

Procedura zgłaszania informacji do publikacji w AIP.

- 1) Zintegrowany Pakiet Informacji Lotniczych (IAIP) dla Rejonu Informacji Powietrznej FIR Warszawa jest publikowany przez Służbę Informacji Lotniczej (AIS).
- 2) Zbiór Informacji Lotniczych (AIP) to publikacja zawierająca informacje lotnicze o charakterze trwałym, które mają istotne znaczenie dla żeglugi powietrznej. Czasowe zmiany o charakterze długotrwałym (3 miesiące lub dłużej) oraz informacje dotyczące zmian krótkotrwałych, zawierające dużą ilość tekstu i/lub grafiki, powinny być publikowane jako Suplementy do AIP. Informacje o szczególnym znaczeniu operacyjnym (stałe-jako zmiany do AIP i tymczasowe jako Suplementy do AIP) są publikowane w cyklu AIRAC.
- 3) Daty publikacji w cyklu AIRAC są określone w AIP Polska.
- 4) W imieniu zarządzającego lotniskiem Warszawa – Babice, kierownik lotniska lub jego zastępca ds. operacyjnych przygotowuje zgłoszenie zmiany danych lotniczych do publikacji, a po zatwierdzeniu przez Dyrektora CUL –zarządzającego lotniskiem osoba uprawniona przekazuje zgłoszenie do Służby Informacji Lotniczej pocztą elektroniczną
- 5) Zasady uzgadniania i procedury zgłaszania zmian dotyczących informacji lotniskowych określonych w AIP zawarte są w Porozumieniu Service Level Agreement (SLA) pomiędzy PAŻP a EPBC w sprawie dostarczania i publikowania danych w zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, zgodnie z wymaganiami dotyczące jakości danych i informacji lotniczych.
- 6) Formularz zgłoszenia zmiany do AIP POLSKA zawiera Porozumienie SLA z PAŻP.
- 7) Szczegółowe zasady „Regulacji i kontroli rozpowszechniania informacji lotniczych w cyklu AIRAC zostały zamieszczone w załączniku 15 ICAO oraz w Podręczniku służb informacji lotniczej (ICAO Doc. 8126).

1. Procedury wydawania NOTAM

- 1) NOTAM to wiadomość zawierająca informacje (na temat ustanowienia, stanu lub zmian urządzeń lotniczych, służb, procedur, a także o niebezpieczeństwie), których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi.
- 2) Informacje o stanie PRN i o funkcjonowaniu urządzeń z nim związanych, muszą być przekazane do lotniskowej służby informacji powietrznej (AFIS), aby mogły dostarczyć niezbędne informacje przylatującym i odlatującym statkom powietrznym. Informacje te muszą być na bieżąco aktualizowane, a wszelkie zmiany bezzwłocznie zgłaszane.

- 3) Warunki panujące w PRN oraz status operacyjny urządzeń z nim związanych jest monitorowany, a informacje mające znaczenie dla wykonywania operacji lub też mające wpływ na osiągi SP, muszą być zgłaszane. W szczególności są to informacje takie jak:
- a. Prace budowlane lub związane z utrzymaniem lotniska;
 - b. Uszkodzenia nawierzchni w PRN;
 - c. Śnieg, błoto pośniegowe lub warstwa lodu na RWY, DK lub płycie postojowej;
 - d. Obecności wody na RWY, DK lub PPS;
 - e. Zwały lub zaspasy śniegu w pobliżu RWY, DK lub PPS;
 - f. Inne tymczasowe zagrożenia, w tym zaparkowane statki powietrzne;
 - g. Awaria lub nieprawidłowe działanie wszystkich lub części pomocy wzrokowych na lotnisku;
 - h. Awaria podstawowego lub rezerwowego układu zasilania w energię elektryczną.
 - a. Zarządzający lotniskiem jest zobowiązany niezwłocznie zawiadomić instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania, z wyjątkiem sytuacji wynikających z normalnej eksploatacji lotniska, np. czyszczenie powierzchni manewrowych lotniska.
 - b. Wszelkie istotne informacje z zakresu funkcjonowania lotniska należy również przekazywać do Międzynarodowego Biura NOTAM jak niżej.
- 4) Informacje do publikacji NOTAM służba AFIS w razie konieczności z własnej inicjatywy w oparciu o Aneks nr 15 ICAO, ma obowiązek wypełnić "formularz zamówienia NOTAM" i wysłać w postaci nieprzetworzonej (w języku polskim) do AIS- Międzynarodowego Biura NOTAM w wersji elektronicznej na adres: nof@pansa.pl lub telefonicznie pod numerem 22 574 7174 (w razie konieczności natychmiastowego wysłania NOTAM) z prośbą o wydanie komunikatu NOTAM we wszystkich przypadkach, w których wymienione niżej informacje nabierają bezpośredniego znaczenia operacyjnego:
- a. Ustanowienie, zamknięcie lub istotne zmiany w użytkowaniu lotniska lub DK;
 - b. Ustanowienie, wycofanie lub istotne zmiany w działaniu służb lotniczych Ustanowienie i wycofanie lub istotne zmiany wzrokowych pomocy nawigacyjnych;
 - c. Przerwy lub włączenie do pracy głównych elementów systemów świetlnych lotniska;
 - d. Ustanowienie, wycofanie lub istotne zmiany procedur żeglugi powietrznej;

