

### CZĘŚĆ 3. DANE SZCZEGÓŁOWE O LOTNISKU.

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

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

##### 3.1.1. Nazwa lotniska:

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

##### 3.1.2. Klasyfikacja lotniska:

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

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

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

*Centrum Usług Logistycznych 00-789 Warszawa*

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

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

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

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

**UWAGA!**

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

**3.1.4. Zarządzanie ruchem lotniczym.**

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

**3.1.5. Położenie lotniska.**

1. Położone jest w odległości 10 km w kierunku 300° GEO od centrum miasta stołecznego Warszawy.
2. Jako punkt odniesienia lotniska (ARP) przyjęto środek Pasa Drogi Startowej (PDS).
3. Koordynaty geograficzne punktu odniesienia lotniska określone wg światowego systemu geodezyjnego: WGS - 84 wynoszą:  
**52° 16'09,0"N                      020° 54'26,0" E**
4. Undulacja geoidy: w ARP lotniska = 31,32, w THR 10R = 31,29, w THR 28L = 31,30
5. Temperatura odniesienia +19° C.
6. Elewacja lotniska wynosi **107,2** m AMSL (ponad średnim poziomem morza).  
Natomiast w odniesieniu do progów PS i PDS wygląda to zgodnie z poniższą tabelą:

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

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

### 3.1.6. Charakterystyka przedpola lotniska.

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

### 3.1.7. Zgodnie z Załącznikiem 4 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym pkt 2.15 ppkt 2.15.4 – „Zalecenie – dla dużych rejonów węzłów lotnisk, powinna być zastosowana ujednolicona, zaokrąglona wartość deklinacji magnetycznej, tak aby procedury, które służą grupie lotnisk, korzystały z jednej, wspólnej wartości deklinacji” – dla lotniska Warszawa-Babice wartość deklinacji magnetycznej podawana jest na mapach w AIP VFR EPBC.

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

### 3.2.1. Drogi startowe.

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

Wydanie I / 2011	Strona 3 z 27
Numer zmiany: 11/15.05.2023 r.	

Wymiary, kierunek geograficzny i magnetyczny oraz rodzaj nawierzchni DS:

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

Wymiary, kierunek geograficzny i magnetyczny oraz rodzaje nawierzchni PS:

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

- DS posiada boczne pasy bezpieczeństwa o szerokości 95 m na południe i 60 m na północ od linii środkowej drogi startowej.
- Wszystkie operacje (lądowania/starty) statków powietrznych są wykonywane z wykorzystaniem DS - 1 lub DS. - 2.
- Śmigłowce mogą startować i lądować z/na progu „10R” DS.

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

1. dla DS

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

**3.2.3. Drogi kołowania.**

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

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

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



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

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

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

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

## 3.3. Wyposażenie lotniska.

### 3.3.1. Urządzenia radiowe.

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

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

### 3.3.2 Urządzenia radionawigacyjne oraz system świetlny lotniska.

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

Brak urządzeń radionawigacyjnych.

#### 2. Lotniskowe światła sygnalizacyjne:

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

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

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

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

#### **3.4.1. Obsługa pasażerska.**

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

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

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

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

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

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

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

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



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

### 3.6.2. Strefa ruchu nadlotniskowego ATZ.

Linia łącząca następujące punkty:

#### Segment A

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

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

#### Segment B

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

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

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

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

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

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

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

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

**3.7.1. Strefa – EP TRA 25.**

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

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

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

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

**3.7.2. Strefa BABICE AREA**

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

***Uwaga!***

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

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

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

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

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

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

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

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

**ZULU** 52°17'25"N 021°00'39"E

**FOXTROT** 52°15'39"N 020°44'08"E

**LIMA** 52°20'00"N 020°53'00"E

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

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

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

JULIETT – LIMA – **EPBC**

WAR - FOXTROT – **EPBC**

DELTA – ZULU – **EPBC**

MIKE – ZULU – **EPBC**

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

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

### 3.9. Wykonywanie lotów

#### **UWAGA!**

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

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

### 3.9.1. Krąg nadlotniskowy.

1. Krąg nadlotniskowy:

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

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

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

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

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

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

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

### 3.9.2. Procedury ograniczenia hałasu.

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



**1. Przy wykorzystaniu RWY 10.**

- 1) Start i wznoszenie do wysokości 396 m/1300 ft AMSL (290m/951ft AGL) do skrzyżowania ul. Powązkowskiej z ul. Armii Krajowej, zakręt w lewo na kurs 049° GEO z naborem wysokości do 556 m/1823ft AMSL (450m/1476 ft AGL) i lot do rzeki Wisły.
- 2) Przed dolotem do rzeki Wisły zakręt w lewo na kurs 305° MAG, a następnie lot po zachodnim skraju rzeki Wisły do północno-zachodniego skraju Huty „Arcelor Mittal Warszawa”. Nad mostem Północnym zgłosić „pozycję z wiatrem”.
- 3) Zakręt w lewo na kurs 239° GEO i lot po zachodnim skraju huty do czwartego zakrętu na kurs lądowania.
- 4) Wprowadzenie w czwarty zakręt wykonać na wysokości 457 m/ 1500 ft AMSL (351m/1151ft AGL).

**2. Przy wykorzystaniu RWY 28.**

- 1) Start i wznoszenie do pierwszego zakrętu do wysokości nie większej niż 457m/1500 ft AMSL (351m/1151ft AGL), następnie zakręt w prawo na kurs 059° GEO i lot z naborem wysokości do 556 m/1823 ft AMSL (450m/1476ft AGL) i dalej lot po zachodnim skraju Huty „Arcelor Mittal Warszawa” w kierunku rzeki Wisły.
- 2) Przed dolotem do rzeki zakręt w prawo na kurs 125° MAG, a następnie po zachodnim skraju rzeki do ul. Armii Krajowej. Nad mostem Północnym zgłosić „pozycję z wiatrem”.
- 3) Zakręt w prawo na kurs 229° GEO i lot do czwartego zakrętu na kurs lądowania.
- 4) Czwarty zakręt wykonać na wysokości 396 m / 1300 ft AMSL (290m / 951ft AGL).

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

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

**3.10.2. Procedura odlotu od lotniska.**

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

**3.11. Wykonywanie lotów nocnych.**

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

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

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

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

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

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

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

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

Miejsce celowo pozostawione puste

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

**Uwaga!**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.15. Loty modeli.

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

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

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

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

#### 3.17.1. Ogólne zasady.

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



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

1. Podlot w na płytę postojową nr 1 (załącznik nr 2).
  - 1) Śmigłowiec startuje z rejonu płyty postojowej nr 5 lub 6 z dogodnym kursem magnetycznym z uwzględnieniem przeszkód oraz kierunku i siły wiatru;
  - 2) Podlot należy wykonywać nad drogami kołowania „ALFA 2” i „ALFA 1” do DS;
  - 3) Lądowanie na progu 10 DS z kursem **102° GEO** lub w wyznaczonym miejscu (bramce) przy drodze kołowania „BRAVO 2” na płycie postojowej nr 1.
2. Podlot pod hangar w rejon płyty postojowej nr 5 lub 6 (załącznik nr 2).
  - 1) Śmigłowiec startuje do podlotu z miejsca postoju z kursem magnetycznym **102° GEO**;
  - 2) Po osiągnięciu drogi kołowania „ALFA 1” wykonuje zakręt w prawo i kontynuuje podlot nad drogami kołowania „ALFA 1” i „ALFA 2” w rejon płyty postojowej nr 5 lub 6 i ląduje przy hangarze Nr 5 lub Nr 6.

