komisję powołaną przez użytkownika lub właściciela statku powietrznego lub zarządzającego lotniskiem, prowadzi się w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) i obejmuje ono:
  - a) zbieranie, rejestrację i analizę wszystkich istotnych informacji o zdarzeniu lotniczym, z uwzględnieniem wszystkich czynników pozostających w związku przyczynowo - skutkowym i mogących mieć wpływ na jego zaistnienie;
  - b) zbieranie informacji medycznych w przypadku zaistnienia uszkodzenia ciała osób uczestniczących w zdarzeniu lotniczym;
  - c) przedstawianie, jeśli to wynika z uzyskanych informacji, doraźnych zaleceń profilaktycznych;
  - d) ustalenie, jeżeli jest to możliwe, przyczyn i okoliczności, w tym wypracowanie zaleceń mających na celu zapobieganie podobnym zdarzeniom w przyszłości i zwiększenie bezpieczeństwa lotów;
  - e) opracowanie raportu końcowego z badań i przekazanie kierownikowi lotniska.
- 4) Nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotów ocenia:
  - a) stopień zagrożenia bezpieczeństwa lotu statków powietrznych uczestniczących w działalności operacyjnej lotniska Warszawa-Babice oraz osób trzecich;

- b) zgodności działania osób uczestniczących w zdarzeniu z obowiązującymi przepisami, wymogami producenta statku powietrznego, zasadami procedur operacyjnych obowiązujących na lotnisku oraz publikowanymi informacjami lotniczymi (AIP);
- 5) Raport z badania i oceny zdarzenia lotniczego wraz z wnioskiem postępowania opracowany i zatwierdzony przez kierownika systemu jakości i bezpieczeństwa lotów (przewodniczący NZBL) otrzymują stosowne władze lotnicze. Wyniki analizy zdarzeń lotniczych oraz decyzje o podjętych w ich wyniku działaniach Nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotów publikuje w formie wewnętrznego biuletynu CUL "Lotnisko Warszawa-Babice" do zapoznania przez wszystkich członków personelu operacyjnego CUL oraz zainteresowanych stron.
- 6) Bieżące monitorowanie bezpieczeństwa lotów na lotnisku Warszawa-Babice polega na:
  - a) analizie ważności kwalifikacji personelu do pełnienia nadzoru operacyjnego (patrz załącznik nr 29),
  - b) raportowaniu dziennym przez informatora AFIS:
    - warunków meteorologicznych,
    - stanu zabezpieczenia ratowniczego i medycznego,
    - stanu płyty lotniska, dróg startowych i kołowania,
    - ilości operacji lotniczych,
    - oraz naruszeniu bezpieczeństwa lotów - jeśli miało miejsce;
  - c) analizie zapisów dokumentacji z dyżuru operacyjnego.

### 5.2.8 Opis stosowanych procedur (schemat systemu), który zapewnia:

- 1) przekazywanie informacji o zaistniałych zdarzeniach lotniczych należy do obowiązku każdego członka personelu lotniska i jest niezwłocznie raportowane pierwszej dostępnej osobie funkcyjnej kierownictwa CUL (patrz załącznik nr 29), która jest zobowiązana przekazać wiadomość przewodniczącemu Nieetatowego Zespołu Bezpieczeństwa Lotów. Na jego żądanie osoba zgłaszająca przedstawia raport pisemny.
- 2) zbieranie, przetwarzanie i przechowywanie danych o zdarzeniach lotniczych osobą odpowiedzialną jest – kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotniczego;
  - a) tryb postępowania - na bieżąco;
  - b) zbieranie danych - ustne i pisemne;
  - c) przetwarzanie - opracowanie raportu końcowego;
  - d) przechowywanie - jak dokumentacja operacyjna;
- 3) identyfikację zagrożeń bezpieczeństwa lotów:
  - a) osoba odpowiedzialna – kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotniczego;
  - b) tryb postępowania - niezwłoczny;

- c) raportowanie – kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów;
- d) raport pisemny - przechowywany tak jak dokumenty operacyjne;
- 4) Identyfikację niekorzystnych trendów w bezpieczeństwie lotów - tak jak powyżej;
- 5) Sposoby usuwania stwierdzonych nieprawidłowości, niedociągnięć, braków:
  - a) osoba odpowiedzialna – zastępca kierownika ds. operacyjnych;
  - b) tryb postępowania - ustalony przez Nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotów i akceptowany przez kierownika lotniska;
  - c) wykonawcy – wyznaczeni decyzją kierownika lotniska;
- 6) Sposób zabezpieczenia źródeł informacji i ochrony danych osobowych:
  - 1) osoba odpowiedzialna – kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów;
  - 2) tryb postępowania - na bieżąco;
  - 3) przechowywanie - przechowywany tak jak dokumenty operacyjne.

#### 5.2.9 Szczegółowy opis zasad i procedur wprowadzania zaleceń profilaktycznych:

- 1) Własnych (wewnętrznych) po stwierdzeniu nieprawidłowości albo wynikających z uchwalonych przez Nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotów zaleceń i wniosków wyciągniętych na podstawie badania zaistniałych na lotnisku Warszawa-Babice zdarzeń lotniczych:
  - a) osoba odpowiedzialna – kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów;
  - b) tryb postępowania - określony uchwałą NZBL;
  - c) wykonawcy - wyznaczeni decyzją kierownika lotniska;
  - d) przechowywanie - jak dokumenty operacyjne;
  - e) status dokumentów – do użytku służbowego;
- 2) Urzędu Lotnictwa Cywilnego po stwierdzeniu nieprawidłowości w czasie inspekcji, audytów oraz na podstawie wniosków związanych z badaniem przez PKBWL zdarzeń lotniczych:
  - a) osoba odpowiedzialna – kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów;
  - b) tryb postępowania - określony w otrzymanym dokumencie;
  - c) wykonawcy - wyznaczeni decyzją kierownika lotniska;
  - d) przechowywanie dokumentów o realizacji zaleceń - tak jak dokumenty operacyjne.

#### 5.2.10 Zasady pełnienia nadzoru nad wprowadzeniem zaleceń w zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa lotów oraz kontroli nad ich realizacją.

Nadzór nad wprowadzaniem zaleceń w zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa lotów oraz kontroli nad ich realizacją sprawuje kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów.



- a) rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. 2013 r., poz. 1148)
  - b) obwieszczenie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 sierpnia 2003 r. w sprawie Załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. - Załącznik 17 "Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji (Dziennik Urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego Nr 4 z dnia 29 sierpnia 2003 r. poz. 17)
  - c) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) 2320/2002
  - d) rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 02 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia 300/2008 Parlamentu Europejskiego Rady;
  - e) rozporządzenie Komisji (UE) nr 2015/1998 z 05 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego;
  - f) decyzja Komisji Europejskiej K (2010) 774 z dnia 13 kwietnia 2010 r. ustanawiająca szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego obejmujących informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) 300/2008.
1. Do zadań kierownika lotniska w zakresie bezpieczeństwa należy:
- a) nadzór nad kontrolą podróżnych i ich bagażu;
  - b) nadzór nad udzielaniem instrukcji postępowania dla przewożonych podróżnych na wypadek sytuacji kryzysowych;
  - c) sprawdzanie przeszłości i wiarygodności pracowników;
  - d) organizacja szkoleń personelu zatrudnionego w CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”, związanego z przewozami;
  - e) inne działania wynikające z treści "Programu", a w szczególności:
    - realizacja audytów wewnętrznych ochrony przewoźnika,
    - terminowe usuwanie niezgodności, korekt, uwag wynikających z audytów wewnętrznych,
    - sporządzanie raportów ze stanu ochrony przewozów i przysyłanie ich do prezesa ULC,
    - prowadzenie wykazu zaistniałych aktów bezprawnej ingerencji w przewozie lotniczym oraz przeprowadzanych ćwiczeń w zakresie ochrony przewoźnika lotniczego,
    - wprowadzanie wewnętrznych regulacji w zakresie ochrony przewozów,
    - aktualizację niniejszej instrukcji i Programu Ochrony Lotniska EPBC.



- f) rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. 2013 r., poz. 1148)
- g) obwieszczenie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 sierpnia 2003 r. w sprawie Załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. - Załącznik 17 "Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji (Dziennik Urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego Nr 4 z dnia 29 sierpnia 2003 r. poz. 17)
- h) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) 2320/2002
- i) rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 02 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia 300/2008 Parlamentu Europejskiego Rady;
- j) rozporządzenie Komisji (UE) nr 2015/1998 z 05 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego;

### 5.3 Ochrona i bezpieczeństwo lotniska

#### 5.3.1 Organizacja zarządzania systemem bezpieczeństwa lotniska.

Zarządzanie systemem bezpieczeństwa lotniska Warszawa Babice zostało opisane w oddzielnym dokumencie to jest w „Podręczniku Zarządzania Systemem Bezpieczeństwa Lotniska Warszawa Babice”

#### 5.3.2 Strefy zastrzeżone lotniska

1. Polityka bezpieczeństwa dla lotniska Warszawa-Babice stanowi podstawę do opracowania i wdrożenia systemu bezpieczeństwa lotniczego i Programu Ochrony Lotniska Warszawa-Babice. Traktowana jest przez kierowniczy personel zakładu jako priorytet w działalności operacyjnej i ochronnej lotniska. W tym celu kierownik lotniska opracował i wprowadził na terenie lotniska Warszawa-Babice jednolite systemy bezpieczeństwa oraz ochrony, oparte o strukturę organizacyjną CUL;
2. Dla uproszczenia nadzoru nad przepływem osób i pojazdów kierownik lotniska podzielił lotnisko na strefy odpowiedzialności, z których wyodrębnił następujące strefy ogólnodostępne i zastrzeżone:
  - a) **STREFA ZASTRZEŻONA - SEKTORY NR 1, 2, 3, 3, 4, 5, 6** - obejmują część STREFY ZASTRZEŻONEJ - przeznaczone przede wszystkim do bazowania statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego oraz lotnictwa wojskowego. Nadzór nad ochroną i bezpieczeństwem „Sektorów nr 1, 2, 3, 4, 5, 6” sprawuje bezpośrednio kierownik lotniska;
  - b) **STREFA ZASTRZEŻONA - SEKTOR 7** - wyodrębniony jest ze STREFY ZASTRZEŻONEJ lotniska Warszawa-Babice i obejmuje północną część pola manewrowego lotniska wraz z obiektami użytkowymi przez Lotnicze Pogotowie Ratunkowe i Aeroklub Warszawski, w obszarze określonym północną granicą administracyjną lotniska a południowym skrajem płyt postojowych nr 2 i 3. Nadzór nad nią pełnią Aeroklub Warszawski i Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Każdy z wymienionych podmiotów chroni strefę zastrzeżoną w obszarze użytkowanego przez siebie terenu lotniska;
3. W uzgodnieniu z pozostałymi użytkownikami lotniska kierownik lotniska określił:
  - a) odpowiedzialność, obowiązki i uprawnienia podmiotów zarządzających wyodrębnionymi strefami oraz sposób i zasięg współpracy użytkowników lotniska w sprawie stosowania instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa-Babice oraz innych dokumentów obowiązujących na lotnisku i dotyczących bezpieczeństwa lotniczego i ochrony fizycznej;
  - b) podstawy do konstruowania zakresu i poziomu partycypacji kosztów ponoszonych przez zakład z tytułu zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego i ochrony lotniska w obowiązującym zakresie;
  - c) zakres szkolenia i wymagań kompetencyjnych dla personelu odpowiedzialnego za nadzór, kontrolę oraz bezpośrednio wykonywanie czynności zapewniających bezpieczeństwo i ochronę lotniska, a także technicznych, w tym sprzętu służącego do ochrony lotniska Warszawa-Babice.

4. Działania kierownika lotniska w sprawie odpowiedzialności za ochronę i bezpieczeństwo na lotnisku - w chwili obecnej - stanowią I etap procesu dostosowawczego (opracowanie programu i budowa ogrodzenia) i przebiegają w kierunku zgodnym z normami ustanowionymi ustawą Prawo lotnicze oraz zawartymi w Krajowym Programie Ochrony Lotnisk, a także innymi przepisami wykonawczymi wydanymi przez Władzę lotniczą i organ nadzorujący.
5. Wszyscy użytkownicy lotniska Warszawa-Babice zobowiązani są do ścisłego przestrzegania systemu bezpieczeństwa lotniczego oraz Programu Ochrony Lotniska Warszawa-Babice, a także innych zarządzeń i poleceń w sprawie ochrony osób i mienia oraz postanowień Nieetatowego Zespołu Bezpieczeństwa Lotów lotniska Warszawa-Babice i zespołu ochrony lotniska dotyczących wszystkich spraw związanych z bezpieczeństwem i ochroną w zakresie prowadzonej działalności lotniczej.

### 5.3.3 Strategia i planowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem i ochroną lotniska.

1. Lotnisko Warszawa-Babice przeznaczone jest do zabezpieczenia działań operacyjnych lotnictwa służb porządku publicznego i Decyzją Ministra SWiA nr 162 z dnia 21 grudnia 2005 r. udostępniane podmiotom prowadzącym działalność lotniczą użyteczności publicznej, w tym również w zakresie ratownictwa, a także prowadzącym lotniczą działalność gospodarczą (usługi lotnicze) oraz podmiotom prowadzącym działalność gospodarczą inną niż lotniczą;
2. Wobec tak dużego zróżnicowania beneficjentów usług lotniczych, każdy użytkownik zobowiązany jest do kontroli i obserwacji osób zainteresowanych uczestnictwem w usługach lotniczych oraz egzekwowania dokumentów zezwalających na przebywanie w strefach zastrzeżonych tylko osobom do tego upoważnionym;
3. Kierownik lotniska ograniczył ilość podmiotów dysponujących dostępem do stref zastrzeżonych, do niezbędnego minimum, których specyfika wykonywanych zadań polega na prowadzeniu lotniczej działalności operacyjnej (żegludze powietrznej) lub obsłudze technicznej statków powietrznych;
4. Wyżej wymienione strefy zastrzeżone zapewniają ochronę infrastruktury przeznaczonej do zabezpieczenia lotniczej działalności operacyjnej w zakresie:
  - a) wykorzystania pola wzlotów dla startów i lądowań
  - b) postoju i hangarowania statków powietrznych
  - c) praktycznego szkolenia lotniczego
  - d) obsługi technicznej statków powietrznych
  - e) zarządzania działalnością operacyjną lotniska (pomieszczenia i rejony wykorzystywane przez służby operacyjne)
  - f) zaopatrywania statków powietrznych
  - g) magazynowania paliw lotniczych oraz materiałów, części zamiennych i urządzeń inżynieryjno-lotniczych
  - h) obsługi podróży i cargo
  - i) awaryjnego źródła zasilania energetycznego
  - j) radionawigacyjnego i telekomunikacyjnego zabezpieczenia lotów.

5. Ochronę stref zastrzeżonych, w uzgodnieniu z użytkownikami lotniska zapewnia kierownik lotniska.

#### 5.3.4 Program Ochrony lotniska Warszawa-Babice.

1. Opracowanie i wdrożenie systemu ochrony dla lotniska Warszawa-Babice należy do kompetencji kierownika lotniska, który w porozumieniu z użytkownikami lotniska opracował *Program Ochrony Lotniska Warszawa-Babice*, odnoszący się do wymagań określonych przepisami ustawy o ochronie osób i mienia, Prawa lotniczego i *Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego*.
2. *Program Ochrony Lotniska Warszawa-Babice* uzgadnia Departament ochrony i ułatwień w lotnictwie cywilnym Urzędu Lotnictwa Cywilnego a zatwierdza Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
3. Kierownik lotniska koordynuje czynności związane z ochroną lotniska przed zagrożeniami bezprawnej ingerencji oraz w oparciu o wymienione przepisy, wydaje zarządzenia porządkowe skierowane do podmiotów znajdujących się na lotnisku, z zachowaniem uprawnień służb publicznych i organów administracji publicznej.
4. W przypadku powstania zagrożenia kierownik lotniska powiadamia niezwłocznie właściwe służby.
5. Kierownik lotniska tworzy system ochrony lotniska.
6. Kandydaci na pracowników służby ochrony i komórki bezpieczeństwa lotniczego podlegają szczegółowemu szkoleniu. Szkolenia przeprowadzane są na koszt CUL i kończą się wydaniem zaświadczenia o ukończeniu szkolenia.
7. W celu realizacji Programu Ochrony, do zadań lotniskowej służby ochrony oprócz obowiązków i uprawnień wynikających z przepisów prawa należy również dokonywanie na lotnisku, przy zachowaniu odrębnych przepisów, kontroli osób i ich bagażu oraz towarów i przesyłek pocztowych przewożonych drogą lotniczą.
8. W przypadku stosowania odprawy granicznej, kontrolę osób i bagażu wykonują funkcjonariusze Straży Granicznej, którzy odpowiadają za:
  - a) odprawę paszportową;
  - b) kontrolę bezpieczeństwa w komunikacji międzynarodowej (odprawa załóg, pasażerów);
  - c) ochronę porządku publicznego w miejscu dokonywania odprawy paszportowej.
9. Straż Graniczna ma prawo do:
  - a) kontroli osób w rejonie przejścia granicznego;
  - b) kontroli wjazdu w rejon przejścia granicznego;
  - c) kontroli wwożonych towarów.
10. Zarządzający lotniskiem powołuje zespół ochrony lotniska (Zespół), w którego skład wchodzi:
  - a) kierownik lotniska jako przedstawiciel zarządzającego lotniskiem EPBC;
  - b) inspektor ds. ochrony lotniska – przedstawiciel zewnętrznej firmy ochrony;



- c) przedstawiciel Policji Państwowej z dzielnicy Bemowo;
- d) przedstawiciel przewoźników (Ibex UL, LPR) bazujących na lotnisku EPBC;
- e) przedstawiciel operatorów prowadzących działalność gospodarczą na lotnisku;
- f) komendant zakładowej służby ratownictwa lotniskowego;
- g) przewodniczącym zespołu jest kierownik lotniska, który zapewnia obsługę administracyjną i finansową zespołu;
- h) zespół współpracuje z organami administracji rządowej w zakresie przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji oraz ich skutkom w odniesieniu do statku powietrznego, lotniska lub urządzeń naziemnych, znajdujących się poza lotniskiem.

11. Do zadań zespołu należy:

- a) udzielanie opinii, uzgadnianie i wydawanie wiążących zaleceń w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa lotniska;
- b) szczegółowy zakres działań zespołu określa *Program Ochrony Lotniska Warszawa-Babice*;
- c) zespół przedstawia raporty z podjętych działań wraz ze szczegółowym wyjaśnieniem zasadności podjętych decyzji i z zaleceniami profilaktycznymi Dyrektorowi CUL oraz Prezesowi ULC;
- d) zalecenia te są wiążące dla kierownika lotniska;
- e) wszystkie podmioty prowadzące działalność gospodarczą w zakresie lotnictwa cywilnego na lotnisku Warszawa-Babice wprowadzają programy ochrony przewoźników, po ich uzgodnieniu z dyrektorem CUL i zatwierdzeniu przez Prezesa ULC;
- f) programy ochrony przewoźników powinny być zgodne z *Programem Ochrony Lotniska Warszawa-Babice*.

#### 5.4 Planowanie działań na wypadek sytuacji kryzysowych.

##### 5.4.1 Zorganizowanie Centrum koordynacji antykryzysowej i powołanie sztabu kryzysowego na wypadek sytuacji kryzysowej.

- 1) Kierownik lotniska organizuje i zapewnia wyposażenie stałego Centrum Koordynacji Antykryzysowej [Centrum] przeznaczonego do kierowania działaniami mającymi na celu rozwiązanie zaistniałej sytuacji kryzysowej.
- 2) Organem Centrum jest Sztab Kryzysowy [Sztab], który zarządza Centrum w sytuacjach kryzysowych. W skład Sztabu wchodzi:
  - a) kierownik lotniska - przewodniczący Sztabu (tel. 261 855 900);
  - b) pełnomocnik ds. ochrony informacji niejawnych - sekretarz sztabu (tel. 261 855 481 w 106);
  - c) z-ca kierownika ds. operacyjnych - członek sztabu (tel. 504 315 815; 261 855 481 w. 111);
  - d) z-ca kierownika ds. logistyki-członek sztabu (tel. 504 315 868, 261 855 481 w 102);
  - e) kierownik zakładowej służby ratownictwa lotniskowego - członek sztabu (tel. 261 855 481 w. 334);

f) jeden przedstawiciel z:

- i. Policji (tel. 22 603 94 50, 22 603 25 80 ),
- ii. Straży Granicznej (tel. 22 500 40 02; 22 500 4240),
- iii. służby celnej (tel. 22 510 47 00; 22 650 28 73),
- iv. służb medycznych (tel. 999; 112),
- v. użytkownika zagrożonego statku powietrznego (tel. wg spisu dostępnego u dyżurnego informacji lotniczej lub AFIS).

3) W skład wyposażenia "Centrum" wchodzi:

- a) pomieszczenie dla Centrum - budynek Wieża-Babice, sala operacyjna służby AFIS lotniska Warszawa-Babice;
- b) zaplecze socjalne - aneks kuchenny, łazienka z WC, obok sali operacyjnej;
- c) pomieszczenie dla negocjatorów - budynek wieża-Babice, sala briefing;
- d) telefony stacjonarne, komórkowe (jako łączność rezerwowa), faks oraz poczta elektroniczna;
- e) aktualny spis telefonów;
- f) radiostacje z możliwością podsłuchu wybranej częstotliwości;
- g) sprzęt biurowy (komputery, drukarki, kopiarka);
- h) mapy i plany lotniska oraz otaczającego go terenu;
- i) dokumentacja związana z działalnością operacyjną lotniska, ochroną lotniska ratownictwem lotniskowym, łącznością lotniczą, sytuacją meteorologiczną w rejonie lotniska oraz plany lotniska z naniesieniami geodezyjno-kartograficznymi pola manewrowego lotniska;
- j) sprzęt radiowo-telewizyjny;
- k) plany wnętrz wszystkich typów statków powietrznych korzystających z lotniska;
- l) AIPVFR.

4) Sztab powoływany jest w Centrum w trybie alarmowym i kierowany przez kierownika zarządzającego, a w przypadku jego nieobecności, pełnomocnik ds. ochrony informacji niejawnych. Okolicznościami obligującymi do powołania Sztabu jest pozyskanie informacji o zaistnieniu zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, polegającym na:

- a) użyciu przemocy przeciwko osobie znajdującej się na pokładzie statku powietrznego lub w obiekcie na terenie lotniska, jeżeli akt ten może zagrozić jej bezpieczeństwu;
- b) umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego lub w obiekcie urządzenia lub substancji, które mogą zniszczyć statek powietrzny/obiekt lub stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa osób i mienia;
- c) porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich startującego z lotniska Warszawa-Babice w celu użycia ich jako środków ataku terrorystycznego z powietrza;

- d) bezprawnym i celowym użyciu materiałów niebezpiecznych lub broni podczas popełniania aktu przemocy skierowanego przeciwko osobie/osobom na lotnisku powodującym lub mogącym spowodować poważne jej zranienie lub śmierć;
  - e) bezprawnym i celowym użyciu materiałów niebezpiecznych lub broni powodującym zniszczenie lub poważne uszkodzenie statku powietrznego lub obiektów znajdujących się na lotnisku.
- 5) Sztab kryzysowy zbiera się w pomieszczeniu Centrum w sali operacyjnej AFIS, budynek wieża-Babice na lotnisku Warszawa-Babice przy ul. gen. S. Kaliskiego 57; 01-476 Warszawa. Numery telefonów/faksów oraz adresy poczty elektronicznej (e-mail) prezentowane są w sali operacyjnej.
- 6) Funkcjonowanie sztabu kryzysowego
- a) sztab kryzysowy w zakresie przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji oraz ich skutkom współdziała z organami administracji rządowej, a w szczególności: z zespołem ds. lsp Departmentu Nadzoru MSW i z prezesem ULC oraz organem nadzorującym, tj. Komendantem Głównym Policji;
  - b) osoba kierująca sztabem, w uzgodnieniu ze służbami wchodzącymi w skład systemu ochrony lotniska, ustala na podstawie uzyskanych informacji sposób postępowania w sytuacji kryzysowej, który obejmuje działania przewidziane w programie ochrony danego lotniska;
  - c) sposób użycia i działania sił policji uczestniczących w rozwiązaniu sytuacji kryzysowej ustala, w uzgodnieniu z kierującym Sztabem, funkcjonariusz policji dowodzący tymi siłami;
- 7) Sztab kryzysowy zapewnia:
- a) funkcjonowanie lotniska zgodnie z jego przeznaczeniem;
  - b) uniemożliwienie odlotu statku powietrznego bez zgody kierującego Sztabem;
  - c) kontrolę dostępu do rejonu lotniska, w którym zaistniał akt bezprawnej ingerencji;
  - d) zabezpieczenie przeciwpożarowe i pomoc medyczną w odpowiednim rejonie wyczekiwania;
  - e) działania manewrowe porwanego statku powietrznego do miejsca postoju ze względu bezpieczeństwa;
  - f) pomoc w rozmieszczeniu sił policyjnych na terenie lotniska;
  - g) bezpieczeństwo i opiekę nad uwolnionymi pasażerami i członkami załogi, itp.;
- 8) Odpowiedzialność członków Sztabu kryzysowego.
- a) Przewodniczący Sztabu odpowiedzialny jest za zebranie jego składu osobowego w możliwie najszerszym składzie i kierowanie akcją ratowniczą do chwili przybycia policji przekazania dowodzenia wyznaczonemu funkcjonariuszowi policji;
  - b) osoba kierująca sztabem, w uzgodnieniu ze służbami wchodzącymi w skład systemu ochrony lotniska (przedstawiciele koncesjonowanej firmy ochroniarskiej, Policji, Straży Granicznej), ustala na podstawie uzyskanych informacji sposób postępowania w sytuacji kryzysowej, który obejmuje działania przewidziane w planach postępowania na wypadek:

- i. porwania,
  - ii. sabotażu,
  - iii. zagrożenia środkami masowego rażenia,
  - iv. zagrożenia bombowego, oraz
  - v. procedurach alarmowych w przypadku niespodziewanych sytuacji wysokiego ryzyka, a także
  - vi. ewakuacji i przeszukania statku powietrznego będącego obiektem ataku lub groźby;
- c) sposób użycia i działania sił policji uczestniczących w rozwiązaniu sytuacji kryzysowej ustala, w uzgodnieniu z przewodniczącym sztabu funkcjonariusz policji dowodzący tymi siłami;
- d) przedstawiciel policji odpowiedzialny jest za natychmiastowe poinformowanie odpowiednich służb policji, wystawienie posterunków blokujących, zaporowych oraz zorganizowanie patroli z określonymi zadaniami;
- e) przedstawiciel policji odpowiedzialny jest za bezpieczeństwo osób i mienia w czasie prowadzenia bezpośrednich działań ratowniczych;
- f) kierownik ochrony lotniska odpowiedzialny jest za współdziałanie z funkcjonariuszami policji i strażnikami ochrony w zakresie izolacji rejonu zagrożenia i uszczelnienia tego obszaru lotniska oraz zapewnienia bezkolizyjnego wjazdu na teren lotniska uczestniczących w działaniach służb;
- g) zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych odpowiada za natychmiastowe wezwanie karetki ratownictwa medycznego, informowanie przewodniczącego sztabu kryzysowego o groźbie lub bezprawnym zawładnięciu statkiem powietrznym oraz do stałego utrzymywania łączności z zagrożonym statkiem powietrznym;
- h) przedstawiciel użytkownika zagrożonego statku powietrznego zapewnia:
- i. o ile to możliwe, statek powietrzny tego samego typu, co porwany, w celu podstawienia go w razie potrzeby w pobliżu porwanego statku powietrznego,
  - ii. dostarczenie wszystkich niezbędnych informacji dotyczących pasażerów porwanego statku powietrznego i ich bagażu,
  - iii. dostarczenie pełnych informacji o członkach załogi porwanego statku powietrznego,
  - iv. dostarczenie pełnych informacji na temat stanu technicznego statku powietrznego oraz jego załadowania i wyważenia itp.
- i) Komendant zakładowej służby ratownictwa lotniskowego odpowiada za przygotowanie służby do ewentualnego przeprowadzenia akcji ratowniczej zgodnie z Planem Działania w Sytuacjach Zagrożenia na Lotnisku Warszawa-Babice.

#### 5.4.2 Plan postępowania na wypadek porwania.

*Uwaga!*

- ✓ W przypadku porwania statku powietrznego, najważniejszą sprawą kierownika zarządzającego jest zachowanie bezpieczeństwa pasażerów i załogi. Wszystkie działania

*sztabu kryzysowego w centrum koordynacji antykryzysowej mają być bezwzględnie skierowane na doprowadzenie do bezpiecznego uwolnienia pasażerów oraz załogi.*

*Służby dyżurne (AFIS) lotniska Warszawa-Babice uzyskaną informację o porwaniu natychmiast rejestruje na stronach kwestionariusza przyjęcia informacji o sytuacji wysokiego ryzyka (Program Ochrony Lotniska - załącznik nr 11).*

## **1. Plan postępowania na wypadek porwania statku powietrznego znajdującego się na ziemi.**

- 1) Informator AFIS lotniska Warszawa-Babice po uzyskaniu informacji o zaistnieniu zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji w stosunku do statku powietrznego stojącego na polu manewrowym lotniska, przekazuje tę informację bezpośrednio służbie ochrony lotniska, a następnie do kierownika lotniska oraz wykonuje następujące czynności (**Czynności nie związane z prowadzeniem korespondencji lotniczej przejmują drugi informator AFIS będący w składzie zmiany dyżurnej**):
  - a) ogłasza alarm zgodnie z Planem działania w sytuacjach zagrożenia;
  - b) przekazuje przewoźnikowi lotniczemu za pomocą podległych służb: dyspozytora ruchu lotniczego lub koordynatora ruchu naziemnego informację o porwaniu jego statku powietrznego oraz informuje WCZK poprzez bezpośrednie łącze r/tel. wywołanie „990” o zaistniałej sytuacji kryzysowej
  - c) nadzoruje i koordynuje ochronne i zabezpieczające działania służb ochrony lotniska oraz personelu służby ratownictwa lotniskowego;
  - d) wydaje polecenia wszystkim podległym pracownikom zmian dyżurnych, w celu ochrony przygotowywanych i wykonywanych operacji lotniczych;
  - e) współdziała ze wszystkimi komórkami zabezpieczającymi lotniczą działalność operacyjną lotniska Warszawa-Babice w zakresie nadzoru i kontroli nad ochroną wykonywanych operacji lotniczych;
  - f) inicjuje inne działania ochronne (odizolowuje porwany statek powietrzny, wstrzymuje ruch innych statków powietrznych na polu manewrowym lotniska, wstrzymuje starty statków powietrznych, lądujące statki powietrzne kieruje na inne płyty postojowe lotnictwa ogólnego, itp.), a także nadzoruje i kontroluje ich stosowanie.
- 2) Obowiązki dyżurnego informacji lotniczej po uzyskaniu informacji o porwaniu statku powietrznego:
  - a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - b) uzgadnia ze służbą informacji powietrznej - sektor FIS WARSZAWA i OLSZTYN sytuację ruchową w rejonie lotniska Warszawa-Babice i uzgadnia możliwość skierowania przylatujących na inne lotnisko;
  - c) zbiera informacje w celu ustalenia:
    - i. właściciela (użytkownika),
    - ii. warunków eksploatacyjnych w tym ilości posiadanego paliwa,
    - iii. planowanego odlotu lub skąd przyleciał,
    - iv. ilości personelu załogi i pasażerów oraz ich danych personalnych,
    - v. żądań porywacza/y,



- d) sporządza notatkę z uzyskanych informacji i przekazuje ją przewodniczącemu sztabu kryzysowego;
- e) sprawdza gotowość służb ochrony lotniska i wpisuje w brudnopis nazwiska osób pełniących służbę ochrony lotniska oraz czas, od kiedy rozpoczęli ją pełnić;
- f) przekazuje natychmiast odbierane informacje o rzeczywistej sytuacji porwanego statku powietrznego w tym pasażerów i załogi informatorowi AFIS, a po zwołaniu sztabu kryzysowego jego przewodniczącemu;
- g) niezwłocznie odczytuje depesze AMHS, depesze meteorologiczne oraz natychmiast reaguje na ich treść,
- h) analizuje i przekazuje dyżurnemu informatorowi lub przewodniczącemu sztabu kryzysowego przyjętą od załóg pocztę, odebrane telefonogramy oraz informacje przesyłane faksem, pocztą elektroniczną itp.;
- i) niezwłocznie informuje adresata o przyjęciu depeszy, jeżeli z treści wynika taka konieczność;
- j) niezwłocznie przekazuje za zgodą informatora (przewodniczącego sztabu kryzysowego) uzyskane informacje zainteresowanym osobom;
- k) zbiera informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym oraz zapewnia aktualność informacji meteorologicznej w FIR - Warszawa;
- l) utrzymuje stały kontakt z:
  - i. Pełnomocnikiem ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. (+48) 22 504 315 868; 261 855 481 w 102,
  - ii. służbą informacji powietrznej - sektor FIS - Okęcie tel. 022 574 55 85,
  - iii. kierownikiem zmiany służby ochrony lotniska - tel. w. 128,
  - iv. pogotowiem ratunkowym - tel. 999.
  - v. WCZK r/tel „990” lub policją - 22 603 25 80
- 3) Obowiązki dyżurnego służby ruchu naziemnego.
  - a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - b) zarządza blokadę strefy zastrzeżonej lotniska, w tym wewnętrznych dróg dojazdowych oraz dróg kołowania dla pojazdów nieuczestniczących w zabezpieczeniu ochrony lotniska Warszawa-Babice;
  - c) sprawdza stan techniczny naziemnych urządzeń nawigacyjnych oraz sprzętu wykorzystywanego do ochrony strefy zastrzeżonej lotniska Warszawa-Babice;
  - d) nadzoruje i kontroluje ruch wszelkich pojazdów uczestniczących w ochronie lotniska i zabezpieczeniu jego działalności operacyjnej;
  - e) na bieżąco dokumentuje w książce wydarzeń wykonywane czynności i otrzymywane w tym zakresie dyspozycje;
  - f) utrzymuje stały kontakt oraz współpracuje z:
    - i. pełnomocnikiem ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 wew. 102, kom. 504 315 868,
    - ii. służbą ratownictwa lotniskowego lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 wew. 333,



iii. kierownikiem zmiany służby ochrony lotniska - tel. w. 128,

iv. policją w zakresie blokady strefy zastrzeżonej lotniska.

4) Kierownik zmiany służby ochrony lotniska

- a) ustala rodzaj występującego zagrożenia, ilość sprawców, miejsce zagrożenia oraz sposób działania sprawców;
  - b) w zależności od obiektu i miejsca działania sprawcy (sprawców), np. pomieszczenia terminalu, wnętrza statku powietrznego, podejmuje stosowne działania, a w szczególności:
    - siłami strażników ochrony lotniska zabezpiecza na zewnątrz wszystkie wejścia do budynku "Wieża Babice" i budynku administracyjnego, w celu niedopuszczenia do oddalenia się sprawców czynu przestępczego, bądź usiłowania przedostania się z zakładnikami do statku powietrznego,
    - podejmuje działania opóźniające przedostanie się przestępcy wraz z zakładnikami do statku powietrznego, stosując między innymi blokadę fizyczną i techniczną wyjść i przejść do strefy zastrzeżonej lub stosuje inne przedsięwzięcia w tym kierunku, w zależności od sytuacji;
  - c) niezależnie od podjętych czynności zmierzających do opanowania istniejącego zagrożenia nadzoruje i kontroluje wewnętrzne drogi dojazdowe, drogi kołowania, płyty postojowe od strony bram wjazdowych nr 1, 2, 3 i 4 na teren lotniska oraz stawia w stan pogotowia pracowników służby ochrony lotniska;
  - d) organizuje dodatkowe posterunki ochronne lotniska przy głównej bramie wjazdowej lotniska oraz na płycie postojowej (załącznik nr 1);
  - e) powiadamia o zagrożeniu aktem bezprawnej ingerencji samochodową grupę interwencyjną agencji ochrony i wyznacza im miejsce przebywania w rejonie progów głównej drogi startowej z zadaniem niedopuszczenia do ucieczki sprawców aktu bezprawnej ingerencji podczas kołowania statku powietrznego;
  - f) wyznacza pracownika służby ochrony lotniska do pilotowania interweniujących sił policji.
- 5) Schemat działania personelu kierowniczego.
- a) uruchomić Centrum Koordynacji Antykryzysowej;
  - b) zapewnić dostęp do informacji mogących mieć znaczenie w ewentualnych negocjacjach z terrorystami;
  - c) zwołać sztab kryzysowy.

## 2. Plan postępowania na wypadek porwania statku powietrznego znajdującego się w powietrzu.

1) Schemat działania informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice.

- a) w przypadku porwania statku powietrznego, który znajduje się w powietrzu i wykonuje lot do lotniska Warszawa-Babice lub znajduje się w rejonie ATZ lotniska - o ile to będzie możliwe - służba informacji powietrznej (AFIS) lotniska Warszawa-Babice w miarę możliwości podejmuje działania zmierzające do sprowadzenia statku powietrznego na lotnisko zapewniając mu:

- i. pierwszą kolejność do lądowania,
  - ii. oświetlenie drogi startowej, dróg kołowania i płyty postojowej;
  - iii. informację meteorologiczną,
  - iv. przekazywanie informacji przez inny statek powietrzny będący w jego rejonie;
- b) w sytuacji porwania (zawładnięcia) statku powietrznego przez terrorystę (terrorystów) w czasie lotu, kierowanie akcją przejmuje dowódca statku powietrznego. W działaniach zmierzających do rozwiązania sytuacji kryzysowej należy brać pod uwagę opinię dowódcy statku powietrznego. Bezpieczeństwo załogi i pasażerów jest naczelną maksymą dla wszystkich uczestników podejmowania decyzji;
- c) dowódca statku powietrznego jest całkowicie odpowiedzialny za sprawy dotyczące reakcji na akt bezprawnej ingerencji. Odpowiednie działania powinien on podejmować zgodnie ze swoją wiedzą, doświadczeniem i oceną sytuacji;
- d) jeśli jest to możliwe informator AFIS powinien:
- i. powiadomić użytkownika statku powietrznego o zaistniałej sytuacji,
  - ii. powiadomić Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (ASM-3) o zaistniałej sytuacji zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji;
  - iii. powiadomić szefa zmiany służby ruchu lotniczego (ATM) lotniska Warszawa-Okęcie;
- e) biorąc pod uwagę determinację terrorystów należy działać rozważnie. Spróbować nawiązać kontakt z porywaczami i próbować skłonić ich do nawiązania kontaktu ze sztabem kryzysowym lotniska Warszawa-Babice. Taki kontakt umożliwia włączenie do wzajemnej komunikacji profesjonalnego negocjatora. Powiadomić o zaistniałej sytuacji kierownika ATM;
- f) po lądowaniu wydaje dowódcy statku powietrznego polecenie ustawienia statku powietrznego w określonym miejscu lotniska.
- 2) Obowiązki dyżurnego informacji lotniczej lotniska Warszawa-Babice po uzyskaniu informacji o porwaniu:
- a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - b) uzgadnia z służbą informacji powietrznej – Sektor FIS WARSZAWA i FIS OLSZTYN sytuację ruchową w rejonie lotniska Warszawa-Babice i uzgadnia możliwość skierowania przylatujących na inne lotnisko;
  - c) zbiera informacje w celu ustalenia:
    - i. właściciela (użytkownika),
    - ii. warunków eksploatacyjnych w tym ilości posiadanego paliwa,
    - iii. planowanego odlotu lub skąd przyleciał,
    - iv. ilości personelu załogi i pasażerów oraz ich danych personalnych,
    - v. żądań porywacza/y,

- d) sporządza notatkę z uzyskanych informacji i przekazuje ją przewodniczącemu sztabu kryzysowego;
- e) sprawdza gotowość służb ochrony lotniska i wpisuje w brudnopis nazwiska osób pełniących służbę ochrony lotniska oraz czas, od kiedy rozpoczęli ją pełnić;
- f) przekazuje natychmiast odbierane informacje o rzeczywistej sytuacji porwanego statku powietrznego w tym pasażerów i załogi informatorowi AFIS, a po zwołaniu sztabu kryzysowego jego przewodniczącemu;
- g) niezwłocznie odczytuje depesze AMHS, depesze meteorologiczne oraz natychmiast reaguje na ich treść,
- h) analizuje i przekazuje informatorowi (przewodniczącemu sztabu kryzysowego) przyjętą od załóg pocztę, odebrane telefonogramy oraz informacje przesyłane faksem, pocztą elektroniczną itp.;
- i) niezwłocznie informuje adresata o przyjęciu depeszy, jeżeli z treści wynika taka konieczność;
- j) niezwłocznie przekazuje za zgodą informatora (przewodniczącego sztabu kryzysowego) uzyskane informacje zainteresowanym osobom;
- k) zbiera informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym oraz zapewnia aktualność informacji meteorologicznej w FIR-Warszawa;
- l) utrzymuje stały kontakt z:
  - i. pełnomocnikiem ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 w. 102; kom. 504 315 868,
  - ii. służbą informacji powietrznej - sektor FIS-Okęcie tel. 22 574 55 85,
  - iii. kierownikiem zmiany służby ochrony lotniska - tel. 261 855 481 w. 128,
  - iv. pogotowiem ratunkowym - tel. 999.

3) Obowiązki dyżurnego służby ruchu naziemnego:

- a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
- b) zarządza blokadę strefy zastrzeżonej lotniska, w tym wewnętrznych dróg dojazdowych oraz dróg kołowania dla pojazdów nie uczestniczących w zabezpieczeniu ochrony lotniska Warszawa- Babice;
- c) sprawdza stan techniczny naziemnych urządzeń nawigacyjnych oraz sprzętu wykorzystywanego do ochrony strefy zastrzeżonej lotniska Warszawa-Babice;
- d) nadzoruje i kontroluje ruch wszelkich pojazdów uczestniczących w ochronie lotniska i zabezpieczeniu jego działalności operacyjnej;
- e) na bieżąco dokumentuje w książce wydarzeń wykonywane czynności i otrzymywane w tym zakresie dyspozycje;
- f) utrzymuje stały kontakt oraz współpracuje z:
  - a) Pełnomocnikiem ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 w. 102, kom. 504 315 868,
  - b) Zakładową służbą ratownictwa lotniskowego lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 w. 333,
  - c) kierownikiem zmiany służby ochrony lotniska - tel. w. 128,

- d) WCZK lub Policją – tel.112 (z zadaniem blokady strefy zastrzeżonej lotniska).
- 3) Kierownik zmiany ochrony lotniska Warszawa-Babice.
- a) ustala rodzaj występującego zagrożenia, ilość sprawców, miejsce zagrożenia oraz sposób działania sprawców;
  - b) w zależności od obiektu i miejsca działania sprawcy (sprawców), np. pomieszczenia terminalu, wnętrza statku powietrznego, podejmuje stosowne działania, a w szczególności:
    - i. siłami strażników ochrony lotniska zabezpiecza na zewnątrz wszystkie wejścia do budynku "wieża Babice" i budynku administracyjnego, w celu niedopuszczenia do oddalenia się sprawców czynu przestępczego, bądź usiłowania przedostania się z zakładnikami do statku powietrznego,
    - ii. podejmuje działania opóźniające przedostanie się przestępcy wraz z zakładnikami do statku powietrznego, stosując między innymi blokadę fizyczną i techniczną wyjść i przejść do strefy zastrzeżonej lub stosuje inne przedsięwzięcia w tym kierunku, w zależności od sytuacji;
  - c) od podjętych czynności zmierzających do opanowania istniejącego zagrożenia nadzoruje i kontroluje wewnętrzne drogi dojazdowe, drogi kołowania, płyty postojowe od strony bram wjazdowych nr 1, 2, 3 i 4 na teren lotniska oraz stawia w stan pogotowia pracowników służby ochrony lotniska;
  - d) organizuje dodatkowe posterunki ochronne lotniska przy głównej bramie wjazdowej lotniska oraz na płycie postojowej (załącznik nr 1);
  - e) powiadamia o zagrożeniu aktem bezprawnej ingerencji samochodową grupę interwencyjną agencji ochrony i wyznacza im miejsce przebywania w rejonie progów pasa drogi startowej z zadaniem niedopuszczenia do ucieczki sprawców aktu bezprawnej ingerencji podczas kołowania statku powietrznego;
- 5) Schemat działania personelu kierowniczego i osób funkcyjnych po powiadomieniu o porwaniu statku powietrznego:
- a) uruchomić Centrum Koordynacji Antykryzysowej;
  - b) zapewnić dostęp do informacji mogących mieć znaczenie w ewentualnych negocjacjach z terrorystami;
  - c) zwołać sztab kryzysowy,

#### 5.4.3 Plan postępowania na wypadek sabotażu.

1. Do aktów bezprawnej ingerencji należy zaliczyć również działania sabotażowe, wśród których wyróżniamy:
- a) zerwana plomba;
  - b) otwarty zamek;
  - c) znalezienie na pokładzie statku powietrznego lub w jego obrębie substancji nieznanego pochodzenia takich, jak: nieznanne ciecze, ciała stałe w rozmaitej postaci, podejrzanе pakunki, itp.;

- d) informacja z zewnątrz o akcie sabotażu;
  - e) wystąpienie niespotykanej usterki na statku powietrznym, w urządzeniach, obiektach znajdujących się w strefie zastrzeżonej lotniska Warszawa-Babice;
  - f) celowe uszkodzenie statku powietrznego, urządzeń lotniskowych uniemożliwiające realizację przewozów lotniczych;
  - g) celowe uszkodzenie obiektów lub urządzeń lotniskowych, powodujące zakłócenia w ruchu lotniczym;
  - h) celowe zniszczenie lub uszkodzenie urządzeń nawigacyjnych lub zakłócanie ich działania;
2. Zapobieganie działaniom sabotażowym polega na ścisłym przestrzeganiu obowiązujących systemów kontroli i dostępu do wydzielonych stref lotniska lub obiektów i urządzeń lotniskowych. Wszyscy pracownicy zatrudnieni przez zarządzającego lotniskiem oraz współużytkowników mają obowiązek zwracać uwagę i niezwłocznie informować służby ochrony lotniska o osobach, które nie posiadają odpowiednich uprawnień, a przebywają w pobliżu statków powietrznych lub urządzeń lotniskowych, albo wykazują nimi nieuzasadnione zainteresowanie.
3. Wszelkie ujawnione fakty działań sabotażowych należy niezwłocznie zgłaszać do miejscowych służb ochrony lotniska oraz służb publicznych, które podejmują działania zmierzające do wykrycia sprawców aktów sabotażu. Osoba, która zgłosiła fakt sabotażu powinna pozostać do czasu przybycia policji w celu udzielenia niezbędnych wyjaśnień.
4. Potencjalnymi aktami sabotażu wobec statku powietrznego na ziemi oraz urządzeń i obiektów mogą być:
- a) mechaniczne uszkodzenia konstrukcji płatowca i/lub silnika;
  - b) ingerencja w układ sterowania statkiem powietrznym;
  - c) ingerencja w elektroniczne systemy nawigacyjne, radiowe i osprzętowe statku powietrznego;
  - d) zastosowanie substancji niszczących strukturę statku powietrznego;
  - e) zanieczyszczenie paliwa i/lub oleju ciałami stałymi, środkami chemicznymi bądź wodą;
  - f) podpalenie statku powietrznego lub pomieszczeń hangarowych;
  - g) alarm powstały w wyniku zadziałania instalacji alarmowej pomieszczeń biurowych lub hangaru;
  - h) brak identyfikatora u osoby nieznanej przebywającej lub wchodzącej/wychodzącej z hangaru firmy;
  - i) zniszczenie plomb zabezpieczających przed wstępem do kabiny statku powietrznego, kabiny bagażowej i innych miejsc plombowanych statku powietrznego oraz urządzeń i obiektów lotniskowych.

5. Informator AFIS lotniska Warszawa-Babice po uzyskaniu informacji o zaistnieniu zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji, sabotażem w stosunku do statku powietrznego stojącego na polu manewrowym, urządzeń i obiektów lotniskowych, przekazuje tę informację bezpośrednio służbie ochrony lotniska, a następnie do zarządzającego lotniskiem oraz wykonuje następujące czynności:
- a) ogłasza alarm zgodnie z "Planem działania w sytuacjach zagrożenia lotniska";
  - b) przekazuje przewoźnikowi lotniczemu za pomocą podległych służb: dyżurnego informacji lotniczej lub dyżurnego służby ruchu naziemnego informację o sabotażu wobec jego statku powietrznego oraz informuje o zaistniałej sytuacji kryzysowej dyżurnego komisariatu policji Warszawa-Bemowo - tel. 22 603 25 80
  - c) nadzoruje i koordynuje ochronne i zabezpieczające działania służb ochrony lotniska oraz personelu sekcji ratownictwa lotniskowego;
  - d) wydaje polecenia wszystkim podległym pracownikom zmian dyżurnych, w celu ochrony przygotowywanych i wykonywanych operacji lotniczych;
  - e) współdziała ze wszystkimi komórkami zabezpieczającymi lotniczą działalność operacyjną lotniska Warszawa-Babice w zakresie nadzoru i kontroli nad ochroną wykonywanych operacji lotniczych;
  - f) inicjuje inne działania ochronne (odizolowuje zagrożony statek powietrzny, wstrzymuje ruch innych statków powietrznych na polu manewrowym lotniska, wstrzymuje starty statków powietrznych, lądujące statki powietrzne kieruje na inne płyty postojowe lotnictwa ogólnego, itp.), a także nadzoruje i kontroluje ich stosowanie.
6. Działania pozostałego personelu sekcji kierowania operacjami lotniska Warszawa-Babice:
- a) dyżurny służby ruchu naziemnego siłami personelu sekcji eksploatacji lotniska obowiązany jest zabezpieczyć ślady aktu bezprawnej ingerencji określając rozmiar i skutki oraz powiadomić przełożonego, a następnie policję i straż graniczną (w razie potrzeby);
  - b) kierownik ochrony obowiązany jest odizolować statek powietrzny transportując go w miejsce wyznaczone przez zarządzającego lotniskiem (załącznik nr 12) lub, jeśli przetransportowanie statku powietrznego jest niemożliwe, transportując statki powietrzne przebywające w pobliżu miejsca dokonania aktu sabotażu na wskazane przez dyżurnego służby ruchu naziemnego płyty postojowe oddalone na odległość zapewniającą ich absolutne bezpieczeństwo;
  - c) każdy pracownik zatrudniony na lotnisku uczestniczący w likwidacji skutków sabotażu ma obowiązek nie dopuszczać do zatarcia śladów oraz izolować dostęp do statku powietrznego, urządzenia lub obiektu osobom nie uczestniczącym w akcji ratowniczej;
  - d) właściciel/użytkownik jest zobowiązany do wycofania statku powietrznego z eksploatacji do czasu usunięcia skutków sabotażu oraz przystępuje do likwidacji szkód po ich uprzednim udokumentowaniu. O zaistniałej sytuacji powiadamia dowódcę statku powietrznego oraz sporządza informację ze zdarzenia i przekazuje ją zarządzającemu lotniskiem;



- e) w każdym przypadku otrzymania informacji o akcie sabotażu zarządzający lotniskiem przekazuje ją prezesowi ULC na **tel. alarmowy nr 606 948 017 lub e-mail: [zk@ulc.gov.pl](mailto:zk@ulc.gov.pl)**, oraz w terminie 15 dni od zaistnienia sabotażu, informację na druku ULC-gen -14/08 "Formularz zgłoszenia aktu bezprawnej ingerencji" (załącznik nr 11), zawierającą opis zdarzenia i podjętych działaniach.
7. Schemat działania personelu kierowniczego i osób funkcyjnych po powiadomieniu porwaniu statku powietrznego:
- a) uruchomić Centrum Koordynacji Antykryzysowej;
  - b) zapewnić dostęp do informacji mogących mieć znaczenie w ewentualnych negocjacjach z terrorystami,
  - c) zwołać sztab kryzysowy.
8. Właściciel statku powietrznego uruchamia procedurę powołania Centrum Koordynacji Kryzysowej oraz realizuje zasady i procedury współpracy ze sztabem kryzysowym Centrum Koordynacji Antykryzysowej lotniska Warszawa-Babice, poprzez:
- a) dostarczenie wszystkich niezbędnych informacji dotyczących pasażerów zagrożonego statku powietrznego i ich bagażu;
  - b) dostarczenie pełnych informacji o członkach załogi zagrożonego statku powietrznego;
  - c) dostarczenie pełnych informacji na temat stanu technicznego statku powietrznego oraz jego załadowania i wyważenia, itp.

#### 5.4.4 Plan postępowania w sytuacji zagrożenia środkami masowego rażenia (chemiczne, biologiczne, radiacyjne).

Broń masowego rażenia - zwana również bronią masowej zagłady lub bronią ABC - to środki walki o wielkiej sile zniszczenia, której skutków działania nie da się ograniczyć wyłącznie do ściśle wyznaczonych celów wojskowych. W przeciwieństwie do broni konwencjonalnej nie można precyzyjnie określić jej szkodliwego działania w czasie i przestrzeni. Zagrożające życiu i zdrowiu człowieka czynniki rażenia mogą utrzymywać się przez kilka dni, a nawet setki lat. Użycie tej broni może doprowadzić do nieodwracalnych zmian w środowisku naturalnym.

Do broni masowego rażenia zaliczamy broń jądrową, chemiczną i biologiczną.

- 1) Bronią jądrową - nazywamy środki walki, które wykorzystują energię jądrową. Użycie broni jądrowej we współczesnych zagrożeniach aktem bezprawnej ingerencji dla lotnictwa cywilnego jest mało prawdopodobne.
- 2) Broń chemiczna (bojowe środki trujące - BST) - to specjalna grupa związków chemicznych, które poprzez bezpośrednie działanie na organizm człowieka lub przez skażenie środowiska (powietrza, wody, gleby i żywności) mogą spowodować masowe porażenie ludzi, zwierząt i roślin. Broń chemiczna należy do najgroźniejszych współczesnych środków rażenia. Mimo międzynarodowych konwencji istnieje niebezpieczeństwo użycia jej przez państwa, które ich nie podpisały, lub wykorzystania ich przez organizacje terrorystyczne.

- 3) Broń biologiczna (broń B, broń bakteriologiczna) - broń masowego rażenia, w skład, której wchodzi różne drobnoustroje chorobotwórcze (wirusy, bakterie, riketsje, pierwotniaki) oraz ich toksyny wywołujące epidemie chorób wśród ludzi, zwierząt i roślin. Zastosowanie w walce drobnoustrojów chorobotwórczych może być niebezpieczne ze względu na nieprzewidywalne skutki ich użycia. Bakterie i wirusy mogą ulec zmutowaniu pod wpływem czynników zewnętrznych i uzyskać właściwości, jakich wcześniej nie przewidywano.

Najbardziej prawdopodobnym źródłem otrzymania informacji o skażeniu środkami masowego rażenia jest pozyskanie ich drogą operacyjną. Zlokalizowanie skażenia przez pracowników zatrudnionych na lotnisku przez zarządzającego lotniskiem lub przewoźnika lotniczego jest mało prawdopodobne.

W przypadku zaistnienia podejrzenia, że statek powietrzny mógł stać się celem ataku przez środki masowego rażenia, należy upewnić się czy ślady wskazujące na zaistnienie zagrożenia środkami masowego rażenia nie są konsekwencją normalnego użytkowania statku powietrznego przez pasażerów lub członków załogi lub obsługi naziemnej.

W przypadku upewnienia się, że statek powietrzny stał się celem ataku bronią masowego rażenia zarządzający lotniskiem ogłasza stanu wysokiego ryzyka. W takiej sytuacji osoba, która otrzymała informację o zagrożeniu zobowiązana jest:

- wypełnić „Kwestionariusz przyjęcia informacji o sytuacji wysokiego ryzyka” (druk ten dostępny jest przy telefonie w każdym pomieszczeniu służbowym Zarządzającego lotniskiem oraz przewoźnika lotniczego bazującego na lotnisku Warszawa-Babice - załącznik nr 11);
- powiadomić zarządzającego lotniskiem 22 361 33 29 oraz WCZK-r/tel. „990”
- powiadomić przewoźników lotniczych bazujących na lotnisku Warszawa-Babice oraz innych użytkowników w tym czasie korzystających z lotniska;
- osoba, która przyjęła informację o zagrożeniu, jest zobowiązana do pozostania w pracy do czasu przybycia policji.

Bezpośredni przełożony odpowiedzialny jest za realizację powyższego obowiązku przez podległego mu pracownika.

Kierownik lotniska w Centrum Koordynacji Antykryzysowej powołuje Sztab Kryzysowy. W przypadku nieobecności osoby powiadamianej, na spotkanie powinna przybyć osoba go zastępująca.

Kierownik lotniska powiadamia służby właściwe ds. ochrony i bezpieczeństwa zgodnie z „**Planem Działania w Sytuacji Zagrożenia**”.

Informacje o zagrożeniu przekazywane są najszybszymi dostępnymi środkami bez względu na porę doby (telefony, faks, poczta elektroniczna, goniec).