- e. Zaistnienie lub usunięcie znacznych niesprawności lub utrudnień na polu manewrowym;
 - f. Zmiany i ograniczenia dostępności paliwa,
 - g. Istotne zmiany dotyczące działania dostępnych środków i służb poszukiwania i ratownictwa;
 - h. Wprowadzenie, wycofanie lub przywrócenie do eksploatacji oznakowania znaczących przeszkód lotniczych;
 - i. Zmiany w przepisach wymagające podjęcia natychmiastowych działań np. Ustanowienie strefy zakazanej związanej z akcją SAR;
 - j. Obecność zagrożeń dla żeglugi powietrznej (ćwiczenia wojskowe, pokazy lotnicze, skoki spadochronowe itp. Wykonywane poza opublikowanymi miejscami);
 - k. Wzniesienie, usunięcie lub zmiany (wszystkich) przeszkód lotniczych w rejonie lotniska;
 - l. Ustanowienie lub wycofanie, jeśli to ma miejsce, lub zmiany w statusie stref zakazanych, ograniczonych lub niebezpiecznych;
 - m. Ustanowienie lub likwidacja stref, tras lub ich części, w których występuje możliwość przechwycenia i istnieje konieczność prowadzenia stałego nasłuchu na kanale alarmowym;
 - n. Przydzielanie, wycofanie lub zmiana wskaźników lokalizacji;
 - o. Istotne zmiany w poziomie ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska, (np. Zmiana kategorii);
 - p. Występowanie, usunięcie lub istotne zmiany niebezpiecznych warunków spowodowanych śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem, lub wodą na PRN;
 - q. Wybuch epidemii powodujący zmiany opublikowanych wymagań dotyczących szczepień i kwarantanny,
 - r. Prognozy o słonecznym promieniowaniu kosmicznym, jeśli są dostarczane;
 - s. Wystąpienie ważnych operacyjnie zmian w aktywności wulkanicznej;
 - t. Wypuszczenia do atmosfery materiałów radioaktywnych lub chemikaliów toksycznych;
 - u. Powadzenie akcji humanitarnej mającej wpływ na żeglugę powietrzną;
 - v. Inne zdarzenia mające wpływ na żeglugę powietrzną.
- 5) Poniższe informacje nie powinny być publikowane za pomocą NOTAM:
- a. Rutynowe prace konserwacyjne odbywające się na PPS i TWY, nie mające wpływu na bezpieczne poruszanie się SP;
 - b. Prace przy oznakowaniu RWY, jeśli operacje SP mogą odbywać się bezpiecznie na innych dostępnych RWY, lub gdy używany sprzęt może być, w razie potrzeby, usunięty;
 - c. Tymczasowe przeszkody znajdujące się w pobliżu lotniska, niemające wpływu na bezpieczeństwo operacji SP;

- d. Częściowe usterki urządzeń świetlnych lotniska nie mające bezpośredniego wpływu na operacje SP;
- e. Brak służb obsługujących płytę postojową oraz brak kierowania ruchem drogowym;
- f. Brak znaków wskazujących położenie i kierunek, a także innych znaków informacyjnych na PRN danego lotniska;
- g. Inne informacje o podobnym, tymczasowym charakterze.