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

1. Podlot na płytę postojową nr 1 (załącznik nr 2).
  - 1) Śmigłowiec startuje z rejonu płyty postojowej nr 5 lub 6 z dogodnym kursem magnetycznym z uwzględnieniem przeszkód oraz kierunku i siły wiatru;
  - 2) Podlot należy wykonywać nad drogami kołowania „ALFA 2” i „ALFA 1” do DS;
  - 3) Lądowanie na progu 10 DS z kursem **282° GEO** lub w wyznaczonym miejscu (bramce) przy drodze kołowania „BRAVO 2” na płycie postojowej nr 1.
2. Podlot pod hangar w rejon płyt postojowej nr 5 lub 6 (załącznik nr 2).
  - 1) Śmigłowiec startuje do podlotu z miejsca postoju z kursem **282° GEO**;
  - 2) Po osiągnięciu drogi kołowania „ALFA 1” wykonuje zakręt w prawo i kontynuuje podlot nad drogami kołowania „ALFA 1” i „ALFA 2” w rejon płyt postojowych nr 5 lub 6 i ląduje przy hangarze Nr 5 lub Nr 6.

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

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

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

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

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

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

**3.18.4 Oświetlenie.**

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

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

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

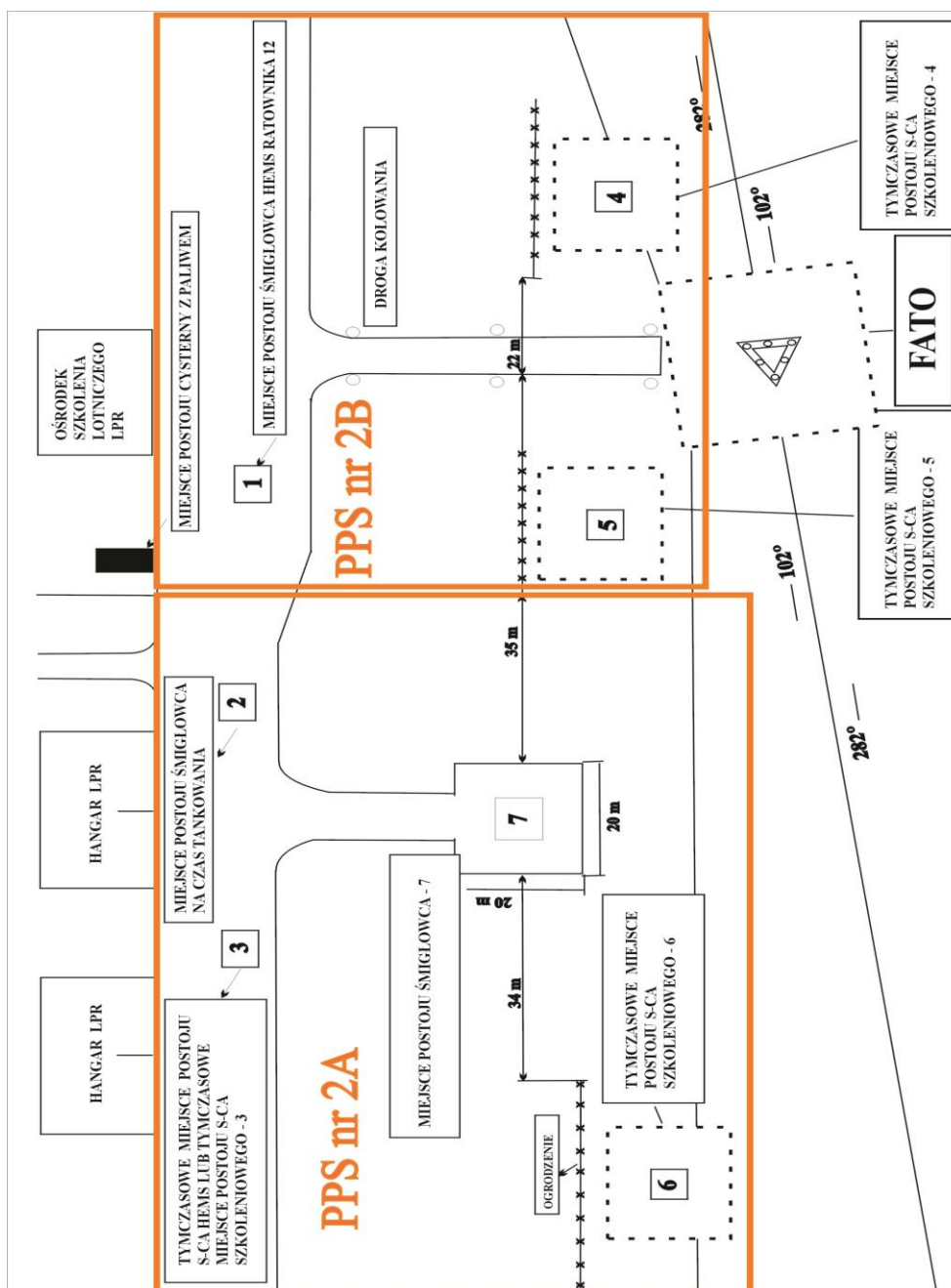
***Uwaga: Przed startem do lotu z zamiarem wejścia w CTR, obowiązkowo powiadomić służbę AFIS i ściśle współpracować Okęcie TWR w zakresie lotów planujących wlot w CTR OKĘCIE***

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

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

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

### 3.18.6 Schemat infrastruktury lotniska Lotniczego Pogotowia Ratunkowego



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

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

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

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

**3.20.2. Start z lotniska:**

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

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

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

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

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

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

**3.22. Procedury nastawiania wysokościomierza.**

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

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

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

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

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



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

### 3.24.2. Charakterystyka wybranych elementów klimatycznych lotniska:

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

## 5) Wiatr.

## 1. Przeważające kierunki wiatru w przebiegu miesięcznym:

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

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

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

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

**3.25. Informacje dodatkowe.**

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

**3.26. Opłaty lotniskowe**

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

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

1. W przypadku utraty orientacji geograficznej załoga statku powietrznego posiadająca łączność radiową stosuje się do instrukcji organu służby ruchu lotniczego ATS, z którym tą łączność utrzymuje lub utrzymywała.
2. W razie nie wznowienia orientacji geograficznej oraz nie uzyskania pomocy z ziemi załoga powinna przystąpić do wznowienia orientacji sposobem wzrokowym, ustalonym dla rejonu lotów lotniska Warszawa-Babice dla VFR w następujący sposób:
  - 1) Przy utracie orientacji w rejonie południowym lub południowo-zachodnim od lotniska wyjść na rzekę Wisłę z kursem 50 ° GEO i postępować zgodnie z ustaloną procedurą:
    - a) jeżeli średni kierunek koryta rzeki przebiega z kursem 325°-335° GEO, wykonać zakręt w lewo i wykonując lot wzdłuż rzeki Wisły dolecieć do m. Warszawa, a następnie do lotniska;
    - b) jeżeli średni kierunek koryta rzeki przebiega z kursem 275°-295° GEO, wykonać zakręt w prawo i wykonując lot wzdłuż rzeki Wisły dolecieć do m. Warszawa, a następnie do lotniska;
  - 2) W przypadku utraty orientacji w rejonie wschodnim lub południowo-wschodnim od lotniska wyjść na rzekę Wisłę z kursem 255° GEO, a jeżeli średni kierunek koryta rzeki przebiega z kursem 325°-335° GEO, wykonać zakręt w prawo i wykonując lot wzdłuż rzeki Wisły dolecieć do m. Warszawa, a następnie do lotniska;
  - 3) Przy utracie orientacji w rejonie północnym lub północno-wschodnim od lotniska wyjść na rzekę Wisłę z kursem 225° GEO i postępować zgodnie z ustaloną procedurą:
    - a) jeżeli średni kierunek koryta rzeki przebiega z kursem 275°-295° GEO, wykonać zakręt w lewo;
    - b) jeżeli kierunek koryta rzeki przebiega z kursem 325°-335° GEO, wykonać zakręt w prawo i wykonując lot wzdłuż rzeki Wisły dolecieć do m. Warszawa, a następnie do lotniska.

**3.27.2 Utrata łączności radiowej.**

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

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

### 3.27.3 Lotniska zapasowe

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



*Strona celowo pozostawiona pusta*

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