



SZKOLENIE Z ZASAD PORUSZANIA SIĘ POJAZDÓW I PIESZYCH NA TERENIE LOTNISKA WARSZAWA/MODLIN Z UWZGLĘDNIENIEM UŻYTKOWANIA LOTNISKA W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI

Opracowali:

*Grzegorz Dąbrowski
Wojciech Kojtych*

Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o.

Po odbyciu pierwszego szkolenia, uprawnienia do poruszania się w przydzielonych strefach wydawane są na okres 12 miesięcy.

Ukończone szkolenie odświeżające nadaje uprawnienia na okres 24 miesięcy.



Podstawowe definicje

Ruch pojazdów i pieszych z uwzględnieniem procedury LVP/LVTO

ILS (ang. Instrumental Landing System)

Strefy i rejony objęte systemem przepustkowym

Zagrożenia



SKRÓTY:

ICAO – Międzynarodowa Organizacja
Lotnictwa Cywilnego

INOP – Instrukcja Operacyjna Portu Lotniczego

SRL/TWR – Służba Ruchu Lotniczego

KRL – Kontroler Ruchu Lotniczego

DOPL/ADO – Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego
Airport Duty Officer

KRN – Koordynator Ruchu Naziemnego

KZT – Kierownik Zmiany Terminala

SKRÓTY:

PKBWL – Państwowa Komisja Badania Wypadków
Lotniczych

ULC – Urząd Lotnictwa Cywilnego

PRN – Pole Ruchu Naziemnego

PM – Pole Manewrowe

DS – Droga Startowa

DK – Droga Kołowania

SKRÓTY:

ATWY (Air taxiway) – Droga kołowania w locie.

PPS – Płyta Postojowa Samolotów

PPS GA – Płyta Postojowa General Aviation

ILS – Instrumental Landing System

CA – Strefa Krytyczna ILS

SA – Strefa wrażliwa ILS

Definicje

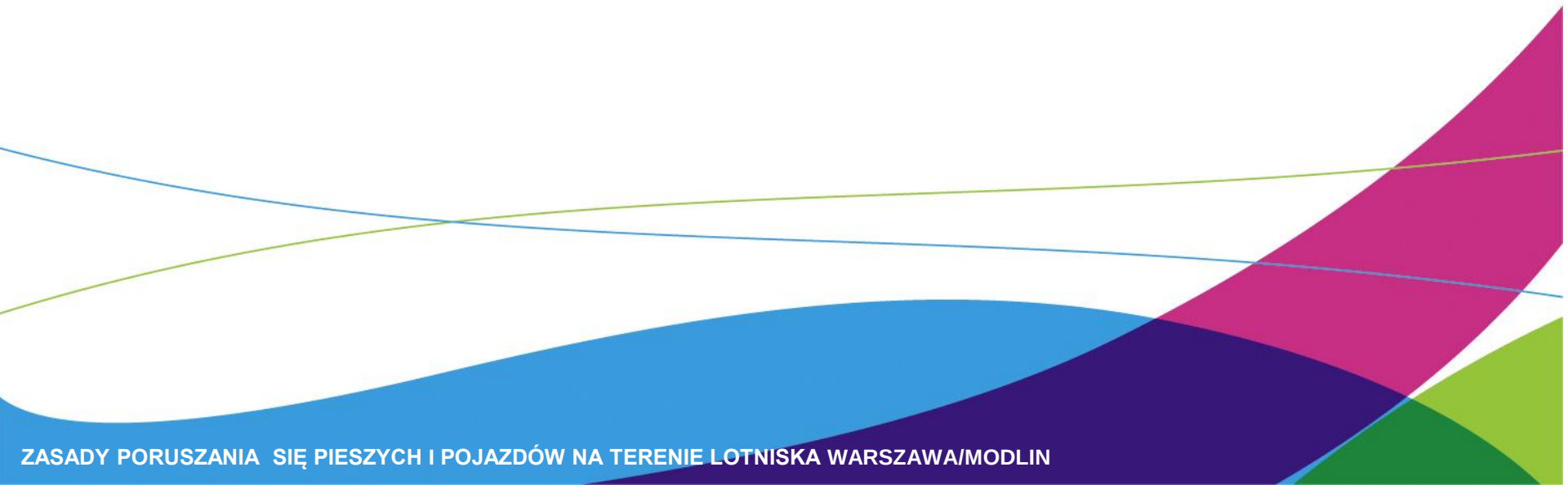
Lotnisko – jest to wydzielony obszar (w tym wszystkie budynki, instalacje i urządzenia) na lądzie, na wodzie, na konstrukcji stałej albo na stałej lub pływającej konstrukcji pełnomorskiej, w całości lub w części przeznaczony do lądowań, startów i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych

Droga dojazdowa – jest to droga przeznaczona do ruchu pojazdów i sprzętu obsługi naziemnej zlokalizowana poza płytami postojowymi i zapewniająca dojazd do różnych obiektów na terenie portu lotniczego bez konieczności przecinania dróg startowych.

Definicje

Port Lotniczy - jest to lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych.

Pojazd - wszelkie pojazdy, pojazdy operacyjne służb lotniskowych, w tym między innymi: wózki akumulatorowe, ciągniki, schody samobieżne, oczyszczarki, odladzarki oraz inne pojazdy samochodowe przybywające na terenie lotniska oraz w polu manewrowym w czasie pełnienia obowiązków służbowych.



POLE RUCHU NAZIEMNEGO

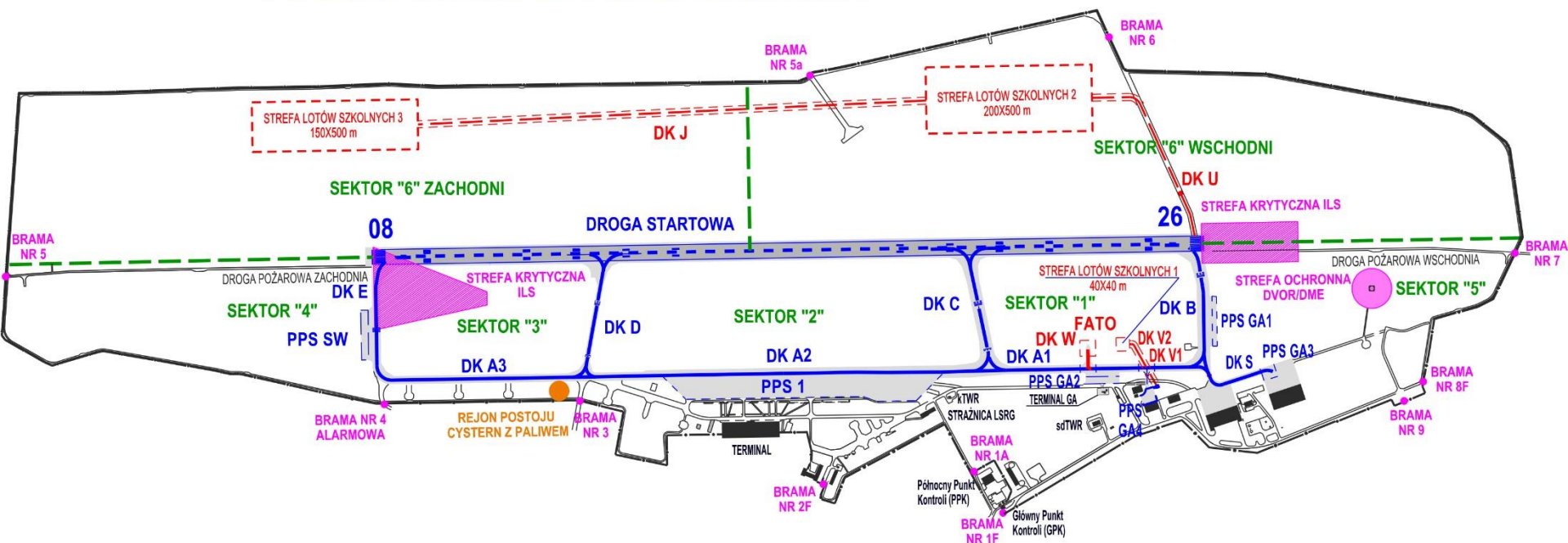
Część lotniska przeznaczona do startu, lądowania i kołowania statków powietrznych, składająca się z pola manewrowego i płyt postojowych.

- POLE MANEWROWE
- PŁYTY POSTOJOWE



POLE RUCHU NAZIEMNEGO

PLAN LOTNISKA WARSZAWA/MODLIN



POLE MANEWOWE

Część lotniska przeznaczona do startu, lądowania i kołowania statków powietrznych z wyłączeniem płyt postojowych

Na terenie pola manewrowego bezwzględne pierwszeństwo ma SP

PŁYTA POSTOJOWA

określony obszar wydzielony dla postoju statków powietrznych, na którym odbywa się wsiadanie lub wysiadanie pasażerów, załadunek lub wyładunek poczty lub towaru, zaopatrywanie w paliwo, parkowanie lub obsługa techniczna.

Na stanowiskach postojowych przebywają wyłącznie osoby oraz pojazdy niezbędne do obsługi SP



DROGA STARTOWA

Określony prostokątny obszar wyznaczony na lotnisku lądowym, przygotowany do startów i lądowań statków powietrznych

Droga startowa o wym. 2500m x 45m

Pas drogi startowej o wym. 2920m x 300m



DROGA STARTOWA



DROGA STARTOWA



PAS DROGI STARTOWEJ (2920M X 300M)

Wyznaczona powierzchnia obejmująca drogę startową oraz zabezpieczenie przerwane startu (jeżeli istnieje), przeznaczona do:

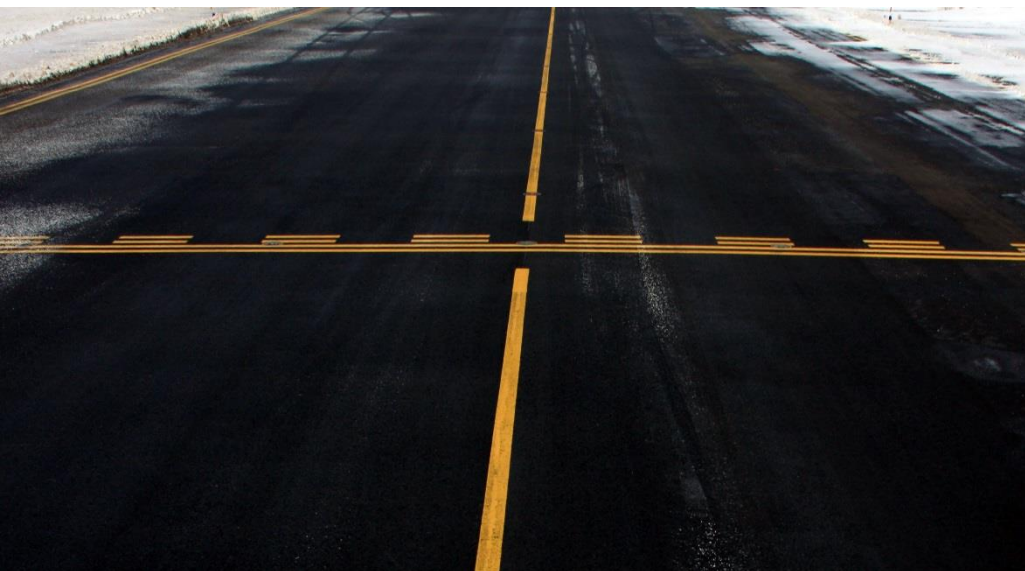
- zmniejszenia ryzyka uszkodzenia statku powietrznego w przypadku zjechania z drogi startowej
- zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego przelatującego nad tą powierzchnią w czasie operacji startu lub lądowania:

OZNAKOWANIE PIONOWE DROGI STARTOWEJ



OZNAKOWANIE PIONOWE TOŻSAMOŚCI DRÓG KOŁOWANIA





POPRZECZKA ZATRZYMANIA

(STOP BAR) - znajduje się w miejscach oczekiwania SP przed wjazdem na DS (podwójna linia ciągła i podwójna linia przerywana, oświetlenie koloru czerwonego)
Stop bary znajdują się na DK B
Oraz DK C



OZNAKOWANIE DRÓG ZJAZDOWYCH



DROGA KOŁOWANIA

„droga kołowania” oznacza określoną drogę na lotnisku lądowym, wyznaczoną do kołowania statków powietrznych i zapewniającą połączenie między poszczególnymi częściami lotniska, obejmującą:

- drogę kołowania na stanowisko postojowe
- płytową drogę kołowania
- drogę kołowania szybkiego zjazdu



DROGA SERWISOWA

oznacza drogę znajdującą się na płycie postojowej lub przylegającą do niej, która przeznaczona jest wyłącznie do użytku dla pojazdów.

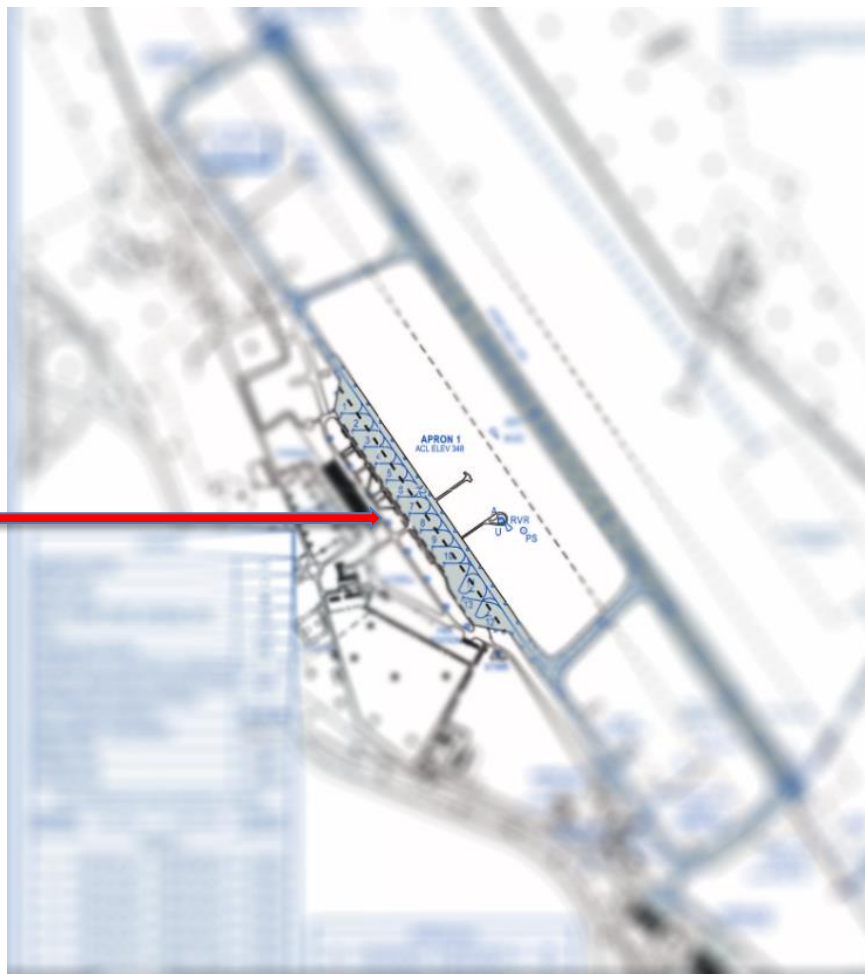


DROGA POŻAROWA

Droga na lotnisku lądowym przeznaczona do ruchu pojazdów oraz specjalnego sprzętu wytyczona poza płaszczyznami postojowymi.



PŁYTY POSTOJOWE



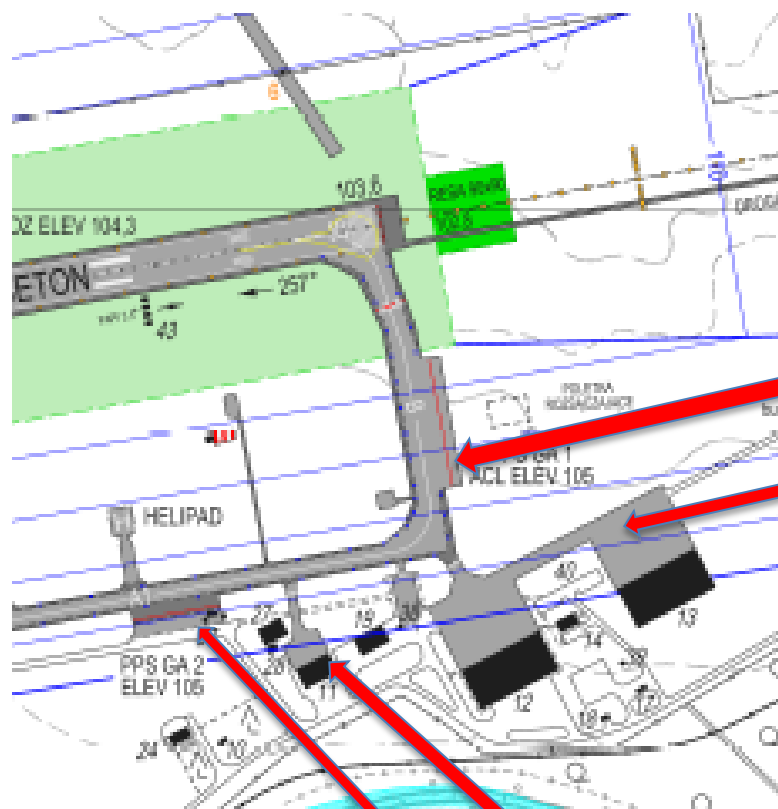
PPS 1/Apron1

PŁYTY POSTOJOWE

PPS 1/Apron1
Oraz płyta
odlodzeniowa



PŁYTY POSTOJOWE



PPS GA1

PPS GA3

PPS GA4

PPS GA2

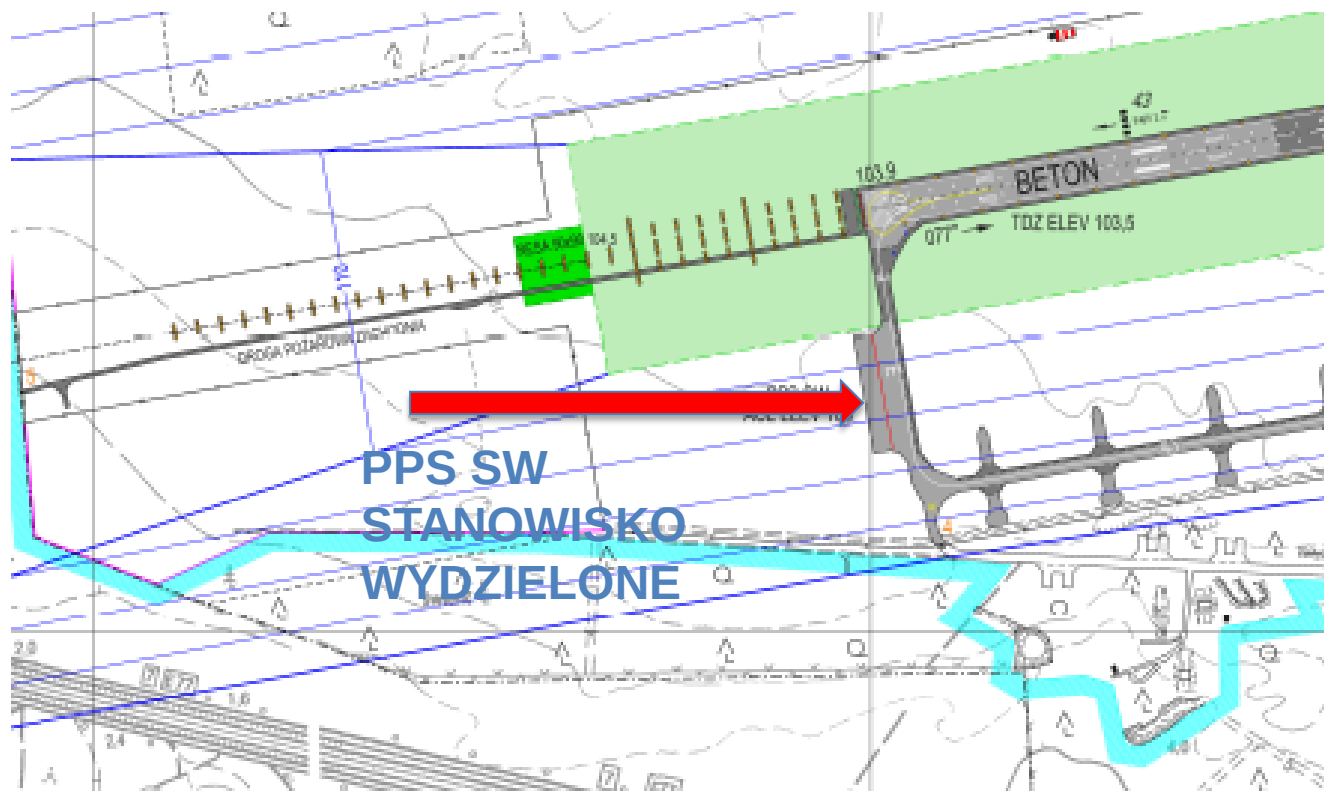
PŁYTY POSTOJOWE



PPS GA2



PLYTY POSTOJOWE

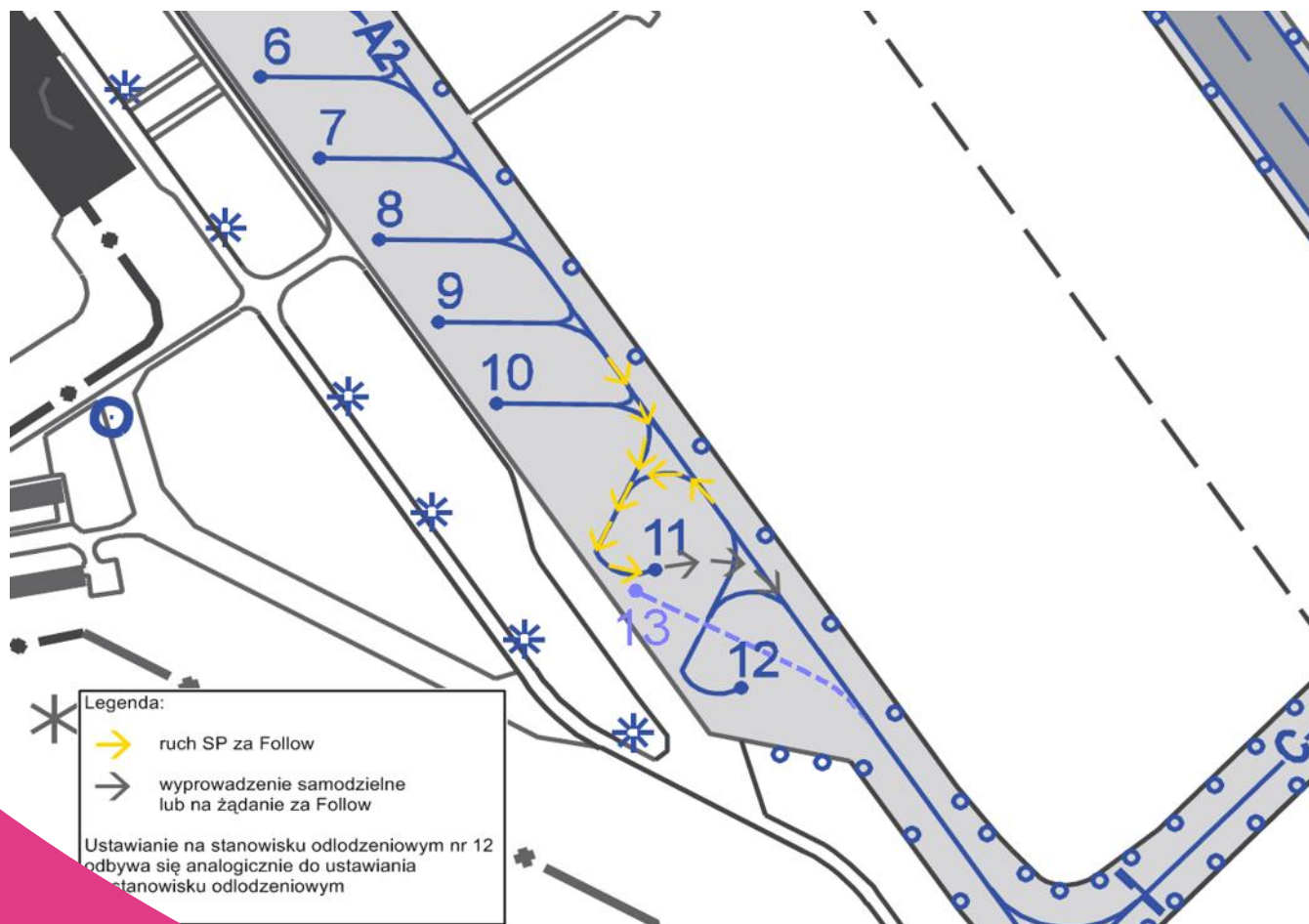


PŁYTY POSTOJOWE

PPS STANOWISKO WYDZIELONE / PŁYTA SPECJALNA



Płyta odlodzeniowa, std 11 i 12



Płyta odlodzeniowa, std 11 i 12



POLE TECHNICZNE

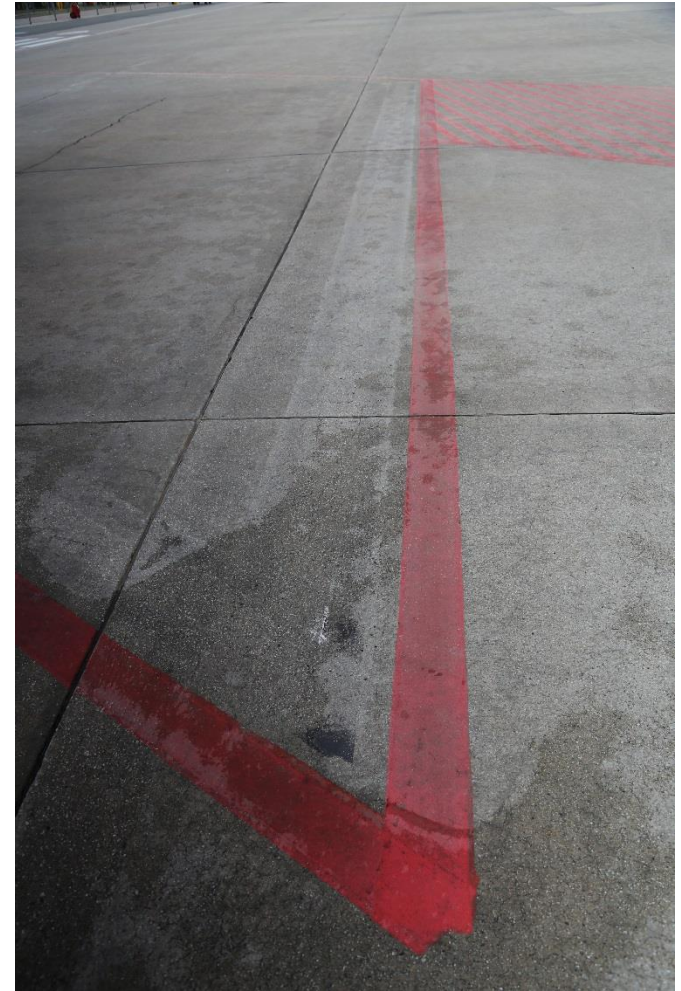
Obszar wyznaczony na płycie i przeznaczony do parkowania pojazdów i sprzętu Agenta Obsługi Naziemnej.

STANOWISKO POSTOJOWE

Wyznaczony obszar na płycie postojowej przeznaczony do wykorzystania jako miejsce postojowe dla statku powietrznego.

POLE TECHNICZNE

- linia czerwona jest linią bezpieczeństwa



STANOWISKO POSTOJOWE

żółta linia zakończona punktem zatrzymania (pot. kropka).

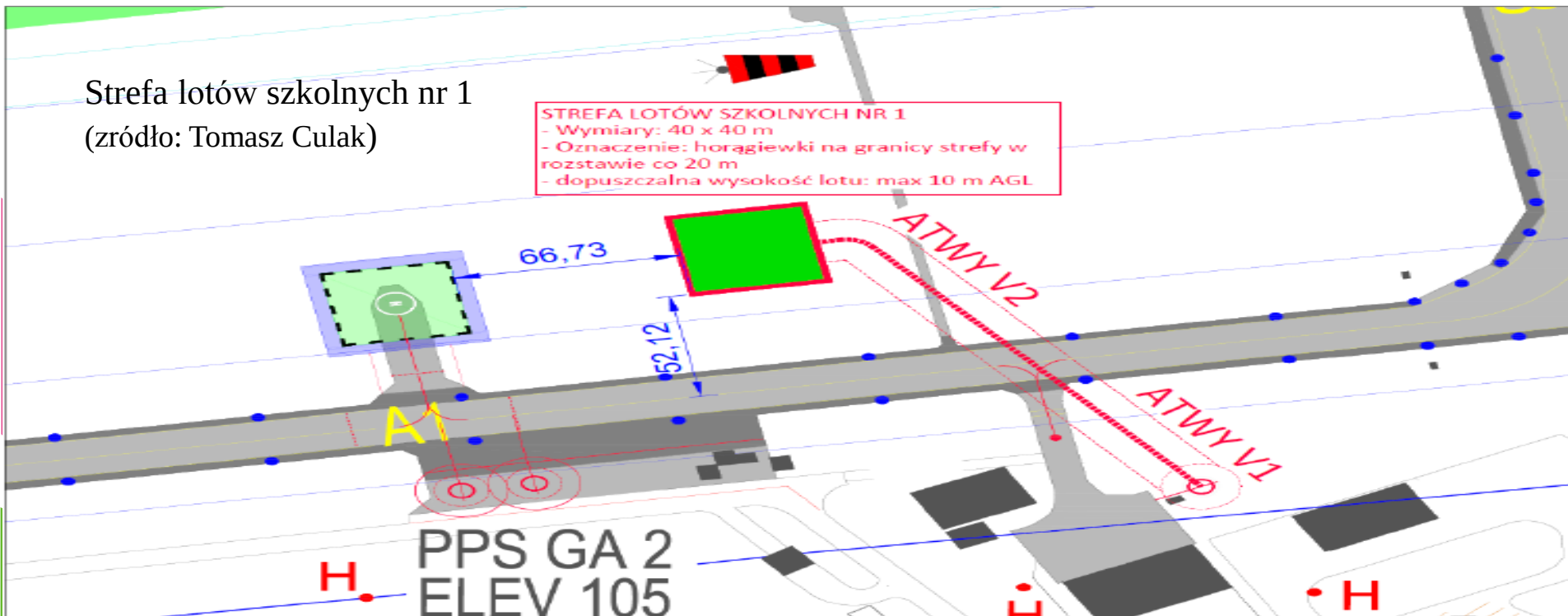


STANOWISKO POSTOJOWE

- żółta linia zakończona punktem zatrzymania (pot. kropka).



- Strefa nr 1** usytuowana jest pomiędzy TWY A1, TWY B, TWY C a drogą startową.



Infrastruktura dla ruchu śmigłowców na Lotnisku Warszawa/Modlin w PRN

ATWY V1



Infrastruktura dla ruchu śmigłowców na Lotnisku Warszawa/Modlin w PRN

V1



Infrastruktura dla ruchu śmigłowców na Lotnisku Warszawa/Modlin w PRN

ATWY V1



Infrastruktura dla ruchu śmigłowców na Lotnisku Warszawa/Modlin w PRN

ATWY V1

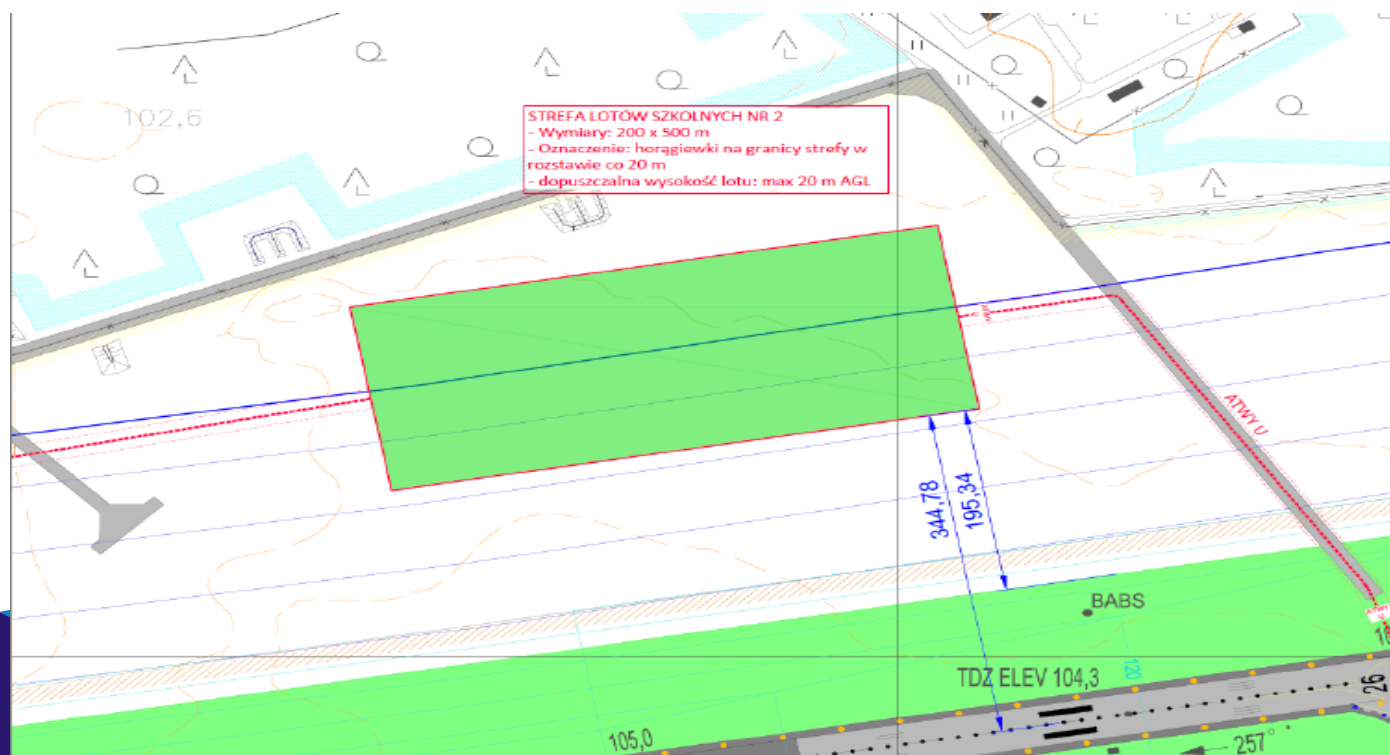


Infrastruktura dla ruchu śmigłowców na Lotnisku Warszawa/Modlin w PRN

- Na lotnisku wyznaczono 3 strefy przeznaczone do wykonywania lotów szkolnych dla śmigłowców:

Strefa nr 2 zlokalizowana jest w północno-wschodniej części lotniska, na obszarze pomiędzy drogą startową a ogrodzeniem lotniska.