2. Procedury wydawania SNOWTAM

- 1) SNOWTAM to NOTAM serii S używany do informowania załóg SP o pokryciu i zaleganiu na polu manewrowym różnych rodzajów śniegu, błota, lodu. SNOWTAM-y powinny być wydawane tylko wtedy, gdy pole manewrowe jest rzeczywiście pokryte śniegiem, błotem lub lodem;
- 2) AFIS EPBC w okresie zimowego utrzymania nawierzchni lotniskowych, z własnej inicjatywy lub na wniosek innych służb w oparciu o Aneks nr 15 ICAO Dodatek 2, ma obowiązek wypełnić formularz meldunków SNOWTAM i wysłać do Międzynarodowego Biura NOTAM w wersji elektronicznej na adres: nof@pansa.pl, w celu wydania komunikatu SNOWTAM o stanie nawierzchni lotniska, oszacowanym tarciu nawierzchni i innych informacjach wymienionych w formularzu;
- 3) Maksymalna ważność SNOWTAM wynosi 24 godziny. SNOWTAM jest automatycznie zastępowany przez kolejny wydany SNOWTAM. Nowy SNOWTAM wydawany jest, kiedy tylko zajdzie istotna zmiana warunków. Następujące zmiany warunków na RWY są uważane za znaczące:
 - a. Znacząca zmiana warunków hamowania;
 - b. Zmiana grubości pokrycia śniegu,
 - c. Zmiana dostępnej długości lub szerokości RWY o 10% lub więcej;
 - d. Powstanie lub/i zmiany wysokości lub odległości od linii centralnej niebezpiecznych zwałów śniegu po jednej lub obu stronach RWY;
 - e. Jakiegokolwiek zmiany widoczności świateł RWY, spowodowane ich zakryciem;
 - f. Powstanie lub zmiany wszelkich innych warunków uznanych za znaczące, zgodnie z oświadczeniem lub lokalną sytuacją.
- 4) Formularz należy wypełnić i wysłać do Międzynarodowego Biura NOTAM w wersji elektronicznej na adres: nof@pansa.pl.

Informacje o warunkach panujących na lotnisku opublikowane w SNOWTAM muszą być aktualne, a wszelkie zmiany stanu powinny być raportowane bez zbędnej zwłoki.



3. Formularze NOTAM i SNOTAM

Formularz zamówienia NOTAM

Numer zamówienia

Miejscowość i data: Warszawa 20 .. r.

Telefon kontaktowy wnioskującego:

+48

Międzynarodowe Biuro NOTAM

<i>Seria, numer/rok NOTAM (wypełnia Biuro NOTAM)</i>	Typ NOTAM (zakreślić odpowiedni)	Seria, numer/rok NOTAM zastępowanego lub kasowanego
	NOTAMN	
	NOTAMR	
	NOTAMC	
<i>Lokalizacja</i> A)	EPBC	
Od (data-czas - UTC) B)		
Do (data/EST/PERM - UTC) C)		
Okresy aktywności D)		
POLE E): POLSKA treść NOTAM podana otwartym tekstem (przy użyciu skrótów ICAO)		
POLE E): ANGIELSKA treść NOTAM podana otwartym tekstem (przy użyciu skrótów ICAO)		
Dolna granica F)		
Górna granica G)		
Podpis wnioskującego o wydanie NOTAM:		Podpis wydającego NOTAM:



Formularz zamówienia SNOWTAM

Nagłówek	(WSKAŹNIK PIERWSZENSTWA)		(ADRESY ODBIORCÓW)		«≡
	(DATA i CZAS WYPEŁNIENIA)		(ADRES/IDENTYFIKATOR NADAWCY)		«≡
Skrócony nagłówek	(SWAA* - NUMER SERYJNY)		WSKAŹNIK LOKALIZACJI	DATA/CZAS OCENY	GRUPA NIEOBOWIĄZKOWA
	S	W			
SNOWTAM		(numer seryjny)		«≡	
Sekcja istotna dla osiągnięć samolotu					
(WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA)				M	A) «≡
(DATA/CZAS OCENY (czas UTC zakończenia prac nad oceną))				M	B)
(OZNACZNIKI DROGI STARTOWEJ O NIŻSZYCH NUMERACH)				M	C)
KOD OKREŚLAJĄCY WARUNKI NA DRODZE STARTOWEJ – DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ (zgodnie z Matrycą oceny warunków panujących na drodze startowej (ang. RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 lub 6)				M	D) .../.../...
PROCENT POKRYWY ZANIECZYSZCZENIA DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ				C	E) .../.../...
GŁĘBOKOŚĆ (mm) LUŻNEGO ZANIECZYSZCZENIA DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ				C	F) .../.../...
(OPIS WARUNKÓW NA CAŁEJ DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ) (Obserwowane na każdej 1/3 długości drogi, począwszy od progu o niższym numerze oznacznika) LÓD MOKRO MOKRY LÓD MOKRY ŚNIEG MOKRY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU MOKRY ŚNIEG NA LODZIE UBITY ŚNIEG STOJĄCA WODA SUCHO SUCHY ŚNIEG SUCHY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU SUCHY ŚNIEG NA LODZIE SZADŹ TOPNIEJĄCY ŚNIEG WODA NA UBITYM ŚNIEGU				M	G) .../.../...
(DŁUGOŚĆ DROGI STARTOWEJ OPISYWANEJ PRZEZ KODY RWYCC, JEŚLI JEST KRÓTSZA NIŻ DŁUGOŚĆ OPUBLIKOWANA)				O	H) «≡
Sekcja istotna dla orientacji operacyjnej					
(ZREDUKOWANA DŁUGOŚĆ DROGI STARTOWEJ, JEŚLI JEST KRÓTSZA NIŻ DŁUGOŚĆ OPUBLIKOWANA (m))				O	I)
DRYFUJĄCY ŚNIEG NA DRODZE STARTOWEJ				O	J)
LUŻNY PIASEK NA DRODZE STARTOWEJ				O	K)
CHEMICZNY ZABIEG NA DRODZE STARTOWEJ				O	L)
(ZWAŁY ŚNIEGU NA DRODZE STARTOWEJ (jeśli występują, należy wprowadzić odległość do nich od linii centralnej drogi startowej (m) poprzedzoną literą „L”, „R” lub „LR” w zależności która jest właściwa))				O	M)
ZWAŁY ŚNIEGU PRZYŁEGŁE DO DROGI STARTOWEJ				O	N)
(ZWAŁY ŚNIEGU NA DRODZE KOŁOWANIA (jeśli występują, należy wprowadzić odległość do nich od linii centralnej drogi kołowania (m) poprzedzoną literą „L”, „R” lub „LR” w zależności która jest właściwa))				O	O)
(WARUNKI NA DRODZE KOŁOWANIA)				O	P)
(WARUNKI NA PŁYCI POSTOJOWEJ)				O	R)
(POMIARZONY WSPÓŁCZYNNIK SZCZEPNOŚCI)				O	S)
(UWAGI OTWARTYM TEKSTEM)				O	T) «≡
UWAGI: 1. Wprowadzić oznaczenie literowe Państwa zgodnie z ICAO Doc 7910, część 2 lub inne właściwe oznaczenie lotniska. 2. Informacje dotyczące innych dróg startowych – powtarzać pola od B do H. 3. Informacje z sekcji istotnej dla orientacji operacyjnej należy powtarzać dla każdej drogi startowej, drogi kołowania i płyty postojowej. Powtarzać jeśli mają zastosowanie, w przypadku gdy mają być podane. 4. Słowa w nawiasach () nie podlegają transmisji. PODPIS NADAWCY (nie podlega transmisji)					

4. Procedury i częstotliwość przeglądów danych lotniczych

- 1) Monitorowanie danych:
 - a. Wszelkie dane przekazywane do AIP, opublikowane przez Służbę Informacji Lotniczej w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, są weryfikowane pod kątem zbieżności z danymi przekazanymi do publikacji ;
 - b. Na podstawie planowanych inwestycji sporządzany jest suplement do AIP zawierający istotne informacje operacyjne dla załóg SP. Dane dotyczące prowadzonych robót, terminy, możliwe utrudnienia w ruchu lotniczym. Suplement powinien być przekazany do publikacji z odpowiednim wyprzedzeniem w celu zapoznania się z nim załóg SP;
 - c. Wszelkie dane pozyskane od podmiotu odpowiedzialnego za przekazanie danych są monitorowane pod kątem zgodności ze stanem faktycznym.
- 2) Raportowanie błędów:
 - a. publikacje AIP Polska dotyczące lotniska EPBC w przypadku stwierdzenia niezgodności powiadamiany jest kierownik lotniska oraz służba AFIS Tel 261 855 369 lub 504 315 889
 - b. W przypadku wykrycia błędów podczas prowadzenia weryfikacji zgodności danych opisanej powyżej, należy niezwłocznie powiadomić Służbę AFIS EPBC. Jeżeli błąd dotyczy danych ważnych lub krytycznych, podejmuje się natychmiastowe działania polegające na poinformowaniu użytkowników lotniska drogą mailową oraz poprzez NOTAM.
 - c. Jeżeli błąd dotyczy danych pozyskanych od podmiotu odpowiedzialnego za przygotowanie danych, podejmowane są działania mające na celu pozyskanie danych nie obarczonych błędem.
- 3) Archiwizacja danych:

Identyfikowalność każdego elementu danych realizuje się poprzez archiwizację kolejnych zmian do AIP przez okres minimum 5 lat.



STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA