

14. PROCEDURY ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ.

Administrator: Kierownik Zespołu Operacyjnego

Cel procedur:

Celem wprowadzenia procedur jest zapewnienie sprawnego i bezpiecznego przepływu ruchu naziemnego statków powietrznych (SP), pojazdów oraz pieszych w obrębie wszystkich płyt postojowych.

Przedmiot procedur:

Przedmiotem procedur jest określenie zasad, obszarów odpowiedzialności oraz niezbędnych czynności dla zapewnienia bezpiecznego i płynnego ruchu naziemnego SP, pojazdów i osób.

Zakres stosowania procedur:

Zakresem stosowania procedur objęte są wszystkie czynności oraz ruch SP, osób i pojazdów na płytach postojowych.

Na lotnisku Warszawa/Modlin dostępne są następujące płyty postojowe:

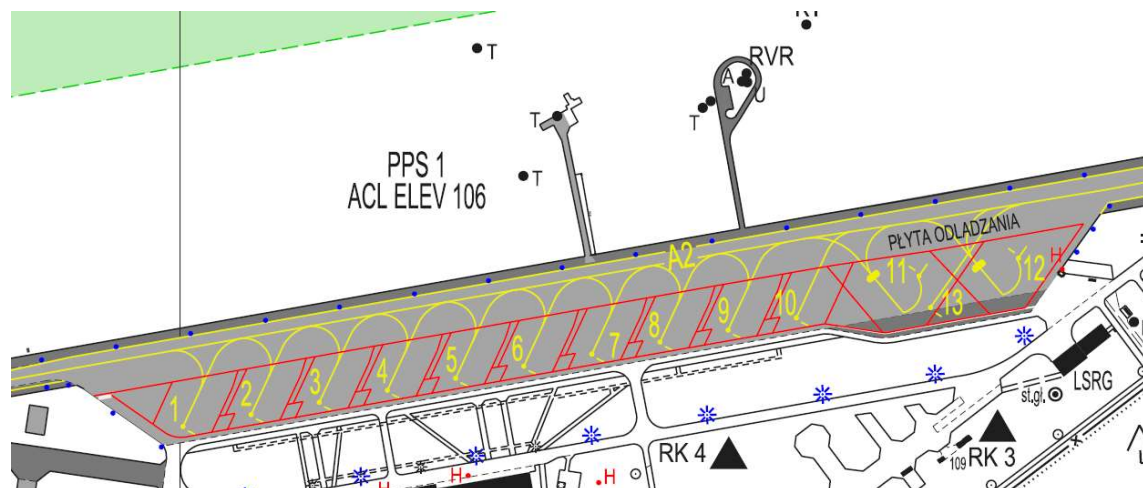
PPS 1

Główna płyta postojowa, na której znajduje się 13 stanowisk postojowych.

Stanowisko nr 13 składa się ze stanowisk nr 11 i 12, które stanowią płytę do odladania.

Stanowisko nr 13 przystosowane do postoju SP kodu D i E zgodnie z rozdziałem nr 28 części E INOP.

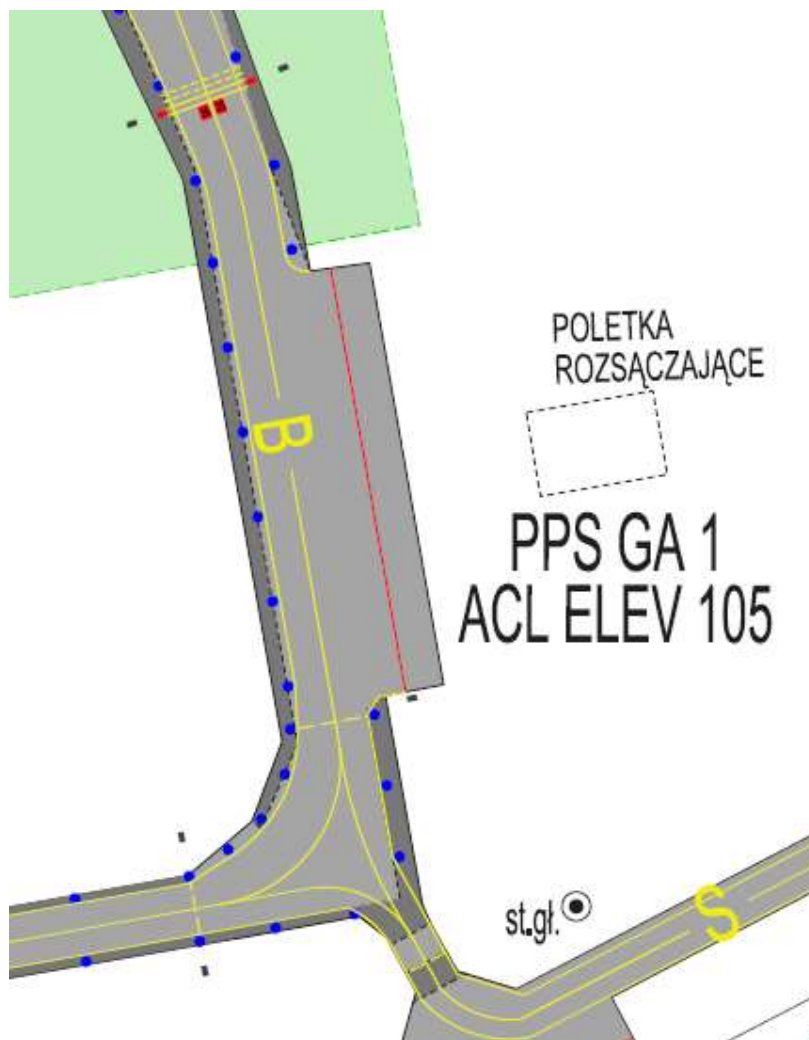
Funkcja zarządzania płytą postojową realizowana jest poprzez KRN w współpracy z DOPL, SRL oraz KZT (zasady opisane poniżej w pkt. „Zasady ogólne”).



PPS GA 1

Płyta postojowa dla SP lotnictwa ogólnego.

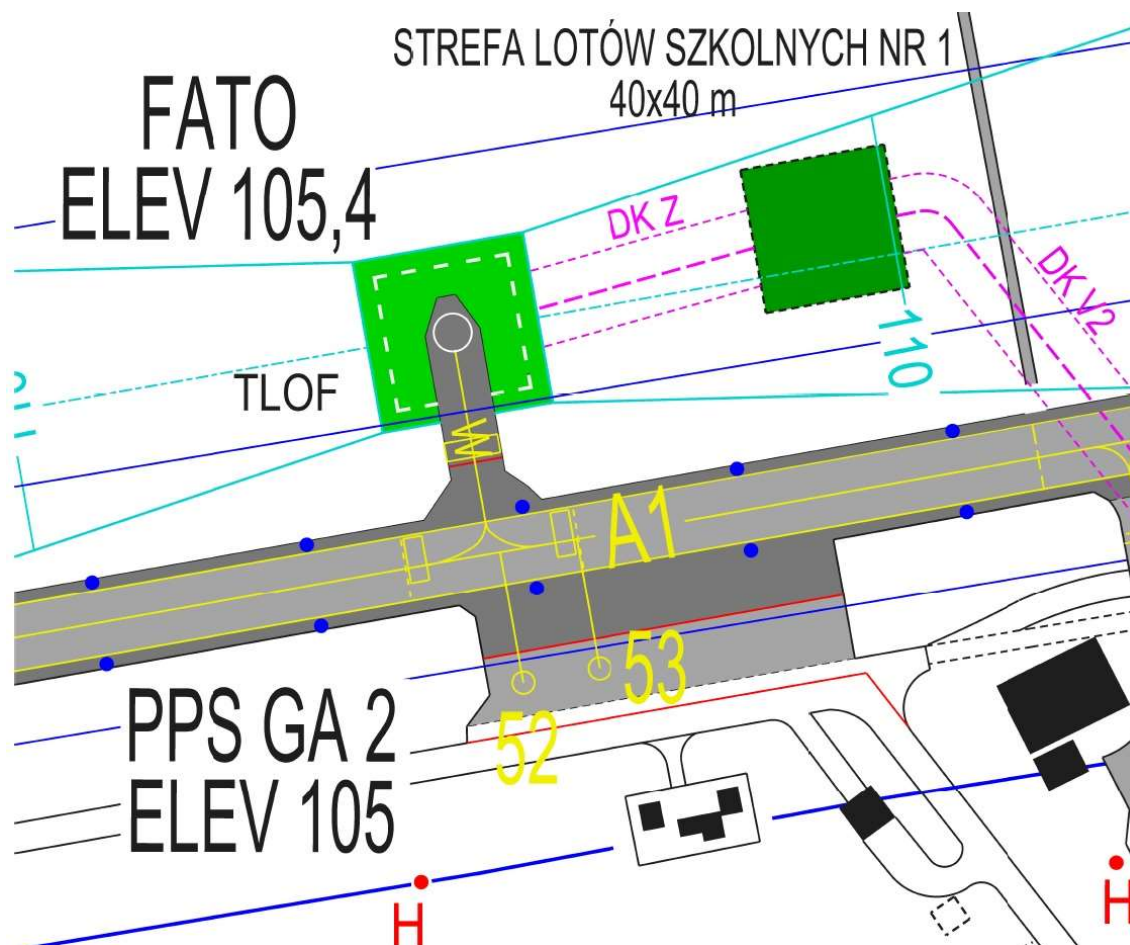
Funkcja zarządzania płytą postojową realizowana jest poprzez KRN we współpracy z DOPL, SRL oraz KZT (zasady opisane poniżej w pkt. „Zasady ogólne”).



PPS GA 2

Płyta postojowa dla SP lotnictwa ogólnego.

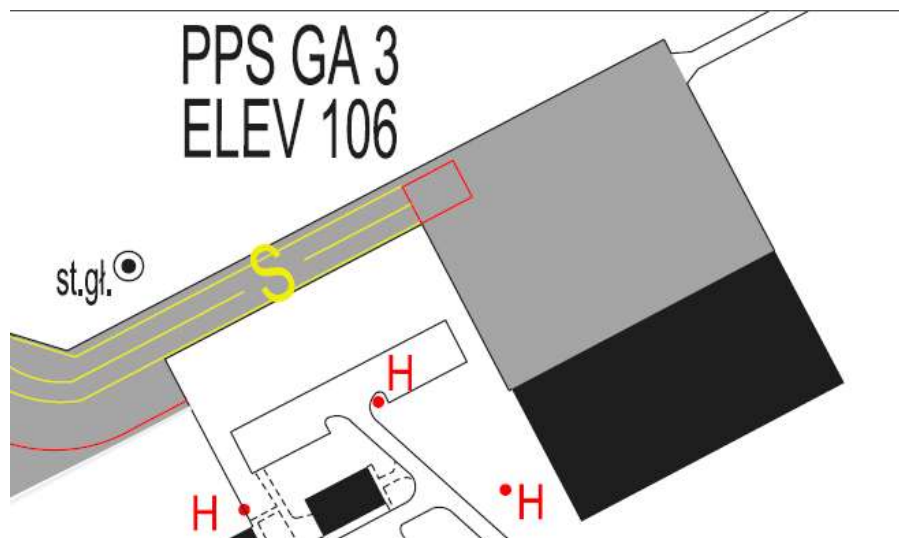
Funkcja zarządzania płytą postojową realizowana jest poprzez KRN we współpracy z DOPL, SRL oraz KZT (zasady opisane poniżej w pkt. „Zasady ogólne”).



PPS GA 3

Płyta postojowa dla SP lotnictwa ogólnego.

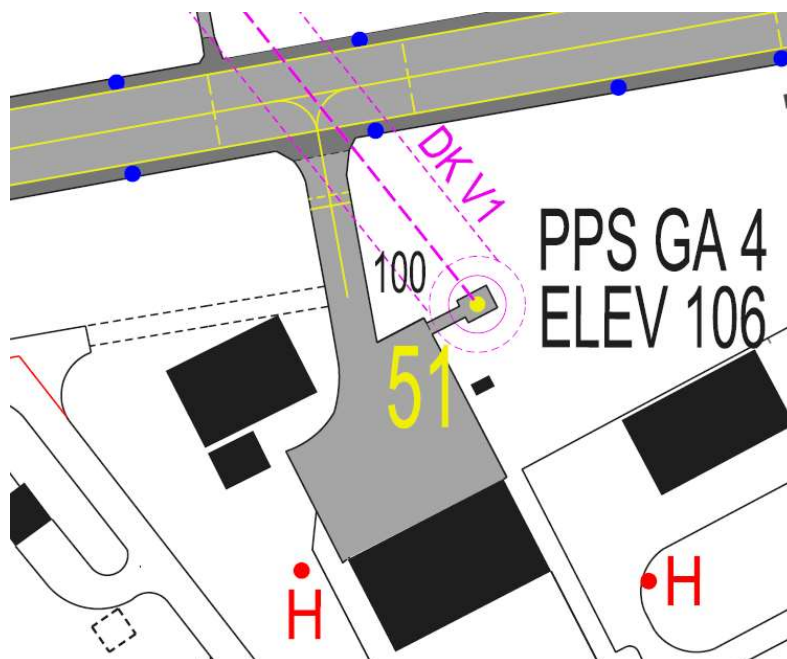
Funkcja zarządzania płytą postojową realizowana jest poprzez KRN we współpracy z DOPL, SRL oraz KZT (zasady opisane poniżej w pkt. „Zasady ogólne”).



PPS GA 4

Płyta postojowa dla lotnictwa ogólnego.

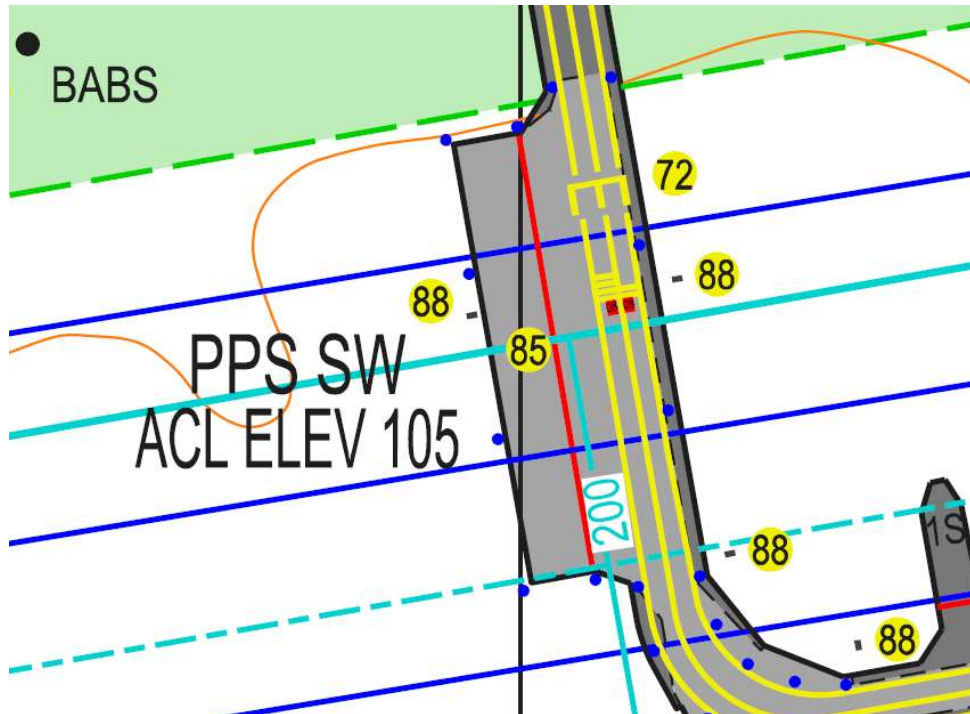
Funkcja zarządzania płytą postojową realizowana jest poprzez użytkownika lotniska – firmę Salt Aviation Sp. z o.o. na podstawie umowy dzierżawy terenu.



PPS SW

Płyta postojowa – stanowisko wydzielone.

Funkcja zarządzania płytą postojową realizowana jest poprzez KRN we współpracy z DOPL, SRL oraz KZT (zasady opisane poniżej w pkt. „Zasady ogólne”).



Zasady ogólne

- Funkcja zarządzania płytami postojowymi realizowana jest poprzez KRN we współpracy z DOPL, SRL oraz KZT. Zasady współpracy polegają na przekazywaniu informacji dotyczących:
 - 1) planowanych przylotów i odlotów SP,
 - 2) przydzielanych lub wyłączanych z użytkowania stanowisk,
 - 3) naruszeń przepisów obowiązujących w obrębie płyty postojowej przez personel agenta obsługi naziemnej **lub personel podmiotu wykonującego własną obsługę naziemną**, załóg SP oraz służb wykonujących czynności operacyjne.
- Do zadań KRN należy kierowanie naziemnym ruchem lotniczym zgodnie z obowiązującymi aktualnymi procedurami, poleceniami SRL oraz DOPL.
- KRN utrzymuje łączność z załogą SP przy pomocy obowiązujących sygnałów wzrokowych. Sygnały należy przekazywać z użyciem pałeczek.
Uwaga: W porze nocnej oraz w warunkach ograniczonej widzialności (LVP) używa się pałeczek świetlnych.
- KRN jest odpowiedzialny za zapewnienie bezpieczeństwa w polu ruchu naziemnego dla poruszających się SP od momentu przejścia odpowiedzialności od SRL do czasu sygnału o podstawieniu bloków. Nadzór nad pracą KRN oraz bezpieczeństwem obsługi w ruchu płytowym sprawuje DOPL.
- Za sprawny i bezpieczny ruch pasażerski na płytach postojowych odpowiada AON, pod nadzorem KRN.

Szczegółowy zakres zadań i obowiązków KRN

- Ustawianie SP na stanowiskach płyt postojowych w sposób umożliwiający bezpieczne manewrowanie nimi oraz obsługę zgodnie z przyjętymi aktualnymi procedurami.
- Ułatwianie załogom SP wykonywania manewrów na płytach postojowych, przez wskazywanie kierunku bezpiecznego kołowania.
- Ubezpieczenie/zabezpieczenie SP w czasie kołowania w pobliżu przeszkód stałych.
- Nadzór nad bezpieczeństwem ruchu SP, pojazdów oraz pieszych na płytach postojowych, drogach technicznych, podczas wykonywanych czynności operacyjnych.
- Stałe monitorowanie nawierzchni wszystkich płyt postojowych (raportowanie DOPL).
- Współpraca z DOPL, KZT oraz SRL w zakresie przydzielania stanowisk, oraz zgłaszanie nieprawidłowości i odstępstw od ogólnie przyjętych procedur.
- Udział w akcji ratowniczej w zakresie określonym w PDSZ.
- Dbłość o sprawność powierzonych urządzeń i środków niezbędnych do wykonania zadań KRN.
- Stosowanie się do zapisów instrukcji obowiązujących na stanowisku KRN.
- Monitorowanie stanu nawierzchni pola manewrowego oraz znaków pionowych i poziomych lotniska, w trakcie wykonywanych obowiązków, lub na polecenie DOPL.
- Wykonywanie innych poleceń swoich przełożonych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa w polu ruchu naziemnego.

Uprawnienia KRN

- Koordynowania czynności załogi SP w trakcie ustawiania SP na dedykowanym stanowisku.
- Wykonywania funkcji „Follow Me” w polu ruchu naziemnego lotniska, tj. prowadzenie SP do/z wyznaczonych płyt postojowych do wyznaczonych przez SRL części pola manewrowego.
- Prowadzenia pojazdów lub kolumn pojazdów w polu manewrowym zgodnie z aktualnymi procedurami.
- Nadzoru nad pojazdami i osobami w polu ruchu naziemnego, łącznie z prawem do wydawania poleceń.
- Używania samochodu służbowego „Follow Me” do poruszania się w polu ruchu naziemnego, w ruchu normalnym i uprzywilejowanym.
- Używania łączności radiowej zgodnie z obowiązującymi instrukcjami.
- Monitorowania stanu nawierzchni pola manewrowego znaków pionowych i oznakowania poziomego.
- Wykonywania powierzonych czynności w czasie wprowadzania i obowiązywania procedur w warunkach ograniczonej widzialności (LVP).

14.1.1. Przekazywanie statków powietrznych pomiędzy organem Służb Ruchu Lotniczego, a organem zarządzania płytą postojową

- 14.1.2. Każdorazowo punkt przejęcia odpowiedzialności za kołujący SP jest określany przez SRL. KRN jest odpowiedzialny za zapewnienie bezpieczeństwa w polu ruchu naziemnego dla poruszających się SP od momentu przejęcia odpowiedzialności od SRL do czasu przekazania sygnału o podstawieniu bloków. Nadzór nad pracą KRN oraz bezpieczeństwem obsługi w ruchu płytowym sprawuje DOPL.

14.2. Przydział stanowisk postojowych dla statków powietrznych

- 14.2.1. KRN po otrzymaniu informacji od SRL o lądującym SP analizuje aktualną sytuację na płytach i, w porozumieniu z KZT oraz DOPL, przydziela stanowisko postojowe. Planuje i analizuje sposób kołowania i ustawienia SP na dedykowanym stanowisku, a następnie kieruje się

do określonego przez SRL punktu przejęcia odpowiedzialności za kołujący SP. Podczas przydzielania stanowiska postojowego KRN wraz z KZT uwzględnia wielkość/kod SP, potrzeby w zakresie obsługi, stan stanowiska postojowego (tankowanie, załadunek/wyładunek, odladanie, zasilanie, itp.) oraz planowany ruch innych SP na płytach postojowych. Po podjęciu decyzji o wyznaczeniu stanowiska postojowego i zweryfikowaniu jego stanu, KRN przekazuje drogą radiową do SRL informację o gotowości stanowiska na przyjęcie SP.

- 14.2.2. Po opuszczeniu drogi kołowania załoga SP przed wkołowaniem na płytę nawiązuje kontakt wzrokowy z oczekującym KRN i stosując się do jego sygnałów przekazywanych pałeczkami, ustawia SP w wyznaczonym miejscu. KRN powinien znajdować się w polu widzenia załogi SP i pozostawać w stałym kontakcie wzrokowym do momentu bezpiecznego ustawienia SP.
- 14.2.3. Czynności KRN w stosunku do obsługiwanego SP kończą się w momencie, gdy SP zostanie bezpiecznie ustawiony na stanowisku postojowym oraz zostaną podstawione bloki pod przednią goleń.
- 14.2.4. Wszelkie sytuacje szczególne równoznaczne z brakiem gotowości stanowiska lub płyty na przyjęcie SP powinny być zgłaszane przez KRN do SRL drogą radiową.
- 14.2.5. SP może kołować bez asysty KRN, zgodnie z oznakowaniem poziomym jeśli zna topografię, jest stałym użytkownikiem, sytuacja ruchowa umożliwi bezpieczne samodzielne poruszanie się, a załoga SP w trakcie trwania całego manewru nie ma ograniczonego pola widzenia. Decyzję o samodzielnym kołowaniu SP podejmuje SRL.


14.3. Uruchamianie silnika i wypychanie statków powietrznych

- 14.3.1. Informację o planowanym odlocie SP i zezwolenie na uruchomienie silników KRN otrzymuje drogą radiową od SRL.
- 14.3.2. Zezwolenie na uruchomienie silników załoga SP otrzymuje drogą radiową od SRL
SRL podaje drogą radiową do wiadomości KRN informację o wydanej zgodzie na wykonanie operacji push-back, lub **uruchomienia na stanowisku**, podając znaki rejestracyjne SP lub numer stanowiska postojowego z którego będzie wykonywany manewr.
KRN potwierdza przyjęcie tej informacji, co jednocześnie oznacza potwierdzenie asystowania przy operacji push-back lub wykołowania ze stanowiska postojowego.
- 14.3.3. Po uzyskaniu zezwolenia załoga SP, za pomocą sygnałów wzrokowych otrzymanych od KRN, uruchamia silniki. (Procedura uruchamiania silników z udziałem KRN, jest wykonywana tylko na życzenie załogi SP, SRL lub DOPL.)
- 14.3.4. KRN sprawdza czy nie ma zagrożenia dla wykonania manewru i potwierdza sygnał (wszystko w porządku).
- 14.3.5. KRN przekazuje sygnały stojąc twarzą zwrócony do załogi SP, w polu jego widzenia.
- 14.3.6. KRN może zabronić lub przerwać procedurę uruchamiania silnika/ów lub kołowania w przypadku możliwości zaistnienia przesłanki do wypadku lub innej sytuacji stwarzającej zagrożenie dla ludzi lub sprzętu w obrębie płyty postojowej.

14.4. Koordynacja ruchu naziemnego (marschalling) i służby pojazdów prowadzących (Follow-me)

- 14.4.1. KRN w trakcie podawania sygnałów powinien zająć taką pozycję, aby znajdować się cały czas w polu widzenia załogi SP, a podawane sygnały muszą być czytelne, widoczne i jednoznaczne. Niestosowanie się do powyższego zalecenia może doprowadzić do niezrozumienia sygnału lub jego błędnej interpretacji, a w konsekwencji do zagrożenia bezpieczeństwa SP, ludzi lub urządzeń.

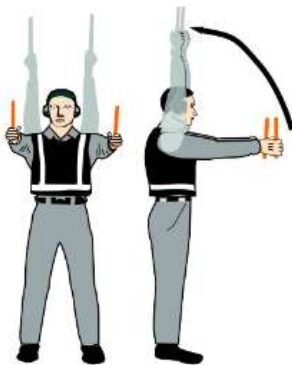
14.4.2. Sygnały podawane od koordynatora do załogi SP:



1. Skrzydłowy/kierujący


Podnieść prawą rękę nad głowę z pałeczką skierowaną do góry; poruszać skierowaną w dół pałeczką trzymaną w lewej ręce w kierunku ciała.

Uwaga. — Za pomocą tego sygnału osoba znajdująca się przy końcu skrzydła statku powietrznego informuje pilota / marshallera / operatora operacji wypychania, że ruch statku powietrznego do/z pozycji parkingowej może odbywać się bez przeszkód.



2. Wskazanie stanowiska postojowego

Podnieść ręce w pełni wyprostowane nad głowę z pałeczkami skierowanymi do góry.



3. Kieruj się do następnego koordynatora ruchu naziemnego lub w kierunku podanym przez wieżę/kontrolę naziemną

Skierować obydwie ręce do góry, opuścić i wyciągnąć ręce przed siebie, pałeczkami wskazując kierunek do następnego koordynatora ruchu naziemnego lub strefy kołowania.



5. Poruszaj się do przodu

Zgiąć rozciągnięte ręce w łokciach i poruszać palcami do góry i na dół od wysokości klatki piersiowej do wysokości głowy.



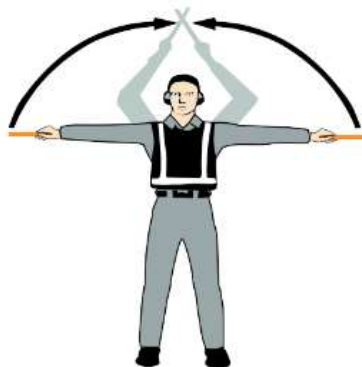
4. a) Skręć w lewo (z punktu widzenia pilota)

Prawa ręka z pałeczką ułożoną pod kątem 90 stopni do tułowia, lewą ręką wykonywać sygnał „poruszaj się do przodu”. Tempo pokazywania sygnału wskazuje pilotowi szybkość zakrętu statku powietrznego.



5. b) Skręć w prawo (z punktu widzenia pilota)

Lewa ręka z pałeczką ułożoną pod kątem 90 stopni do tułowia, prawą ręką wykonywać sygnał „poruszaj się do przodu”. Tempo pokazywania sygnału wskazuje pilotowi szybkość zakrętu statku powietrznego.



6. a) Zatrzymanie zwykłe

W pełni rozciągnąć ręce z palcami pod kątem 90 stopni do tułowia i powoli podnieść je nad głowę, aż do skrzyżowania palców.



6. b) Zatrzymanie awaryjne

Szybko wyprostować ręce z palcami nad głowę, krzyżując palce.



7. a) Włącz hamulec

Podnieść rękę z otwartą dłonią trochę powyżej wysokości barku. Utrzymując kontakt wzrokowy z załogą statku powietrznego, zaciśnąć pięść. **Nie ruszać** aż do momentu otrzymania potwierdzenia (kciuk skierowany do góry) od załogi statku powietrznego.



7. b) Zwolnij hamulec

Podnieść rękę z zaciśniętą pięścią trochę powyżej wysokości barku. Utrzymując kontakt wzrokowy z załogą statku powietrznego, otworzyć dłoń. **Nie ruszać** aż do momentu otrzymania potwierdzenia (kciuk skierowany do góry) od załogi statku powietrznego.



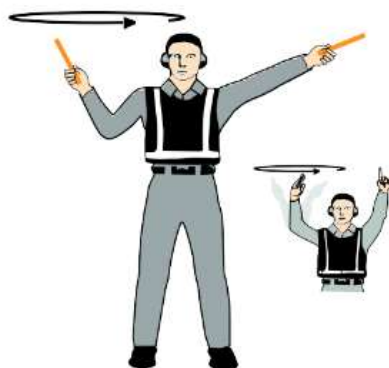
8. a) Podstawki podłożone

Z rękoma z pałeczkami w pełni wyprostowanymi nad głową przesunąć pałeczkami do siebie aż do ich zetknięcia. **Zaczekać** na potwierdzenie od załogi statku powietrznego.



8. b) Podstawki usunięte

Z rękoma z pałeczkami w pełni wyprostowanymi nad głową odsunąć pałeczki od siebie. **Nie usuwać** podstawek bez potwierdzenia od załogi statku powietrznego.



9. Uruchomić silnik(i)

Podnieść prawą rękę do poziomu głowy z pałeczką skierowaną do góry i rozpocząć ruch okrężny dłonią. Jednocześnie lewą ręką podniesioną ponad poziom głowy wskazać silnik do uruchomienia.



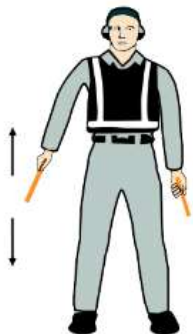
10. Wyłączyć silnik(i)

Wyciągnąć rękę z pałeczką przed siebie na poziomie barku, podnieść rękę z pałeczką do szczytu lewego barku i przesunąć pałeczkę do szczytu prawego barku „odcinającym” ruchem przez gardło.



11. Zmniejsz prędkość

Poruszać wyprostowanymi rękoma w dół, wykonując gest „przyklepywania”, poruszając pałeczkami w górę i w dół od talii do kolan.



12. Zmniejsz obroty silnika(ów) po stronie wskazywane

Ręce opuszczone, pałeczki zwrócone do ziemi, *lewą* lub *prawą* pałeczką poruszać w górę i w dół, w celu wskazania, że liczba obrotów *lewego(ych)* lub *prawego(ych)* silnika(ów) powinna być zmniejszona.



13. Cofaj się

Ręce przed sobą na wysokości talii i poruszać nimi okrężnymi ruchami do przodu. W celu zatrzymania cofania użyć sygnałów 6 a) lub 6 b).



14. a) Zakręty w czasie cofania (ogon w prawo)

Lewa ręka skierowana w dół, prawą ręką poruszać z położenia pionowego nad głową do położenia poziomego z przodu.



14. b) Zakręty w czasie cofania (ogon w lewo)

Prawa ręka skierowana w dół, lewą ręką poruszać z położenia pionowego nad głową do położenia poziomego z przodu.



15. Potwierdzenie/Wszystko w porządku

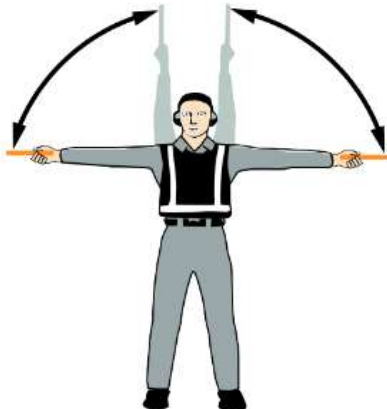
Podnieść prawą rękę do poziomu głowy z pałeczką skierowaną do góry lub pokazać dłoń z kciukiem wyprostowanym do góry, lewa ręka pozostaje wzdłuż ciała przy kolanie.

Uwaga. — Sygnał ten jest stosowany także jako sygnał łączności technicznej/obsługi.



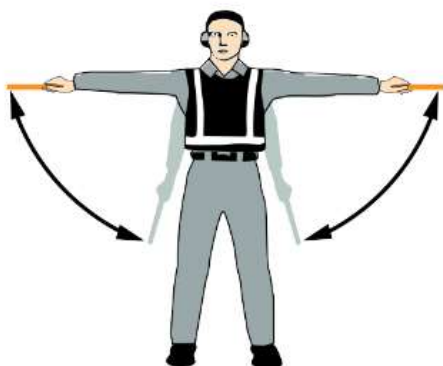
16. Zawis*

Ręce z pałeczkami w pełni rozciągnięte pod kątem 90 stopni do boków.



17. Wejść wyżej*

Ręce z palcami w pełni rozciągnięte pod kątem 90 stopni do boków, z dłońmi obróconymi do góry, wykonują ruchy do góry. Tempo ruchu rąk wskazuje szybkość wznoszenia.



18. Zejść niżej*

Ręce z palcami w pełni rozciągnięte pod kątem 90 stopni do boków, z dłońmi obróconymi do dołu, wykonują ruchy do dołu. Tempo ruchu rąk wskazuje szybkość zniżania.



19. a) Leć poziomo w lewo (z punktu widzenia pilota)*

Rozciągnąć rękę poziomo w prawo pod kątem 90 stopni do ciała. Szerokim ruchem poruszać drugim ramieniem w tym samym kierunku.



19. b) Leć poziomo w prawo (z punktu widzenia pilota)*

Rozciągnąć rękę poziomo w lewo pod kątem 90 stopni do ciała. Szerokim ruchem poruszać drugim ramieniem w tym samym kierunku.



20. Ląduj*

Skrzyżować ręce z pałeczkami skierowanymi w dół z przodu ciała.

14.4.3. Sygnały podawane od załogi SP do KRN:

Uwaga: Sygnały te są przeznaczone do podawania przez załogę z kabiny SP. Sygnały wykonuje on rękami dobrze widzianymi przez KRN, a w razie potrzeby oświetlonymi w celu ułatwienia widzenia ich przez KRN.

- a) Hamulce włączone/wyłączone.
 - **Uwaga:** Moment, w którym dłoń jest zamknięta lub palce dłoni są wyprostowane, wskazuje odpowiednio chwilę włączenia lub zwolnienia hamulców.
 - Hamulce włączone – podniesione poziomo przed twarzą ramię i dłoń z palcami wyprostowanymi, a następnie zamykanie dłoni.
 - Hamulce zwolnione – podniesione poziomo przed twarzą ramię z zamkniętą dłonią, a następnie wyprostowanie palców.
- b) Podstawki.
 - Podłożyć podstawki – ramiona wyprostowane, dłonie zwrócone na zewnątrz, ruchy ramionami do środka ze skrzyżowaniem ich przed twarzą.
 - Wyjąć podstawki – ramiona skrzyżowane przed twarzą, dłonie odwrócone na zewnątrz, ruchy ramionami na zewnątrz.
- c) Gotów do uruchomienia silników.
 - Podniesiona odpowiednia liczba palców jednej ręki wskazująca numer silnika, który ma być uruchomiony.

14.5. Bezpieczeństwo.

- 14.5.1. Wykonywanie prób silników SP możliwe jest na płycie postojowej samolotów PPS 1 (dysze gazów wylotowych skierowane na północną stronę) oraz drodze kołowania DK-A2 (dysze gazów wylotowych skierowane na wschodnią lub zachodnią stronę). Przeprowadzanie prób silników jest możliwe tylko po uzyskaniu zezwolenia od SRL.
- 14.5.2. Ustawianie SP na płytach postojowych powinno się odbywać zgodnie z oznakowaniem poziomym. W sytuacjach niestandardowych KRN ma prawo ustawiać SP z pominięciem oznakowania poziomego, tak aby zapewnić bezpieczeństwo w trakcie trwania całego manewru.
- 14.5.3. W przypadku braku oznakowania poziomego na stanowisku, ustawianie SP może odbywać się wyłącznie na podstawie sygnałów podawanych przez KRN.
- 14.5.4. W przypadku zaistnienia incydentu lub wypadku, oraz gdy wymaga tego sytuacja na płycie postojowej, KRN może stosownie do zaistniałych okoliczności zagrożenia bezpieczeństwa, wstrzymać ruch, powiadamiając SRL.
- 14.5.5. Miejsce postoju SP powinno być tak usytuowane, aby zapewniało bezpieczną odległość od innych obiektów/ SP, nie mniejszą niż wymaga tego kod danego SP.
- 14.5.6. Jeżeli kołowanie odbywa się w pobliżu przeszkody, KRN powinien zająć taką pozycję, z której utrzymuje stały kontakt wzrokowy z SP, widzi jego skrzydło oraz omijaną przez niego przeszkodę.
- 14.5.7. Jeżeli manewry SP połączone są z kołowaniem między przeszkodami, których usytuowanie wymaga jednoczesnej obserwacji obu skrzydeł, powinien być wprowadzony/wyprowadzony przez dwóch lub więcej KRN, powinni oni się znajdować w miejscach obserwacji SP i omijanych przeszkód i być widoczni przez KRN prowadzącego.
- 14.5.8. KRN nadzorujący SP każdorazowo powinien analizować, czy planowany manewr nie zagraża jego bezpieczeństwu oraz bezpieczeństwu ludzi i urządzeń, a w szczególności:
- czy podmuch wywołany pracą silników nie uszkodzi znajdujących się w zasięgu manewrującego SP innych SP, budynków, przeszkód stałych i ruchomych.
 - czy osoby lub pojazdy w ruchu nie znalazły się w odległości zagrażającej ich bezpieczeństwu.
 - czy uruchomienie silników nie spowoduje zagrożenia pożarowego.
 - czy droga kołowania, po której będzie się poruszał SP i stanowisko postojowe przewidziane do jego ustawienia są wolne od zanieczyszczeń, czy nie są blokowane przez inne przeszkody stałe i ruchome.
- 14.5.9. Miejsce postoju SP powinno być tak usytuowane, aby zapewniało odległość pomiędzy SP, a innymi SP lub obiektami nie mniejszą niż określona w tabeli:

LITERA KODU	NAJMNIEJSZA DOPUSZCZALNA ODLEGŁOŚĆ W METRACH
A	3,0
B	3,0
C	4,5
D	7,5
E	7,5

14.6. Postępowanie w przypadku nie stosowania się załogi SP do sygnałów podawanych przez KRN

W przypadku nie stosowania się załogi SP do poleceń KRN, należy:

- zatrzymać SP;
- ponownie przekazać sygnał „stosuj się do moich poleceń”, a następnie sekwencję sygnałów do których wykonania nie zastosowała się załoga SP;
- powiadomić SRL i DOPL;
- opisać zaistniałą sytuację w raporcie z przebiegu dyżuru.

14.7. Ruch pojazdów i pieszych w trakcie ustawiania SP

W trakcie ustawiania SP przez KRN, ruch pojazdów i osób jest całkowicie zabroniony, w pobliżu ustawiającego, na drogach bezpośrednio przylegających do danego stanowiska oraz pomiędzy ustawianym SP, a KRN.

14.8. Nadzór nad pasażerami w obrębie płyt postojowych

- Za bezpieczeństwo pasażera w obrębie SP oraz płynny ruch pasażerów po wyznaczonych do tego celu ścieżkach odpowiada **agent obsługi naziemnej lub podmiot wykonujący własną obsługę naziemną**, który jest zobowiązany do zapewnienia niezbędnej ilości personelu do prawidłowego realizowania tej funkcji.
- **agent obsługi naziemnej lub podmiot wykonujący własną obsługę naziemną** zobowiązany jest do egzekwowania i przestrzegania wszystkich zapisów INOP również przez obsługiwane przez niego załogi SP poruszające w obrębie płyt postojowych, pasażerów, oraz podmioty wykonujące czynności **na jego rzecz**.