Strefa lotów
szkolnych nr 2
(źródło: Tomasz Culak)



Infrastruktura dla ruchu śmigłowców na Lotnisku Warszawa/Modlin w PRN

ATWY J

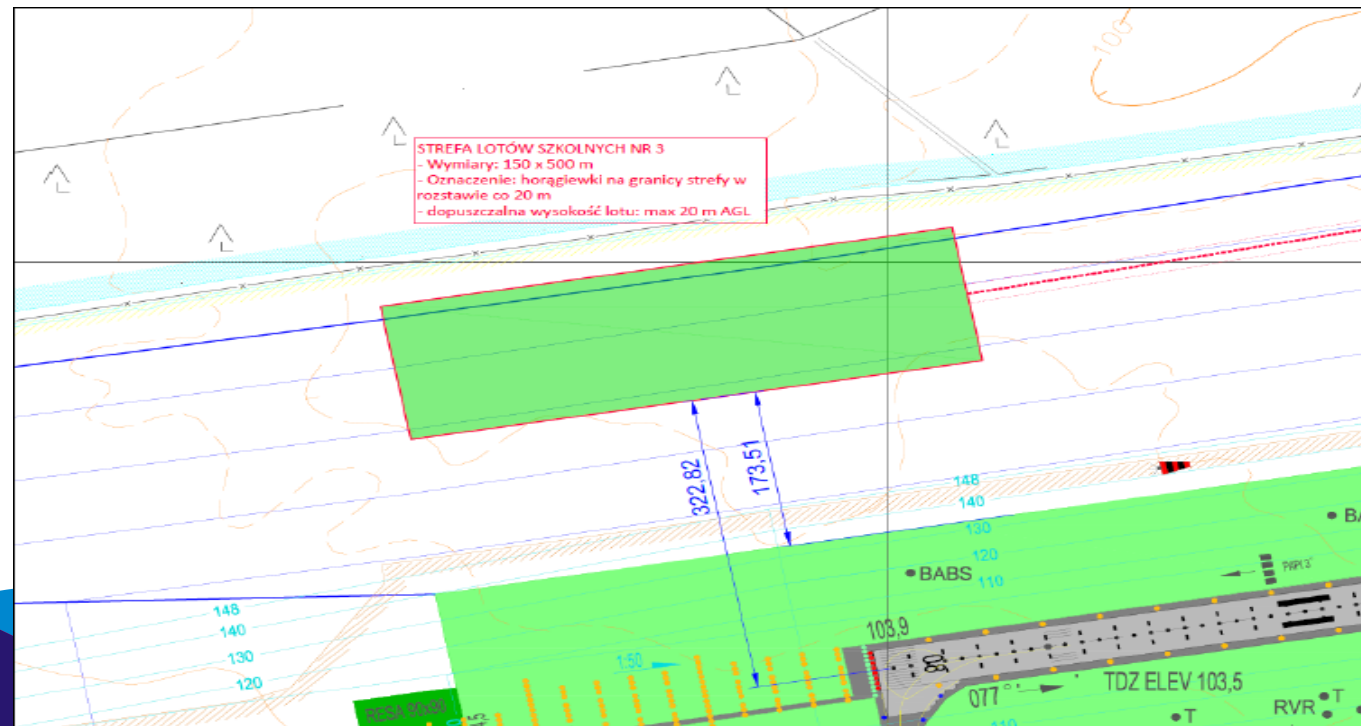


TLOF (Touchdown and Lift-off Area) FATO (Final Approach and Take-off Area)

Infrastruktura dla ruchu śmigłowców na Lotnisku Warszawa/Modlin

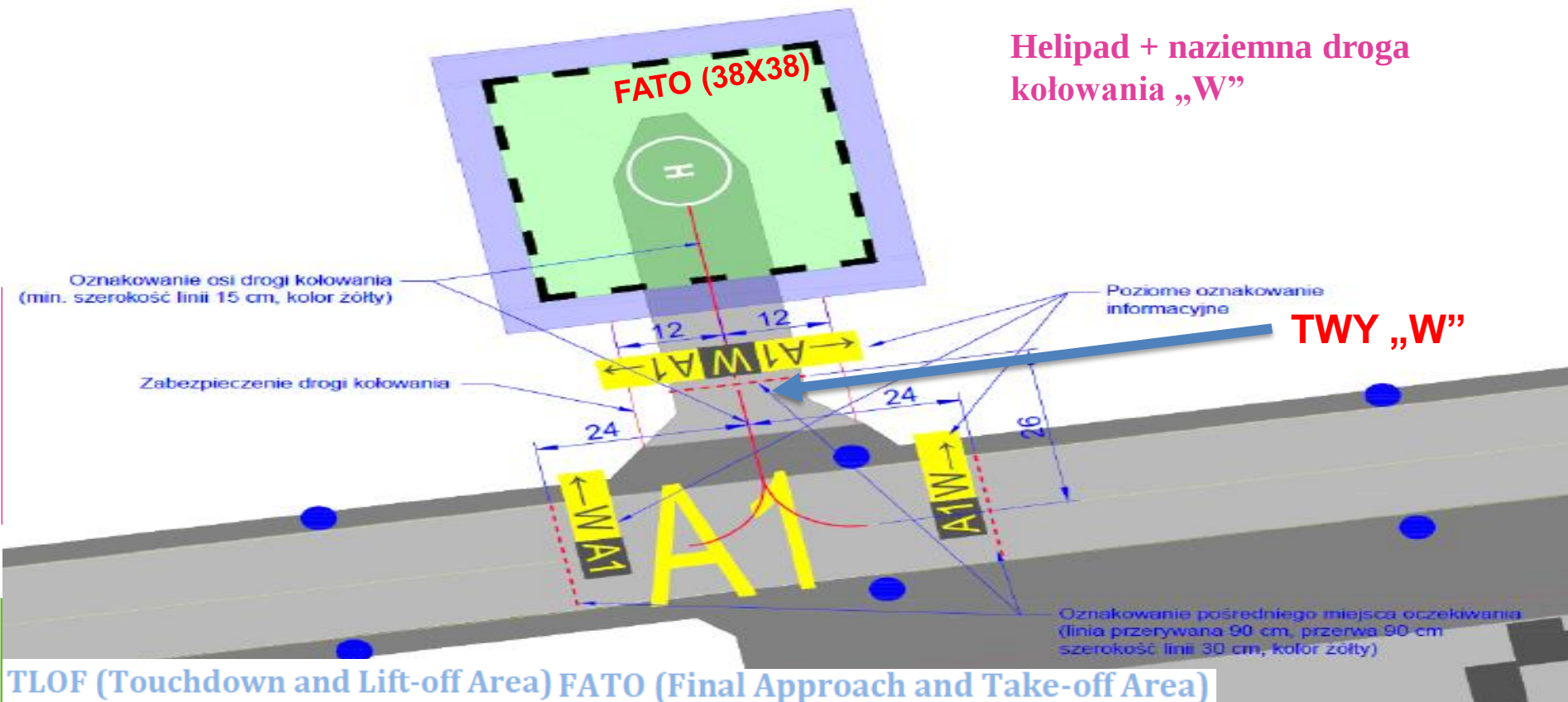
Strefa nr 3 usytuowana jest w północno-zachodniej części lotniska. zlokalizowana jest w północno-zachodniej części lotniska, na wysokości THR08, na obszarze pomiędzy drogą startową a ogrodzeniem lotniska.

Strefa lotów
szkolnych nr 3
(źródło: Tomasz Culak)



Infrastruktura dla ruchu śmigłowców na Lotnisku Warszawa/Modlin w PRN

- FATO, TLOF wraz z naziemną drogą kołowania „W” (GTWY „W”)



Infrastruktura dla ruchu śmigłowców na Lotnisku Warszawa/Modlin w PRN

- FATO, TLOF wraz z naziemną drogą kołowania „W” (GTWY „W”)

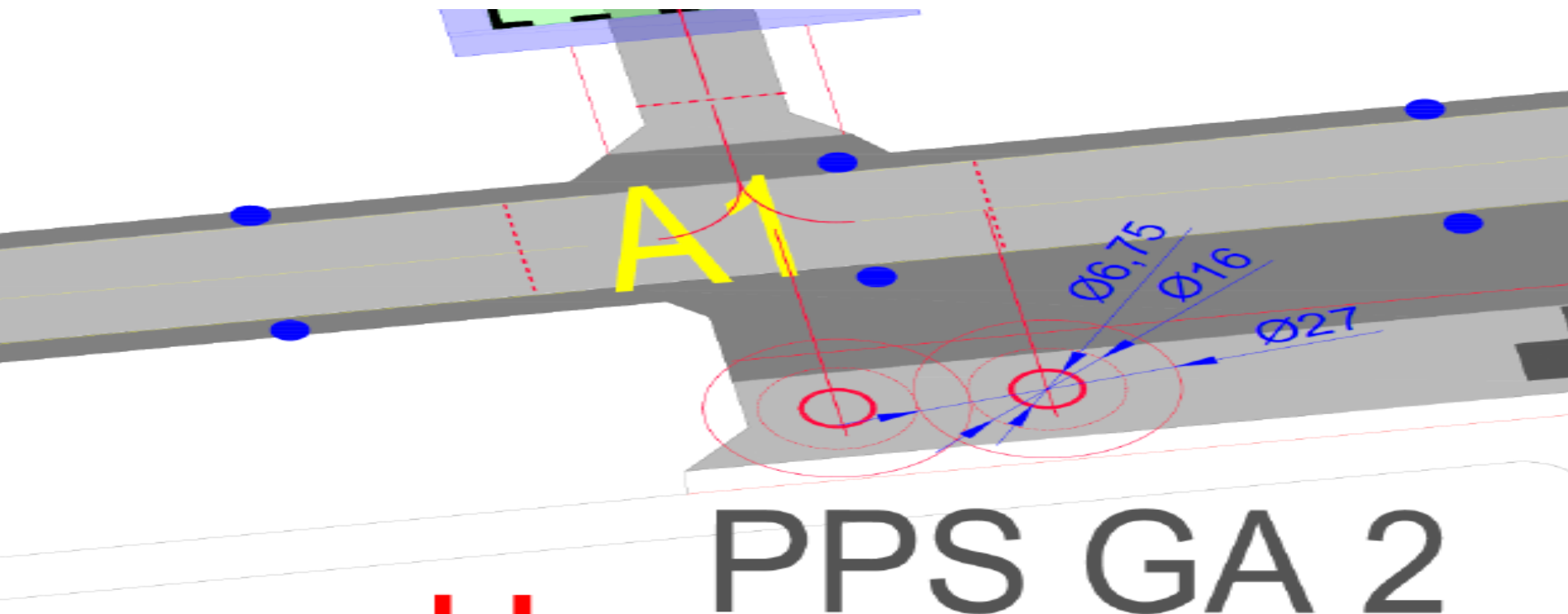


TLOF (Touchdown and Lift-off Area) FATO (Final Approach and Take-off Area)

Infrastruktura dla ruchu śmigłowców na Lotnisku Warszawa/Modlin w PRN

- Stanowiska postojowe śmigłowców nr 52 i 53

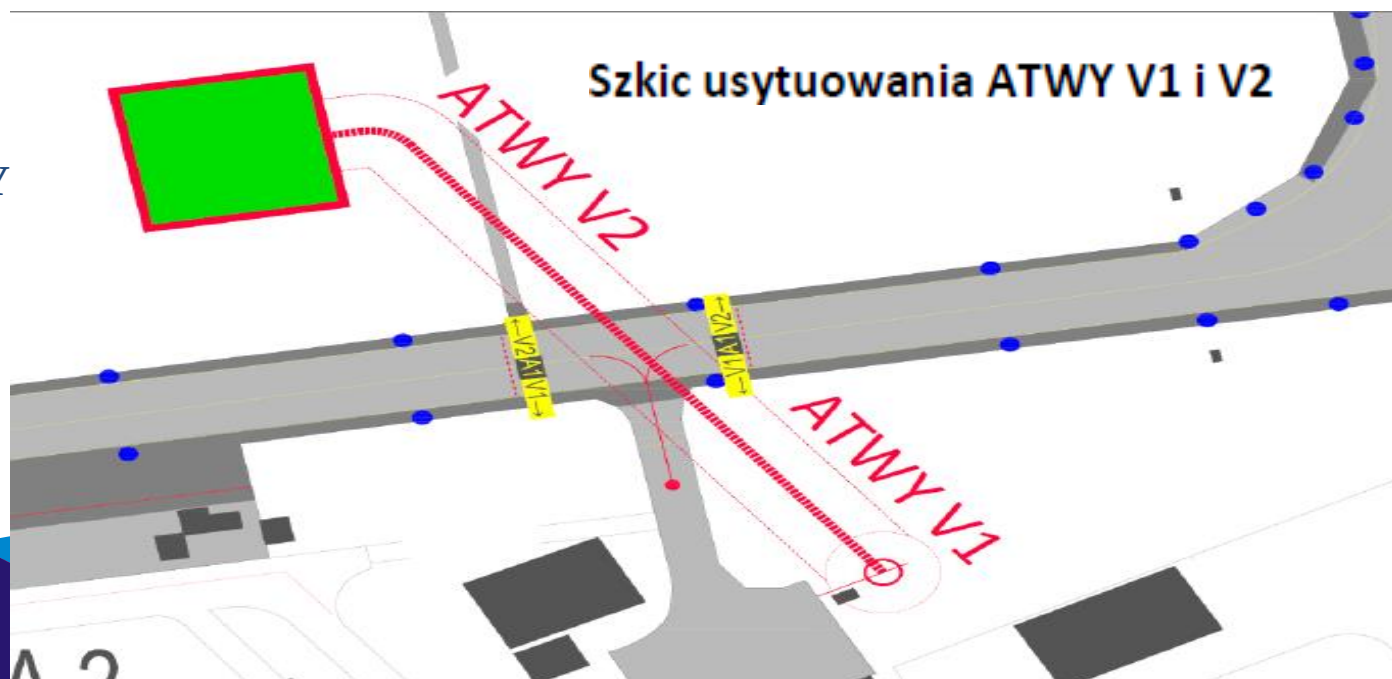
Oznakowanie stanowisk postojowych tworzą linie wprowadzenia na stanowisko koloru żółtego oraz punkty zatrzymań w postaci okręgów koloru żółtego.



- Drogi kołowania w locie (ATWY)

ATWY "V1" i "V2" - usytuowane pomiędzy stanowiskiem postojowym na terenie Salt Aviation a drogą kołowania TWY A1 oraz strefą lotów szkolnych nr 1

Istotne znaczenie w kwestii poruszania się w PRN posiada ATWY „V1” i „V2”



Zasady poruszania się pojazdów i pieszych w strefach lotów szkolnych oraz drogach kołowania śmigłowców w locie.

Każdorazowy wjazd do strefy lotów szkolnych jest możliwy tylko po wcześniejszym zgłoszeniu i uzyskaniu zgody od Służb Ruchu Lotniczego z wykorzystaniem środków łączności.

Strefa bezpieczna dla pojazdów uprawnionych do poruszania się w strefach lotów szkolnych wynosi 30 m.

Strefa bezpieczna dla pojazdów uprawnionych do poruszania się na drogach kołowania śmigłowców w locie wynosi 40,5 m od osi.



MAZOWIECKI PORT LOTNICZY WARSZAWA – MODLIN Sp. z o.o.



ILS

Informacje
o systemie ILS

INSTRUMENTAL LANDING SYSTEM

CZYM JEST SYSTEM ILS?

ILS (ang. Instrumental Landing System) to radiowy system nawigacyjny wspomagający lądowanie samolotu w warunkach ograniczonej widzialności i niskiego zachmurzenia jest systemem odległościowo-kątowym.

System ten umożliwia precyzyjne prowadzenie samolotu od granicy zasięgu do - w zależności od kategorii systemu - ustalonego punktu na ścieżce zniżania (wysokość decyzyjna, od której lądowanie musi być kontynuowane ręcznie - przez pilota) lub do punktu przyziemienia, na pasie startowym.



ILS

I N S T R U M E N T A L L A N D I N G S Y S T E M

Kategoria I (CAT I) – podejścia precyzyjnego i lądowania z wysokością decyzji nie niższą niż 200 stóp (61 m) nad wzniesieniem strefy przyziemienia, widzialnością nie mniejszą niż 800 metrów lub RVR nie niższym niż 550 metrów.

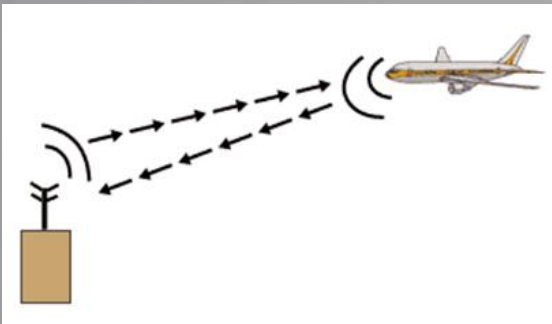
Kategoria II (CAT II) – podejścia precyzyjnego i lądowania z wysokością decyzji poniżej 200 stóp (61 m) nad wzniesieniem strefy przyziemienia, lecz nie mniejszą niż 100 stóp (30 m) i RVR nie mniejszym niż 300 metrów.

Kategoria III (CAT III) – podzielona jest na trzy działy:

Kategoria III A – podejścia precyzyjnego i lądowania: wysokość decyzji jest niższa niż 100 stóp (30 m) nad wzniesieniem strefy przyziemienia, lub bez wysokości decyzji (alert height) RVR nie mniejszy niż 200 metrów.

Kategoria III B – podejścia precyzyjnego i lądowania: wysokość decyzji jest niższa niż 50 stóp (15 m) nad wzniesieniem strefy przyziemienia, lub bez wysokości decyzji (alert height) RVR mniejszy niż 200 metrów, ale nie mniejszy niż 75 metrów. Autopilot jest używany do osiągnięcia prędkości kołowania.

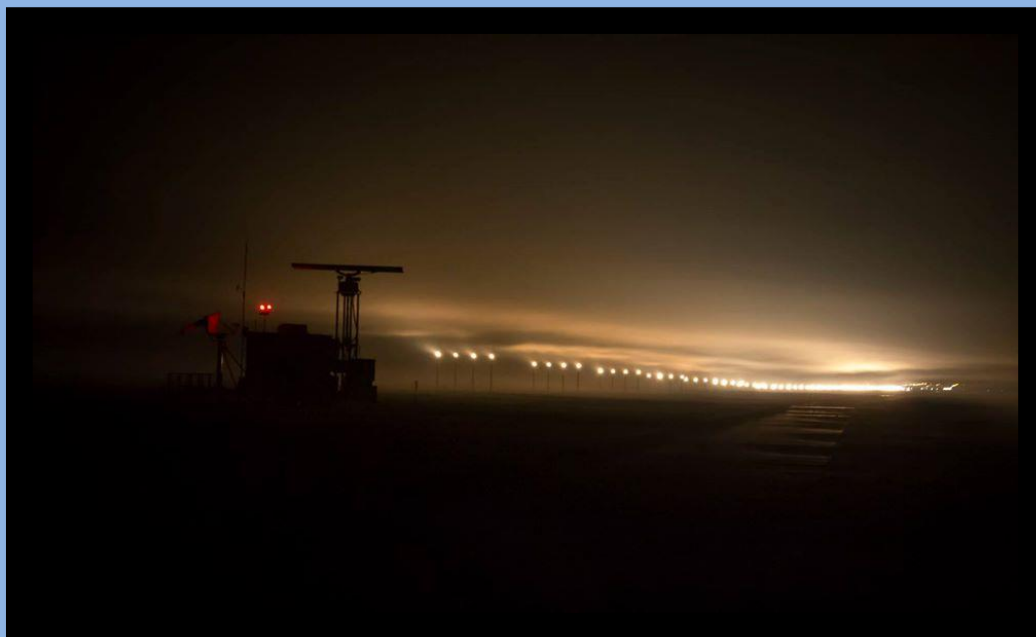
Kategoria III C – podejścia precyzyjnego i lądowania bez wysokości decyzji i bez ograniczeń widzialności wzdłuż drogi startowej. Ta kategoria nie została jeszcze uruchomiona nigdzie na świecie, ponieważ wymaga wskazówek także przy kołowaniu bez dostatecznej widzialności.





ILS W MODLINIE

CAT II



ILS

ILS

I N S T R U M E N T A L L A N D I N G S Y S T E M



*Żółte tabliczki
oznaczające strefy ILS*



Nadajnik kierunku LLZ (localizer) zainstalowany od progu 26



Nadajnik ścieżki podejścia
GP (Glide Path) przy progu 08

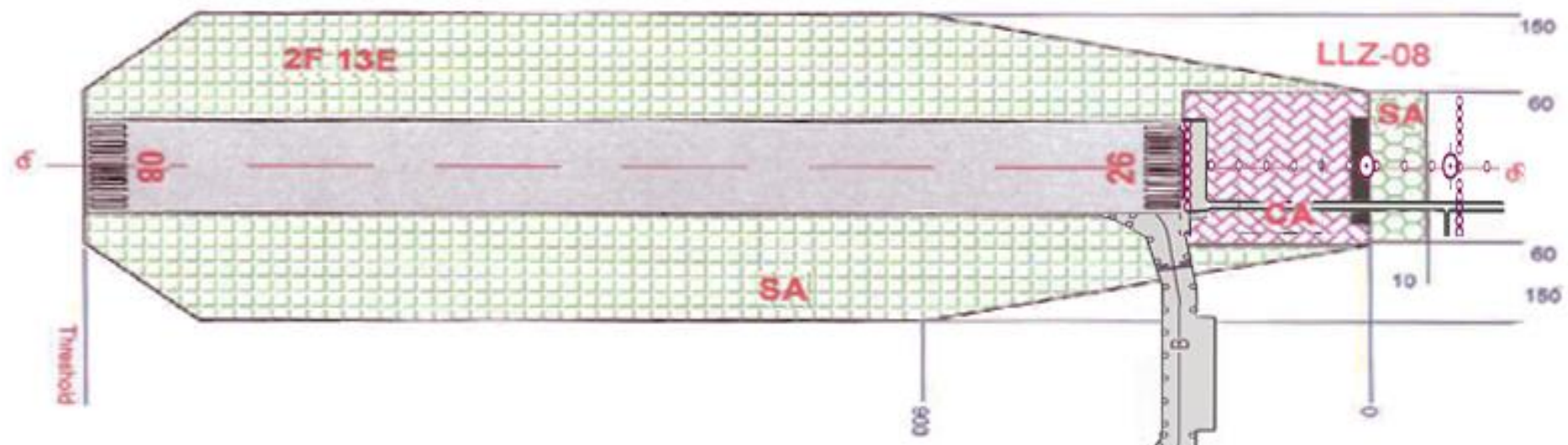
ILS

INSTRUMENTAL LANDING SYSTEM

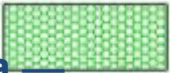
ILS – STREFY



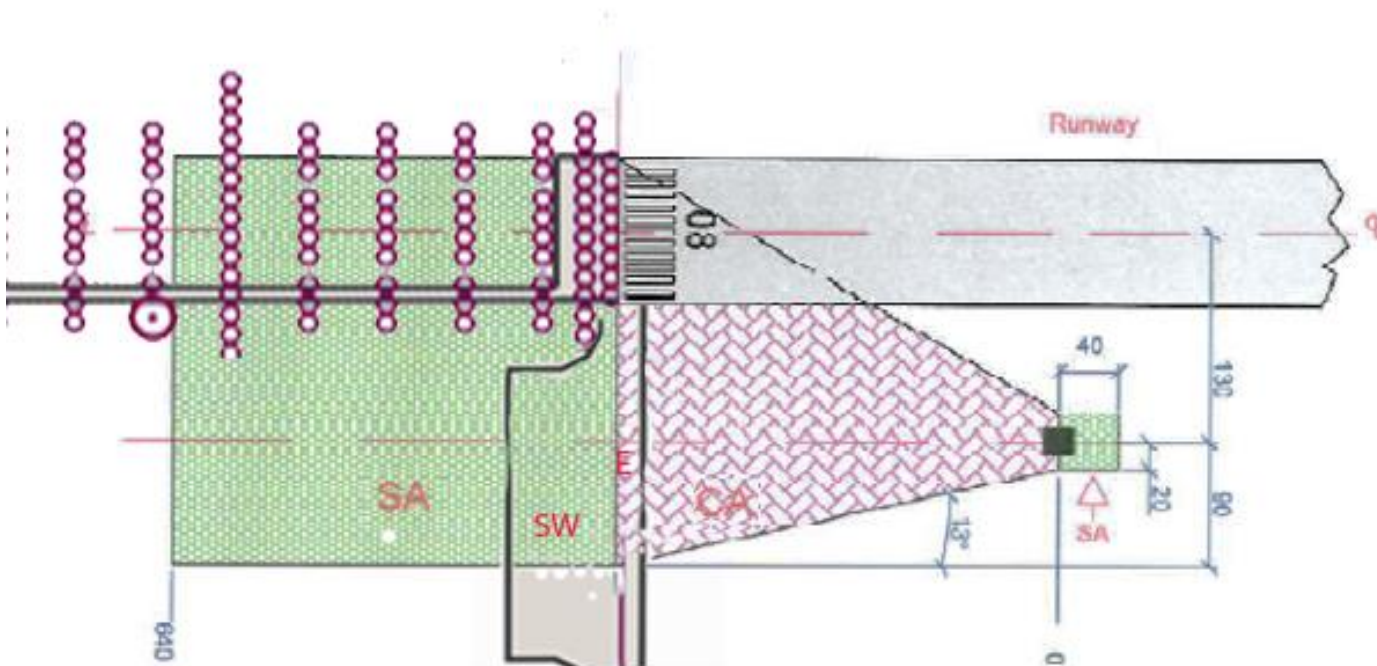
strefa krytyczna — strefa o określonych wymiarach rozciągająca się nad wyposażeniem naziemnym podejścia przyrządowego precyzyjnego, w granicach którego obecność pojazdów lub statków powietrznych powoduje niedopuszczalne zakłócenia sygnałów prowadzenia



ILS – STREFY

strefa wrażliwa  SA

strefa rozciągająca się poza strefę krytyczną, w której parkowanie i/ lub ruch statków powietrznych lub pojazdów wpływa na sygnał kierowania do tego stopnia, że może to być uznane za niedopuszczalne dla statków powietrznych wykorzystujących ten sygnał.





ZASADY PORUSZANIA SIĘ PIESZYCH I POJAZDÓW NA TERENIE LOTNISKA WARSZAWA/MODLIN



Zasady Ogólne:

W przypadkach, które nie zostały ujęte w instrukcji poruszania się po lotnisku należy stosować przepisy ruchu drogowego w odniesieniu do dróg publicznych.

Pojazdy poruszające się po terenie Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa/ Modlin muszą być wyposażone w przepustkę samochodową umieszczoną za przednią szybą w widocznym miejscu.



Zasady Ogólne:

Kierujący pojazdem powinien posiadać odpowiednie kwalifikacje, potwierdzone zdaniem egzaminem z poruszania się po terenie lotniska.

UWAGA: **Zabrania się**
pozostawiania
niezabezpieczonych **pojazdów z**
kluczykami w stacyjce po
lotniczej stronie lotniska, z
wyjątkiem pojazdów
upoważnionych do poruszania
się w polu manewrowym.



Nieprzestrzeganie zakazu będzie
skutkowało
zatrzymaniem przepustki
samochodowej i ograniczeniem
poruszania na przepustce
osobowej

Zasady Ogólne:

Wyprzedzanie pojazdów samochodowych na drogach dojazdowych jest zabronione. Pojazdy wewnętrznych i zewnętrznych służb operacyjnych oraz technicznych nie posiadają obowiązku używania świateł ostrzegawczych w trakcie poruszania się po drogach dojazdowych lotniska.

W określonych sytuacjach podyktowanych względami bezpieczeństwa lub względami operacyjnymi do używania świateł ostrzegawczych na drogach dojazdowych uprawnione są następujące pojazdy: DOPL, FOLLOW ME, LSRG, SOL, SG, SCS, Policja oraz pojazdy, które biorą udział w akcji ratowniczej.

Służby operacyjne portu lotniczego przy włączonych światłach ostrzegawczych pozostają pojazdami uprzywilejowanymi w ruchu.

Zasady Ogólne:

Używanie świateł ostrzegawczych przez inne pojazdy w obrębie dróg dojazdowych jest zabronione. Wyjątek stanowi droga serwisowa przylegająca do PPS, gdzie światła ostrzegawcze są obowiązkowe dla wszystkich pojazdów z wyjątkiem pojazdów Policji, SG i SCS.

Parkowanie pojazdów na drogach dojazdowych poza miejscami specjalnie wyznaczonymi i oznakowanymi jest zabronione.

Zabrania się parkowania pojazdów w odległości mniejszej niż 3 metry po obu stronach ogrodzenia lotniska.

Parkowanie w odległości do 25 m przed stojącą na poboczu cysterną jest zabronione.

Sprawność Techniczna

Za sprawność techniczną pojazdu poruszającego się
po terenie Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa/ Modlin
odpowiedzialność ponosi
kierujący pojazdem



RUCH POJAZDÓW NA WEWNĘTRZNYCH DROGACH LOTNISKA



Dopuszczalna prędkość pojazdów na drogach dojazdowych wynosi 40 km/godz.

RUCH PIESZYCH NA WEWNĘTRZNYCH DROGACH LOTNISKA

Ruch pieszy na wewnętrznych drogach dojazdowych ograniczony jest do niezbędnych potrzeb i dopuszczalny jest tylko lewą stroną jezdni z zachowaniem szczególnej ostrożności.

W porze nocnej oraz przy ograniczonej przejrzystości powietrza obowiązkowe jest noszenie elementów odblaskowych.

RUCH POJAZDÓW NA WEWNĘTRZNYCH DROGACH LOTNISKA



Znaki ustawione na terenie lotniska – bezwzględne przestrzeganie

RUCH POJAZDÓW NA PŁYTACH POSTOJOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

Nadzór nad płytami postojowymi statków sprawuje Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (AIRPORT DUTY OFFICER) oraz Koordynator Ruchu Naziemnego (MARSHALLER).



RUCH POJAZDÓW NA PŁYTACH POSTOJOWYCH

Pojazdy poruszające się na płycie postojowej muszą być wyposażone w radiotelefon zapewniający obustronną łączność radiową z Dyżurnym Operacyjnym Portu Lotniczego i Koordynatorem Ruchu Nziemnego.



RUCH POJAZDÓW NA PŁYTACH POSTOJOWYCH

Wjazd pojazdów nie wykonujących na stałe czynności obsługowych SP może nastąpić tylko po uprzednim nawiązaniu łączności z KRN lub DOPL i uzyskaniu zezwolenia.

RUCH POJAZDÓW NA PŁYTACH POSTOJOWYCH

Na **płycie postojowej** statków powietrznych lotniska obowiązuje ograniczenie prędkości do **20 km/godz.**

W odległości równej lub mniejszej niż 5 m od **statku powietrznego** na płycie postojowej w każdym przypadku obowiązuje ograniczenie prędkości do **5 km/godz.**

Kierującym pojazdami poruszającymi się na płytach postojowych zaleca się **ograniczać** manewr **cofania**.

- W przypadku awarii lub uszkodzenia pojazdu znajdującego się na płycie postojowej dla statków powietrznych prowadzący pojazd ma obowiązek bezzwłocznego usunięcia pojazdu poza teren płyty.
- W przypadku awarii lub uszkodzenia pojazdu w stopniu uniemożliwiającym samodzielne poruszanie się, użytkownik pojazdu zobowiązany jest do **natychmiastowego powiadomienia o tym fakcie Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego.**

Uszkodzony pojazd w porze nocnej lub złych warunkach atmosferycznych winien być pozostawiony z włączonymi światłami mijania i awaryjnymi lub światłem ostrzegawczym do czasu usunięcia go poza teren płyty.



Zasady poruszania się w polu manewrowym

Wjazd w obszar **polu manewrowego**, wyłącznie po otrzymaniu **zezwolenia** drogą radiową od Służby Ruchu Lotniczego – **TWR/AFIS** oraz w określonych przypadkach po wcześniejszym poinformowaniu o tym zamiarze **DOPL**.

Osoby prowadzące pojazdy przebywają w PM tylko w trakcie pełnienia **obowiązków służbowych**.

Pojazdy poruszające się po polu manewrowym muszą mieć włączone **światła mijania** oraz **lampy ostrzegawcze koloru pomarańczowego**.



Pojazdy poruszające się po polu manewrowym muszą być wyposażone w radiotelefon zapewniający **obustronną łączność radiotelefoniczną** ze Służbą Ruchu Lotniczego – TWR/AFIS i Dyżurnym Operacyjnym Portu Lotniczego oraz światła ostrzegawcze i pozostawać na stałym **nasłuchu na kanale operacyjnym**

Ruch osób pieszych w polu manewrowym jest zabroniony

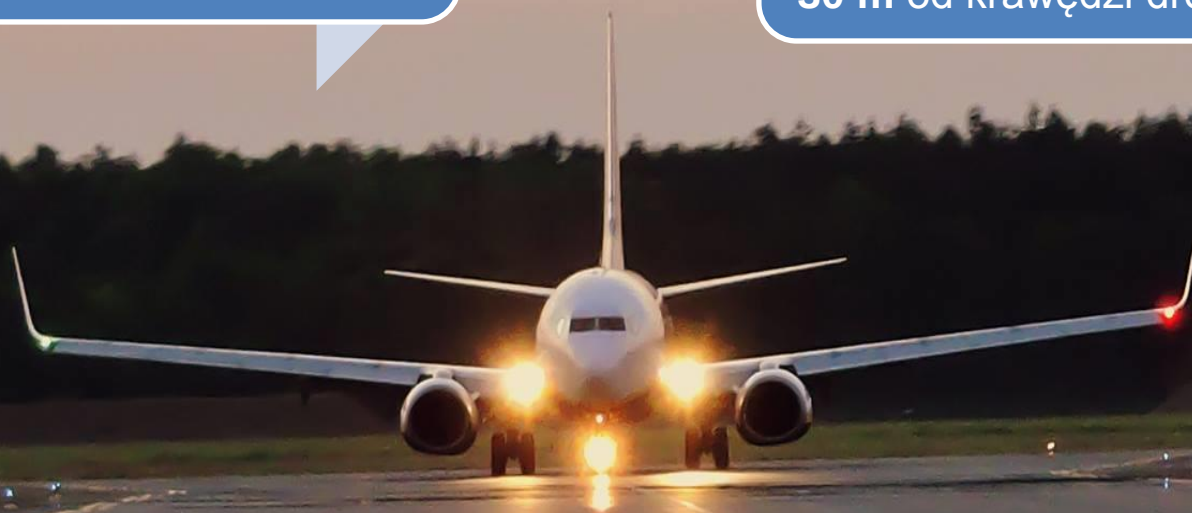
Dopuszcza się przebywanie osób pieszych w ściśle określonych częściach pola manewrowego w czasie wykonywania obowiązków służbowych. Osoby te muszą posiadać stałą dwustronną łączność radiotelefoniczną ze Służbą Ruchu Lotniczego - TWR/AFIS i ściśle stosować się do wydawanych poleceń



Zasady poruszania się w Polu Manewrowym

Prędkość pojazdów na drogach kołowania ustala prowadzący pojazd, jednak nie może ona przekroczyć 60 km/godz.

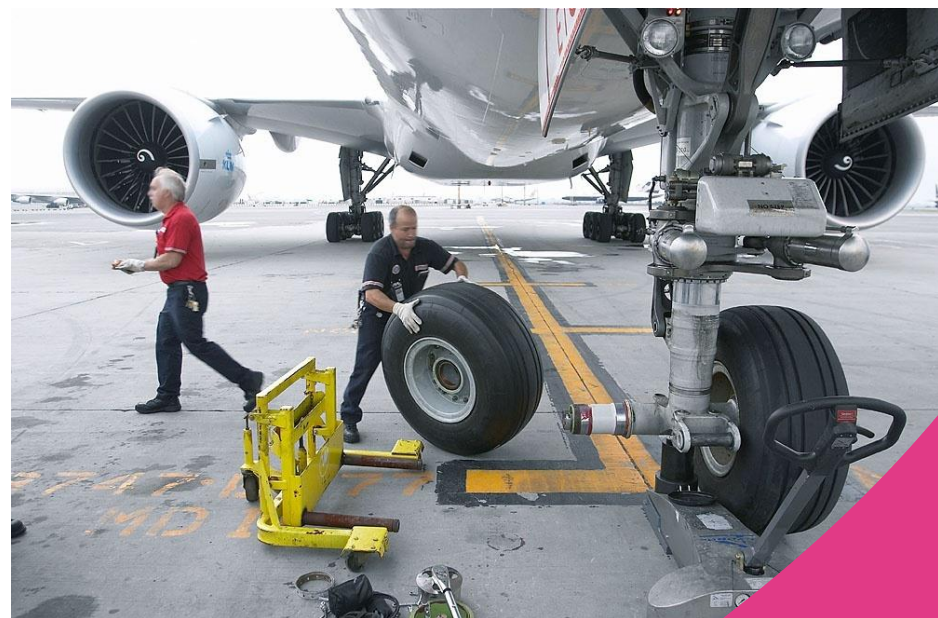
Zabrania się zatrzymywania pojazdów w odległości mniejszej niż **50 m** od krawędzi drogi startowej i **30 m** od krawędzi drogi kołowania.



RUCH OSOBOWY NA PŁYCIE POSTOJOWEJ SAMOLOTÓW

Ruch osobowy na płytach postojowych SP dozwolony jest wyłącznie w obrębie stanowiska, na którym stoi obsługiwany statek powietrzny lub w ściśle określonym miejscu prowadzenia prac techniczno-konserwacyjnych urządzeń lotniskowych.

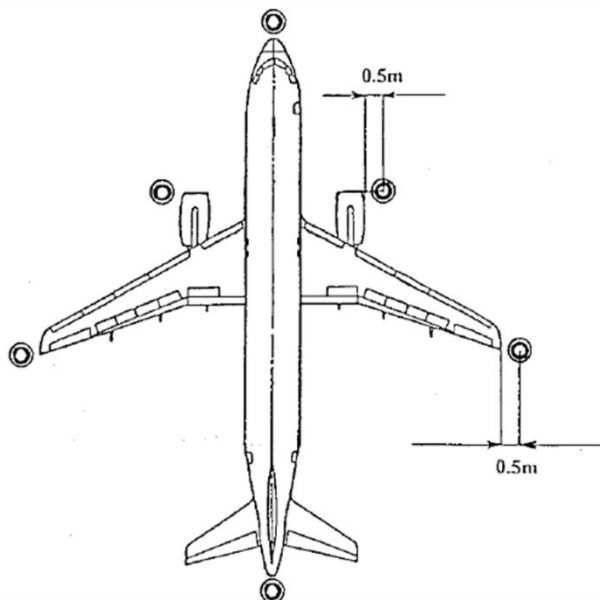
Piesi oraz pojazdy znajdujące się na płytach postojowych zobowiązani są do bezwzględnego stosowania się do poleceń DOPL/KRN, w zakresie poruszania się po płycie



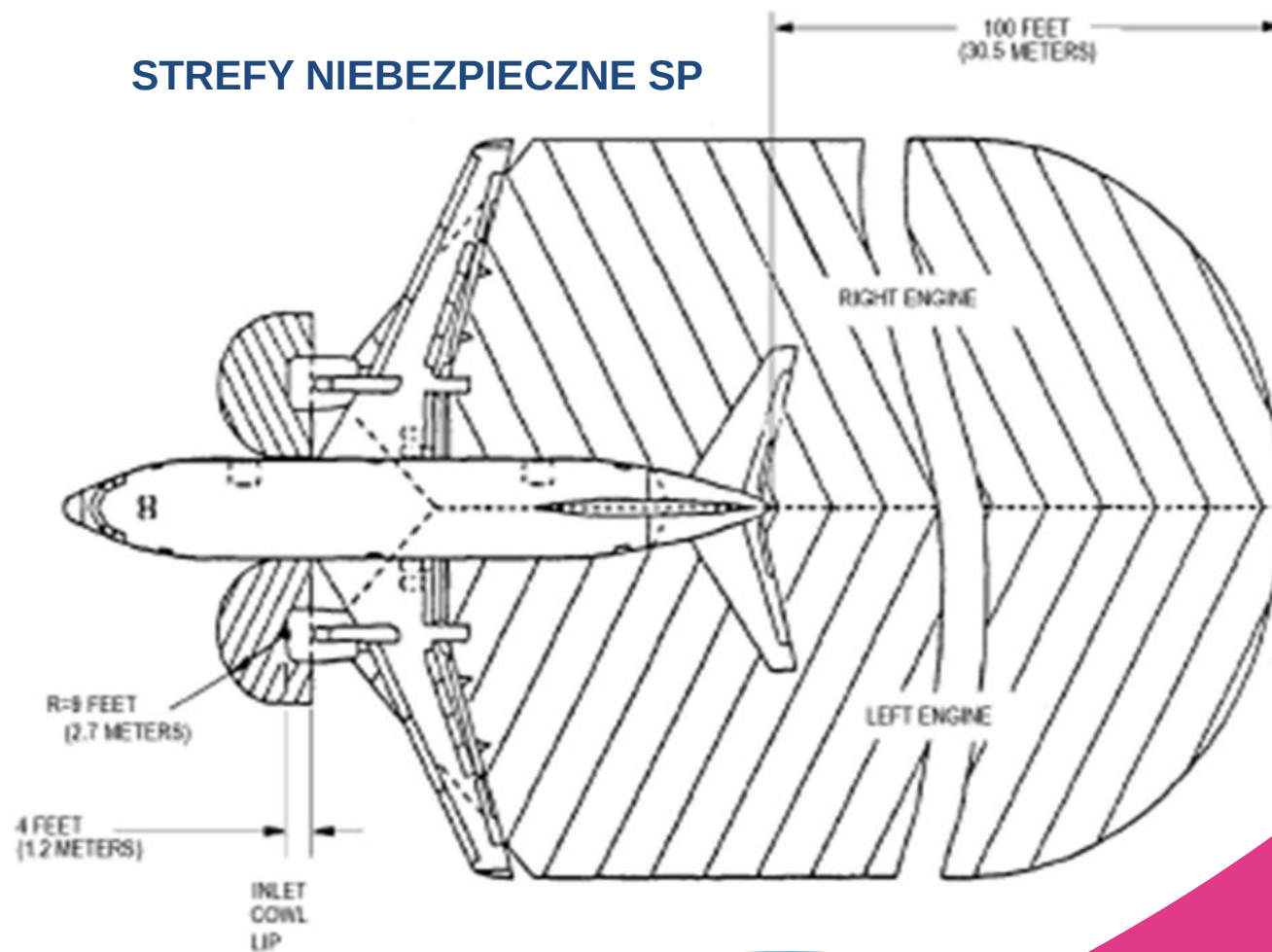
Osoby poruszające się na terenie płyt postojowych winny przestrzegać następujących zasad:

- Posiadać ważną czasową kartę identyfikacyjną
- Posiadać odzież odblaskową
- Przebywać na terenie płyt postojowych TYLKO W TRAKCIE PEŁNIENIA OBOWIĄZKÓW SŁUŻBOWYCH

Oznakowanie SP na stanowisku postojowym



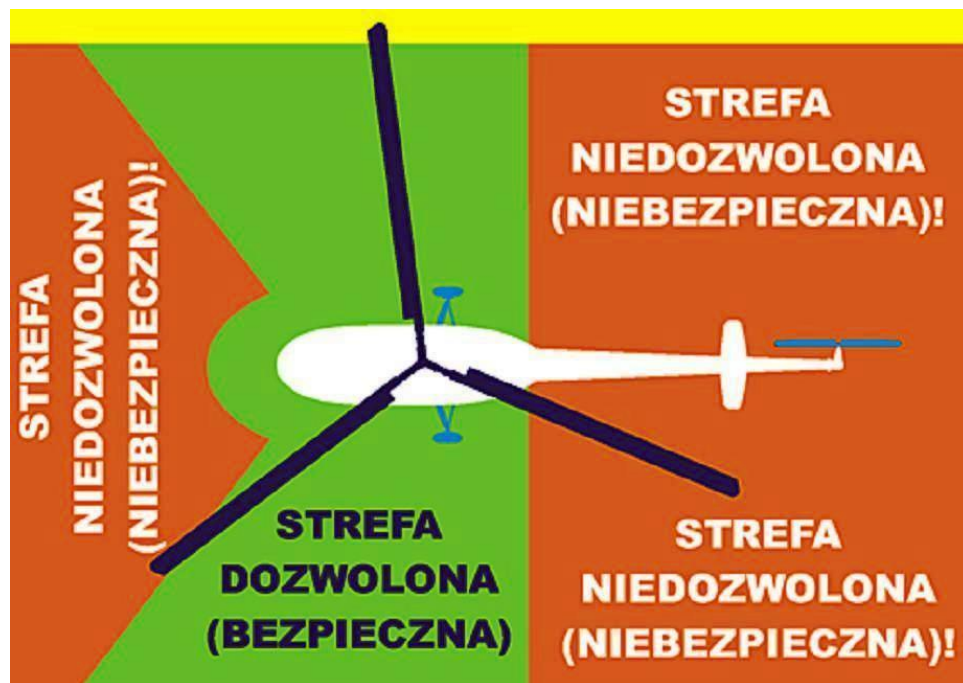
STREFY NIEBEZPIECZNE SP



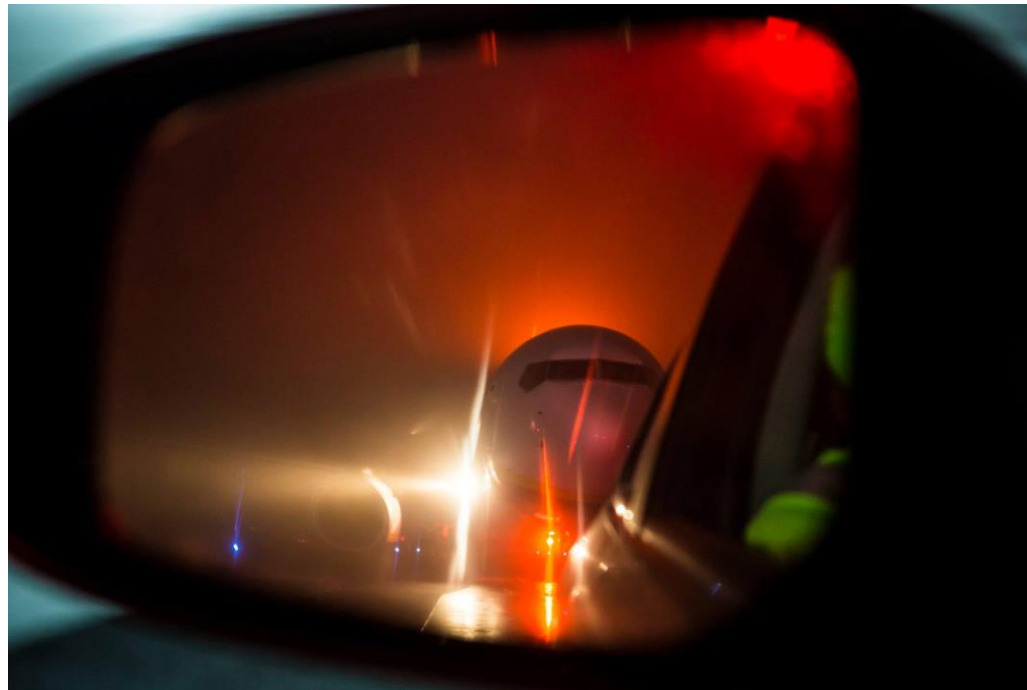
RUCH PIESZY NA TERENIE LOTNISKA

STREFY NIEBEZPIECZNE SP

Wyłączone światła antykolizyjne nie muszą oznaczać wyłączonych silników!
Zachowaj szczególną ostrożność!



Ruch pojazdów i pieszych w trakcie obowiązywania procedury LVP/LVTO



ILS

Ruch pojazdów i pieszych w trakcie obowiązywania procedury LVP/LVTO

W czasie obowiązywania procedur LVP poruszanie się pojazdów po polu wzlotów w strefach krytycznej i wrażliwej DVOR, ILS oraz w całym polu manewrowym (w tym przecinanie drogi startowej) **jest zabronione**.

Zakaz nie obowiązuje statków powietrznych, samochodu FOLLOW ME, holownika podczas holowania, samochodu DOPL, samochodu do badania szczepności, samochodu Sokolnika, samochodu zespołu infrastruktury technicznej, samochodu zespołu łączności wykonujących czynności na polecenie DOPL.

ILS

Procedura LVP/LVTO

Procedury LVP/LVTO określają warunki wykonywania operacji startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO) dla RVR >125m.
Wykonywania operacji lądowania w warunkach ograniczonej widzialności dla kategorii II (CAT II) dla RVR nie mniejszego niż 300 metrów ($\text{RVR} \geq 300 \text{ m}$).

ILS

Przygotowanie do ogłoszenia wprowadzenia procedury **LVP**

Decyzję o rozpoczęciu przygotowań do wprowadzenia procedury LVP podejmuje SRL w uzgodnieniu z DOPL.

Rozpoczęcie procedury przygotowania do wprowadzenia LVP następuje, gdy: widzialność ogólna oraz widzialność na początkowym lub środkowym wskaźniku RVR na kierunku do lądowania osiągnie 800 m i/lub podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba obniża się do 300 ft z utrzymującą się tendencją pogarszania widzialności.

Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego ogłasza, na grupie operacyjnej sieci radiotelefonicznej Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa/Modlin, komunikat o treści:

***„Dyżurny Operacyjny, ogłaszam przygotowanie do wprowadzenia procedur LVP (zainteresowane służby - LSRG, Follow Me, Kierownik Zmiany Terminala, Agent Obsługi Naziemnej, potwierdzają odbiór komunikatu, po czym stawiają siły i środki w stan gotowości, a następnie informują DOPL o gotowości do wprowadzenia LVP).*”**

Odwołanie przygotowania do ogłoszenia wprowadzenia procedury LVP

Decyzję o odwołaniu przygotowania do wprowadzenia procedury LVP podejmuje SRL w uzgodnieniu z Dyżurnym Operacyjnym Portu Lotniczego. Odwołanie przygotowania do wprowadzenia LVP następuje w przypadku zatrzymania tendencji pogarszania się warunków meteorologicznych przy wzroście RVR powyżej 800 m i podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba podniesie się powyżej 300ft z utrzymującą się tendencją wzrostową widzialności:

Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego ogłasza, na grupie operacyjnej sieci radiotelefonicznej Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa/Modlin, komunikat o treści:

„Dyżurny Operacyjny: odwołuję przygotowanie do wprowadzenia procedury LVP”(zainteresowane służby - LSRG, Follow Me, Kierownik Zmiany Terminala, Agent Obsługi Naziemnej, /w pierwszej kolejności LSRG/ potwierdzają odbiór komunikatu).

Wprowadzenie procedury **LVP**

Decyzję o wprowadzeniu procedury LVP podejmuje organ SRL w uzgodnieniu z Dyżurnym Operacyjnym Portu Lotniczego. Wprowadzenie LVP następuje jeśli widzialność na początkowym lub środkowym wskaźniku RVR na kierunku lądowania osiągnie 550 m i/lub podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba spadnie poniżej 200 ft.

Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego ogłasza, na grupie operacyjnej sieci radiotelefonicznej Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa/Modlin, komunikat o treści:

***„Dyżurny Operacyjny: ogłaszam wprowadzenie procedury LVP”
(zainteresowane służby - LSRG, Follow Me, Kierownik Zmiany
Terminala, Agent Obsługi Naziemnej potwierdzają działalność w
procedurze LVP).***

Odwołanie procedury LVP

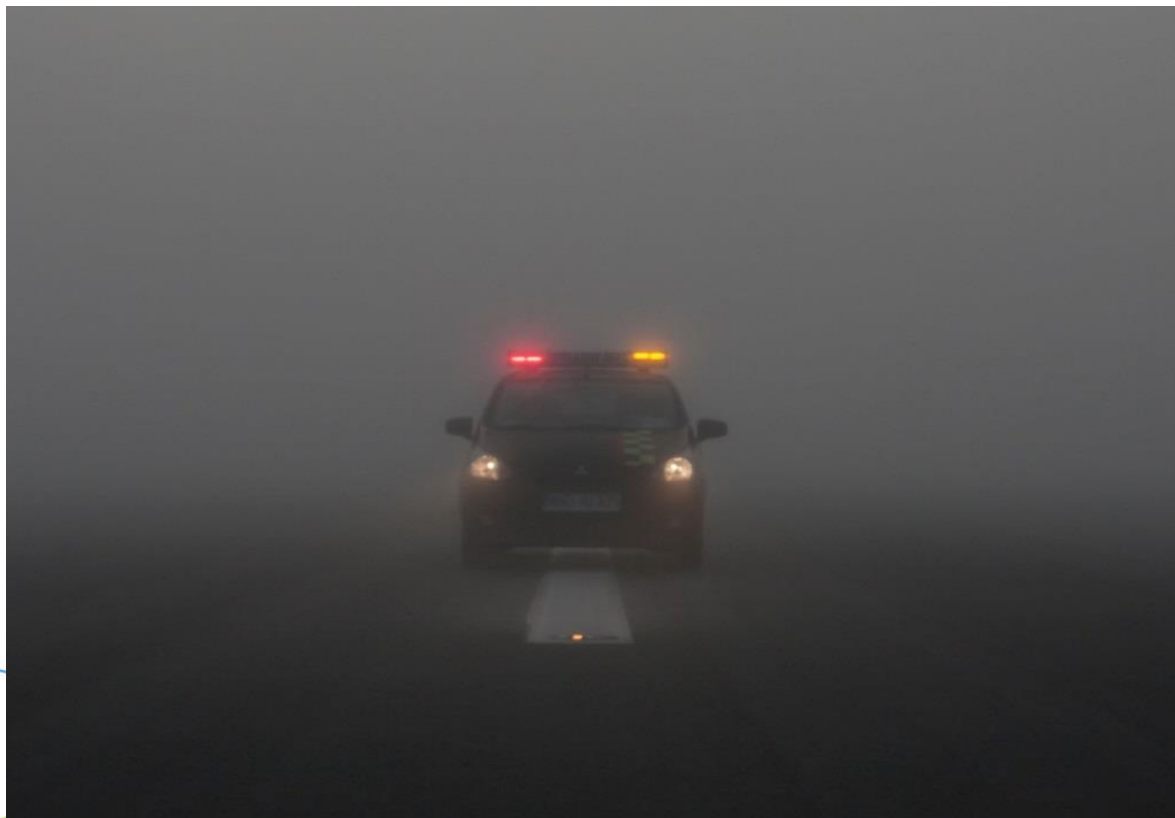
Decyzję o odwołaniu procedury LVP podejmuje organ SRL w uzgodnieniu z DOPL. Odwołanie LVP następuje, jeśli widzialność wzdłuż RWY zwiększy się w trzech punktach pomiarowych RVR powyżej 600 m i podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba wzrośnie do 200 ft lub więcej z tendencją do dalszej zdecydowanej poprawy.

Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego ogłasza, na grupie operacyjnej sieci radiotelefonicznej Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa/Modlin, komunikat o treści:

„Dyżurny Operacyjny: ogłaszam odwołanie procedury LVP, z zachowaniem przygotowania do ponownego wprowadzenia LVP” (zainteresowane służby-LSRG, Follow Me, Kierownik Zmiany Terminala, Agent Obsługi Naziemnej potwierdzają odbiór komunikatu.)

Odwołanie procedury LVP powoduje automatyczne przejście w procedurę przygotowania do procedury LVP, aby zachować gotowość lotniska do ponownego wprowadzenia LVP.

Zawieszenie wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności



ILS

Zawieszenie wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności

O zawieszeniu wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności - zawieszeniu LVP, decyduje SRL w porozumieniu z DOPL:

W przypadku awarii oświetlenia dróg startowych i dróg kołowania, uniemożliwiającej kontynuację operacji w warunkach ograniczonej widzialności. We wszystkich sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa funkcjonowania Portu Lotniczego oraz bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych.

Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego ogłasza zawieszenie procedur LVP na grupie operacyjnej sieci radiotelefonicznej Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa/Modlin, nadając komunikat o treści:

***„Dyżurny Operacyjny: ogłaszam zawieszenie procedur LVP z zachowaniem przygotowania do ponownego ich wprowadzenia”,
(zainteresowane służby LSRG, Follow Me, Kierownik Zmiany Terminala,
Agent Obsługi Naziemnej potwierdzają odbiór komunikatu).***



ZAGROŻENIA



FOD - FOREIGN OBJECT DEBRIS

- Oznacza to wszystkie przedmioty które mogą powodować uszkodzenia statków powietrznych, jak i pojazdów oraz sprzętu obsługi naziemnej.
- FOD może nim być wszystko: kamienie, części bagaży, butelki, puszki, kółka.



FOD - FOREIGN OBJECT DEBRIS

Odpowiedzialność za zabezpieczenie samolotów przed zniszczeniem przez FOD należy do **WSZYSTKICH PRACOWNIKÓW.**

USUWAJ FOD





**NIESTOSOWANIE SIĘ
DO ZASAD BHP**

POZOSTAWIANIE NIEZABEZPIECZONYCH WORKÓW ZE ŚMIECIAMI



BRAK OŚWIETLENIA POJAZDÓW



BRAK PORZĄDKU NA PŁYTCIE



Utrata łączności radiowej:

❑ W przypadku utraty łączności radiotelefonicznej z TWR, kierujący pojazdem (znajdującym się w PM) musi niezwłocznie opuścić PM na odległość bezpieczną

❑ Jeżeli nie jest możliwe opuszczenie PM bez przecinania lub zajmowania odcinków DS lub DK, na zajęcie których kierujący pojazdem nie ma aktualnego zezwolenia od TWR, jest on zobowiązany opuścić PM kierując się na najbliższy odcinek drogi utwardzonej a następnie ustawić pojazd przodem do TWR i nadawać sygnały świetlne przez włączanie i wyłączanie świateł drogowych





OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA KORESPONDENCJI RADIOWEJ

Alfabet ICAO

A –	alpha	(alfa)	N –	november	(nowember)
B –	bravo	(brawo)	O –	oscar	(oskar)
C –	charlie	(czarli)	P –	papa	(papa)
D –	delta	(delta)	Q –	quebek	(kebek)
E –	echo	(eko)	R –	romeo	(romio)
F –	foxtrot	(fokstrot)	S –	sierra	(sierra)
G –	golf	(golf)	T –	tango	(tango)
H –	hotel	(hotel)	U –	uniform	(juniform)
I –	india	(india)	V –	victor	(wiktor)
J –	juliett	(dżuliet)	W –	whisky	(łyski)
K –	kilo	(kilo)	X –	x-ray	(eksrej)
L –	lima	(lima)	Y –	yankee	(janki)
M –	mike	(majk)	Z –	zulu	(zulu)



Strefy i rejony objęte systemem przepustkowym:

sektor „A” – obejmuje strefę zastrzeżoną:

- strefę zastrzeżoną terminala pasażerskiego z wyłączeniem pomieszczeń bagażowni,
- obszar od wschodniej ściany Terminala Pasażerskiego (parking przed strefą SWOC) wraz z infrastrukturą budowlaną do bramy 8F

sektor „A1” – obejmuje pole ruchu naziemnego (PRN)

sektor „A2” – obejmuje płyty postojowe: PPS1 z drogami dojazdowymi do terminala, PPS GA 1, PPS GA 2, PPS GA 3, PPS GA 4, PPS SW



Strefy i rejony objęte systemem przepustkowym:

Sektor „O” – część ogólnodostępna terminala oraz parkingi

Sektor „N” – budynki: 5, 2, 22, hala przylotów, odbioru bagażu, pomieszczenia Straży Granicznej, część biurowa PPK

Sektor „S” – bagażownia

Sektor „R” – obejmuje cały teren strefy zastrzeżonej z wyłączeniem sektora „S” i sektora „T”

Sektor „T” – obejmuje wieżę kontroli ruchu lotniczego (TWR)

BB – wszystkie strefy

GC – Straż Graniczna, Policja, Służba Celno Skarbowa, ABW – wszystkie strefy

Dziękuję za uwagę