## **1. Zagrożenie statku powietrznego znajdującego się na ziemi oraz obiektów i urządzeń lotniska Warszawa-Babice.**

- 1) Informator AFIS lotniska Warszawa-Babice po uzyskaniu informacji o zaistnieniu zagrożenia środkami masowego rażenia w stosunku do statku powietrznego stojącego na polu manewrowym lotniska lub obiektów, instalacji i urządzeń lotniskowych, przekazuje tę informację bezpośrednio służbie ochrony lotniska, a następnie do kierownika lotniska oraz wykonuje następujące czynności (**Czynności nie związane z prowadzeniem korespondencji lotniczej przejmuje drugi informator AFIS będący w składzie zmiany dyżurnej**):

- a) ogłasza alarm zgodnie z „Operacyjnym planem ratownictwa lotniskowego”;
  - b) przekazuje przewoźnikowi lotniczemu za pomocą podległych służb: dyżurnego informacji lotniczej lub dyżurnego służby ruchu naziemnego informację o jego statku powietrznym oraz informuje o zaistniałej sytuacji kryzysowej Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego poprzez bezpośredni r/tel. wywołanie „990”
  - c) nadzoruje i koordynuje działania ochronne i zabezpieczające wykonywane służby ochrony lotniska oraz personel zakładowej służby ratownictwa lotniskowego;
  - d) wydaje polecenia wszystkim podległym pracownikom zmian dyżurnych, w celu ochrony przygotowywanych i wykonywanych operacji lotniczych;
  - e) współdziała ze wszystkimi komórkami zabezpieczającymi lotniczą działalność operacyjną lotniska Warszawa-Babice w zakresie nadzoru i kontroli nad ochroną wykonywanych operacji lotniczych;
  - f) inicjuje inne działania ochronne (odizolowuje statek powietrzny, wstrzymuje ruch innych statków powietrznych na polu manewrowym lotniska, wstrzymuje starty statków powietrznych, lądujące statki powietrzne kieruje na inne płyty postojowe lotnictwa ogólnego, itp.), a także nadzoruje i kontroluje ich stosowanie;
  - g) w razie potwierdzenia się, iż ujawnione ślady wskazują na użycie środków masowego rażenia jest obowiązany:
    - i. polecić załodze oddalić pasażerów w miejsce odległe, gwarantujące uniknięcie zagrożenia, oraz
    - ii. przypomnieć wszystkim osobom, co do których istnieje podejrzenie, że mogły zetknąć się z środkami masowego rażenia umyć (o ile to możliwe) ręce samą wodą i mydłem (bez użycia środków dezynfekujących),
    - iii. zakazać dotykane i przenoszenie podejrzanych przedmiotów,
    - iv. siłami służby ochrony lotniska ewakuować wszystkie osoby znajdujące się w rejonie skażonym, w tym na pokładzie statku powietrznego,
    - v. polecić załodze wyłączenie zasilania energią elektryczną statku powietrznego, zamknięcie go oraz zabezpieczenie z pomocą służb ochrony lotniska, przed dostępem jakichkolwiek osób do czasu przybycia wyspecjalizowanych służb, które podejmą dalsze działania;
  - h) wszystkie osoby, które miały kontakt z podejrzanym o skażenie statkiem powietrznym lub przedmiotem należy odizolować od kontaktu z innymi osobami do czasu przybycia wyspecjalizowanych służb, które podejmą odpowiednie działania w zależności od rodzaju skażenia.
- 3) Obowiązki dyżurnego informacji lotniczej lotniska Warszawa-Babice po uzyskaniu informacji o zagrożeniu środkami masowego rażenia:
- a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - b) uzgadnia ze służbą informacji powietrznej - sektor FIS WARSZAWA i FIS OLSZTYN sytuację ruchową w rejonie lotniska Warszawa-Babice i uzgadnia możliwość skierowania przylatujących na inne lotnisko;
  - c) zbiera informacje w celu ustalenia:
    - i. właściciela (użytkownika) statku powietrznego, lokalizacji obiektu, instalacji lub urządzenia zagrożonego środkami masowego rażenia,

- ii. warunków eksploatacyjnych statku powietrznego, w tym ilości posiadanego paliwa,
  - iii. planowanego odlotu statku powietrznego lub skąd przyleciał,
  - iv. ilości personelu załogi i pasażerów lub pracowników przebywających w obiekcie oraz ich danych personalnych,
  - v. żądań sprawcy/ów,
- d) sporządza notatkę z uzyskanych informacji i przekazuje ją przewodniczącemu sztabu kryzysowego;
  - e) sprawdza gotowość służb ochrony lotniska i wpisuje w brudnopis nazwiska osób pełniących służbę ochrony lotniska oraz czas, od kiedy rozpoczęli ją pełnić;
  - f) przekazuje natychmiast odbierane informacje o rzeczywistej sytuacji na pokładzie statku powietrznego lub wewnątrz obiektu zagrożonego środkami masowego rażenia w tym pasażerów, załogi i personelu informatorowi AFIS, a po zwołaniu sztabu kryzysowego jego przewodniczącemu;
  - g) niezwłocznie odczytuje depesze AMHS, depesze meteorologiczne oraz natychmiast reaguje na ich treść,
  - h) analizuje i przekazuje informatorowi (przewodniczącemu sztabu kryzysowego) przyjętą od załóg, personelu, pracowników pocztę, odebrane telefonogramy oraz informacje przesyłane faksem, pocztą elektroniczną, itp.;
  - i) niezwłocznie informuje adresata o przyjęciu depeszy, jeżeli z treści wynika taka konieczność;
  - j) niezwłocznie przekazuje za zgodą informatora (przewodniczącego sztabu kryzysowego) uzyskane informacje zainteresowanym osobom;
  - k) zbiera informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym oraz zapewnia aktualność informacji meteorologicznej w FIR-Warszawa;
  - l) utrzymuje stały kontakt z:
    - i. pełnomocnikiem ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 w. 102, tel. kom. 504 315 868,
    - ii. służbą informacji powietrznej - sektor FIS-Okęcie tel. 22 574 55 85
    - iii. kierownikiem zmiany ochrony lotniska - tel. w. 128,
    - iv. pogotowiem ratunkowym - tel. 999, lub 112
    - v. policją- tel. 22 603 25 80 lub 112
- 3) Obowiązki dyżurnego lotniskowej służby ruchu naziemnego:
- a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - b) zarządza blokadę strefy zastrzeżonej lotniska, w tym wewnętrznych dróg dojazdowych oraz dróg kołowania dla pojazdów nie uczestniczących w zabezpieczeniu ochrony lotniska Warszawa-Babice;
  - c) sprawdza stan techniczny naziemnych urządzeń nawigacyjnych oraz sprzętu wykorzystywanego do ochrony strefy zastrzeżonej lotniska Warszawa-Babice;

- d) nadzoruje i kontroluje ruch wszelkich pojazdów uczestniczących w ochronie lotniska i zabezpieczeniu jego działalności operacyjnej;
  - e) na bieżąco dokumentuje w książce wydarzeń wykonywane czynności i otrzymywane w tym zakresie dyspozycje;
  - f) utrzymuje stały kontakt oraz współpracuje z:
    - i. pełnomocnik ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 w. 102, 504 315 868,
    - ii. Zakładową służbą ratownictwa lotniskowego lotniska Warszawa-Babice - tel. w. 333,
    - iii. kierownikiem zmiany ochrony lotniska - tel. w. 128,
    - iv. policją (z zadaniem blokady strefy zastrzeżonej lotniska) - tel. 603 25 80 lub 112;
- 4) Kierownik zmiany ochrony lotniska Warszawa-Babice.
- a) ustala rodzaj występującego zagrożenia, ilość sprawców, miejsce zagrożenia oraz sposób działania sprawców;
  - b) w zależności od obiektu i miejsca działania sprawcy (sprawców)
    - np.: pomieszczenia, terminalu, wnętrza statku powietrznego, podejmuje stosowne działania, a w szczególności:
    - i. siłami strażników ochrony lotniska zabezpiecza na zewnątrz wszystkie wejścia do budynku „Wieża Babice” i budynku administracyjnego, w celu niedopuszczenia do oddalenia się sprawców aktu bezprawnej ingerencji,
    - ii. podejmuje działania opóźniające przedostanie się sprawcy aktu bezprawnej ingerencji do statku powietrznego w celu ucieczki, stosując między innymi blokadę fizyczną i techniczną wyjść i przejść do strefy zastrzeżonej lub stosuje inne przedsięwzięcia w tym kierunku, w zależności od sytuacji;
  - c) niezależnie od podjętych czynności zmierzających do opanowania istniejącego zagrożenia nadzoruje i kontroluje wewnętrzne drogi dojazdowe, drogi kołowania, płyty postojowe od strony bram wjazdowych nr 1, 2, 3 i 4 na teren lotniska oraz stawia w stan pogotowia pracowników służby ochrony lotniska;
  - d) organizuje dodatkowe posterunki ochronne lotniska przy głównej bramie wjazdowej lotniska oraz na płycie postojowej nr 1 (załącznik nr 7);
  - e) powiadamia o zagrożeniu aktem bezprawnej ingerencji samochodową grupę interwencyjną agencji ochrony lotniska i wyznacza im miejsce przebywania w rejonie progów drogi startowej z zadaniem niedopuszczenia do ucieczki sprawców aktu bezprawnej ingerencji podczas kołowania statku powietrznego;
  - f) wyznacza pracownika służby ochrony lotniska do pilotowania interweniujących sił policji.
- 5) Schemat działania personelu kierowniczego i osób funkcyjnych po uzyskaniu informacji o zagrożeniu środkami masowego rażenia:
- a) uruchomić Centrum Koordynacji Antykryzysowej;
  - b) zapewnić dostęp do informacji mogących mieć znaczenie w ewentualnych negocjacjach z terrorystami;
  - c) zwołać sztab kryzysowy,



**2. Zagrożenie statku powietrznego znajdującego się w powietrzu.**

1) W sytuacji wystąpienia realnego zagrożenia środkami masowego rażenia statku powietrznego

wykonującego lot do lotniska Warszawa-Babice - informator AFIS lotniska Warszawa-Babice

powiadomiona poprzez ATC lub inną drogą kieruje się poniższymi zasadami:

- a) w miarę możliwości podejmuje działania zmierzające do sprowadzenia statku powietrznego na lotnisko zapewniając mu:
  - i. pierwszą kolejność do lądowania,
  - ii. oświetlenie drogi startowej, dróg kołowania i płyty postojowej,
  - iii. informację meteorologiczną,
  - iv. retranslację przekazywanych informacji.
- b) w działaniach zmierzających do rozwiązania sytuacji kryzysowej bierze pod uwagę opinię dowódcy statku powietrznego. Bezpieczeństwo załogi i pasażerów jest naczelną maksymą dla wszystkich uczestników podejmowania decyzji;
- c) dowódca statku powietrznego jest całkowicie odpowiedzialny za sprawy dotyczące reakcji na zagrożenie środkami masowego rażenia. Odpowiednie działania powinien on podejmować zgodnie ze swoją wiedzą, doświadczeniem i oceną sytuacji oraz procedurą określoną Programie Ochrony;
- d) jeśli jest to możliwe informator AFIS powinien:
  - i. powiadomić użytkownika statku powietrznego o zaistniałej sytuacji,
  - ii. powiadomić Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (ASM-3) o zaistniałej sytuacji zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji;
  - iii. powiadomić stanowisko kontroli ruchu lotniczego (ATC) lotniska Warszawa Okęcie oraz szefa zmiany (kierownika ATM);
- e) biorąc pod uwagę stopień zagrożenia i determinację sprawców należy działać rozważnie. Pozwolić załodze na nawiązanie kontaktu ze sztabem kryzysowym lotniska Warszawa-Babice;
- f) po lądowaniu wydaje dowódcy statku powietrznego polecenie ustawienia statku powietrznego w określonym miejscu lotniska.

2) Obowiązki dyżurnego informacji lotniczej lotniska Warszawa-Babice po uzyskaniu informacji o zagrożeniu statku powietrznego znajdującego się w powietrzu:

- a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
- b) uzgadnia z służbą informacji powietrznej – sektor FIS WARSZAWA i FIS OLSZTYN sytuację ruchową w rejonie lotniska Warszawa-Babice i uzgadnia możliwość skierowania przylatujących na inne lotnisko;
- c) zbiera informacje w celu ustalenia:
  - i. właściciela (użytkownika),
  - ii. warunków eksploatacyjnych w tym ilości posiadanego paliwa,
  - iii. planowanego miejsca lądowania i miejsca startu.
  - iv. ilości personelu załogi i pasażerów oraz ich danych personalnych,
  - v. żądań sprawców/y zagrożenia środkami masowego rażenia,



- d) sporządza notatkę z uzyskanych informacji i przekazuje ją przewodniczącemu sztabu kryzysowego;
- e) sprawdza gotowość służb ochrony lotniska i wpisuje w brudnopis nazwiska osób pełniących służbę ochrony lotniska oraz czas, od kiedy rozpoczęli ją pełnić;
- f) przekazuje natychmiast odbierane informacje o rzeczywistej sytuacji zagrożonego w tym pasażerów i załogi informatorowi AFIS, a po zwołaniu sztabu kryzysowego jego przewodniczącemu;
- g) niezwłocznie odczytuje depesze AMHS, depesze meteorologiczne oraz natychmiast reaguje na ich treść
  - h) analizuje i przekazuje informatorowi (przewodniczącemu sztabu kryzysowego) przyjętą od załóg pocztę, odebrane telefonogramy oraz inne informacje przesyłane faksem, pocztą elektroniczną, itp.;
  - i) niezwłocznie informuje adresata o przyjęciu depeszy, jeżeli z treści wynika taka konieczność;
  - j) niezwłocznie przekazuje za zgodą informatora (przewodniczącego sztabu kryzysowego) uzyskane informacji zainteresowanym osobom;
  - k) zbiera informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym oraz zapewnia aktualność informacji meteorologicznej w FIR-Warszawa;
  - l) utrzymuje stały kontakt z:
    - i. pełnomocnikiem ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 w. 102, kom. 504 315 868,
    - ii. służbą informacji powietrznej - sektor FIS-Okęcie tel. 22 574 55 85,
    - iii. kierownikiem zmiany służby ochrony lotniska - tel. w. 128,
    - iv. pogotowiem ratunkowym - tel. 999 lub 112.
- 3) Obowiązki dyżurnego służby ruchu naziemnego:
  - a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - b) zarządza blokadę strefy zastrzeżonej lotniska, w tym wewnętrznych dróg dojazdowych oraz dróg kołowania dla pojazdów nie uczestniczących w zabezpieczeniu ochrony lotniska Warszawa-Babice;
  - c) sprawdza stan techniczny naziemnych urządzeń nawigacyjnych oraz sprzętu wykorzystywanego do ochrony strefy zastrzeżonej lotniska Warszawa-Babice;
  - d) nadzoruje i kontroluje ruch wszelkich pojazdów uczestniczących w ochronie lotniska i zabezpieczeniu jego działalności operacyjnej;
  - e) na bieżąco dokumentuje w książce wydarzeń wykonywane czynności i otrzymywane w tym zakresie dyspozycje;
  - f) utrzymuje stały kontakt oraz współpracuje z:
    - i. pełnomocnika ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 w. 102, kom. 504 315 868
    - ii. zakładową służbą ratownictwa lotniskowego lotniska Warszawa-Babice - tel. w. 333,
    - iii. policją w zakresie blokady strefy zastrzeżonej lotniska.

- 4) Kierownik zmiany służby ochrony lotniska Warszawa-Babice.
- a) ustala i uzgadnia z zarządzającym lotniskiem rodzaj występującego zagrożenia;
  - b) niezależnie od podjętych czynności zmierzających do opanowania istniejącego zagrożenia nadzoruje i kontroluje wewnętrzne drogi dojazdowe, drogi kołowania, płyty postojowe od strony bram wjazdowych nr 1, 2, 3 i 4 na teren lotniska oraz stawia w stan pogotowia pracowników służby ochrony lotniska;
  - c) organizuje dodatkowe posterunki ochronne lotniska przy głównej bramie wjazdowej lotniska oraz na płycie postojowej nr 1 (załącznik nr 1);
  - d) powiadamia o zagrożeniu aktem bezprawnej ingerencji samochodową grupę interwencyjną agencji ochrony lotniska i wyznacza im miejsce przebywania w rejonie progów pasa drogi startowej z zadaniem niedopuszczenia żadnych osób w rejon kołowania statku powietrznego;
  - e) wyznacza pracownika służby ochrony lotniska do pilotowania interweniujących sił policji.
- 5) Schemat działania personelu kierowniczego i osób funkcyjnych po powiadomieniu o zagrożeniu środkami masowego rażenia statku powietrznego:
- a) uruchomić Centrum Koordynacji Antykryzysowej;
  - b) zapewnić dostęp do informacji mogących mieć znaczenie w ewentualnych negocjacjach z terrorystami;
  - c) zwołać sztab kryzysowy.

#### **5.4.5 Procedury alarmowe w przypadku niespodziewanych sytuacji wysokiego ryzyka.**

1. Procedury postępowania kierownik lotniska po przyjęciu informacji o zagrożeniu dotyczącym parkowanego lub hangarowanego statku powietrznego, obiektów lotniska Warszawa-Babice i obiektów będących w użytkowaniu przewoźników lotniczych:
  - a) osoba, członek personelu operacyjnego, technicznego, która otrzymała telefoniczną informację o zagrożeniu zobowiązana jest:
    - i. wypełnić "Kwestionariusz przyjęcia informacji o sytuacji wysokiego ryzyka" - patrz (załącznik nr 11 - druk ten dostępny jest przy telefonie w każdym pomieszczeniu biurowym zarządzającego lotniskiem),
    - ii. powiadomić zarządzającego lotniskiem 22 601 33 29 oraz WCZK wywołanie poprzez bezpośredni r/tel.,990" lub tel. 112,
    - iii. powiadomić bezpośredniego przełożonego - kierownik lotniska: tel. 261 855 481 w 100 lub 261 855 900.
  - b) osoba, która przyjęła informację o zagrożeniu, jest zobowiązana do pozostania w pracy do czasu przybycia Policji;
  - c) bezpośredni przełożony odpowiedzialny jest za realizację powyższego obowiązku przez podległego mu pracownika;
2. Procedura postępowania personelu, pracowników zatrudnionych na lotnisku Warszawa-Babice w przypadku sytuacji kryzysowej dotyczącej operacji wykonywanej statkiem powietrznym lub obiektów, instalacji i urządzeń lotniska:
  - a) dyżurny informacji lotniczej bezzwłocznie zawiadamia:
    - w godzinach pracy (8.00-16.00):

- > kierownika lotniska; tel. 261 855 481 w.100 lub tel. 261 855 900,
- > kierownika zmiany służby ochrony lotniska - tel. 261 855 481 w. 128,
- > Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego – powiadamia dyżurny AFIS poprzez bezpośredni r/tel. – wywołanie „990” lub tel.112
  - poza godzinami pracy lub w dni świąteczne w następującej kolejności:
- > dyżurnego służby AFIS lotniska Warszawa-Babice tel. 261 855 369
  - > dyżurnego komisariatu Policji Warszawa-Bemowo - 22 603 25 80 lub komisariat Warszawa IV tel. 22 603 94 50,
- > kierownika zmiany służby ochrony lotniska - tel. 261 855 481 w. 128,
- > kierownika lotniska - tel. 261 855 481 w.100 lub 261 855 900;
  - b) zarządzający lotniskiem w Centrum Koordynacji Antykryzysowej powołuje sztab kryzysowy, który zbiera się w składzie określonym w p. 5.4.1. W przypadku nieobecności osoby powiadamianej, na spotkanie powinna przybyć osoba ją zastępująca,
  - c) sztab kryzysowy po wysłuchaniu opinii mających na celu dokonanie likwidacji istniejącego zagrożenia, w przypadku uznania groźby za realną lub wątpliwą decyduje o powiadomieniu dowódcy statku powietrznego,
  - d) powiadomiony o zagrożeniu dowódca statku powietrznego postępuje według następującej procedury:
    - i. wyprowadza pasażerów ze statku powietrznego,
    - ii. z pomocą personelu zakładowej służby ratownictwa lotniskowego odholowuje statek powietrzny na specjalnie do tego celu przeznaczonej stoisko dla statków powietrznych ze względu bezpieczeństwa usytuowane w strefie zastrzeżonej lotniska (Program Ochrony Lotniska - załącznik nr 7),
      - e) jeśli zagrożenie zostanie zakwalifikowane jako nierealne, nie są podejmowane żadne dalsze czynności.
      - f) w przypadku zaistnienia niespodziewanej sytuacji wysokiego ryzyka zarządzający lotniskiem powiadamia służbę ochrony lotniska oraz inne służby zgodnie z „Planem Działania w Sytuacji Zagrożenia”.
      - g) informacje są przekazywane najszybszymi dostępnymi środkami bez względu na porę doby.

#### **5.4.6 Działania i procedury stosowane w przypadku zagrożenia bombowego.**

##### **5.4.6.1. Zasady ogólne.**

- a) każda groźba czy informacja dotycząca zamachu bombowego (telefoniczna, elektroniczna, ustna, listowna, itp.) musi być traktowana poważnie, celem określenia stopnia zagrożenia i podjęcia właściwych działań.
- b) w przypadku zagrożenia zamachem bombowym statku powietrznego na ziemi lotniska Warszawa-Babice, według ogólnie stosowanych zasad, w pierwszej kolejności powiadamiane są Policja, Straż Graniczna lub Służba Ochrony Lotniska.
- c) na lotnisku Warszawa-Babice są to:
  - i. Dyżurny AFIS powiadamia Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego poprzez bezpośrednie łącze r/tel. – wywołanie „990” lub tel.112;

- ii. zarządzający lotniskiem - tel. 22 361 33 29 i kierownik lotniska 261 855 481 w 100, fax. 261 855 363, e-mail; [kierowniklotniska@cul.com.pl](mailto:kierowniklotniska@cul.com.pl)
  - iii. służba ratownictwa lotniskowego - tel. 261 855 481 w 333, R/tlf-33;
  - iv. jednostkę Państwowej Straży Pożarnej tel. 998 lub 022 596 70 70;
  - v. kierownik zmiany służby ochrony lotniska - tel. 261 855 481 w. 128;
- d) za powiadomienie powyższych służb odpowiedzialny jest informator AFIS lotniska Warszawa-Babice lub pracownik, który odebrał informację lub wie o zagrożeniu;
- e) w przypadku zagrożenia zamachem bombowym infrastruktury, urządzeń lub wyposażenia użytkowanego przez zarządzającego lotniskiem lub przewoźników lotniczych:
- i. zarządza i przeprowadza natychmiastową ewakuację personelu z zagrożonych pomieszczeń,
  - ii. informuje o zaistniałej sytuacji służby ochrony lotniska,
  - iii. stosuje się do wskazówek i poleceń przedstawicieli służb ochrony.

#### 5.4.7 Przyjmowanie informacji telefonicznej o zagrożeniu bombowym.

1. Sposób postępowania w sytuacji przyjmowania informacji o planowanym zamachu za pomocą telefonu:
  - a) postaraj się, aby przy rozmowie telefonicznej była obecna jeszcze jedna osoba, (jeśli istnieje taka możliwość włącz opcję zapisu rozmowy);
  - b) staraj się podtrzymać rozmowę. Powiedz osobie telefonującej, że jesteś wdzięczny / wdzięczna za okazaną pomoc i przekazanie wiadomości. Pamiętaj, że osoby informujące o zamachu bombowym są często osobami nie zrównoważonymi psychicznie. Takie osoby zwykle oczekują zwrócenia na siebie uwagi. W przypadku wykazania zainteresowania można uzyskać informacje dotyczące rejsu/trasy, rodzaju/typu samolotu, miejsca umieszczenia bomby, jej wyglądu, rodzaju oraz inne wiadomości pomocne przy działaniach zmierzające do zminimalizowania lub uniknięcia zagrożenia. Zapisz przekazaną informację;
  - c) poproś, aby rozmówca powtórzył wiadomość, aby upewnić, że informacja została zapisana lub nagrana bez błędów. Staraj się zauważyć zmiany w sposobie wymowy lub akcentowania słów;
  - d) unikaj przerywania rozmowy, używania zwrotów w rodzaju: "proszę chwilę poczekać". Powyższe zachowanie może spowodować panikę u osoby dzwoniącej i przerwanie połączenia;
  - e) słuchaj uważnie dzwoniącego zwracając uwagę na akcent, sposób wymawiania słów itp.;
  - f) zwracaj uwagę na dźwięki w tle rozmowy;
  - g) zapytaj osobę dzwoniącą o nazwisko, adres i numer telefonu;
  - h) wypełnij "Kwestionariusz przyjęcia informacji o sytuacji wysokiego ryzyka" dotyczącej zagrożenia bombowego (załącznik nr 11).

## 2. Sposób postępowania po otrzymaniu pisemnej informacji o planowanym zamachu bombowym (list, kartka papieru, poczta elektroniczna, SMS itp.):

- a) w przypadku otrzymania informacji o zagrożeniu listownie lub poprzez podrzucenie zapisanej kartki papieru należy podczas zapoznawania się z informacją tam zawartą, starać się nie uszkodzić przedmiotowej kartki;
- b) poinformować kierownika lotniska o sytuacji;
- c) osoba przyjmująca informację powinna:
  - i. sporządzić opis informacji (nie wolno stosować do tego celu urządzeń kopiujących typu skaner, kserograf, faks),
  - ii. zabezpieczyć oryginał informacji poprzez umieszczenie go w czystej kopercie lub folii, następnie umieścić w miejscu niedostępnym dla innych osób do czasu przekazania dokumentu przedstawicielowi policji celem wykonania ekspertyz kryminalistycznych,
  - iii. do dalszych czynności wynikających z realizacji niniejszych procedur postępowania należy używać wyłącznie sporządzonego odpisu informacji o zagrożeniu;
- d) w przypadku otrzymania informacji o niebezpieczeństwie drogą elektroniczną lub SMS - em, należy ją odczytać, sporządzić notatkę i zachować tą informację w pamięci komputera lub telefonu komórkowego. W przypadku e-mail'a nie akceptować zapytania; „czy dokonać zapisu zmian” - przy zamykaniu go;
- e) natychmiast po otrzymaniu pisemnej informacji o zagrożeniu bombowym, osoba otrzymująca informację, powiadamia wszystkich zainteresowanych zgodnie z następującą procedurą:
  - W godzinach pracy (08.00-16.00):
    - > zarządzającego lotniskiem; tel. 22 361 33 29 i kierownika lotniska tel. 261 855 481 w 100 lub 261 855 900, fax. 261 855 363, e-mail; [kierowniklotniska@cul.com.pl](mailto:kierowniklotniska@cul.com.pl)
    - > dyżurnego informatora służby AFIS lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 369 lub 261 855 481 w 116, fax 261 855 368
    - > Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego – powiadamia dyżurny AFIS poprzez bez[pośredni r/tel. – wywołanie „990” lub tel.112
  - Poza godzinami pracy lub w dni świąteczne w następującej kolejności:
    - > dyżurnego informatora służby AFIS lotniska Warszawa-Babice tel. 261 855 369 lub 261 855 481 w 116, fax 261 855 368,
    - > Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego – powiadamia dyżurny AFIS poprzez bez[pośredni r/tel. – wywołanie „990” lub tel.112
    - > kierownika zmiany służby ochrony lotniska - tel. 261 855 481 w 128,
    - > kierownika lotniska poprzez służbę AFIS, e-mail; [kierowniklotniska@cul.com.pl](mailto:kierowniklotniska@cul.com.pl), oraz pozostać w miejscu przyjęcia informacji.

### 5.4.8 Sposób postępowania w przypadku otrzymania bezpośredniej ustnej informacji o planowanym zamachu bombowym.

1. W przypadku otrzymania przez służbę AFIS (pracownika zatrudnionego na lotnisku) bezpośredniej ustnej informacji o zamachu bombowym osoba, która odebrała taką informację jest zobowiązana:
  - a) dążyć do ustalenia tożsamości informatora (w miarę możliwości),



- a) podjąć próbę przekonania informatora, aby posiadane informacje przekazać policji,
- b) starać się zapamiętać cechy charakterystyczne wyglądu informatora (wiek, wzrost, płeć, kolor oczu i włosów, ubranie, cechy szczególne - blizny, tatuaże, itp.),
- c) zapamiętać sposób oddalania się informatora (środek komunikacji, ewentualnie marka, kolor i numer rejestracyjny samochodu),
- d) po otrzymaniu informacji osoba, która ją odebrała zobowiązana jest do niezwłocznego zawiadomienia policji i bezpośredniego przełożonego oraz pozostania w pracy do czasu przybycia policji.

#### 5.4.9 Procedury postępowania w przypadku zagrożenia bombowego na ziemi.

1. W przypadku, gdy zagrożenie zamachem bombowym dotyczy statku powietrznego na ziemi dowódca statku powietrznego wykonuje następujące czynności:
  - a) wyprowadza pasażerów ze statku powietrznego;
  - b) zawiadamia kierownika zarządzającego lotniskiem, który siłami personelu zakładowej służby ratownictwa lotniskowego odholowuje statek powietrzny na specjalnie do tego celu przeznaczone stoisko dla statków powietrznych ze względu bezpieczeństwa usytuowane w strefie zastrzeżonej lotniska (Program Ochrony Lotniska - załącznik nr 7);
  - c) przeszukanie statku powietrznego może odbywać się tylko przez wyspecjalizowanych funkcjonariuszy policji z wykorzystaniem listy kontrolnej danego statku powietrznego;
  - d) funkcjonariusze SG oraz policji przeprowadzają lub nadzorują wyładunek, identyfikację i przeszukanie bagażu i ładunku, w przypadku wątpliwości pozostawiają statek powietrzny, bagaż lub ładunek na stoisku ze względów bezpieczeństwa pod ochroną służby ochrony lotniska do dalszego wyjaśnienia;
  - e) jeżeli wszystko jest w porządku, dowódca załogi ponownie dokonuje załadunku pasażerów, bagażu lub ładunku, celem wykonania zaplanowanego lotu;
  - f) jeśli bomba została znaleziona w obiekcie naziemnym, należy ją zabezpieczyć tworząc wielowarstwowa kurtynę wokół niej, ewakuować wszystkie osoby z zagrożonego obiektu i terenów przyległych oraz oczekiwać na przybycie służb specjalistycznych;
  - g) za powyższe czynności odpowiedzialni są w imieniu kierownika lotniska zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych i dowódca statku powietrznego.

#### 5.4.10 Procedury postępowania w przypadku zagrożenia bombowego statku powietrznego w powietrzu:

1. W sytuacji wystąpienia realnego zagrożenia bombowego statku powietrznego wykonującego lot do lotniska Warszawa-Babice: informator AFIS lotniska Warszawa-Babice powiadomiony poprzez ATC lub inną drogą kieruje się poniższymi zasadami (**Czynności nie związane z prowadzeniem korespondencji lotniczej przejmują drugi informator AFIS będący w składzie zmiany dyżurnej**):
  - a) w miarę możliwości podejmuje działania zmierzające do sprowadzenia statku powietrznego na lotnisko zapewniając mu:

- i. pierwszą kolejność do lądowania,
  - ii. oświetlenie drogi startowej, dróg kołowania i płyty postojowej,
  - iii. informację meteorologiczną
  - iv. retranslację przekazywanych informacji;
- b) w działaniach zmierzających do rozwiązania sytuacji kryzysowej bierze pod uwagę opinię dowódcy statku powietrznego. Bezpieczeństwo załogi i pasażerów jest naczelną maksymą dla wszystkich uczestników podejmowania decyzji;
- c) dowódca statku powietrznego jest całkowicie odpowiedzialny za sprawy dotyczące reakcji na zagrożenie bombowe. Odpowiednie działania powinien on podejmować zgodnie ze swoją wiedzą doświadczeniem i oceną sytuacji oraz procedurą określoną w niniejszym Programie Ochrony;
- d) jeśli jest to możliwe informator AFIS powinien:
  - i. powiadomić użytkownika statku powietrznego o zaistniałej sytuacji,
  - ii. powiadomić Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (ASM-3) o zaistniałej sytuacji zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji,
  - iii. powiadomić szefa zmiany (kierownika ATM) oraz stanowisko kontroli ruchu lotniczego (ATC);
- e) biorąc pod uwagę stopień zagrożenia i determinację sprawców należy działać rozważnie. Pozwolić załodze na nawiązanie kontaktu ze Sztabem Kryzysowym lotniska Warszawa-Babice;
- f) po lądowaniu wydaje dowódcy statku powietrznego polecenie ustawienia statku powietrznego w określonym miejscu parkingowym lotniska (załącznik nr 12).

Obowiązki dyżurnego informacji lotniczej lotniska Warszawa-Babice po uzyskaniu informacji o zagrożeniu bombowym:

- a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
- b) uzgadnia z Ośrodkiem Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (ASM-3) sytuację ruchową w rejonie lotniska Warszawa-Babice oraz zapisuje planowane przyloty w danym dniu i uzgadnia możliwość skierowania ich na inne lotnisko;
- c) zbiera informacje w celu ustalenia:
  - i. właściciela (użytkownika),
  - ii. warunków eksploatacyjnych w tym ilości posiadanego paliwa,
  - iii. planowanego odlotu lub skąd przyleciał,
  - iv. ilości personelu załogi i pasażerów oraz ich danych personalnych,
  - v. żądań sprawców/y zagrożenia bombowego,
- d) sporządza notatkę z uzyskanych informacji i przekazuje ją przewodniczącemu sztabu kryzysowego;
- e) sprawdza gotowość służb ochrony lotniska i wpisuje w brudnopis nazwiska osób pełniących służbę ochrony lotniska oraz czas od kiedy rozpoczęli ją pełnić;
- f) przekazuje natychmiast odbierane informacje o rzeczywistej sytuacji zagrożonego w tym pasażerów i załogi informatorowi AFIS, a po zwołaniu sztabu kryzysowego jego przewodniczącemu;

- g) niezwłocznie odczytuje depesze AMHS, depesze meteorologiczne oraz natychmiast reaguje na ich treść, a także sporządza i wysyła wniosek o wydanie depesz NOTAM i SNOWTAM;
  - h) analizuje i przekazuje informatorowi (przewodniczącemu sztabu kryzysowego) przyjętą od załóg pocztę, odebrane telefonogramy oraz inne informacje przesyłane faksem, pocztą elektroniczną itp.;
  - i) niezwłocznie informuje adresata o przyjęciu depeszy, jeżeli z treści wynika taka konieczność;
  - j) niezwłocznie przekazuje za zgodą informatora (przewodniczącego sztabu kryzysowego) uzyskane informacje zainteresowanym osobom;
  - k) zbiera informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym oraz zapewnia aktualność informacji meteorologicznej w FIR-Warszawa;
  - l) utrzymuje stały kontakt z:
    - i. pełnomocnikiem ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 w 102, 504 315 868,
    - ii. służbą informacji powietrznej - sektor FIS-Okęcie tel. 22 574 55 85,
    - iii. kierownikiem zmiany służby ochrony lotniska - tel. 261 855 481 w 128,
    - iv. Pogotowiem ratunkowym - tel. 999 lub 112
    - v. Policją - tel. 997 lub 22 603 25 80 lub 112.
3. Obowiązki koordynatora ruchu naziemnego:
- a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - b) zarządza blokadę strefy zastrzeżonej lotniska, w tym wewnętrznych dróg dojazdowych oraz dróg kołowania dla pojazdów nie uczestniczących w zabezpieczeniu ochrony lotniska Warszawa-Babice;
  - c) sprawdza stan techniczny naziemnych urządzeń nawigacyjnych oraz sprzętu wykorzystywanego do ochrony strefy zastrzeżonej lotniska Warszawa-Babice;
  - d) nadzoruje i kontroluje ruch wszelkich pojazdów uczestniczących w ochronie lotniska i zabezpieczeniu jego działalności operacyjnej;
  - e) na bieżąco dokumentuje w książce wydarzeń wykonywane czynności i otrzymywane w tym zakresie dyspozycje;
  - f) utrzymuje stały kontakt oraz współpracuje z:
    - i. Pełnomocnikiem ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel.261 855 481 w 102, 504 315 868,
    - ii. służbą ratownictwa lotniskowego lotniska Warszawa-Babice - tel. w 333,
    - iii. kierownikiem zmiany służby ochrony lotniska - tel. w 128,
    - iv. policją w zakresie blokady strefy zastrzeżonej lotniska - tel.22 603 25 80.
4. Kierownik zmiany służby ochrony lotniska Warszawa-Babice.
- 1) ustala i uzgadnia z zarządzającym lotniskiem rodzaj występującego zagrożenia i sposoby przeciwdziałania;
  - 2) niezależnie od podjętych czynności zmierzających do opanowania istniejącego zagrożenia nadzoruje i kontroluje wewnętrzne drogi dojazdowe, drogi kołowania,

- płyty postojowe od strony bram wjazdowych nr 1, 2, 3 i 4 na teren lotniska oraz stawia w stan pogotowia pracowników służby ochrony lotniska;
- 1) organizuje dodatkowe posterunki ochronne lotniska przy głównej bramie wjazdowej lotniska oraz na płycie postojowej nr 1 (Program Ochrony Lotniska - załącznik nr 7);
  - 2) powiadamia o zagrożeniu aktem bezprawnej ingerencji samochodową grupę interwencyjną agencji ochrony lotniska i wyznacza im miejsce przebywania w rejonie progów głównej drogi startowej z zadaniem niedopuszczenia żadnych osób w rejon kołowania statku powietrznego;
  - 3) wyznacza pracownika służby ochrony lotniska do pilotowania interweniujących sił policji.
4. Schemat działania personelu kierowniczego i osób funkcyjnych zarządzającego lotniskiem Warszawa-Babice po powiadomieniu o zagrożeniu bombowym statku powietrznego w powietrzu:
- 1) uruchomić Centrum Koordynacji Antykryzysowej;
  - 2) zapewnić dostęp do informacji mogących mieć znaczenie w ewentualnych negocjacjach z terrorystami,
  - 3) zwołać sztab kryzysowy.

#### 5.4.11 Klasyfikacja zagrożeń zamachem bombowym.

Zagrożenia zamachem bombowym sklasyfikować można wg następujących kategorii:

**KATEGORIA CZERWONA** - zagrożenie realne i konkretne, gdy dane zawarte w informacji o zagrożeniu są na tyle szczegółowe i dokładne, że wydają się w pełni wiarygodne. W przypadku zagrożonego statku powietrznego mogą to być informacje określające kierunek rejsu, lotnisko docelowe, kraj rejestracji i typ statku powietrznego, czas odlotu, miejsce ukrycia ładunku, czas eksplozji, nazwisko terrorysty lub organizacji terrorystycznej, żądania polityczne lub finansowe, VIP-y na pokładzie i inne szczegółowe informacje. W przypadku zagrożenia obiektów i urządzeń lotniska o wiarygodności zagrożenia mogą świadczyć informacje określające nazwę terminalu, rodzaj instalacji lub urządzenia i jego lokalizację, opis ładunku wybuchowego, czas wybuchu i inne szczegółowe informacje. Przeciwdziałanie zagrożeniu bombowemu zaliczanemu do kategorii czerwonej z uwagi na duże prawdopodobieństwo zagrożenia życia lub zdrowia ludzkiego oraz uszkodzenia statku powietrznego lub urządzeń lotniska wymaga podjęcia specjalnej akcji i wprowadzenia dodatkowych nadzwyczajnych środków i procedur;

**KATEGORIA POMARAŃCZOWA** - zagrożenie wątpliwe, - gdy dane zawarte w informacji o zagrożeniu są nieprecyzyjne, choć dość szczegółowe i nie wydają się w pełni wiarygodne. Istnieją również wątpliwości, co do efektywności standardowych środków ochrony. Przeciwdziałanie zagrożeniu bombowemu zaliczonemu do kategorii pomarańczowej, z uwagi na konieczność zwiększenia efektywności normalnych środków ochrony wymaga wprowadzenia dodatkowych procedur i dokonania sprawdzeń eliminujących możliwość popełnienia błędu w ochronie;

**KATEGORIA ZIELONA** - zagrożenie ogólne (niepoważne) - gdy dane zawarte w informacji o zagrożeniu są nieprecyzyjne, ogólne i nie wydają się wiarygodne. Cel lub grupa celów zagrożenia są trudne lub wręcz niemożliwe do zidentyfikowania. Przeciwdziałanie zagrożeniu bombowemu zaliczonemu do kategorii ZIELONEJ nie wymaga

wprowadzania dodatkowych środków ochrony i uznaje się, że efektywność normalnych środków ochrony jest wystarczająca;

W przypadku zakwalifikowania zagrożenia do kategorii czerwonej lub pomarańczowej, kierownictwo nad podejmowanymi działaniami i zastosowanymi środkami ochrony przejmują służby publiczne podporządkowane ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, w zależności od posiadanych kompetencji i środków.

1. Postępowanie przewodniczącego sztabu kryzysowego na wypadek zagrożenia bombowego.

- a) uruchamia procedury powoływania sztabu kryzysowego zgodnie z pkt. 5.4.1;
- b) realizuje zasady i procedury współpracy ze sztabem kryzysowym Centrum Koordynacji Antykryzysowej lotniska bazowania lub lądowania zagrożonego statku powietrznego;
- c) uzyskuje wszystkie niezbędne informacje dotyczące pasażerów zagrożonego statku powietrznego i ich bagażu;
- d) uzyskuje pełne informacje o członkach załogi zagrożonego statku powietrznego;
- e) dostarcza pełne informacje na temat stanu technicznego statku powietrznego oraz jego załadowania i wyważenia, itp.
- f) przekazuje prezesowi ULC, w terminie 15 dni od zaistnienia sytuacji kryzysowej, informację o jej zaistnieniu, zawierającą opis zdarzenia i podjętych działaniach (załącznik nr 11 - druk ULC-gen-14/08 „Formularz zgłoszenia aktu bezprawnej ingerencji”).

#### **5.4.12 Ewakuacja i przeszukanie statku powietrznego będącego obiektem zagrożenia.**

1. Przeszukanie statku powietrznego:

- i. przeszukania statku powietrznego dokonuje załoga, a w sytuacjach szczególnych służba ochrony lotniskowej we współdziałaniu z Policją;
- ii. przeszukanie statku powietrznego obejmuje następujące elementy (bardzo podobne do listy kontrolnej, ale pod kątem ochrony):
  - kabina załogi:
    - ✓ podłoga, miejsca pod pedałami sterów i pod fotelami,
    - ✓ fotele,
    - ✓ schowki na dokumentację,
    - ✓ drzwi oraz obudowy ścian i sufitu,
    - ✓ tablice ze wskaźnikami i przyrządami,
  - kabina pasażerska:
    - ✓ podłoga, przestrzeń pod fotelami,
    - ✓ obudowa sufitu i ścian,
    - ✓ półki na bagaż podręczny,
    - ✓ schowki (wyjęcie i sprawdzenie przedmiotów znajdujących się w nich),
    - ✓ dodatkowe wyposażenie, np. apteczki,
    - ✓ identyfikacja rzeczy i przedmiotów nie posiadających właściciela,



- ✓ oparcia foteli i siedzenia, podłokietniki, miejsca na kamizelki ratunkowe i torby z kamizelkami,
- ✓ mocowania foteli i wykładzina podłogowa,
- kadłub statku powietrznego:
  - ✓ kopuła anteny radarowej,
  - ✓ panel podłączenia naziemnego źródła zasilania,
  - ✓ otwory wlotowe klimatyzacji naziemnej,
  - ✓ panel dostępu klimatyzacji naziemnej,
  - ✓ wylot powietrza chłodzenia przedziału elektroniki,
  - ✓ przedział elektroniki (w szczególności puste przestrzenie i wnęki),
- bagażnik:
  - ✓ drzwi bagażnika,
  - ✓ bagażnik,
  - ✓ obudowa sufitu i ścian bagażnika,
  - ✓ podłoga bagażnika,
  - ✓ siatki i mocowania bagażu,
- podwozie:
  - ✓ golenie podwozia i koła - opony, pierścienie kół, hamulce, amortyzatory,
- płatowiec:
  - ✓ panel tankowania,
  - ✓ otwory odpowietrzników tankowania paliwa,
  - ✓ łopaty wirnika nośnego i śmigło ogonowe - ich mocowanie, szczelność powłok,
- silniki:
  - ✓ wloty i wyloty silników,
  - ✓ przewody przepływu powietrza,
  - ✓ chwyt powietrza wymienników ciepła instalacji olejowej i pneumatycznej,
  - ✓ pokrywa uzupełniania oleju,
  - ✓ otwierane osłony silnika;

#### 5.4.13 Ewakuacja statku powietrznego.

- 1) W sytuacji wystąpienia realnego zagrożenia statku powietrznego na ziemi - przed startem lub po wylądowaniu - służba AFIS ma obowiązek zastosować następujące procedury:
  - a) ustawić statek powietrzny w miejscu wyznaczonym dla statków powietrznych ze względu bezpieczeństwa (załącznik nr 12). Jeżeli w danej chwili miejsce to jest zajęte, statek powietrzny należy ustawić w odległości co najmniej 250 m od budynków i strefy manewrowej innych statków powietrznych;
  - b) siłami służby ochrony lotniska odizolować miejsce ustawienia statku powietrznego w celu umożliwienia dowódcy statku powietrznego wyprowadzenia ze statku powietrznego pasażerów i załogi;

- 2) Dowódca statku powietrznego ma obowiązek zadbać, aby ewakuacja została przeprowadzona sprawnie, szybko i bez wywoływania paniki wśród pasażerów;
- 3) Pasażerowie i załoga po opuszczeniu statku powietrznego są następnie transportowani do wydzielonego, bezpiecznego miejsca znajdującego się w budynku „Wieża Babice”;
- 4) Wyładunek ze statku powietrznego bagażu, ładunków towarowych i poczty wykonywany jest przez personel zarządzającego lotniskiem pod nadzorem funkcjonariuszy Policji lub Straży Granicznej;
- 5) Szczegółowe przeszukanie statku powietrznego wykonywane jest przez wyspecjalizowanych funkcjonariuszy Policji lub Straży Granicznej, w zależności od uwarunkowań lokalnych, w oparciu o własne procedury. Do przeszukania mogą być wykorzystane listy kontrolne przeszukania statku powietrznego;
- 6) Jeżeli podany był czas eksplozji, na okres przekraczający zapowiadany termin wybuchu należy zastosować okres kwarantanny statku powietrznego.

#### 5.4.14 Informowanie o incydentach mających miejsce na ziemi i w powietrzu.

O incydentach bezprawnej ingerencji mających miejsce na ziemi i w powietrzu w stosunku do statku powietrznego oraz instalacji, urządzeń i obiektów lotniska Warszawa-Babice kierownik lotniska informuje dyrektora CUL i prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Przekazanie tej informacji musi nastąpić w ciągu 15 dni od zaistnienia incydentu (zdarzenia).

1. Obieg informacji:
  - 1) Podstawowe obowiązki w zakresie powiadamiania i alarmowania na lotnisku Warszawa-Babice ma pracownik pełniący w danym dniu funkcję informatora służby AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - 2) Pracownik ten posiada telefony alarmowe wszystkich służb działających na terenie lotniska. W teczce zawierającej numery telefonów alarmowych znajduje się wkładka z treścią załącznika nr 11 do niniejszego Programu Ochrony pt. „ZAGROŻENIA BOMBOWE - WYTYCZNE”;
  - 3) Treść załącznika znajduje się w sali operacyjnej.
2. Postępowanie w przypadku otrzymania informacji o planowanym akcie bezprawnej ingerencji:
  - 1) Każdy pracownik CUL, który uzyskał informację o planowanym lub istniejącym działaniu bezprawnym, ma obowiązek przekazania tej informacji swojemu przełożonemu, bądź z pominięciem drogi służbowej innym dostępnym w danej chwili przedstawicielom kierownictwa CUL lub odpowiednim służbom ochrony;
  - 2) Po otrzymaniu informacji o planowanym akcie bezprawnej ingerencji osoba, która ją otrzymała powinna pozostać w miejscu pracy do czasu przybycia odpowiednich służb ochrony w celu udzielenia odpowiednich wyjaśnień.

***Uwaga! O każdym przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej z udziałem statku powietrznego wykonującego lot międzynarodowy należy powiadomić dyżurnego operacyjnego placówki Straży Granicznej Warszawa-Okęcie tel. 22 500 35 00, 22 500 05.***

**5.4.15 Środki ostrożności.**

- 1) Dla zapewnienia wysokiego poziomu zabezpieczenia działalności operacyjnej, w tym bezpieczeństwa i ochrony statków powietrznych oraz wymaganej dyspozycyjności i skuteczności działania, wszystkim osobom wykonującym czynności operacyjne i ochronne zabrania się wykonywania takich czynności, jeżeli:
  - a) są w stanie nietrzeźwości lub w stanie wskazującym na spożycie alkoholu;
  - b) są w stanie wskazującym na użycie środków farmakologicznych, środków pobudzających, uspokajających lub narkotyków;
  - c) odczuwają jakąkolwiek dolegliwość fizyczną lub psychiczną, mogącą spowodować nie wykonanie, bądź nieprawidłowe wykonanie wymienionych czynności.
- 2) Wszystkie osoby, wykonujące czynności zabezpieczenia działalności operacyjnej i ochronnej powinny nieustannie troszczyć się o utrzymanie swoich zdolności do ich wykonywania. W tym celu zaleca się prowadzenie higienicznego trybu życia, uprawianie sportów i ćwiczeń rekreacyjnych.
- 3) Wszystkim osobom, wykonującym czynności lotnicze i ochronne zabrania się spożywać alkoholu pod żadną postacią w ciągu 24 godzin poprzedzających przystąpienie do tych czynności i w czasie ich pełnienia. Zawartość alkoholu we krwi w chwili przystąpienia do pełnienia czynności lotniczych i ochronnych nie może przekraczać 0.0 promila.
- 4) Członek personelu lotniczego lub ochronnego, który świadomie zezwala na pełnienie tych czynności innemu pracownikowi, który jest pod wpływem alkoholu lub innych środków o podobnym działaniu, popełnia przestępstwo.
- 5) Wszystkie osoby sprawujące nadzór nad wykonywaniem działalności operacyjnej i ochronnej w CUL oraz osoby działające z upoważnienia państwowego organu bezpieczeństwa i nadzoru nad lotnictwem, są zobowiązane nie dopuścić żadnej osoby do wykonywania czynności operacyjnych i ochronnych, jeżeli przewidują, że w czasie wykonywania tych czynności może wystąpić u niej dolegliwość fizyczna lub psychiczna, mogąca spowodować niebezpieczeństwo dla zdrowia lub życia jej lub innych osób.
- 6) Na żądanie osoby sprawującej nadzór nad wykonywaniem działalności operacyjnej i ochronnej na lotnisku oraz osoby działającej z upoważnienia państwowego organu bezpieczeństwa i nadzoru nad lotnictwem, każda osoba wykonująca działalność lotniczą ma obowiązek poddać się badaniom lekarskim.
- 7) Osoby, pełniące funkcje na stanowisku kierowania operacjami lotniska Warszawa-Babice, które zobowiązane są orzeczeniem komisji lotniczo-lekarskiej do używania podczas pracy szkła korekcyjnych, powinni mieć ze sobą w czasie dyżuru szkła korekcyjne.
- 8) Zabrania się palenia tytoniu w pomieszczeniach służbowych obiektów lotniska oraz w innych miejscach zastrzeżonych, a także w odległości 50 m od nich.

## 5.5 Program szkolenia personelu.

### 1. Zastosowanie Programu

- 1) Szkolenie/trening personelu zatrudnionego przez Dyrektora CUL lub osób wykonujących zadania zlecone lub inne w ramach prowadzonej lotniczej działalności gospodarczej, realizowane jest na podstawie Programu Szkolenia (Program);
- 2) Program został opracowany w zakładzie dla zapewnienia jednolitego sposobu nadzorowania kwalifikacji personelu. Procedury w nim zawarte mają zastosowanie wobec: personelu kierowniczego, operacyjnego, zabezpieczenia ratowniczo-gaśniczego, ochrony oraz innych pracowników zatrudnionych na lotnisku przez Dyrektora CUL.

### 2. Cel szkolenia.

- 1) Podstawowym celem szkolenia jest spełnienie przez CUL „Lotnisko Warszawa-Babice” wymagań zawartych w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. 2013 r., poz. 1147).
- 2) Program szkolenia ma na celu stworzenie warunków do:
  - a) zaznajomienia osób uczestniczących w zabezpieczeniu działalności operacyjnej lotniska Warszawa-Babice z nowoczesnymi procedurami i sprzętem wykorzystywanymi w zakresie ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji;
  - b) zdobycia kwalifikacji przez osoby zatrudnione w CUL „Lotnisko Warszawa-Babice” oraz wykonujące obowiązki w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego we współpracy z CUL „Lotnisko Warszawa-Babice” w zakresie wykonywanych czynności służbowych pod kątem ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji;
  - c) podniesienia świadomości pracowników w zakresie zagrożeń aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym w celu zapewnienia skutecznej realizacji Krajowego Programu szkolenia;
  - d) szkolenia merytorycznego i praktycznego zapewniającego aktualną wiedzę i motywację do realizacji zadań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
  - e) szkolenia personelu w zakresie zagadnień ujętych w Programie Ochrony Lotniska Warszawa-Babice.

### 3. Uczestnicy szkolenia

- 1) Szkolenie obejmuje w szczególności następujące kategorie osób:
  - a) kategoria 1 – osobę kierującą ochroną lotniska tj. pełnomocnika ds. ochrony lotniska oraz członków sztabów kryzysowych;
  - b) kategoria 2 – kierownika jakości, audytora kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”;
  - c) kategoria 3 – instruktora szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
  - d) kategoria 4 – pracowników służby ochrony lotniska;
  - e) kategoria 5 – pozostałych pracowników ochrony lotnictwa;
  - f) kategoria 6 – członków załóg statków powietrznych;
  - g) kategoria 7 – pracowników obsługi naziemnej przewoźników lotniczych operujących z lotniska oraz CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”;

- h) kategoria 8 – inne osoby zatrudnione przez przewoźników lotniczych oraz kierownika zarządzającego lotniska nie objęte powyżej;
- i) kategoria 12 – funkcjonariusze i pracownicy cywilni Straży Granicznej i Policji zatrudnieni na lotnisku Warszawa-Babice;
- j) kategoria 16 – inni pracownicy pełniący obowiązki służbowe w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą.

2) Podstawowe kwalifikacje osób podlegających szkoleniom:

- a) kwalifikacje merytoryczne niezbędne do ukończenia szkolenia;
- b) **nienaganna opinia służbowa;**
- c) zgłoszenie przez przełożonego lub osobę odpowiedzialną za ochronę tj. pełnomocnika ds. ochrony CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”;
- c) zakwalifikowanie do udziału w szkoleniu przez zastępcę kierownika lotniska ds. operacyjnych operacyjnego w terminie określonym w harmonogramie szkoleń.

**Uwaga!**

***Udział w szkoleniu przeprowadzonym przez odpowiedni organ Unii Europejskiej, Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz inne międzynarodowe organizacje lotnicze wymaga akceptacji Prezesa ULC, po uprzednim wypełnieniu i przesłaniu do Prezesa ULC formularza aplikacyjnego organizatora szkolenia.***

**4. Rodzaje szkoleń**

- 1) W CUL „Lotnisko Warszawa-Babice” w zakresie ochrony przewozów przed aktami bezprawnej ingerencji wyróżnia się następujące rodzaje szkoleń:
  - a) świadomości ochrony lotnictwa;
  - b) podstawowe;
  - c) okresowe;
  - d) doskonalące;
  - e) specjalistyczne.
- 2) Szkoleniu świadomości ochrony lotnictwa:
  - a) podlegają wszystkie osoby, o których mowa w pkt. 3;
  - b) szkolenie, przeprowadza się w terminie do 1 miesiąca od dnia zatrudnienia lub rozpoczęcia pełnienia służby na lotnisku,
  - c) w przypadku osób pełniących obowiązki służbowe w strefie zastrzeżonej lotniska szkolenie poprzedza wydanie przepustki stałej lub okresowej,
  - d) szkolenie świadomości ochrony lotnictwa ma na celu zapoznanie uczestników szkolenia z aktualnymi zagrożeniami w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego oraz sposobami przeciwdziałania tym zagrożeniom,
  - e) szkolenie świadomości ochrony lotnictwa obejmuje w szczególności:
    - i. obowiązujące uregulowania prawne w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
    - ii. genezę i istotę terroryzmu międzynarodowego,
    - iii. zagrożenia w dziedzinie ochrony lotnictwa oraz sytuacje kryzysowe będące następstwem tych zagrożeń,
    - iv. metody zapobiegania, przeciwdziałania oraz ograniczania skutków sytuacji kryzysowych,



- v. system wymiany informacji pomiędzy podmiotami szczebla lokalnego w sytuacji kryzysowej,
- vi. mechanizm funkcjonowania systemu przepustowego oraz zasady poruszania się w strefach zastrzeżonych,
- vii. dane teleadresowe służb ochrony oraz zasady ich powiadamiania o zagrożeniach.

## 3) Podstawowe:

- a) szkoleniu podstawowemu podlegają osoby, o których mowa w pkt. 3, przed podjęciem pracy w lotnictwie cywilnym;
- b) w przypadku braku możliwości przeprowadzenia szkolenia podstawowego przed podjęciem pracy w lotnictwie cywilnym szkolenie to przeprowadza się w najszybszym możliwym terminie, nie przekraczającym 3 miesięcy od dnia zatrudnienia lub rozpoczęcia służby na danym lotnisku;
- c) osoby, o których mowa w pkt. 3. poddaje się natychmiastowemu szkoleniu świadomości ochrony lotnictwa w zakresie wiedzy dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym przed aktami bezprawnej ingerencji.

## 4) Okresowe:

- a) szkolenie okresowe, odnawiające i utrwalające znajomość zagadnień szkolenia podstawowego, prowadzi się w zależności od potrzeb z częstotliwością zależną od kategorii osób szkolonych, przy czym:
  - i. dla członków załóg statków powietrznych - nie rzadziej niż raz na 2 lata,
  - ii. dla pozostałych osób - nie rzadziej niż raz na 3 lata;
- b) w przypadku szkolenia okresowego, uwzględnia się elementy, o których mowa w pkt. 2 ppkt. 2) (świadomość bezpieczeństwa).

## 5) Doskonalące i specjalistyczne:

- a) szkoleniu doskonalącemu i specjalistycznemu podlegają osoby, o których mowa w pkt. 3;
- b) szkolenia specjalistyczne prowadzone są w zależności od potrzeb ze szczególnym uwzględnieniem ujawnionych nowych zagrożeń dla lotnictwa cywilnego lub stosowania nowych technik i urządzeń zapewniających ochronę lotnictwa cywilnego;
- c) w programie szkoleń doskonalących uwzględnia się ponadto:
  - i) aktualne kierunki i stan zagrożenia lotnictwa cywilnego aktami bezprawnej ingerencji,
  - ii) wytyczne europejskich i międzynarodowych organizacji lotniczych w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, a w szczególności postanowienia standardowych pakietów szkoleniowych ICAO oraz innych organizacji lotnictwa cywilnego,
  - iii) w przypadku gdy szkolenie doskonalące uwzględnia zagadnienia przewidziane w programie szkolenia okresowego, szkolenie to zalicza się również jako odbyte szkolenie okresowe.



MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE



MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE



6) Zakres szkoleń:

Lp.	Kategoria	1,2,3,4,5	6	7	8	12, 16
	Szkolenie					
1.	Świadomość ochrony lotnictwa cywilnego	Przed wydaniem przepustki osobowej, nie później niż 3 miesiące od dnia zatrudnienia. Zapoznanie uczestników szkolenia z aktualnymi zagrożeniami w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego oraz sposobami przeciwdziałania tym zagrożeniom.				
2.	Podstawowe	wg modułów 1 do 13				
3.	Okresowe	W zależności od potrzeb wg modułów 1,2,4,5,9,11.				
4.	Doskonalące i specjalistyczne	W zależności od potrzeb ze szczególnym uwzględnieniem ujawnionych nowych zagrożeń dla lotnictwa cywilnego lub stosowania nowych technik i urządzeń zapewniających ochronę lotnictwa cywilnego.				

Wydanie I / 2011	Strona 57 z 86
Numer zmiany: 0/.	



Lp.	Zagadnienie	Szkolenie podstawowe	Szkolenie okresowe				Szkolenie doskonalące i specjalistyczne
		Kategoria 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 16	Kategoria 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 16	Kategoria 6		Kategoria 12	Kategoria 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 16
1.	Moduł 1	x	x	x	Nie rzadziej niż co 2 lata	x	x
2.	Moduł 2	x	x oprócz 7				Ujawnione nowe zagrożenia dla lotnictwa cywilnego lub zastosowanie nowych technik i urządzeń zapewniających ochronę lotnictwa cywilnego
3.	Moduł 3	x	x oprócz 16	x			
4.	Moduł 4	x	x				
5.	Moduł 5	x	x oprócz 16	x			
6.	Moduł 6	x	x oprócz 5, 8 i 16	x			
7.	Moduł 7	x	x oprócz 5 i 16	x			
8.	Moduł 8	x	x oprócz 5, 8 i 16				
9.	Moduł 9	x	x oprócz 5, 7, 8 i 16	x			
10.	Moduł 10	x	x	x			
11.	Moduł 11	x	x oprócz 5, 7 i 16				
12.	Moduł 12	x	x oprócz 3, 5, 7, 8 i 16				
13.	Moduł 13	x	x oprócz 4, 5, 7 i 16	x			

*Nie rzadziej niż co 2 lata*



**5. Techniki szkoleń podstawowych, okresowych, doskonalących i specjalistycznych.**

## 1) Zajęcia stanowiskowe;

- a) zajęcia stanowiskowe polegają na wykonywaniu czynności służbowych na zajmowanych stanowiskach pracy;
- b) zajęcia stanowiskowe przeprowadza instruktor szkolenia o co najmniej dwuletnim doświadczeniu i umiejętnościach zawodowych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- c) osoba uczestnicząca w zajęciach stanowiskowych podlega ocenie instruktora szkolenia, pod którego kierunkiem była szkolona;
- d) ocena, o szkolonego, wydana w formie pisemnej ma charakter opisowy i powinna zawierać jednoznaczne sformułowanie oceniające, czy osoba szkolona może przystąpić do samodzielnej pracy na danym stanowisku związanym z ochroną lotnictwa cywilnego;
- e) w celu zapewnienia obiektywnej oceny umiejętności osoby szkolonej, w zajęciach stanowiskowych należy stosować zasadę rotacji instruktorów szkolenia.

## 2) Wykłady i ćwiczenia;

- a) wykłady i ćwiczenia polegają na przekazaniu wiedzy teoretycznej oraz praktycznym zweryfikowaniu zakresu jej zrozumienia i umiejętności praktycznego zastosowania przez osobę podlegającą szkoleniu;
- b) wykłady mają formę ustnego przekazu informacji, a w zależności od potrzeb mogą być prowadzone z wykorzystaniem środków multimedialnych;
- c) ćwiczenia mają formę zajęć praktycznych realizowanych w oparciu o przygotowane wzorce formularzy, pomoce dydaktyczne oraz zagadnienia problemowe wymagające pracy zespołowej, z uwzględnieniem tematyki prowadzonego wykładu.

## 3) Seminaria tematyczne;

Seminaria tematyczne stanowią pomocniczą technikę procesu szkolenia w szczególności w stosunku do szkoleń doskonalących lub specjalistycznych

## 4) Konferencje i narady szkoleniowo-metodyczne;

- a) konferencje i narady szkoleniowo-metodyczne mają na celu podsumowanie działalności w zakresie wybranej tematyki z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego;
- b) tematyka konferencji, uwzględnia, w zależności od potrzeb, analizę i ocenę:
  - i) wykonanego planu szkoleń,
  - ii) efektywności szkoleń na podstawie przeprowadzonych kontroli jakości.

**6. Personel szkolenia.**

- 1) Instruktor szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego - osoba wpisana przez prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na listę instruktorów szkolenia. Instruktorzy nie będący pracownikami CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”, wyznaczeni przez prezesa ULC. Instruktorzy wewnętrzni CUL „Lotnisko Warszawa-Babice” na wniosek zarządzającego.

## a) kwalifikacje instruktora:

- i) niekaralność za przestępstwo popełnione umyślnie,

Wydanie I / 2011	Strona 59 z 86
Numer zmiany: 0/.	

- ii) poświadczenie bezpieczeństwa upoważniające do dostępu do informacji niejawnych o klauzuli co najmniej zastrzeżone,
- iii) znajomość i umiejętność stosowania w praktyce krajowych i międzynarodowych uregulowań prawnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, ze szczególnym uwzględnieniem Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego,
- iv) doświadczenie i wiedza w zakresie funkcjonowania ochrony podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą uzyskane w wyniku co najmniej dwuletniego zatrudnienia na stanowisku związanym z ochroną lotnictwa cywilnego,
- v) kwalifikacje w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, potwierdzone ukończeniem kursu instruktora ochrony lotnictwa cywilnego oraz co najmniej jednego z następujących obszarów:
  - (a) audytor lub inspektor kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
  - (b) zarządzanie ochroną lotnictwa cywilnego,
  - (c) zarządzanie ochroną lotnictwa cywilnego w sytuacjach kryzysowych,
  - (d) ochrona portu lotniczego,
  - (e) ochrona przewoźnika,
  - (f) ochrona ładunków towarowych.
- vi) na wniosek kierownika lotniska Warszawa-Babice, prezes ULC może, na czas nie przekraczający 24 miesięcy, wpisać na listę instruktorów szkolenia osobę nie spełniającą wymagań, jeżeli doświadczenie oraz wiedza fachowa tej osoby dają rękojmię należytego wypełniania zadań. Instruktor powinien spełniać wszystkie wymagania, w terminie do 24 miesięcy od dnia wpisania na listę instruktorów szkolenia;
- vii) jeżeli instruktor szkolenia nie brał udziału w co najmniej jednym szkoleniu związanym z ochroną lotnictwa cywilnego w ciągu 12 miesięcy od dnia wpisania na listę instruktorów szkolenia lub dnia ostatnio przeprowadzonego przez niego szkolenia, jest on obowiązany do złożenia egzaminu przed Krajową Komisją Instruktorów Ochrony Lotnictwa Cywilnego, powołaną przez Prezesa ULC;
- viii) prezes ULC skreśla instruktora z listy instruktorów szkolenia w przypadku:
  - (a) rezygnacji złożonej w formie pisemnej Prezesowi ULC,
  - (b) niespełnienia jednego z wymogów dotyczących instruktora.

## b) podstawowe zadania instruktora

- i) właściwy dobór środków metodycznych, stosowany do celu, treści i rodzaju szkolenia, a także ich dostosowanie do poziomu wiedzy i umiejętności uczestników szkolenia,
- ii) przygotowanie konspektów i pomocy dydaktycznych,
- iii) dbałość o precyzyjną i zwięzłą formę przekazywanej treści,
- iv) stosowanie pytań sprawdzających opanowanie materiału szkoleniowego,
- v) prowadzenie dyskusji oraz ćwiczeń problemowych podczas szkolenia,
- vi) współudział w przygotowaniu rocznego sprawozdania z przeprowadzonych szkoleń,
- vii) w zależności od potrzeb - zapewnienie poufności prowadzonych szkoleń oraz ich wyników

## 2) Wewnętrzny koordynator szkolenia

- a) właściwości wewnętrznego koordynatora szkolenia
  - i) prowadzenie dokumentacji z realizowanych szkoleń wewnętrznych,
  - ii) wydawanie zaświadczeń ukończenia szkolenia wewnętrznego,
  - iii) sprawowanie nadzoru nad realizacją Krajowego Programu Szkolenia przez kierownika zarządzającego lotniskiem,
  - iv) opracowywanie w trybie ochrony informacji niejawnych rocznego ramowego planu szkoleń wewnętrznych i oznaczenia go klauzulą „zastrzeżone”,
  - v) przygotowanie rocznego sprawozdania z przeprowadzonych szkoleń wewnętrznych, uwzględniającego w szczególności dane dotyczące liczby przeprowadzonych szkoleń wewnętrznych, ich rodzaju oraz liczby uczestników wraz z uzyskanymi przez nich wynikami,
  - vi) reagowanie na uchybienia stwierdzone w czasie prowadzonego szkolenia, jeżeli ich usunięcie jest niezbędne do zapewnienia jakości procesu szkoleniowego;
- b) wewnętrzny koordynator szkolenia przekazuje krajowemu koordynatorowi szkolenia:
  - i) roczne sprawozdanie z wykonania szkoleń wewnętrznych - w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku za rok poprzedni,
  - ii) roczny ramowy plan szkoleń wewnętrznych - w terminie do dnia 1 listopada każdego roku kalendarzowego na rok następny,
  - iii) program szkolenia - w terminie do 30 dni przed rozpoczęciem szkolenia,
  - iv) konspekt szkolenia - w terminie 30 dni przed rozpoczęciem szkolenia,
  - v) harmonogram szkolenia - w terminie do dnia 1 listopada każdego roku kalendarzowego na rok następny,
  - vi) zmiany w harmonogramie szkolenia,
  - vii) informację o organizacji konferencji lub narady szkoleniowo-metodycznej - w terminie 3 miesięcy przed wyznaczoną datą tej konferencji lub narady,
  - viii) wyniki kontroli wewnętrznej w zakresie szkoleń wewnętrznych - niezwłocznie po jej przeprowadzeniu.

**7. Ocena uczestników szkoleń.**

## 1) Formy zaliczeń szkoleń.

- a) zaliczenie szkolenia świadomości ochrony lotnictwa następuje poprzez złożenie egzaminu przeprowadzonego w formie pisemnej;
- b) zaliczenie szkoleń podstawowych, okresowych, doskonalących i specjalistycznych, następuje poprzez złożenie egzaminu przeprowadzonego w formie:
  - i) ustnej,
  - ii) pisemnej,
  - iii) sprawdzianu umiejętności praktycznych.

## 2) Ocena wyników.

W celu zaliczenia szkoleń, jego uczestnik powinien uzyskać minimalny wynik 70% możliwych do uzyskania punktów za udzielenie poprawnych odpowiedzi lub poprawne rozwiązanie sprawdzianu

Wydanie I / 2011	Strona 61 z 86
Numer zmiany: 0/.	

umiejętności praktycznych. Zaliczenia nie uzyskuje się w przypadku wyniku poniżej 70% możliwych do uzyskania punktów.

- 3) Postępowanie w przypadku zaliczenia egzaminu.
  - a) w przypadku zaliczenia szkolenia uczestnik szkolenia otrzymuje zaświadczenie o ukończeniu szkolenia wewnętrznego;
  - b) zaświadczenie przechowywane jest w teczce personalnej pracownika.
- 4) Postępowanie w przypadku nie zaliczenia egzaminu.
  - a) w przypadku nie zaliczenia egzaminu jego uczestnik powtarza zaliczenie w terminie ustalonym przez prowadzącego szkolenie, jednak nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia egzaminu;
  - b) ponowne uzyskanie wyniku poniżej 70% możliwych do uzyskania punktów powoduje:
    - i) konieczność powtórzenia szkolenia – jeżeli jego ukończenie jest niezbędne do wykonywania obowiązków służbowych;
    - ii) uniemożliwienie objęcia danego stanowiska, na którym uzyskane w szkoleniu kwalifikacje są bezwzględnie wymagane.

## 8. Dokumentacja szkolenia.

- 1) Dokumentowanie szkolenia polega w szczególności na:
  - a) opracowaniu szczegółowego programu szkolenia;
  - b) opracowaniu konspektu szkolenia;
  - c) opracowaniu harmonogramu szkolenia;
  - d) określeniu danych pozwalających na jednoznaczną identyfikację uczestników szkolenia (imię, nazwisko, zajmowane stanowisko lub rodzaj pełnionej służby, instytucja oraz miejsce zatrudnienia);
  - e) opracowaniu karty wyników szkolenia, sporządzonej w formie tabeli i uwzględniającej dane, o których mowa w pkt. d), rodzaj szkolenia oraz uzyskaną ocenę końcową;
  - f) wypełnieniu formularzy egzaminacyjnych;
  - g) wypełnieniu ankiet dotyczących oceny szkolenia przez jego uczestników

***Uwaga! Dokumentacja, podlega ochronie przed nieuprawnionym dostępem osób trzecich i jest przechowywana przez okres 5 lat. Wewnętrzny koordynator szkolenia sporządza roczne sprawozdanie z przeprowadzonych szkoleń - w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku kalendarzowego i przekazuje je prezesowi ULC.***

- 2) Konspekt.
  - a) w konspekcie określa się w szczególności:
    - i) cel szkolenia,
    - ii) formę organizacji zajęć (zbiorowe, grupowe, indywidualne)
    - iii) techniki prowadzenia zajęć,
    - iv) pomoce dydaktyczne,
    - v) materiał bibliograficzny,
    - vi) przebieg zajęć, z uwzględnieniem czasu przewidzianego na poszczególne zagadnienia,

- vii) formę zaliczenia zajęć (zaliczenie pisemne w formie testowej, zaliczenie pisemne w formie opisowej, zaliczenie ustne lub ćwiczenie praktyczne)
  - viii) materiały egzaminacyjne (zestaw pytań i zadań przygotowanych przez instruktora szkolenia w formie pisemnej bądź ustnej lub w postaci ćwiczenia praktycznego)
  - b) w przygotowaniu konspektu, oraz podczas szkolenia instruktor szkolenia może wykorzystać materiał referencyjny opracowany przez prezesa ULC, który oznacza się klauzulą „zastrzeżone”
  - c) informacja o materiale referencyjnym, ogłaszana jest w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- 3) Harmonogram szkolenia.
- a) harmonogram szkolenia, sporządza się w formie wykazu z uwzględnieniem elementów dotyczących:
    - i) tematu szkolenia
    - ii) terminu i miejsca szkolenia
    - iii) danych osób podlegających szkoleniu
    - iv) danych podmiotu prowadzącego szkolenie
    - v) danych personalnych instruktora prowadzącego szkolenie
    - vi) liczby dni i godzin szkolenia.

## 9. Czas szkolenia.

- 1) Szkolenie prowadzone jest w ramach jednostek lekcyjnych w ilości niezbędnej do wyczerpania tematu, ale nie więcej niż 7 h lekcyjnych po 45 min. Dziennie.
- 2) Jednostki lekcyjne są przedzielone przerwami po 10 minut.
- 3) Podczas szkolenia praktycznego można łączyć po dwie godziny lekcyjne.
- 4) Ramowy plan szkolenia:

Godz.	Szkolenie teoretyczne	Szkolenie praktyczne	Uwagi
1	8.30 – 9.15	8.30 – 10.00	
2	9.25 -10.10	10.30 – 12.00	
3	10.20 – 11.05	12.30 – 14.00	
4	11.15 – 12.00		
5	12.30 – 13.15		
6	13.25 – 14.10		
7	14.20 – 15.05		

**10. Pomoce dydaktyczne.**

- 1) Prezentacje multimedialne;
- 2) Komputery, rzutniki, ekrany i nagłośnienie;
- 3) Tablice;
- 4) Radioodtwarzacze, monitory i telewizory;
- 5) Indywidualne materiały szkoleniowe dla uczestnika szkolenia;
- 6) Wydawnictwa władz lotniczych w tym ICAO, IATA, EU, ECAC, ULC oraz wewnętrzne zarządzenia kierownika zarządzającego lotniskiem.

**11. Akty prawne:**

- 1) Ustawa z dnia 03 lipca 2002 r. „Prawo Lotnicze” (t.j. Dz. U. 2013 r. poz. 1393).
- 2) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. 2012 r. poz. 912).
- 3) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r., w sprawie szczególnych uprawnień dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym (Dz. U. 2013 r., poz. 374).
- 4) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 lipca 2013 r., w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. 2013 r., poz. 1148).
- 5) Obwieszczenie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 sierpnia 2003 r. w sprawie załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – załącznik 17 „Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji (Dziennik Urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego Nr 4 z dnia 29 sierpnia 2003 r. poz. 17).
- 6) Obwieszczenie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 stycznia 2005 r. w sprawie listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera.

**Zarządzenia wewnętrzne.**

- 1) Program ochrony lotniska Warszawa-Babice;
- 2) Instrukcja operacyjna lotniska Warszawa-Babice;
- 3) Instrukcja przepustkowa zarządzającego lotniskiem.





## 12. Moduły szkoleniowe - minimalny zakres tematyczny.

### Moduł 1

#### Ochrona lotnictwa cywilnego

- 1) Konwencje i organizacje międzynarodowe;
- 2) Przepisy dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego;
- 3) Zasady funkcjonowania krajowego systemu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 4) Metodologia kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 5) Instrukcje i zalecenia dla służb ochrony;
- 6) Zarządzanie kryzysowe.

### Moduł 2

#### Program ochrony lotniska

- 1) Zakres odpowiedzialności służ uczestniczących w ochronie lotniska;
- 2) Zasady funkcjonowania i zakres odpowiedzialności zespołu ochrony i ułatwień lotniska;
- 3) Położenie stref zastrzeżonych, sterylnych i ogólnodostępnych;
- 4) System kontroli dostępu;
- 5) Sprzęt wykorzystywany do ochrony;
- 6) Zarządzanie kryzysowe;
- 7) Informowanie o zaistniałych incydentach.

### Moduł 3

#### Program ochrony lotniska

- 1) Odpowiedzialność lotniska w zakresie ochrony przewozów;
- 2) Środki ochrony stosowane przed odlotem statku powietrznego;
- 3) Procedury łączenia pasażera z bagażem rejestrowanym;
- 4) Zasady postępowania w stosunku do pasażerów niebezpiecznych i naruszających warunki przewozu;
- 5) Zasady przewozu broni oraz innych materiałów niebezpiecznych;
- 6) Metody postępowania z przedmiotami zabronionymi do przewozu w transporcie lotniczym;
- 7) Procedury w przypadku zagrożenia bombowego;
- 8) Zarządzanie kryzysowe w przypadku wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji;
- 9) Informowanie o zaistniałych incydentach.



#### **Moduł 4**

##### **Metody i środki ochrony portu lotniczego**

- 1) Wykorzystanie urządzeń do kontroli bezpieczeństwa - urządzenia rentgenowskie, wykrywacze metali, itp.;
- 2) Wykrywanie broni;
- 3) Procedury kontroli bezpieczeństwa przy użyciu urządzeń do kontroli bezpieczeństwa;
- 4) Zasady współdziałania służby ochrony lotniska z pasażerami i personelem lotniskowym;
- 5) Zarządzanie systemem przepustowym;
- 6) Kontrola dostępu osób i pojazdów;
- 7) Patrowanie i sprawowanie nadzoru przez służby ochrony lotniska;
- 8) Procedury postępowania w przypadku zagrożenia bombowego;
- 9) Reagowanie na incydenty - zarządzanie kryzysowe.

#### **Moduł 5**

##### **Metody i środki ochrony lotniska**

- 1) Ochrona statku powietrznego;
- 2) Ochrona zaopatrzenia pokładowego;
- 3) Obsługa naziemna bagażu;
- 4) Obsługa naziemna pasażerów tranzytowych i transferowych oraz ich bagażu;
- 5) Obsługa naziemna ładunków;
- 6) Obsługa poczty i przesyłek kurierskich;
- 7) Nadzór i procedury ochrony w stosunku do załogi;
- 8) Procedury i plany postępowania w sytuacjach kryzysowych.

#### **Moduł 6**

##### **Procedury postępowania przewoźnika z pasażerami**

- 1) Procedury sprzedaży biletów;
- 2) Procedury odprawy biletowo – bagażowej;
- 3) Procedury kontroli dokumentów podróжных;
- 4) Kart pokładowe i przywieszki bagażowe;
- 5) Przedodlotowe procedury ochrony;
- 6) Zasady postępowania w stosunku do pasażerów niebezpiecznych i naruszających warunki przewozu;
- 7) Procedura łączenia pasażera z bagażem rejestrowanym;
- 8) Dodatkowe procedury ochrony w przypadku zaistnienia sytuacji wysokiego ryzyka;
- 9) Informowanie o incydentach.

**Moduł 7****Procedury ochrony zaopatrzenia pokładowego i innych dostaw**

- 1) Ochrona zaopatrzenia pokładowego;
- 2) Ochrona pomieszczeń zaopatrzenia pokładowego;
- 3) Procedury postępowania załogi z zaopatrzeniem pokładowym;
- 4) Stosowanie zabezpieczeń zaopatrzenia pokładowego;
- 5) Procedury przewozu i załadunku zaopatrzenia pokładowego.

**Moduł 8****Ochrona ładunku, poczty i przesyłek kurierskich**

- 1) Ochrona zawartości ładunku przewożonego drogą lotniczą;
- 2) Regularny agent i znany nadawca;
- 3) Ochrona pomieszczeń do przechowywania ładunku;
- 4) Procedury ochrony transportu naziemnego;
- 5) Metody kontroli bezpieczeństwa;
- 6) Metody postępowania z przedmiotami zabronionymi do przewozu w transporcie lotniczym;
- 7) Informowanie o incydentach.

**Moduł 9****Zarządzanie sytuacjami kryzysowymi**

- 1) Definicja aktu bezprawnej ingerencji;
- 2) Ocena zagrożenia bombowego oraz sposób postępowania;
- 3) Zakres odpowiedzialności w czasie zaistnienia aktu bezprawnej ingerencji;
- 4) Centrum Zarządzania Kryzysowego;
- 5) Tryb informowania o zaistnieniu sytuacji kryzysowej;
- 6) Zasady współpracy ze służbami pomocniczymi w sytuacji kryzysowej;
- 7) Środki ochrony urządzeń o szczególnym znaczeniu dla wykonywania operacji lotniczych;
- 8) Lokalizacja miejsc parkingowych statków powietrznych izolowanych ze względów bezpieczeństwa;
- 9) Ćwiczenia w zakresie planowania kryzysowego.

**Moduł 10****Środki ochrony w trakcie sytuacji podwyższonego ryzyka**

- 1) Dodatkowe środki ochrony w budynku terminalu;
- 2) Kontrola dostępu do poszczególnych stref zastrzeżonych lotniska;



- 3) Dodatkowe procedury ochrony w przypadku zaistnienia sytuacji wysokiego ryzyka w obrębie stref zastrzeżonych;
- 4) Ochrona statku powietrznego;
- 5) Kontrola bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu kabinowego;
- 6) Kontrola bagażu rejestrowanego;
- 7) Ochrona ładunków, poczty i przesyłek kurierskich;
- 8) Ochrona zaopatrzenia pokładowego;
- 9) Informowanie o incydentach.

### **Moduł 11**

#### **Procedury ochrony dla personelu zatrudnionego na lotnisku**

- 1) Przepisy dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) Zasady funkcjonowania krajowego systemu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 3) Świadomość w zakresie ochrony i bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym;
- 4) System kontroli dostępu;
- 5) Działania podejmowane w przypadku wystąpienia zagrożenia bombowego;
- 6) Informowanie o incydentach.

### **Moduł 12**

#### **Zadania służb ochrony**

- 1) Przepisy dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) Zasady funkcjonowania krajowego systemu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 3) Analiza ryzyka w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 4) Nadzór nad kontrolą bezpieczeństwa pasażerów i bagażu;
- 5) Wykrywanie broni i materiałów niebezpiecznych;
- 6) Planowanie działań w sytuacjach kryzysowych.

### **Moduł 13**

#### **Przedsięwzięcia ochrony w zarządzaniu ruchem lotniczym**

- 1) Procedury ochrony w zarządzaniu ruchem lotniczym;
- 2) Procedury ochrony związane z przekazywaniem informacji o porwanym statku powietrznym za pomocą systemu AFTN;
- 3) Procedury ewakuacji obiektów zarządzania ruchem lotniczym uwzględniające konieczność reorganizacji ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, z zachowaniem zasad bezpieczeństwa tego ruchu;
- 4) Przekazywanie informacji o zagrożeniu.



## ZGŁOSZENIE KANDYDATA NA SZKOLENIE WEWNĘTRZNE

Rodzaj szkolenia:

☐☐☐☐☐

Świadomość  
ochrony lotnictwa  
cywilnego

Podstawowe

Okresowe

Doskonalące

Specjalistyczne

Kod szkolenia:

Termin szkolenia: ..... 20..... r. Miejsce szkolenia: .....

Podmiot kierujący na szkolenie: .....

Przełożony kierujący na szkolenie: .....

Imię i nazwisko kandydata (telefon, e-mail): .....

.....

PESEL                      Wykształcenie: .....

Stanowisko osoby szkolonej

- obecne ..... kategoria .....

- po szkoleniu ..... kategoria .....

Data zatrudnienia w CUL „Lotnisko Warszawa - Babice: ..... r.

Miejsce wykonywania obowiązków. Dostęp do:

☐☐☐☐☐

Statki powietrzne

Kierowanie  
operacjami  
lotniczymi

Strefa zastrzeżona  
lotniska

Hangary lotniska  
Warszawa -  
Babice


Tylko strefa  
ogólnodostępna

Ukończone szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w ciągu ubiegłych 5 lat:

Data szkolenia	Rodzaj szkolenia	Podmiot prowadzący	Uwagi

Wypełnia wewnętrzny koordynator szkolenia

Wydanie I / 2011	Strona 69 z 86
Numer zmiany: 0/	

	Instrukcja Operacyjna Lotniska Warszawa-Babice	Część 5: Administracja lotniska
---	---	------------------------------------

Kandydat zaliczony do kategorii osób:

☐

1

☐

2

☐

6

☐

7

☐

8

☐

16

☐

Został zakwalifikowany

☐

Nie został zakwalifikowany

Świadomość ochrony lotnictwa cywilnego	Podstawowe	Okresowe	Doskonalące	Specjalistyczne
--	------------	----------	-------------	-----------------

Obejmujące moduły

☐

1

☐

2

☐

3

☐

4

☐

5

☐

6

☐

7

☐

8

☐

9

☐

10

☐

11

☐

12

☐

13

Dodatkowe uwagi koordynatora szkoleń

.....  
Data i podpis wewnętrznego koordynatora szkoleń

Wydanie I / 2011	Strona 70 z 86
Numer zmiany: 0/	





**ZAŚWIADCZENIE**  
**O UKOŃCZENIU SZKOLENIA WEWNĘTRZNEGO W ZAKRESIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO**

*Zaświadcza się, że*

***Pan/Pani*** .....

*PESEL* |\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|

*Uczestniczył/a w szkoleniu* \_\_\_\_\_ *personelu z zakresu*

***Ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji***

*organizowanym przez* \_\_\_\_\_

*na podstawie Programu Szkolenia Wewnętrznego w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”  
zatwierdzonego przez Prezesa ULC pismem* \_\_\_\_\_ *z dnia* \_\_\_\_\_

*Szkolenie obejmowało moduły:* |\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|

*Szkolony(a) uczestniczył(a) w* |\_|\_| *% zajęć i podczas egzaminu uzyskał(a)* |\_|\_| *% możliwych do uzyskania punktów*

*m.p.*

*Warszawa, dn.* \_\_\_\_\_ *20* \_\_\_\_ *r.*

\_\_\_\_\_  
*Podpis wydającego zaświadczenie*



Instrukcja Operacyjna Lotniska  
Warszawa-Babice

Część 5:  
Administracja lotniska

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Wydanie I / 2011 r.

Numer zmiany: 0/

Strona 72 z 86



ROCZNY RAMOWY PLAN SZKOLEŃ WEWNĘTRZNYCH W ZAKRESIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO\*  
NA ROK 20..... \*\*

Lp	Rodzaj szkolenia	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Uwagi

Dodatkowe informacje dotyczące planu szkoleń:

- Klauzula „Zastrzeżone” po wypełnieniu
- Przesłać do Krajowego Koordynatora w terminie do 1 listopada

Wydanie I / 2011 r.	Strona 73 z 86
Numer zmiany: 0/	



Poinformowano Krajowego Koordynatora Szkolenia pismem \_\_\_\_\_ z dnia \_\_\_\_ \_\_\_\_ 20 \_\_ r.

.....  
(Data i podpis koordynatora wewnętrznego)

Wydanie I / 2011 r.	Strona 74 z 86
Numer zmiany: 0/	



ROCZNE SPRAWOZDANIE Z WYKONANIA SZKOLEŃ WEWNĘTRZNYCH  
W ZAKRESIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO \*  
ZA ROK 20..... \*\*

Rodzaj szkolenia	Data szkolenia	Liczba szkoleń	Instruktor szkolenia	Rodzaj Modułu	Kategoria uczestników
Świadomość ochrony lotnictwa cywilnego					
Podstawowe					
Okresowe					
Doskonalące					
Specjalistyczne					
Ogółem za rok					

Dodatkowe informacje dotyczące wykonanych szkoleń:

.....  
(data i podpis koordynatora)

\* po wypełnieniu „Zastrzeżone”;

\*\* przesłać do Krajowego Koordynatora w terminie do 15 stycznia.

Wydanie I / 2011 r.	Strona 75 z 86
Numer zmiany: 0/	



Poinformowano Krajowego Koordynatora Szkolenia pismem ..... z dnia ..... 20 .... r.

.....  
(Data i podpis koordynatora wewnętrznego)

Wydanie I / 2011 r.	Strona 76 z 86
Numer zmiany: 0/	





WYNIKI KONTROLI WEWNĘTRZNEJ  
W ZAKRESIE SZKOLENIA WEWNĘTRZNEGO  
W CUL „LOTNISKO WARSZAWA-BABICE”

Warszawa, dnia ..... 20 .... r.

Kontrolę przeprowadził

.....  
(stanowisko, imię i nazwisko)

Osoba odpowiedzialna za szkolenie

.....  
(stanowisko, imię i nazwisko)

Sposób przeprowadzenia kontroli (√):

Przegląd wyników  
i dokumentacji  
szkoleniowej

Wizytacja w trakcie  
przeprowadzania  
szkoleń


Rozmowa z  
uczestnikami  
szkolenia

Ćwiczenia  
praktyczne z  
zakresu ochrony  
lotnictwa  
cywilnego

Pisemny  
sprawdzian wiedzy  
zdobytej podczas  
szkolenia

Zakres kontroli	Ocena (√)		Uwagi
	Zaliczono(*)	Nie zaliczono(**)	
Sposób i poziom przekazywanej wiedzy			
Wyniki szkolenia pod kątem uzyskanej wiedzy i zdobytych umiejętności			
Kwalifikacje osób prowadzących szkolenia			
Wyposażenie techniczne, przy którego użyciu odbywa się szkolenie			
Pomoce dydaktyczne			
Dokumentacja ze zrealizowanych szkoleń			
Biblioteka szkoleniowa			

(\*) – szkolenie prowadzone jest zgodnie z programem szkolenia wewnętrznego, konspektem oraz harmonogramem. Informacje przekazywane są w sposób rzetelny i wyczerpujący z wykorzystaniem pomocy audiowizualnych. Słuchaczom udostępniono pomoce dydaktyczne

	Instrukcja Operacyjna Lotniska Warszawa-Babice	Część 5: Administracja lotniska
---	---	------------------------------------

oraz bibliotekę z literaturą obejmującą aktualną tematykę z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego.

Dodatkowe informacje dotyczące wyniku kontroli:

Zalecenia osoby kontrolującej:

Deklarowany sposób i termin usunięcia niezgodności:

.....  
(data i podpis osoby kontrolowanej)  
kontrolującej)

.....  
(data i podpis osoby)

.....  
(data i podpis kierownika zarządzającego)

O wyniku kontroli wewnętrznej poinformowano Krajowego Koordynatora Szkolenia

Pismem ..... z dnia ..... 20 .... r.

.....  
(data i podpis koordynatora wewnętrznego)

Wydanie I / 2011 r.		Strona 78 z 86
Numer zmiany: 0/		

ZATWIERDZAM

(data i podpis)

### WYKAZ UCZESTNIKÓW SZKOLENIA WEWNĘTRZNEGO

**Temat** \_\_\_\_\_ **szkoleń:**

**Termin szkolenia:** \_\_\_\_\_ **Miejsce szkolenia** \_\_\_\_\_

**Kategoria** \_\_\_\_\_ **osób** \_\_\_\_\_ **szkolonych:**

**Organizacja** \_\_\_\_\_ **prowadząca** \_\_\_\_\_ **szkolenie:**

**Instruktor** \_\_\_\_\_ **prowadzący** \_\_\_\_\_ **szkolenie:**


Lp.	Nazwisko i imię	PESEL	Funkcja	Organizacja	Kontakt



Lp.	Nazwisko i imię	PESEL	Funkcja	Organizacja	Kontakt

Instruktor szkolenia wewnętrznego

(data i podpis)

	Instrukcja Operacyjna Lotniska Warszawa-Babice	Część 5: Administracja lotniska
---	---	------------------------------------

ZATWIERDZAM

(data i podpis)

### KARTA WYNIKÓW SZKOLENIA WEWNĘTRZNEGO

**Temat** \_\_\_\_\_ **szkoleń:**

**Termin** \_\_\_\_\_ **szkolenia:** \_\_\_\_\_ **Miejsce** \_\_\_\_\_ **szkolenia**

**Kategoria** \_\_\_\_\_ **osób** \_\_\_\_\_ **szkolonych:**

**Organizacja** \_\_\_\_\_ **prowadząca** \_\_\_\_\_ **szkolenie:**

**Instruktor** \_\_\_\_\_ **prowadzący** \_\_\_\_\_ **szkolenie:**

Lp.	Nazwisko i imię	Obecność na zajęciach%	Wyniki w % poprawnych odpowiedzi				Ocena końcowa
			Test 1	Test 2	Test 3	Test 4	

Wydanie I / 2011 r.	Strona 81 z 86
Numer zmiany: 0/	



Lp.	Nazwisko i imię	Obecność na zajęciach%	Wyniki w % poprawnych odpowiedzi				Ocena końcowa
			Test 1	Test 2	Test 3	Test 4	

Instruktor szkolenia wewnętrznego

(data i podpis)





ZATWIERDZAM

(data i podpis)

**PLAN - KONSPEKT  
SZKOLENIA WEWNĘTRZNEGO**

**Moduł:** \_\_\_\_\_ **Kategoria osób szkolonych:** \_\_\_\_\_

**Temat szkoleń:** \_\_\_\_\_

**Cel szkolenia:** \_\_\_\_\_

**Termin szkolenia:** \_\_\_\_\_ **Miejsce szkolenia** \_\_\_\_\_

**Forma organizacji szkolenia:** \_\_\_\_\_ **czas:** \_\_\_\_\_ **godz.** \_\_\_\_\_

**Technika prowadzenia szkolenia:** \_\_\_\_\_

**Pomoce dydaktyczne:** \_\_\_\_\_

**Bibliografia:** \_\_\_\_\_

**Forma zaliczenia:** \_\_\_\_\_

**Instruktor prowadzący szkolenie:** \_\_\_\_\_

TEMAT	ZAGADNIENIE	CZAS	WSKAZÓWKI METODYCZNE - POMOCE



TEMAT	ZAGADNIENIE	CZAS	WSKAZÓWKI METODYCZNE - POMOCE

Instruktor szkolenia wewnętrznego

(data i podpis)



STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA



MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE

## CZĘŚĆ 6

### WYŁĄCZENIA /ODSTĘPSTWA/ ZEZWOLENIA OD NORM I ZALECEŃ OKREŚLONYCH W PRZEPISACH MIĘDZYNARODOWYCH I KRAJOWYCH

#### 6.1 Ogólne zasady odstępstw od norm i zaleceń w eksploatacji lotniska.

1. Eksploatacja lotniska Warszawa-Babice musi być realizowana zgodnie z Instrukcją Operacyjną lotniska Warszawa-Babice oraz na zasadach określonych w:
  - 1) Regulaminie lotów lotnictwa wojskowego dla wojskowych statków powietrznych;
  - 2) Przepisach ruchu lotniczego cywilnych statków powietrznych.
2. Zarządzający lotniskiem może zezwolić na eksploatację lotniska lub jego części dla celów innych niż lotnicze, jeżeli nie naruszy to przepisów bezpieczeństwa ruchu lotniczego i nie ograniczy jego możliwości eksploatacyjnych określonych w Instrukcji Operacyjnej Lotniska. Decyzję o ograniczeniu lub okresowym zawieszeniu lotów cywilnych statków powietrznych podejmuje Dyrektor CUL w uzgodnieniu z Prezesem ULC w następujących przypadkach:
  - 1) Bezwarunkowo gdy:
    - a) wprowadzony został stan zagrożenia bezpieczeństwa państwa lub wojny,
    - b) wystąpiły inne zdarzenia powodujące zagrożenie bezpieczeństwa na lotnisku.
  - 2) Warunkowo, w przypadku:
    - a) prowadzenia na polu wzlotów robót modernizacyjnych lub remontowych ograniczających bezpieczeństwo ruchu lotniczego,
    - b) wykonywania intensywnych lotów przez statki powietrzne lotnictwa służb porządku publicznego.

#### 6.2 Odstępstwa od Instrukcji Operacyjnej Lotniska Warszawa-Babice.

Jeżeli użytkownik (organizator lotów, skoków spadochronowych) nie może dostosować się do postanowień niniejszej instrukcji, obowiązany jest do złożenia pisemnego oświadczenia o konieczności zastosowania odstępstwa, a operacje lotniczą może wykonać dopiero po uzyskaniu zgody zarządzającego lotniskiem Warszawa-Babice oraz **ATC EPWA**.



STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA



## CZĘŚĆ 7.

### INDEKS SKRÓTÓW I HASEŁ

#### 7.1. Wykaz skrótów i oznaczeń.

<b>AAL</b>	– nad poziomem lotniska.
<b>ACC</b>	– ośrodek kontroli obszaru lub kontrola obszaru.
<b>ACFT</b>	– statek powietrzny.
<b>AD</b>	– lotnisko.
<b>AFIS</b>	– certyfikowana służba informacji powietrznej
<b>AMHS</b>	– stała telekomunikacyjna sieć lotnicza
<b>AGL</b>	– nad poziomem terenu.
<b>AIC</b>	– biuletyn informacji lotniczej.
<b>AIP</b>	– zbiór informacji lotniczych.
<b>AIRAC</b>	– regulacja i kontrola rozpowszechniania informacji lotniczych.
<b>AIS</b>	– służba informacji lotniczej.
<b>ALRS</b>	– służba alarmowa.
<b>ALT</b>	– wysokość bezwzględna.
<b>AMSL</b>	– nad średnim poziomem morza.
<b>AP</b>	– port lotniczy.
<b>APP</b>	– ośrodek kontroli zbliżania lub kontrola zbliżania lub służba kontroli zbliżania.
<b>ARP</b>	– punkt odniesienia lotniska.
<b>ASDA</b>	– rozporządzalna długość przerwanej startu
<b>ATA</b>	– rzeczywisty czas przylotu
<b>ATC</b>	– kontrola ruchu lotniczego.
<b>ATS</b>	– służby ruchu lotniczego.
<b>ATZ</b>	– strefa ruchu lotniskowego.
<b>AUP</b>	– plan użytkowania przestrzeni powietrznej.
<b>AVGAS</b>	– benzyna lotnicza.
<b>AW</b>	– Aeroklub Warszawski.
<b>AWY</b>	– droga lotnicza.
<b>C</b>	– stopnie Celsjusza.
<b>CPL</b>	– bieżący plan lotu.
<b>CTA</b>	– obszar kontrolowany.
<b>CTR</b>	– strefa kontrolowana lotniska.

<b>CWY</b>	- zabezpieczenie wydłużonego startu.
<b>DK</b>	- droga kołowania.
<b>E</b>	- wschód lub długość geograficzna wschodnia.
<b>EPBC</b>	- oznaczenie lotniska Warszawa-Babice wg kodu ICAO.
<b>ETA</b>	- przewidywany czas przylotu lub przewidywany przylot.
<b>FIR EPWA</b>	- rejon informacji powietrznej Warszawa.
<b>FIS</b>	- służba informacji powietrznej.
<b>FL</b>	- poziom lotu.
<b>FPL</b>	- zgłoszony plan lotu.
<b>GEO</b>	- geograficzny lub rzeczywisty.
<b>GUND</b>	- undulacja geoidy.
<b>HOSP</b>	- statek powietrzny sanitarny.
<b>IFR</b>	- przepisy wykonywania lotów wg wskazań przyrządów.
<b>ILS</b>	- system lądowania według wskazań przyrządów.
<b>IMC</b>	- warunki meteorologiczne dla lotów wg wskazań przyrządów.
<b>IMGW</b>	- Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej.
<b>KDG</b>	- kąt drogi geograficzny.
<b>KDM</b>	- kurs drogi magnetycznej.
<b>KGP</b>	- Komenda Główna Policji.
<b>KL</b>	- kierujący lotami.
<b>KRN</b>	- koordynator ruchu naziemnego.
<b>LDA</b>	- rozporządzalna długość lądowania.
<b>LMT</b>	- średni czas lokalny.
<b>LSPP</b>	- lotnictwo służb porządku publicznego.
<b>LSRN</b>	- lotniskowa służba ruchu naziemnego.
<b>LWB</b>	- lotnisko Warszawa-Babice.
<b>MAG</b>	- magnetyczny.
<b>MATZ</b>	- strefa ruchu lotniskowego lotnisk wojskowych.
<b>MHZ</b>	- megaherc.
<b>NDB</b>	- radiolatarnia bezkierunkowa.
<b>NOTAM</b>	- wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach.
<b>OPR</b>	- operator/użytkownik.
<b>PAŻP</b>	- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.

<b>QNH</b>	– nastawienie skali wysokościomierza znajdującego się na ziemi, tak aby wskazywał wzniesienie tego miejsca.	
<b>QFE</b>	– ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska.	
<b>RCF</b>	– utrata łączności radiowej.	
<b>RWY</b>	– droga startowa.	
<b>SEN APP</b>	- senior kontroler APP Warszawa	
<b>SKO</b>	– sekcja kierowania operacjami.	
<b>STD</b>	– standard.	
<b>SUP</b>	– uzupełnienie.	
<b>SZ RP</b>	– siły zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej.	
<b>THR</b>	– próg drogi startowej.	
<b>TMA</b>	– rejony kontrolowane lotniska lub węzła lotnisk.	
<b>TODA</b>	– rozporządzalna długość startu.	
<b>TORA</b>	– rozporządzalna długość rozbiegu.	
<b>TSA</b>	– strefa czasowo wydzielona.	
<b>TWR</b>	– wieża kontroli lotniska lub kontrola lotnisk.	
<b>TWY</b>	– droga kołowania.	
<b>ULC</b>	– Urząd Lotnictwa Cywilnego.	
<b>UTC</b>	– uniwersalny czas skoordynowany.	
<b>VFR</b>	– przepisy wykonywania lotów z widocznością.	
<b>VMC</b>	– warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością.	
<b>VOR</b>	– radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF.	
<b>WGS-84</b>	– światowy system geodezyjny – 1984.	
<b>ZOL</b>	– Zespół Ochrony Lotniska.	
<b>Bieżący plan lotu</b>	– plan lotu z ewentualnymi zmianami wynikającymi z kolejnych zezwoleń.	
<b>Bieżący nadzór operacyjny</b>	– bieżące kierowanie operacyjne lotem przez przewoźnika lub jego przedstawiciela, począwszy od przygotowania do lotu do jego rozpoczęcia, kontynuowania /zmian w nim/, aż do jego zakończenia w interesie bezpieczeństwa statku powietrznego i prawidłowego przebiegu lotu.	
<b>Czas ogólny wykonywania czynności operacyjnych</b>	- całkowity okres pracy liczony od chwili rozpoczęcia wykonywania służby operacyjnej przez członka personelu operacyjnego, zgodnie z przepisami Kodeksu Pracy, aż do chwili zwolnienia go ze wszystkich obowiązków.	
<b>Członek załogi</b>	– osoba wyznaczona przez przewoźnika do pełnienia obowiązków na pokładzie statku powietrznego.	

**Członek załogi lotniczej** – członek personelu latającego, pełniący na pokładzie w czasie lotu czynności związane z prowadzeniem statku powietrznego.

**Centrum Usług Logistycznych** – jednostka budżetowa MSW i A zarządzająca CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”.

**Droga startowa** – prostokątna powierzchnia wyznaczona na lotnisku lądowym, przygotowana do startów i lądowań statków powietrznych.

**Dowódca statku powietrznego /I pilot/** - pilot wyznaczony zgodnie z przepisami do pełnienia czynności dowódcy statku powietrznego, zgodnie z zadaniem.

**Eksploatacja lotniska** – to zespół przedsięwzięć zarządzającego lotniskiem związanych z zabezpieczeniem startu, lądowania, postojem i obsługą statków powietrznych oraz ich załóg, pasażerów i ładunku, a także innych, związanych z działalnością lotniska.

**Eksploatacja A/C** – całość działań organizacyjno - technicznych, których celem jest użytkowanie A/C zgodnie z ich przeznaczeniem.

**Elewacja lotniska** – wzniesienie nad poziom morza najwyższego punktu na polu wzlotów.

**Informator służby informacji powietrznej** – funkcja ustanowiona w celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów, a także powołana do zapewnienia służby alarmowej i służby informacji powietrznej oraz do wykonywania w imieniu państwowego organu ruchu lotniczego nadzoru nad przestrzeganiem przepisów lotniczych.

**Informator służby informacji lotniczej** – funkcja ustanowiona w celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenia dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej.

**Lot kontrolowany** – każdy lot, na który wymaga się zezwolenia kontroli ruchu lotniczego.

**Lot IFR /Instrument Flight Rules/** - lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów.

**Lot VFR /Visual Flight Rules/** - lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością.

**Lot międzynarodowy** – lot z przekroczeniem granicy państwowej.

**Lotnicze urządzenia naziemne** – obiekty i urządzenia przeznaczone do kierowania, kontroli, nadzoru i zabezpieczenia ruchu lotniczego.

**Ładunek niebezpieczny** – przedmioty lub materiały, które w czasie transportu lotniczego są zdolne do wywoływania znacznego zagrożenia zdrowia, bezpieczeństwa lub mienia.

**Materiały niebezpieczne lub materiały łatwopalne** – wszystkie przedmioty lub materiały określone załącznikiem Nr 18 do Konwencji Chicagowskiej, w tym szczególnie: materiały wybuchowe, palne ciecze lub ciała stałe. Sprężony gaz palny i niepalny, gaz łzawiący, trujący, paraliżujący itp., materiały radioaktywne, utleniające i materiały magnetyczne, żrące oraz wszystkie inne materiały, które mogą nabierać niebezpiecznych właściwości w sąsiedztwie innych materiałów, substancje drażniące i parzące, rtęć, mikroorganizmy i ich toksyny mogące powodować choroby.

**Pas startowy** – część pola manewrowego zawierająca drogę startową oraz STOPWAY przeznaczony:

a) do zredukowania ryzyka uszkodzenia A/C wypadającego poza drogę startową,

b) dla zabezpieczenia A/C lecącego ponad nim podczas startu i lądowania.

**Plan lotu** – określone informacje dotyczące zamierzonego lotu lub części lotu statku powietrznego, dostarczone w odpowiednio ustalonym czasie przed lotem organom służby ruchu lotniczego.

**Podlot (Air-taxiing)** - poruszanie się śmigłowca nad powierzchnią lotniska z wpływem ziemi, z prędkością podróżną mniejszą niż 37 km/h (20 kt) i wysokością 8 m (25 ft) AGL. Wysokość względna może wynosić powyżej 8 m (25 ft) AGL, aby zmniejszyć turbulencję powodowaną wpływem ziemi lub zapewnić zapas wys. dla ładunków podwieszonych.

**Pole manewrowe** – część lotniska, wyłączając płyty, przeznaczona do startów, lądowań i kołowania statków powietrznych.

**Pole ruchu naziemnego** – część lotniska, przeznaczona do startów i lądowań i kołowania statków powietrznych składająca się z pola manewrowego i płyt(y) postojowej(ych).

**Pole wzlotów** – część pola ruchu naziemnego przeznaczona do startów i lądowań statków powietrznych.

**Przestrzeń kontrolowana** – w której zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego oraz służby alarmowa i informacji powietrznej.

**Przestrzeń niekontrolowana** – w której zapewniana jest służba alarmowa oraz służba informacji powietrznej

**Rejon informacji powietrznej (FIR)** – przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa.

**Terminal** – wydzielone miejsce na terenie lotniska w strefie graniczącej ze strefą zastrzeżoną przeznaczone do obsługi pasażerskiej, cargo lub poczty.

**Warunki meteorologiczne** – warunki pogody wyrażone temperaturą powietrza, widzialnością, pułapem chmur, ilością zachmurzenia, intensywnością opadu, rodzajem zjawisk, prędkością wiatru itp..

**Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością /VMC/** - warunki pogody wyrażone widzialnością, ilością zachmurzenia, odległością od chmur, pułapem chmur, równe lub większe od ustalonych minimów.

**Warunki meteorologiczne dla lotów wg wskazań przyrządów** - warunki pogody wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur.

**Wieża Babice** – budynek operacyjny kompleksu lotniskowego zarządzanego przez kierownika zarządzającego lotniskiem Warszawa-Babice, przeznaczony do zabezpieczenia działalności lotniskowej służby informacji powietrznej oraz innych służb operacyjnych lotniska.

**VOLMET (meteorological information for aircraft in flight)** - informacje meteorologiczne dla A/C w locie.

**Użytkownik** – osoba, organizacja lub przedsiębiorstwo zajmujące się eksploatacją A/C dla własnych potrzeb lub oferujące swoje usługi w tym zakresie, nie będąca prawnym właścicielem statku powietrznego wpisanego do rejestru statku powietrznego lecz będącym użytkownikiem na podstawie zawartej umowy.

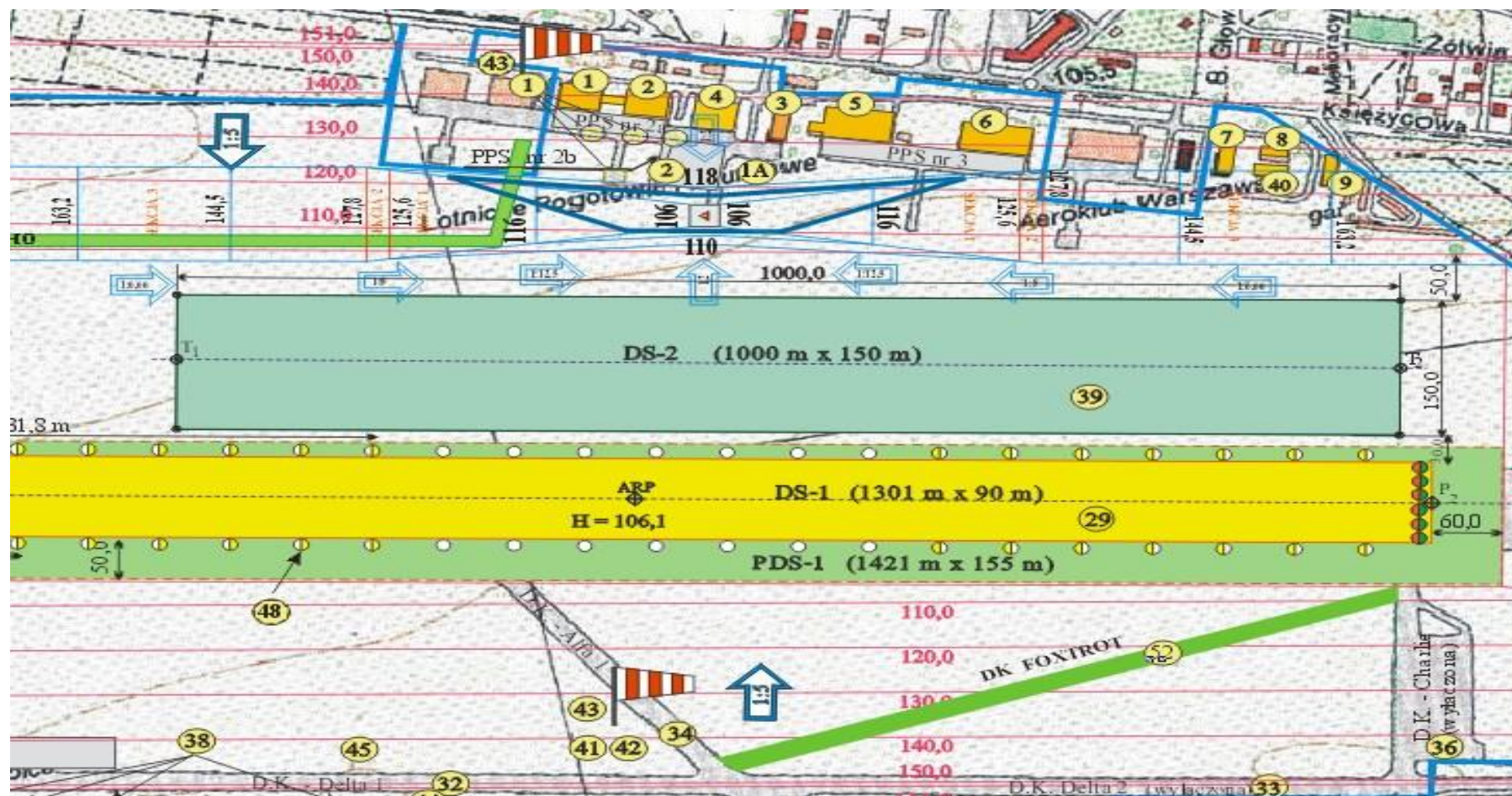
**Zarządzający lotniskiem** – podmiot wyznaczony decyzją Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.

## 7.2. Terminy formalne:

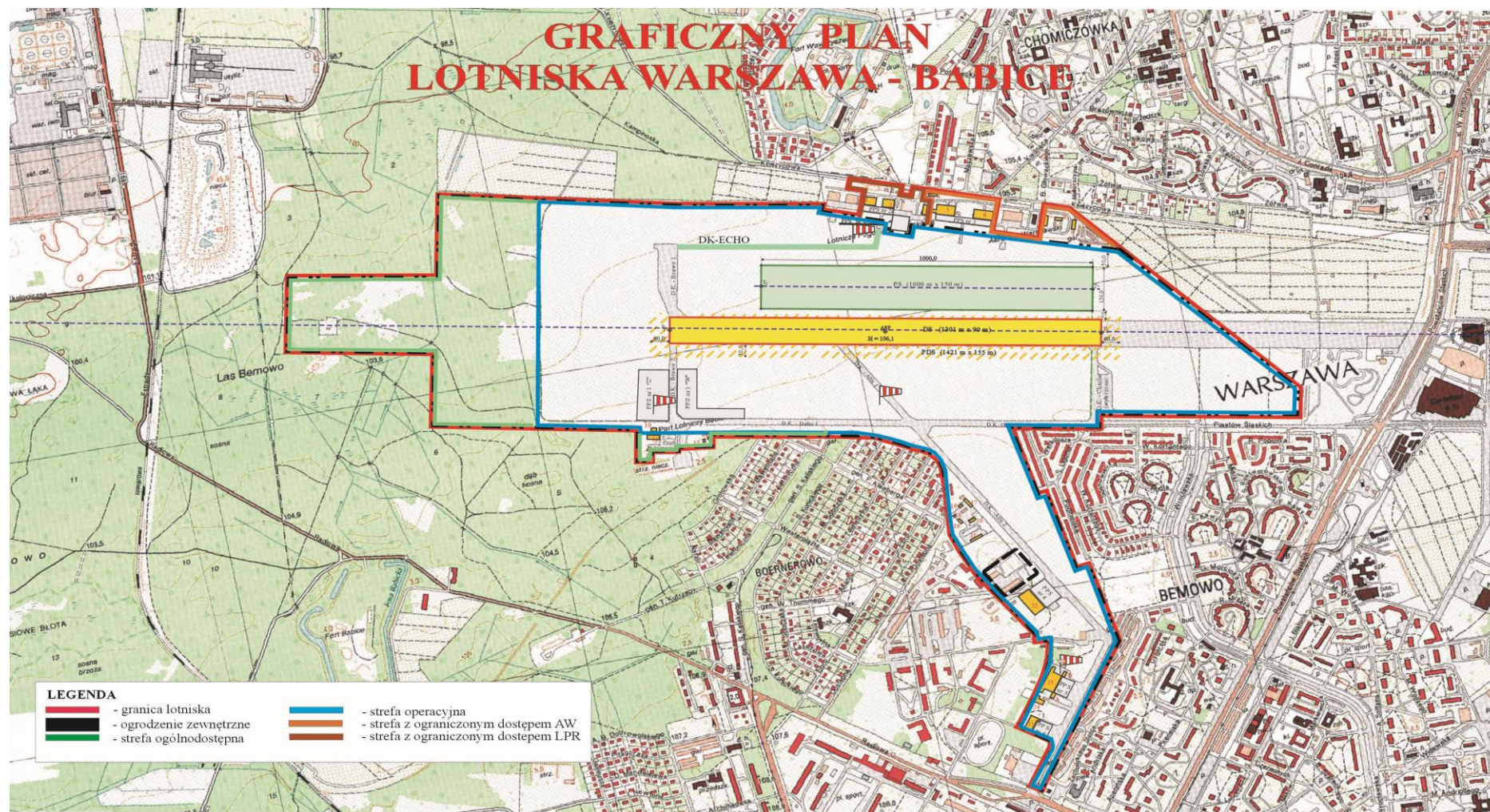
- Może** - oznacza: zgodę na postępowanie określone w danej kwestii i dopuszczalność postępowania innego niż określone w danej kwestii.
- Musi** - oznacza niedopuszczalność postępowania innego niż określone w danej kwestii. Termin używa się przy formułowaniu kwestii stanowiących NAKAZ (patrz odpowiednia definicja w nn. podrozdziale).
- Nakaz** - oznacza przekaz informacyjny adekwatny do zakresu działalności adresata i zawierający wymagania bezwarunkowo obowiązujące adresata przekazu.
- Należy** - oznacza konieczność postępowania zgodnie z warunkami określonymi dla danej kwestii. Terminu używa się przy formułowaniu kwestii stanowiących nakaz.
- Nie może** - oznacza brak zgody na postępowanie w danej kwestii i niedopuszczalność postępowania określonego w danej kwestii
- Nie musi** - oznacza dopuszczalność postępowania innego niż określone w danej kwestii.
- Nie należy** - oznacza niedopuszczalność postępowania innego niż określone w danej kwestii.
- Nie powinien** - oznacza, że postępowanie określone w danej kwestii jest wysoce niepożądane, jednakże ostateczny wybór adekwatnego sposobu postępowania pozostawia się adresatowi danej kwestii.
- Nie wolno** - oznacza niedopuszczalność postępowania innego niż określone w danej kwestii.
- Nie wymaga** - oznacza dopuszczalność postępowania innego niż określone w danej kwestii.
- Niezwłocznie** - oznacza NAKAZ realizacji zadania, określonego w danej kwestii, tak szybko jak jest to możliwe w danej sytuacji – bez zbędnej zwłoki.
- Powinien** - oznacza że postępowanie określone w danej kwestii jest wysoce pożądane, jednakże ostateczny wybór adekwatnego sposobu postępowania pozostawia się adresatowi danej kwestii. Terminu używa się przy formułowaniu kwestii stanowiącej ZALECENIE.
- Wolno** - oznacza zgodę na postępowanie w danej kwestii.
- Wymaga** - oznacza niedopuszczalność postępowania innego niż określone w danej kwestii. Terminu używa się przy formułowaniu kwestii stanowiących NAKAZ.
- Zalecenie** - oznacza przekaz informacyjny adekwatny dla zakresu działalności adresata i nie zawierający wymagań bezwarunkowo obowiązujących adresata przekazu.
- Zobowiązany (jest)** - oznacza to samo co MUSI.



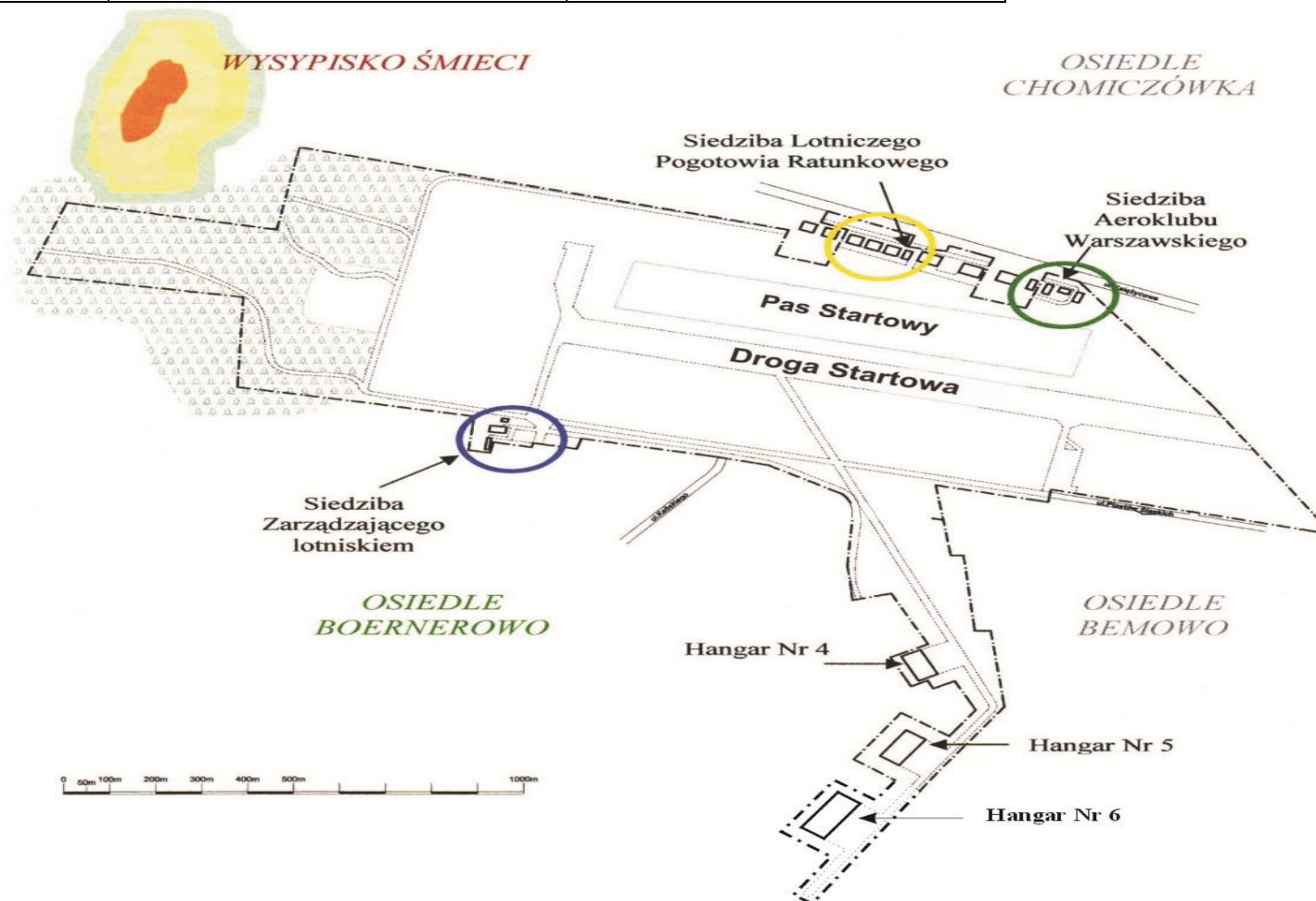
**WYCINEK PLANU ZAGOSPODAROWANIA LOTNISKA WARSZWA – BABICE skala 1 : 5000**



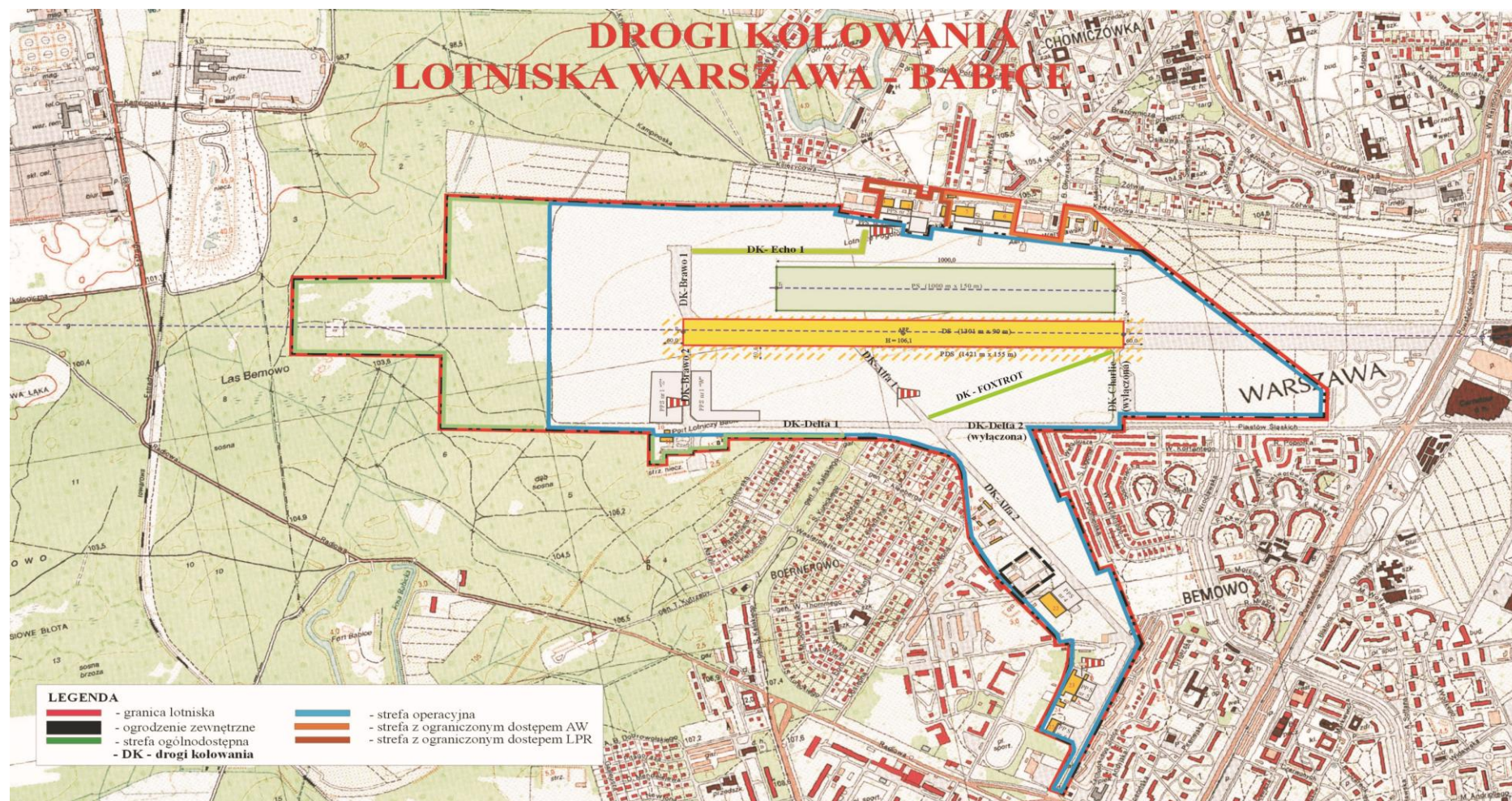








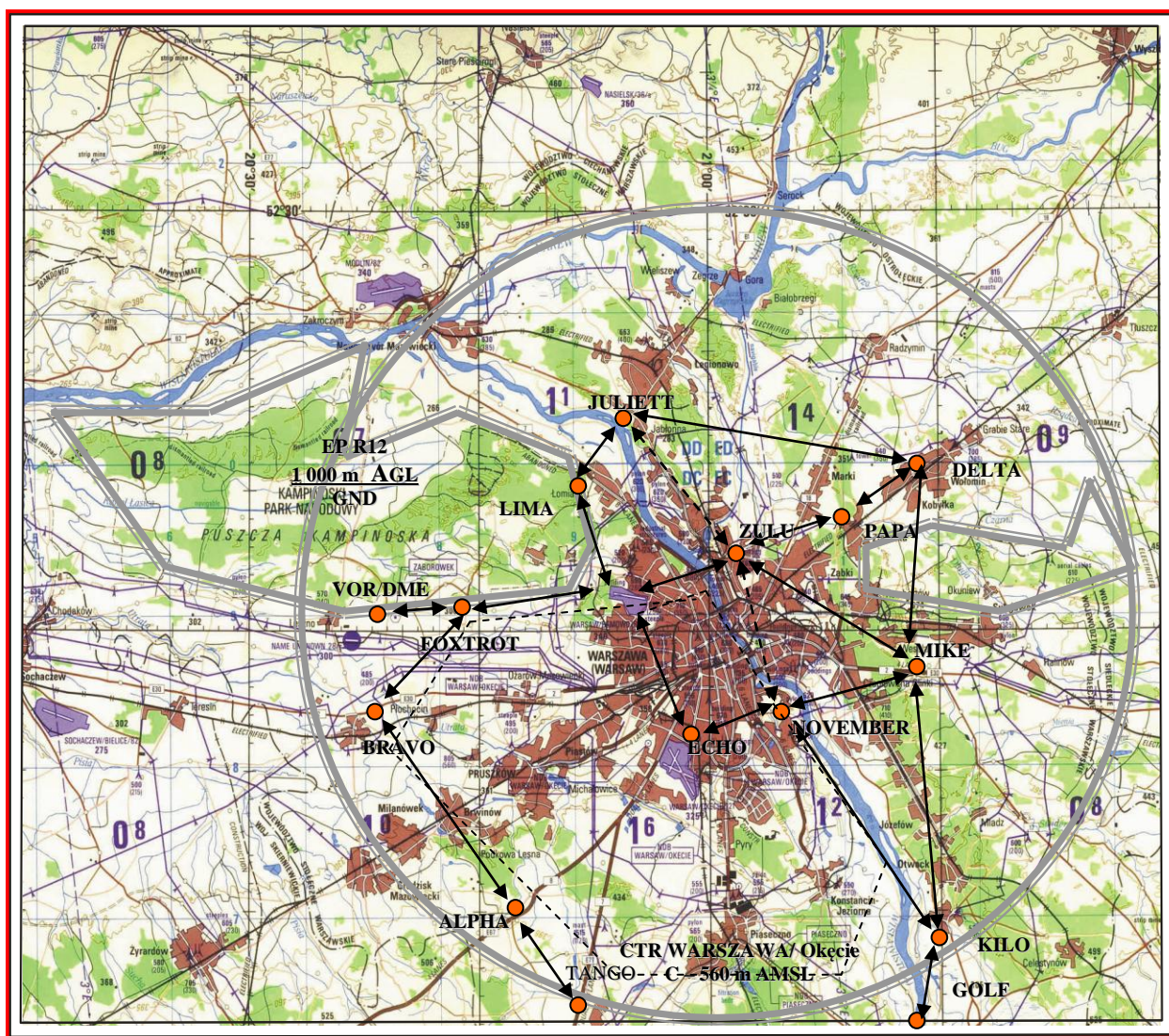






**MAPY**  
**(IFR, VFR, PRZYLOTY, ODLOTY, TRANZYT, LOTY**  
**SZKOLNE, PODLOTY)**





ALPHA	52°03'47.52"N	020°44'35.59"E	KILO	52°05'28.65"N	021°14'14.56"E
BRAVO	52°11'03.44"N	020°36'49.94"E	LIMA	52°20'00"N	020°53'00"E
DELTA	52°20'36"N	021°13'40"E	MIKE	52°13'21.81"N	021°14'59.52"E
ECHO	52°10'41.6"N	020°59'00.41"E	NEVEMBER	52°13'03.05"N	021°05'50.18"E
FOXTROT	52°15'39"N	020°44'08"E	PAPA	52°18'17"N	021°05'02"E
GOLF	51°59'26.53"N	021°14'04.93"E	TANGO	51°58'14.47"N	020°50'00.76"E
JULIETT	52°22'40"N	020°55'00"E	ZULU	52°17'25.39"N	021°00'39.13"E



Położenie urządzeń lotniskowych leżących poza terenem lotniska.

WARSZAWA - BABICE POLAND

RWY 10 - 28

DEKLAROWANE DŁUGOŚCI

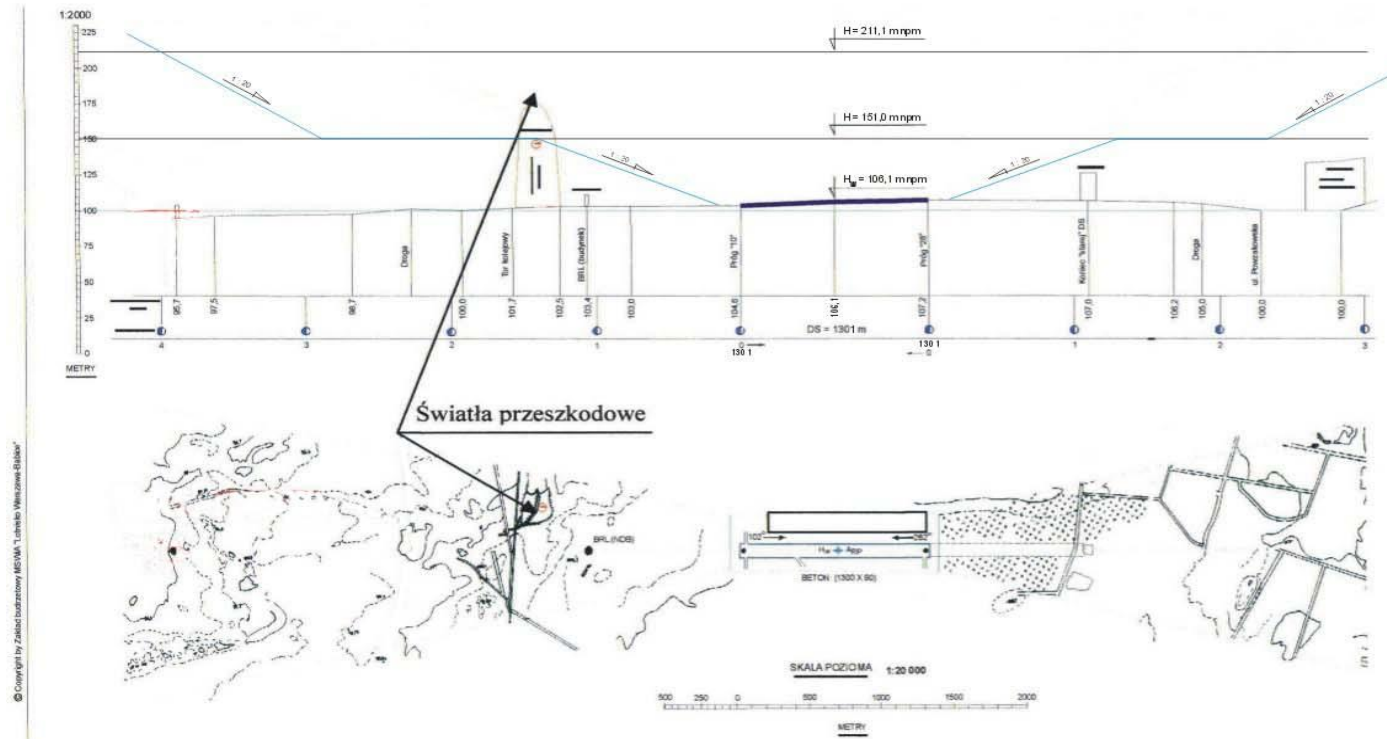
RWY 10		RWY 28
1301	Rozporządzalna długość rozbiegu (TORA)	1301
1301	Rozporządzalna długość startu (TODA)	1301
1301	Rozporządzalna długość przerwanego startu (ASDA)	1301
1301	Rozporządzalna długość lądowania (LDA)	1301

REJESTR POPRAWEK

Lp.	Data	Wprowadzona przez

LEGENDA

Numer przeszkody	
Droga o nawierzchni utwardzonej	
Wieża, maszt antenowy, kłpin	
Linia kolejowa	
Łąka	
Staw	
Ciek wodny (rzeka, rów, kanał)	
Wzniesienie	



Wydanie I / 2011

Numer zmiany: 5/01.08.2017r.

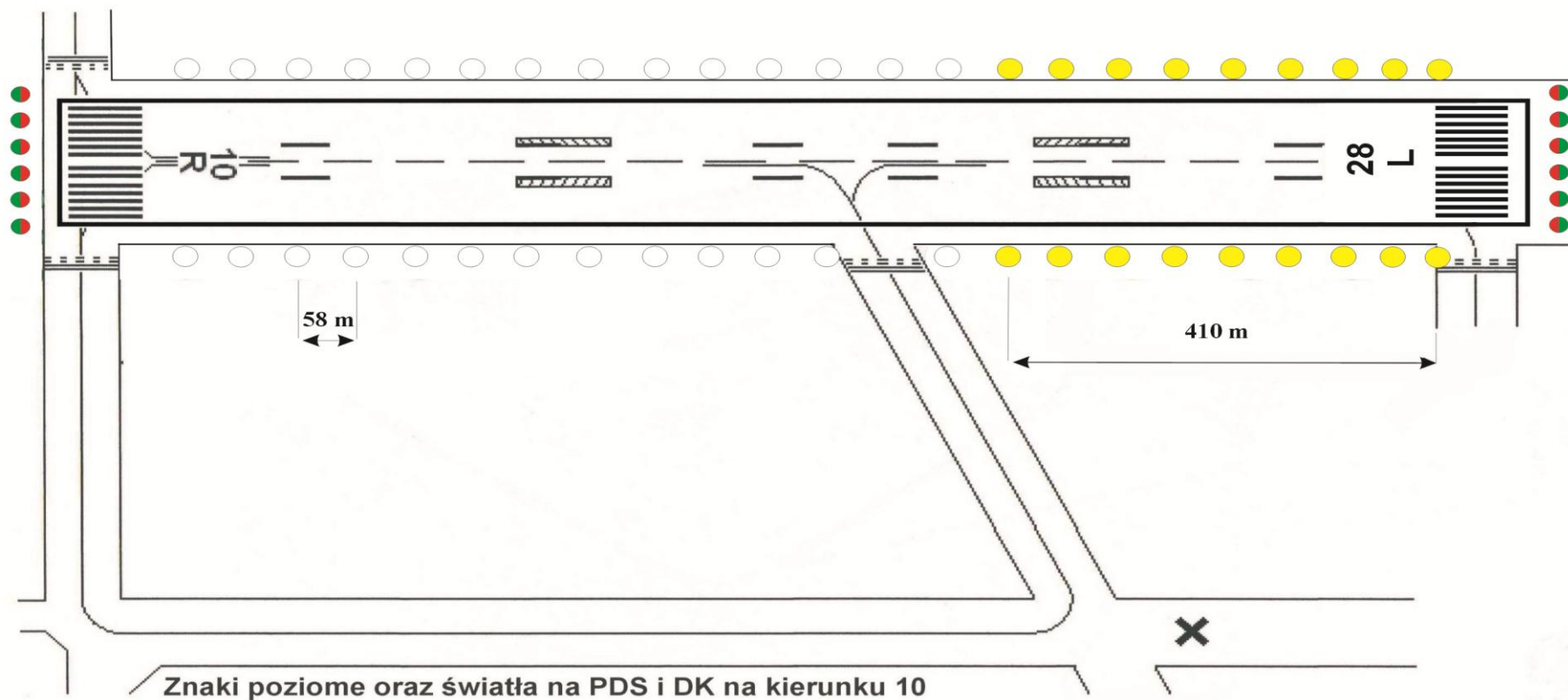
Strona 3 z 14

[illegible]

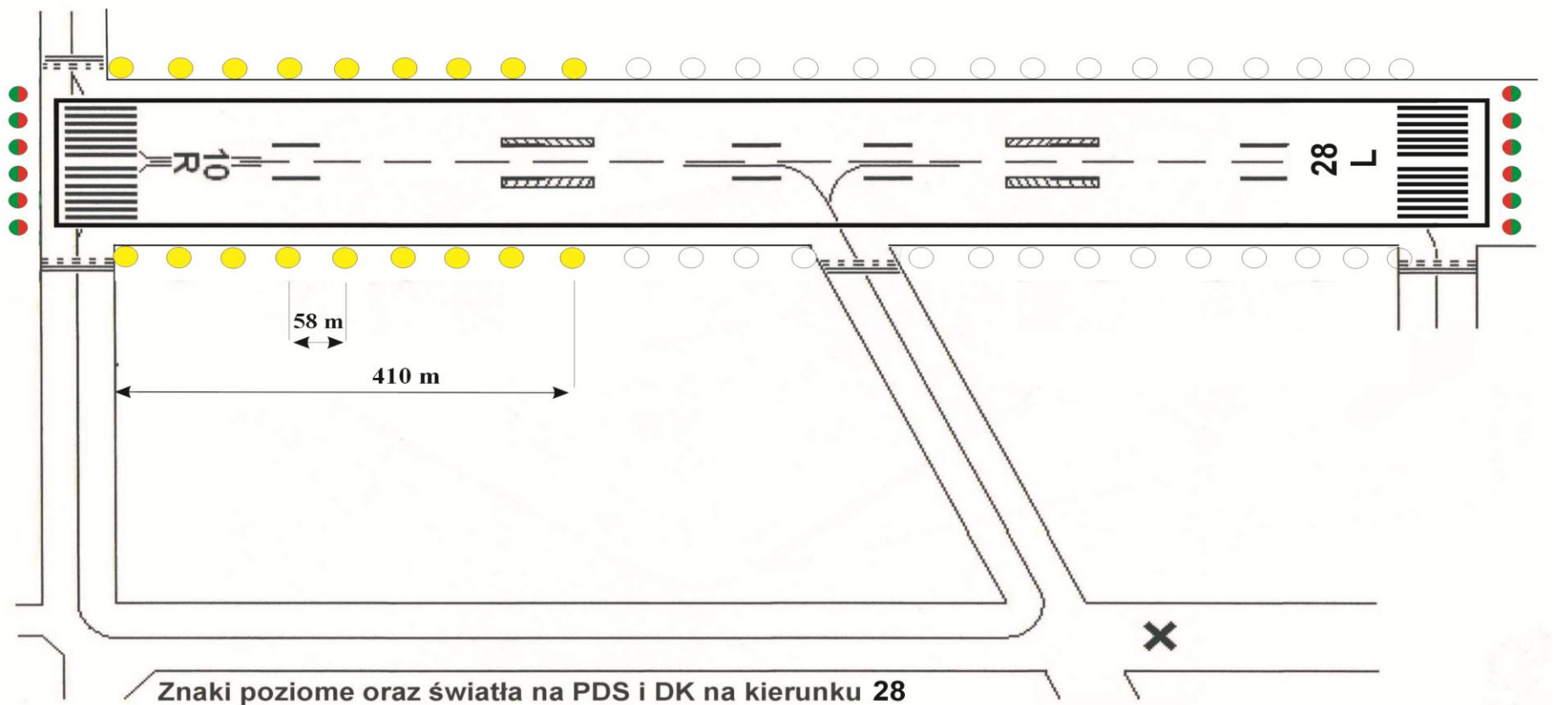


**SCHEMAT ROZŁOŻENIA STARTU DZIENNEGO NA PASIE STARTOWYM  
DLA SAMOŁOTÓW I SZYBOWCÓW NA KIERUNKU 282**





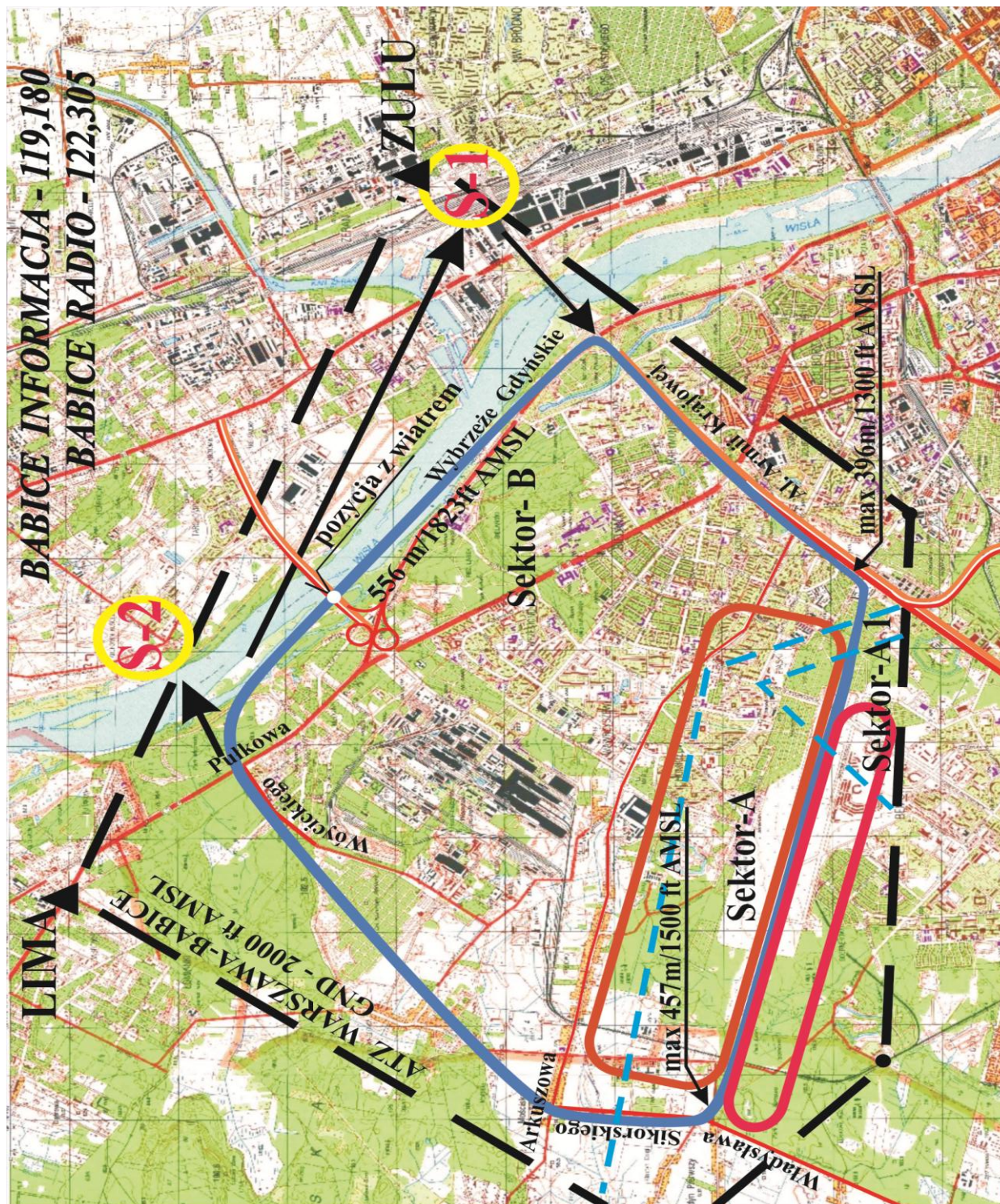
Światła wejściowe koloru zielonego - 6 sztuk rozmieszczone symetrycznie od osi GDS po obu stronach PDS  
 Światła końca GDS koloru czerwonego - 6 sztuk rozmieszczone symetrycznie od osi GDS po obu stronach PDS  
 Światła krawędziowe GDS - koloru białego na odcinku 890 m od początku PDS i koloru żółtego na odcinku ostatnich 410 m.



Światła wejściowe koloru zielonego - 6 sztuk rozmieszczone symetrycznie od osi GDS po obu stronach PDS  
 Światła końca GDS koloru czerwonego - 6 sztuk rozmieszczone symetrycznie od osi GDS po obu stronach PDS  
 Światła krawędziowe GDS - koloru białego na odcinku 890 m od początku PDS i koloru żółtego na odcinku ostatnich 410 m.



**Krąg samolotowy i szybowcowy lotniska Warszawa – Babice oraz szybowcowe punkty wlotowe i wylotowe z ATZ**

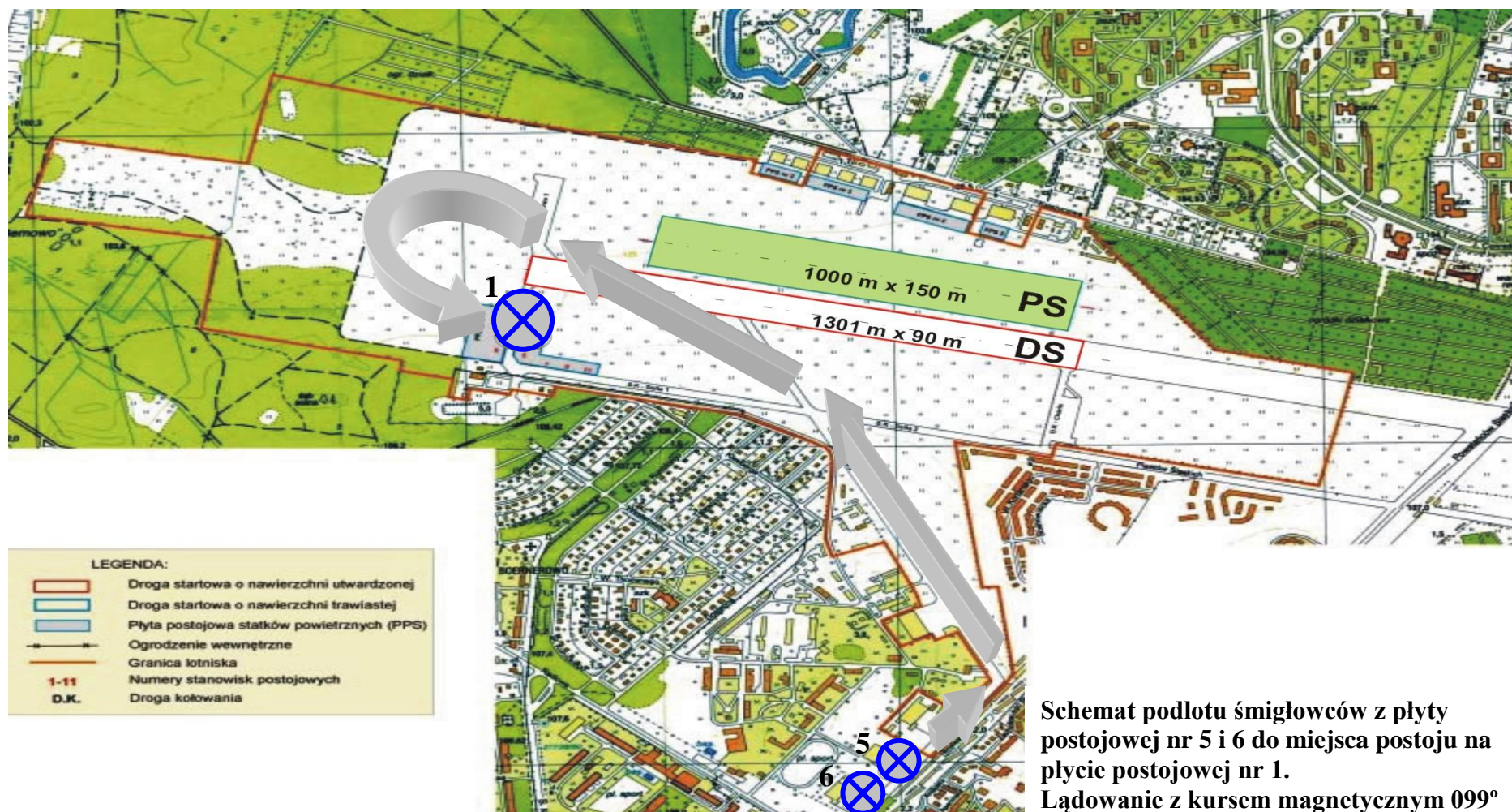




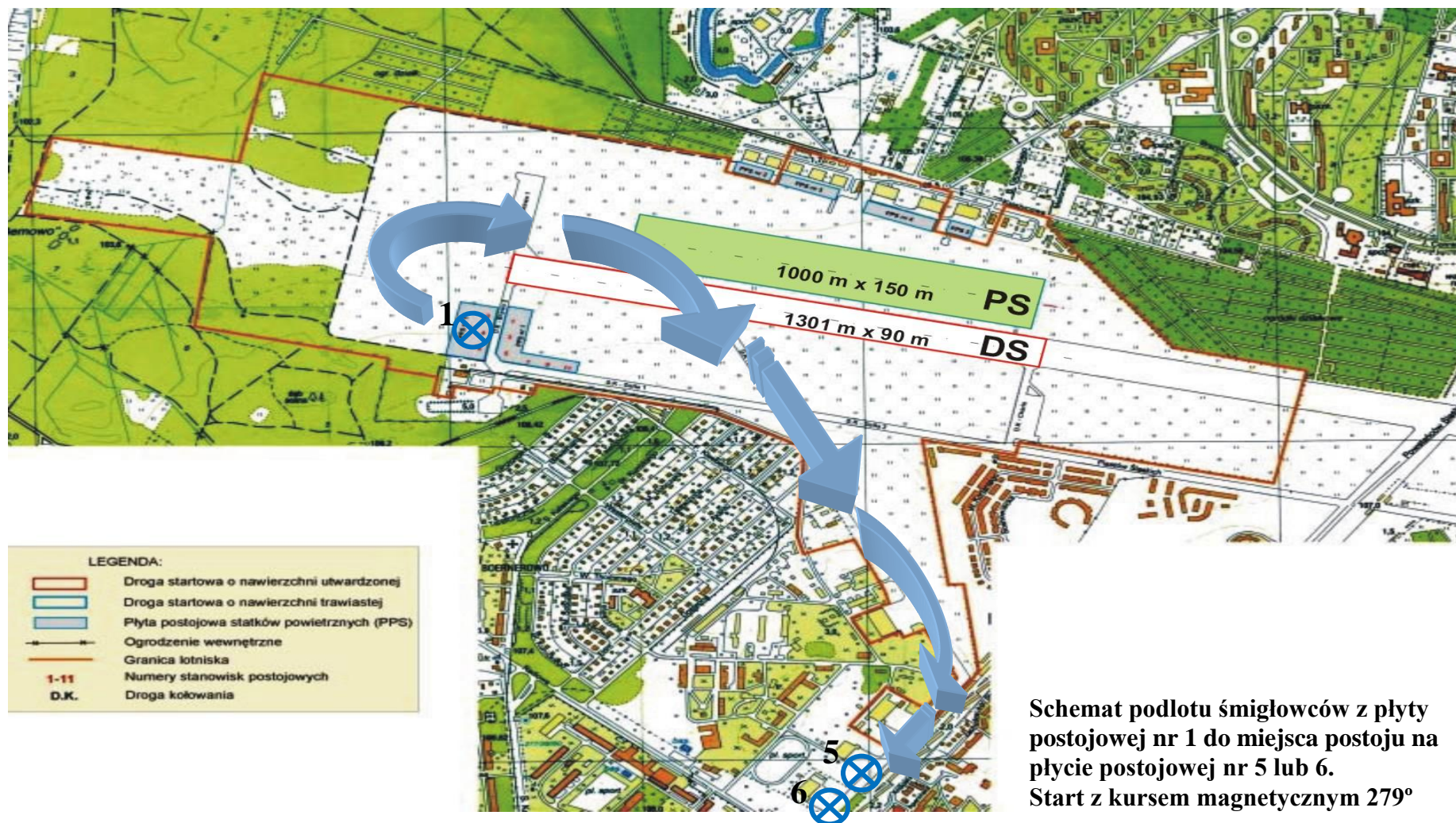


STREFY /TSA/ W REJONIE LOTÓW  
LOTNISKA WARSZAWA - BABICE

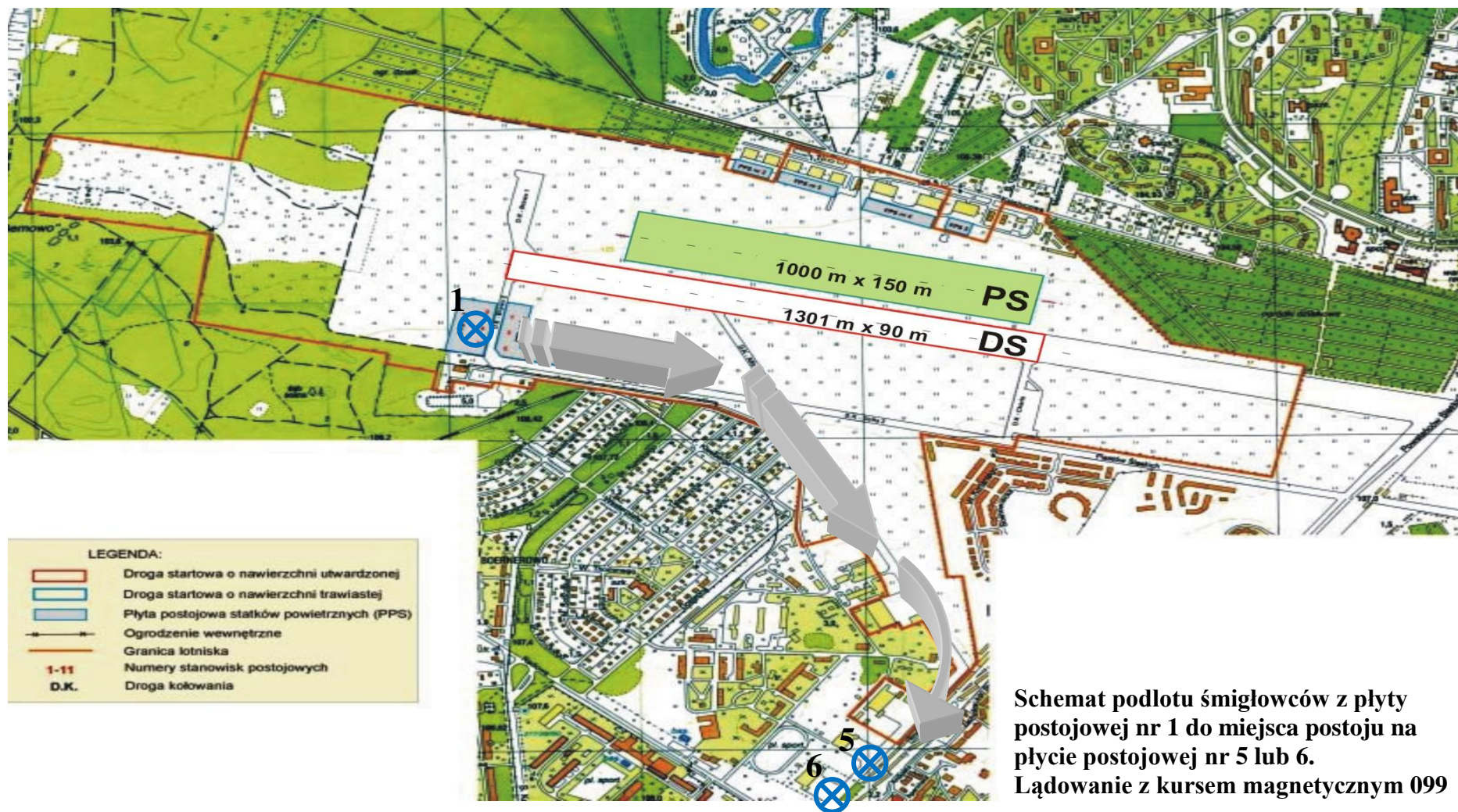
Aktualny schemat wykonywania lotów w STREFIE BABICE AREA znajduje się w „Porozumieniu o współpracy operacyjnej pomiędzy PAŻP, AW i CUL lotnisko Warszawa-Babice”.





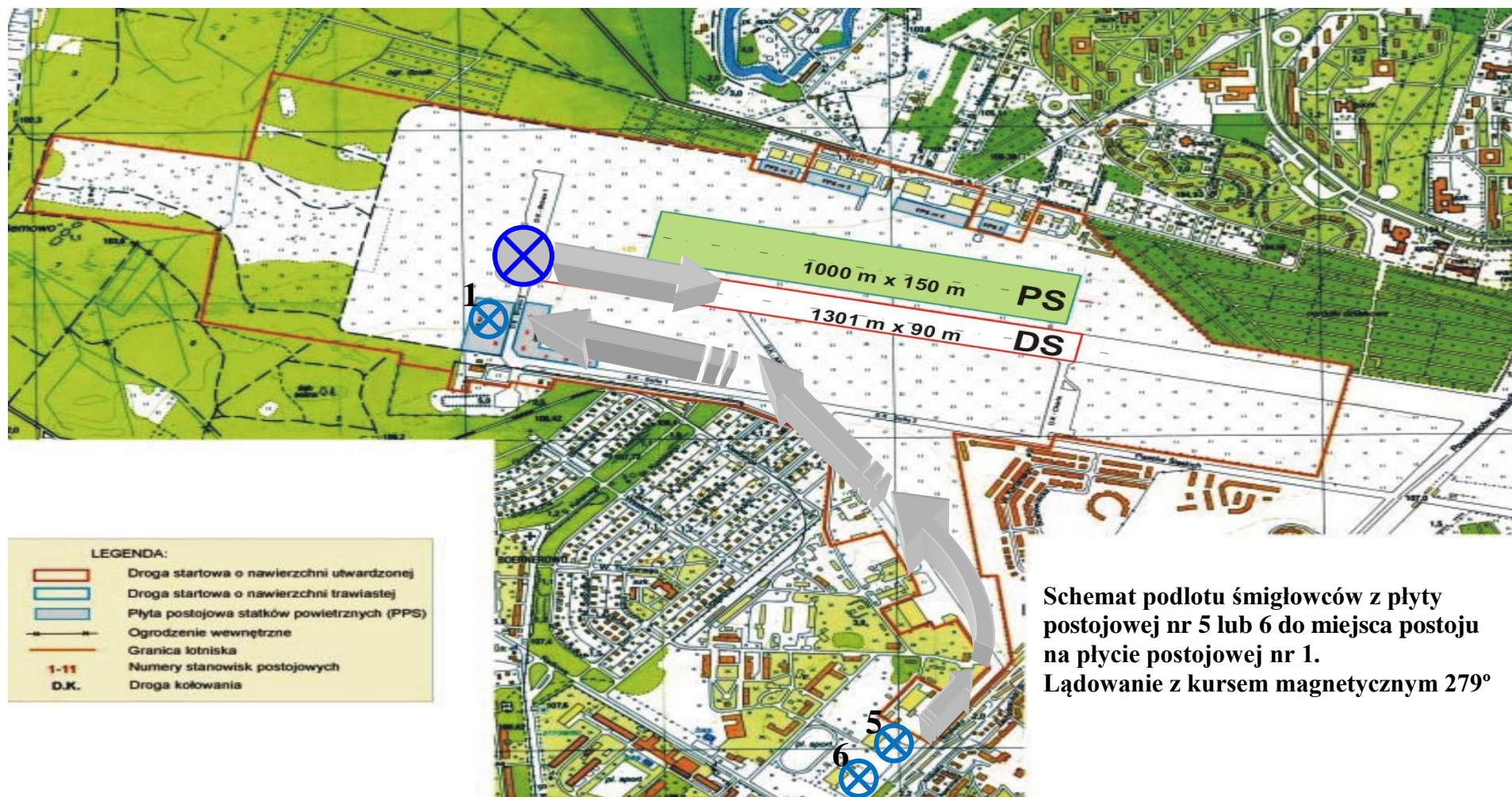






Schemat podlotu śmigłowców z płyty postojowej nr 1 do miejsca postoju na płycie postojowej nr 5 lub 6.  
Lądowanie z kursem magnetycznym 099





Schemat podlotu śmigłowców z płyty  
postojowej nr 5 lub 6 do miejsca postoju  
na płycie postojowej nr 1.  
Lądowanie z kursem magnetycznym 279°



Instrukcja Operacyjna Lotniska  
Warszawa-Babice

Załącznik nr 2:  
Mapy (IFR, VFR, przyloty, odloty,  
tranzyt)

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

Wydanie I / 2011

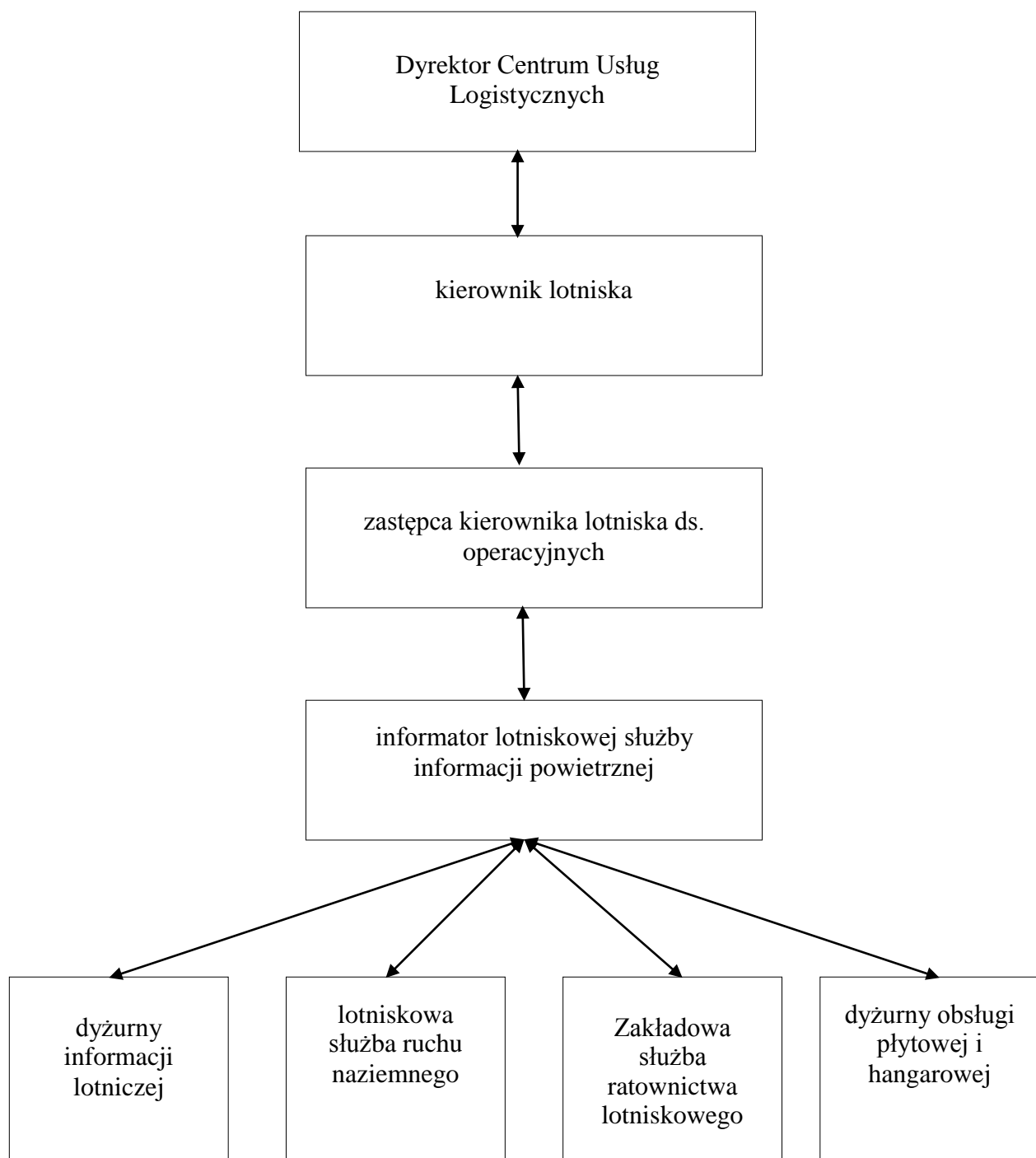
Strona 14 z 14

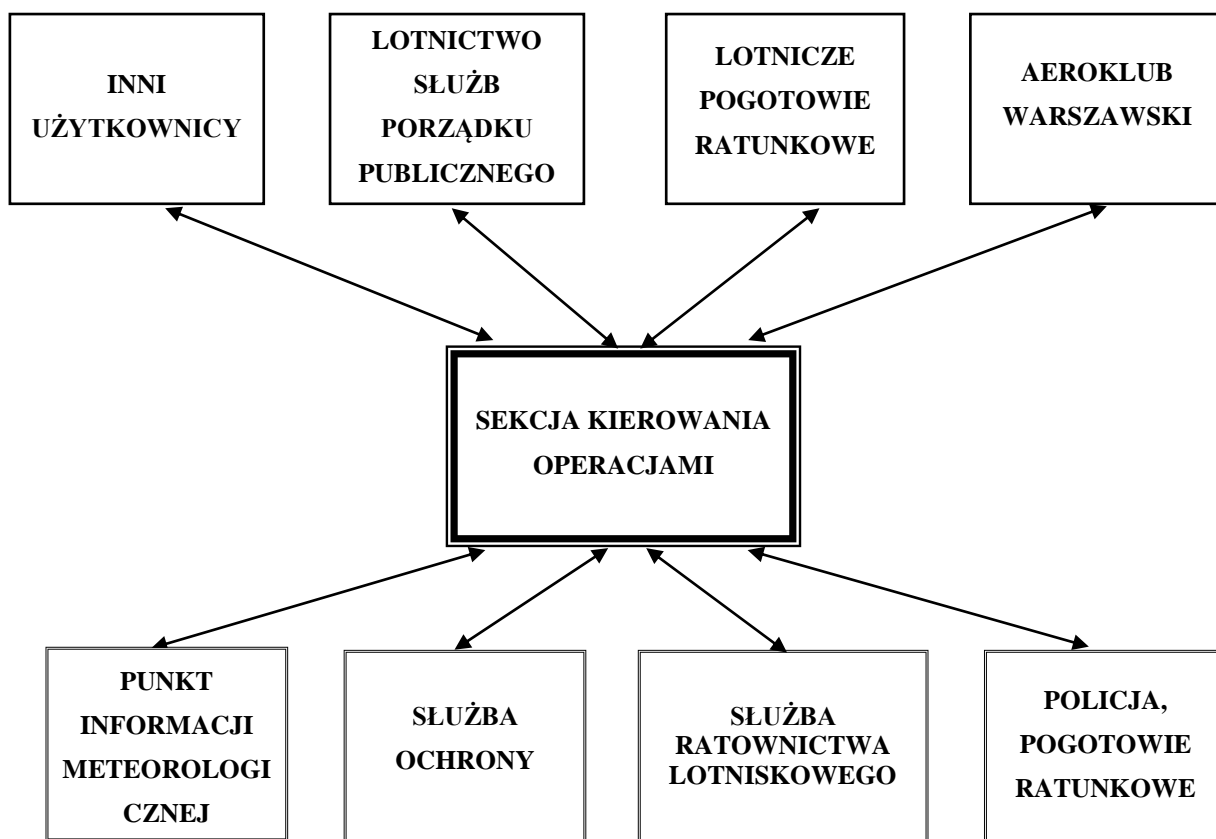
Numer zmiany: 0/.





PROCEDURY  
PRZEKAZYWANIA CZĘŚCI OBOWIĄZKÓW OPERACYJNYCH  
SŁUŻBIE DYŻURNEJ  
PRZEZ ZARZĄDZAJĄCEGO LOTNISKIEM



**CZĘŚĆ 4****DANE SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE LOTNISKOWYCH PROCEDUR  
OPERACYJNYCH I ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA.****4.1. Lotniskowy system obiegu informacji w realizacji procedur operacyjnych  
i kierowaniu operacjami.****4.1.1. Schemat lotniskowego systemu obiegu informacji:**

1. W skład lotniskowego systemu obiegu informacji na lotnisku Warszawa-Babice wchodzią wszyscy użytkownicy lotniska oraz osoby uczestniczące w działalności operacyjnej i korzystające z usług świadczonych na ich rzecz przez zarządzającego lotniskiem.
2. Upoważnioną i wyspecjalizowaną komórką nadawania i odbierania informacji w systemie lotniskowym oraz zabezpieczającą procedury operacyjne na lotnisku Warszawa-Babice jest sekcja kierowania operacjami (SKO).
3. SKO wyposażona jest w sprzęt zapewniający przekazywanie informacji osobom lub instytucjom w sposób gwarantujący odbiór informacji przez wszystkich użytkowników lotniska oraz służby operacyjne zarządzania przestrzenią powietrzną.
4. Bieżące informacje, udzielane przez SKO lotniska Warszawa-Babice dotyczą stanu pola naziemnego ruchu lotniczego, w tym:

- 1) stanu drogi startowej i dróg kołowania;
  - 2) pola wzlotów;
  - 3) miejsc postojowych;
  - 4) sprawności wyposażenia nawigacyjnego lotniska;
  - 5) sprawności oświetlenia lotniska;
  - 6) informacji o każdym pracach prowadzonych na polu wzlotów i polu ruchu naziemnego;
  - 7) wszelkich ograniczeń w ruchu powietrznym i naziemnym statków powietrznych;
  - 8) ewentualnych zagrożeń ze strony ptaków i zwierząt na polu ruchu naziemnego lotniska oraz innych ograniczeń i zagrożeń.
5. Informacje o zmianach w instrukcji operacyjnej lotniska oraz w zbiorze informacji lotniczych „AIP VFR” przekazywane są każdemu użytkownikowi lotniska Warszawa-Babice zgodnie z listą dystrybucyjną dla niniejszej instrukcji.
6. Każdorazowo, gdy wymaga tego sytuacja lotniskowa, zarządzający lotniskiem jest zobowiązany sporządzić i rozpowszechnić stosowny NOTAM.
7. Zarządzający lotniskiem prowadzi zestawienie numerów ważnych aktualnych NOTAMÓW lub z przyszłą datą ważności, uaktualniane zawsze każdego dnia. W przypadku rejestracji NOTAMÓW z przyszłą datą ważności należy w zestawieniu umieścić datę ich wejścia w życie.
8. Wydania NOTAMU, może żądać od zarządzającego lotniskiem każdy jego użytkownik w przypadku stwierdzenia zmian w funkcjonowaniu urządzeń lotniczych, służb, procedur lub zaistnienia niebezpieczeństwa dla żeglugi powietrznej, których zarządzający lotniskiem nie dostrzegł, a podanie ich na czas personelowi zainteresowanemu operacjami lotniczymi jest istotne.
9. Informacje meteorologiczne udostępniane są całodobowo zgodnie z ustalonymi zasadami:
- 1) SKO dysponuje informacją o pogodzie na wojskowych i cywilnych stacjach meteorologicznych, otrzymywanych z Centrum Hydrometeorologii Sił Zbrojnych RP poprzez komputerowe łącze modemowe oraz poprzez łącze internetowe. Otrzymywanie powyższych danych meteorologicznych usankcjonowane jest stosownym porozumieniem z Dowództwem Sił Powietrznych RP.
  - 2) SKO dysponuje depeszami meteorologicznymi METAR lotnisk wojskowych i lotnisk cywilnych, depeszami TAF, depeszami meteorologicznymi SYNOP lotnisk cywilnych, mapą radarową Polski oraz zobrazowaniem map satelitarnych.
  - 3) W celu realizacji zabezpieczenia meteorologicznego - na rzecz załóg statków powietrznych lspp - zarządzający lotniskiem zapewnia całodobowo ciągłość i aktualność informacji meteorologicznej w FIR-Warszawa. Zarządzający lotniskiem zapewnia całodobową dostępność komunikatów meteorologicznych (z Centrum Hydrometeorologii SZ RP) w czasie 30 minut od złożenia zapotrzebowania (telefon lub fax.).
10. Telefony:
- 1) Koordynator ruchu naziemnego SKO - tel/fax.261 855 368
  - 2) Informator AFIS lotniska Warszawa-Babice - tel 261 855 369
  - 3) Dyżurny informacji lotniczej 261 855 369, fax 261 855 368

- 4) Koordynator Ruchu Nziemnego 261 855 481 w 115
- 5) Punkt informacji meteorologicznej lotniska Warszawa-Babice – 261 855 368, który współpracuje z:
  - a) Centrum Hydrometeorologii Sił Zbrojnych RP- tel. MON 261 828 831,
  - b) Biurem Prognoz Meteorologicznych Warszawa-Okęcie – 22 846 06 82.

**4.1.2. Osoby funkcyjne odpowiedzialne za przekazywanie informacji, nadzór nad zakresem merytorycznym treści informacji oraz terminowym ich przysyłaniem, a także nadzór nad działalnością operacyjną SKO:**

1. Zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych działając przez kierownika sekcji kierowania operacjami oraz bezpośrednio nadzorując działanie podległych służb dyżurnych ponosi pełną odpowiedzialność za funkcjonowanie lotniskowego systemu informacji, a także za kierowanie operacjami statków powietrznych w strefie ruchu lotniskowego (ATZ).

**4.1.3. Wykaz służb i stanowisk w sekcji kierowania operacjami (SKO) na lotnisku Warszawa - Babice.**

1. Lotniskowa służba informacji powietrznej (AFIS) lotniska Warszawa-Babice - pełniona przez informatora lotniskowej służby informacji powietrznej.
2. Lotniskowa służba informacji lotniczej lotniska Warszawa-Babice pełniona przez dyżurnego informacji lotniczej.
3. Lotniskowa służba kierowania lotami lotniska Warszawa-Babice - pełniona przez kierującego lotami AW z kwadratu (KL). Osoba ta w czasie pełnienia obowiązków podlega służbie AFIS lotniska Warszawa-Babice.
4. Lotniskowa służba zabezpieczenia nziemnego lotniska Warszawa-Babice - pełniona przez koordynatora ruchu nziemnego lotniska (dotychczas operacyjny).

**4.1.4. Kierowanie pracą sekcji kierowania operacjami.**

1. Pracą SKO kieruje kierownik sekcji kierowania operacjami wyznaczony przez kierownika lotniska na wniosek zastępcy kierownika lotniska ds. operacyjnych.

**4.1.5. Zadania i odpowiedzialność personelu SKO lotniska Warszawa-Babice.**

1. Służba AFIS oraz pozostały personel SKO świadczy usługi w zakresie wykonywania określonych zadań lotniczych użytkownikom / pilotom statków powietrznych, uczestnikom ruchu lotniczego zarówno podczas lotu jak również statkom powietrznym, które nie wystartowały, lecz podjęły działania związane z wykonaniem lotu lub startem, przy wykorzystaniu łączności telefonicznej lub łączności radiowej lub sygnałów wzrokowych.
2. Do zadań personelu operacyjnego sekcji kierowania operacjami należy w szczególności:
  - 1) Zabezpieczenie działalności operacyjnej statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego, wojskowego i cywilnego polegającej na:
    - a) zapobieganiu zderzeniom się statków powietrznych podczas lotu;
    - b) zapobieganiu zderzeniom się na polu manewrowym statków powietrznych z sobą oraz przeszkodami;



- c) usprawnianiu i utrzymywaniu uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;
  - d) nadzorowaniu ruchu lotniczego;
  - e) koordynowaniu bezkolizyjnego wykorzystania przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska przez różne rodzaje użytkowników lotniska (lotnictwo lśpp, sanitarne, wojskowe, lotnictwo sportowe, turystyczne, transportowe itp.);
  - f) przekazywaniu wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów;
  - g) zawiadamianiu organu odpowiedzialnego za uruchomienie systemu ratownictwa lotniczego o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałanie z tym organem w razie potrzeby;
  - h) informowaniu innych osób upoważnionych o ruchu państwowych statków powietrznych;
  - i) udzielaniu informacji załogom statków powietrznych dotyczących wykorzystania przestrzeni powietrznej, ruchu lotniczego oraz danych meteorologicznych;
  - j) zapewniając informacje:
    - i. SIGMET i AIRMET (informacje dotyczące zjawisk pogody wpływających na bezpieczeństwo w lotach trasowych i w lotach na małej wysokości),
    - ii. dotyczące przedostania się do atmosfery materiałów radioaktywnych i toksycznych chemikaliów,
    - iii. zmianach dostępności operacyjnych pomocy nawigacyjnych,
    - iv. zmianach stanu lotniska i jego urządzeń wraz z informacją o zmianie stanu pola ruchu naziemnego, gdy jest ono pokryte śniegiem, lodem lub znaczną warstwą wody,
    - v. balonach wolnych bezzałogowych,
    - vi. warunkach pogody, aktualnych lub prognozowanych na lotnisku odlotu, docelowym i zapasowym,
    - vii. znanym ruchu statków powietrznych, pojazdów, oraz osób na polu manewrowym lub w jego pobliżu oraz statków powietrznych wykonujących loty w pobliżu lotniska, jeżeli taki ruch może mieć wpływ na wykonywane operacje,
    - viii. niebezpieczeństwie kolizji statków powietrznych wykonujących loty w strefie ruchu lotniskowego oraz inne informacje mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów, jak na przykład informacja o zmianie dostępności przestrzeni powietrznej i działaniach wpływających na bezpieczeństwo statku powietrznego.
- 2) W celu należytej realizacji wymienionych zadań każdy członek personelu operacyjnego SKO jest odpowiedzialny za przestrzeganie przepisów porządkowych polegających na:
- a) punktualnym przybyciu do miejsca pracy w terminie zgodnym z planem miesięcznym oraz pełnieniu go do czasu przybycia zmiennika;
  - b) zapoznaniu się z informacjami z poprzedniej zmiany, wpisaniu uwag dotyczących objęcia dyżuru, podpisaniu informacji o rozpoczęciu pełnienia dyżuru;
  - c) dbaniu o powierzone mienie i dokumenty;

- d) kontrolowaniu na bieżąco stanu technicznego środków łączności;
- e) zapewnieniu dostępu do informacji operacyjnych tylko osobom uprawnionym;
- f) nie udzielaniu osobom postronnym szczegółowych informacji dotyczących:
  - planu operacji,
  - składu załóg,
  - pasażerów,
  - adresów prywatnych lub numerów telefonów prywatnych i służbowych telefonów komórkowych bez zgody zainteresowanych,
- g) prowadzeniu we właściwy sposób i utrzymywaniu w należyтым stanie obowiązującą dokumentację;
- h) wykorzystywaniu urządzeń łączności i sprzętu komputerowego tylko do celów służbowych;
- i) ograniczeniu tylko do niezbędnych przypadków korzystanie z urządzeń łączności operacyjnej przez osoby spoza działu operacyjnego;
- j) przestrzeganiu zasad bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zasad ochrony przeciwpożarowej, a w przypadku niebezpieczeństwa inicjowaniu działań przewidzianych w instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa-Babice i w innych dokumentach obowiązujących na lotnisku oraz niezwłocznym przystąpieniu do działania ograniczającego skutki zdarzenia;
- k) nie dopuszczaniu do wydzielonych pomieszczeń operacyjnych osób postronnych oraz zapobieganiu i przeciwdziałaniu aktom bezprawnej ingerencji;
- l) przygotowaniu na żądanie przełożonych meldunków i wyjaśnień dotyczących zdarzeń powstałych podczas dyżuru;
- m) wpisaniu do raportu dziennego z dyżuru uwag o przebiegu dyżuru oraz informacji dla przyjmujących następny dyżur;
- n) utrzymywaniu należytego porządku w pomieszczeniach służb operacyjnych;
- o) wykonywaniu innych poleceń przełożonych w zakresie posiadanych umiejętności i uprawnień operacyjnych;
- p) uczestniczeniu w szkoleniach personelu operacyjnego, samodzielny podnoszeniu swoich kwalifikacji;
- q) bezpośrednim kontaktowaniu się o każdej porze z każdym pracownikiem oraz użytkownikiem lotniska, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo operacji lub jakiegokolwiek interes Państwa (zarządzającego lotniskiem), a sytuacja wymaga niezwłocznego działania.

#### **4.1.6 Obowiązki personelu operacyjnego SKO**

##### **4.1.6.1 Obowiązki kierownika sekcji kierowania operacjami.**

- 1) Planowanie pracy personelu operacyjnego.
- 2) Nadzór nad wyposażeniem i dokumentacją SKO.
- 3) Bieżący nadzór nad pełnieniem dyżurów przez personel SKO.

**4.1.6.2 Obowiązki personelu lotniskowej służby informacji powietrznej (AFIS).**

Funkcję lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice pełni informator lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska.

**4.1.6.3 Do obowiązków informatora AFIS należy w szczególności:**

- 1) Pełnić służbę alarmową w stosunku do wszystkich statków powietrznych, które złożyły plan lotu lub o których służba AFIS została powiadomiona oraz statkom powietrznym, o których wiadomo lub przypuszcza się, że będą obiektem aktu bezprawnej ingerencji. W tym celu służba AFIS pełni funkcję centrum zbierania wszelkich informacji dotyczących zagrożenia statku powietrznego znajdującego się w rejonie lotniska Warszawa-Babice lub w obszarze ATZ lotniska oraz przekazywać te informacje do Ośrodka Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego w Warszawie tel. 261 828 911 lub 12;
- 2) Znać instrukcję operacyjną lotniska Warszawa-Babice i wszystkie aktualne dodatkowe procedury i instrukcje wydane przez zarządzającego lotniskiem;
- 3) Znać aktualne wyposażenia lotniska w naziemne lotniskowe urządzenia nawigacyjne i świetlne;
- 4) Znać skład personalny wszystkich służb operacyjnych lotniska w czasie pełnionego dyżuru;
- 5) Znać możliwości i stopień użycia służby ratownictwa lotniczego i służby ochrony lotniska oraz w ramach pełnionej funkcji wykonywać następujące czynności:
  - a) zapoznać się z sytuacją ruchową w chwili objęcia dyżuru oraz planowanymi zadaniami na czas pełnienia dyżuru,
  - b) udzielać użytkownikom lotniska zezwolenia na wykonywanie lotów w rejonie lotniska Warszawa-Babice,
  - c) udzielać przylatującym i odlatującym statkom powietrznym informacji meteorologicznej w zakresie dotyczącym:
    - i) kierunku drogi startowej w użyciu,
    - ii) istotnych warunków na powierzchni drogi startowej,
    - iii) wysokości lotu po kręgu,
    - iv) prędkości i kierunku wiatru przyziemnego włącznie z istotnymi zmianami,
    - v) widzialności,
    - vi) aktualnej pogody,
    - vii) zachmurzenia poniżej 1500 m (5000 ft), cumulonimbus jeżeli niebo nie jest widoczne, widzialności pionowej - jeżeli jest znana,
    - viii) temperatury powietrza - na żądanie,
    - ix) aktualnego ciśnienia atmosferycznego QNH lub na życzenie załogi QFE;
  - d) przekazywać kierującemu lotami, lub bezpośrednio załogom statków powietrznych informacje służby ruchu lotniczego otrzymane od APP Warszawa (dotyczy lotów w rejonie lotniska oraz przelotów na obce lotniska),
  - e) przekazywać kierującemu lotami lub bezpośrednio załogom statków powietrznych informacje otrzymane od Ośrodka Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (ASM-3) (dotyczy lotów w rejonie lotniska oraz przelotów na obce lotnisko),
  - f) przekazywać kierującemu lotami całość lub część przestrzeni powietrznej(ATZ), a sektory podejścia (FIS) powiadomić o udostępnionej części przestrzeni powietrznej, czas i granice przestrzenne jej wykorzystania,
  - g) na żądanie, informować kierującego lotami lub zainteresowane załogi o lotach w sąsiednich strefach, rejonach lotów, pobliskich lotniskach i poligonach,

monitorować i koordynować obliczony czas startu CTOT, depesze SAM, SIP, SRM, SLC, analizować możliwość odlotu statku powietrznego zgodnie przydzielonym czasem a zmianach informować załogi. Obowiązek ubiegania się o zmianę CTOT spoczywa na operatorze statku powietrznego. Nieprawidłowości odnotować w książce meldunków.

h) prowadzić książkę meldunków całodiennej działalności lotniska EPBC.

i) przekazać przyjmującemu dyżur wszystkie niezbędne informacje zapewniające ciągły nadzór nad operacjami lotniczymi.

#### **4.1.6.3.1 Uprawnienia informatora lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice:**

- 1) Koordynowanie pracy pozostałych pracowników personelu operacyjnego SKO oraz służby ratownictwa lotniskowego.
- 2) Wydawanie poleceń wszystkim pracownikom zmiany dyżurnej w celu zapewnienia jakości i bezpieczeństwa przygotowywanych i wykonywanych operacji lotniczych;
- 3) Współdziałanie ze wszystkimi służbami lotniczymi w zakresie planowania i nadzoru nad wykonywanymi operacjami lotniczymi;
- 4) Inicjowanie, w przypadku zaistnienia niebezpiecznej sytuacji, przewidziane w niniejszej instrukcji i innych przepisach procedur oraz stosowanie wszelkich dostępnych i koniecznych środków dla uniknięcia lub zminimalizowania skutków niebezpieczeństwa.

#### **4.1.6.3.2. Podczas wykonywania obowiązków i korzystania z uprawnień nie wolno wykonywać działań sprzecznych z przepisami Prawa lotniczego w zakresie:**

- 1) Służby ruchu lotniczego;
- 2) Lotniczej służby meteorologicznej;
- 3) Lotniczej służby łączności;
- 4) Służb odpowiedzialnych za zapobieganie i przeciwdziałanie aktom bezprawnej ingerencji.

#### **4.1.6.4. Do obowiązków dyżurnego informacji lotniczej lotniska Warszawa-Babice należy w szczególności:**

- 1) Zapoznanie się z sytuacją ruchową w chwili objęcia dyżuru oraz planowanymi zadaniami na czas pełnienia dyżuru;
- 2) Sprawdzenie zgód ruchowych (krajowych i zagranicznych) na operacje planowane w czasie pełnienia dyżuru;
- 3) Sprawdzenie gotowości wszystkich służb pomocniczych i zanotowanie w brudnopisie nazwisk osób pełniących dyżur oraz czas pełnienia dyżuru;
- 4) Zamówienie za pośrednictwem Ośrodka Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (ASM-2) na czas niezbędny dla realizacji planowanych zadań lotniczych elementów przestrzeni powietrznej (ATZ, TRA 25 i BABICE AREA) stosując się do następujących zasad:
  - a) w przeddzień planowanych lotów nie później niż do godz. 10.00 UTC;
  - b) jeżeli okres planowanych lotów nie mieści się w okresie ważności AUP (06.00 - 06.00 UTC dnia kolejnego), zamówienia należy składać dwa dni wcześniej (np. w sytuacji, gdy loty mają rozpocząć się przed godz. 06.00 UTC);
  - c) jeżeli loty planowane są na sobotę, niedzielę lub poniedziałek, zamówienia należy składać w poprzedzający piątek, nie później niż do 10.00 UTC;

- d) jeżeli loty planowane są w dniu bezpośrednio następującym po święcie państwowym, zamówienia należy składać w dniu poprzedzającym to święto, nie później niż do 10.00 UTC.
- 5) W dniu operacji na minimum 30 minut przed planowanym czasem rozpoczęcia lotów poinformowanie pracownika Ośrodka Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (ASM-3) o rzeczywistym czasie rozpoczęcia działań oraz niezwłocznie poinformować o ich zakończeniu;
  - 6) Informowanie (za podpisem zarządzającego lotniskiem) funkcjonariuszy Straży Granicznej i Służby Celnej o planowanych wylotach i przylotach zagranicznych;
  - 7) W miarę możliwości zapewnienie ciągłości odbieranych i przekazywanych informacji o rzeczywistych lub przewidywanych miejscach i warunkach, w jakich znajdują się w służbie statki powietrzne lspp i ich załogi;
  - 8) Niezwłoczne odczytywanie depesz AMHS, depesz meteorologicznych oraz natychmiastowe reagowanie na ich treść;
  - 9) Analizowanie i przekazywanie do kancelarii zarządzającego lotniskiem przyjętą od załóg pocztę, odebrane telefonogramy oraz informacje przesyłane faksem (inne niż dotyczące własnej działalności SKO). Niezwłoczne informowanie adresata o przyjęciu depeszy, jeżeli z treści wynika taka konieczność;
  - 10) Niezwłoczne przekazywanie uzyskanych informacji osobom upoważnionym;
  - 11) Zapewnianie dla potrzeb lspp ciągłości informacji o ograniczeniach w ruchu lotniczym oraz zapewnianie aktualności dysponowanej informacji meteorologicznej w FIR-Warszawa;
  - 12) Służenie pomocą załogom A/C lspp w przygotowaniu i wysłaniu planu lotu.

**Uwaga!**

***Wszystkie informacje operacyjne, których adresatem jest Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną mogą być przysyłane tylko za pomocą sieci AFTN, Faksem lub pocztą elektroniczną.***

**4.1.7 Obowiązki personelu odpowiedzialnego za zabezpieczenie naziemne lotniska Warszawa-Babice.**

1. Funkcję lotniskowej służby zabezpieczenia naziemnego lotniska Warszawa-Babice pełni koordynator ruchu naziemnego.
2. Do jego obowiązków należy w szczególności:
  - 1) Przestrzeganie zasad ochrony budynku „Wieża Babice” oraz stref zastrzeżonych przed osobami postronnymi;
  - 2) Wydawanie poleceń porządkowych wszystkim użytkownikom lotniska oraz wszystkim osobom zatrudnionym na lotnisku naruszającym zasady i normy określone w niniejszej instrukcji oraz w innych dokumentach wydanych przez zarządzającego lotniskiem;
  - 3) Wykonywanie bieżącego nadzoru nad ruchem pojazdów i pieszych na płycie lotniska;
  - 4) Kierowanie ruchem statków powietrznych na płycie postojowej nr 1;
  - 5) Dysponowanie, w przypadku podjętej interwencji oraz doraźnej kontroli terenu i ogrodzenia lotniska samochodem służbowym w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa planowanych i wykonywanych operacji lotniczych;
  - 6) Natychmiastowe reagowanie na wejście zwierząt i przylot stad ptaków na pole wzlotu;



- 7) Przyjmowanie zgłoszeń dotyczących zaopatrywania statków powietrznych (paliwo, zasilanie lotniskowe) tel. 261 855 481 w 115 i przekazywanie tych informacji właściwym pracownikom;
  - 8) Kierowanie ruchem pojazdów specjalnych zaopatrujących statki powietrzne;
  - 9) Kontrolowanie raz dziennie czystości nawierzchni dróg startowych i dróg kołowania;
  - 10) Kontrolowanie dwa razy dziennie stanu technicznego ogrodzenia terenu lotniska w tym stref zastrzeżonych, sprawdzenie zamknięcia bram wjazdowych, bramek wejściowych oraz sprawności zamków, klódek itp.;
  - 11) Przechowywanie i kontrola kluczy od pomieszczeń służbowych i bram wjazdowych lotniska;
  - 12) Kontrolowanie przestrzegania przepisów w sprawie ochrony fizycznej lotniska oraz zabezpieczenia przeciwpożarowego obiektów i statków powietrznych na lotnisku;
  - 13) Współdziałanie ze wszystkimi służbami ochraniającymi działającymi na terenie lotniska Warszawa-Babice;
  - 14) Kontrolowanie zabezpieczenia statków powietrznych przed przemieszczaniem, uszkodzeniem, włamaniem i zagrożeniem aktami bezprawnej ingerencji, parkujących na płytach postojowych nr 1 i 5 lotniska;
  - 15) Raz dziennie sprawdzanie sprawności urządzeń lotniskowych i naziemnego wyposażenia nawigacyjnego lotniska, w tym oświetlenia;
  - 16) Otwieranie pomieszczeń zastrzeżonych, z wyjątkiem zaplombowanych wewnętrznych drzwi kasy i magazynów, po uzyskaniu zgody użytkownika pomieszczenia lub jego przełożonego lub samodzielnie w uzasadnionych nagłych przypadkach, np. POŻARU, awarii instalacji znajdujących się w tych pomieszczeniach;
3. Koordynator ruchu naziemnego pełni służbę codziennie w godzinach ustalonych przez zarządzających.

#### **4.1.8 Zasady kierowania lotami szkolnymi.**

1. Osoba kierująca lotami szkolnymi (KL), każdorazowo jest wyznaczana przez zarządzającego ośrodkiem szkolenia lotniczego.
2. Kandydaci na KL zgłaszani są przez kierujących ośrodkami szkolenia. Po szkoleniu teoretycznym i pozytywnym zaliczeniu testu KL otrzymują od zarządzającego lotniskiem upoważnienia do kierowania lotami szkolnymi oraz udzielania informacji powietrznej na lotnisku Warszawa-Babice zgodnie z posiadanymi uprawnieniami na czas określony.
3. Jeżeli nad lotniskiem lub w rejonie lotniska (ATZ, TRA) planowane są loty szkolne kilku użytkowników, wówczas po uzgodnieniu z informatorem lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice do kierowania lotami wyznacza się jednego KL.
4. Zezwala się na kierowanie lotami przez KL tylko użytkownikom lotniska bazującym na lotnisku Warszawa-Babice po uzgodnieniu z zarządzającym lotniskiem.
5. Personel wyznaczony do kierowania lotami musi posiadać aktualną licencję uprawniającą do pełnienia tej funkcji oraz upoważnienie zarządzającego lotniskiem.
6. W zależności od charakteru wykonywanych lotów, przy wyznaczaniu KL, a w razie potrzeby również pomocników KL. Lista uprawnionych do kierowania lotami znajduje się na SKO.
7. Kierującego lotami wyznacza się w przypadku organizowania lotów w przestrzeni ATZ lotniska Warszawa-Babice i w strefach TRA 25 oraz BABICE AREA, lub w doraźnie wyznaczonej przestrzeni powietrznej w przypadku, gdy mają być wykonywane:

- 1) Loty samolotów i śmigłowców wymagających nadzoru instruktorskiego
  - 2) Loty szybowcowe - treningowe i wyczynowe
  - 3) Skoki spadochronowe
  - 4) Loty balonów i sterowców
  - 5) Loty lotni, motolotni i paralotni.
8. Kierujący lotami wykonuje w ramach swoich obowiązków następujące czynności:
- 1) Przed rozpoczęciem lotów na lotnisku Warszawa-Babice, KL ma obowiązek uzgodnić osobiście lub telefonicznie z informatorem lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice i służbą APP Warszawa-Okęcie czas, miejsce, wysokość oraz rodzaj planowanych lotów i uzyskać wstępną zgodę na wykonywanie lotów
  - 2) Po spełnieniu powyższego wymogu KL powinien:
    - a) na godzinę przed planowanym rozpoczęciem lotów nadlotniskowych lub w strefach TRA 25 i BABICE AREA, jak również przelotów poza ten rejon, przekazać telefonicznie plan lotów do służby AFIS lotniska Warszawa - Babice - tel. 261 855 369; tel./fax. 261 855 368,
    - b) wszystkie otrzymane zezwolenia, ograniczenia oraz informacje przeznaczone dla załóg statków powietrznych niezwłocznie przekazywać tym załogom. Informacje od załóg przeznaczone lub istotne dla Służby AFIS lotniska Warszawa-Babice przekazywać w trybie natychmiastowym,
  - 3) Kierujący lotami może wykonywać swoją funkcję tylko przy zachowaniu stałej łączności radiowej i bezpośredniej łączności telefonicznej z informatorem lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice.
  - 4) Kierujący lotami na polu wzlotów lotniska powinien wyłożyć "startowe znaki wizualne".
  - 5) W zakresie organizacji całości lotów oraz czynności KL nieopisanych w niniejszej Instrukcji należy postępować zgodnie z wytycznymi prezesa ULC z dnia 01.06.2004r.

#### **4.1.9 Wyposażenie pomieszczeń Sekcji Kierowania Operacjami:**

1. Dwa zegary wskazujące czas lokalny i czas UTC
2. Dwie radiostacje korespondencyjne UHF zapewniające dwustronną łączność ze statkami powietrznymi wykonującymi loty w rejonie lotniska i znajdującymi się na lotnisku (dotyczy również stanowiska KL)
3. Radiostacja do nasłuchu częstotliwości ratowniczej 121.5 MHz
4. Terminal AMHS do łączności operacyjnej
5. Komputer z danymi meteo Centrum Hydrometeorologii Sił Zbrojnych RP,
6. Faks i ksero
7. Telefon zapewniający łączność ze służbami zabezpieczającymi loty i służbami alarmowymi
8. Radiotelefon stacjonarny i przenośne oraz ładowarka do łączności naziemnej w rejonie lotniska Warszawa-Babice
9. Sejf do przechowywania dokumentów, depozytów i kluczy

10. Oświetlenie zgodne z przepisami BHP i awaryjne
11. Zestaw kluczy alarmowych
12. Pomocniczy sprzęt biurowy oraz meble
13. Wyposażenie przeciwpożarowe
14. Znaki startowe (płótna)
15. Urządzenie pirotechniczne oraz świetlne (semafor) do przekazywania informacji statkom powietrznym bez łączności oraz w sytuacjach zagrożenia - osobom obsługującym płytę lotniska
16. Zestaw pierwszej pomocy
17. Dokumentacja:
  - a) mapa lotnicza VFR rejonu FIR-Warszawa, ścienna 1:500 000
  - b) mapa lotnicza rejonu lotniska Warszawa-Babice (ATZ, TRA 25 i BABICE AREA, przeszkody terenowe, minimalne wysokości lotu, procedura wznowienia orientacji) sporządzona w skali 1:200 000
  - c) mapa lotnicza kręgu nadlotniskowego sporządzona w skali 1:10 000
  - d) plany pracy personelu operacyjnego
  - e) Zbiór Informacji Lotniczych (wersja elektroniczna), „AIP-Polska”, „AIP-VFR” oraz „AIP-Military”
  - f) Wytyczne nr 3 Prezesa ULC z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ogłoszenia wymagań ustanowionych przez ICAO – (Doc 4444)
  - g) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 22 stycznia 2015 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. z 2015 r., poz. 141)
  - h) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 30 grudnia 2014 r. w sprawie warunków i sposobu działania służby ruchu lotniczego (Dz. U. z 2015 r. poz. 58)
  - i) Instrukcja operacyjna lotniska Warszawa-Babice
  - j) Program ochrony lotniska Warszawa-Babice
  - k) Plan operacyjny ratownictwa lotniskowego
  - l) wykaz telefonów alarmowych
  - m) wykaz telefonów służbowych i prywatnych
  - n) wykaz częstotliwości radiowych i kryptonimów radiotelefonicznych
  - o) pozwolenie radiowe na używanie stacji lotniskowej w służbie radiokomunikacji w lotnictwie
  - p) wzory depech alarmowych
  - q) instrukcje programów komputerowych
  - r) aktualny komunikat meteorologiczny
  - s) druk kwestionariusza przyjęcia informacji wysokiego ryzyka
  - t) druki meldunków o nieprawidłowościach w ruchu lotniczym
  - u) druki meldunków z przebiegu służby
  - v) druki kontroli przebiegu służby
  - w) druki dokumentów do przygotowania lotu (plan lotu)
  - x) tablica informacyjna na doraźne polecenia operacyjne i informacje
  - y) instrukcje wykonywania lotów stałych użytkowników lotniska Warszawa-Babice
  - z) osobista dokumentacja członków personelu operacyjnego, poświadczająca jego uprawnienia do pełnionej funkcji

ż) wykaz aktualnych NOTAMÓW.

#### **4.1.10 Procedury organizacyjno – techniczne w systemie funkcjonowania SKO.**

##### **4.1.11 Dostęp do pomieszczeń sekcji kierowania operacjami.**

1. Dostęp do pomieszczeń operacyjnych SKO mają:
  - 1) Kierownik lotniska Warszawa-Babice oraz jego przełożeni;
  - 2) Zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych;
  - 3) Audytorzy CUL podczas wykonywania czynności kontrolnych;
  - 4) Pracownicy działu operacyjnego podczas wykonywania swoich obowiązków;
  - 5) Załogi lotnicze w sprawach dotyczących wykonywanych zadań lotniczych oraz inne osoby za zezwoleniem kierownika operacyjnego;
  - 6) Inne osoby upoważnione przez zarządzającego lotniskiem lub jego przełożonych.
2. Drzwi do pomieszczeń SKO od strony korytarzy muszą być zamknięte.
3. Pomieszczenia sekcji kierowania operacjami posiadają „okienka” umożliwiające kontaktowanie się z osobami przebywającymi na zewnątrz SKO.

##### **4.1.12 Autoryzacja dokumentów wystawionych przez personel operacyjny SKO.**

1. Każdy dokument wystawiony lub przyjęty przez personel operacyjny SKO musi posiadać oznaczenie daty i czasu wystawienia/przyjęcia oraz podpis.
2. Personel operacyjny AFIS w dokumentach do korespondencji z podmiotami poza CUL używa pieczęci okrągłej do pakietów.
3. Podpis personelu operacyjnego AFIS musi być opatrzony pieczęcią imienną „Dyżurny Informacji Powietrznej Lotnisko Warszawa - Babice”.

##### **4.1.13 Zapisy prowadzone podczas dyżuru operacyjnego.**

1. Meldunek z dyżuru, prowadzony przez informatora AFIS i koordynatora ruchu naziemnego, stanowi podstawowy dokument służący do oceny pracy personelu operacyjnego, wyjaśnienia okoliczności zdarzeń i ustalenia odpowiedzialności. Musi być prowadzony na bieżąco. Instrukcja prowadzenia meldunku znajduje się na pierwszej stronie teczki meldunków.
2. Zapis wykonywanych operacji, prowadzony przez dyżurnego informacji lotniczej, stanowi podstawowy dokument kontroli przebiegu operacji i musi być prowadzony na bieżąco.
3. Zeszyt telefonogramów i radiogramów, prowadzony przez dyżurnego informacji lotniczej, stanowi podstawowy dokument rejestrujący, od kogo i kiedy przyszła informacja, treść informacji i reakcję służby AFIS.
4. Brudnopis jest miejscem do szybkiego zanotowania informacji. Nie wolno wykonywać zapisów na luźnych kartkach. Musi być wyraźnie zaznaczone rozpoczęcie zapisów przez kolejną zmianę (data). Zapisy w brudnopisie nie stanowią dokumentu i służą tylko jako materiał pomocniczy. Brudnopisy prowadzą wszystkie służby operacyjne lotniska Warszawa-Babice.
5. Uaktualnianie zestawienia obowiązujących NOTAMÓW (na lotnisku Warszawa-Babice służby dyżurne prowadzą dokumentację tylko w języku polskim).
6. Wszystkie zapisy należy wykonywać czytelnie. Nie wolno zamazywać zapisów. Korektę należy robić przez przekreślenie pomyłkowego wpisu.

7. Za zgodność zapisów ze stanem faktycznym odpowiada kierownik sekcji kierowania operacjami.
8. Wszystkie wymienione dokumenty przed wypełnieniem muszą być zarejestrowane w kancelarii CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”.

#### **4.1.14. Planowanie pracy personelu SKO.**

1. Plan pracy personelu SKO przygotowuje na okres trzech miesięcy koordynator sekcji kierowania operacjami uwzględniając:
  - 1) Przepisy dotyczące czasu pracy i wypoczynku personelu operacyjnego;
  - 2) Uprawnienia poszczególnych członków personelu operacyjnego do wykonywania określonych zadań;
  - 3) Okres ważności posiadanych uprawnień i kwalifikacji przez personel operacyjny;
  - 4) Długookresowy plan pracy personelu operacyjnego (urlopy, szkolenia, badania itp.).
2. Personel operacyjny pracuje w systemie zmianowym.
3. Cykl pełnienia dyżurów przez AFIS obejmuje nie dłuższy niż 12 godzinny dyżur i nie krótszy niż 11 godzinny wypoczynek, natomiast cykl pełnienia dyżurów przez dyżurnego informacji lotniczej obejmuje 16 godzin dyżuru i czas odpoczynku nie krótszy niż 11 godzin.
4. Pracowników personelu operacyjnego pełniących dyżur obowiązują przepisy regulujące czas pracy Kodeksu Pracy dla pracujących w ruchu ciągłym.

#### **4.1.15. Wymagane, posiadane uprawnienia etatowego personelu operacyjnego (świadczenia kwalifikacyjne, zezwolenia, kursy, szkolenia itp.).**

1. Lotniskowa służba informacji powietrznej AFIS - musi posiadać:
  - 1) Świadczenie kwalifikacji informatora lotniskowej służby informacji powietrznej z wpisanym ważnym uprawnieniem;
  - 2) Świadczenie operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej;
  - 3) Ważne orzeczenie komisji lotniczo lekarskiej.
2. Dyżurny informacji lotniczej - musi posiadać jeden z niżej wymienionych dokumentów:
  - 1) Licencję dyspozytora lotniczego;
  - 2) Certyfikat Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej lub innego uprawnionego ośrodka szkolenia;
  - 3) Zezwolenie kierownika zarządzającego lotniskiem (wydane na podstawie przeprowadzonego szkolenia wewnętrznego).
3. Kierujący lotami - licencję pilota z uprawnieniami instruktora, przeszkolenie odbyte raz w roku w ramach szkolenia dla kierujących lotami oraz upoważnienie do kierowania lotami wydane przez zarządzającego lotniskiem Warszawa-Babice.
4. Koordynator ruchu naziemnego - upoważnienie zarządzającego lotniskiem Warszawa-Babice.

#### **4.1.16. Wymagane uprawnienia osób nie będących etatowymi członkami personelu operacyjnego do pełnienia zadań określonych dla sekcji kierowania operacjami.**

Do wykonywania zadań określonych dla etatowych pracowników sekcji kierowania operacjami lotniska Warszawa-Babice na stanowisku:



1. Informatora lotniskowej służby informacji powietrznej – zarządzający lotniskiem upoważnia innych pracowników zatrudnionych przez dyrektora CUL posiadających ważne świadectwo kwalifikacji informatora lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice,
2. Dyżurnego informacji lotniczej – zarządzający lotniskiem upoważnia osoby wymienione powyżej oraz innych pracowników zatrudnionych przez dyrektora CUL posiadających jeden z niżej wymienionych dokumentów:
  - 1) ważną licencję dyspozytora lotniczego
  - 2) ważną licencję pilota
  - 3) certyfikat PAŻP lub innego uprawnionego ośrodka szkolenia
  - 4) imienne upoważnienie zarządzającego lotniskiem.
3. Koordynatora ruchu naziemnego – zarządzający lotniskiem upoważnia osoby wymienione powyżej oraz innych pracowników zatrudnionych przez dyrektora CUL posiadających wykształcenie średnie oraz 2 letni okres wykonywania jednej z niżej wymienionych czynności:
  - 1) pilota;
  - 2) mechanika lotniczego;
  - 3) technika łączności lotniczej i ubezpieczenia lotów lub inne posiadające imienne upoważnienie zarządzającego lotniskiem.

#### 4.2. Dostęp do pola naziemnego ruchu lotniskowego.

1. Za ochronę lotniska, w tym za kontrolę dostępu do lotniska Warszawa-Babice, odpowiedzialny jest pełnomocnik ds. ochrony lotniska i informacji niejawnych (szef ochrony).
2. Szef ochrony realizuje obowiązki związane z ochroną lotniska Warszawa-Babice nadzorując działania firm odpowiedzialnych za ochronę lotniska.
3. Dostęp do pola naziemnego ruchu lotniczego odbywa się zgodnie z procedurami określonymi w instrukcji przepustkowej lotniska Warszawa-Babice stanowiącej załącznik nr 13 do programu Ochrony lotniska Warszawa-Babice.

#### 4.3. Lotniskowy plan awaryjny

1. Organizacja systemu ochrony oraz procedury dotyczące lotniskowego planu awaryjnego, w tym zorganizowania Centrum Koordynacji Antykryzysowej, zawarte zostały w programie ochrony lotniska Warszawa-Babice Część 5.
2. Wszystkie uzyskane informacje o incydentach, wypadkach i sytuacjach kryzysowych muszą być zapisywane w odpowiednich formularzach (załączniki nr 11).
3. Zarządzający lotniskiem przekazuje poprzez dyrektora CUL Ministrowi Spraw Wewnętrznych oraz organowi nadzorującemu i Prezesowi ULC na **tel. alarmowy nr 606 748 017 lub e-mail: zk@ulc.gov.pl** wszelkie informacje związane z zagrożeniami aktami bezprawnej ingerencji wobec statków powietrznych lotnictwa państwowego i cywilnego.
4. W formularzu zgłoszenia (załącznik nr 11) zamieszcza i przekazuje informację o sytuacji awaryjnej, zawierającą opis zdarzenia i podjętych działań w terminie 15 dni od zaistnienia zdarzenia.
5. Zarządzający lotniskiem ma obowiązek udzielenia informacji o akcie bezprawnej ingerencji wobec lotnictwa cywilnego środkom masowego przekazu.

#### 4.4 Ratownictwo i ochrona przeciwpożarowa.

##### 4.4.1. Charakterystyka zagrożenia lotniczego.

1. Lotnisko Warszawa-Babice jako lotnisko użytku wyłącznego posiada Zakładową Służbę Ratownictwa Lotniskowego wyposażoną w samochód BARRACUDA GCBA PR 5.5/50/150 z 5500 litrów wody ze środkiem pianotwórczym, dwuosobową załogę, podstawowy sprzęt ratownictwa technicznego - ratowniczy zestaw hydrauliczny.
2. System ratownictwa lotniskowego lotniska Warszawa-Babice opisany został w Planie Działania w Sytuacji Zagrożenia.

#### 4.5. Pole manewrowe lotniska

##### 4.5.1. Ruch naziemny na lotnisku.

1. Jako podstawowe zasady zapewniające bezpieczeństwo ruchu naziemnego na polu manewrowym przyjmuje się:
  - a) zakaz przebywania w granicach lotniska, a w szczególności ruchu pieszego i kołowego oraz używania lotniska lub jego składników w tym: gruntów, budowli, budynków, urządzeń i infrastruktury bez uprzedniej zgody zarządzającego lotniskiem;
  - b) prawo zarządzającego lotniskiem do wydawania poleceń (nakazów i zakazów) związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa na lotnisku w stosunku do wszystkich osób i pojazdów znajdujących się w granicach lotniska, a w razie potrzeby prawo wezwania właściwych służb publicznych w celu zapewnienia lub przywrócenia bezpieczeństwa na polu manewrowym lotniska.
2. Przemieszczanie się przez DS pojazdów jest regulowane sygnalizacją świetlną sterowaną z „Wieży” lotniska Warszawa - Babice przez dyżurnego służby AFIS (tel. 261 855 369). W przypadku wykonywania prac na polu manewrowym lotniska, lub jego pobliżu, wykorzystuje się sieć radiotelefoniczną przeznaczoną wyłącznie do utrzymywania łączności ze służbami ruchu lotniczego i ratownictwa lotniskowego zarządzającego lotniskiem „Warszawa-Babice”.
3. Ruch samolotów na polu manewrowym odbywa się po drogach kołowania zgodnie ze wskazówkami służby AFIS przekazanymi drogą radiową. Dopuszcza się kołowanie samolotów po nawierzchni trawiastej po otrzymaniu każdorazowo zgody od służby AFIS lub dyżurnego koordynatora ruchu naziemnego.
4. Ruch statków powietrznych pracujących na częstotliwości 122.305 MHz „**BABICE RADIO**” odbywa się po północnej części lotniska z wykorzystaniem pasa startowego PS, w odległości 30m na północ od DS, zgodnie z wyłożonymi znakami. Powyższe statki powietrzne mogą wykorzystywać DS, PS, DK i płyty postojowe do wszelkich manewrów związanych ze startem, kołowaniem, postojem i lądowaniem za zgodą służby AFIS Warszawa-Babice uzyskaną drogą radiową po nawiązaniu łączności na częstotliwości 119.180 MHz. **BABICE INFORMACJA.**
5. W czasie wykonywania lotów poruszanie się osób w odległości mniejszej niż 200 m od osi drogi startowej będącej w użyciu jest zabronione. Przed rozpoczęciem lotów, w tym treningowych (szkolnych) personel obsługi i niezbędny sprzęt techniczny musi znajdować się w oznaczonym miejscu. Ruch pojazdów mechanicznych po terenie lotniska odbywa się wyłącznie po zachodniej obwodnicy lotniska. Dopuszcza się ruch pojazdów mechanicznych drogami do kołowania po otrzymaniu każdorazowego zezwolenia od służby kierowania lotami lotniska Warszawa-Babice z wykorzystaniem sygnalizacji świetlnej.

Pojazdy poruszające się po drogach kołowania muszą zachować szczególną ostrożność i stosować się do zaleceń wydanych przez służbę SKO. Pojazdy mechaniczne nie wyposażone w światła błyskowe koloru żółtego, obowiązuje w ruchu po lotnisku używanie świateł mijania bez względu na porę dnia i roku.

#### 4.5.2. Zasady wykonywania lotów

- 1) Miejsce i kierunek lądowania oznaczony jest na utwardzonej drodze startowej (DS) białą farbą. W przypadku wykonywania startów i lądowań na nieutwardzonej drodze startowej (PS), miejsce i kierunek lądowania oznaczony jest znakami w kształcie zgodnym z przepisami wykonanymi z płótna w kolorze białym. W warunkach zaśnieżenia lotniska - drogi startowe i drogi kołowania oznacza się transparentami z płótna w kolorze czarnym. Na lotnisku można wykorzystywać jednocześnie nie więcej niż dwie drogi startowe (kierunki równoległe). Ograniczenie nie dotyczy wyznaczonej dla operacji lotniczych strefy końcowego podejścia i startu (FATO) LPR. Wszystkie osoby znajdujące się na lotnisku i wykonujące loty zobowiązane są do ścisłego wykonywania zarządzeń i poleceń służby ruchu lotniczego CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”.
- 2) Ruch nadlotniskowy odbywa się z kręgiem północnym zgodnie z załącznikiem nr 2 na wysokości 556 m/1823 ft AMSL. W zależności od sytuacji ruchowej i warunków atmosferycznych, za zgodą służby AFIS lotniska, dopuszcza się możliwość wykonywania lotów po trasie kręgu południowego na wysokości 356 m/1168 ft AMSL nie przekraczając południowej granicy ATZ lotniska.

#### 4.6. Pomoce wizualne i lotniskowy system zasilania.

1. Przez środek lotniska na kursie E-W przebiega droga startowa o nawierzchni betonowej, szerokości 90 m i długości 1301 m. Na drodze startowej białą farbą oznaczone są:
  - 1) oś centralna utwardzonej DS wykreślona linią przerywaną;
  - 2) pobocza utwardzonego pasa startowego - linie ciągłe;
  - 3) próg utwardzonego pasa startowego na kierunku „10” (098° MAG);
  - 4) próg utwardzonego pasa na kierunku „28” (278° MAG);
2. Na południe od progu „10” DS - znajduje się płyta postojowa nr 1 dla lotnictwa ogólnego z wyznaczonymi stanowiskami postojowymi.
3. Na północ od progu „10” DS - znajduje się płyta prób oraz prac dewiacyjnych i radiodewiacyjnych.
4. Na północ od centralnej części DS w odległości 300 m - znajdują się budynki i hangary LPR i AW.

##### 4.6.1. Przeprowadzane inspekcje i konserwacje lotniskowych świateł nawigacyjnych i przeszkodowych, sygnalizacji, znaków, urządzeń radionawigacyjnych oraz lotniskowego systemu zasilania.

1. Sprawdzenie zdolności urządzeń radionawigacji lotniczej celem uzyskania pozwoleń radiowych na ich pracę, polega na przeprowadzeniu badań i wydaniu opinii przez Centralne Laboratorium Badań Technicznych UKE (Urzędu Komunikacji Elektronicznej).
2. Lotnisko Warszawa-Babice uzyskało od CLBT UKE sprawozdanie i protokół zgodności dla niżej wymienionych urządzeń:

1). Radiostacje - współrzędne wg WGS 84 - 52°16'01"N 20°53'52"E:

- a) TG660 Becker Avionics, nr fabryczny 00278 i nr fabryczny 00279, obydwie o znaku wywoławczym **BABICE INFORMACJA** otrzymały pozwolenie radiowe na używanie w służbie radiokomunikacji lotniczej ważne do dnia 31.07.2029r.;
- b) IC-A110 EURO, wykorzystana do nasłuchu częstotliwości 121.5 MHz.

3. Bieżące sprawdzanie zdolności urządzeń obejmuje wykonywanie nadzoru i orzekanie o zdolności w toku eksploatacji.

4. Okresowa kontrola i konserwacja urządzeń oraz instalacji antenowych przeprowadzana jest przez pracowników sekcji eksploatacji lotniska zgodnie z następującą procedurą:

1) Kontrola oświetlenia:

- a) kontrola bieżąca - codzienny przegląd przed rozpoczęciem lotów polegający na sprawdzeniu czy nie powstały uszkodzenia mechaniczne i czy wszystkie lampy świecą.
- b) kontrola okresowa - dokonywany pomiar izolacji i skuteczności zerowania, konserwacja złączy lampowych, sprawdzenia systemu sterowania oświetleniem.

***Uwaga!***

***Wszelkie uwagi i niedociągnięcia zgłaszane są do zastępcy kierownika lotniska ds. operacyjnych.***

2) Lista kontrolna kontroli bieżącej oświetlenia:

- a) sprawdzić stan świateł przeszkodowych na następujących obiektach lotniskowych:
  - komin kotłowni co. ogrzewającej budynki kompleksu administracyjno-operacyjnego (siedzibę) zarządzającego lotniskiem,
  - budynek „Wieża Babice”,
  - hangar nr 4,
  - hangar nr 5;
  - hangar nr 6;
  - obiekty AW;
  - obiekty LPR.
- b) sprawdzić stan świateł sygnalizacyjnych:
  - światła ograniczające DS;
  - światła białe, krawędziowe drogi startowej - na odcinku od 0 - 890 m oraz światła żółte na odcinku 948 -1250 m od początku DS na kierunku 10 i 28. Lampy rozmieszczone co ~ 58 m symetrycznie w obu kierunkach
  - światła progu drogi startowej i końca drogi startowej.
- c) sprawdzić oświetlenie płyt postojowych, hangarów, budynków MPiS oraz obiektów operacyjnych i administracyjnych, a także parkingów.

**4.6.2. Zasilanie energetyczne, centralne i awaryjne.**

1. Lotnisko zasilane jest w energię elektryczną z sieci zewnętrznej za pośrednictwem Stacji Trafo zlokalizowanej w strefie zastrzeżonej lotniska znajdującej się w sąsiedztwie budynku - siedziby zarządzającego lotniskiem - o mocy nominalnej do 400 kVA.
2. Budynek „Wieża Babice” wyposażony jest również w zasilanie rezerwowe typu UPS. Ponadto posiada zespół prądotwórczy SMG-30TA-LS-2 do awaryjnego zasilania oświetlenia GDS.

**4.7. Utrzymanie pola naziemnego ruchu lotniczego.****4.7.1. Procedury utrzymania pola naziemnego ruchu lotniczego (okres letni, zimowy, kalibracja nawierzchni).**

1. Procedury ogólne:
  - 1) Za procedury utrzymania pola naziemnego ruchu lotniczego odpowiedzialny jest zastępca kierownika ds. operacyjnych.
  - 2) Decyzję o rozpoczęciu akcji koszenia, odśnieżania lub odladzania podejmuje zarządzający lotniskiem w oparciu o własną ocenę sytuacji i dane meteorologiczne.
  - 3) W przypadku jego nieobecności lub braku kontaktu telefonicznego, decyzję o rozpoczęciu akcji koszenia, odśnieżania lub odladzania podejmuje zastępca kierownika ds. operacyjnych, a jeżeli tego wymaga bezpieczeństwo wykonywanych operacji - koordynator ruchu naziemnego w porozumieniu ze służbą AFIS lotniska Warszawa-Babice.
  - 4) Decyzje o zakończeniu akcji koszenia, odśnieżania lub odladzania podejmuje kierujący akcją lub jego przełożony.
  - 5) W razie wystąpienia warunków pogodowych, które mogłyby w konsekwencji doprowadzić do zamknięcia lotniska, zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych za aprobatą zarządzającego lotniskiem może zaangażować do wyżej wymienionych prac instytucję zewnętrzną.
2. Koszenie trawy:
  - 1) Optymalne okresy koszenia traw:
    - a) I pokos - II połowa maja/I połowa czerwca;
    - b) II pokos - II połowa sierpnia/I połowa września.
  - 2) Podstawowym sprzętem do koszenia są zestawy - ciągnik z kosiarką płozową, kosiarką rozdrabniającą lub rotacyjną;
  - 3) Do koszenia przystępuje się z chwilą stwierdzenia, że wys. trawy wynosi max. 15 cm.;
  - 4) Po koszeniu dokładnie oczyszcza się studzienki ściekowe.
  - 5) Podczas koszenia należy przestrzegać obowiązujące na lotnisku przepisy;
  - 6) Niezbędne jest zachowanie bezpiecznej odległości koszącego zestawu od statków powietrznych. Odległość tą ustala kierownik akcji w zależności od zadań i kierunku wiatru;
  - 7) Kolejność koszenia zależy od intensywności wzrostu trawy oraz stanu zagrożenia dla statków powietrznych. Dla lotniska Warszawa-Babice przyjęto następującą kolejność koszenia:
    - a) nieutwardzona droga startowa PS,
    - b) pasy bezpieczeństwa,
    - c) płyta postojowa nr 1,



- d) trawiaste drogi kołowania,
- e) inne powierzchnie trawiaste wg potrzeb użytkowników oraz uznania zastępcy kierownika lotniska ds. operacyjnych.

### 3. Odsnieżanie lotniska Warszawa-Babice:

- 1) Podstawowym sprzętem do odsnieżania są zestawy – samochód ciężarowy Jelcz z pługiem lemieszowym i ciągnik z pługiem. Pług lemieszowy bezwzględnie musi być wyposażony w nakładkę gumową przymocowaną do odkładnicy pługa;
- 2) Do odsnieżania przystępuje się z chwilą opadów śniegu, aby nie dopuścić do obniżenia współczynnika hamowania na nawierzchniach lotniskowych poniżej „średniego”, a tym samym zamknięcia lotniska;
- 3) Dla uniknięcia spiętrzenia się śniegu należy odrzucić śnieg do krawędzi na możliwie maksymalną odległość. Przy tym należy zachować szczególną uwagę przy przejazdach maszyn i pojazdów w rejonie lamp krawędziowych. Przyjmuje się, że chwilowa wysokość wałka śniegu nie powinna przekraczać dla drogi startowej 60 [cm], dla drogi kołowania 40 [cm] ze względu na wysokość zawieszenia silników i wysokość pracy śmigieł samolotów;
- 4) Odsnieżanie nawierzchni lotniskowych można zakończyć dopiero po oczyszczeniu nawierzchni płyt postojowych nr 5, 6, 4, 1, dróg kołowania A2, D1, B2, A1 i DS;
- 5) Dokładnie oczyścić studzienki ściekowe;
- 6) Niezbędne jest zachowanie szczególnej ostrożności podczas przejazdu maszyn i pojazdów usuwających śnieg od statków powietrznych. Odległość tą ustala kierownik akcji w zależności od zadań i kierunku wiatru. Przyjmuje się, że jest to odległość nie mniejsza jak 5 m od obrysu samolotu lub wirnika nośnego i śmigła ogonowego śmigłowca;
- 7) W miarę możliwości zestawy śnieżne i wirnikowe zgarniacze śniegu powinny pracować zgodnie z kierunkiem wiatru, dzięki czemu uzyskuje się lepsze wyniki oczyszczania nawierzchni;
- 8) W przypadku, gdy siła wiatru bocznego nie przekracza 3 m/s odsnieżanie należy rozpocząć od osi drogi startowej, a następnie przechodząc po kolejnych śladach odrzucić śnieg poza krawędzie boczne;
- 9) Przy większej sile wiatru bocznego, śnieg odrzucany oczyszczarką lub wirnikowym zgarniaczem będzie częściowo z powrotem nanoszony na oczyszczoną już nawierzchnię. Należy wtedy odrzucić śnieg do krawędzi DS zgodnie z kierunkiem wiatru, co jednak wydłuży czas odsnieżania. Ten sposób dotyczy głównie śniegu puszystego. Decyzję o sposobie rozstawienia sprzętu na DS podejmuje każdorazowo kierujący akcją;
- 10) Odsnieżanie należy wykonywać zgodnie z ustaloną kolejnością:
  - a) płyty postojowe nr 5, 4 i 6;
  - b) drogi kołowania;
  - c) płyty postojowe nr 1;
  - d) utwardzona droga startowa;
  - e) światła krawędziowe DS;
  - f) nieutwardzona droga startowa.

### 4. Kalibracja nawierzchni:

- 1) Wykonywana jest w okresie wiosna – lato – jesień, a przy sprzyjających warunkach również zimą;

- 2) Polega na utrzymaniu terenów o nawierzchni trawiastej lub pokrytej inną roślinnością w dobrym stanie eksploatacyjnym;
- 3) Kalibracja nawierzchni lotniska jest niezbędna ze względu na:
  - a) zapewnienie bezpieczeństwa statków powietrznych na eksploatowanych nawierzchniach w tym PS, DK, płyt postojowych,
  - b) zapewnienie bezpieczeństwa statków powietrznych znajdujących się w powietrzu (dotyczy terenów w obrębie granic lotniska i w jego pobliżu – w strefie wlotów lotniska, gdzie mogą rosnąć drzewa lub krzewy),
  - c) zmniejszenia niebezpieczeństwa zderzenia statków powietrznych z ptakami (gniazdującymi i żerującymi w trawie pokrywającej powierzchnię terenu lotniska).
- 4) Utrzymanie nawierzchni trawiastej na polu wlotu:
  - a) po zakończeniu prac remontowych wykonywanych na PS, DK, płycie postojowej lub pasie bezpieczeństwa należy zwrócić uwagę na stan nawierzchni,
  - b) w przypadku zmniejszenia nośności, powinna być ona poprawiona przez zagęszczenie gruntu,
  - c) nasypy i nierówności należy wyrównywać,
  - d) dla ochrony powierzchni przed erozją należy uprawiać odpowiednie nawierzchnie trawiaste,
  - e) do użytkowania gleby należy stosować dodawanie ziemi urodzajnej lub kompostu torfowego,
  - f) na całym terenie lotniska zabrania się używać mocznika, który powoduje niszczenie traw,
  - g) wysokość trawy na polu wlotów nie powinna przekraczać 15 [cm],
  - h) trawę skoszoną na pasie bezpieczeństwa DS i przy drogach kołowania należy zebrać, gdyż w innym przypadku może zostać zassana przez silniki statków powietrznych i stać się zagrożeniem dla operacji lotniczych.

**Uwaga!**

***Wysokość trawy na PS powinna być jak najmniejsza, gdyż zmniejszenie oporów przy starcie w znacznej mierze zależy od wysokości trawy. Jeżeli trawa na polu wlotów samolotów jest bardzo wysoka to dystans potrzebny do startu może wzrosnąć nawet o 20%.***

- 5) Procedury planowania i przeprowadzania prac na lotnisku poza polem wlotów:

Podstawowym celem utrzymania terenów zielonych położonych na terenie lotniska poza terenem pola wlotów jest zapewnienie kontrolowania obecności zwierząt. Tereny gdzie ilość gryzoni jest wyższa od poziomu normalnego dla całej okolicy mogą zwabiać ptaki drapieżne, które stanowią poważne zagrożenie w przypadku zderzenia ze statkiem powietrznym. Obserwacje terenu lotniska w tym względzie wykazały, że optymalna wysokość trawy z punktu widzenia przeciwdziałania pojawiania się ptaków wynosi około 15 [cm]. Dla zapewnienia bezpiecznej wysokości trawy należy wykonać dwa pokosy trawy, jeden w okresie maj-czerwiec i drugi w okresie sierpień-wrzesień.

- 6) Drzewa i krzewy nie wymagają specjalnych zabiegów eksploatacyjnych, za wyjątkiem kontrolowania ich wysokości;
- 7) Prace eksploatacyjne na nawierzchni trawiastej:
  - a) równanie terenu –kwiecień oraz wrzesień (równanie kolein, kretowisk oraz wałowanie),

- b) wysiew nawozów mineralnych – marzec oraz po każdym pokosie, wysiew wapna – listopad,
- c) podsiewy powierzchni trawiastych – od 15 maja do 15 września (gdy jest odpowiednia wilgotność podłoża).

#### 4.6. Zabezpieczenie prac na lotnisku.

1. Za całokształt spraw związanych z przygotowaniem w odpowiednim czasie lotniska Warszawa-Babice do okresu najwyższego natężenia ruchu lotniczego tj. wiosna – jesień, za jego stałą gotowość oraz za prowadzenie wymaganej w tym zakresie dokumentacji odpowiada zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych.
2. Decyzję o eksploatacji lub zamknięciu lotniska w przypadku dłuższej utraty eksploatacyjnej (obfity opad śniegu, duże oblodzenie) podejmuje kierownik lotniska na wniosek informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice, przygotowany w oparciu o własne rozeznanie oraz meldunki otrzymane od lotniskowego punktu meteorologicznego.
3. Osoby wykonujące prace na lotnisku muszą być ubrane w kamizelki odblaskowe oraz posiadać stałą łączność z informatorem AFIS lotniska Warszawa-Babice, pozostając z nim na stałym nasłuchu radiowym.
4. Przebywający na terenie lotniska zobowiązany jest do zachowania maksymalnej ostrożności, bezwzględnego przestrzegania zasad określonych niniejszym dokumentem i stosowania się do poleceń osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na lotnisku:
  - a) informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - b) pracowników sekcji kierowania operacjami;
  - c) upoważnionych pracowników zarządzającego lotniskiem.
5. Teren, na którym wykonywane są prace musi być oznakowany w sposób zapewniający bezpieczeństwo operacji lotniczych, ruchu naziemnego statków powietrznych, pojazdów i osób.
6. Wszystkie prace wykonywane na płycie lotniska powinny być uzgadniane z użytkownikami posiadającymi stałą siedzibę na lotnisku, a szczególnie z naczelnikiem Zarządu Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji KGP.
7. W każdej sytuacji pierwszeństwo na płycie lotniska ma statek powietrzny.
8. Wystrzelenie rakiety świetłej w kolorze białym, w kierunku pojazdu jest sygnałem do natychmiastowego zatrzymania się i nawiązania łączności z informatorem AFIS lotniska EPBC.

#### 4.7. Zarządzanie płytą postojową (procedury zarządzania).

1. Statki powietrzne mogą być parkowane tylko odpłatnie zgodnie z obowiązującą taryfą opłat (do wglądu u zarządzającego lotniskiem) na wyznaczonych płytach postojowych lotniska (załącznik nr 1). Płyty postojowe znajdują się w strefie zastrzeżonej lotniska i są ochraniane przez strażników służb ochrony lotniska.
2. Podczas krótkiego postoju (do 4 godz.) statku powietrznego na płycie postojowej nr 1 lotniska Warszawa-Babice zarządzający lotniskiem zapewnia:
  - 1) Zabezpieczenie przed przedostaniem się na pokład osób nie upoważnionych oraz nie uczestniczących w wykonywaniu lotu;

- 2) Niedopuszczenie do przejścia na pokład statku powietrznego bagażu zawierającego przedmioty, których przewóz jest zabroniony lub mogące spowodować zniszczenie lub uszkodzenie statku powietrznego;
- 3) Za przyjęcie oraz ochronę statku powietrznego na płycie postojowej odpowiedzialny jest koordynator ruchu naziemnego.
3. Statki powietrzne pozostawione na płycie lotniska na dłuższy postój niż określony w pkt. 2 ochraniane są przez strażnika ochrony lotniska Warszawa-Babice.
4. Udostępnianie miejsc postojowych na płycie nr 1 następuje każdorazowo wg wytycznych pracowników SKO wg kategorii statków powietrznych:
  - 1) dla śmigłowców lotnictwa państwowego – część płyty postojowej nr 1 przy DK Bravo 2;
  - 2) dla samolotów i śmigłowców – część płyty postojowej nr 1 przy DK Delta 1.

#### 4.8. Zarządzanie płytą (procedury bezpieczeństwa).

1. Do obsługi statków powietrznych parkowanych na płycie postojowej lub hangarowanych mogą być dopuszczone osoby dobrze znające przepisy bezpieczeństwa pracy przy tym sprzęcie. Znajomość przepisów egzekwowana jest w formie egzaminów i odnotowana w karcie kontrolnej bhp CUL. Karty kontrolne przechowuje etatowy inspektor BHP CUL. Kolejne sprawdziany ze znajomości tych przepisów należy przeprowadzać nie rzadziej niż raz w roku. Kierownik lotniska ma obowiązek bezwzględnie wymagać ich przestrzegania przez podległy personel, reagując na najmniejsze nawet przejawy naruszenia tych przepisów.
2. Przed przyjęciem statku powietrznego pod ochronę na płycie postojowej lub hangarowania należy upewnić się, że statek powietrzny został zakotwiczony, uziemiony i zabezpieczony przed przemieszczaniem oraz że pokrywy wzierników statku powietrznego są należycie zamknięte i zabezpieczone (opłombowane).
3. Podczas hangarowania należy upewnić się o prawidłowym funkcjonowaniu urządzeń holowniczych przeznaczonych dla danego typu statku powietrznego. Holowanie statku powietrznego do hangaru może odbywać się przy pomocy ciągnika pamiętając, że niedopuszczalne są gwałtowne i ostre zakręty, szarpnięcia i niespodziewane zatrzymania. Należy również pamiętać by kąt skreśu przedniego koła statku powietrznego oraz kąt odchylenia ciągnika od osi podłużnej statku powietrznego nie przekraczały wartości dopuszczalnych dla danego typu statku powietrznego. Zabrania się ruszania z miejsca metodą rozkołysania statku powietrznego.
4. Podczas wprowadzania / wyprowadzania, holowania/ statku powietrznego do hangaru w warunkach ograniczonej widzialności, należy włączyć na statku powietrznym światła pozycyjne, a na ciągniku światła mijania oraz ostrzegawcze światło koloru żółtego selektywnego.
5. Podczas wprowadzania /wyprowadzania/ śmigłowca do hangaru wirnik nośny powinien być zablokowany w takim położeniu by żadna z jego łopat nie znajdowała się nad belką ogonową śmigłowca.
6. Każda osoba obecna przy ustawianiu statku powietrznego na płycie postojowej lub w hangarze zobowiązana jest podać niezwłocznie komendę „STOP” głosem lub umownym sygnałem w przypadku zauważenia niebezpieczeństwa grożącego ludziom lub sprzętowi. Po podaniu komendy statek powietrzny powinien być natychmiast zatrzymany.

7. Zakładanie pokrowców i “zagłuszek” oraz plombowanie statku powietrznego wykonuje jego użytkownik lub osoba przez niego upoważniona.
8. Tankowanie statków powietrznych na płycie postojowej może być wykonywane pod warunkiem zapewnienia niżej wymienionych środków bezpieczeństwa oraz procedur:
  - 1) Organizację operacji i kontroli procesów tankowania celem zapewnienia poprawności ich wykonywania przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa pracy i bezpieczeństwa lotniczego określa instrukcja tankowania operatora;
  - 2) Obsługa tankowania statku powietrznego przeprowadzana jest z udziałem załóg statków powietrznych lub pod ich nadzorem przez uprawniony personel operatora.
9. Zabrania się palenia papierosów na płycie postojowej oraz wzniesienia jakiegokolwiek źródła ognia w odległości mniejszej niż 50 m od płyt postojowych lotniska Warszawa-Babice.
10. Usuwanie zanieczyszczeń płynnych z płyty postojowej lotniska dokonywane jest przez służbę ratownictwa lotniskowego a przy większych wyciekach przez wyspecjalizowany podmiot na koszt sprawcy.

