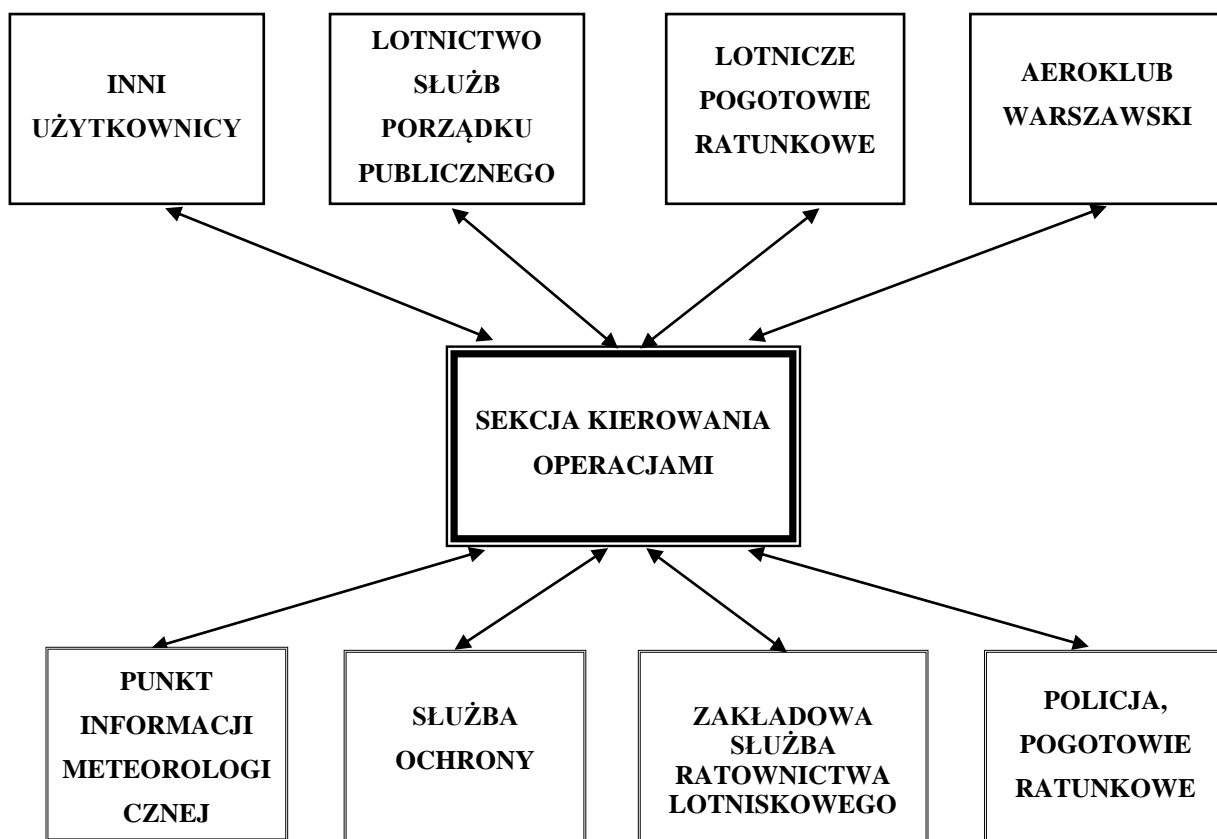


CZĘŚĆ 4**DANE SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE LOTNISKOWYCH PROCEDUR
OPERACYJNYCH I ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA.****4.1. Lotniskowy system obiegu informacji w realizacji procedur operacyjnych
i kierowaniu operacjami.****4.1.1. Schemat lotniskowego systemu obiegu informacji:**

- 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 Ispp - 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 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, 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 przysyłane 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 alarmowych

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 depesz 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 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 (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” (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.

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, obojdwie 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 ośnieżanie 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 wzlotów 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 wzlotu:
 - 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 użyźniania 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 wzlotów 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 wzlotów samolotów jest bardzo wysoka to dystans potrzebny do startu może wzrosnąć nawet o 20%.

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

Podstawowym celem utrzymania terenów zielonych położonych na terenie lotniska poza terenem pola wzlotów 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).

4.8. 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.

4.9. 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.

4.10. 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;

4.12.2. 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.

4.12.3. 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.

4.12.4. 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. Kontroli 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.

Wydanie I / 2011	Strona 26 z 32
Numer zmiany: 10/01.09.2020r.	

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.: 8⁰⁰-16⁰⁰

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.

4.17. 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
Loty operacyjne śmigłowców HEMS	300ft / 91m	1,5	1200ft / 366m	3
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 stwierdzenie 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