

PROCEDURY KONTROLI POMOCY NAWIGACYJNYCH, WIZUALNYCH I RADIOWYCH, INSPEKCJI I KONSERWACJI OŚWIETLANIA 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” (102° GEO);
 - 4) próg utwardzonego pasa na kierunku „28” (282° GEO);
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 zdatości 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 zdatości urządzeń obejmuje wykonywanie nadzoru i orzekanie o zdatości 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.