#### **4.11. Harmonogram inspekcji pola naziemnego ruchu lotniczego**

1. Zarządzający lotniskiem Warszawa-Babice dokonuje, codziennie przed otwarciem lotniska inspekcji lotniskowego pola ruchu naziemnego oraz powierzchni ograniczających wysokość przeszkód w rejonie lotniska.
2. Inspekcję przeprowadza personel sekcji eksploatacji działu operacyjnego. Pracownicy sekcji eksploatacji, informują o każdej nieprawidłowości zgłaszając ją zastępcy kierownika lotniska ds. operacyjnych, jednocześnie informując służbę AFIS lotniska Warszawa-Babice.
3. Zakres przedmiotowy inspekcji obejmuje sprawdzenie stanu nawierzchni DS, PS, DK i płyt postojowych, pod kątem czystości nawierzchni oraz grubości pokrywy śnieżnej, grubości warstwy wody i szorstkości podłoża.
4. Prowadzący inspekcję musi posiadać bezpośrednią łączność ze służbą AFIS lotniska Warszawa-Babice.
5. Za przeprowadzanie inspekcji odpowiedzialny jest koordynator ruchu naziemnego.

#### **4.12. Kontrola poruszania się pojazdów po lotnisku.**

##### **4.12.1. Ruch kołowy.**

1. Ruch kołowy środków transportowych i innych odbywa się po części lotniska, usytuowanej poza granicami pola wzlotów. W granicach pola wzlotów mogą poruszać się wyłącznie pojazdy specjalne w czasie działań związanych z:
  - 1) przygotowaniem pola do wykonania lotów (wyznaczanie pasów dróg startowych, wykładaniem i zdejmowaniem optycznych znaków startowych)
  - 2) kontrolą stanu pola wzlotów oraz pracami renowacyjnymi (koszenie trawy, równanie nawierzchni, itp.)
  - 3) kontrolą akcji ratowniczych, gaśniczych oraz działań związanych z ochroną lotniska lub statków powietrznych znajdujących się w obrębie pola wzlotów, itp.
2. Wjazd na płytę lotniska odbywa się tylko przez bramę, na której mieści się stały bądź ruchomy posterunek ochronny.



3. Osoby fizyczne winny posiadać przepustkę, a pojazdy mechaniczne, które wjechały na teren lotniska powinny posiadać zezwolenie/przepustkę uprawniające do wjazdu na lotnisko.
4. Na płycie lotniska ustawiona jest sygnalizacja świetlna i znaki drogowe.
5. Ruch rowerów, motorowerów i motocykli może odbywać się tylko po południowej stronie lotniska na odcinku budynek administracyjny – brama wjazdowa – MPiS lub brama wjazdowa – hangary nr 4 i 5 przy zachowaniu szczególnej ostrożności (zatrzymaniu pojazdu) w razie obecności na tej drodze statku powietrznego. Na pozostałej części lotniska ruch rowerów, motorowerów i motocykli jest zabroniony.
6. Ruch pojazdów samochodowych i ciągników po terenie lotniska nie uczestniczących w bezpośrednim zabezpieczeniu działalności operacyjnej odbywa się wyłącznie po drodze kołowania „DELTA 1”, natomiast do hangaru nr 4 i nr 5 oraz siedziby zarządzającego drogą ogólnodostępną.
7. W szczególnych przypadkach dotyczących pojazdów użytkowników posiadających stałą siedzibę na terenie lotniska dopuszcza się ruch pojazdów mechanicznych drogami do kołowania po otrzymaniu każdorazowo zezwolenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice i przy dostosowaniu się do sygnalizacji świetlnej.
8. Za zgodą informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice lub kierującymi lotami, dopuszcza się możliwość przejazdu przez pole wzlotów niektórych pojazdów pod warunkiem, że przejazd takiego pojazdu nie naruszy warunków bezpieczeństwa w działalności operacyjnej statków powietrznych i nie spowoduje uszkodzenia nawierzchni pola wzlotów.
9. Ruch pojazdów po terenie lotniska może odbywać się tylko przy włączonych światłach mijania – niezależnie od pory roku i pory doby.
10. Używanie świateł drogowych oraz reflektorów powyżej linii horyzontu jest zabronione.
11. Schemat ruchu kołowego przedstawia załącznik nr 7.
12. Dozwolone prędkości oraz zasady poruszania się wszelkich pojazdów na lotnisku:
  - 1) samochody osobowe i samochody osobowo-terenowe do 50 km/h;
  - 2) dystrybutory paliwowe, olejowe, reflektory lotniskowe, samochody ciężarowe i autobusy do 30 km/h;
  - 3) dystrybutory paliwowe i inne – w miejscach postoju i tankowania do 5-10 km/h;
  - 4) samochody sanitarne, ppoż. oraz pojazdy grupy awaryjnej w czasie dojazdu do miejsca parkowania do 50 km/h, a podczas brania udziału w akcji ratowniczej do 70 km/h;

#### **4.8.1. Zasady wydawania zezwoleń na prowadzenie pojazdów po polu ruchu naziemnego.**

1. Osoby ubiegające się o wydanie zezwolenia na prowadzenie pojazdu po polu ruchu naziemnego zobowiązani są do posiadania prawa jazdy na dany rodzaj pojazdu oraz powinni uczestniczyć w szkoleniu organizowanym przez zarządzającego lotniskiem w zakresie bezpieczeństwa i zasad poruszania się po lotnisku.
2. Wydawanie zezwoleń na prowadzenie pojazdów na terenie użytkowanym przez Aeroklubu Warszawski i Lotnicze Pogotowie Ratunkowe należy do kompetencji odpowiedniego kierownika, ale tylko w granicach administracyjnych użytkowanego terenu.
3. Wnioski o wydanie zezwolenia na prowadzenie pojazdu po polu manewrowym zatwierdza zarządzający lotniskiem po zaopiniowaniu przez zastępcę kierownika lotniska ds. operacyjnych oraz pełnomocnika ds. ochrony lotniska i informacji niejawnych.

4. Wjazd lub wejście na teren lotniska w miejscu do tego niewyznaczonym niezależnie od posiadania ważnego zezwolenia lub przebywanie na terenie lotniska bez ważnego zezwolenia jest zabronione.
5. Nadzór nad poruszaniem się pojazdów po polu manewrowy wykonuje koordynator ruchu naziemnego.
6. Zarządzający organizacjami posiadającymi stałą siedzibę na terenie lotniska zobowiązani są do bieżącej kontroli osób i pojazdów w rejonie obiektu swojego działania.
7. Parkowanie pojazdów prywatnych odbywa się na wyznaczonych parkingach w strefach ogólnodostępnych przy budynkach administracyjnych zarządzającego lotniskiem oraz innych użytkowników posiadających stałą bazę na terenie lotniska.

**Uwaga!**

***Każdy użytkownik (dysponent) pojazdu samochodowego poruszającego się na polu manewrowym i płytach postojowych zobowiązany jest znać zasady ruchu zawarte w niniejszej instrukcji i bezwzględnie je przestrzegać.***

**4.8.2. Ruch pieszny.**

1. Wszystkie osoby uprawnione do poruszania się po lotnisku muszą zostać przeszkolone przez pełnomocnika ds. ochrony lotniska oraz posiadać przepustkę wydaną przez kierownika lotniska, pozwalającą na przebywanie w strefie zastrzeżonej lotniska.
2. Osobom nie wymienionym w pkt. 1 zabrania się poruszania po lotnisku (polu wzlotów) bez prowadzącej osoby wyznaczonej przez kierownika lotniska Warszawa-Babice.

**Uwaga!**

***Kołowanie i holowanie statków powietrznych może odbywać się wyłącznie za zgodą i wg wskazówek służby AFIS (kierującego lotami) lotniska Warszawa-Babice.***

3. Prędkość holowanych statków powietrznych przy użyciu sztywnego urządzenia holowniczego nie może być większa jak 15 km/h, a w przypadku holowania statku powietrznego za pomocą miękkiego urządzenia holowniczego – 5 km/h.
4. Prędkość kołujących statków powietrznych powinna być dostosowana do warunków panujących na lotnisku jednak nie większa niż 30 km/h.

**4.8.3. Warunki bezpieczeństwa dla użytkowników pojazdów mechanicznych poruszających się po polu ruchu naziemnego lotniska:**

1. W każdej sytuacji pierwszeństwo poruszania się na lotnisku posiada statek powietrzny.
2. Wystrzelenie rakiety świetlnej przez informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice jest sygnałem do natychmiastowego zatrzymania pojazdu przed drogą startową lub jej opuszczenia przy wzmożonej obserwacji strefy podejścia samolotu na kierunku zachodnio-wschodnim, a następnie wschodnio-zachodnim.
3. Naruszenie przepisów niniejszej instrukcji podlega odpowiedzialności zgodnie z art. 210-212 ustawy z dnia 03 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (t.j. z 2006 r. Dz.U. Nr 100 poz. 696 z późn. zm.).
4. Kwestie odpowiedzialności cywilnej w tym dochodzenia roszczeń podlegają przepisom działu XI i XII ustawy Prawo lotnicze.

5. Niezależnie od postanowień niniejszego dokumentu odpowiedzialność za wszelkie szkody powstałe w wyniku zawinionej kolizji, wypadku lub innych zdarzeń oraz naruszenia przepisów niniejszej instrukcji ponosi użytkownik statku powietrznego, pojazdu mechanicznego lub osoba fizyczna.

#### 4.13. Zarządzanie zagrożeniami ze strony zwierząt.

1. Wieloletnia obserwacja terenu lotniska oraz jego najbliższego otoczenia wykazuje, że na tym terenie nie występują zwierzęta i ptaki mogące zagrozić operującym z lotniska EPBC statkom powietrznym.
2. W celu uniemożliwienia wtargnięcia na teren lotniska zwierząt:
  - a) pole ruchu naziemnego zostało otoczone szczelnym ogrodzeniem;
  - b) dyżurny koordynator ruchu naziemnego dwukrotnie w czasie dyżuru kontroluje stan ogrodzenia;
  - c) w systemie ciągłym służby dyżurne poprzez lornetkę obserwują pole ruchu naziemnego i natychmiast reagują na ewentualne zagrożenie.
3. Podstawowym elementem eliminacji zagrożenia ze strony ptaków na lotnisku Warszawa-Babice jest utrzymanie terenów zielonych w stanie ograniczającym gniazdowanie i ich żerowanie.
4. Utrzymanie terenów zielonych w zakresie przeciwdziałania wymienionym zagrożeniom położonych w granicach lotniska powoduje ograniczenie ilości gryzoni mogących zwabiać ptaki drapieżne, które stanowią poważne zagrożenie w przypadku zderzenia ze statkiem powietrznym. Obserwacje terenu lotniska oraz zachowań fauny wykazały, że optymalna wys. trawy z punktu widzenia przeciwdziałania pojawiania się ptaków wynosi około 15 [cm].
5. W tym celu należy wykonywać koszenie trawy na całym terenie lotniska z częstotliwością uzależnioną od tempa wegetacji, ale nie rzadziej jak dwa pokosy trawy w sezonie wegetacyjnym tj., jeden w okresie maj-czerwiec i drugi w okresie sierpień-wrzesień.
6. Drzewa i krzewy, w porozumieniu i za zgodą terenowego organu ochrony środowiska, wymagają kontrolowania ich wysokości oraz wycince, jeżeli ich położenie stanowi zagrożenie dla żeglugi powietrznej.
7. Osobą odpowiedzialną za przeciwdziałanie zagrożeniom ze strony środowiska na lotnisku Warszawa-Babice jest koordynator ruchu naziemnego lotniska.
8. Wysypisko odpadów Radiowo po zakończeniu eksploatacji i pokryciu całej powierzchni warstwą ziemi nie emituje zagrożenia dla ruchu lotniczego (brak żerujących ptaków i brak przenoszonych wiatrem lekkich odpadów typu makulatura i folia).

#### 4.14. Kontrola przeszkód

Kontrola przeszkód jest dokonywana codziennie przed rozpoczęciem lotów. Kontrolę dokonuje koordynator ruchu naziemnego lotniska. Stwierdzone nieprawidłowości zgłaszają do zastępcy kierownika lotniska ds. operacyjnych jednocześnie informując służbę informacji powietrznej i służbę informacji lotniczej.

Wydanie I / 2011	Strona 26 z 32
Numer zmiany: 5/01.08.2017r.	

**4.15. Plan i procedury usuwania przeszkód i materiałów niebezpiecznych.****4.15.1. Usuwanie statków powietrznych unieruchomionych z powodu awarii.**

1. Wytyczne dotyczące usuwania statków powietrznych, które utraciły zdolność poruszania się, a także dotyczące wyposażenia ewakuacyjno - odtwarzającego, zawarte są w części 5 Podręcznika Służb Portu Lotniczego – stanowiącego wykładnię do Aneksu 14. „Instrukcja usuwania unieruchomionych statków powietrznych” omawia m.in.:
  - 1) przygotowanie personelu,
  - 2) przechowywanie sprzętu,
  - 3) obsługę techniczną wyposażenia do usuwania statków powietrznych,
  - 4) plan działań przy usuwaniu statku powietrznego,
  - 5) wykaz sprzętu do usuwania unieruchomionych statków powietrznych,
  - 6) komórki organizacyjne i osoby funkcyjne odpowiedzialne za usuwania unieruchomionych statków powietrznych.
2. Personel CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”, przygotowywany jest do usuwania statków powietrznych poprzez cykl szkoleń z zakresu bhp.
  - 1) sprzęt do tego celu przechowywany jest pod nadzorem zastępcy kierownika lotniska ds. logistyki w pomieszczeniach SRL.
  - 2) obsługę techniczną wyposażenia do usuwania sprzętu wykonuje personel służby ratownictwa lotniskowego.
  - 3) statek powietrzny, który uległ awarii na terenie lotniska Warszawa-Babice jest usuwany za pomocą ciągnika z holownikiem przez personel służby ratownictwa lotniskowego lotniska Warszawa-Babice. Maksymalna masa statku powietrznego możliwego do usunięcia odpowiada wszystkim kategoriom statków powietrznych dopuszczonych do lądowania na lotnisku Warszawa-Babice tj. do 11100 kg (Mi-8).
  - 4) osobą odpowiedzialną za koordynowanie działań przy usuwaniu unieruchomionych statków powietrznych na lotnisku Warszawa-Babice jest:

**Zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych**

**w godz.: 8<sup>00</sup>-16<sup>00</sup>**

**tel. nr: +48-261 855 481 w 111,**

a podczas jego nieobecności:

**Koordinator ruchu naziemnego.**

**godziny pracy – 7<sup>00</sup> – 19<sup>00</sup>**

**tel. nr: +48-261 855 484 w. 115.**

**4.16. Usuwanie przeszkód lotniczych**

1. Kontrolowanie przeszkód lotniczych odbywa się poprzez:
  - 1) Monitorowanie płaszczyzn ograniczających wysokość zabudowy w ramach bieżących i okresowych inspekcji pola naziemnego.
  - 2) Monitorowanie zezwoleń na budowę obiektów w strefie ograniczonej zabudowy. Wysokość zabudowy w tej strefie inwestor uzgadnia z Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP oraz Urzędem Lotnictwa Cywilnego.

Wydanie I / 2011	Strona 27 z 32
Numer zmiany: 5/01.08.2017r.	

- 3) Monitorowanie powstawania budynków w granicach strefy ograniczonej w odniesieniu do ich wysokości.
  - 4) Powiadamianie władzy lotniczej o położeniu istniejących przeszkód, budowanych i usuwanych obiektów w celu podjęcia koniecznych działań w tym dokonanie stosownych publikacji przez służbę informacji lotniczej.
2. Systematyczne usuwanie drzewostanu rosnącego na podejściu do lądowania z kursem 10.
  3. Inspekcję powierzchni ograniczającej wysokość zabudowy prowadzone są okresowo przez:
    - 1) Kierownika lotniska – doraźnie
    - 2) Zastępcę kierownika lotniska ds. operacyjnych – raz w kwartale
    - 3) Koordynatora ruchu naziemnego – podczas codziennej inspekcji pola ruchu naziemnego.

#### **4.9. Postępowanie z materiałami i substancjami niebezpiecznymi.**

1. CUL „Lotnisko Warszawa-Babice” nie posiada wyspecjalizowanych służb chemicznych i pirotechnicznych. Podczas zagrożenia korzysta z wyspecjalizowanych służb Państwowej Straży Pożarnej, MON lub MSW oraz służb medycznych zgodnie z planem alarmowania zamieszczonym w Operacyjnym Planie Ratownictwa Lotniskowego.
2. Przewóz broni palnej oraz amunicji statkami powietrznymi innymi niż LSPP z lotniska Warszawa-Babice jest zabroniony.
3. Przewoźnik zapewni, aby o przewozie ładunków niebezpiecznych był powiadomiony zarządzający lotniskiem. Informacje te muszą być dostarczone w formie pisemnej przed dostarczeniem na teren lotniska aby zarządzający lotniskiem miał czas na sprawdzenie ich prawidłowości. Po załadunku wymieniony dokument musi również zawierać stwierdzenie, że przy załadunku nie doszło do żadnych uszkodzeń ani wycieków z paczek.
4. Przewoźnik podejmie wszelkie uzasadnione kroki dla zapewnienia, aby artykuły i substancje były klasyfikowane jako materiały niebezpieczne zgodnie z instrukcjami technicznymi.
5. Przewoźnik podejmie wszelkie uzasadnione kroki dla zapewnienia, aby na samolocie nie były przewożone w żadnych okolicznościach artykuły lub substancje, które w instrukcjach technicznych są z nazwy lub pochodzenia zabronione do przewozu lotniczego.
6. Materiały niebezpieczne muszą być przewożone przez pasażerów lub członków załogi zgodnie z JAR-OPS 1.1150.
7. Przewoźnik podejmie wszelkie uzasadnione kroki dla zapewnienia, aby materiały niebezpieczne były zapakowane tak, jak określono to w instrukcjach technicznych.
8. Przewoźnik zapewni, aby z wyjątkiem przypadków podanych w instrukcjach technicznych, do materiałów niebezpiecznych dołączony był dokument przewozowy materiałów niebezpiecznych.
9. Każde zanieczyszczenie będące skutkiem wycieku lub zniszczenia materiału niebezpiecznego musi być bezzwłocznie usunięte na koszt sprawcy.
10. Przewoźnik zapewni, aby w punktach przyjmowania ładunków były umieszczone zawiadomienia dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych.
11. Przewoźnik, którego samolot brał udział w zdarzeniu lotniczym, dostarczy na żądanie zarządzającego lotniskiem każdą informację wymaganą dla zmniejszenia ryzyka spowodowanego przewozem materiałów niebezpiecznych.



11. Nadawca jest odpowiedzialny za prawidłowe oznakowanie każdej paczki zawierającej materiał niebezpieczny zgodnie z przepisami IATA. Istnieją dwa rodzaje oznakowania:

- 1) z podaniem wzoru lub specyfikacji „UN”;
- 2) wskazujące na użycie konkretnego opakowania dla określonego materiału np.:

**U 4G/Y50/S/01**

**N A/PA-02/2909**

gdzie:

**4G** – kod opakowania wykonanego z kartonu,

**S** – może zawierać ciało stałe lub opakowanie wewnętrzne,

**01** – rok produkcji opakowania 2001,

**A** – kraj autoryzujący,

**PA-02/2909** – oznakowanie identyfikacyjne nadane przez władze austriackie.

12. Paczka lub opakowanie zbiorcze muszą być opakowane z podaniem:

- 1) prawidłowej nazwy wysyłkowej;
- 2) UN lub ID – numeracji czterocyfrowej zgodnie z podręcznikiem IATA DGR;
- 3) Pełnej nazwy nadawcy i odbiorcy przesyłki.

13. Ponadto jeśli:

- 1) przesyłka zawiera materiały wybuchowe, należy podać wagę netto materiału oraz brutto całej paczki;
- 2) przesyłka zawiera substancje zakazane, musi być podane nazwisko oraz numer telefonu osoby odpowiedzialnej za przesyłkę;
- 3) przesyłka zawiera materiały radioaktywne, opakowanie powinno być oznakowane dodatkowo napisem „TYPE A” lub „TYPE B” z podaniem wagi materiału, gdy dopuszcza się większą niż 50 kg;
- 4) przesyłka zawiera schłodzony gaz w stanie płynnym, niezbędna jest nalepka „*his way up*” (z dwóch stron) oraz „*handle with care*”;
- 5) przesyłka zawiera suchy lód musi być podana waga netto lodu;
- 6) w przesyłce są próbki diagnostyczne, niezbędny jest napis „Diagnostic Speciment Packed In Compliance with IATA Parking Instructrion 650”;
- 7) użyte jest opakowanie zbiorcze, muszą być na nim podane: właściwa nazwa materiału, numer UN i inne wymagane dla tego towaru oznakowania (albo być całkowicie widoczne na opakowaniach wewnętrznych).

14. Nadawca ma obowiązek – zgodnie z przepisami – do naklejenia na paczkę lub opakowanie zbiorcze nalepek wskazujących na zawartość materiałów niebezpiecznych. Przewoźnik odpowiada za uzupełnienie lub podklejenie nalepek, które zostały uszkodzone w czasie transportu lotniczego.

#### 4.18. Operacje w warunkach ograniczonej widoczności

1. Podejścia do lotniska Warszawa-Babice według przepisów VFR mogą być wykonywane przy minimalnych warunkach atmosferycznych wynoszących 150 m podstawy chmur i 1.5 km widoczności./Nie dotyczy lotów operacyjnych śmigłowców HEMS/
2. Minimalne warunki podejścia dla wszystkich rodzajów statków powietrznych korzystających z lotniska Warszawa-Babice przedstawia poniższa tabela.

Rodzaj SP	Dzień		Noc	
	Podstawa chmur (m)	Widzialność (km)	Podstawa chmur (m)	Widzialność (km)
Samoloty	656ft / 200m	2	1640ft / 500m	5
Śmigłowce	492ft / 150m	1,5	984ft / 300m	3
<b>Loty operacyjne śmigłowców HEMS</b>	<b>300ft / 91m</b>	<b>1,5</b>	<b>1200ft / 366m</b>	<b>3</b>
Motoszybowce	656ft / 200m	2	1640ft / 500m	5
Szybowce	1312ft / 400m	3	1640ft / 500m	5
Balony	1312ft / 400m	3	1640ft / 500m	5

3. Loty sanitarne, ratownicze i służb porządku publicznego, których wykonanie związane jest bezpośrednio z ratowaniem życia ludzkiego mogą być wykonane z odstępstwami od ustalonych minimów meteorologicznych, jeżeli odstępstwa te nie zagrażają bezpieczeństwu innych statków powietrznych lub osób.
4. W takiej sytuacji jak w pkt. 4 dowódca statku powietrznego przekazuje tylko drogą radiową informację do służby AFIS Warszawa-Babice o celu i sposobie realizacji zadania.  
W przypadku, gdy wymaga tego sytuacja, dowódca statku powietrznego może wykonywać start i odlot z lotniska Warszawa-Babice bez zachowania procedur określonych dla lotów w przestrzeni ATZ lotniska Warszawa-Babice.

#### 4.10. Ochrona obiektów radarowych i pomocy nawigacyjnych.

Organizacja systemu ochrony lotniska Warszawa-Babice została opisana w Programie Ochrony Lotniska Warszawa-Babice. Obiekty na lotnisku Warszawa-Babice będące w trwałym zarządzie Ministra Spraw Wewnętrznych i administrowane przez zarządzającego lotniskiem ochrania koncesjonowana służba ochrony zatrudniona jako podwykonawca na podstawie umowy.

1. Do zakresu obowiązków pracowników agencji ochrony należy:
  - a) ochrona terenu, budowli, budynków, urządzeń i infrastruktury przed dostępem do nich osób nieuprawnionych;
  - b) ochrona mienia zarządzającego lotniskiem przed kradzieżą, zniszczeniem lub uszkodzeniem;
  - c) kontrola bezpieczeństwa osób i pojazdów;
  - d) zapobieganie zakłóceniom porządku na terenie lotniska oraz powiadamianie zarządzającego lotniskiem o zdarzeniach powodujących naruszenie porządku;
  - e) ujawnienie faktów dewastacji mienia zarządzającego lotniskiem..

2. Uprawnienia pracowników ochrony.

Pracownik ochrony przy wykonywaniu zadań ochrony mienia w granicach lotniska ma prawo do:


- a) kontroli uprawnień osób oraz pojazdów mechanicznych i statków powietrznych do wejścia, wjazdu, kołowania na teren lotniska Warszawa-Babice;
- b) wydawania poleceń (nakazów, zakazów) związanych z zapewnieniem lub przywracaniem bezpieczeństwa na lotnisku w stosunku do wszystkich osób i pojazdów mechanicznych;
- c) wezwania osób do opuszczenia terenu lotniska w przypadku stwierdzenia braku uprawnień do przebywania na tym terenie, albo stwierdzenia zakłócenia porządku;
- d) ujęcia osób stwarzających w sposób oczywisty bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego (osób przebywających na polu manewrowym, w strefie zastrzeżonej lotniska bez zgody zarządzającego lotniskiem), a także dla ochrony mienia, w celu niezwłocznego oddania Policji;
- e) stosowania środków przymusu bezpośredniego w przypadku zagrożenia dóbr powierzonych ochronie lub odparcia ataku na pracownika ochrony.

3. Służby bezpieczeństwa i porządku publicznego

- a) Straż Graniczna ma prawo do: kontroli osób w rejonie przejścia granicznego, kontroli wjazdu w rejon przejścia granicznego, kontrolę wwożonych towarów;
- b) Straż Graniczna odpowiada za: przeprowadzenie odprawy paszportowej, kontrolę bezpieczeństwa w komunikacji międzynarodowej, ochronę porządku publicznego w miejscu dokonywania odprawy;
- c) Oddział Celny: odprawę celną bagażu i towarów;
- d) Policja (tylko na wezwanie telefoniczne pod nr tel. 118 997) odpowiada za: kontrolę bezpieczeństwa w komunikacji krajowej, ochronę i kontrolę przestrzegania porządku publicznego w rejonie lotniska, rozpoznawanie i usuwanie materiałów niebezpiecznych, niezidentyfikowanych i pozostawionych rzeczy, działanie antyterrorystyczne;
- e) Policja ma prawo: kontroli osób i pojazdów, zatrzymywania osób i pojazdów.



STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

	Instrukcja Operacyjna Lotniska Warszawa-Babice	Załącznik nr 5 Dane szczegółowe o lotnisku Warszawa-Babice
---	---	--

## DANE SZCZEGÓŁOWE O LOTNISKU WYMAGANE DO ZGŁOSZENIA SŁUŻBIE INFORMACJI LOTNICZEJ (AIS PAŻP)

<b>EPBC AD 4.1</b>	<b>Wskaźnik i lokalizacja lotniska i nazwa</b>
	<b>EPBC Warszawa - Babice</b>

<b>EPBC AD 4.2</b>	<b>Dane geograficzne i administracyjne lotniska</b>
--------------------	---

### **EPBC AD 4.2 I Dane geograficzne i administracyjne lotniska**

1.	ARP i współrzędne WGS84 i lokalizacja	52°16'09"N 020°54'26"E
2	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS	Centrum Usług Logistycznych 00-789 Warszawa ul. Słoneczna 37 tel. +48 22 361 33 29 e-mail: <a href="mailto:sekretariat@cul.com.pl">sekretariat@cul.com.pl</a> Adres korespondencyjny na lotnisko: Centrum Usług Logistycznych „Lotnisko Warszawa-Babice” 01-476 Warszawa ul. Gen. Sylwestra Kaliskiego57 tel. + 48-261 855 369 (AFIS) <a href="mailto:afis.lotnisko@cul.com.pl">afis.lotnisko@cul.com.pl</a> tel.+ 48-261 855 900 (kierownik lotniska) tel. / fax + 48-261 855 363 <a href="mailto:kierowniklotniska@cul.com.pl">kierowniklotniska@cul.com.pl</a> AFS EPBCZPZM <a href="http://www.cul.com.pl">http://www.cul.com.pl</a>
2	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)	VFR
3	Uwagi	brak

<b>EPBC AD 4.3</b>	<b>Godziny pracy</b>
--------------------	----------------------

1	Zarządzający lotniskiem	Administracja: MON-FRI 08.00 - 16.00 LMT Lotnisko: 06.00 - 22.00 LMT
2	AFIS	AFIS: <b>H24</b>
3	Uwagi	brak

<b>EPBC AD.4.4</b>	<b>Służby i urządzenia handlingowe</b>
--------------------	--

1	Rodzaje paliw i oleju	1.Rodzaje paliwa: Jet A-1, AVGAS-100LL 2.Rodzaje oleju: brak
2	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych	Po uprzednim uzgodnieniu z zarządzającym lotniskiem
3	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych	brak
4	Służby celne i paszportowe	brak
5	Uwagi	Orlen Aviation Sp.z o.o

<b>EPBC AD 4.5</b>	<b>Ułatwienie dla pasażerów</b>
--------------------	---------------------------------

	Hotel	W mieście
--	-------	-----------

Wydanie I / 2011	Strona 1 z 6
Numer zmiany: 8/01.08.2019r.	



**EPBC AD 4.6****Służba ratownicza i przeciwpożarowa**


1	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej	NIL
---	--	-----

**EPBC AD 4.7****Zapewniane informacje meteorologiczne**

1	Biuro MET	Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru
2	Godziny pracy / zastępcze biuro MET	MON-SUN: 6.00 - 22.00 LMT / Brak
3	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)	Tel. +48 - 22-846-0682 Fax: +48 22-846-3818 www: <a href="http://awiacja.imgw.pl">http://awiacja.imgw.pl</a>

**EPBC AD 4.8****Przestrzeń służb ruchu lotniczego**

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych (WGS-84)	Granice pionowe	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej	Znak wywoławczy oraz język używany przez organ ATS
1	2	3	4
<b>WARSZAWA-Babice A</b>  (EPBC A) ATZ 1) 52°16'50"N 020°50'19"E 2) 52°16'47"N 020°56'21"E 3) 52°15'38"N 020°57'05"E 4) 52°15'48"N 020°55'56"E 5) 52°15'47"N 020°52'43"E 6) 52°16'35"N 020°50'04"E 1) 52°16'50"N 020°50'19"E	1500ft GND	G	<b>BABICE INFORMACJA</b>  (119.180 MHz) PL <b>BABICE INFORMATION</b> (119.180 MHz) EN <b>BABICE RADIO</b> (122.305 MHz) PL
<b>WARSZAWA-Babice B</b> (EPBC B) ATZ 1) 52°16'50"N 020°50'19"E 2) 52°19'50"N 020°53'09"E 3) 52°18'43"N 020°56'31"E 4) 52°17'36"N 020°59'39"E 5) 52°16'51"N 020°59'55"E 6) 52°15'31"N 020°57'53"E 7) 52°15'38"N 020°57'05"E 8) 52°16'47"N 020°56'21"E 1) 52°16'50"N 020°50'19"E	2000ft GND	G	<b>BABICE INFORMACJA</b> (119.180 MHz) PL <b>BABICE INFORMATION</b> (119.180 MHz) EN <b>BABICE RADIO</b> (122.305 MHz) PL <b>BABICE INFORMACJA</b> (119.180 MHz) PL
<b>WARSZAWA-Babice</b> (EPBC SEKTOR A1) ATZ 1) 52°16'31"N 020°56'19"E 2) 52°15'42"N 020°56'36"E 3) 52°15'48"N 020°55'56"E 4) 52°15'47"N 020°53'44"E 1) 52°16'31"N 020°56'19"E	1300 ft GND	G	<b>BABICE INFORMATION</b> (119.180 MHz) EN <b>BABICE RADIO</b> (122.300 MHz) PL

	Instrukcja Operacyjna Lotniska Warszawa-Babice	Załącznik nr 5 Dane szczegółowe o lotnisku Warszawa-Babice
---	---	--

5	<b>Bezwzględna wysokość przejściowa</b>	6500 ft AMSL
---	---	--------------

Uwagi		
4.8.1 – podczas wykonywania operacji lądowań na RWY 15 lotniska EPWA, wydzielą się sektor „A1”		
4.8.4 – EN po uzgodnieniu z wyprzedzeniem 48HR		
ATZ aktywny zgodnie z godzinami pracy AFIS		

<b>EPBC AD 4.9</b>	Urządzenia łączności służb ruchu lotniczego
--------------------	---

Opis służby	Znak wywoławczy	Częstotliwość (MHz)	Godziny pracy
1	2	3	4
-	BABICE RADIO	122.305	Godziny pracy przekazuje AFIS
AFIS	BABICE INFORMACJA	119.180 Obowiązkowe nawiązanie pierwszego kontaktu radiowego na granicy ATZ Babice (częstotliwość w użyciu podaje FIS Warszawa/Olsztyn lub AFIS)	MON-SUN 06.00 – 22.00 H 24 (dla lotnictwa służb porządku publicznego i LPR)
-	BABICE INFORMACJA	121.500	H 24

<b>EPBC AD 4.10</b>	<b>Punkty (trasy) dolotowe i odlotowe z widocznością</b>
---------------------	--

#### 4.10.1 Stale trasy odlotowe i dolotowe VFR lotniska WARSZAWA-BABICE (punkty)

JULIETT – LIMA

JULIETT – ZULU (tylko dla DEP/ARR do/z EPBC / EPWA)

DVOR / DME „WAR” – FOXTROT – EPBC

DELTA – PAPA – ZULU

DELTA – JULIETT – LIMA

TANGO – ALFA – BRAVO – FOXTROT – EPBC

KILO – MIKE – ZULU

KILO – NOVEMBER – ZULU (tylko dla DEP/ARR do/z EPBC / EPWA)

MIKE – ZULU

MIKE – NOVEMBER – ZULU

GOLF – KILO – MIKE – ZULU

BRAVO – FOXTROT – EPBC

EPBC – ECHO – EPWA<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Trasa dostępna wyłącznie dla SAR/EMER/HOSP/GARDA\* lub po uzyskaniu zezwolenia OKĘCIE TOWER.

GARDA\* - hasło, na jakie statek powietrzny wykonuje zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy państwowej.

#### 4.10.2 Loty nocne:

Po uzgodnieniu z zarządzającym lotniskiem do godz. 22.00 LMT.

Loty nocne po godzinie 22.00 do 06.00 LMT są ograniczone dla wszystkich rodzajów lotów (startów i lądowań) z wyjątkiem lotów ratowniczych, sanitarnych, lotnictwa służb porządku

Wydanie I / 2011	Strona 3 z 6
Numer zmiany: 8/ 01.08.2019r.	



publicznego i lotnictwa wojskowego wykonujących zadania statutowe. Odloty lub przyloty w nocy po godzinie 22.00 mogą być wykonywane tylko po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym lotniskiem. Zamiar ten należy zgłosić pisemnie do zarządzającego lotniskiem na 12 godzin przed planowanym odlotem/przylotem do/z tego lotniska.

**EPBC AD 4.11**

**Informacje dodatkowe**

*W rejonie ATZ lotniska obowiązuje bezwzględny zakaz wykonywania lotów po innych niż opublikowanych w niniejszej instrukcji trasach: dolotowych, odlotowych i „kręgu nadlotniskowego”.*

**1. Krąg nadlotniskowy:**

Ruch nadlotniskowy odbywa się po trasie kręgu północnego na wysokości 556 m (1823 ft) AMSL (450 m/1476 ft AGL). Ze względu na występowanie w kręgu nadlotniskowym sektora A1 w kształcie trójkąta w segmencie A lot po kręgu należy wykonywać:

**1.1. Przy wykorzystaniu RWY 10 krąg nadlotniskowy przy starcie z kursem 098°MAG wykonywać:**

- a) start i wznoszenie do wysokości 396 m (1300 ft) AMSL (290 m/951 ft AGL) z kursem 098° MAG. Przed dolotem do ulicy Armii Krajowej należy wykonać zakręt w lewo z naborem wysokości do 556 m (1823 ft) AMSL (450 m/1476 ft AGL). Wykonywać lot wzdłuż ulicy Armii Krajowej, w początkowej fazie po jej zachodniej stronie, a następnie nad ulicą Armii Krajowej do następnego zakrętu, który należy wykonać przed dolotem do rzeki Wisły w rejonie węzła drogowego al. Armii Krajowej – Wybrzeże Gdyńskie.
- b) wykonać zakręt w lewo. Wykonywać lot po południowo - zachodnim skraju rzeki do następnego zakrętu w rejonie skrzyżowania ulic Pułkowej i Wóycickiego (północno-zachodni skraj Huty „Arcelor Mittal Warszawa”). Nad mostem Północnym zgłosić „pozycję z wiatrem”;
- c) wykonać zakręt w lewo. Wykonywać lot po zachodnim skraju huty do miejscowości Mościska – skrzyżowanie ulic Arkuszowej i Wł. Sikorskiego;
- d) wykonać zakręt w lewo. Wykonywać lot po zachodniej stronie ul. Władysława Sikorskiego do zakrętu na kurs lądowania z ominięciem zbiorników paliwowych;
- e) wprowadzenie w zakręt na kurs lądowania wykonać na wysokości nie większej niż 457 m (1500 ft) AMSL (351 m/1151 ft AGL).

**1.2. Przy wykorzystaniu RWY 28 krąg nadlotniskowy przy starcie z kursem 278°MAG wykonywać:**

- a) start, wznoszenie do wysokości nie większej niż 457 m (1500 ft) AMSL (351 m/1151 ft AGL) wykonywać z kursem 278°MAG. Po ominięciu ul. Władysława Sikorskiego wykonać zakręt w prawo. Wykonywać lot po zachodniej stronie ul. Władysława Sikorskiego z ominięciem zbiorników paliwowych do miejscowości Mościska - skrzyżowanie ulic Arkuszowej i Wł. Sikorskiego z naborem wysokości do 556 m (1823 ft) AMSL (450 m/1476 ft AGL);
- b) wykonać zakręt w prawo na kurs 055° MAG. Wykonywać lot w kierunku rzeki Wisła, do zachodniej strony ul. Wóycickiego.



- c) przed dolotem do rzeki w rejonie skrzyżowania ulic Pułkowej i Wóycickiego wykonać zakręt w prawo. Wykonywać lot po południowo - zachodnim skraju rzeki do węzła drogowego ulic Wybrzeże Gdyńskie i al. Armii Krajowej. Nad mostem Północnym zgłosić „pozycję z wiatrem”
  - d) przed dolotem do al. Armii Krajowej wykonać zakręt w prawo. Wykonywać lot w początkowej fazie nad al. Armii Krajowej, a następnie po jej zachodniej stronie do zakrętu na kurs lądowania
  - e) zakręt na kurs lądowania wykonać na wysokości nie większej niż 396 m (1300 ft) AMSL (290 m/951 ft AGL).
2. W zależności od sytuacji ruchowej i warunków atmosferycznych, za zgodą służby AFIS lotniska, dopuszcza się możliwość wykonywania lotów po trasie kręgu południowego na wysokości 356 m /1168 ft AMSL (250 m/820 ft AGL) nie przekraczając południowej granicy ATZ lotniska.
- Podczas wykonywania operacji lądowań na RWY 15 EPWA **zabrania się** wykonywania kręgów południowych.
3. Procedury dla śmigłowców
- Śmigłowce wykonujące podejście na lotnisko WARSZAWA-BABICE wykonują lądowanie na THR 10 RWY 10R / 28L. Po lądowaniu śmigłowca z podwoziem kołowym następuje kołowanie na płytę postojową nr 1 i następnie holowanie na płytę postojową nr 4, nr 5 lub nr 6.
- Śmigłowce z podwoziem płożowym, z pola wzlotu wykonują podlot w rejon płaszczyzny postojowej nr 5, a następnie przemieszczają się na płytę postojową nr 4 lub nr 6. Przemieszczanie śmigłowców w rejonie płyty postojowej nr 4, nr 5 i nr 6 zabezpiecza użytkownik śmigłowca.
4. Ograniczenia:
- Zakaz wykonywania lotów szkolnych po kręgu w rejonie ATZ lotniska WARSZAWA/Babice dla samolotów wyposażonych w silniki nie certyfikowane.



Instrukcja Operacyjna  
Lotniska Warszawa-Babice

Załącznik nr 5  
Dane szczegółowe o lotnisku  
Warszawa-Babice

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Wydanie I / 2011	Strona 6 z 6
Numer zmiany: 3/ 9.02.2015r.	





# PROCEDURA REJESTRU RUCHU STATKÓW POWIETRZNYCH NA LOTNISKU WARSZAWA-BABICE

W A R S Z A W A

---

2011



Dyżurny informacji lotniczej lotniska Warszawa-Babice prowadzi rejestr ruchu wszystkich statków powietrznych startujących i lądujących na lotnisku Warszawa-Babice zgodnie z następującą procedurą:

- 1) Rejestr ruchu statków powietrznych prowadzony jest w „Dzienniku ewidencji lotów lotniska Warszawa-Babice” zawierającym rubryki, do których należy wpisywać następujące dane:
  - a) datę wypełniania dziennika i godz. pełnienia dyżuru,
  - b) godzinę wschodu i zachodu słońca w danym dniu,
  - c) znaki rejestracyjne statku powietrznego,
  - d) typ statku powietrznego,
  - e) trasę lotu gdy jest znana - dotyczy w szczególności lotów na które załoga złożyła plan lotu lub rodzaj lotu w rejonie lotniska i ilość operacji,
  - f) godzinę startu z lotniska Warszawa-Babice i z innego lotniska do lotniska Warszawa - Babice gdy jest znana,
  - g) godzinę lądowania na lotnisku Warszawa - Babice i na innym lotnisku gdy start był z lotniska Warszawa - Babice, a godzina jest znana - dotyczy w szczególności lotów na które załoga złożyła plan lotu oraz lotów statków powietrznych LSPP,
  - h) użytkownika danego statku powietrznego,
  - i) rodzaj odpłatności zgodnie z „Taryfą opłat za usługi lotniskowe” obowiązującą na lotnisku Warszawa-Babice,
  - j) uwagi w zależności od potrzeb,
  - k) nazwisko, imię, godziny pełnienia dyżuru, pieczętka i podpis dyspozytora ruchu lotniczego;
- 2) Powyższe dane należy wpisywać zgodnie ze wzorem - wzór tabeli z rubrykami zamieszczony na stronie 6 Załącznika;
- 3) Informator lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice (informator służby AFIS lotniska Warszawa-Babice) po zakończeniu dyżuru sporządza raport dzienny (wzór na stronie 4 załącznika), w którym zamieszcza następujące dane związane z operacjami lotniczymi:
  - a) imię i nazwisko informatora i asystenta służby AFIS,
  - b) dane meteorologiczne,
  - c) stan lotniska,
  - d) sprawność działania urządzeń łączności,
  - e) stan zabezpieczenia sanitarnego i przeciwpożarowego lotniska,
  - f) rodzaj wykonywanych lotów lotniskowych / kierownicy lotów,
  - g) czas trwania lotów,
- h) dzienna ilościowa ewidencja ruchu lotniczego do rozliczenia,



- a) wypadki lotnicze,
- b) incydenty lotnicze,
- c) stwierdzone zagrożeni,
- d) przekroczenia przepisów lotniczych,
- e) niedociągnięcia stwierdzone przy kontroli,
- f) uwagi dyżurnego informacji powietrznej dotyczące wzajemnej współpracy z użytkownikami lotniska,
- g) uwagi dotyczące współpracy z ASM, Okęciem Info. i APP,
- h) inne dane, wnioski i adnotacje,
- i) służby dyżurne podległe dyżurnemu informatorowi AFIS w zakresie zabezpieczenia ruchu lotniczego (nazwiska, imiona, czas pełnienia dyżuru),
- j) uwagi dla dyżurnego informatora AFIS na dzień następny.

***Uwaga!***

***W czasie nieobecności dyżurnego informacji lotniczej za prowadzenie rejestru ruchu statków powietrznych odpowiedzialny jest informator AFIS lotniska Warszawa - Babice.***





11. Stwierdzone zagrożenia:.....  
.....  
.....
12. Przekroczenia przepisów lotniczych:.....  
.....  
.....
13. Niedociągnięcia stwierdzone przy kontroli: .....  
.....  
.....
14. Uwagi informatora służby AFIS lotniska Warszawa-Babice powietrznej dotyczące  
wzajemnej współpracy z użytkownikami lotniska: .....  
.....  
.....
15. Uwagi dotyczące współpracy z ASM, Okęciem Informacja i APP .....  
.....  
.....
16. Służby dyżurne podległe informatorowi służby AFIS lotniska Warszawa-Babice w  
zakresie zabezpieczenia żeglugi powietrznej:  
a) dyspozytor ruchu lotniczego (imię i nazw., godz. pełnionego dyżuru): .....  
.....  
b) koordynator ruchu naziemnego (imię i nazwisko, godziny pełnionego dyżuru):  
.....  
c) służba ochrony w rejonie „wieży” (imię i nazwisko, godziny zgłoszenia się, informacje  
o zaistniałych incydentach: .....  
.....  
d) załoga dyżurna LSP (imiona i nazwiska oraz czas pełnionego dyżuru): .....  
.....
17. Inne dane, wnioski i adnotacje .....  
.....  
.....  
.....
18. Uwagi dla informatora służby AFIS lotniska Warszawa-Babice na dzień następny  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

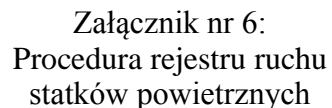
**Uwaga!**

***W przypadku braku miejsca w opisie danego punktu raportu – podać odnośnik, wpisać poszerzoną treść na odwrocie i podpisać.***

.....  
(pieczęć i podpis informatora AFIS  
lotniska Warszawa – Babice)

Wydanie I / 2011	Strona 5 z 6
Numer zmiany: 0/	





wschód sł. : ..... zachód sł. : .....

[illegible]

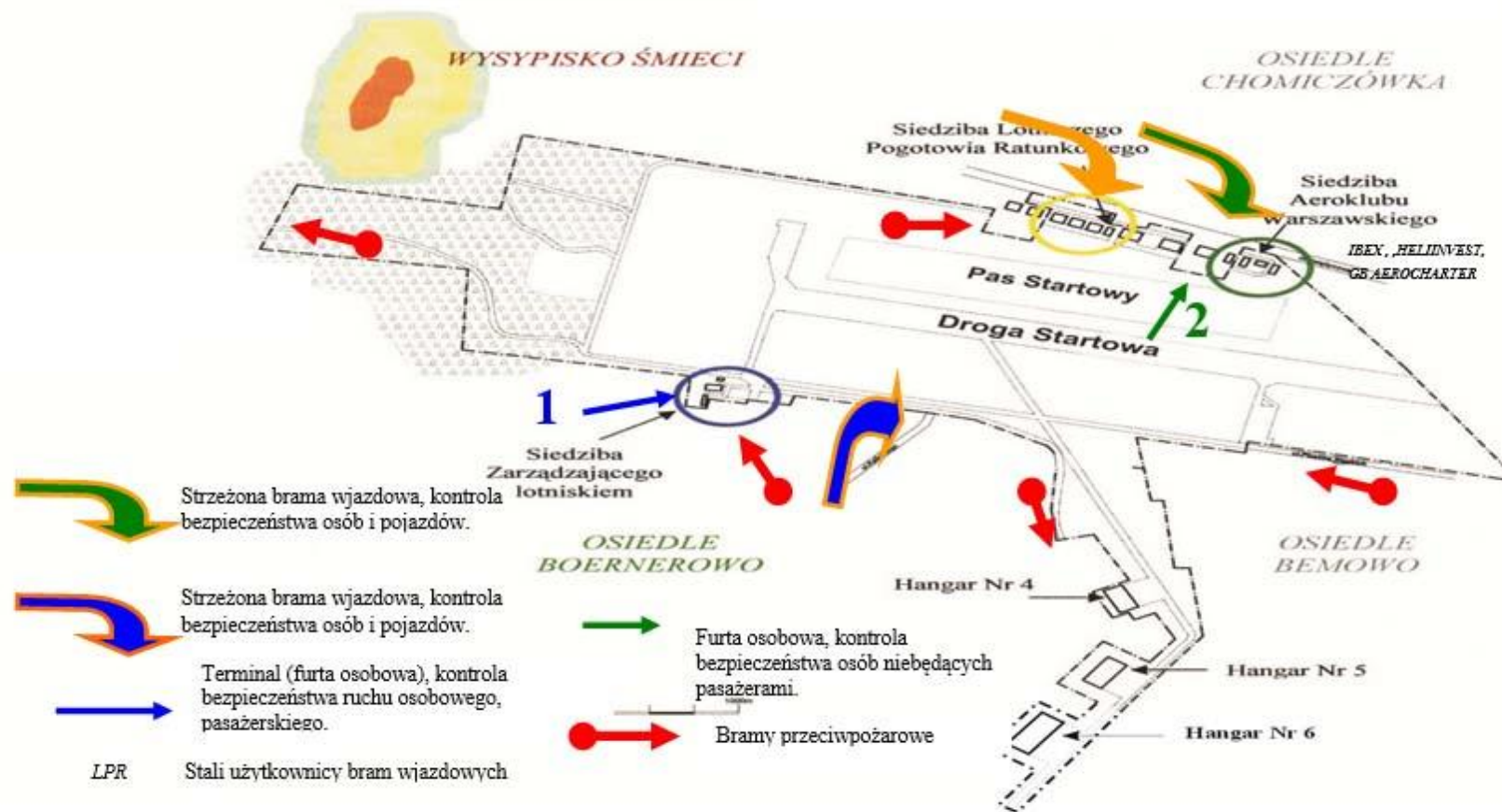
Strona 6 z 6

## Kontrola poruszania się pojazdów po lotnisku.

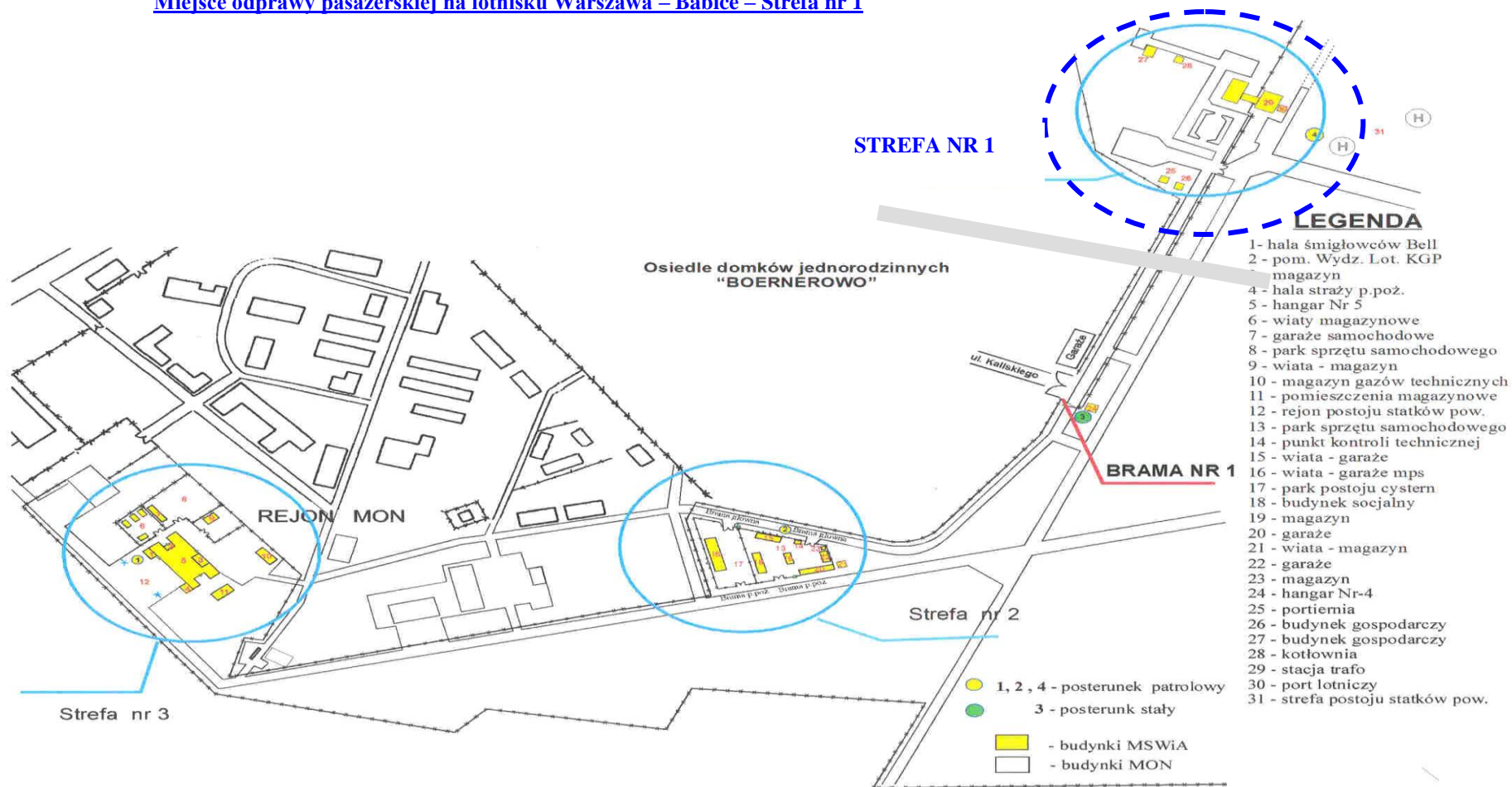
### Ruch kołowy.

1. Ruch kołowy środków transportowych i innych odbywa się po części lotniska, usytuowanej poza granicami pola wzlotów. W granicach pola wzlotów mogą poruszać się wyłącznie pojazdy specjalne w czasie działań związanych z:
  - 1) przygotowaniem pola do wykonania lotów (wyznaczanie pasów dróg startowych, wykładaniem i zdejmowaniem optycznych znaków startowych)
  - 2) kontrolą stanu pola wzlotów oraz pracami renowacyjnymi (koszenie trawy, równanie nawierzchni, itp.)
  - 3) kontrolą akcji ratowniczych, gaśniczych oraz działań związanych z ochroną lotniska lub statków powietrznych znajdujących się w obrębie pola wzlotów, itp.
2. Wjazd na płytę lotniska odbywa się tylko przez bramę, na której mieści się stały bądź ruchomy posterunek ochronny.
3. Osoby fizyczne winny posiadać przepustkę, a pojazdy mechaniczne, które wjechały na teren lotniska powinny posiadać zezwolenie/przepustkę uprawniające do wjazdu na lotnisko.
4. Na płycie lotniska ustawiona jest sygnalizacja świetlna i znaki drogowe.
5. Ruch rowerów, motorowerów i motocykli może odbywać się tylko po południowej stronie lotniska na odcinku budynek administracyjny – brama wjazdowa – MPiS lub brama wjazdowa – hangary nr 4 i 5 przy zachowaniu szczególnej ostrożności (zatrzymaniu pojazdu) w razie obecności na tej drodze statku powietrznego. Na pozostałej części lotniska ruch rowerów, motorowerów i motocykli jest zabroniony.
6. Ruch pojazdów samochodowych i ciągników po terenie lotniska nie uczestniczących w bezpośrednim zabezpieczeniu działalności operacyjnej odbywa się wyłącznie po drodze kołowania „DELTA 1”, natomiast do hangaru nr 4 i nr 5 oraz siedziby zarządzającego drogą ogólnodostępną.
7. W szczególnych przypadkach dotyczących pojazdów użytkowników posiadających stałą siedzibę na terenie lotniska dopuszcza się ruch pojazdów mechanicznych drogami do kołowania po otrzymaniu każdorazowo zezwolenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice i przy dostosowaniu się do sygnalizacji świetlnej.
8. Za zgodą informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice lub kierującymi lotami, dopuszcza się możliwość przejazdu przez pole wzlotów niektórych pojazdów pod warunkiem, że przejazd takiego pojazdu nie naruszy warunków bezpieczeństwa w działalności operacyjnej statków powietrznych i nie spowoduje uszkodzenia nawierzchni pola wzlotów.
9. Ruch pojazdów po terenie lotniska może odbywać się tylko przy włączonych światłach mijania – niezależnie od pory roku i pory doby.
10. Używanie świateł drogowych oraz reflektorów powyżej linii horyzontu jest zabronione.
11. Schemat ruchu kołowego przedstawia załącznik nr 7.
12. Dozwolone prędkości oraz zasady poruszania się wszelkich pojazdów na lotnisku:
  - 1) samochody osobowe i samochody osobowo-terenowe do 50 km/h;
  - 2) dystrybutory paliwowe, olejowe, reflektory lotniskowe, samochody ciężarowe i autobusy do 30 km/h;
  - 3) dystrybutory paliwowe i inne – w miejscach postoju i tankowania do 5-10 km/h;
  - 4) samochody sanitarne, ppoż. oraz pojazdy grupy awaryjnej w czasie dojazdu do miejsca parkowania do 50 km/h, a podczas brania udziału w akcji ratowniczej do 70 km/h;

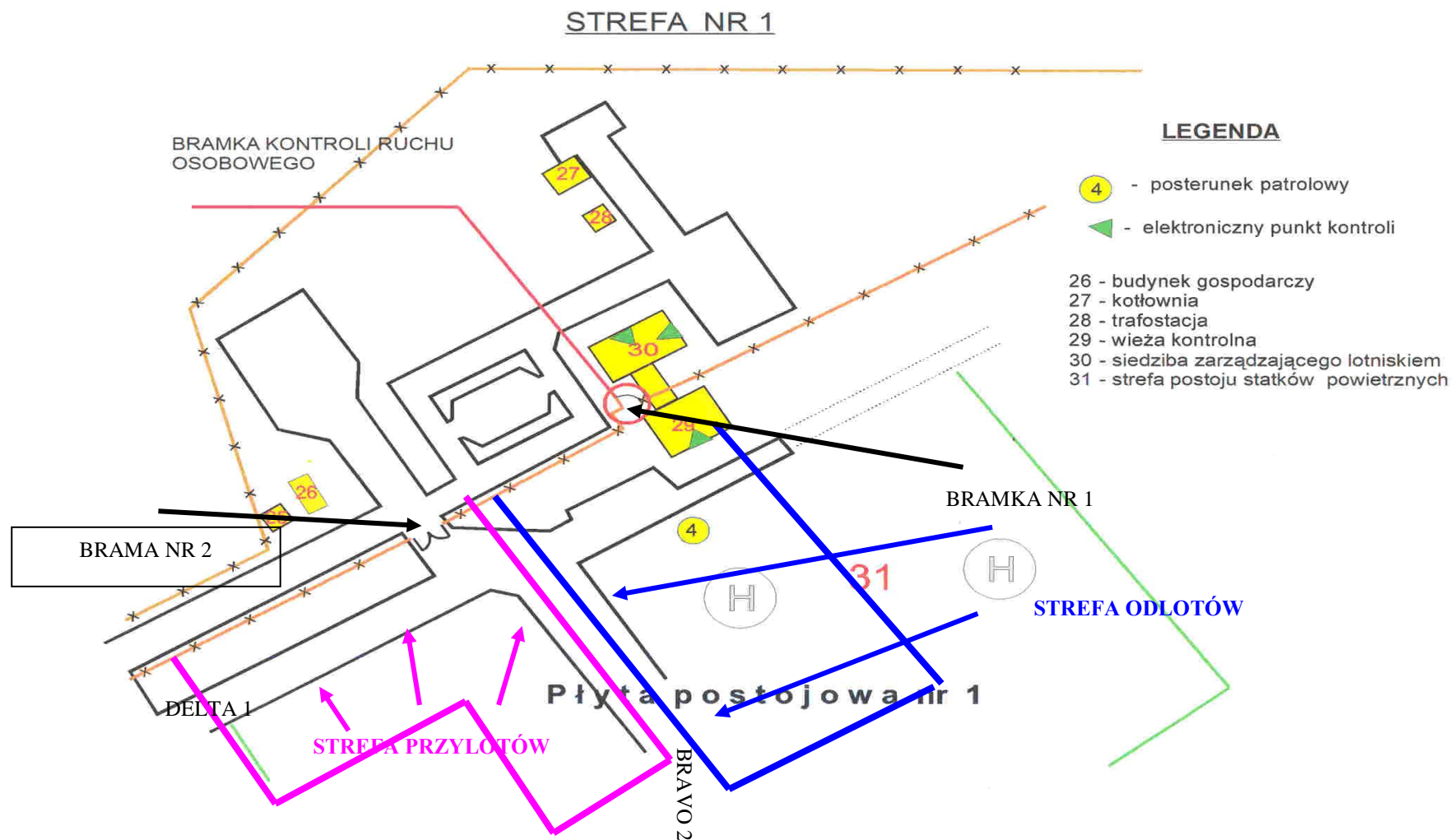
PLAN OGRODZENIA ORAZ STRZEŻONYCH WEJŚĆ I WYJŚĆ  
LOTNISKA WARSZAWA - BABICE



Miejsce odprawy pasażerskiej na lotnisku Warszawa – Babice – Strefa nr 1



**PLAN TERMINALU LOTNISKA WARSZAWA - BABICE**









Instrukcja Operacyjna  
Lotniska Warszawa-Babice

Załącznik nr 7:  
Instrukcja poruszania się  
ludzi i pojazdów.

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Wydanie I / 2011

Numer zmiany: 0/

Strona 6 z 6





## INSTRUKCJA KORZYSTANIA Z ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ NA TERENIE LOTNISKA

### Urządzenia radiowe na lotnisku Warszawa - Babice.

#### 1. Łączność radiowa.

- 1) Stanowisko operacyjne informatora lotniskowej służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice wyposażone jest w dwa komplety radiostacji korespondencyjnych TG-660 Becker Avionics i radiostację lotniczą IC-A110 EURO zamontowanych w budynku „Wieży”, przeznaczonych do prowadzenia łączności radiowej w rejonie lotniska ATZ i podsłuchu korespondencji FIS Okęcie.
- 2) Warunki eksploatacji urządzeń radiokomunikacyjnych.
  1. radiostacja nadawczo-odbiorcza pracuje całą dobę na częstotliwości 119,180 MHz. Znak wywoławczy **BABICE INFORMACJA**. Znakiem tym posługuje się informator służby informacji powietrznej lotniska Warszawa-Babice (AFIS Babice);
  2. prowadzony jest podsłuch korespondencji sektorów FIS Warszawa 128,575 MHz i Olsztyn 118,775 MHz;
  3. prowadzony jest nasłuch na częstotliwości w **niebezpieczeństwie** 121.5 MHz;
  4. loty szkolne, organizowane przez Aeroklub Warszawski, mogą być kierowane z kwadratu z wykorzystaniem własnej radiostacji korespondencyjnej na częstotliwości 122,305 MHz. - znak wywoławczy **BABICE RADIO**;
  5. łączność radiowa może być prowadzona tylko za pomocą urządzeń radiokomunikacyjnych, posiadających ważne zezwolenie na użytkowanie wydane przez właściwy organ administracji telekomunikacyjnej oraz wpisane do właściwego rejestru urządzeń naziemnych.

#### 1. Łączność przewodowa:

- 1) Łączność wewnętrzna jest zorganizowana na bazie stacjonarnego Centralnego Węzła Łączności Ministerstwa Obrony Narodowej;
- 2) Organ ten zapewnia łączność telefoniczną z wojskowymi i cywilnymi podmiotami funkcjonującymi w systemie zabezpieczenia ruchu lotniczego oraz uczestniczącymi w systemie ochrony lotniska;
- 3) W systemie łączności meteorologicznej wykorzystane jest łącze telefoniczne transmisji danych meteorologicznych relacji:
  - a) punkt informacji meteorologicznej lotniska Warszawa-Babice (tel. **261 855 368**) - Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP tel. **261 828 831** i **261 828 859**
  - b) odbiór danych serwisu meteo ze str. [www.meteo.mil.sp.pl](http://www.meteo.mil.sp.pl) z SZEFOSTWA SŁUŻBY HYDROMETEOROLOGICZNEJ SZ RP; tel. **261 828 820**.



- 4) W skład łączności wewnętrznej wchodzi sieć łączności lotniskowej - stanowiąca podsystem, którego ośrodkiem jest urządzenie DT 200, zamontowane w budynku wieży lotniska Warszawa-Babice;
- 5) Sieć łączności lotniskowej obejmuje wszystkie elementy lotniska, ważne ze względu na bezpieczeństwo lotów oraz sprawność zarządzania przestrzenią powietrzną w rejonie (ATZ) lotniska, a także ruchem statków powietrznych i pojazdów na płycie lotniska;
- 6) Spis telefonów funkcjonujących w systemie zarządzania działalnością operacyjną lotniska Warszawa-Babice:
  - a) kierownik lotniska Warszawa-Babice - +48 261 855 900, 261 855 481 w **100**;
  - b) zastępca kierownika ds. operacyjnych - +48 261 855 481 w **111**;
  - c) informator lotniskowej służby informacji powietrznej i informacji lotniczej - (+ 48 261 855 369, fax. 261 855 368);
  - d) dyżurny lotniskowej służby ruchu naziemnego - 261 855 481 w **115**;
  - e) zakładowa służba ratownictwa lotniskowego - +48 261 855 481 w **333**;
  - f) kierownik ochrony - + 48 261 855 481 w **128**.
- 7) Łączność dalekosiężna zorganizowana jest na bazie stacjonarnego węzła łączności MON za pośrednictwem centrali telefonicznej zarządzającego lotniskiem Warszawa-Babice, obejmuje łączność telefoniczną między stanowiskami odpowiedzialnymi za zabezpieczenie działalności operacyjnej, w tym związanej z zadaniami służby AFIS lotniska Warszawa-Babice, a następującymi elementami osłony radionawigacyjnej lotniska Warszawa-Okęcie:
  - a) Warszawa-Zbliżanie (APP) - 22 574 55 52,
  - b) sektor FIS Warszawa tel. 22 574 55 85, MON 828 737 i sektor FIS Olsztyn - 22 574 55 88.



## PLAN DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA

„Plan Działania w Sytuacjach Zagrożenia” lotniska Warszawa-Babice, zawarty jest w oddzielnym dokumencie.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE





STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA



## INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA POŻAROWEGO OBIEKTÓW LOTNISKOWYCH

Instrukcje Bezpieczeństwa Pożarowego Obiektów Lotniskowych stanowią oddzielne dokumenty dla każdego obiektu przechowywane w pomieszczeniu dyżurnego Zakładowej Służby Ratownictwa Lotniskowego.

MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE



Instrukcja Operacyjna  
Lotniska Warszawa-Babice

Załącznik nr 10:  
Program bezpieczeństwa  
lotniczego

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Wydanie I / 2011

Numer zmiany: 10/01.09.2020r.

Strona 2 z 2



Planowanie zadań na wypadek sytuacji kryzysowych zamieszczono w Części 5 pkt 5.4

**FORMULARZ ZGŁOSZENIA AKTU BEZPRAWNEJ INGERENCJI**

(Należy wypełnić i przekazać do Ministra Spraw Wewnętrznych oraz Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w ciągu 15 dni od dnia zaistnienia aktu bezprawnej ingerencji)

Numer dokumentu: .....

Data złożenia formularza: .....

Rodzaj aktu bezprawnej ingerencji	
1. porwanie statku powietrznego	<input type="checkbox"/>
2. próba porwania statku powietrznego	<input type="checkbox"/>
3. podłożenie ładunku wybuchowego	<input type="checkbox"/>
4. zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego środkami masowego rażenia (chemiczne, biologiczne, radiacyjne)	<input type="checkbox"/>
5. próba aktu bezprawnej ingerencji przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego	<input type="checkbox"/>
6. inny akt bezprawnej ingerencji przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego	<input type="checkbox"/>
<b>A. Informacje ogólne:</b>	
1. Nazwa podmiotu składającego formularz do Urzędu Lotnictwa Cywilnego: .....	
2. Data dokonania / próby dokonania aktu bezprawnej ingerencji (rok, miesiąc, dzień, godzina, minuta): .....	
3. Czas trwania aktu bezprawnej ingerencji: .....	
<b>B. Informacje szczegółowe dotyczące aktu bezprawnej ingerencji:</b>	
<b>1. Informacje dotyczące lotu:</b>	
Data wylotu: .....	Czas wylotu: .....
Numer rejsu: .....	Typ statku powietrznego: .....
Nazwa Przewoźnika: .....	Liczba pasażerów: .....



Liczba członków załogi: .....		Liczba sprawców: .....	
<b>Rodzaj wykonywanej operacji lotniczej</b>	Przewóz regularny <input type="checkbox"/>	<b>Port lotniczy wylotu</b>	Nazwa:.....
	Przewóz nieregularny <input type="checkbox"/>		Kraj:.....
	Charter <input type="checkbox"/>		.....
	Lotnictwo ogólne <input type="checkbox"/>		
<b>Planowany port lotniczy docelowy</b>	Nazwa:.....	<b>Miejsce lądowania</b>	Nazwa:.....
	Kraj:.....		Kraj:.....
Port lotniczy, w którym dokonano załadunku urządzenia/przedmiotu/substancji stanowiących narzędzie sabotażu	Nazwa:.....	<b>Obecność warty ochronnej na pokładzie</b>	Służba:.....
	Kraj:.....		Kraj:.....

**2. Budynki i urządzenia portu lotniczego lub lotniska uszkodzone lub narażone na uszkodzenie:**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**3. Opis przebiegu zdarzenia:**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

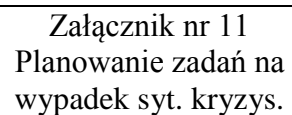
.....

.....

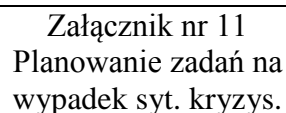
.....

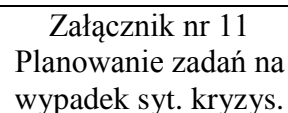
.....





4. Szczegółowy opis sposobu w jaki sposób sprawcy ominęli/pokonali środki ochrony stosowane w miejscu zajścia zdarzenia:



[illegible][illegible][illegible]



**10. Dane personalne sprawcy/ów oraz czy został on ujęty, przez kogo oraz komu został przekazany:**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**11. Wszelkie inne informacje dotyczące zdarzenia:**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**Ć 4. Właściwe zaznaczyć znakiem „X” lub uzupełnić informacje**

Imię i nazwisko osoby wypełniającej formularz:

.....

stanowisko osoby wypełniającej formularz:

.....

**ZAGROŻENIE BOMBOWE – WYTYCZNE****1. Technika przyjmowania informacji telefonicznej o zamachu bombowym:**

- 1) postaraj się aby przy takiej rozmowie telefonicznej była jeszcze jedna osoba (jeśli jest to możliwe włącz magnetofon);
- 2) staraj się podtrzymywać rozmowę. Powiedz osobie telefonującej, że jesteś wdzięczny za okazaną pomoc. Pamiętaj, że osoby informujące o zamachu bombowym są często nie zrównoważone psychicznie. Takie osoby zwykle oczekują uwagi i w przypadku wykazywania zainteresowania można uzyskać od nich informacje dotyczące miejsca umieszczenia bomby, jej kształtu oraz inne wiadomości mogące zostać wykorzystane przy ewaluacji zagrożenia;
- 3) Poproś żeby rozmówca powtórzył wiadomość, aby upewnić się, że informacja została zapisana lub nagrana bez błędu. Staraj się zauważyć zmiany w sposobie wymowy lub akcentowania słów;
- 4) unikaj przerywania rozmowy, używania zwrotów w rodzaju: „proszę chwilę poczekać”. Powyższe zachowanie może spowodować wystąpienie paniki u osoby dzwoniącej i przerwanie połączenia;
- 5) słuchaj uważnie dzwoniącego zwracając uwagę na akcent, sposób wymawiania słów itp.;
- 6) zwracaj uwagę na odgłosy w tle rozmowy.
- 7) zapytaj osobę dzwoniącą o nazwisko, adres i numer telefonu. Jeżeli rozmówca odmawia podania danych, poinformuj go, że Zarządzający lotniskiem nie akceptuje anonimowych ostrzeżeń;
- 8) wypełnij „Kwestionariusz” z rozmowy z osobą anonimową, powiadamiającą telefonicznie o zagrożeniu bombowym (wg wzoru załącznika nr 11).

**2. Technika przyjmowania informacji ustnej o zamachu bombowym:**

- 1) unikaj przerywania rozmowy, daj możliwość zakończenia wypowiedzi. Nie dopuść do wystąpienia paniki i ucieczki osoby informującej o zagrożeniu;
- 2) słuchaj uważnie informującego zwracając uwagę na akcent, sposób wymawiania i doboru słów itp.;
- 3) w przypadku oddalenia się osoby powiadamiającej o zagrożeniu zapamiętaj maksymalnie dużo szczegółów charakterystycznych dla rozmówcy (informatora), znaki szczególne, kolor włosów, ubiór itp.;
- 4) wypełnij kwestionariusz z rozmowy z osobą powiadamiającą o zagrożeniu bombowym.

**Uwaga:**

- 1) *w przypadku otrzymania informacji o zagrożeniu listownie lub poprzez podrzucenie zapisanej kartki należy podczas zapoznawania się z informacją tam zawartą, starać się by w minimalnym stopniu uszkodzić znajdujące się na tych kartkach znaki szczególne;*
- 2) *należy poinformować przełożonego o informacji. Uzyskanej informacji w formie listu nie należy kserować ani kopiować, a najlepiej umieścić w foliowanej kopercie i schować w bezpiecznym miejscu do czasu przybycia Policji;*
- 3) *pozostać w miejscu pracy do czasu przybycia Policji i udzielenia wyjaśnień;*



- 4) *w przypadku otrzymania informacji o niebezpieczeństwie drogą elektroniczną lub SMS-em należy ją odczytać, sporządzić „Notatkę” i zachować tą informację w pamięci komputera lub telefonu komórkowego;*
- 5) *w przypadku e-maila nie akceptować zapytania – „czy dokonać zapisu zmian” – przy zamykaniu go.*

### **3. Zagrożenia wynikłe z podłożenia bomby na pokładzie.**

#### **3.1. Zagrożenie bombą statku powietrznego:**

- 1) ostrzeżenia o zagrożeniu bombą mogą być przekazane przez ATC (z grupy ostrzeżeń o zagrożeniach przewoźników) lub z innego źródła oficjalnego;
- 2) jeśli dowódca statku powietrznego jest poinformowany, że na pokładzie statku powietrznego znajduje się bomba, to ma obowiązek zastosować następującą procedurę:
  - a) jeżeli ostrzeżenie o zagrożeniu bombą zostało przekazane z innego źródła niż zarządzający lotniskiem lub ATC, należy fakt ten zgłosić do Zarządzającego lotniskiem oraz ATC Warszawa,
  - b) dowódca statku powietrznego kontaktuje się z dysponentem A/C (pasażerem-szefem (szefową) pokładu, przekazuje wszystkie znane sobie informacje, wyjaśnia swoje zamiary, sposób postępowania i następnie nakazuje zorganizować przeszukanie pokładu statku powietrznego jeśli to będzie możliwe,
  - c) dowódca statku powietrznego przekaże pasażerom stosowny komunikat, wyjaśniający istotę wykonywanych przez personel pokładowy czynności przeszukiwania,
  - d) personel lotniskowy (pokładowy) dokonuje przeszukania statku powietrznego wraz z listą kontrolną oraz przeprowadza identyfikację bagażu podręcznego pasażerów;
- 3) nie znalezienie na pokładzie statku powietrznego nie zidentyfikowanego bagażu, podejrzanego przedmiotu lub bomby nie świadczy o tym, że nie ma bomby w samolocie (śmigłowcu).

#### **3.2. Działania w przypadku znalezienia podejrzanego przedmiotu:**

- 1) jeśli znaleziono na pokładzie lub w bagażu podręcznym pasażera podejrzaną przedmiot, który nie może być zidentyfikowany, NIE DOTYKAĆ GO lecz postępować zgodnie z następującymi zasadami:
  - a) poinformować dowódcę statku powietrznego w celu sprawdzenia czy ktokolwiek zgłosił zagubienie bagażu na lotnisku,
  - b) jeśli nie można jednoznacznie określić charakteru znalezionego przedmiotu, dowódca statku powietrznego zwraca się do zarządzającego lotniskiem o pomoc eksperta d/s rozbijania bomb,
  - c) personel lotniskowy (pokładowy) powinien odsunąć osoby (pasażerów) najdalej jak to możliwe od podejrzanego przedmiotu,
  - d) postępować zgodnie z instrukcją operacyjną oraz Programem Ochrony Lotniska Warszawa – Babice.

#### **3.3. Zasady ogólne postępowania z podejrzanym przedmiotem:**

- 1) nie dotykać, nie przesuwac, nie próbować przenosić;
- 2) nie otwierać jakiegokolwiek zamknięcia pojemnika, teczki itp.;

- 3) nie próbować rozbroić oczywistego urządzenia wybuchowego - bomby bez porady i instrukcji eksperta d/s rozbijania bomb, nie przecinać żadnych napiętych sznurków lub taśm, nie przecinać żadnych drutów.

### 3.4. Przemieszczanie „podejrzanego przedmiotu”:

- 1) jeśli ten „podejrzany przedmiot” jest w kabinie pasażerskiej i dowódca podjął decyzję o konieczności przemieszczenia podejrzanego przedmiotu, po konsultacji z ekspertem ds. rozbijania bomb (o ile to było możliwe) do obszaru najmniejszego ryzyka, to przed przenoszeniem, droga do obszaru najmniejszego ryzyka musi być sprzątnięta ze wszystkich przeszkód i luźnego wyposażenia, z otworzonymi i/lub (zerwanymi) zasłonami i dzielnikami kabiny, usunięte jakiekolwiek butle tlenowe i inne zamocowane wyposażenie z obszaru, który przedstawiałby zagrożenie odłamkami, jeśli nastąpiłaby detonacja „podejrzanego przedmiotu”;
- 2) gdy członek załogi (personelu lotniskowego), wyznaczony przez dowódcę załogi (zarządzającego lotniskiem) do przemieszczenia, zostanie zapoznany z warunkami wykonania przemieszczenia i będzie gotowy do przesunięcia, lub przeniesienia podejrzanego przedmiotu, powinien postępować według następujących wytycznych:
  - a) przesunąć pod nim ostrożnie kawałek sztywnego kartonu (na przykład instrukcję bezpieczeństwa),
  - b) przy napotkaniu jakiegokolwiek oporu odstąpić od dalszych czynności. Tego przedmiotu nie należy przenosić lub przesuwać,
  - c) jeżeli nie napotkano oporu i swobodnie przesunięto pod przedmiotem sztywny karton to można podjąć próbę przemieszczenia przedmiotu do miejsca najmniejszego ryzyka,
  - d) podczas przesuwania, przenoszenia podejrzanego przedmiotu, trzymać go w takiej samej konfiguracji przestrzennej co podczas znalezienia i nie wywierać jakiegokolwiek nacisku,
  - e) gdy podejrzany przedmiot jest w obszarze najmniejszego ryzyka na pokładzie, nakryć go warstwą miękkiego materiału na jak największym obszarze i wysokości. Nakryć całość kocami nasączonymi wodą i zabezpieczyć go zaimprovizowaną siecią. Wyłączyć w obszarze najmniejszego ryzyka wszelkie zbędne urządzenia i odbiorniki energii elektrycznej.

### 3.5. Dalsze czynności dla dowódcy statku powietrznego:

- 1) dowódca statku powietrznego powiadamia zarządzającego lotniskiem o podjętej decyzji do dalszego postępowania;
- 2) jeżeli na pokładzie znajdują się pasażerowie, dowódca statku powietrznego informuje pasażerów: „Nakazuje się niezwłoczne opuszczenie statku powietrznego. Nakazuje się postępowanie zgodnie z instrukcjami personelu pokładowego (lotniskowego)”;
- 3) wyłącza silniki statku powietrznego;
- 4) pozostawia włączone wszystkie światła oprócz światła do lądowania (kołowania);
- 5) nakazuje załodze statku powietrznego po jego opuszczeniu pozostanie na lotnisku do dyspozycji zakładowej służby ratownictwa lotniczego oraz ochrony.



#### 4. Zagrożenie bombą na ziemi w obiektach lotniskowych:

- 1) w przypadku wykrycia przedmiotu podejrzanego niewiadomego pochodzenia, osoba która stwierdziła obecność takiego przedmiotu, powiadamia zarządzającego lotniskiem (dyżurnego informacji lotniczej tel. 261 855 369) lub jednego z obecnych członków Centrum Koordynacji Kryzysowej;
- 2) Zarządzający lotniskiem powiadamia policję, ochronę oraz Pogotowie Ratunkowe;
- 3) jeśli ładunek wybuchowy został znaleziony w obiekcie naziemnym, należy go zabezpieczyć tworząc wielowarstwowa kurtynę wokół niego, ewakuować wszystkie osoby z zagrożonego obiektu i terenów przyległych oraz oczekiwać na przybycie służb specjalistycznych;
- 4) jeśli podejrzany przedmiot został znaleziony w statku powietrznym, technik obsługi płytowej (hangarowej) lub dyżurny ruchu naziemnego wraz z pracownikami zakładowej służby ratownictwa lotniskowego przy zachowaniu maksymalnej ostrożności przemieszczają samolot (śmigłowiec) po drodze kołowania Bravo 1 i Bravo 2 w specjalnie wyznaczone miejsce - stanowisko odległe o 200 m od obiektów budowlanych w płu/zach. części lotniska (załącznik nr 1) - oczekując na przybycie służb specjalistycznych;
- 5) w przypadku otrzymania informacji telefonicznej o podłożeniu ładunku wybuchowego, osoba przyjmująca informację powinna starać się uzyskać jak najwięcej szczegółów, notować podawane przez rozmówcę informacje, a w miarę możliwości wypełniać w trakcie rozmowy lub bezpośrednio po rozmowie kwestionariusz wg załącznika nr 16.
- 6) przyjmujący powiadomienie powinien poprosić rozmówcę o powtórzenie niektórych informacji w celu podtrzymania rozmowy oraz dokonania oceny stanu psychicznego, płci, wieku, cech charakterystycznych głosu rozmówcy i ewentualnych odgłosów w tle rozmowy;
- 7) faktu otrzymania informacji o zagrożeniu nie należy rozgłaszać do momentu oceny jego realności. Jednocześnie osoba, która przyjęła informację o zagrożeniu zobowiązana jest pozostać na stanowisku pracy do momentu przybycia Policji i przekazania wszystkich uzyskanych informacji.

#### KWESTIONARIUSZ

##### PRZYJĘCIA INFORMACJI O SYTUACJI WYSOKIEGO RYZYKA

I DANE DOTYCZĄCE OSOBY PRZYJMĄCEJ ZGŁOSZENIE	
1. Nazwisko i imię osoby odbierającej informację	.....
2. Jednostka organizacyjna	.....
3. Stanowisko	.....
4. Czas /godzina i minuta/	.....
5. Data zdarzenia	.....
6. Telefon kontaktowy	.....



## II DANE DOTYCZĄCE ŹRÓDŁA INFORMACJI

*Właściwe zaznaczyć znakiem „X”*

Telefon. wewn.		Tel. miejski		Budka telefoniczna		Faks
E-mail		SMS		Wiadomość pocztowa		Informacja pod postacią tradycyjnego listu lub zapisana na innym materiale

1. W przypadku identyfikacji - numeru telefonu z którego dzwoniono lub adres poczty elektronicznej:

Uwaga: Po zakończeniu rozmowy nie odkładaj słuchawki i zapisz numer telefonu, spod którego dzwoniono lub adres internetowy.

2. W przypadku otrzymania informacji pod postacią tradycyjnego listu lub zapisanej na innym materiale:

Uwaga: Po zauważeniu tego typu wiadomości zabezpiecz ją poprzez umieszczenie w plastikowej „koszulce”, w celu zabezpieczenia ewentualnych odcisków palców i innych śladów.

Odnótuj dane personalne wszelkich osób, które dotyczyły ww. przesyłki.

## III DOKŁADNA TREŚĆ INFORMACJI



**IV JEŻELI DZWONIĄCY WYKAZUJE ZAINTERESOWANIE KONTYNUOWANIEM  
ROZMOWY, NALEŻY MU ZADAĆ NASTĘPUJĄCE PYTANIA**

1. Dlaczego Pan/Pani dzwoni?	.....
2. Gdzie jest w tej chwili przedmiot niebezpieczny?	.....
3. Kiedy ma zaistnieć sytuacja wysokiego ryzyka?	.....
4. Jak wygląda ten przedmiot?	.....
5. Jakiego typu jest to zagrożenie?	.....
6. Skąd Pan/Pani telefonuje?	.....
7. Gdzie Pan/Pani mieszka?	.....
8. Jak się Pan/Pani nazywa?	.....

**V POTENCJALNE MIEJSCE LUB ŹRÓDŁO ZAGROŻENIA**

*Właściwe zaznaczyć znakiem „X”*

parking		bagaż podręczny	
terminal pasażerski		bagaż rejestrowany	
sortownia bagażu		pasażer/pasażerowie	
obiekty lotniskowe gdzie prowadzona jest działalność lotnicza		osoby trzecie	
urządzenia naziemne		inne	.....

**VI POTENCJALNY PRZEDMIOT ZAGROŻENIA**

*Właściwe zaznaczyć znakiem „X”*

materiał wybuchowy		broń palna	
środki chemiczne		porwanie statku powietrznego	
środki biologiczne		inne	.....
przedmioty niebezpieczne			

**VII DANE DOTYCZĄCE INFORMATORA**

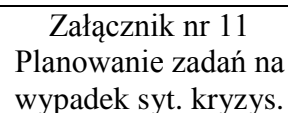
*Właściwe zaznaczyć znakiem „X”*

1. PŁEĆ ROZMÓWCY	mężczyzna		Kobieta	
2. WIEK W PRZYBLIŻENIU				
3. CHARAKTERYSTYKA GŁOSU	donośny		Cichy	
	wysoki		poważny	
	ochryply		czysty	
	nietrzeźwy		stłumiony	

*Właściwe zaznaczyć znakiem „X”*

4. AKCENT	Lokalny	
	Regionalny	
	Cudzoziemski	
	Neutralny	



Strona 13 z 14



STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

## PROCEDURY USUWANIA UNIERUCHOMIONYCH / NIESPRAWNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

### Usuwanie statków powietrznych unieruchomionych z powodu awarii.

1. Wytyczne dotyczące usuwania statków powietrznych, które utraciły zdolność poruszania się, a także dotyczące wyposażenia ewakuacyjno - odtwarzającego, zawarte są w części 5 Podręcznika Służb Portu Lotniczego – stanowiącego wykładnię do Aneksu 14. „Instrukcja usuwania unieruchomionych statków powietrznych” omawia m.in.:
  - 1) przygotowanie personelu,
  - 2) przechowywanie sprzętu,
  - 3) obsługę techniczną wyposażenia do usuwania statków powietrznych,
  - 4) plan działań przy usuwaniu statku powietrznego,
  - 5) wykaz sprzętu do usuwania unieruchomionych statków powietrznych,
  - 6) komórki organizacyjne i osoby funkcyjne odpowiedzialne za usuwanie unieruchomionych statków powietrznych.
2. Personel CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”, przygotowywany jest do usuwania statków powietrznych poprzez cykl szkoleń z zakresu bhp.
  - 1) sprzęt do tego celu przechowywany jest pod nadzorem zastępcy kierownika lotniska ds. logistyki w pomieszczeniach SRL.
  - 2) obsługę techniczną wyposażenia do usuwania sprzętu wykonuje personel zakładowej służby ratownictwa lotniskowego.
  - 3) statek powietrzny, który uległ awarii na terenie lotniska Warszawa-Babice jest usuwany za pomocą ciągnika z holownikiem przez personel zakładowej służby ratownictwa lotniskowego lotniska Warszawa-Babice. Maksymalna masa statku powietrznego możliwego do usunięcia odpowiada wszystkim kategoriom statków powietrznych dopuszczonych do lądowania na lotnisku Warszawa-Babice tj. do 11100 kg (Mi-8).
  - 4) osobą odpowiedzialną za koordynowanie działań przy usuwaniu unieruchomionych statków powietrznych na lotnisku Warszawa-Babice jest:

**Zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych**

**w godz.: 8<sup>00</sup>-16<sup>00</sup>**

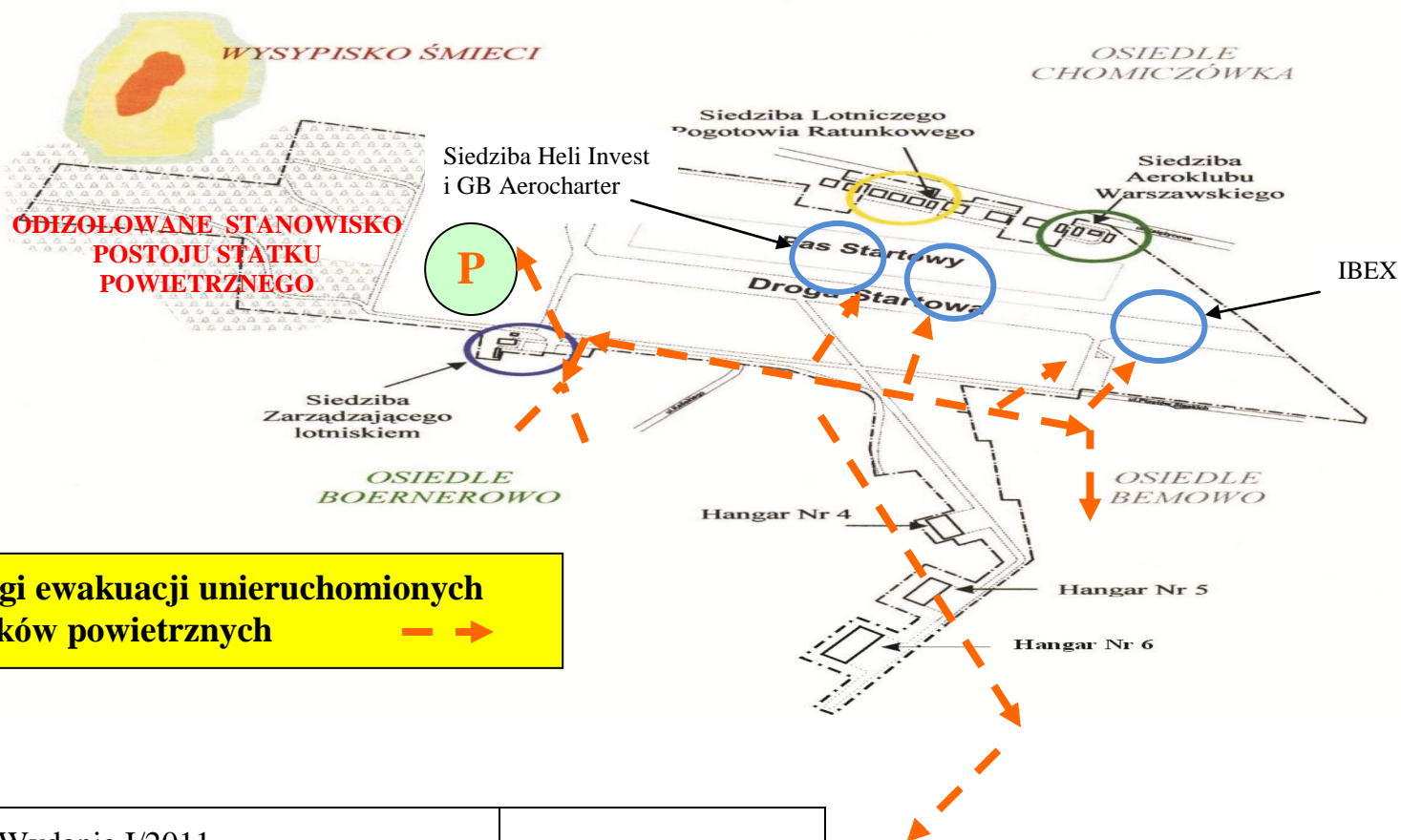
**tel. nr: +48-261 855 481 w 111,**

a podczas jego nieobecności:

**Dyżurny służby ruchu naziemnego lotniska**

**w godzinach pracy lotniska**

**tel. nr: +48-261 855 484 w. 115.**



**PROCEDURY  
INSPEKCJI POLA NAZIEMNEGO RUCHU  
LOTNICZEGO ORAZ POWIERZCHNI  
OGRANICZAJĄCYCH PRZESZKODY**

Inspekcja pola naziemnego ruchu lotniczego oraz powierzchni ograniczających przeprowadzana przez dyżurnego lotniskowej służby ruchu naziemnego codziennie przed otwarciem lotniska. W przypadku zaśnieżenia, oblodzenia lub w innych przypadkach dyżurny AFIS bądź inna osoba za zgodą zarządzającego lotniskiem posiadająca odpowiednie kwalifikacje może dodatkowo dokonać takiego sprawdzenia.

Dyżurny lotniskowej służby ruchu naziemnego dokonuje dodatkowych inspekcji na każde żądanie służby AFIS lub za zgodą AFIS po otrzymaniu informacji o zagrożeniu.

**Prowadzący inspekcję musi posiadać bezpośrednią łączność ze służbą AFIS.**

**Sprawdzenie pola naziemnego ruchu lotniczego wykonuje w następującej kolejności:**

1. Sprawdzenie GDS:
  - a) Czystość GDS i nawierzchnia /grubość pokrywy śniegu, oblodzenie, woda na GDS
  - b) Oświetlenie GDS
  - c) Oznakowanie poziome i pionowe GDS
2. Sprawdzenie Pasa Startowego:
  - a) Sprawdzenie czystości
  - b) Sprawdzenie stanu nawierzchni trawiastej
  - c) Sprawdzenie oznakowania poziomego i pionowego
3. Sprawdzenie dróg kołowania, płaszczyzn postojowych samolotów, powierzchni ograniczających, przeszkód terenowych i ich oznakowanie
4. Sprawdzenie ogrodzenia lotniska i bram wjazdowych.  
W czasie objazdu lotniska szczególną uwagę zwrócić należy na zagrożenia ze strony zwierząt i ptaków. Jeżeli zostaną one zaobserwowane, powiadomić służbę AFIS i natychmiast podjąć działania w celu eliminacji zagrożenia.
5. Wszystkie stwierdzone nieprawidłowości dyżurny lotniskowej służby ruchu naziemnego odnotowuje w raporcie.

**Zabezpieczenie prac na lotnisku.**

1. Za całokształt spraw związanych z przygotowaniem w odpowiednim czasie lotniska Warszawa-Babice do okresu najwyższego natężenia ruchu lotniczego tj. wiosna – jesień, za jego stałą gotowość oraz za prowadzenie wymaganej w tym zakresie dokumentacji odpowiada zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych.
2. Decyzję o eksploatacji lub zamknięciu lotniska w przypadku dłuższej utraty eksploatacyjnej (obfity opad śniegu, duże oblodzenie) podejmuje kierownik lotniska na wniosek informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice, przygotowany w oparciu o własne rozeznanie oraz meldunki otrzymane od lotniskowego punktu meteorologicznego.





3. Osoby wykonujące prace na lotnisku muszą być ubrane w kamizelki odblaskowe oraz posiadać stałą łączność z informatorem AFIS lotniska Warszawa-Babice, pozostając z nim na stałym nasłuchu radiowym.
4. Przebywający na terenie lotniska zobowiązany jest do zachowania maksymalnej ostrożności, bezwzględnego przestrzegania zasad określonych niniejszym dokumentem i stosowania się do poleceń osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na lotnisku:
  0. informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  1. pracowników sekcji kierowania operacjami;
  2. upoważnionych pracowników zarządzającego lotniskiem.
5. Teren, na którym wykonywane są prace musi być oznakowany w sposób zapewniający bezpieczeństwo operacji lotniczych, ruchu naziemnego statków powietrznych, pojazdów i osób.
6. Wszystkie prace wykonywane na płycie lotniska powinny być uzgadniane z użytkownikami posiadającymi stałą siedzibę na lotnisku, a szczególnie z naczelnikiem Zarządu Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji KGP.
7. W każdej sytuacji pierwszeństwo na płycie lotniska ma statek powietrzny.



Instrukcja Operacyjna  
Lotniska Warszawa-Babice

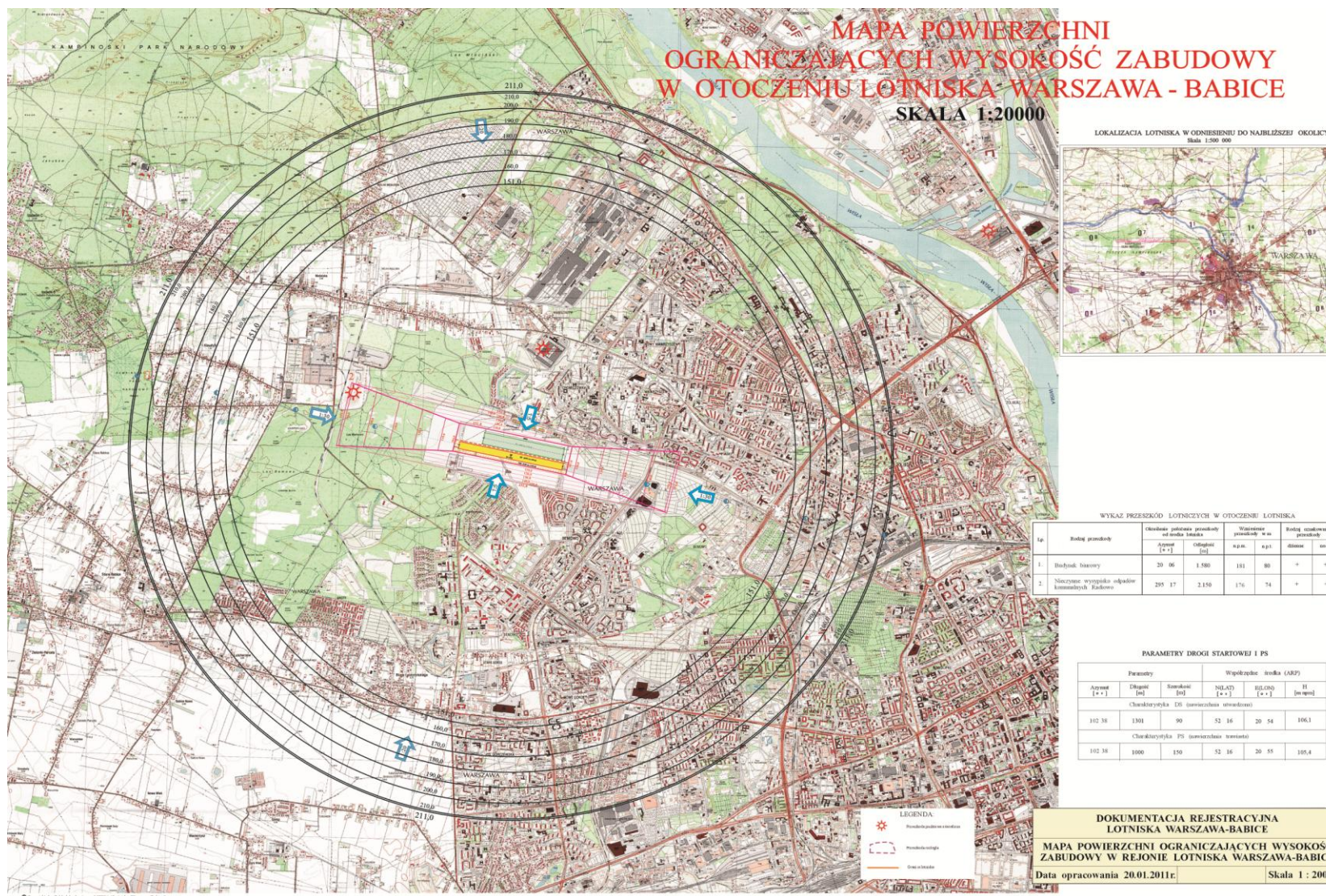
Załącznik nr 14:  
Mapa pow. ograniczających wys. zabudowy.

## **MAPA POWIERZCHNI OGRANICZAJĄCYCH WYSOKOŚĆ ZABUDOWY W OTOCZENIU LOTNISKA WARSZAWA-BABICE**

Wydanie I / 2011

Numer zmiany: 0/

Strona 1 z 2





**PROCEDURY**  
**KONTROLI POMOCY NAWIGACYJNYCH, WIZUALNYCH I**  
**RADIOWYCH, INSPEKCJI I KONSERWACJI OŚWIETLENIA I**  
**SYSTEMU ZASILANIA**

**Pomoce wizualne i lotniskowy system zasilania.**

1. Przez środek lotniska na kursie E-W przebiega droga startowa o nawierzchni betonowej, szerokości 90 m i długości 1301 m. Na drodze startowej białą farbą oznaczone są:
  - 1) oś centralna utwardzonej DS wykreślona linią przerywaną;
  - 2) pobocza utwardzonego pasa startowego - linie ciągłe;
  - 3) próg utwardzonego pasa startowego na kierunku „10” (098° MAG);
  - 4) próg utwardzonego pasa na kierunku „28” (278° MAG);
2. Na południe od progu „10” DS - znajduje się płyta postojowa nr 1 dla lotnictwa ogólnego z wyznaczonymi stanowiskami postojowymi.
3. Na północ od progu „10” DS - znajduje się płyta prób oraz prac dewiacyjnych i radiodewiacyjnych.
4. Na północ od centralnej części DS w odległości 300 m - znajdują się budynki i hangary LPR i AW.

**Przeprowadzane inspekcje i konserwacje lotniskowych świateł nawigacyjnych i przeszkodowych, sygnalizacji, znaków, urządzeń radionawigacyjnych oraz lotniskowego systemu zasilania.**

1. Sprawdzenie zdolności urządzeń radionawigacji lotniczej celem uzyskania pozwoleń radiowych na ich pracę, polega na przeprowadzeniu badań i wydaniu opinii przez Centralne Laboratorium Badań Technicznych UKE (Urzędu Komunikacji Elektronicznej).
2. Lotnisko Warszawa-Babice uzyskało od CLBT UKE sprawozdanie i protokół zgodności dla niżej wymienionych urządzeń:
  - 1). Radiostacje - współrzędne wg WGS 84 - 52°16'01"N 20°53'52"E:
    - a) TG660 Becker Avionics, nr fabryczny 00278 i nr fabryczny 00279, obydwie o znaku wywoławczym **BABICE INFORMACJA** otrzymały pozwolenie radiowe na używanie w służbie radiokomunikacji lotniczej ważne do dnia 31.07.2029r.;
    - b) IC-A110 EURO, wykorzystana do nasłuchu częstotliwości 121.5 MHz.
3. Bieżące sprawdzanie zdolności urządzeń obejmuje wykonywanie nadzoru i orzekanie o zdolności w toku eksploatacji.
4. Okresowa kontrola i konserwacja urządzeń oraz instalacji antenowych przeprowadzana jest przez pracowników lotniskowej służby ruchu naziemnego i specjalistów z firm zewnętrznych zgodnie z następującą procedurą:



1) Kontrola oświetlenia:

- a) kontrola bieżąca - codzienny przegląd przed rozpoczęciem lotów polegający na sprawdzeniu czy nie powstały uszkodzenia mechaniczne i czy wszystkie lampy świecą.
- b) kontrola okresowa - dokonywany pomiar izolacji i skuteczności zerowania, konserwacja złączy lampowych, sprawdzenia systemu sterowania oświetleniem.

**Uwaga!**

**Wszelkie uwagi i niedociągnięcia zgłaszane są do zastępcy kierownika lotniska ds. operacyjnych.**

2) Lista kontrolna kontroli bieżącej oświetlenia:

- a) sprawdzić stan świateł przeszkodowych na następujących obiektach lotniskowych:
  - komin kotłowni co. ogrzewającej budynku kompleksu administracyjno-operacyjnego (siedzibę) zarządzającego lotniskiem,
  - budynek „Wieża Babice”,
  - hangar nr 4,
  - hangar nr 5;
  - hangar nr 6;
  - obiekty AW;
  - obiekty LPR.
- b) sprawdzić stan świateł sygnalizacyjnych:
  - światła ograniczające DS;
  - światła białe, krawędziowe drogi startowej - na odcinku od 0 - 890 m oraz światła żółte na odcinku 948 -1250 m od początku DS na kierunku 10 i 28. Lampy rozmieszczone co ~ 58 m symetrycznie w obu kierunkach
  - światła progu drogi startowej i końca drogi startowej.
  - światła litery „T” na kierunku 10 i 28
- c) sprawdzić oświetlenie płyt postojowych, hangarów, budynków MPiS oraz obiektów operacyjnych i administracyjnych, a także parkingów.

**Zasilanie energetyczne, centralne i awaryjne.**

1. Lotnisko zasilane jest w energię elektryczną z sieci zewnętrznej za pośrednictwem Stacji Trafo zlokalizowanej w strefie zastrzeżonej lotniska znajdującej się w sąsiedztwie budynku - siedziby zarządzającego lotniskiem - o mocy nominalnej do 400 kVA.
2. Budynek „Wieża Babice” wyposażony jest również w zasilanie rezerwowe typu UPS. Ponadto posiada zespół prądotwórczy SMG-30TA-LS-2 do awaryjnego zasilania oświetlenia GDS.



## Procedura zgłaszania informacji do publikacji w AIP.

- 1) Zintegrowany Pakiet Informacji Lotniczych (IAIP) dla Rejonu Informacji Powietrznej FIR Warszawa jest publikowany przez Służbę Informacji Lotniczej (AIS).
- 2) Zbiór Informacji Lotniczych (AIP) to publikacja zawierająca informacje lotnicze o charakterze trwałym, które mają istotne znaczenie dla żeglugi powietrznej. Czasowe zmiany o charakterze długotrwałym (3 miesiące lub dłużej) oraz informacje dotyczące zmian krótkotrwałych, zawierające dużą ilość tekstu i/lub grafiki, powinny być publikowane jako Suplementy do AIP. Informacje o szczególnym znaczeniu operacyjnym (stałe-jako zmiany do AIP i tymczasowe jako Suplementy do AIP) są publikowane w cyklu AIRAC.
- 3) Daty publikacji w cyklu AIRAC są określone w AIP Polska.
- 4) W imieniu zarządzającego lotniskiem Warszawa – Babice, kierownik lotniska lub jego zastępca ds. operacyjnych przygotowuje zgłoszenie zmiany danych lotniczych do publikacji, a po zatwierdzeniu przez Dyrektora CUL –zarządzającego lotniskiem osoba uprawniona przekazuje zgłoszenie do Służby Informacji Lotniczej pocztą elektroniczną
- 5) Zasady uzgadniania i procedury zgłaszania zmian dotyczących informacji lotniskowych określonych w AIP zawarte są w Porozumieniu Service Level Agreement (SLA) pomiędzy PAŻP a EPBC w sprawie dostarczania i publikowania danych w zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, zgodnie z wymaganiami dotyczące jakości danych i informacji lotniczych.
- 6) Formularz zgłoszenia zmiany do AIP POLSKA zawiera Porozumienie SLA z PAŻP.
- 7) Szczegółowe zasady „Regulacji i kontroli rozpowszechniania informacji lotniczych w cyklu AIRAC zostały zamieszczone w załączniku 15 ICAO oraz w Podręczniku służb informacji lotniczej (ICAO Doc. 8126).

### 1. Procedury wydawania NOTAM

- 1) NOTAM to wiadomość zawierająca informacje (na temat ustanowienia, stanu lub zmian urządzeń lotniczych, służb, procedur, a także o niebezpieczeństwie), których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi.
- 2) Informacje o stanie PRN i o funkcjonowaniu urządzeń z nim związanych, muszą być przekazane do lotniskowej służby informacji powietrznej (AFIS), aby mogły dostarczyć niezbędne informacje przylatującym i odlatującym statkom powietrznym. Informacje te muszą być na bieżąco aktualizowane, a wszelkie zmiany bezzwłocznie zgłaszane.

- 3) Warunki panujące w PRN oraz status operacyjny urządzeń z nim związanych jest monitorowany, a informacje mające znaczenie dla wykonywania operacji lub też mające wpływ na osiągi SP, muszą być zgłaszane. W szczególności są to informacje takie jak:
- a. Prace budowlane lub związane z utrzymaniem lotniska;
  - b. Uszkodzenia nawierzchni w PRN;
  - c. Śnieg, błoto pośniegowe lub warstwa lodu na RWY, DK lub płycie postojowej;
  - d. Obecności wody na RWY, DK lub PPS;
  - e. Zwały lub zaspasy śniegu w pobliżu RWY, DK lub PPS;
  - f. Inne tymczasowe zagrożenia, w tym zaparkowane statki powietrzne;
  - g. Awaria lub nieprawidłowe działanie wszystkich lub części pomocy wzrokowych na lotnisku;
  - h. Awaria podstawowego lub rezerwowego układu zasilania w energię elektryczną.
  - a. Zarządzający lotniskiem jest zobowiązany niezwłocznie zawiadomić instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania, z wyjątkiem sytuacji wynikających z normalnej eksploatacji lotniska, np. czyszczenie powierzchni manewrowych lotniska.
  - b. Wszelkie istotne informacje z zakresu funkcjonowania lotniska należy również przekazywać do Międzynarodowego Biura NOTAM jak niżej.
- 4) Informacje do publikacji NOTAM służba AFIS w razie konieczności z własnej inicjatywy w oparciu o Aneks nr 15 ICAO, ma obowiązek wypełnić "formularz zamówienia NOTAM" i wysłać w postaci nieprzetworzonej (w języku polskim) do AIS- Międzynarodowego Biura NOTAM w wersji elektronicznej na adres: [nof@pansa.pl](mailto:nof@pansa.pl) lub telefonicznie pod numerem 22 574 7174 (w razie konieczności natychmiastowego wysłania NOTAM) z prośbą o wydanie komunikatu NOTAM we wszystkich przypadkach, w których wymienione niżej informacje nabierają bezpośredniego znaczenia operacyjnego:
- a. Ustanowienie, zamknięcie lub istotne zmiany w użytkowaniu lotniska lub DK;
  - b. Ustanowienie, wycofanie lub istotne zmiany w działaniu służb lotniczych Ustanowienie i wycofanie lub istotne zmiany wzrokowych pomocy nawigacyjnych;
  - c. Przerwy lub włączenie do pracy głównych elementów systemów świetlnych lotniska;
  - d. Ustanowienie, wycofanie lub istotne zmiany procedur żeglugi powietrznej;

- e. Zaistnienie lub usunięcie znacznych niesprawności lub utrudnień na polu manewrowym;
  - f. Zmiany i ograniczenia dostępności paliwa,
  - g. Istotne zmiany dotyczące działania dostępnych środków i służb poszukiwania i ratownictwa;
  - h. Wprowadzenie, wycofanie lub przywrócenie do eksploatacji oznakowania znaczących przeszkód lotniczych;
  - i. Zmiany w przepisach wymagające podjęcia natychmiastowych działań np. Ustanowienie strefy zakazanej związanej z akcją SAR;
  - j. Obecność zagrożeń dla żeglugi powietrznej (ćwiczenia wojskowe, pokazy lotnicze, skoki spadochronowe itp. Wykonywane poza opublikowanymi miejscami);
  - k. Wzniesienie, usunięcie lub zmiany (wszystkich) przeszkód lotniczych w rejonie lotniska;
  - l. Ustanowienie lub wycofanie, jeśli to ma miejsce, lub zmiany w statusie stref zakazanych, ograniczonych lub niebezpiecznych;
  - m. Ustanowienie lub likwidacja stref, tras lub ich części, w których występuje możliwość przechwycenia i istnieje konieczność prowadzenia stałego nasłuchu na kanale alarmowym;
  - n. Przydzielanie, wycofanie lub zmiana wskaźników lokalizacji;
  - o. Istotne zmiany w poziomie ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska, (np. Zmiana kategorii);
  - p. Występowanie, usunięcie lub istotne zmiany niebezpiecznych warunków spowodowanych śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem, lub wodą na PRN;
  - q. Wybuch epidemii powodujący zmiany opublikowanych wymagań dotyczących szczepień i kwarantanny,
  - r. Prognozy o słonecznym promieniowaniu kosmicznym, jeśli są dostarczane;
  - s. Wystąpienie ważnych operacyjnie zmian w aktywności wulkanicznej;
  - t. Wypuszczenia do atmosfery materiałów radioaktywnych lub chemikaliów toksycznych;
  - u. Powadzenie akcji humanitarnej mającej wpływ na żeglugę powietrzną;
  - v. Inne zdarzenia mające wpływ na żeglugę powietrzną.
- 5) Poniższe informacje nie powinny być publikowane za pomocą NOTAM:
- a. Rutynowe prace konserwacyjne odbywające się na PPS i TWY, nie mające wpływu na bezpieczne poruszanie się SP;
  - b. Prace przy oznakowaniu RWY, jeśli operacje SP mogą odbywać się bezpiecznie na innych dostępnych RWY, lub gdy używany sprzęt może być, w razie potrzeby, usunięty;
  - c. Tymczasowe przeszkody znajdujące się w pobliżu lotniska, niemające wpływu na bezpieczeństwo operacji SP;

- d. Częściowe usterki urządzeń świetlnych lotniska nie mające bezpośredniego wpływu na operacje SP;
- e. Brak służb obsługujących płytę postojową oraz brak kierowania ruchem drogowym;
- f. Brak znaków wskazujących położenie i kierunek, a także innych znaków informacyjnych na PRN danego lotniska;
- g. Inne informacje o podobnym, tymczasowym charakterze.

## 2. Procedury wydawania SNOWTAM

- 1) SNOWTAM to NOTAM serii S używany do informowania załóg SP o pokryciu i zaleganiu na polu manewrowym różnych rodzajów śniegu, błota, lodu. SNOWTAM-y powinny być wydawane tylko wtedy, gdy pole manewrowe jest rzeczywiście pokryte śniegiem, błotem lub lodem;
- 2) AFIS EPBC w okresie zimowego utrzymania nawierzchni lotniskowych, z własnej inicjatywy lub na wniosek innych służb w oparciu o Aneks nr 15 ICAO Dodatek 2, ma obowiązek wypełnić formularz meldunków SNOWTAM i wysłać do Międzynarodowego Biura NOTAM w wersji elektronicznej na adres: [nof@pansa.pl](mailto:nof@pansa.pl), w celu wydania komunikatu SNOWTAM o stanie nawierzchni lotniska, oszacowanym tarciu nawierzchni i innych informacjach wymienionych w formularzu;
- 3) Maksymalna ważność SNOWTAM wynosi 24 godziny. SNOWTAM jest automatycznie zastępowany przez kolejny wydany SNOWTAM. Nowy SNOWTAM wydawany jest, kiedy tylko zajdzie istotna zmiana warunków. Następujące zmiany warunków na RWY są uważane za znaczące:
  - a. Znacząca zmiana warunków hamowania;
  - b. Zmiana grubości pokrycia śniegu,
  - c. Zmiana dostępnej długości lub szerokości RWY o 10% lub więcej;
  - d. Powstanie lub/i zmiany wysokości lub odległości od linii centralnej niebezpiecznych zwałów śniegu po jednej lub obu stronach RWY;
  - e. Jakiegolwiek zmiany widoczności świateł RWY, spowodowane ich zakryciem;
  - f. Powstanie lub zmiany wszelkich innych warunków uznanych za znaczące, zgodnie z oświadczeniem lub lokalną sytuacją.
- 4) Formularz należy wypełnić i wysłać do Międzynarodowego Biura NOTAM w wersji elektronicznej na adres: [nof@pansa.pl](mailto:nof@pansa.pl).

Informacje o warunkach panujących na lotnisku opublikowane w SNOWTAM muszą być aktualne, a wszelkie zmiany stanu powinny być raportowane bez zbędnej zwłoki.



### 3. Formularze NOTAM i SNOTAM

#### Formularz zamówienia NOTAM

Numer zamówienia .....

Miejscowość i data: Warszawa ..... 20 .. r.

Telefon kontaktowy wnioskującego:

+48 .....

Międzynarodowe Biuro NOTAM

<i>Seria, numer/rok NOTAM (wypełnia Biuro NOTAM)</i>	Typ NOTAM (zakreślić odpowiedni)	Seria, numer/rok NOTAM zastępowanego lub kasowanego
	NOTAMN	
	NOTAMR	
	NOTAMC	
<i>Lokalizacja</i> <b>A)</b>	EPBC	
Od (data-czas - UTC) <b>B)</b>		
Do (data/EST/PERM - UTC) <b>C)</b>		
Okresy aktywności <b>D)</b>		
POLE E): <b>POLSKA treść NOTAM</b> podana otwartym tekstem (przy użyciu skrótów ICAO)		
POLE E): <b>ANGIELSKA treść NOTAM</b> podana otwartym tekstem (przy użyciu skrótów ICAO)		
Dolna granica <b>F)</b>		
Górna granica <b>G)</b>		
Podpis wnioskującego o wydanie NOTAM:		Podpis wydającego NOTAM:





Formularz zamówienia SNOWTAM

Nagłówek	(WSKAŹNIK PIERWSZENSTWA)		(ADRESY ODBIORCÓW)		«≡
	(DATA i CZAS WYPEŁNIENIA)		(ADRES/IDENTYFIKATOR NADAWCY)		«≡
Skrócony nagłówek	(SWAA* - NUMER SERYJNY)		WSKAŹNIK LOKALIZACJI	DATA/CZAS OCENY	GRUPA NIEOBOWIĄZKOWA
	S	W	*	*	«≡
SNOWTAM		(numer seryjny)		«≡	
Sekcja istotna dla osiągnięć samolotu					
(WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA)				M	A) «≡
(DATA/CZAS OCENY (czas UTC zakończenia prac nad oceną))				M	B)
(OZNACZNIKI DROGI STARTOWEJ O NIŻSZYCH NUMERACH)				M	C)
KOD OKREŚLAJĄCY WARUNKI NA DRODZE STARTOWEJ – DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ (zgodnie z Matrycą oceny warunków panujących na drodze startowej (ang. RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 lub 6)				M	D) .../.../...
PROCENT POKRYWY ZANIECZYSZCZENIA DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ				C	E) .../.../...
GŁĘBOKOŚĆ (mm) LUŻNEGO ZANIECZYSZCZENIA DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ				C	F) .../.../...
(OPIS WARUNKÓW NA CAŁEJ DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ) (Obserwowane na każdej 1/3 długości drogi, począwszy od progu o niższym numerze oznacznika) LÓD MOKRO MOKRY LÓD MOKRY ŚNIEG MOKRY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU MOKRY ŚNIEG NA LODZIE UBITY ŚNIEG STOJĄCA WODA SUCHO SUCHY ŚNIEG SUCHY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU SUCHY ŚNIEG NA LODZIE SZADŹ TOPNIEJĄCY ŚNIEG WODA NA UBITYM ŚNIEGU				M	G) .../.../...
(DŁUGOŚĆ DROGI STARTOWEJ OPISYWANEJ PRZEZ KODY RWYCC, JEŚLI JEST KRÓTSZA NIŻ DŁUGOŚĆ OPUBLIKOWANA)				O	H) «≡
Sekcja istotna dla orientacji operacyjnej					
(ZREDUKOWANA DŁUGOŚĆ DROGI STARTOWEJ, JEŚLI JEST KRÓTSZA NIŻ DŁUGOŚĆ OPUBLIKOWANA (m))				O	I)
DRIYFUJĄCY ŚNIEG NA DRODZE STARTOWEJ				O	J)
LUŻNY PIASEK NA DRODZE STARTOWEJ				O	K)
CHEMICZNY ZABIEG NA DRODZE STARTOWEJ				O	L)
(ZWAŁY ŚNIEGU NA DRODZE STARTOWEJ (jeśli występują, należy wprowadzić odległość do nich od linii centralnej drogi startowej (m) poprzedzoną literą „L”, „R” lub „LR” w zależności która jest właściwa))				O	M)
ZWAŁY ŚNIEGU PRZYŁEGLE DO DROGI STARTOWEJ				O	N)
(ZWAŁY ŚNIEGU NA DRODZE KOŁOWANIA (jeśli występują, należy wprowadzić odległość do nich od linii centralnej drogi kołowania (m) poprzedzoną literą „L”, „R” lub „LR” w zależności która jest właściwa))				O	O)
(WARUNKI NA DRODZE KOŁOWANIA)				O	P)
(WARUNKI NA PŁYDIE POSTOJOWEJ)				O	R)
(POMIARZONY WSPÓŁCZYNNIK SZCZEPNOŚCI)				O	S)
(UWAGI OTWARTYM TEKSTEM)				O	T) «≡
UWAGI: 1. Wprowadzić oznaczenie literowe Państwa zgodnie z ICAO Doc 7910, część 2 lub inne właściwe oznaczenie lotniska. 2. Informacje dotyczące innych dróg startowych – powtarzać pola od B do H. 3. Informacje z sekcji istotnej dla orientacji operacyjnej należy powtarzać dla każdej drogi startowej, drogi kołowania i płyty postojowej. Powtarzać jeśli mają zastosowanie, w przypadku gdy mają być podane. 4. Słowa w nawiasach ( ) nie podlegają transmisji. PODPIS NADAWCY (nie podlega transmisji)					

#### 4. Procedury i częstotliwość przeglądów danych lotniczych

- 1) Monitorowanie danych:
  - a. Wszelkie dane przekazywane do AIP, opublikowane przez Służbę Informacji Lotniczej w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, są weryfikowane pod kątem zbieżności z danymi przekazanymi do publikacji ;
  - b. Na podstawie planowanych inwestycji sporządzany jest suplement do AIP zawierający istotne informacje operacyjne dla załóg SP. Dane dotyczące prowadzonych robót, terminy, możliwe utrudnienia w ruchu lotniczym. Suplement powinien być przekazany do publikacji z odpowiednim wyprzedzeniem w celu zapoznania się z nim załóg SP;
  - c. Wszelkie dane pozyskane od podmiotu odpowiedzialnego za przekazanie danych są monitorowane pod kątem zgodności ze stanem faktycznym.
- 2) Raportowanie błędów:
  - a. publikacje AIP Polska dotyczące lotniska EPBC w przypadku stwierdzenia niezgodności powiadamiany jest kierownik lotniska oraz służba AFIS Tel 261 855 369 lub 504 315 889
  - b. W przypadku wykrycia błędów podczas prowadzenia weryfikacji zgodności danych opisanej powyżej, należy niezwłocznie powiadomić Służbę AFIS EPBC. Jeżeli błąd dotyczy danych ważnych lub krytycznych, podejmuje się natychmiastowe działania polegające na poinformowaniu użytkowników lotniska drogą mailową oraz poprzez NOTAM.
  - c. Jeżeli błąd dotyczy danych pozyskanych od podmiotu odpowiedzialnego za przygotowanie danych, podejmowane są działania mające na celu pozyskanie danych nie obarczonych błędem.
- 3) Archiwizacja danych:

Identyfikowalność każdego elementu danych realizuje się poprzez archiwizację kolejnych zmian do AIP przez okres minimum 5 lat.



STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

## PROCEDURY UTRZYMANIA POLA NAZIEMNEGO LOTNISKA

### 1. Procedury ogólne:

- 1) Za procedury utrzymania pola naziemnego ruchu lotniczego odpowiedzialny jest zastępca kierownika ds. operacyjnych.
- 2) Decyzję o rozpoczęciu akcji koszenia, odśnieżania lub odladzania podejmuje zarządzający lotniskiem w oparciu o własną ocenę sytuacji i dane meteorologiczne.
- 3) W przypadku jego nieobecności lub braku kontaktu telefonicznego, decyzję o rozpoczęciu akcji koszenia, odśnieżania lub odladzania podejmuje zastępca kierownika ds. operacyjnych, a jeżeli tego wymaga bezpieczeństwo wykonywanych operacji – dyżurny lotniskowej służby ruchu naziemnego w porozumieniu ze służbą AFIS lotniska Warszawa-Babice.
- 4) Decyzje o zakończeniu akcji koszenia, odśnieżania lub odladzania podejmuje kierujący akcją lub jego przełożony.
- 5) W razie wystąpienia warunków pogodowych, które mogłyby w konsekwencji doprowadzić do zamknięcia lotniska, zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych za aprobatą zarządzającego lotniskiem może zaangażować do wyżej wymienionych prac instytucję zewnętrzną.

### 2. Koszenie trawy:

- 1) Optymalne okresy koszenia traw:
  - a) I pokos - II połowa maja/I połowa czerwca;
  - b) II pokos - II połowa sierpnia/I połowa września.
- 2) Podstawowym sprzętem do koszenia są zestawy - ciągnik z kosiarką płozową, kosiarką rozdrabniającą lub rotacyjną;
- 3) Do koszenia przystępuje się z chwilą stwierdzenia, że wys. trawy wynosi max. 15 cm.;
- 4) Po koszeniu dokładnie oczyszcza się studzienki ściekowe.
- 5) Podczas koszenia należy przestrzegać obowiązujące na lotnisku przepisy;
- 6) Niezbędne jest zachowanie bezpiecznej odległości koszącego zestawu od statków powietrznych. Odległość tą ustala kierownik akcji w zależności od zadań i kierunku wiatru;
- 7) Kolejność koszenia zależy od intensywności wzrostu trawy oraz stanu zagrożenia dla statków powietrznych. Dla lotniska Warszawa-Babice przyjęto następującą kolejność koszenia:
  - a) nieutwardzona droga startowa PS,
  - b) pasy bezpieczeństwa,
  - c) płyta postojowa nr 1,
  - d) trawiaste drogi kołowania,
  - e) inne powierzchnie trawiaste wg potrzeb użytkowników oraz uznania zastępcy kierownika lotniska ds. operacyjnych.

### 3. Odsnieżanie lotniska Warszawa-Babice:

- 1) Podstawowym sprzętem do odsnieżania są zestawy – samochód ciężarowy Jelcz z pługiem lemieszowym i ciągnik z pługiem. Pług lemieszowy bezwzględnie musi być wyposażony w nakładkę gumową przymocowaną do odkładnicy pługa;
- 2) Do odsnieżania przystępuje się z chwilą opadów śniegu, aby nie dopuścić do obniżenia współczynnika hamowania na nawierzchniach lotniskowych poniżej „średniego”, a tym samym zamknięcia lotniska;
- 3) Dla uniknięcia spiętrzenia się śniegu należy odrzucić śnieg do krawędzi na możliwie maksymalną odległość. Przy tym należy zachować szczególną uwagę przy przejazdach maszyn i pojazdów w rejonie lamp krawędziowych. Przyjmuje się, że chwilowa wysokość wałka śniegu nie powinna przekraczać dla drogi startowej 60 [cm], dla drogi kołowania 40 [cm] ze względu na wysokość zawieszenia silników i wysokość pracy śmigieł samolotów;
- 4) Odsnieżanie nawierzchni lotniskowych można zakończyć dopiero po oczyszczeniu nawierzchni płyt postojowych nr 5, 6, 4, 1, dróg kołowania A2, D1, B2, A1 i DS;
- 5) Dokładnie oczyścić studzienki ściekowe;
- 6) Niezbędne jest zachowanie szczególnej ostrożności podczas przejazdu maszyn i pojazdów usuwających śnieg od statków powietrznych. Odległość tą ustala kierownik akcji w zależności od zadań i kierunku wiatru. Przyjmuje się, że jest to odległość nie mniejsza jak 5 m od obrysu samolotu lub wirnika nośnego i śmigła ogonowego śmigłowca;
- 7) W miarę możliwości zestawy śnieżne i wirnikowe zgarniacze śniegu powinny pracować zgodnie z kierunkiem wiatru, dzięki czemu uzyskuje się lepsze wyniki oczyszczania nawierzchni;
- 8) W przypadku, gdy siła wiatru bocznego nie przekracza 3 m/s odsnieżanie należy rozpocząć od osi drogi startowej, a następnie przechodząc po kolejnych śladach odrzucić śnieg poza krawędzie boczne;
- 9) Przy większej sile wiatru bocznego, śnieg odrzucany oczyszczarką lub wirnikowym zgarniaczem będzie częściowo z powrotem nanoszony na oczyszczoną już nawierzchnię. Należy wtedy odrzucić śnieg do krawędzi DS zgodnie z kierunkiem wiatru, co jednak wydłuży czas odsnieżania. Ten sposób dotyczy głównie śniegu puszystego. Decyzję o sposobie rozstawienia sprzętu na DS podejmuje każdorazowo kierujący akcją;
- 10) Odsnieżanie należy wykonywać zgodnie z ustaloną kolejnością:
  - a) płyty postojowe nr 5, 4 i 6;
  - b) drogi kołowania;
  - c) płyty postojowe nr 1;
  - d) utwardzona droga startowa;
  - e) światła krawędziowe DS;
  - f) nieutwardzona droga startowa.

### 4. Remont - konserwacja nawierzchni:

- 1) Wykonywana jest w okresie wiosna – lato – jesień, a przy sprzyjających warunkach również zimą;
- 2) Polega na utrzymaniu terenów o nawierzchni trawiastej lub pokrytej inną roślinnością w dobrym stanie eksploatacyjnym;
- 3) Naprawa nawierzchni lotniska jest niezbędna ze względu na:
  - a) zapewnienie bezpieczeństwa statków powietrznych na eksploatowanych nawierzchniach w tym PS, DK, płyt postojowych,



- b) zapewnienie bezpieczeństwa statków powietrznych znajdujących się w powietrzu (dotyczy terenów w obrębie granic lotniska i w jego pobliżu – w strefie wlotów lotniska, gdzie mogą rosnąć drzewa lub krzewy),
  - c) zmniejszenia niebezpieczeństwa zderzenia statków powietrznych z ptakami (gniazdującymi i żerującymi w trawie pokrywającej powierzchnię terenu lotniska).
- 4) Utrzymanie nawierzchni trawiastej na polu wlotu:
- a) po zakończeniu prac remontowych wykonywanych na PS, DK, płycie postojowej lub pasie bezpieczeństwa należy zwrócić uwagę na stan nawierzchni,
  - b) w przypadku zmniejszenia nośności, powinna być ona poprawiona przez zagęszczenie gruntu,
  - c) nasypy i nierówności należy wyrównywać,
  - d) dla ochrony powierzchni przed erozją należy uprawiać odpowiednie nawierzchnie trawiaste,
  - e) do użytkowania gleby należy stosować dodawanie ziemi urodzajnej lub kompostu torfowego,
  - f) na całym terenie lotniska zabrania się używać mocznika, który powoduje niszczenie traw,
  - g) wysokość trawy na polu wlotów nie powinna przekraczać 15 [cm],
  - h) trawę skoszoną na pasie bezpieczeństwa DS i przy drogach kołowania należy zebrać, gdyż w innym przypadku może zostać zassana przez silniki statków powietrznych i stać się zagrożeniem dla operacji lotniczych.

**Uwaga!**

***Wysokość trawy na PS powinna być jak najmniejsza, gdyż zmniejszenie oporów przy starcie w znacznej mierze zależy od wysokości trawy. Jeżeli trawa na polu wlotów samolotów jest bardzo wysoka to dystans potrzebny do startu może wzrosnąć nawet o 20%.***

- 5) Procedury planowania i przeprowadzania prac na lotnisku poza polem wlotów:

Podstawowym celem utrzymania terenów zielonych położonych na terenie lotniska poza terenem pola wlotów jest zapewnienie kontrolowania obecności zwierząt. Tereny gdzie ilość gryzoni jest wyższa od poziomu normalnego dla całej okolicy mogą zwabiać ptaki drapieżne, które stanowią poważne zagrożenie w przypadku zderzenia ze statkiem powietrznym. Obserwacje terenu lotniska w tym względzie wykazały, że optymalna wysokość trawy z punktu widzenia przeciwdziałania pojawiania się ptaków wynosi około 15 cm. Dla zapewnienia bezpiecznej wysokości trawy należy wykonać dwa pokosy trawy, jeden w okresie maj-czerwiec i drugi w okresie sierpień-wrzesień.

- 6) Drzewa i krzewy nie wymagają specjalnych zabiegów eksploatacyjnych, za wyjątkiem kontrolowania ich wysokości;
- 7) Prace eksploatacyjne na nawierzchni trawiastej:
  - a) równanie terenu – kwiecień oraz wrzesień (równanie kolein, kretowisk oraz wałowanie),
  - b) wysiew nawozów mineralnych – marzec oraz po każdym pokosie, wysiew wapna – listopad,
  - c) podsiewy powierzchni trawiastych – od 15 maja do 15 września (gdy jest odpowiednia wilgotność podłoża).



STRONA CELOWO POZAOSTAWIONA PUSTA

## Procedury prowadzenia prac na lotnisku

### 1. Koordynacja, planowanie i prowadzenie prac budowlanych i prac związanych z obsługą techniczną

#### 1) Rodzaje prowadzonych prac na lotnisku

- a. **KRÓTKOTRWAŁE** nieplanowane prace związane z obsługą techniczną infrastruktury lotniskowej. Prace krótkotrwałe związane są z bieżącym utrzymaniem PRN i nie zakłócają normalnych operacji lotniczych a przeszkody i zagrożenia powstałe w trakcie ich trwania mogą być niezwłocznie usunięte. Do takich prac zalicza się między innymi:
- (1) drobne naprawy nawierzchni PRN;
  - (2) czyszczenie nawierzchni sztucznych, w tym usuwanie śniegu;
  - (3) przeglądy oznakowania poziomego i pionowego;
  - (4) przeglądy oświetlenia nawigacyjnego i masztowego;
  - (5) naprawy infrastruktury podziemnej i nadziemnej m.in. oznakowania, oświetlenia, zasilania;
  - (6) prace agrotechniczne, w tym wałowanie gruntu, koszenie terenów zieleni;
  - (7) pomiary i inspekcje,
  - (8) wytyczanie i malowanie oznakowania poziomego.
- b. **PLANOWANE** prace budowlane związane z infrastrukturą lotniskową. Prace budowlane planowane oznaczają prace, których charakter oraz znaczenie wskazuje, że mogą zakłócać normalne operacje lotnicze lub działalność lotniska. Prace takie muszą być prowadzone zgodnie z wcześniej przygotowanym Planem Bezpieczeństwa Prac (PBP).
- c. **Metodyka prowadzenia prac na lotnisku Warszawa - Babice**  
Prace planowe lub krótkotrwałe na lotnisku prowadzone są w sposób:
- a. Niestwarzający zagrożenia dla bezpieczeństwa operacji lotniskowych;
  - b. Niepowodujący uszkodzenia urządzeń lotniskowych lub kabli zasilających;
  - c. Niezakłócający pracy radiowych pomocy nawigacyjnych.
- d. **Prace nieplanowane/krótkotrwałe na lotnisku Warszawa - Babice**
- a. W przypadku nieplanowanych/krótkotrwałych prac, wynikających z bieżącej eksploatacji, utrudniających załogom SP korzystanie z lotniska, należy natychmiast powiadomić Służbę AFIS, złożyć wniosek o wydanie komunikatu NOTAM i przekazać go do Biura NOTAM w Warszawie;
  - b. Krótkotrwałe nieplanowane prace w polu manewrowym mogą być realizowane wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia służby AFIS;
  - c. Z-ca kierownika lotniska ds. logistyki zleca sekcji obsługi i zabezpieczenia ruchu naziemnego lotniska prowadzenie nieplanowanych prac krótkotrwałych, wyznacza odpowiedzialnego za zorganizowanie procesu prac, z uwzględnieniem zasad

- zawartych w przepisach prawa budowlanego, lotniczego, ochrony środowiska, bezpieczeństwa i higieny pracy, bezpieczeństwa pożarowego, a także przepisów miejscowych obowiązujących na terenie lotniska EPBC
- d. odpowiedzialny za prowadzenie prac zapewnia wygradzenie i zabezpieczenie rejonu prowadzenia prac zgodnie poprzez:
- (1) wystawienie oznaczników strefy wyłączonej z użytkowania, gdy jakakolwiek część drogi kołowania, płyty postojowej lub zatoki oczekiwania jest niezdadna dla ruchu SP, ale nadal istnieje możliwość, aby SP bezpiecznie ominął tą strefę;
  - (2) zastosowanie świateł strefy wyłączonej z użytkowania;
  - (3) umieszczenie oznaczników i świateł strefy wyłączonej z użytkowania w wystarczająco bliskich odstępach, aby wyraźnie nakreślić strefę wyłączoną z użytkowania. Oznaczniki strefy wyłączonej z użytkowania powinny się składać z wystających, rzucających się w oczy elementów, takich jak flagi, oznaczniki stożkowe lub tablice, światłami koloru czerwonego. Intensywność światła powinna być wystarczająca do zapewnienia wyraźnej widzialności.
  - (4) Jeśli planowana praca znajduje się w PRN lub w jego bezpośrednim otoczeniu pracownicy muszą posiadać odpowiednie uprawnienia i odpowiednio przeszkoleni z poruszania się po lotnisku z elementami SMS, korespondencji radiowej oraz ochrony lotnictwa cywilnego. W innym przypadku powinna zostać przydzielona asysta odpowiedniego pracownika lotniska.
  - (5) Pracownicy wykonujący prace w polu manewrowym lub w jego okolicach muszą posiadać łączność radiotelefoniczną oraz posiadać alternatywne środki komunikacji (telefon).
  - (6) Podczas realizacji prac na PRN należy określić czas potrzebny na opuszczenie przez wykonawcę miejsca wykonywania pracy tak, aby pozostawić teren sprawny operacyjnie i sprawdzony pod kątem obecności zanieczyszczeń.
  - (7) Pracownicy, wykonujący pracę w PRN, zobowiązani są do poruszania się w kamizelkach odblaskowych oraz posiadania pojazdów wyposażonych w błyskowe światła ostrzegawcze.
  - (8) Pracownicy są zobowiązani do przestrzegania podstawowych zasad BHP.
  - (9) Po zakończeniu prac w polu manewrowym dyżurny służby ruchu naziemnego lotniska wspólnie z Kierownikiem prac, dokonuje inspekcji remontowanego lub naprawianego obszaru, w celu potwierdzenia jego przydatności operacyjnej i odnotowuje to w książce kontroli lotniska.
- e. **Procedura nadzoru i zarządzania operacyjnego nad pracami i realizacją procedur użytkowników pola ruchu naziemnego lotniska Warszawa - Babice**
- a) Wszystkie osoby uczestniczące w realizacji prac na lotnisku EPBC, uczestniczący w realizacjach prac planowanych, odpowiadają za wykonywanie czynności służbowych z zachowaniem należytej staranności zgodnie z:
- (1) informacjami przekazanymi przez Kierownika odpowiedzialnego za prowadzenie prac krótkotrwałych;
  - (2) informacjami zawartymi w PBP dla prac planowanych;
  - (3) zakresem odpowiedzialności wynikającej z przepisów INOP EPBC;
  - (4) innymi mającymi zastosowanie przepisami i Instrukcjami w sposób niezagrożający bezpieczeństwu ruchu lotniskowego.

- b) Dyżurny służby ruchu lotniczego lotniska zwraca szczególną uwagę na:
- (1) prędkość poruszających się pojazdów;
  - (2) stosowanie się użytkowników lotniska EPBC do oznakowania, znaków i sygnałów;
  - (3) stan techniczny pojazdów;
  - (4) zabezpieczenie przewożonego ładunku i/lub innego wyposażenia;
  - (5) parkowanie pojazdów obsługi naziemnej;
  - (6) posiadanie uprawnień przez osoby kierujące pojazdami;
  - (7) posiadanie identyfikatora pojazdu wydanego przez zarządzającego lotniskiem Warszawa - Babice;
  - (8) bezpieczne i prawidłowe ustawienie sprzętu obsługi naziemnej podczas obsługi SP;
  - (9) bezpieczeństwo kołowania i holowania SP;
- c) Dyżurny służby ruchu naziemnego lotniska EPBC w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa i/lub przypadków naruszenia obowiązujących przepisów, dokonuje oceny sytuacji, określa ewentualny zakres i czas trwania ograniczenia dla ruchu lotniskowego, a następnie powiadamia służbę AFIS i zarządzającego/kierownika lotniska o wynikach kontroli i podjętych doraźnych działaniach.
- d) Kierownik lotniska lub z-ca ds. operacyjnych na podstawie powyższych informacji:
- (1) przygotowuje stosowny wniosek o publikację NOTAM;
  - (2) podejmuje decyzję o realizacji odpowiedniej procedury;
  - (3) zarządza podjęcie odpowiednich działań;
  - (4) nadzoruje realizację podjętej procedury i zarządzonych działań;
  - (5) informuje służbę AFIS o zakończeniu działań.
- e) Dyżurny służby ruchu naziemnego w przypadku otrzymania informacji o wystąpieniu potencjalnego zagrożenia kwalifikuje stan zagrożenia i podejmuje stosowne działania informując służbę AFIS.
- f) AFIS odpowiada za wyznaczenie trasy kołowania SP w sposób uwzględniający informacje zawarte w NOTAM.
- g) Dyżurny służby ruchu naziemnego odpowiada za bezpieczne prowadzenie SP według dyspozycji AFIS i/lub ustawienie SP na wyznaczonym stanowisku postojowym z zachowaniem szczególnej ostrożności w bezpośredniej bliskości miejsca prowadzenia prac technicznych.
- h) Merytoryczny nadzór nad krótkotrwałymi pracami, sprawuje zastępca kierownika lotniska ds. logistyki lub wyznaczony przez niego pracownik danego działu, którego te prace dotyczą.





STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

## ZARZĄDZANIE PŁYTĄ POSTOJOWĄ PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA

1. Statki powietrzne mogą być parkowane tylko odpłatnie zgodnie z obowiązującą taryfą opłat (do wglądu u zarządzającego lotniskiem) na wyznaczonych płytach postojowych lotniska (załącznik nr 1). Płyty postojowe znajdują się w strefie zastrzeżonej lotniska i są ochraniane przez strażników służb ochrony lotniska.
2. Podczas krótkiego postoju (do 4 godz.) statku powietrznego na płycie postojowej nr 1 lotniska Warszawa-Babice zarządzający lotniskiem zapewnia:
  - 1) Zabezpieczenie przed przedostaniem się na pokład osób nie upoważnionych oraz nie uczestniczących w wykonywaniu lotu;
  - 2) Niedopuszczenie do przejęcia na pokład statku powietrznego bagażu zawierającego przedmioty, których przewóz jest zabroniony lub mogące spowodować zniszczenie lub uszkodzenie statku powietrznego;
  - 3) Za przyjęcie oraz ochronę statku powietrznego na płycie postojowej odpowiedzialny jest dyżurny służby ruchu naziemnego lotniska.
3. Statki powietrzne pozostawione na płycie lotniska na dłuższy postój niż określony w pkt. 2 ochraniane są przez strażnika ochrony lotniska Warszawa-Babice.
4. Udostępnianie miejsc postojowych na płycie nr 1 następuje każdorazowo wg wytycznych pracowników SKO wg kategorii statków powietrznych:
  - 1) dla śmigłowców lotnictwa państwowego – część płyty postojowej nr 1 przy DK Bravo 2;
  - 2) dla samolotów i śmigłowców – część płyty postojowej nr 1 przy DK Delta 1.

### Zarządzanie płytą (procedury bezpieczeństwa).

1. Do obsługi statków powietrznych parkowanych na płycie postojowej lub hangarowanych mogą być dopuszczone osoby dobrze znające przepisy bezpieczeństwa pracy przy tym sprzęcie. Znajomość przepisów egzekwowana jest w formie egzaminów i odnotowana w karcie kontrolnej bhp CUL. Karty kontrolne przechowuje etatowy inspektor BHP CUL. Kolejne sprawdziany ze znajomości tych przepisów należy przeprowadzać nie rzadziej niż raz w roku. Kierownik lotniska ma obowiązek bezwzględnie wymagać ich przestrzegania przez podległy personel, reagując na najmniejsze nawet przejawy naruszenia tych przepisów.
2. Przed przyjęciem statku powietrznego pod ochronę na płycie postojowej lub hangarowania należy upewnić się, że statek powietrzny został zakotwiczony, uziemiony i zabezpieczony przed przemieszczaniem oraz że pokrywy wizerników statku powietrznego są należycie zamknięte i zabezpieczone (opłombowane).
3. Podczas hangarowania należy upewnić się o prawidłowym funkcjonowaniu urządzeń holowniczych przeznaczonych dla danego typu statku powietrznego. Holowanie statku powietrznego do hangaru może odbywać się przy pomocy ciągnika pamiętając, że niedopuszczalne są gwałtowne i ostre zakręty, szarpnięcia i niespodziewane zatrzymania. Należy również pamiętać by kąt skrętu przedniego koła statku powietrznego oraz kąt odchylenia ciągnika od osi podłużnej statku powietrznego nie przekraczały



wartości dopuszczalnych dla danego typu statku powietrznego. Zabrania się ruszania z miejsca metodą rozkołysania statku powietrznego.

4. Podczas wprowadzania / wyprowadzania, holowania/ statku powietrznego do hangaru w warunkach ograniczonej widzialności, należy włączyć na statku powietrznym światła pozycyjne, a na ciągniku światła mijania oraz ostrzegawcze światło koloru żółtego selektywnego.
5. Podczas wprowadzania /wyprowadzania/ śmigłowca do hangaru wirnik nośny powinien być zablokowany w takim położeniu by żadna z jego łopat nie znajdowała się nad belką ogonową śmigłowca.
6. Każda osoba obecna przy ustawianiu statku powietrznego na płycie postojowej lub w hangarze zobowiązana jest podać niezwłocznie komendę „STOP” głosem lub umownym sygnałem w przypadku zauważenia niebezpieczeństwa grożącego ludziom lub sprzętowi. Po podaniu komendy statek powietrzny powinien być natychmiast zatrzymany.
7. Zakładanie pokrowców i “zagłuszek” oraz plombowanie statku powietrznego wykonuje jego użytkownik lub osoba przez niego upoważniona.
8. Tankowanie statków powietrznych na płycie postojowej może być wykonywane pod warunkiem zapewnienia niżej wymienionych środków bezpieczeństwa oraz procedur:
  - 1) Organizację operacji i kontroli procesów tankowania celem zapewnienia poprawności ich wykonywania przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa pracy i bezpieczeństwa lotniczego określa instrukcja tankowania operatora;
  - 2) Obsługa tankowania statku powietrznego przeprowadzana jest z udziałem załóg statków powietrznych lub pod ich nadzorem przez uprawniony personel operatora.
9. Zabrania się palenia papierosów na płycie postojowej oraz wzniecania jakiegokolwiek źródła ognia w odległości mniejszej niż 50 m od płyt postojowych lotniska Warszawa-Babice.
10. Usuwanie zanieczyszczeń płynnych z płyty postojowej lotniska dokonywane jest przez zakładową służbę ratownictwa lotniskowego a przy większych wyciekach przez wyspecjalizowany podmiot na koszt sprawcy.



## ZARZĄDZANIE PŁYTĄ LOTNISKA

### Procedury zarządzania płytą postojową

Zarządzanie płytą postojową SP realizowane jest przez dyżurnego służby ruchu naziemnego we współpracy z AFIS EPBC.

1. **Procedury przekazania SP pomiędzy organem służb ruchu lotniczego a organem zarządzania płytą postojową.**
  - 1) **Procedura przekazania odpowiedzialności pomiędzy służbą AFIS, a lotniskową służbą ruchu naziemnego (LSRN)**
    - a) Obszarem odpowiedzialności lotniskowej służby ruchu naziemnego są płyty postojowe samolotów (PPS 1 „W” i PPS 1 „Z” oraz DK- A1, A2, B1, B2, D1, ECHO i FOXTROT.
    - b) Obszarem odpowiedzialności AFIS jest pole manewrowe lotniska z wyłączeniem DK- A2.
    - c) W swoim obszarze odpowiedzialności dyżurny lotniskowej służby ruchu naziemnego (LSRN) odpowiada za:
      - a. Wykołowanie do startu lub wkołowanie po lądowaniu SP z DK – D1 lub B 2;
      - b. Kołowanie po PPS do stanowiska postojowego;
      - c. Zapewnienie bezpieczeństwa SP kołującym, wypychanym z PPS;
      - d. Wkołowanie, wykołowanie oraz wszelkie manewry SP na płytach postojowych samolotów;
      - e. Zapewnienie bezpieczeństwa SP holowanym w polu manewrowym lotniska Warszawa Babice.
    - d) Przekazanie odpowiedzialności pomiędzy LSRN, a AFIS, następuje po podkołowaniu SP do punktu oczekiwania na start przed progiem 10 lub 28. W przypadku podlotu śmigłowca z PPS 5 i 6 do PPS 1 „W” lub „Z” przed lądowaniem na PPS 1. W przypadku podlotu śmigłowca z PPS 1 „W” i „Z” do PPS 5 i 6 po starcie z PPS 1
  - 2) Służba AFIS współpracuje z LSRN w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa manewrów wykołowania, podlotu, holowania i wypychania SP ze stanowisk postojowych.
  - 3) Jeżeli sytuacja ruchowa tego wymaga, AFIS uzgadnia z LSRN kolejność wykołowania, wkołowania SP z i na płyty postojowe.
  - 4) AFIS oraz LSRN informują się wzajemnie o wynikających z sytuacji ruchowej, koniecznych opóźnieniach w uruchamianiu silników i wypychaniu SP.



- 5) AFIS oraz LSRN na bieżąco uzgadniają i koordynują wszelkie postępowanie nieujęte lub wybiegające poza przyjęte w INOP EPBC.
- 6) AFIS oraz LSRN na bieżąco uzgadniają i koordynują wszelkie postępowanie nieujęte lub wybiegające poza ustalenie zawarte w Porozumieniu o Współpracy Operacyjnej pomiędzy PAŻP a AW i CUL „Lotnisko Warszawa Babice” w sprawie współdziałania służb operacyjnych.





**PROCEDURY**  
**KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH**  
**I**  
**TANKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH NA**  
**LOTNISKU WARSZAWA-BABICE**

Realizowane są przez certyfikowaną firmę ORLEN AVIATION Sp. z o.o. zgodnie z własnymi instrukcjami.

Wydanie I / 2011	Strona 1 z 2
Numer zmiany: 8/01.08.2019r.	



Instrukcja Operacyjna  
Lotniska Warszawa-Babice

Załącznik nr 21:  
Instrukcja tankowania  
statków powietrznych.

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Wydanie I / 2011	Strona 2 z 2
Numer zmiany: 0/	



## **PROCEDURY POSTĘPOWANIA Z ZAGROŻENIAMI ZE STRONY DZIKICH ZWIERZĄT I PTAKÓW**

### **Procedury zarządzania zagrożeniami ze strony zwierząt**

#### **1. Zasady ogólne dotyczące zarządzania zagrożeniami ze strony zwierząt**

- 1) W celu zminimalizowania zagrożeń dla bezpieczeństwa operacji lotniczych ze strony środowiska przyrodniczego (ptaków i nietoperzy jako zwierząt latających oraz ssaków jako zwierząt poruszających się po powierzchni terenu), na lotnisku Warszawa-Babice podejmowane są działania, których celem jest zmniejszenie liczby potencjalnych zderzeń SP ze zwierzętami tak na lotnisku i w jego otoczeniu do jak najmniejszej przez podejmowanie przemyślanych decyzji opartych na analizie ryzyka;
- 2) W ramach wyżej wymienionych działań prowadzony jest stały monitoring, kontrola oraz rejestr obecności i aktywności zwierząt na lotnisku i w jego otoczeniu. Osobą odpowiedzialną w tym zakresie jest dyżurny lotniskowej służby ruchu naziemnego w wymiarze czasowym od wschodu do zachodu słońca. Uzupełnieniem działań LSRN jest monitoring, kontrola i dokumentacja aktywności zwierząt w polu manewrowym lotniska;
- 3) Ważne dla załóg informacje o możliwości pojawienia się zagrożeń ze strony zwierząt na lotnisku EPBC lub w jego otoczeniu są przekazywane na bieżąco załogom SP znajdujących się na lotnisku lub znajdujących się w ATZ lotniska z zamiarem lądowania.

#### **2. System zarządzania zagrożeniami ze strony zwierząt**

- 1) Zarządzający lotniskiem Warszawa - Babice prowadzi działania eliminujące i minimalizujące zagrożenia dla operacji lotniczych ze strony zwierząt prowadząc ciągły monitoring terenu lotniska.  
Monitoring obejmuje następujące procedury:  
Stały monitoring zwierząt przez służby lotniskowe:
  - a) AFIS, DIL, LSRN
  - b) oraz zbieranie informacji od użytkowników lotniska w lotniczej części lotniska ze szczególnym uwzględnieniem PRN;
- 2) Likwidacja lub minimalizowanie zagrożeń w wyniku działań doraźnych oraz profilaktycznych



Ciągła kontrola środowiska biotycznego obejmuje stałe obserwacje terenowe, sprawny przekaz informacji o potencjalnym zagrożeniu, podjęcie decyzji o działaniu eliminującym lub minimalizującym, opartej na analizie ryzyka.

System Kontroli Środowiska realizowany jest przez wszystkich użytkowników lotniska, którzy zobowiązani są do informowania poprzez AFIS i inne służby lotniska o zauważonych zagrożeniach ze strony zwierząt i ptaków.

3) Procedury realizowane przez służby lotniskowe:

- a) Stały monitoring oraz kontrola ptaków, nietoperzy i innych zwierząt w polu manewrowym, jak również w pozostałej lotniczej części lotniska oraz dokumentowanie obserwacji i podjętych działań i odnotowanie ich w raporcie dziennym dyżurnego służby ruchu naziemnego.
- b) Dokumentowanie oraz badanie zdarzeń z udziałem ptaków, nietoperzy i innych zwierząt oraz zgłaszanie do CBZ zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi obowiązkowego zgłaszania zdarzeń lotniczych;
- c) Odpowiednie zarządzanie infrastrukturą, zabezpieczanie potencjalnych siedlisk, noclegowisk i miejsc odpoczynku zwierząt, likwidacja żerowisk i wodopoju;
- d) Zarządzanie żerowiskami przez zarządzanie roślinnością poprzez koszenie trawy i nadzór nad użytkowaniem gruntów;

W czasie kwartalnych zebrań BL powołany przez zarządzającego nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotów EPBC i użytkownicy lotniska są informowani o zagrożeniach ze strony zwierząt mogących wystąpić na terenie lotniska oraz o podjętych działaniach w celu eliminowania tych zagrożeń. Na zebraniach:

- a. Przedstawiane są sprawozdania z podjętych działań, w tym statystyka zdarzeń SP z udziałem ptaków i innych zwierząt poruszane są wszystkie kwestie związane z zarządzaniem ryzykiem ze strony zwierząt w zakresie monitorowania oraz podejmowania działań profilaktycznych w celu ograniczenia zagrożeń bezpieczeństwa operacji lotniczych;
- b. Omawiane są bieżące sezonowe zagrożenia ze strony zwierząt i wdrażane rozwiązania dotyczące działań doraźnych i prewencyjnych;
- c. Przedstawiane są działania krótko i długodystansowe.

### 3. Zakres odpowiedzialności osób za redukcję zagrożeń ze strony zwierząt

Za redukcję zagrożeń ze strony zwierząt odpowiedzialni są Kierownik lotniska, Z-ca Kierownika Lotniska ds. Operacyjnych, Z-ca Kierownika Lotniska ds. Logistyki oraz Dyżurny Lotniskowej Służby Ruchu Naziemnego i pracownicy sekcji obsługi i zabezpieczenia ruchu naziemnego lotniska.

Główne zadania osób odpowiedzialnych za redukcję zagrożeń ze strony zwierząt i ptaków:

Wydanie I / 2011	Strona 2 z 4
Numer zmiany: 10/01.09.2020 r.	

- a) Inicjowanie działań w celu eliminacji zagrożeń;
- b) Kontrola manewrowej części lotniska i oświetlenia, codziennie zgodnie z planem inspekcji rano, w południe, popołudniu i wieczorem oraz w razie potrzeby;
- c) Monitorowanie i kontrola zwierząt w polu manewrowym lotniska oraz dokumentowanie wykonanych inspekcji w Księżce Kontroli Lotniska;
- d) Przyjęcie zgłoszenia o podjęcie działań monitorujących zwierzęta. (w dni wolne od pracy);
- e) Wykonywanie inspekcji SP po prawdopodobnym zdarzeniu z udziałem ptaków i innych zwierząt oraz wykonanie dokumentacji fotograficznej oględzin SP;
- f) Sporządzenie szczegółowej notatki dotyczącej zgłoszenia zdarzenia z udziałem ptaków i innych zwierząt w celu sporządzenia zgłoszenia do CBZ;
- g) Wydanie NOTAMU ostrzegającego załogi SP przed wzmożonymi przelotami ptaków w okolicach lotniska; sporządzenie ww. depeszy na podstawie pisemnej notatki służbowej od LSRN lub innych użytkowników lotniska;
- h) Przekazywanie informacji o zwiększonej aktywności ptaków do AFIS w celu informowania załóg SP;
- i) Realizowanie powierzonych przez Zarządzającego Lotniskiem działań redukujących zagrożenia ze strony fauny dla operacji lotniczych;
- j) Przekazanie notatek służbowych i/lub dokumentacji fotograficznej z wyżej wymienionych wykonanych prac;
- k) Powiadomienie AFIS o podejmowanych czynnościach służbowych w strefie operacyjnej i wokół niej, mogących wpłynąć na aktywność ptaków w polu manewrowym lotniska;
- l) Przekazanie kierownikowi lotniska informacji o potencjalnych zagrożeniach ze strony zwierząt, zidentyfikowanych w trakcie wykonywania swoich obowiązków służbowych;
- m) Ścisła współpraca AFIS z LSRN w zakresie pojawiających się potencjalnych zagrożeń powodowanych aktywnością zwierząt w lotniczej części lotniska i w jego otoczeniu.

#### 4. Metody kontroli środowiska biotycznego

- 1) Szczególnie chronione są rejony podejścia do lądowania i startu SP. Inspekcja terenu lotniska odbywa się zarówno z samochodu jak i z podchodu. W dyspozycji LSRN znajduje się samochód służbowy wyposażony w radiotelefon, co umożliwia szybkie przemieszczanie się po lotnisku;
- 2) W ramach inspekcji LSRN wykorzystuje również broń sygnalizacyjno-hukową. Na wyposażeniu posiada pistolet alarmowy „LEXON 11” kal. 22 mm wyposażony w nasadkę do wystrzeliwania rac świetlnych i hukowych, którymi są 2 różne rodzaje atestowanych rac świetlno-hukowych oraz 2 rodzaje petard, które zapewniają zastosowanie zmienności sygnałów jako sposobu na ograniczenie habituacji zwierząt na te same bodźce świetlne lub dźwiękowe. Broń sygnalizacyjno-hukowa jest na wyposażeniu LSRN.





STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA




## PROCEDURA UŻYTKOWANIA LOTNISKA W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDOCZNOŚCI

### Operacje w warunkach ograniczonej widoczności

1. Podejścia do lotniska Warszawa-Babice według przepisów VFR mogą być wykonywane przy minimalnych warunkach atmosferycznych wynoszących 150 m podstawy chmur i 1.5 km widoczności./Nie dotyczy lotów operacyjnych śmigłowców HEMS/
2. Minimalne warunki podejścia dla wszystkich rodzajów statków powietrznych korzystających z lotniska Warszawa-Babice przedstawia poniższa tabela.

Rodzaj SP	Dzień		Noc	
	Podstawa chmur (m)	Widzialność (km)	Podstawa chmur (m)	Widzialność (km)
Samoloty	656ft / 200m	2	1640ft / 500m	5
Śmigłowce	492ft / 150m	1,5	984ft / 300m	3
<b>Loty operacyjne śmigłowce HEMS</b>	<b>300ft / 91m</b>	<b>1,5</b>	<b>1200ft / 366m</b>	<b>3</b>
Motoszybowce	656ft / 200m	2	1640ft / 500m	5
Szybowce	1312ft / 400m	3	1640ft / 500m	5
Balony	1312ft / 400m	3	1640ft / 500m	5

3. Loty sanitarne, ratownicze i służb porządku publicznego, których wykonanie związane jest bezpośrednio z ratowaniem życia ludzkiego mogą być wykonane z odstępstwami od ustalonych minimów meteorologicznych, jeżeli odstępstwa te nie zagrażają bezpieczeństwu innych statków powietrznych lub osób.
4. W takiej sytuacji dowódca statku powietrznego przekazuje tylko drogą radiową informację do służby AFIS Warszawa-Babice o celu i sposobie realizacji zadania. W przypadku, gdy wymaga tego sytuacja, dowódca statku powietrznego może wykonywać start i odlot z lotniska Warszawa-Babice bez zachowania procedur określonych dla lotów w przestrzeni ATZ lotniska Warszawa-Babice.
5. **W przypadku warunków meteo poniżej minimum lotniska operacji lotniczych na lotnisku Warszawa Babice nie wykonuje się.**

	Instrukcja Operacyjna Lotniska Warszawa-Babice	Załącznik nr 23: Procedura użytkowania lotniska w warunkach ograniczonej widoczności.
---	---	--

Procedury użytkowania lotniska Warszawa – Babice w warunkach ograniczonej widoczności opisano w Części 4, pkt 4.18.

Wydanie I / 2011	Strona 2 z 2
Numer zmiany: 10/01.09.2020 r.	



## **OCHRONA OBIEKTÓW RADAROWYCH I POMOCY NAWIGACYJNYCH**

Lotnisko Warszawa Babice nie jest wyposażone w żadne aktywne środki radarowe i nie posiada ochrony radiolokacyjnej lotniska. Ochrona lotniska Warszawa – Babice została opisana w Części 4, pkt 4.19.



Instrukcja Operacyjna  
Lotniska Warszawa-Babice

Załącznik nr 24:  
Ochrona obiektów  
radarowych i pomocy  
nawigacyjnych.

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Wydanie I / 2011

Numer zmiany: 10/01.09.2020 r.

Strona 2 z 2



**SCHEMAT**  
**STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ CENTRUM**  
**USŁUG LOGISTYCZNYCH**  
**„LOTNISKO WARSZAWA-BABICE”**

Schemat struktury organizacyjnej zamieszczono w Części 5, pkt 5.1.2.





STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA



## **ZAKRES OBOWIĄZKÓW PERSONELU ZARZĄDZAJĄCEGO**

Zakres obowiązków personelu zarządzającego zamieszczono w Części 5, pkt 5.1.4 ÷  
pkt 5.1.10



Instrukcja Operacyjna  
Lotniska Warszawa-Babice

Załącznik nr 26:  
Zakres obowiązków  
personelu zarządzającego.

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Wydanie I / 2011

Numer zmiany: 0/

Strona 2 z 2



## **DZIAŁANIA Z ZAKRESU OCHRONY ŚRODOWISKA**

Działanie z zakresu ochrony środowiska i zagrożenia ze strony dzikich zwierząt i ptaków opisano w cz. 4 pkt 4.13.



Instrukcja Operacyjna  
Lotniska Warszawa-Babice

Załącznik nr 27:  
Działania z zakresu ochrony  
środowiska.

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Wydanie I / 2011

Numer zmiany: 0/

Strona 2 z 2



## **PLANY I HARMONOGRAMY SZKOLEŃ SŁUŻB OPERACYJNYCH**

Plany i harmonogramy szkoleń służb operacyjnych zamieszczono Części 5, pkt 5.5.





Instrukcja Operacyjna  
Lotniska Warszawa-Babice

Załącznik nr 28:  
Plany i harmonogramy  
szkoleń służb operacyjnych.

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Wydanie I / 2011

Numer zmiany: 0/

Strona 2 z 2



## **D R U K I**



Załącznik nr 1.

## KARTA KONTROLI OPERACYJNEJ

### 1. Dane ogólne:

Data kontroli: .....; Miejsce kontroli .....

Zarządzający lotniskiem Warszawa - Babice: .....

.....

Certyfikat Nr .....

Adres: ul. Kaliskiego 57; 01-476 Warszawa

Personel: Operacyjny

Personel Operacyjny Zarządzającego				
Lp.	funkcja	Imię i nazwisko	Nr licencji	kontakt <sup>1</sup>
2				
3				
4				
5				
6				

Inni ważni pracownicy funkcyjni Zarządzającego lotniskiem

Inni ważni pracownicy funkcyjni				
Lp.	funkcja	Imię i nazwisko	Nr licencji	kontakt <sup>2</sup>
1				
2				

<sup>1</sup> Nr telefonu lub adres

<sup>2</sup> Nr telefonu lub adres

## Liczba personelu lotniczego

a) Ogólna liczba zatrudnionego personelu lotniczego

### Liczba personelu lotniczego

Informator AFIS

Dyż. Informacji lotniczej

Koordinator Ruchu Naziemnego

***Uwaga; do karty należy dołączyć imienny wykaz zatrudnionego personelu lotniczego.***

b) Czy zatrudnia personel operacyjny na niepełnym etacie:

Jeżeli druga praca na stanowisku operacyjnym to w jaki sposób kontrolowany jest ogólny czas pracy

TAK		NIE	
jeżeli TAK, to jaka to praca?			

c) Czy istnieje procedura zastępstwa dla Szefa Personelu Lotniczego?

TAK		NIE	
jeżeli TAK, gdzie opisana			

d) Czy personel licencjonowany jest dostępny na każde żądanie?

TAK		NIE	

e) Czy istnieje procedura awansowania personelu operacyjnego?

TAK		NIE	

## 2. DOKUMENTACJA

1) Czy Instrukcja Operacyjna spełnia wymagania obowiązujących przepisów?

TAK		NIE	

## 2) Czy w Instrukcji Operacyjnej uwzględniono następujące zagadnienia:

a) minima pogodowe

TAK		NIE	
Nr rozdziału (punktu) w Instrukcji			

b) użycia wysokości minimalnych:

TAK		NIE	
Nr rozdziału (punktu) w Instrukcji			

c) dystrybucja paliw

TAK		NIE	
Nr rozdziału (punktu) w Instrukcji			

d) miejsc parkingowych ze względów bezpieczeństwa

TAK		NIE	
Nr rozdziału (punktu) w Instrukcji			

e) obsługi osób niepełnosprawnych

TAK		NIE	
Nr rozdziału (punktu) w Instrukcji			

f) rozpalania ognia, palenia papierosów na lotnisku

TAK		NIE	
Nr rozdziału (punktu) w Instrukcji			

## 3) Czy wszystkie procedury wymienione powyżej są zgodne z obowiązującymi przepisami?

TAK  NIE 

## 4) Czy istnieje kompletny program / zakres szkolenia teoretycznego i praktycznego personelu operacyjnego, łącznie ze:

a) szkoleniem nowego personelu?

TAK  NIE 

b) szkolenia okresowego personelu?

TAK  NIE 

c) szkolenia specjalistycznego personelu?

TAK  NIE 

d) Protokół szkolenia okresowego

TAK  NIE

5) Czy informacje wymienione powyżej są udokumentowane?

TAK

☐

NIE

☐

### 3. ORGANIZACJA

1) Czy istnieje system kontroli wewnętrznej?

TAK

☐

NIE

☐

a) czy cele i zadania firmy są jasno określone?

TAK

☐

NIE

☐

b) czy istnieje system powiadamiania / zapobiegania odstępstwom

TAK

☐

NIE

☐

c) czy firma przeprowadza kontrole wewnętrzne

TAK

☐

NIE

☐

2) Czy istnieje system przekazywania informacji od personelu operacyjnego / Szefa Personelu Lotniczego do współużytkowników lotniska

TAK

☐

NIE

☐

3) Czy istnieje system przekazywania informacji od współużytkowników do personelu operacyjnego / Szefa Personelu Lotniczego

TAK

☐

NIE

☐

4) Czy istnieje system przekazywania informacji od personelu operacyjnego do Szefa Personelu Lotniczego

TAK

☐

NIE

☐

5) Czy istnieje system przekazywania informacji od Szefa Personelu Lotniczego do personelu operacyjnego?

TAK

☐

NIE

☐

6) Czy istnieje system przygotowania i planowania dyżurów operacyjnych?

TAK

☐

NIE

☐

7) Czy istnieje system informowania Kierownika Odpowiedzialnego o materiałach niebezpiecznych

TAK

☐

NIE

☐

Nr punktu w instrukcji.....

8) Czy istnieje system kontroli czasu pracy i dyżuru personelu operacyjnego?

TAK

☐

NIE

☐

9) Czy istnieje system kontroli procedur szkolenia okresowego

TAK

☐

NIE

☐



10) Czy istnieje system kontroli ważności licencji?

TAK

NIE

11) Czy istnieje system aktualizacji instrukcji zakładowych

TAK

NIE

12) Czy istnieje system powiadamiania o:

a) wypadkach lotniczych?

TAK

NIE

b) problemach technicznych, które mogą mieć wpływ na sprawność techniczną i wypadki nienormalnego działania służby?

TAK

NIE

c) naruszenia przepisów w sytuacjach awaryjnych?

TAK

NIE


#### 4. PRAWO, PRZEPISY, PUBLIKACJE, DRUKI

1) Prawo, przepisy i publikacje:

Tytuł	Ostatnia zmiana	Status	Uwagi	∠
Instrukcja Operacyjna		Nr zatwierdzenia		
Program Ochrony Lotniska		Nr zatwierdzenia		
Prawo Lotnicze		ustawa		
PL 8168		ICAO		
PL 8400		ICAO		
PL 7030/4		ICAO		
PL.-4444		ICAO		
AIP POLSKA		ARL		

2) DRUKI

Tytuł	Uwagi	∠
Dziennik Ewidencji Lotów Lotniska Warszawa-Babice		
Raport Dzienny Informatora AFIS		

	Instrukcja Operacyjna Lotniska Warszawa-Babice	Załącznik nr 29: Druki.
---	---	----------------------------

Meldunek Wstępny o wypadku lub zdarzeniu lotniczym		
Kwestionariusz rozmowy z osobą powiadamiającą o zagrożeniu		
Kwestionariusz Przyjęcia Informacji o Sytuacji Wysokiego Ryzyka		
Kwestionariusz Zgłoszenia Aktu Bezprawnej Ingerencji		

∠ - zaznacz które dokumenty były na SKO

### 3) DOKUMENTY WYPOSAŻENIA STANOWISKA INFORMATORA AFIS

Tytuł	Uwagi	∠
Świadectwo Sprawności Technicznej radiostacji korespondencyjnych		
Świadectwo Rejestracji radiostacji korespondencyjnych		
Zezwolenie radiokomunikacyjne PAR osób prowadzących korespondencję		
Wykaz Wyposażenia SKO		
Instrukcja Operacyjna Lotniska Warszawa - Babice		
Mapy i wyposażenie nawigacyjne		

## 5. WNIOSKI Z KONTROLI

.....

data kontroli i podpisy przeprowadzających kontrolę

Wydanie I / 2011	Strona 7 z 8
Numer zmiany: 0/	



**OŚWIADCZENIE O ŚWIADOMOŚCI STOPNIA RYZYKA  
W KIEROWANIU OPERACJAMI LOTNICZYMI**

**OŚWIADCZENIE**

Ja, niżej podpisany .....,  
pełniąc obowiązki ..... oświadczam, że  
posiadłem świadomość stopnia ponoszonego ryzyka w kierowaniu operacjami lotniczymi  
podejmowanymi przez ZARZĄDZAJĄCEGO LOTNISKIEM WARSZAWA-BABICE.

.....  
data / podpis



### TELEFONY INTERWENCYJNE

Załącznik nr 1. ZARZĄDZAJĄCY LOTNISKIEM		
Adresat	Telefony wewnętrzne i alarmowe	Telefony służbowe i osobiste
Dyrektor CUL, Kierownik lotniska Warszawa – Babice, Zastępca kierownika ds. operacyjnych Pełnomocnik ds. ochrony lotniska i informacji niejawnych, Zastępca kierownika ds. logistyki Kierownik Systemu Jakości i Bezpieczeństwa Lotniczego Sekcja Kierowania Operacjami Zakładowa służba ratownictwa lotniskowego	261 855 481 centr. w 111  102 106  116 116 333	22 – 601 33 29 261 855 900 261 855 481 w 111  261 855 481 w 102 261 855 481 w 106  261 855 369 i 261 855 368 261 855 369 261 855 481 w 333
ZARZĄD LOTNICTWA POLICJI KGP		
Naczelnik Zarządu Lotnictwa Policji Naczelnik Wydziału Lotniczego Załoga dyżurna Sekcja obsługi technicznej (hangar)	121 123 122	22 - 601 37 37 22 - 601 37 25 22 - 601 37 36
SŁUŻBY OCHRONY LOTNISKA		
Dowódca zmiany służby ochrony.	128	261 855 481 w 128
Pogotowie Ratunkowe Straż Pożarna Policja Straż Miejska Straż Miejska Gminy Bemowo (a) Oficer Dyżurny Komisariatu Policji Warszawa Bemowo	999 998 997 986 986	   22 - 598 68 00 22 - 603 25 80 22 - 603 94 50



FIRMA SPRZEDAJĄCA PALIWO LOTNICZE NA LOTNISKU		
Kierownik stacji paliwowej	222	261 855 481 w 222
Załącznik nr 1. AEROKLUB WARSZAWSKI		
Dyrektor Sekretariat		22 - 834 93 35
LOTNICZE POGOTOWIE RATUNKOWE		
Centrum operacyjne Sekretariat		22 - 22 99 999 22 - 22 99 998 22 - 22 99 931 22 - 22 99 932
IBEX U.L. Sp. z o. o.		
Prezes	506 188 805	22 - 864 52 47
AVIATION SERVIS Nowakowski Sp. Jawna		
Dyrektor	503 073 458	22 - 438 11 55



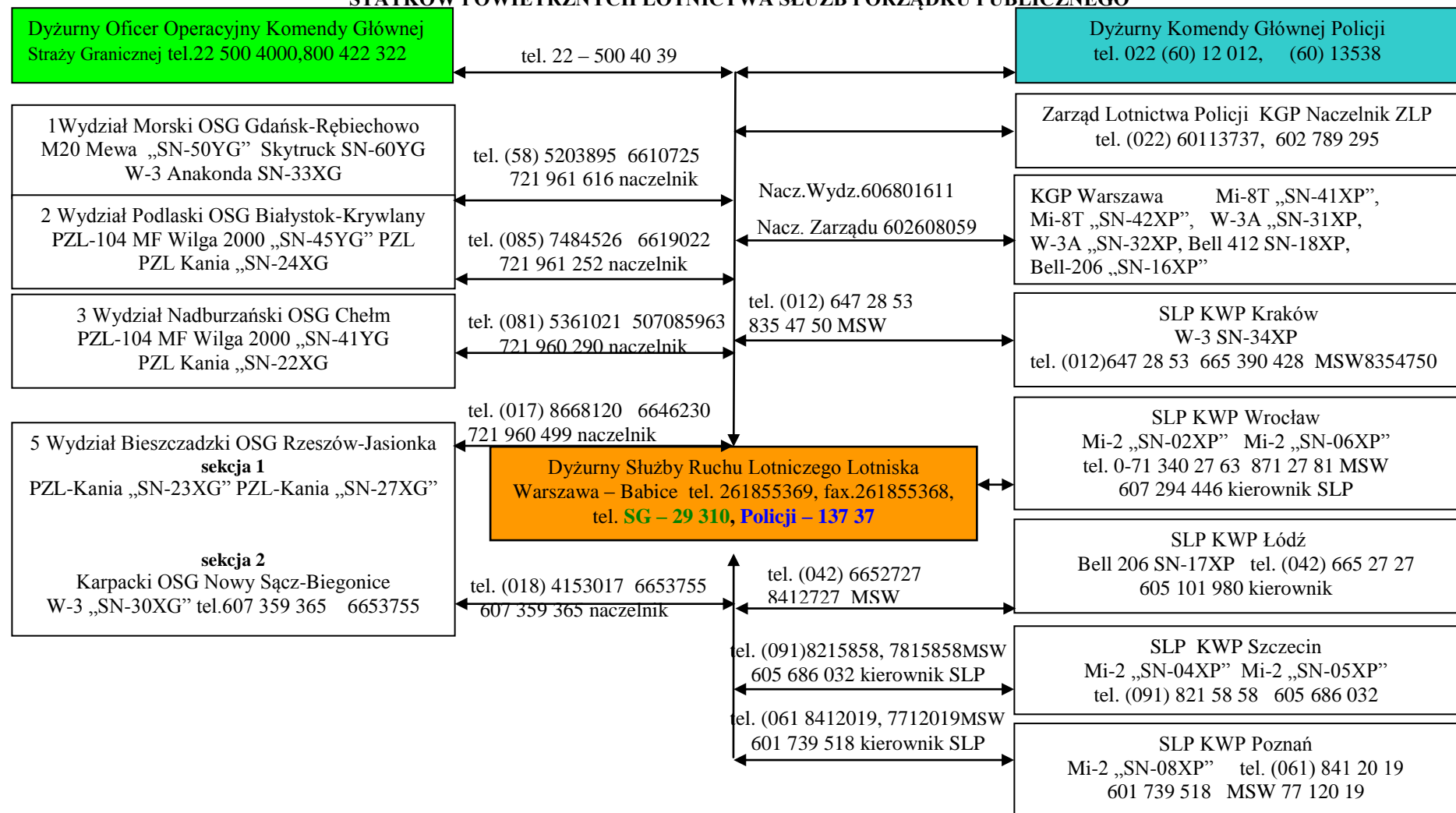
Instrukcja Operacyjna  
Lotniska Warszawa-Babice

Załącznik nr 30: Wykaz  
telefonów interwencyjnych





**SCHEMAT SYSTEMU ŁĄCZNOŚCI TELEFONICZNEJ W REALIZACJI PROCEDUR NADZORU RUCHU LOTNICZEGO  
STATKÓW POWIETRZNYCH LOTNICTWA SŁUŻB PORZĄDKU PUBLICZNEGO**





Telefony do Wydziału Operacji Lotniczych Głównego Sztabu Policji KGP Warszawa		
Naczelnik wydziału lotniczego	60 – 15 466 60 – 13 725	606 801 611
Kierownik sekcji pilotów	60 – 15 466	606 801 664
Kierownik sekcji obsługi technicznej	60 – 13 721	604 833 735
Kierownik sekcji obsługi hangarowej	60 – 13 726	606 292 322

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA