



DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTRA OBRONY NARODOWEJ

Warszawa, dnia 8 stycznia 2013 r.

Poz. 4

Dowództwo Sił Powietrznych

DECYZJA Nr 2/MON

MINISTRA OBRONY NARODOWEJ

z dnia 4 stycznia 2013 r.

w sprawie wprowadzenia do użytku „Instrukcji organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”

Na podstawie § 2 pkt 14 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 lipca 1996 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. Nr 94, poz. 426), w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa podczas organizacji i realizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie – ustala się, co następuje:

1. Wprowadza się do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcję organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, stanowiącą załącznik do decyzji.
2. Traci moc decyzja Nr 19/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 2 lutego 2012 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcji organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (Dz. Urz. MON poz. 24).
3. Decyzja wchodzi w życie z dniem 1 lutego 2013 r.

Minister Obrony Narodowej: *T. Siemoniak*

Załącznik do decyzji Nr 2/MON
Ministra Obrony Narodowej
z dnia 4 stycznia 2013 r. (poz. 4)

DOWÓDZTWO SIŁ POWIETRZNYCH

WŁOP /2012

**INSTRUKCJA
ORGANIZACJI LOTÓW
OZNACZONYCH STATUSEM HEAD
W LOTNICTWIE SIŁ ZBROJNYCH
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

WARSZAWA

2012

Spis treści

Wykaz skrótów	7
Definicje	13
Rozdział I Organizacja i zabezpieczenie lotów wojskowym specjalnym transportem lotniczym i innymi wojskowymi statkami powietrznymi dopuszczonymi do lotów z najważniejszymi osobami w państwie	17
§ 1 Zasady ogólne	17
§ 2 Ogólne wymagania dotyczące organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW	25
§ 3 Ogólne wymagania dotyczące organizacji lotu oznaczonego statusem HEAD w rejonie niebezpiecznym	27
Rozdział II Planowanie lotu oznaczonego statusem HEAD	29
§ 4 Zasady planowania lotu	31
§ 5 Zapotrzebowanie na catering	35
Rozdział III Zakres obowiązków stanowisk dowodzenia i służb oraz osób funkcyjnych w procesie organizacji i zabezpieczenia lotów oznaczonych statusem HEAD	37
§ 6 Obowiązki osób funkcyjnych stanowisk dowodzenia COP i jednostek podległych	39
§ 7 Zadania służby ruchu lotniczego	47
§ 8 Zabezpieczenie łączności i UL	49
§ 9 Zabezpieczenie meteorologiczne	51
§ 10 Obowiązki osób funkcyjnych i służb w zakresie organizacji i zabezpieczenia lotów najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW	61

Rozdział IV Zakres obowiązków realizatora lotu, personelu latającego, organizującego lot i dysponenta statku powietrznego	65
§ 11 Zasady ogólne	67
§ 12 Obowiązki realizatora lotu	71
§ 13 Prawa i obowiązki dowódcy statku powietrznego	75
§ 14 Obowiązki personelu pokładowego	83
§ 15 Obowiązki organizującego lot i dysponenta statku powietrznego	87
Rozdział V Wymagania i przygotowanie statków powietrznych do wykonywania lotów o statusie HEAD	89
§ 16 Zasady wydzielania i przygotowania statków powietrznych	91
§ 17 Kompetencje i obowiązki komisji oblotów	97
Rozdział VI Przewóz bagażu, ładunku oraz broni na pokładzie statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD	99
§ 18 Przewóz bagażu podręcznego i ładunku	101
§ 19 Zasady wnoszenia broni i materiałów niebezpiecznych na pokład statku powietrznego przeznaczanego do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD	103
Rozdział VII Ochrona statku powietrznego przeznaczonego do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD	105
§ 20 Zasady ochrony statku powietrznego	107
Rozdział VIII Szczególne wymogi lotów oznaczonych statusem HEAD	109
§ 21 Zasady ogólne	111
§ 22 Szczególne wymogi podczas realizacji lotów w rejonie PKW/PJW	115
§ 23 Zasady wyboru innych miejsc startów i lądowań	117

Załączniki	121
Załącznik 1 – Informacja o locie – wzór	123
Załącznik 1a – Informacja o locie w rejonie PKW/PJW – wzór.	125
Załącznik 2 – Zapotrzebowanie na lot – wzór	127
Załącznik 2a – Zapotrzebowanie na lot w rejonie PKW/PJW – wzór.	129
Załącznik 3 – Ogólny schemat procesu organizowania lotu oznaczonego statusem HEAD wojskowym specjalnym transportem lotniczym	131
Załącznik 4 – Ogólny schemat procesu organizowania lotu oznaczonego statusem HEAD w przypadku lotów w rejon PKW/PJW	133
Załącznik 5 – Schemat obiegu informacji podczas realizacji lotu oznaczonego statusem HEAD.	135
Załącznik 6 – Schemat wymiany informacji w procesie organizacji lotu oznaczonego statusem HEAD najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW	137
Załącznik 7 – Wykaz telefonów kontaktowych	139
Załącznik 8 – Wzór protokołu weryfikacyjnego (wariant dla samolotu)	141
Załącznik 8a – Wzór protokołu weryfikacyjnego (wariant dla śmigłowca)	143
Załącznik 9 – Protokół lotu komisijnego (wariant dla samolotu)	147
Załącznik 9a – Protokół lotu komisijnego (wariant dla śmigłowca)	149
Załącznik 10 – Wzór listy pasażerów	151
Wykaz zmian	153

WYKAZ SKRÓTÓW

AIP	– (<i>Aeronautical Information Publication</i>) – zbiór informacji lotniczych
AFTN	– (<i>Aeronautical Fixed Telecommunication Network</i>) – stała lotnicza sieć telekomunikacyjna
AMC Polska	– (<i>Airspace Management Cell</i>) – Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną
APP	– (<i>Approach Control</i>) – kontrola zbliżania
ASAR	– (<i>Aeronautical Search and Rescue</i>) – Służba Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego
ATC	– (<i>Air Traffic Control</i>) – służba kontroli ruchu lotniczego
ATM	– (<i>Air Traffic Management</i>) – zarządzanie ruchem lotniczym
ATS	– (<i>Air Traffic Services</i>) – służby ruchu lotniczego
BOR	– Biuro Ochrony Rządu
BOZ	– Biuro Odpraw Załóg
CAOC	– (<i>Combined Air Operation Centre</i>) – Połączone Centrum Operacji Powietrznych
CBPLIMiGW	– Centralne Biuro Prognoz Lotniczych Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej
COM	– Centrum Operacji Morskich
COP	– Centrum Operacji Powietrznych
CRM	– (<i>Crew Resource Management</i>) – zarządzanie zasobami załogi
CSAR	– (<i>Combat Search and Rescue</i>) – bojowe poszukiwanie i ratownictwo
CVR	– (<i>Cockpit Voice Recorder</i>) – rejestrator rozmów w kabinie

CZK MON	– Centrum Zarządzania Kryzysowego Ministerstwa Obrony Narodowej
DA/DH	– (<i>Decision Altitude/Decision Height</i>) – wysokość bezwzględna/wysokość względna decyzji
DDOP	– dyżurny dowódca obrony powietrznej
DDZB	– dowódca dyżurnej zmiany bojowej COP/ODN/ /MJDOP
DML	– dyżurny meteorolog lotniska
DO GRiI MJDOP	– dyżurny operacyjny grupy rozpoznania i identyfikacji MJDOP
DO GKL MJDOP/ODN	– dyżurny operacyjny grupy kierowania lotnictwem MJDOP/ODN
DO ZKŚW	– dyżurny operacyjny zespołu kierowania środkami walki
DO ODN	– dyżurny operacyjny ODN
DOP-SzZ ODN	– dyżurny obrony powietrznej-szef zmiany ODN
DO ZR ODN	– dyżurny operacyjny zespołu rozpoznania ODN
DSO COP	– dyżurna służba operacyjna Centrum Operacji Powietrznych
DSO DO SZ	– dyżurna służba operacyjna Dowództwa Operacyjnego Sił Zbrojnych
DSP	– Dowództwo Sił Powietrznych
DO SZ	– Dowództwo Operacyjne Sił Zbrojnych
DWSZ	– Departament Wojskowych Spraw Zagranicznych
ELT	– (<i>Emergency Locator Transmitter</i>) – nadajnik ratunkowy
FDR	– (<i>Flight Data Recorder</i>) – rejestrator parametrów lotu
FIR	– (<i>Flight Information Region</i>) – rejon informacji powietrznej
FIS	– (<i>Flight Information Service</i>) – służba informacji powietrznej
FL	– (<i>Flight Level</i>) – poziom lotu

FPL	– (<i>Flight plan</i>) – plan lotu
GIWL	– Główny Inżynier Wojsk Lotniczych
HF/KF	– (<i>High Frequency</i>) – częstotliwość KF/ fale krótkie
ICAO	– (<i>International Civil Aviation Organization</i>) – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
INOP	– instrukcja operacyjna
IFR	– (<i>Instrument Flight Rules</i>) – przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów
IOL	– <i>Instrukcja organizacji lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej</i>
IOLLR	– <i>Instrukcja organizacji lotniczej łączności radiowej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej</i>
IWsp.SZ	– Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych
KG	– Komenda Główna
KPRM	– Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
krl PAR	– kontroler precyzyjnego podejścia
krl TWR	– kontroler ruchu lotniczego organu kontroli lotniska
krt	– kompania radiotechniczna
KZ OZiNPP	– kierownik zmiany Ośrodka Zobrazowania i Nadzoru Przestrzeni Powietrznej
LBM	– lotniskowe biuro meteorologiczne
LOSRL	– lotniskowy organ służby ruchu lotniczego
LSM	– lotniskowa stacja meteorologiczna
LSPP	– lotnictwo służb porządku publicznego
MATZ	– (<i>Military Aerodrome Traffic Zone</i>) – strefa ruchu lotniskowego lotniska wojskowego
MDA/MDH	– (<i>Minimum Descent Altitude/Minimum Descent Height</i>) minimalna bezwzględna/minimalna względna wysokość zniżania podczas podejścia nieprecyzyjnego
MCTR	– (<i>Military Control Zone</i>) – strefa kontrolowana lotniska wojskowego
MJDOP	– Mobilna Jednostka Dowodzenia Operacjami Powietrznymi

MSD	– miejsce stałej dyslokacji
MSZ	– Ministerstwo Spraw Zagranicznych
NATO	– (<i>North Atlantic Treaty Organization</i>) – Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego
NOTAM	– (<i>Notice To Airman</i>) – zawiadomienie, zawierające informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianie urządzeń lotniczych, służb, procedur lub też istnienia niebezpieczeństwa dla żeglugi powietrznej, których podanie na czas personelowi zainteresowanemu operacjami lotniczymi jest istotne
NZP	– niebezpieczne zjawiska pogody
OAT	– (<i>Operational Air Traffic</i>) – operacyjny ruch lotniczy
OO CK BOR	– oficer operacyjny Centrum Kierowania BOR
ODN	– Ośrodek Dowodzenia i Naprowadzania
OKL	– obiektywna kontrola lotu
OKPiRL	– Ośrodek Koordynacji Poszukiwań i Ratownictwa Lotniczego
ORMiLMW	– Ośrodek Ratownictwa Morskiego i Lotniczego Marynarki Wojennej
OZiNPP	– Ośrodek Zobrazowania i Nadzoru Przestrzeni Powietrznej
PAŻP	– Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
PKW/PJW	– Polski Kontyngent Wojskowy/Polska Jednostka Wojskowa
PN	– punkt naprowadzania
RL	– <i>Regulamin lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej</i>
RP	– Rzeczpospolita Polska
RSZ	– rodzaj Sił Zbrojnych
SAT	– łączność satelitarna
SD	– stanowisko dowodzenia
SKL ODN	– specjalista kierowania lotnictwem ODN

SEN AMC	– (<i>Senior Airspace Management Centre</i>) – kierownik zmiany AMC
SPINS	– (<i>Special Instructions</i>) – instrukcje specjalne
SOP/SPO	– <i>Standing Operation Procedures</i> /Stałe procedury operacyjne
SRL	– służba ruchu lotniczego
SSH SZ RP	– Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej
STS/HEAD	– status lotu statku powietrznego, na pokładzie którego znajduje się jedna z wymienionych osób: Prezydent RP, Marszałek Sejmu RP, Marszałek Senatu RP, Prezes Rady Ministrów, ich odpowiednicy zagraniczni
St. DO COP	– starszy dyżurny operacyjny Centrum Operacji Powietrznych
St. ZD SSH SZ RP	– starszy zmiany dyżurnej Szefostwa Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych RP
SUP ATM	– (<i>Supervisor ATM</i>) kierownik zmiany ATM
SzZ-OO	– szef zmiany-oficer operacyjny
TAF	– (<i>Terminal Aerodrome Forecast</i>) – prognoza pogody dla lotniska
TOC PKW	– (<i>Tactical Operation Centre</i>) stanowisko dowodzenia PKW
TWR	– organ kontroli lotniska
UL	– ubezpieczenie lotów
ULC	– Urząd Lotnictwa Cywilnego
UHF	– (<i>Ultra High Frequency</i>) – ultra wysoka częstotliwość, fale decymetrowe
WA	– warunki atmosferyczne
VFR	– (<i>Visual Flight Rules</i>) – przepisy wykonywania lotów z widocznością
VHF	– (<i>Very High Frequency</i>) – bardzo wysoka częstotliwość, fale ultrakrótkie

DEFINICJE

Air Policing – określenie działań sił dyżurnych obrony powietrznej w ramach Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego realizowanych w czasie pokoju, w celu zapewnienia nienaruszalności granicy państwowej w przestrzeni powietrznej RP (NATO), ochrony ludności i Sił Zbrojnych przed atakiem z powietrza oraz udzielenia pomocy załogom statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie.

Alfa Scramble – misja bojowa sił dyżurnych obrony powietrznej.

Claris – oficjalny dokument dotyczący zgody na wykonanie lotu statku powietrznego w przestrzeni powietrznej innego kraju.

Dowódcy wojskowi – Szef Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, dowódcy rodzajów Sił Zbrojnych, Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych.

Dysponent limitu nalotu – osoba uprawniona do używania (wykorzystywania) wojskowych statków powietrznych w ramach przydzielonych limitów dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym: Szef Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Szef Kancelarii Sejmu, Szef Kancelarii Senatu i Szef Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

Dysponent statku powietrznego – wyznaczona przez dysponenta limitu nalotu osoba, której oddano w dyspozycję wojskowy statek powietrzny i załogę.

Inne miejsce startów i lądowań – obszar inny niż lotnisko wpisane do rejestru lotnisk i opublikowane w AIP oraz lądowisko wpisane do ewidencji lądowisk, na którym mogą być wykonywane starty i lądowania statków powietrznych po odpowiednim jego przygotowaniu i zabezpieczeniu.

Inne wojskowe transportowe statki powietrzne – wojskowe statki powietrzne będące w wyposażeniu jednostki lotniczej innej niż wskazana przez Ministra Obrony Narodowej, wyznaczone i przygotowane

do realizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie niebezpiecznym i/lub rejonie PKW/PJW.

Koordinator ds. lotniczych – żołnierz zawodowy ze składu personelu latającego, wyznaczony do realizacji zadań w innym miejscu startów i lądowań.

Lądowisko – wydzielony, ujęty w ewidencji lądowisk obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i ruchu statków powietrznych na tych obszarach.

Lotnisko – wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni, w całości lub części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym. Lotnisko wpisane jest do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa państwowego lub rejestru lotnisk cywilnych i opublikowane w cywilnym lub wojskowym AIP.

Lot statku powietrznego – ruch statku powietrznego w przestrzeni powietrznej liczony od momentu oderwania się od podłoża do momentu zetknięcia się statku powietrznego z podłożem.

Lot weryfikacyjny – lot wykonywany w celu określenia przydatności statku powietrznego do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD.

Lot komisyjny – lot wykonywany przed dopuszczeniem statku powietrznego do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD.

Najważniejsze osoby w państwie – Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej oraz Prezes Rady Ministrów lub ich zagraniczni odpowiednicy.

Ochrona statku powietrznego organizowana przez BOR – całokształt czynności podejmowanych w celu zapobiegania dostępowi osób nieuprawnionych do statku powietrznego, wyznaczonego do realizacji lotu o statusie HEAD.

Organizacja lotów – całość przedsięwzięć realizowanych w jednostce lotniczej związanych z podjęciem decyzji, planowaniem, przygotowaniem do lotów oraz realizacją i podsumowaniem lotów.

Organizujący lot – Szefowie: Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Kancelarii Sejmu, Kancelarii Senatu oraz Kancelarii Prezesa Rady Ministrów zainteresowanych zorganizowaniem lotu statkiem powietrznym lub osoby upoważnione pisemnie przez Szefów Kancelarii do organizacji lotu.

Przewodniczący komisji oblotów – żołnierz zawodowy wyznaczony do realizacji zadań związanych z lotami weryfikacyjnymi i komisijnymi statków powietrznych wydzielonych do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD.

Realizator lotu – podmiot realizujący lot, dowódca pododdziału (oddziału) lotniczego, dowódca komponentu lotniczego (grupy działań lotniczych) lub osoba wyznaczona pisemnie przez zarządzającego loty odpowiedzialna za wszystkie fazy organizacji lotów.

Rejon niebezpieczny – obszar w państwie, którego terytorium w całości lub w części uznane jest za strefę działań wojennych/zbrojnych, na podstawie odrębnych przepisów lub w państwie, na którego terytorium występują warunki stwarzające bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego.

Rejon PKW/PJW – rejon stacjonowania i wykonywania zadań przez Polski Kontyngent Wojskowy/Polską Jednostkę Wojskową poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej.

Sojusznicze statki powietrzne – statki powietrzne wydzielane przez struktury sojusznicze lub państwa współdziałające z PKW/PJW poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej do realizacji i/lub zabezpieczenia lotów najważniejszych osób w państwie.

Status HEAD – status lotu statku powietrznego, wojskowego specjalnego transportu lotniczego lub innego wojskowego statku powietrznego z najważniejszą osobą w państwie na pokładzie w misji oficjalnej, nadany zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Wojskowy specjalny transport lotniczy – wojskowe statki powietrzne będące w wyposażeniu jednostki lotniczej wskazanej przez Ministra Obrony Narodowej, przeznaczone do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie.

Zarządzający loty – dowódca jednostki wojskowej, przełożony realizatora lotu (lotów).

Zabezpieczenie lotów – zespół przedsięwzięć w procesie organizacji lotów mający na celu umożliwienie sprawnego i bezpiecznego wykorzystania właściwości lotnych i taktyczno-bojowych statków powietrznych w realizacji celów lotów.

Rozdział I

ORGANIZACJA I ZABEZPIECZENIE LOTÓW WOJSKOWYM SPECJALNYM TRANSPORTEM LOTNICZYM I INNYMI WOJSKOWYMI STATKAMI POWIETRZNYMI DOPUSZCZONYMI DO LOTÓW Z NAJWAŻNIEJSZYMI OSOBAMI W PAŃSTWIE

§ 1

Zasady ogólne

1. *Instrukcja organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, zwana dalej *Instrukcją*, określa zasady organizacji i zabezpieczenia lotów z najważniejszymi osobami w państwie realizowanych przy użyciu statków powietrznych lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.
 2. Postanowienia *Instrukcji* obowiązują wszystkie podmioty i instytucje biorące udział w organizowaniu i zabezpieczeniu lotów statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie.
 3. Organizując lot z najważniejszymi osobami w państwie, spośród wszystkich uwarunkowań dotyczących lotu (finansowych, potrzeb politycznych oraz rygorów bezpieczeństwa), za najważniejsze uznaje się rygory bezpieczeństwa.
 4. Osoby biorące udział w organizacji i zabezpieczeniu lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonach PKW/PJW oraz w rejonach niebezpiecznych zobowiązane są do nieudostępniania informacji uzyskanych podczas wykonywania zadań służbowych osobom niezwiązanym z realizacją przedsięwzięć dotyczących organizacji i zabezpieczenia lotów oraz niewykorzystywania tych informacji w celach innych niż organizacja i zabezpieczenie lotów. W przypadku przetwarzania informacji niejawnych w ramach organizowania i zabezpieczenia lotów o statusie HEAD zastosowanie będą miały przepisy o ochronie informacji niejawnych.
 5. Status HEAD nadawany jest lotom wykonywanym w ramach misji oficjalnych, na statkach powietrznych, na pokładzie których znajdują się:
 - 1) Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 2) Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 3) Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej;
-

- 4) Prezes Rady Ministrów;
 - 5) osoby zgłaszane drogą dyplomatyczną do urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw zagranicznych, będące odpowiednikami osób, o których mowa w pkt 1–4, z państw obcych.
 6. W przypadku braku możliwości realizacji lotów w rejonie PKW/PJW przy użyciu statków powietrznych lotnictwa SZ RP dopuszcza się realizację lotów z najważniejszymi osobami w państwie przy użyciu sojuszniczych statków powietrznych. W takiej sytuacji status lotom nadaje się zgodnie z obowiązującymi przepisami w danym dowództwie sojuszniczym, w ramach którego zadania wykonuje PKW/PJW.
 7. Minister Obrony Narodowej ustala w porozumieniu z dysponentami limitu nalotu, roczne limity dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym na potrzeby najważniejszych osób w państwie w ujęciu godzinowym. Limity dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym ustalane są odrębnie dla poszczególnych typów statków powietrznych, w ramach środków zaplanowanych i przeznaczonych na ten cel w części budżetowej, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej. O przyznanych limitach dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym Minister Obrony Narodowej powiadamia poszczególnych dysponentów limitu nalotu.
 8. W przypadku wykorzystania ustalonego łącznego limitu dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym, Minister Obrony Narodowej na wniosek właściwego dysponenta limitu nalotu ustala wysokość dodatkowego limitu godzin nalotu dla poszczególnych typów statków powietrznych.
 9. W przypadku występowania rozbieżności między potrzebami organizujących loty a możliwościami ich realizacji, dowódcy rodzajów Sił Zbrojnych lub Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych informują o zaistniałej sytuacji Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, który podejmuje stosowne działania.
-

10. Dysponent limitu nalotu, w ramach przyznanego limitu dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym, może upoważnić inne osoby zajmujące kierownicze stanowiska państwowe do korzystania z wojskowego specjalnego transportu lotniczego do celów związanych z wykonywaniem obowiązków służbowych.
 11. Z wojskowego specjalnego transportu lotniczego w ramach przyznaných limitów dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym mogą korzystać także członkowie oficjalnych delegacji oraz personel towarzyszący najważniejszym osobom w państwie i osobom, o których mowa w ust. 10, a także członkowie oficjalnych delegacji przybywających na zaproszenie tych osób.
 12. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych potrzebą niesienia pomocy humanitarnej, żywotnymi interesami lub zobowiązaniami międzynarodowymi Rzeczypospolitej Polskiej, z wojskowego specjalnego transportu lotniczego mogą korzystać w ramach przyznaných limitów dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym również inne osoby niż wymienione w ust. 10 i ust. 11. W takim przypadku Minister Obrony Narodowej uzgadnia z dysponentami limitu nalotu, w ramach którego limitu będzie wykonywany lot.
 13. Operacje startów i lądowań statków powietrznych wykonujących lot z najważniejszymi osobami w państwie można wykonywać:
 - 1) na samolotach i śmigłowcach – z lotnisk;
 - 2) na śmigłowcach – z lądowisk;
 - 3) na śmigłowcach – z innych miejsc startów i lądowań – nie dotyczy rejonów niebezpiecznych i rejonów PKW/PJW.
 14. Organizacja przylotu/wylotu statku powietrznego, którego lotowi nadano status HEAD, niezbędnego zabezpieczenia logistycznego oraz odpowiedniego przygotowania wojskowego lotniska lub lądowiska, należy do zarządzającego lotniskiem lub lądowiskiem.
 15. Organizacja przylotu/wylotu, niezbędnego zabezpieczenia logistycznego oraz odpowiedniego przygotowania innych miejsc startów i lądowań statku powietrznego, którego lotowi nadano status HEAD odbywa się na zasadach określonych w § 23 niniejszej *Instrukcji*.
-

16. Podczas lądowania statku powietrznego w innym miejscu startów i lądowań, w zakresie organizacji ochrony miejsca lądowania i/lub startu, zabezpieczenia ratowniczo-gaśniczego oraz organizacji ochrony statku powietrznego w czasie jego postoju na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej odpowiada BOR.
 17. Zapewnienie służb ruchu lotniczego, statkom powietrznym wykonującym lot, którym nadano status HEAD w polskiej przestrzeni powietrznej, należy do kompetencji cywilnych i wojskowych organów SRL w rejonach odpowiedzialności tych organów.
 18. Wykonywanie lotów oznaczonych statusem HEAD z wykorzystaniem transportowych statków powietrznych lotnictwa SZ RP nadzorowane jest:
 - 1) przez dyżurną służbę operacyjną Centrum Operacji Powietrznych (DSO COP) w polskiej przestrzeni powietrznej;
 - 2) poza granicami kraju:
 - a) przez DSO COP, zgodnie z obowiązującymi procedurami utrzymywania łączności oraz wymiany informacji z załogą statku powietrznego, zawartymi w § 8;
 - b) przez dyżurną służbę operacyjną Dowództwa Operacyjnego SZ (DSO DO SZ) w rejonie PKW/PJW realizowanych przy użyciu statków powietrznych ze składu PKW/PJW lub sojusznicych statków powietrznych.
 19. DSO COP nadzoruje lot statku powietrznego z wykorzystaniem dostępnych środków łączności zgodnie z załącznikiem 5. Zbiera dane o zrealizowanych etapach lotu (przelotu), zmianach dotyczących realizowanego lotu oraz przekazuje załodze niezbędne informacje.
 20. Nadzorowanie realizowane jest poprzez pozyskiwanie i zapewnienie załodze statku powietrznego niezbędnych informacji meteorologicznych, rozpoznawczych i innych, koniecznych do bezpiecznego wykonania zadania.
 21. W przypadkach niezbędnych, mających zasadniczy wpływ na realizację lotu DSO COP oraz DSO DO SZ niezwłocznie informuje o sytu-
-

- acji oficera operacyjnego Centrum Kierowania BOR (OO CK BOR) oraz Centrum Zarządzania Kryzysowego MON (CZK MON).
22. Podczas wykonywania lotów w rejon PKW/PJW za bieżące przekazywanie załogom aktualnych informacji rozpoznawczych oraz o sytuacji powietrznej z teatru działań PKW/PJW odpowiada DSO DO SZ poprzez COP. W trakcie realizacji lotu przekazanie informacji odbywa się w relacji TOC PKW – DSO DO SZ – DSO COP – załoga statku powietrznego, z wykorzystaniem dostępnych środków łączności.
 23. Statki powietrzne wykonujące lot oznaczony statusem HEAD mają pierwszeństwo przed innymi statkami powietrznymi w czasie kołowania, startu i lądowania, z wyjątkiem statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie, wykonujących zadania poszukiwawczo-ratownicze, zadania sanitarne lub mających na pokładzie osoby chore lub ranne wymagające natychmiastowej pomocy lekarskiej oraz realizujących loty w ramach misji AIR POLICING (ALFA SCRAMBLE).
 24. Lot oznaczony statusem HEAD nie może być wykonywany poniżej warunków minimalnych do startu i lądowania ustalonych dla załogi, statku powietrznego i lotniska.
-

§ 2

Ogólne wymagania dotyczące organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW

1. Loty z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW realizowane są przy użyciu:
 - 1) wojskowego specjalnego transportu lotniczego;
 - 2) innych wojskowych transportowych statków powietrznych;
 - 3) sojuszniczych statków powietrznych.
 2. Koordynującym loty z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW jest Dowódca Operacyjny SZ.
 3. Realizatorem lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW jest dowódca PKW/PJW lub osoba wyznaczona przez dowódcę PKW/PJW odpowiedzialna za organizację lotów.
 4. W przypadku wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie przy użyciu sojuszniczych statków powietrznych, za realizatora lotów uważa się odpowiednią sojuszniczą jednostkę lotniczą. Dowódca PKW/PJW wyznacza osobę ze składu PKW/PJW odpowiedzialną za koordynację organizacji lotów z właściwym dowódcą sojuszniczym, a także zobowiązany jest do spełnienia wymogów zawartych w niniejszej *Instrukcji*. W przypadku braku możliwości spełnienia określonych wymagań, dowódca PKW/PJW powiadamia Dowódcę Operacyjnego SZ, który informuje o tym Szefa BOR oraz organizującego lot.
 5. Dowódca Operacyjny SZ koordynuje organizację i zabezpieczenie lotów z najważniejszymi osobami w państwie, współpracuje w tym zakresie z Dowódcą Sił Powietrznych oraz dowódcą PKW/PJW.
 6. Dowódca Operacyjny SZ przed lotami z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW dokonuje analizy zagrożeń i przesyła wnioski dotyczące realizacji lotu do Szefa BOR oraz organizującego lot.
-

7. Dowódca Operacyjny SZ każdorazowo przekazuje Szefowi BOR oraz organizującemu lot informację dotyczącą typów statków powietrznych wydzielanych z PKW/PJW lub/i sojusznicznych statków powietrznych planowanych do realizacji oraz zabezpieczenia lotów z najważniejszymi osobami w państwie.
 8. Loty z najważniejszymi osobami w państwie wykonywane w rejonach PKW/PJW, gdzie istnieje prawdopodobieństwo oddziaływania ogniowego na statek powietrzny, są lotami bojowymi i wymagają od załóg przygotowania taktyczno-bojowego.
 9. Dowódca PKW/PJW w uzgodnieniu z BOR opracowuje stałe procedury operacyjne (SPO) wykonywania lotów w rejonie PKW/PJW z najważniejszymi osobami w państwie dla danego PKW/PJW. SPO powinny uszczegółowiać zapisy niniejszej *Instrukcji* oraz uwzględniać specyfikę wynikającą z sytuacji operacyjno-taktycznej, występujących zagrożeń, dostępności i typów statków powietrznych oraz infrastruktury lotniskowej i innych występujących czynników.
 10. Nie wykonuje się lotu o statusie HEAD w rejonie PKW/PJW w przypadku negatywnej oceny Dowódcy Operacyjnego SZ i Szefa BOR dotyczącej zachowania wymogów bezpieczeństwa.
-

§ 3

Ogólne wymogi dotyczące organizacji lotu oznaczonego statusem HEAD w rejonie niebezpiecznym

1. Loty z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie niebezpiecznym realizowane są przy użyciu wojskowego specjalnego transportu lotniczego lub innych wojskowych transportowych statków powietrznych.
 2. CZK MON, Dowództwo Operacyjne SZ, BOR, MSZ oraz inne instytucje wojskowe i cywilne zobowiązane są, w zakresie swoich kompetencji, do udzielania niezbędnej pomocy oraz przekazania dowódcy RSZ, który otrzymał zadanie realizacji lotu w rejonie niebezpiecznym, wszelkich dostępnych informacji, materiałów i danych rozpoznawczych, mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo planowanego lotu o statusie HEAD.
 3. Dowódca RSZ realizujący lot z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie niebezpiecznym, dokonuje analizy możliwych zagrożeń i przesyła do Szefa BOR oraz organizującego lot wnioski dotyczące realizacji lotu.
 4. Realizator lotu przed planowanymi lotami w rejonie niebezpiecznym dokonuje szczegółowej analizy zagrożeń oraz ryzyka zadania lotniczego na podstawie obowiązujących w tym zakresie instrukcji.
 5. Loty wykonywane w rejonie niebezpiecznym, gdzie istnieje prawdopodobieństwo oddziaływania ogniowego na statek powietrzny, wymagają od załóg przygotowania taktyczno-bojowego.
 6. Nie wykonuje się lotu o statusie HEAD w rejonie niebezpiecznym w przypadku negatywnej oceny dowódcy RSZ realizującego lot i Szefa BOR dotyczącej zachowania wymogów bezpieczeństwa.
-

Rozdział II

PLANOWANIE LOTU OZNACZONEGO STATUSEM HEAD

§ 4 Zasady planowania lotu

1. Organizujący lot z najważniejszą osobą w państwie składa w formie pisemnej informację o locie oraz zapotrzebowanie na lot statkiem powietrznym, należącym do wojskowego specjalnego transportu lotniczego, do Dowódcy Sił Powietrznych, realizatora lotu oraz Szefa BOR i Szefa KPRM. Wzór informacji o locie oraz zapotrzebowania określają odpowiednio załączniki 1 i 2 do niniejszej *Instrukcji*.
 2. Informację o locie oraz zapotrzebowanie na lot innym wojskowym transportowym statkiem powietrznym, któremu ma być nadany status HEAD, organizujący lot składa w formie pisemnej do właściwego dowódcy rodzaju Sił Zbrojnych i jednocześnie do wiadomości Szefa BOR oraz Szefa KPRM.
 3. W przypadku lotów w rejonie PKW/PJW informację o locie oraz zapotrzebowanie na lot organizujący lot składa także do Dowódcy Operacyjnego SZ, zgodnie z załącznikiem 1a i 2a do niniejszej *Instrukcji*.
 4. Dowódca właściwego RSZ oraz Dowódca Operacyjny SZ przekazuje zapotrzebowanie, o którym mowa w ust. 2 i 3, realizatorowi lotu.
 5. Do informacji o locie oraz do zapotrzebowania, o których mowa w ust. 1–3, stosuje się przepisy ust. 7–10.
 6. W przypadku lotów zagranicznych zapotrzebowania, o których mowa w ust. 1–3, organizujący lot przekazuje Straży Granicznej.
 7. Informacja o locie, któremu ma być nadany status HEAD, jest składana:
 - 1) z wyprzedzeniem 3-dniowym przed lotem krajowym;
 - 2) z wyprzedzeniem określonym zgodnie z wymaganiami obowiązującymi na terytorium państw tranzytowych i docelowych lub z uwzględnieniem podjętych uzgodnień dyplomatycznych – przy lotach zagranicznych, zgodnie z ust. 24;
 - 3) w sytuacjach, w których nie jest możliwe złożenie informacji o locie na piśmie, informację taką przekazuje się telefonicznie z obowiązkiem niezwłocznego potwierdzenia w formie pisemnej.
-

8. Informacja o locie w rejon PKW/PJW z najważniejszą osobą w państwie jest składana z wyprzedzeniem określonym zgodnie z wymaganiami obowiązującymi na terytorium danego państwa, procedurami sił sojuszniczych, oraz zasadami zamawiania przestrzeni powietrznej, z uwzględnieniem podjętych uzgodnień dyplomatycznych.
 9. Informacja o locie, o której mowa w ust. 7 i 8, określa:
 - 1) datę wylotu/przylotu z określeniem pory doby;
 - 2) miejsce docelowe (miejsce celu wizyty najważniejszej osoby w państwie);
 - 3) liczbę pasażerów;
 - 4) osobę wyznaczoną przez organizującego lot jako osobę do kontaktów.
 10. Zapotrzebowanie na lot jest przekazywane nie później niż 24 godziny przed lotem, z zastrzeżeniem ust. 11, i określa:
 - 1) typ statku powietrznego;
 - 2) lotnisko, lądowisko, inne miejsce startu i lądowania lub miejsce będące celem wizyty;
 - 3) datę i godzinę startów i/lub lądowań;
 - 4) dysponenta statku powietrznego;
 - 5) liczbę pasażerów oraz ładunek (jeśli ma wpływ na osiągi statku powietrznego).
 11. W przypadkach nagłych dopuszcza się złożenie zapotrzebowania, o którym mowa w ust. 10, w terminie krótszym niż 24 godziny, umożliwiającym bezpieczne przygotowanie lotu i zabezpieczenie wizyty przez BOR, przy spełnieniu następujących warunków:
 - 1) złożenie zapotrzebowania nastąpi nie później niż w czasie niezbędnym do zapewnienia przygotowania załogi i statku powietrznego do lotu;
 - 2) miejscem lądowania statku powietrznego będzie lotnisko kontrolowane lub lotnisko wojskowe opisane w AIP;
 - 3) organizujący lot w treści zapotrzebowania wskaże, że jest to sytuacja nagła.
-

12. W przypadkach, o których mowa w ust. 11, nie stosuje się przepisu ust. 7.
 13. Realizator lotu uzgadnia z organizującym lot miejsce startu i/lub lądowania oraz lotniska/lądowiska zapasowe, uwzględniając bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych oraz odległość od celu wizyty najważniejszej osoby w państwie i przekazuje informacje do BOR.
 14. Realizator lotu przesyła do BOR informację o planowanych lotniskach/lądowiskach zapasowych nie później niż 48 godzin przed lotem. W przypadkach opisanych w ust. 11 realizator lotu informacje o lotniskach/lądowiskach zapasowych przesyła niezwłocznie.
 15. Schemat procesu organizowania lotów z najważniejszymi osobami w państwie przedstawiają załączniki 3 i 4.
 16. Dysponent statku powietrznego realizuje swoje obowiązki zgodnie z postanowieniami § 15.
 17. Dowódca PKW/PJW po otrzymaniu zapotrzebowania od Dowódcy Operacyjnego SZ, przekazuje informację o wizycie najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW oraz o planowanym locie do Dowództwa Sił Sojuszniczych.
 18. Organizacja i zabezpieczenie lotu z najważniejszymi osobami w państwie przy użyciu statków powietrznych PKW/PJW lub sojuszniczych statków powietrznych odbywa się na podstawie:
 - 1) informacji i zapotrzebowania na lot składanego przez organizującego lot do Dowódcy Operacyjnego SZ;
 - 2) zarządzenia operacyjnego Dowódcy Operacyjnego SZ w sprawie realizacji lotów z wykorzystaniem statków powietrznych podległych dowódcy PKW/PJW;
 - 3) zarządzenia operacyjnego Dowódcy Operacyjnego SZ dla dowódcy PKW/PJW w sprawie realizacji lotów z wykorzystaniem sojuszniczych statków powietrznych.
 19. Ewidencję złożonych zapotrzebowań i wykonanych lotów prowadzą odpowiednio dowódcy RSZ oraz Dowódca Operacyjny SZ.
-

20. Proces planowania, przygotowania oraz realizacji lotu o statusie HEAD podlega dokumentowaniu zgodnie z obowiązującymi w lotnictwie SZ przepisami.
 21. Na lot oznaczony statusem HEAD wymagane jest złożenie planu lotu ICAO.
 22. Za wypełnienie oraz złożenie FPL (z wpisanym w polu 18 oznaczeniem STS/HEAD, numerem zgody dyplomatycznej oraz innymi niezbędnymi do realizacji zadania informacjami – np. numeru PPR) do BOZ lotniska startu lub innego właściwego, jeśli na lotnisku, lądowisku, innym miejscu startu i lądowania BOZ nie funkcjonuje, odpowiedzialny jest dowódca statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD.
 23. W przypadku niedostępności terminala AFTN lub jego awarii dopuszcza się przesyłanie wypełnionego FPL faksem do najbliższego BOZ. W sytuacjach wyjątkowych dopuszcza się przedyktowanie treści FPL telefonicznie dyżurnemu podoficerowi BOZ lotniska bazowania.
 24. Szef Szefostwa SRL Sił Zbrojnych RP jest zobowiązany do 31 grudnia każdego roku przekazywać do organizujących lot, Szefa BOR, Dowódcy Operacyjnego SZ i dowódców RSZ wykazu stałych zgód dyplomatycznych na następny rok oraz wykazu państw, wraz z obowiązującymi na dany rok minimalnymi terminami składania wniosków o zgody dyplomatyczne na przelot i lądowanie statków powietrznych lotnictwa SZ RP. W przypadku zaistnienia zmian w wykazach Szef Szefostwa SRL SZ RP powyższe informacje przesyła niezwłocznie zainteresowanym instytucjom.
-

§ 5

Zapotrzebowanie na catering

1. Za złożenie zapotrzebowania na catering odpowiedzialny jest organizujący lot lub dysponent statku powietrznego, który we własnym zakresie zamawia inne niż standardowe wyposażenie pokładowe statku powietrznego oraz catering dla pasażerów, członków załogi i personelu pokładowego.
 2. Koszty zamówienia, o którym mowa w ust. 1, ponosi strona składająca zapotrzebowanie na lot oznaczony statusem HEAD (dysponent statku powietrznego).
 3. Za pobranie cateringu i wyposażenia pokładowego przed lotem oraz rozliczenie po locie odpowiada szef pokładu (starszy członek personelu pokładowego).
 4. W przypadku braku personelu pokładowego za pobranie i rozliczenie cateringu odpowiada dowódca statku powietrznego lub wyznaczony członek załogi.
-

Rozdział III

ZAKRES OBOWIĄZKÓW STANOWISK DOWODZENIA I SŁUŻB ORAZ OSÓB FUNKCYJNYCH W PROCESIE ORGANIZACJI I ZABEZPIECZENIA LOTÓW OZNACZONYCH STATUSEM HEAD

§ 6

Obowiązki osób funkcyjnych stanowisk dowodzenia COP i jednostek podległych

1. Dyżurny dowódca obrony powietrznej (DDOP) – dyżurny dowódca zmiany bojowej (DDZB) COP sprawuje nadzór nad działalnością podległych sił i środków wojskowych w zakresie zabezpieczenia lotu oznaczonego statusem HEAD statku powietrznego lotnictwa SZ RP w polskiej przestrzeni powietrznej, a także nadzoruje taki lot w polskiej przestrzeni powietrznej oraz poza granicami kraju, w tym w rejonie niebezpieczne, z wyłączeniem lotów w rejonie PKW/PJW statków powietrznych wydzielonych ze składu PKW/PJW lub sojusznicznych statków powietrznych. Nadzorowanie lotu statku powietrznego poza granicami kraju realizowane jest poprzez utrzymywanie łączności z załogą statku powietrznego zgodnie z planem łączności KF (i/lub SAT), zgodnie § 8 ust. 3–5, pozyskiwania informacji zawartych w depepszach AFTN uzyskanych od służby ruchu lotniczego oraz informacji od załogi statku powietrznego przekazywanej poprzez inne dostępne środki łączności.
 2. Do obowiązków DDOP – DDZB COP należy:
 - 1) stawianie zadań starszemu dyżurnemu operacyjnemu COP (St. DO COP) w zakresie zabezpieczenia lotów wojskowych statków powietrznych oznaczonych statusem HEAD na podstawie otrzymywanych dziennych zestawień przelotów wojskowych statków powietrznych i informacji pozyskanych z innych dostępnych źródeł;
 - 2) kontrola realizacji postawionych zadań i przedsięwzięć związanych z zabezpieczeniem lotu o statusie HEAD;
 - 3) znajomość statusu lotnisk/lądowisk, które mogą być wykorzystywane jako lotniska zapasowe dla wojskowego statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD na terytorium RP;
 - 4) znajomość stanu i prognozowanych zmian WA, wystąpienia niebezpiecznych zjawisk pogody i WA zagrażających bezpieczeństwu
-

- lotu wojskowego statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD oraz ograniczeń z nich wynikających;
- 5) kontrola przebiegu wszystkich lotów, którym nadano status HEAD;
 - 6) współpraca z kierownikiem zmiany ATM (SUP ATM) w zakresie zabezpieczenia i obiegu informacji o lotach, którym nadano status HEAD.
3. St. DO COP realizuje nadzór nad działalnością podległych sił i środków wojskowych w zakresie zabezpieczenia lotu oznaczonego statusem HEAD statku powietrznego lotnictwa SZ RP w polskiej przestrzeni powietrznej, a także nadzoruje taki lot poza granicami kraju, w tym w rejony niebezpieczne.
 4. Podczas wykonywania lotów o statusie HEAD w rejon PKW/PJW, St. DO COP zapewnia, z wykorzystaniem istniejących relacji łączności, bieżące przekazywanie załogom statków powietrznych aktualnych informacji rozpoznawczych oraz danych o sytuacji powietrznej z teatru działań PKW/PJW otrzymanych od DSO DO SZ, a pozyskanych z TOC PKW.
 5. Do obowiązków St. DO COP należy:
 - 1) stawianie zadań specjalistom OKPiRL, kierownikowi zmiany OZiNPP i dowódcom dyżurnych zmian bojowych ODN/MJDOP zaangażowanym w zabezpieczenie lotów wojskowych statków powietrznych oznaczonych statusem HEAD na podstawie dziennych zestawień przelotów wojskowych statków powietrznych i informacji pozyskanych z innych dostępnych źródeł;
 - 2) kontrola realizacji postawionych zadań i przedsięwzięć związanych z zabezpieczeniem lotu o statusie HEAD;
 - 3) znajomość statusu lotnisk, które mogą być wykorzystywane jako lotniska zapasowe dla wojskowego statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD na terytorium RP;
 - 4) znajomość stanu i prognozowanych zmian WA, wystąpienia niebezpiecznych zjawisk pogody i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu wojskowego statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD oraz ograniczeń z nich wynikających;
-

- 5) nadzorowanie przebiegu wszystkich lotów, którym nadano status HEAD;
 - 6) współpraca z SUP ATM w zakresie zabezpieczenia i obiegu informacji o lotach, którym nadano status HEAD;
 - 7) współpraca z oficerem operacyjnym Centrum Kierowania BOR (OO CK BOR) w zakresie wymiany informacji o locie wojskowego statku powietrznego, któremu nadano status HEAD;
 - 8) w przypadku wystąpienia sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu lotu statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD – stawianie stosownych zadań osobom funkcyjnym i pełniącym dyżury na stanowiskach dowodzenia zaangażowanych w zabezpieczenie lotu oraz informowanie CZK MON i OO CK BOR o wystąpieniu sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu lotu;
 - 9) uruchomienie i nadzorowanie przebiegu akcji ratowniczej w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD;
 - 10) informowanie na bieżąco CZK MON o przebiegu lotu wojskowego statku powietrznego oznaczonego statusem HEAD.
6. Specjalista OKPiRL sprawuje nadzór nad siłami i środkami służby ASAR w zakresie zabezpieczenia lotów wojskowych statków powietrznych oznaczonych statusem HEAD, wykonywanych w FIR Warszawa.
 7. Do obowiązków specjalisty OKPiRL należy:
 - 1) stawianie w gotowość nr 1 statków powietrznych pełniących dyżury w ramach służby ASAR, dyslokowanych w rejonie lub na trasie lotu wojskowego statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD;
 - 2) przekazywanie informacji do ORMiLMW o konieczności postawienia w gotowość nr 1 statków powietrznych pełniących dyżury w ramach służby ASAR, dyslokowanych w rejonie lub na trasie lotu wojskowego statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD;
-

- 3) prowadzenie nasłuchu częstotliwości ratowniczych i informowanie St. DO COP o odebranych sygnałach niebezpieczeństwa;
 - 4) przyjmowanie i analizowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa lotu wojskowego statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD oraz podejmowanie stosownych działań mających na celu uruchomienie i przeprowadzenie akcji poszukiwawczo-ratowniczej;
 - 5) alarmowanie oraz uruchamianie sił i środków służby ASAR;
 - 6) w przypadku uruchomienia akcji poszukiwawczo-ratowniczej – alarmowanie i stawianie zadań osobom funkcyjnym służby ASAR, informowanie KG Policji, KG Żandarmerii Wojskowej oraz Straży Pożarnej i Pogotowia Ratunkowego przez Krajowe Centrum Zarządzania Kryzysowego i Ochrony Ludności przy KG Państwowej Straży Pożarnej, OO CK BOR o zaistniałym wypadku lub katastrofie wojskowego statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD.
8. KZ OZiNPP COP sprawuje nadzór nad zbiorem i opracowaniem informacji radiolokacyjnej o sytuacji powietrznej nad terytorium RP oraz na podejściach, w zależności od możliwości systemu rozpoznania radiolokacyjnego.
9. Do obowiązków KZ OZiNPP COP należy:
- 1) analiza strefy rozpoznania radiolokacyjnego pod kątem zabezpieczenia przelotu wojskowego statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD w strefie odpowiedzialności;
 - 2) podejmowanie decyzji o włączeniu dodatkowych środków radiolokacyjnych do zapewnienia ciągłej strefy rozpoznania radiolokacyjnego dla zabezpieczenia lotu wojskowego statku powietrznego oznaczonego statusem HEAD;
 - 3) meldowanie St. DO COP o wykryciu i śledzeniu statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD;
 - 4) terminowe wykrycie, identyfikacja oraz śledzenie w swojej strefie odpowiedzialności (*Track Production Area*) wojskowych statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD;
-

- 5) kierowanie rozpoznaniem radiolokacyjnym w celu zapewnienia ciągłości śledzenia statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD, przez podległe ODN/MJDOP w ich sektorach odpowiedzialności;
 - 6) meldowanie St. DO COP o braku możliwości ciągłego śledzenia wojskowego statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD przez dostępne środki rozpoznania radiolokacyjnego;
 - 7) meldowanie St. DO COP o zagrożeniach dla lotu wojskowego statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD stwarzanych przez inne statki powietrzne;
 - 8) prowadzenie dokumentacji obiektywnej kontroli lotu (OKL) dotyczącej realizacji lotu oznaczonego statusem HEAD.
10. Dowódca dyżurnej zmiany bojowej ODN/MJDOP zabezpiecza lot wojskowego statku powietrznego oznaczonego statusem HEAD wykonywanego w sektorze odpowiedzialności ODN/MJDOP.
11. Do obowiązków DDZB ODN/MJDOP należy:
- 1) stawianie zadań podległym osobom funkcyjnym w zakresie użycia sił i środków w celu zabezpieczenia lotów oznaczonych statusem HEAD;
 - 2) kontrola nad przebiegiem lotów wojskowych statków powietrznych oznaczonych statusem HEAD wykonywanych w sektorze odpowiedzialności ODN/MJDOP;
 - 3) meldowanie St. DO COP o każdym przypadku zagrożenia dla wojskowych statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD;
 - 4) meldowanie St. DO COP o startach, lądowaniach oraz sytuacjach szczególnych na pokładach wojskowych statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD;
 - 5) stała znajomość statusu miejsc przystosowanych do operacji startu i lądowania i ich gotowości do zabezpieczenia lotów wojskowych statków powietrznych oznaczonych statusem HEAD w sektorze odpowiedzialności ODN/MJDOP.
-

12. Dyżurny operacyjny zespołu rozpoznania ODN (DO ZR ODN)/dyżurny operacyjny grupy rozpoznania i identyfikacji MJDOP (DO GRiI MJDOP) odpowiada za zbiór i opracowanie informacji radiolokacyjnej w sektorze odpowiedzialności ODN.
 13. Do obowiązków DO ZR ODN/DO GRiI MJDOP należy:
 - 1) przyjmowanie od organów SRL poprzez dyżurnego operacyjnego zespołu kierowania środkami walki ODN/MJDOP (DO ZKŚW) informacji o planowanych lotach wojskowych statków powietrznych oznaczonych statusem HEAD i analizowanie planowanych warunków lotu;
 - 2) prowadzenie analizy strefy rozpoznania radiolokacyjnego w celu zabezpieczenia lotów wojskowych statków powietrznych oznaczonych statusem HEAD oraz wnioskowanie do KZ OZiNPP o włączenie dodatkowych stacji radiolokacyjnych, jeżeli wymaga tego sytuacja;
 - 3) terminowe wykrywanie, identyfikacja i śledzenie wojskowego statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD;
 - 4) meldowanie o braku możliwości ciągłego śledzenia wojskowego statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD;
 - 5) terminowe przekazywanie i przyjmowanie od sąsiednich ODN/MJDOP danych dotyczących wykrycia przez własne środki radiolokacyjne lotów wojskowych statków powietrznych oznaczonych statusem HEAD oraz potwierdzanie ich przyjęcia z chwilą przekroczenia granicy sektora odpowiedzialności;
 - 6) meldowanie DDZB ODN/MJDOP i KZ OZiNPP o prowadzeniu wojskowych statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD oraz zapisywanie danych dotyczących przebiegu tego lotu w książce meldunków;
 - 7) meldowanie DDZB ODN/MJDOP i KZ OZiNPP o każdym przypadku zagrożenia wojskowych statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD.
-

14. DO ZKŚW ODN/MJDOP odpowiada za proces koordynacji działań prowadzonych z użyciem lotnictwa oraz nadzór nad punktami naprowadzania w sektorze odpowiedzialności ODN.
 15. Do obowiązków DO ZKŚW ODN/MJDOP należy:
 - 1) współpraca z właściwym wojskowym lotniskowym organem służby ruchu lotniczego (LO SRL) w zakresie wymiany informacji o planowanych przelotach wojskowych statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD;
 - 2) nadzorowanie przelotu wojskowego statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD;
 - 3) informowanie specjalisty ruchu lotniczego DSO COP o przebiegu lotów o statusie HEAD na podstawie informacji informatora FIS.
 16. Do obowiązków SKL ODN/DO GKL MJDOP należy:
 - 1) nadzorowanie przelotu wojskowego statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD;
 - 2) monitorowanie warunków atmosferycznych na lotnisku docelowym, zapasowych oraz trasie przelotu;
 - 3) meldowanie do dyżurnego operacyjnego ZK ŚW ODN/MJDOP o każdym przypadku zagrożenia wojskowych statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD;
 - 4) prowadzenie ciągłego nasłuchu na częstotliwości niebezpieczeństwa.
 17. Technik dyżurny krt w ramach zabezpieczenia przelotów wojskowych statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD realizuje następujące zadania:
 - 1) włącza dodatkowe środki radiolokacyjne na polecenie otrzymane od DO ZR ODN/DO GRiI MJDOP;
 - 2) wykrywa, śledzi i określa charakterystyki wojskowych statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD.
-

§ 7

Zadania służby ruchu lotniczego

1. Wojskowe oraz cywilne organy ATS zapewniają służby ruchu lotniczego dla lotu oznaczonego statusem HEAD zgodnie z przepisami właściwymi dla określonej przestrzeni powietrznej.
 2. Wojskowe i cywilne organy ATS są zobowiązane do wzajemnej wymiany informacji mających wpływ na przebieg lotu oznaczonego statusem HEAD.
 3. Informację o planowanym locie oznaczonym statusem HEAD cywilnym organom ATS przekazuje Szef Biura Ochrony Rządu.
 4. Informację o planowanym locie oznaczonym statusem HEAD wojskowym organom ATS danego lotniska przekazuje DSO COP.
 5. St. DO COP współpracuje bezpośrednio z SUP ATM w zakresie zapewnienia służb ruchu lotniczego oraz wymiany informacji o statku powietrznym oznaczonym statusem HEAD przez cywilne organy ATS.
 6. Personel ATC lotniska wojskowego zapewnia służby ruchu lotniczego statkowi powietrznemu wykonującemu lot oznaczony statusem HEAD zgodnie z postanowieniami instrukcji operacyjnej (INOP) organu ATC.
 7. Personel ATC lotniska wojskowego w czasie zabezpieczenia lotu oznaczonego statusem HEAD:
 - 1) przekazuje specjalście ruchu lotniczego DSO COP (RL DSO COP) informacje o wlocie w przestrzeń odpowiedzialności organu ATC;
 - 2) powiadamia specjalistę ruchu lotniczego DSO COP o wszystkich istotnych sytuacjach mających wpływ na bezpieczeństwo lotu;
 - 3) współpracuje z funkcjonariuszem BOR w zakresie bezpieczeństwa operacji statku powietrznego na polu ruchu naziemnego lotniska wojskowego;
 - 4) współpracuje z DML lotniska wojskowego w zakresie wymiany informacji dotyczących aktualnych i przewidywanych WA w prze-
-

- strzeni odpowiedzialności organu ATC stanowiących potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa lotu statku powietrznego oznaczonego statusem HEAD;
- 5) udziela pierwszeństwa statkowi powietrznemu oznaczonemu statusem HEAD zgodnie z zasadami ujętymi w INOP organu ATC;
 - 6) przekazuje załodze statku powietrznego informacje i wskazówki niezbędne do bezpiecznego wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD;
 - 7) współpracuje z innymi cywilnymi i wojskowymi organami ATS w zakresie wymiany informacji dotyczących realizacji lotu o statusie HEAD.
8. Do obowiązków personelu BOZ lotniska wojskowego należy:
- 1) współpraca z DML lotniska wojskowego w zakresie wymiany informacji dotyczących planowanego lotu statku powietrznego oznaczonego statusem HEAD, jego planowanej trasy, wysokości, typu statku powietrznego oraz wszelkich zmianach dotyczących przebiegu lotu;
 - 2) przekazanie informacji o locie wojskowego statku powietrznego oznaczonego statusem HEAD do właściwych wojskowych organów ATS;
 - 3) współpraca z AMC Polska w zakresie aktualnych i planowanych ograniczeń w dostępności przestrzeni powietrznej.
-

§ 8 Zabezpieczenie łączności i UL

1. Zabezpieczenie łączności i UL podczas wykonywania lotów wojskowych statków powietrznych oznaczonych statusem HEAD realizowane jest w oparciu o oficjalne i aktualnie obowiązujące publikacje oraz informacje dotyczące:
 - 1) cywilnych oraz wojskowych lotnisk krajowych;
 - 2) cywilnych oraz wojskowych lotnisk zagranicznych;
 - 3) lądowisk;
 - 4) innych miejsc startów i lądowań.
 2. Zasady wykorzystania oraz organizacji systemu lotniczej łączności radiowej zawarte są w obowiązującej *Instrukcji organizacji lotniczej łączności radiowej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej* zwanej *IOLLR*.
 3. Radiostacje lotnicze wyznaczone do prowadzenia korespondencji radiowej z załogą wojskowego statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD powinny posiadać możliwość pracy w pasmach VHF/UHF oraz mieć zapewnioną rejestrację korespondencji i czasu.
 4. Podczas wykonywania lotów poza granice kraju do prowadzenia korespondencji radiowej z załogami samolotów w ramach realizowanego nadzoru przez COP wykorzystuje się radiostacje HF. Zasady wykorzystania łączności HF określone są w obowiązującej *IOLLR* oraz w *Procedurach funkcjonowania systemu łączności HF z samolotami realizującymi loty poza granicami kraju*. Łączność HF z załogami statków powietrznych podlega rejestracji.
 5. W przypadku braku możliwości nawiązania łączności poprzez środki łączności radiowej HF wykorzystuje się terminale satelitarne SAT (w przypadku dostępności na statku powietrznym), zgodnie z zasadami określonymi w obowiązujących *Procedurach wykorzystania systemu łączności satelitarnej do łączności z samolotami realizującymi loty poza granicami kraju*.
-

6. Na lotniskach startu, lądowania, lotniskach zapasowych prowadzi się nasłuch częstotliwości radionamierzenia i bezpieczeństwa oraz w punktach naprowadzania – nasłuch częstotliwości bezpieczeństwa.
 7. Zarządzający lotniskiem wojskowym, na którym odbędzie się start lub lądowanie statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD lub lotniskiem wyznaczonym jako lotnisko zapasowe, jest odpowiedzialny za opublikowanie informacji NOTAM w przypadku niedostępności opublikowanych pomocy radionawigacyjnych oraz procedur podejścia.
 8. Podejście do lądowania statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD z wykorzystaniem radaru precyzyjnego podejścia (PAR) podlega rejestracji.
-

§ 9

Zabezpieczenie meteorologiczne

1. Zabezpieczenie meteorologiczne lotów oznaczonych statusem HEAD zapewnia wojskowa lub cywilna służba meteorologiczna w zależności od aktualnie wykorzystywanego lotniska/lądowiska i przynależności statku powietrznego. Na lotnisku współużytkowanym zabezpieczenie meteorologiczne realizowane jest poprzez wojskową służbę meteorologiczną w przypadku wojskowych lub państwowych statków powietrznych. Na cywilnych lotniskach krajowych i lotniskach zagranicznych zabezpieczenie meteorologiczne realizują właściwe komórki cywilnej służby meteorologicznej.
 2. Zabezpieczenie meteorologiczne lotów wojskowych statków powietrznych oznaczonych statusem HEAD realizuje zmiana dyżurna SSH SZ RP pod nadzorem St. ZD SSH SZ RP poprzez:
 - 1) opracowanie dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego na przelot;
 - 2) opracowanie ostrzeżeń o niebezpiecznych zjawiskach pogody (NZP) lub warunkach atmosferycznych (WA) zagrażających bezpieczeństwu lotów i przekazywanie ich DDOP – DDZB COP oraz St. DO COP i komórkom służby meteorologicznej oraz dla dowódcy statku powietrznego poprzez DML lotniska startu i lądowania lub koordynatora ds. lotniczych na lądowisku.
 3. Dokumentację lotniczo-meteorologiczną lub komunikat meteorologiczny do zabezpieczenia lotu oznaczonego statusem HEAD z wykorzystaniem statku powietrznego lotnictwa SZ RP opracowuje St. ZD SSH SZ RP. Do wykonania startów z cywilnych lotnisk kontrolowanych zabezpieczenie meteorologiczne realizuje cywilna służba meteorologiczna.
 4. Zabezpieczenie meteorologiczne lotów wojskowych statków powietrznych oznaczonych statusem HEAD organizowane jest na podstawie otrzymanego od DSO COP lub organów służby ruchu lotniczego powiadomienia o locie.
-

5. Prognoza pogody TAF jest obowiązującą prognozą dla lotniska i stanowi podstawę do podejmowania decyzji o realizacji operacji startów i lądowań statków powietrznych na danym lotnisku. Dla lotnisk wojskowych prognozę TAF opracowuje DML tego lotniska lub w uzasadnionych przypadkach właściwa nadrzędna komórka meteorologiczna.
 6. Do obowiązków St. ZD SSH SZ RP w zakresie meteorologicznego zabezpieczenia lotów oznaczonych statusem HEAD wojskowych statków powietrznych należy:
 - 1) kierowanie zabezpieczeniem meteorologicznym przez zaangażowanie do tego zadania zmian dyżurnych wojskowych komórek meteorologicznych;
 - 2) znajomość planów lotów oznaczonych statusem HEAD wojskowych statków powietrznych;
 - 3) opracowanie lotniczej prognozy pogody do podjęcia decyzji o realizacji lotów;
 - 4) ostrzeżenie o NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotów;
 - 5) przeprowadzanie konsultacji meteorologicznej z osobami funkcyjnymi biorącymi udział w zabezpieczeniu lotów;
 - 6) opracowanie dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego i przekazanie ich dowódcy statku powietrznego poprzez DML, koordynatora ds. lotniczych lub innymi dostępnymi środkami łączności;
 - 7) współpraca z krajowymi cywilnymi komórkami służby meteorologicznej w zakresie zabezpieczenia meteorologicznego lotów.
 7. Do obowiązków DML w zakresie meteorologicznego zabezpieczenia lotów oznaczonych statusem HEAD wojskowych statków powietrznych należy:
 - 1) znajomość planów lotów oznaczonych statusem HEAD;
 - 2) przeprowadzenie z dowódcą statku powietrznego konsultacji meteorologicznej i określenie sposobu powiadamiania o NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu;
-

- 3) przekazanie dowódcy statku powietrznego dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego opracowanego przez zmianę dyżurną SSH SZ RP;
 - 4) potwierdzenie otrzymania i przekazania dowódcy statku powietrznego dokumentacji, o której mowa w ust. 3.
8. W celu pozyskania danych i informacji meteorologicznych z lotnisk/ładowisk nieprzekazujących danych do wymiany międzynarodowej mają zastosowanie poniższe procedury pozyskiwania informacji meteorologicznych w zakresie niezbędnym do realizacji lotów:
- 1) po przekazaniu informacji o locie wojskowego statku powietrznego oznaczonym statusem HEAD od organizującego lot do Dowódcy Sił Powietrznych, Szef Oddziału Lotnictwa Transportowego DSP przekazuje niezbędne dane o planowanym locie do Szefa SSH SZ RP;
 - 2) Szef SSH SZ RP sprawdza dostępność danych meteorologicznych niezbędnych do zabezpieczenia meteorologicznego przelotu na lotniska podane w zgłoszeniu;
 - 3) w przypadku braku danych z lotnisk/ładowisk docelowych i zapasowych (lotnisk/ładowisk międzylądowania) w sieciach wymiany danych meteorologicznych Szef SSH SZ RP pozyskuje niezbędne informacje meteorologiczne poprzez dostępny system wymiany informacji pomiędzy COP a jego odpowiednikiem w danym kraju (dotyczy Rosji, Białorusi i Ukrainy zgodnie z porozumieniami zawartymi przez Ministra Obrony Narodowej Polski i ww. państw);
 - 4) St. DO COP udziela niezbędnej pomocy St. ZD SSH SZ RP w celu nawiązania kontaktu z odpowiednikami zagranicznymi wymienionymi w pkt 3 ;
 - 5) w przypadku braku możliwości pozyskania danych meteorologicznych przez służby operacyjne, szef SSH SZ RP zgłasza potrzebę ich pozyskania do Departamentu Wojskowych Spraw Zagranicznych (DWSZ) oraz realizatorowi lotu w celu ujęcia w CLARIS-ie;
-

- 6) DWSZ informuje Attaché Wojskowego RP w danym kraju o planowanym locie wojskowego statku powietrznego i potrzebie pozyskania danych meteorologicznych;
 - 7) Attaché Wojskowy RP w kraju, do którego planowany jest lot wojskowego statku powietrznego, nawiązuje kontakt z wojskowymi służbami meteorologicznymi danego kraju poprzez odpowiednie dowództwo sił powietrznych; Attaché Wojskowy RP poprzez DWSZ przekazuje informacje do Szefa SSH SZ RP;
 - 8) w przypadku braku możliwości pozyskania danych meteorologicznych, dowódca jednostki realizującej lot, na wniosek Szefa SSH SZ RP występuje do organizującego lot (dysponenta statku powietrznego) z propozycjami zmiany lotnisk/lądowisk, z powiadomieniem odpowiedniego dowódcy RSZ;
 - 9) w przypadku braku akceptacji przez organizującego lot (dysponenta statku powietrznego) propozycji zmiany lotniska/lądowiska lądowania, lotu nie realizuje się.
9. Podczas organizacji i realizacji zabezpieczenia meteorologicznego dla wyznaczonych do przyjęcia wojskowych statków powietrznych o statusie HEAD lotnisk i lądowisk lub w innym miejscu startów i lądowań bez zabezpieczenia meteorologicznego na terytorium RP obowiązują następujące zasady:
- 1) za zabezpieczenie meteorologiczne lotu wojskowego statku powietrznego oznaczonego statusem HEAD ze startem i lądowaniem na lądowisku lub w innym miejscu startów i lądowań odpowiada St. ZD SSH SZ RP przy współudziale:
 - a) dowódcy statku powietrznego realizującego przelot;
 - b) DDOP – DDZB COP;
 - c) St. DO COP,
 - d) koordynatora ds. lotniczych;
 - e) dyżurnego meteorologa lotniska (startu);
 - f) specjalisty służby meteorologicznej na lądowisku/innym miejscu startów i lądowań;
-

- 2) do obowiązków St. ZD SSH SZ RP w zakresie realizacji zabezpieczenia meteorologicznego dla wyznaczonych do przyjęcia wojskowych statków powietrznych, którym nadano status HEAD lotnisk i lądowisk bez zabezpieczenia meteorologicznego, w czasie planowania lotu należy:
 - a) opracować prognozę pogody do podjęcia decyzji o realizacji lotu;
 - b) przeprowadzić konsultację z realizatorem lotu;
 - 3) do obowiązków St. ZD SSH SZ RP w zakresie realizacji zabezpieczenia meteorologicznego dla wyznaczonych do przyjęcia wojskowych statków powietrznych, którym nadano status HEAD, lotnisk i lądowisk bez zabezpieczenia meteorologicznego, w czasie bezpośredniego przygotowania do lotu należy:
 - a) opracować lotniczą prognozę pogody na lot i prognozę pogody na lądowanie;
 - b) nawiązać łączność i przeprowadzić konsultację meteorologiczną z koordynatorem do spraw lotniczych na lądowisku/innym miejscu startów i lądowań oraz specjalistą służby meteorologicznej (o ile jest na lądowisku);
 - c) przeprowadzić ponownie konsultację meteorologiczną z osobami funkcyjnymi, tj. realizatorem lotu, DDOP – DDZB COP oraz St. DO COP;
 - d) przekazać telefonicznie informację meteorologiczną dysponentowi statku powietrznego;
 - e) opracować i przekazać (w formie elektronicznej lub faksem) do LBM lotniska startu dokumentację lotniczo-meteorologiczną lub komunikat meteorologiczny na lot z uwzględnieniem danych zawartych w planie lotu;
 - f) przeprowadzić telefoniczną konsultację meteorologiczną z dowódcą statku powietrznego;
 - g) w przypadku nagłego pogorszenia się warunków atmosferycznych w stosunku do wcześniej prognozowanych lub wystąpienia
-

- NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu na trasie lotu lub na lądowisku/innym miejscu startów i lądowań, natychmiast przekazać tę informację do DDOP oraz St. DO COP i koordynatora ds. lotniczych na lądowisku/innym miejscu startów i lądowań;
- h) jeżeli start odbywa się z lądowiska/innego miejsca startów i lądowań, na które nie ma możliwości przekazania (w formie elektronicznej lub faksem) dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego na lot, należy udzielić szczegółowej telefonicznej konsultacji meteorologicznej dowódcy statku powietrznego i odnotować ten fakt w książce udzielonych i otrzymanych informacji;
- 4) do obowiązków dyżurnego meteorologa lotniska (startu) w zakresie realizacji zabezpieczenia meteorologicznego lotu wojskowego statku powietrznego oznaczonego statusem HEAD należy:
- a) realizować wszystkie polecenia St. ZD SSH SZ RP w zakresie zabezpieczenia meteorologicznego wojskowych statków powietrznych wykonujących lot o statusie HEAD;
 - b) wydrukować i przekazać dowódcy statku powietrznego otrzymaną drogą elektroniczną (faksem) dokumentację lotniczo-meteorologiczną lub komunikat meteorologiczny;
 - c) udostępnić na wniosek dowódcy statku powietrznego zobrazenie dodatkowych danych meteorologicznych;
 - d) odnotować w książce udzielonych i otrzymanych informacji fakt przekazania dowódcy statku powietrznego dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego oraz z jakimi dodatkowymi danymi meteorologicznymi był zapoznany;
- 5) do obowiązków dowódcy statku powietrznego w zakresie realizacji zabezpieczenia meteorologicznego należy:
- a) odebrać osobiście i zapoznać się z dokumentacją lotniczo-meteorologiczną lub komunikatem meteorologicznym w LBM (lotniska startu);
-

- b) zapoznać się i przeanalizować dodatkowe dane meteorologiczne;
 - c) przeprowadzić telefoniczną konsultację meteorologiczną ze St. ZD SSH SZ RP;
 - d) jeżeli start odbywa się z lądowiska/innego miejsca startów i lądowań, na którym nie ma możliwości odebrania w formie elektronicznej lub faksem dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego na lot, wówczas przeprowadza szczegółową telefoniczną konsultację meteorologiczną ze St. ZD SSH SZ RP;
- 6) do obowiązków koordynatora ds. lotniczych w zakresie realizacji zabezpieczenia meteorologicznego lotu wojskowego statku powietrznego oznaczonego statusem HEAD należy:
- a) przeprowadzić konsultację meteorologiczną ze St. ZD SSH SZ RP;
 - b) znać stan warunków atmosferycznych na lądowisku/innym miejscu startów i lądowań przekazywanych przez specjalistę służby meteorologicznej;
 - c) w przypadku braku specjalisty służby meteorologicznej określić (zgodnie z posiadanym doświadczeniem) aktualne warunki atmosferyczne na lądowisku;
 - d) w przypadku nagłego pogorszenia się warunków atmosferycznych lub wystąpienia niebezpiecznych zjawisk pogody, które nie były prognozowane dla lotniska, lądowiska lub innego miejsca startu i lądowania, natychmiast telefonicznie przekazać informację do DDOP oraz St. DO COP lub do St. ZD SSH SZ RP;
- 7) do obowiązków St. DO COP w zakresie realizacji zabezpieczenia meteorologicznego lotu wojskowego statku powietrznego oznaczonego statusem HEAD należy:
- a) przeprowadzić konsultację meteorologiczną ze St. ZD SSH SZ RP;
 - b) w przypadku otrzymania informacji o nagłym pogorszeniu się warunków atmosferycznych lub wystąpienia NZP na trasie lotu lub na lądowisku (innym miejscu startów i lądowań) natychmiast przekazać ją dowódcy statku powietrznego dostępnymi środka-
-

- mi łączności, wraz z aktualnymi warunkami atmosferycznymi na najbliższych lotniskach zapasowych.
10. Zabezpieczenie meteorologiczne lotów wojskowych statków powietrznych oznaczonych statusem HEAD wykonujących lot do rejonu PKW/PJW oraz do rejonów niebezpiecznych realizowane jest przez zmianę dyżurną SSH SZ RP.
 11. Za zabezpieczenie meteorologiczne lotów statków powietrznych w rejonie PKW/PJW na lotniskach i lądowiskach, na których pełnią służbę komórki służby meteorologicznej SZ RP, odpowiada szef danej komórki.
 12. Do obowiązków szefa komórki meteorologicznej w zakresie zabezpieczenia meteorologicznego lotów statków powietrznych o statusie HEAD w rejonie PKW/PJW należy:
 - 1) realizacja zabezpieczenia meteorologicznego;
 - 2) znajomość planu lotu oznaczonego statusem HEAD;
 - 3) opracowanie lotniczej prognozy pogody do podjęcia decyzji o realizacji lotu;
 - 4) ostrzeżenie o NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu;
 - 5) przeprowadzanie konsultacji meteorologicznej z osobami funkcyjnymi biorącymi udział w zabezpieczeniu lotu;
 - 6) opracowanie dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego i przekazanie ich dowódcy statku powietrznego dostępnymi środkami łączności;
 - 7) współudział w zabezpieczeniu meteorologicznym lotu oznaczonego statusem HEAD w przypadku wyznaczenia statku powietrznego i załogi przynależnej do innego państwa;
 - 8) współpraca z odpowiednimi służbami meteorologicznymi sił sojusznicznych oraz z cywilnymi służbami danego państwa w zakresie zabezpieczenia meteorologicznego lotów o statusie HEAD.
 13. W przypadku nagłego pogorszenia się warunków atmosferycznych w stosunku do wcześniej prognozowanych lub wystąpienia NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu na trasie lotu lub na lot-
-

nisku/lądowisku, każdy organ biorący udział w zabezpieczeniu lotu zobowiązany jest natychmiast przekazać tę informację do organów utrzymujących łączność z załogą statku powietrznego i przedstawiciela BOR.

14. Zabezpieczenie meteorologiczne lotów wojskowych statków powietrznych oznaczonych statusem HEAD w rejonie PKW/PJW organizowane jest na podstawie otrzymanej od służb operacyjnych informacji o locie.
 15. W zależności od lotniska lądowania, prognozy pogody TAF są opracowywane przez komórki meteorologiczne państw sojusznicznych zlokalizowane w kraju działania PKW/PJW lub przez komórki meteorologiczne danego kraju.
 16. W przypadku braku narodowej komórki meteorologicznej na lotnisku/lądowisku, zabezpieczenie meteorologiczne realizowane jest przez dostępne sojusznicze komórki meteorologiczne.
 17. W sprawach nieunormowanych niniejszą *Instrukcją* obowiązują przepisy zawarte w obowiązującej *Instrukcji meteorologicznego zabezpieczenia lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (IMZL)*.
-

§ 10
Obowiązki osób funkcyjnych i służb w zakresie
organizacji i zabezpieczenia lotów najważniejszych
osób w państwie w rejonie PKW/PJW

1. Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych odpowiada za:
 - 1) przekazanie pozyskanych od organizującego lot danych oraz informacji i zapotrzebowania do dowódcy PKW/PJW;
 - 2) postawienie zadania dowódcy PKW/PJW w formie zarządzenia operacyjnego dotyczącego realizacji lotów przy użyciu statków powietrznych znajdujących się w podporządkowaniu dowódcy PKW/PJW;
 - 3) monitorowanie realizacji lotów w rejonie PKW/PJW;
 - 4) akceptację sposobu wykonania lotów zameldowanych przez dowódcę PKW/PJW;
 - 5) współpracę z osobami i instytucjami odpowiedzialnymi za organizację lotów;
 - 6) nadzór nad pozyskaniem materiałów rozpoznawczych z rejonu PKW/PJW i przekazanie do BOR oraz właściwych dowódców RSZ, w przypadku wykonywania lotów w rejon PKW/PJW statkami powietrznymi będącymi w ich dyspozycji;
 - 7) opracowanie szczegółowego planu przelotów w rejonie PKW/PJW zgodnie z zapotrzebowaniem otrzymanym od organizującego lot;
 - 8) rekomendowanie możliwości realizacji lotów w rejonie PKW/PJW organizującemu lot oraz BOR w zależności od występujących w danym czasie zagrożeń;
 - 9) ubezpieczenie załóg statków powietrznych innych RSZ wykonujących lot w rejon PKW/PJW, na podstawie pisemnego zgłoszenia przez właściwego dowódcę jednostki.
 2. Dowódca PKW/PJW odpowiada za:
 - 1) poinformowanie Dowództwa Sił Sojuszniczych o planowanej wizycie i locie w rejonie działania PKW/PJW oraz prowadzenie uzgodnień;
-

- 2) wyznaczenie osoby odpowiedzialnej za koordynację organizacji lotów z właściwym dowódcą sojusznikiem;
 - 3) opracowanie propozycji przebiegu wizyty z uwzględnieniem przemieszczania się statkami powietrznymi oraz przesłanie jej do Dowódcy Operacyjnego SZ;
 - 4) realizację zabezpieczenia lotu w rejonie PKW/PJW;
 - 5) zapewnienie realizacji zadań w przestrzeni powietrznej;
 - 6) postawienie zadań podległym osobom funkcyjnym w zakresie użycia sił i środków w celu zabezpieczenia lotów;
 - 7) nadzór nad działalnością podległych sił i środków w zakresie zabezpieczenia lotu w rejonie PKW/PJW;
 - 8) dostarczenie do DO SZ materiałów rozpoznawczych, aktualnych SPINS, CSAR oraz obowiązujących procedur lotniczych w rejonie PKW/PJW;
 - 9) organizację zabezpieczenia meteorologicznego lotu w rejonie PKW/PJW (jeśli jest zapewniona służba meteorologiczna);
 - 10) organizację współdziałania z przedstawicielami BOR.
3. Służby operacyjne podległe dowódcy PKW/PJW w zakresie zabezpieczenia lotów najważniejszych osób w państwie odpowiadają za:
- 1) zbieranie i dystrybucję informacji o stanie przygotowania sił i środków wyznaczonych do zabezpieczenia lotów w rejonie PKW/PJW;
 - 2) zbieranie i analizę informacji o zagrożeniu lotu statku powietrznego;
 - 3) zbieranie, aktualizowanie i dystrybucję bieżącej informacji rozpoznawczej oraz meteorologicznej z PKW/PJW;
 - 4) monitorowanie oraz przekazywanie bieżącej informacji o stanie realizacji lotów do DSO DO SZ;
 - 5) podjęcie działań mających na celu zapewnienie jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa lotu;
 - 6) uruchamianie i nadzór nad przebiegiem akcji ratowniczej w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego;
 - 7) natychmiastowe przekazywanie informacji do właściwych przełożonych i przedstawicieli BOR w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego.
-

4. Zabezpieczenie meteorologiczne lotów statków powietrznych lotnictwa SZ RP z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW realizowane jest zgodnie z § 9 ust. 10–16.
 5. Podczas organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW, realizator lotów wykonuje swoje obowiązki zgodnie z § 12.
-

Rozdział IV

ZAKRES OBOWIĄZKÓW REALIZATORA LOTU, PERSONELU LATAJĄCEGO, ORGANIZUJĄCEGO LOT I DYSPONENTA STATKU POWIETRZNEGO

§ 11 Zasady ogólne

1. Za organizację lotu statku powietrznego wykonującego lot o statusie HEAD w jednostce lotniczej odpowiada realizator lotu.
 2. Do wykonywania czynności lotniczych związanych z wykorzystaniem statku powietrznego do realizacji lotu oznaczonego statusem HEAD uprawnieni są jedynie członkowie personelu lotniczego.
 3. W skład personelu lotniczego wchodzi personel latający i naziemny personel lotniczy.
 4. W skład personelu latającego wykonującego czynności lotnicze związane z wykorzystaniem statku powietrznego do realizacji lotu oznaczonego statusem HEAD wchodzi personel kabinowy oraz personel pokładowy.
 5. W czasie wykonywania lotów o statusie HEAD w rejonie PKW/PJW w skład załogi mogą dodatkowo wchodzić strzelcy pokładowi i/lub inni specjaliści wyznaczeni rozkazem dowódcy PKW/PJW do realizacji zadania.
 6. Personel latający uprawniony do wykonywania czynności lotniczych na pokładach statków powietrznych, których lotom nadano status HEAD, wyznacza realizator lotu w rozkazie w sprawie organizacji szkolenia lotniczego, z zastrzeżeniem ust. 11.
 7. W przypadku, gdy na pokładzie statku powietrznego znajdować się będą osoby, o których mowa w § 1 ust. 5, w skład personelu pokładowego wchodzi funkcjonariusze BOR wskazani przez Szefa BOR.
 8. Realizator lotu wyznacza skład załogi i personelu pokładowego statku powietrznego zgodnie z obowiązującym *Regulaminem lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, zwanym dalej *RL*.
 9. W celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu oraz bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego dowódca statku powietrznego jest upoważniony do:
-

- 1) zobowiązania, w razie konieczności, innych członków załogi do wykonywania czynności nienależących do ich zakresu obowiązków;
 - 2) wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego – niezależnie od ich stopnia wojskowego/resortowego oraz statusu.
10. Wszystkie osoby obecne na pokładzie statku powietrznego, niezależnie od ich stopnia wojskowego/resortowego oraz statusu, są zobowiązane wypełniać polecenia dowódcy statku powietrznego.
 11. Do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD dopuszcza się tylko załogi w pełnym składzie, posiadające ważne uprawnienia i dopuszczenia oraz kontrole w locie, zgodnie z obowiązującymi programami szkolenia i instrukcjami.
 12. Załoga wyznaczona do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD musi spełniać następujące warunki:
 - 1) do realizacji lotów zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością (VFR):
 - a) dowódca statku powietrznego – powinien posiadać ważne uprawnienia do wykonywania lotów zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością (VFR), dopuszczenie do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD zgodnie z przepisami VFR w charakterze dowódcy statku powietrznego, posiadać nalot ogólny powyżej 1000 godzin na wojskowych statkach powietrznych oraz nalot co najmniej 250 godzin na typie statku powietrznego dopuszczonym do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD;
 - b) drugi pilot – powinien posiadać ważne uprawnienia do wykonywania lotów zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością (VFR), dopuszczenie do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD zgodnie z przepisami VFR w charakterze drugiego pilota, posiadać nalot ogólny powyżej 750 godzin na wojskowych statkach powietrznych oraz
-

- nalot co najmniej 150 godzin na typie statku powietrznego dopuszczonym do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD;
- c) pozostali członkowie załogi – posiadać ważne uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania czynności lotniczych na pokładzie statku powietrznego;
- 2) do realizacji lotów zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR):
- a) dowódca statku powietrznego – powinien posiadać ważne uprawnienia do wykonywania lotów zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR), dopuszczenie do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD zgodnie z przepisami IFR w charakterze dowódcy statku powietrznego, posiadać nalot ogólny powyżej 1000 godzin na wojskowych statkach powietrznych oraz nalot co najmniej 250 godzin na typie statku powietrznego dopuszczonym do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD;
 - b) drugi pilot – powinien posiadać ważne uprawnienia do wykonywania lotów zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR), dopuszczenie do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD zgodnie z przepisami IFR w charakterze drugiego pilota, posiadać nalot ogólny powyżej 750 godzin na wojskowych statkach powietrznych oraz nalot co najmniej 150 godzin na typie statku powietrznego dopuszczonym do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD;
 - c) pozostali członkowie załogi – powinni posiadać ważne uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania czynności lotniczych na pokładzie statku powietrznego.
13. Do wykonania lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie niebezpiecznym, realizator lotu wyznacza załogi mające największe doświadczenie lotnicze oraz przygotowanie taktyczno-bojowe.
-

14. Do wykonania lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW uznanych za strefę działań wojennych, poza wymogami zawartymi w ust. 12, realizator lotu wyznacza załogi mające doświadczenie w lotach bojowych. Szczegółowe wymogi w zakresie doświadczenia określa każdorazowo dowódca PKW/PJW.
 15. Personel pokładowy może wykonywać loty maksymalnie na trzech typach statków powietrznych.
 16. Każdy członek załogi i personelu pokładowego jest odpowiedzialny za osobiste przygotowanie do lotu, zgodnie z zasadami określonymi w obowiązującej *Instrukcji organizacji lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (IOL)* oraz należyte wykonywanie powierzonych mu obowiązków.
 17. Każdy członek załogi i personelu pokładowego musi znać i stosować zasady współpracy w załodze oraz procedury określone dla typu statku powietrznego, na którym wykonuje zadanie.
 18. W czasie realizacji zadania lotniczego związanego z lotem oznaczonym statusem HEAD członkowie załogi i personelu pokładowego nie mogą oddalać się z miejsca pełnienia swoich obowiązków bez wiedzy i zgody dowódcy statku powietrznego.
 19. W czasie realizacji zadania lotniczego związanego z lotem oznaczonym statusem HEAD zabrania się kategorycznie spożywania przez załogę i personel pokładowy jakichkolwiek napojów alkoholowych, środków odurzających oraz innych środków mających wpływ na zdolność wykonywania czynności lotniczych (służbowych).
 20. Załodze statku powietrznego i personelowi pokładowemu zabrania się zabierania na pokład statku powietrznego jakichkolwiek listów, paczek oraz innych przedmiotów, niewykazanych w zapotrzebowaniu na lot i niebędących ich bagażem podręcznym.
 21. Zabrania się wejścia pasażerów na pokład statku powietrznego, jeżeli na pokładzie nie ma załogi lub członków personelu pokładowego.
 22. Wstęp do kabiny pilotów mają tylko członkowie załogi statku powietrznego i szef pokładu.
-

§ 12 Obowiązki realizatora lotu

1. Realizator lotu wykonuje swoje obowiązki zgodnie z obowiązującą w lotnictwie Sił Zbrojnych *IOL*.
 2. Realizator lotu dokonuje niezbędnych uzgodnień z organizującym lot oraz BOR w zakresie realizacji i zabezpieczenia lotu, a w szczególności:
 - 1) uzgadnia lotniska/lądowiska startu, lądowania oraz proponuje lotniska/lądowiska zapasowe;
 - 2) przesyła do BOR imienny wykaz członków załogi wraz z numerami PESEL.
 3. Realizator lotu dokonuje każdorazowo analizy ryzyka planowanego lotu z najważniejszymi osobami w państwie i osobiście potwierdza swoim podpisem opracowaną kartę szacowania ryzyka.
 4. Podczas planowania lotu w rejonach niebezpiecznych i PKW/PJW realizator lotu występuje do przełożonego w celu pozyskania materiałów rozpoznawczych niezbędnych w procesie planowania i przygotowania lotu, a także współpracuje z Dowództwem Operacyjnym SZ, BOR oraz innymi instytucjami w powyższym zakresie.
 5. W przypadku planowania lotów w rejonach PKW/PJW realizator lotu przesyła do Dowództwa Operacyjnego SZ zgłoszenie członków załogi do ubezpieczenia.
 6. Realizator lotu odpowiada za:
 - 1) wyznaczenie i przygotowanie załogi;
 - 2) zapewnienie warunków do właściwego przygotowania się załogi do lotu;
 - 3) przygotowanie statku powietrznego (zasadniczego i zapasowego), z uwzględnieniem § 16;
 - 4) bezpośrednio przygotowanie sił i środków do realizacji lotu oznaczonego statusem HEAD;
 - 5) organizację współpracy z właściwymi służbami zabezpieczenia lotów;
-

- 6) nadzór nad realizacją postawionych zadań i przedsięwzięć związanych z zabezpieczeniem lotu oznaczonego statusem HEAD przez podległe siły i środki;
 - 7) znajomość stanu i prognozowanych zmian warunków atmosferycznych, wystąpienia NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu na trasie lotu statku powietrznego oznaczonego statusem HEAD oraz ograniczeń z nich wynikających;
 - 8) terminowe przesłanie do Szefostwa SRL SZ RP wniosków o wydanie zgód dyplomatycznych w przypadku planowania lotów poza granice RP;
 - 9) dokonanie analizy możliwości realizacji lotu w rejon niebezpieczny na podstawie pozyskanych materiałów i informacji rozpoznawczych;
 - 10) podjęcie decyzji o możliwości i sposobie wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD na podstawie:
 - a) zapotrzebowania na lot i informacji otrzymanych od przełożonego;
 - b) dostępności statków powietrznych;
 - c) analizy możliwości wykonania zadań przez personel lotniczy;
 - d) możliwości czasowych wykonania zadania;
 - e) oceny warunków atmosferycznych;
 - f) wpływu ukształtowania terenu;
 - g) dostępności elementów przestrzeni powietrznej;
 - h) możliwości nawigatorskiego zabezpieczenia lotów;
 - i) występujących zagrożeń dla realizacji lotów;
 - j) otrzymanych zgód dyplomatycznych i zezwoleń;
 - 11) wydanie rozkazu do wykonaniu zadania lotniczego;
 - 12) dokumentowanie procesu planowania, przygotowania i realizacji lotu o statusie HEAD zgodnie z obowiązującymi przepisami;
 - 13) utrzymanie zapasowego statku powietrznego w gotowości do lotu oznaczonego statusem HEAD, przez co najmniej 1 godzinę od startu zasadniczego statku powietrznego do lotu oznaczonego statusem HEAD.
-

7. Podczas organizacji lotu w rejonie PKW/PJW, realizator lotu dodatkowo odpowiada za:
 - 1) współpracę i koordynację z właściwymi komórkami organizacyjnymi zabezpieczenia lotów w PKW/PJW oraz z organami lotniczymi sił sojusznicznych;
 - 2) uaktualnienie materiałów rozpoznawczych, SPINS, CSAR oraz procedur lotniczych w rejonie PKW/PJW;
 - 3) podjęcie decyzji o możliwości i sposobie wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD, poza zawartymi w ust. 6, na podstawie:
 - a) zapotrzebowania na lot i informacji otrzymanych od Dowódcy Operacyjnego SZ lub dowódcy PKW/PJW;
 - b) zadań postawionych dowódcy PKW/PJW;
 - c) analizy materiałów rozpoznawczych z teatru PKW/PJW;
 - d) oceny zagrożeń oddziaływania środkami ogniowymi.
 8. W uzasadnionych przypadkach realizator lotu rekomenduje wprowadzenie zmian lub odstąpienie od realizacji lotu, z powiadomieniem przełożonego, organizującego lot oraz BOR. W przypadku lotów w rejonie PKW/PJW instytucją koordynującą w zakresie zmian w planie lotów jest Dowódca Operacyjny SZ.
-

§ 13

Prawa i obowiązki dowódcy statku powietrznego

1. Dowódcą statku powietrznego jest pilot wyznaczony przez realizatora lotu do pełnienia funkcji dowódcy statku powietrznego.
 2. Dowódca statku powietrznego jest zobowiązany wykonywać lot zgodnie z przepisami. Ponoś odpowiedzialność za wykonanie postawionego zadania, a także za bezpieczeństwo statku powietrznego oraz znajdujących się na jego pokładzie osób i rzeczy.
 3. Dowódca statku powietrznego musi znać i stosować zasady współpracy w załodze oraz procedury określone w procedurach operacyjnych dla typu statku powietrznego, na którym wykonuje zadanie.
 4. Obowiązkiem dowódcy statku powietrznego jest sprawdzenie przygotowania do lotu poszczególnych członków załogi oraz niedopuszczenie do wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego przez osobę nieprzygotowaną lub niezdolną do ich realizacji.
 5. Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest do przestrzegania czasu startowego, nalotu i odpoczynku członków załogi zgodnie z obowiązującym *RL*.
 6. Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest utrzymywać łączność z właściwymi organami SRL lub organami dowodzenia od chwili pierwszego nawiązania łączności przed uruchomieniem silnika (silników) do jego (ich) wyłączenia po zakończeniu lotu, z wyjątkiem lotów, dla których określono inne procedury utrzymania łączności oraz braku zasięgu łączności z organami SRL.
 7. Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest:
 - 1) znać możliwości lotno-techniczne pilotowanego statku powietrznego wraz z jego wyposażeniem i uzbrojeniem;
 - 2) użytkować i pilotować statek powietrzny zgodnie z instrukcją jego użytkowania w locie;
 - 3) udzielać (zlecać udzielenie) pasażerom instruktażu z zakresu niezbędnych zasad bezpieczeństwa i posługiwania się urządzeniami tlenowymi i ratowniczymi na pokładzie statku powietrznego;
-

- 4) posiadać niezbędne dane dotyczące użytkowania lotniska startu, lotniska lądowania i lotnisk zapasowych;
 - 5) posiadać kompletne i odpowiednie do planowanego lotu dokumenty i wyposażenie;
 - 6) dopilnować, aby członkowie załogi statku powietrznego wykonywali czynności na pokładzie statku powietrznego zgodnie z zakresem ich obowiązków;
 - 7) zapoznać się z sytuacją powietrzną w zakresie wykorzystania przestrzeni powietrznej oraz z urządzeniami i pomocami nawigacyjnymi w rejonie wykonywanego lotu;
 - 8) utrzymywać orientację geograficzną;
 - 9) zapoznać się z WA i lotniczą prognozą pogody;
 - 10) podejmować decyzje wynikające z oceny warunków atmosferycznych mających wpływ na wykonanie lotu, umieć rozpoznawać NZP i znać zasady postępowania w przypadku ich napotkania w locie;
 - 11) odtwarzać, nadzorować lub zlecać nadzorowanie odtwarzania gotowości do lotu statku powietrznego na lotnisku (lądowisku, innym miejscu startów i lądowań), na którym brak wyspecjalizowanego personelu w zakresie obsługi danego typu statku powietrznego.
8. Dowódca statku powietrznego w zakresie zabezpieczenia meteorologicznego lotu oznaczonego statusem HEAD ma obowiązek:
- 1) zapoznać się z lotniczą prognozą pogody na lot:
 - a) z kierunkiem i prędkością przemieszczania się mas powietrza;
 - b) z położeniem frontów atmosferycznych w stosunku do trasy lotu;
 - c) z wysokością podstawy i górnej granicy chmur oraz położeniem stref opadów związanych z frontami atmosferycznymi i wewnątrzmasowymi;
 - d) z występowaniem prądów strumieniowych oraz kierunkiem i prędkością wiatru na zasadniczych wysokościach lotu;
-

- e) z pionowym rozkładem temperatury powietrza w celu określenia stref oblodzenia;
 - f) z rejonami występowania NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu,
 - g) ze stanem i przewidywaną zmianą WA na lotniskach: startu, lądowania i zapasowych oraz lotniskach znajdujących się w pobliżu trasy lotu, zwłaszcza położonych na kierunku adwekcji pogody;
- 2) ocenić, na podstawie uzyskanych informacji meteorologicznych, wpływ stanu i przewidywanych zmian WA na planowany lot i ustalić warianty działania w razie nagłego pogorszenia się pogody na trasie lotu i w rejonie miejsca lądowania;
 - 3) odebrać od DML lotniska startu dokumentację lotniczo-meteorologiczną lub komunikat meteorologiczny na lot i zapoznać się z jego treścią, w przypadku gdy start odbywa się z lotniska (lądowiska), na którym nie ma komórki służby meteorologicznej, zapoznać się z aktualną prognozą pogody na lot oraz WA po jego trasie w SSH SZ RP (wykorzystując dostępne środki łączności), a jeżeli istnieje taka możliwość – odebrać dokumentację dostępnymi środkami łączności;
 - 4) w przypadku startu z lotniska cywilnego pobrać dokumentację lotniczo-meteorologiczną na lot z komórki cywilnej służby meteorologicznej oraz dokonać konsultacji telefonicznej ze St. ZD SSH SZ RP;
 - 5) określić stan WA po starcie i na podejściu do lądowania oraz na żądanie przekazać krl TWR oraz koordynatorowi ds. lotniczych;
 - 6) w trakcie lotu analizować wszystkie otrzymane informacje meteorologiczne i oceniać ich wpływ na bezpieczeństwo lotu, a informacje o zauważonych NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu niezwłocznie przekazywać na stanowisko kierowania, z którym aktualnie utrzymuje łączność;
 - 7) znać zasady postępowania w przypadku wejścia statku powietrznego w strefę NZP lub WA zagrażających bezpieczeństwu lotu.
-

9. W czasie lotu na prostej do lądowania dowódca statku powietrznego zobowiązany jest:
 - 1) przerwać zniżanie w przypadku:
 - a) niedokładnego obliczenia do lądowania i niemożliwości jego poprawienia;
 - b) pojawienia się w pobliżu statku powietrznego albo na drodze startowej (polu wzlotów) przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu lądowania;
 - c) osiągnięcia wysokości decyzji DA/DH (przy podejściu precyzyjnym), minimalnej wysokości zniżania MDA/MDH (przy podejściu nieprecyzyjnym) i gdy nie jest osiągnięta wymagana widoczność terenu;
 - d) otrzymania instrukcji od organów SRL;
 - 2) zdecydować o wykonaniu powtórnego manewru lub odejściu na lotnisko zapasowe, gdy warunki lotu lub zjawiska pogody nie gwarantują bezpiecznego lądowania.
 10. Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania dowódca statku powietrznego zobowiązany jest upewnić się na podstawie dostępnych mu informacji, że warunki atmosferyczne w miejscu planowanego lądowania umożliwiają bezpieczne podejście, lądowanie lub wykonanie manewru jak po nieudanym podejściu.
 11. W przypadku, gdy statkowi powietrznemu grozi niebezpieczeństwo, dowódca statku powietrznego jest zobowiązany zastosować wszelkie niezbędne środki w celu ratowania pasażerów, personelu pokładowego i załogi.
 12. W razie uszkodzenia statku powietrznego lub przymusowego lądowania dowódca statku powietrznego wykonuje wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia statku powietrznego oraz zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów, załogi, personelu pokładowego i ładunku.
 13. Dowódca statku powietrznego decyduje o:
 - 1) konieczności użycia środków przymusu bezpośredniego, w stosunku do osób niewykonujących jego poleceń albo w inny sposób
-

- zagrożających bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego, o czym informuje funkcjonariusza BOR – dowódcę ochrony;
- 2) zatrzymaniu do czasu przekazania właściwym organom osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na pokładzie statku powietrznego albo osoby zagrażającej w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie.
14. Dowódca statku powietrznego jest uprawniony do nakazania usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na pokładzie.
15. Dowódca statku powietrznego ma prawo odmowy przewozu statkiem powietrznym osoby, wobec której istnieje uzasadnione przypuszczenie, że osoba ta jest pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających, jeżeli bezpieczeństwo statku powietrznego lub znajdujących się na nim osób może być zagrożone.
16. W przypadku niewłaściwego zachowania się, naruszenia przepisów przez załogę, personel pokładowy lub pasażerów oraz przy zaistniałych nieprawidłowościach w zabezpieczeniu lotu, dowódca statku powietrznego jest zobowiązany do złożenia pisemnego meldunku realizatorowi lotu.
17. W przypadku złego samopoczucia lub choroby członka załogi statku powietrznego dowódca statku powietrznego niezwłocznie melduje o tym realizatorowi lotu, a w przypadku niemożności wykonania zadania realizowanego poza MSD, również dysponentowi statku powietrznego lub przedstawicielowi dysponenta statku powietrznego odpowiedzialnemu za organizację lotu. Zadanie realizowane może być po wyznaczeniu i przygotowaniu nowego członka załogi lub po pełnym powrocie do sprawności psychofizycznej niedysponowanego członka załogi lotniczej.
-

18. Jeżeli dowódca statku powietrznego nie może podczas lotu wykonywać swoich funkcji osobiście, powinien je przekazać:
 - 1) rezerwowemu dowódcy statku powietrznego – jeżeli na pokładzie statku powietrznego znajduje się rezerwowa załoga lotnicza;
 - 2) drugiemu pilotowi;
 - 3) innemu pilotowi, który posiada uprawnienia do wykonywania lotów na tym typie statku powietrznego, a w razie braku takiego pilota – innemu członkowi załogi, którego doświadczenie uzna za najbardziej predysponujące go do pełnienia funkcji dowódcy statku powietrznego.
 19. Jeżeli dowódca statku powietrznego nie jest w stanie osobiście przekazać funkcji dowódcy statku powietrznego, przechodzą one na członków załogi statku powietrznego w kolejności:
 - 1) rezerwowi dowódca statku powietrznego – jeżeli na pokładzie statku powietrznego znajduje się rezerwowa załoga lotnicza;
 - 2) drugi pilot;
 - 3) pilot posiadający uprawnienia do wykonywania lotów na tym typie statku powietrznego;
 - 4) nawigator pokładowy;
 - 5) mechanik pokładowy;
 - 6) inny członek załogi z największym nalotem na tym typie statku powietrznego.
 20. Jeżeli lot statku powietrznego został przerwany z powodu wypadku lotniczego lub innej przyczyny, dowódca statku powietrznego pełni swoje funkcje nadal, chyba że realizator lotu zwolni go z tego obowiązku.
 21. Jeżeli wskutek wypadku lotniczego dowódca statku powietrznego nie może wykonywać swoich funkcji na ziemi, odpowiednio stosuje się zapisy ust. 18–20.
 22. W celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom oraz komfortu pracy załogom statków powietrznych podczas realizacji zadań przewozu pasażerów dowódca statku powietrznego powinien:
-

- 1) podczas wykonywania czynności na pokładzie statku powietrznego przed lotem:
 - a) nakazać udzielenie instruktażu pasażerom w zakresie procedur bezpieczeństwa na pokładzie oraz zasad zachowania obowiązujących w trakcie lotu;
 - b) wstrzymać procedurę kołowania w przypadku niezastosowania się pasażerów do poleceń załogi;
 - c) uzgodnić sposób kontaktu pomiędzy załogą w kokpicie a personelem pokładowym w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa lotu lub pasażerów;
- 2) podczas wykonywania czynności na pokładzie statku powietrznego w trakcie lotu:
 - a) utrzymywać drzwi od kokpitu (jeżeli statek powietrzny jest wyposażony) – w pozycji ZAMKNIĘTE – od rozpoczęcia kołowania aż do zatrzymania statku powietrznego na stoisku;
 - b) okresowo składać meldunki o przebiegu lotu do DSO COP z wykorzystaniem łączności radiowej i satelitarnej*, zgodnie z § 8 ust. 3–5;
 - c) zabraniać wstępu do kokpitu osobom nieuprawnionym;
 - d) w przypadku niezastosowania się pasażerów do poleceń dowódcy statku powietrznego podczas lotu, gdy zagraża to bezpieczeństwu załogi, statku powietrznego lub pozostałych pasażerów, poinformować dysponenta statku powietrznego oraz pasażerów i lądować na najbliższym dogodnym lotnisku, po czym złożyć meldunek do DSO COP w celu przekazania informacji do BOR, CZK MON oraz realizatorowi lotu;
 - e) zezwalać na otwarcie drzwi kokpitu oraz wejście szefa pokładu lub innej osoby z załogi tylko w sytuacjach tego wymagających (np. pogorszenie się stanu zdrowia pasażerów, sytuacja szczególna na pokładzie statku powietrznego).

* Jeśli określone środki łączności występują w wyposażeniu (znajdują się na pokładzie) statku powietrznego.

23. Dowódca statku powietrznego nie rozpoczyna lotu, jeśli stwierdzi że:
- 1) członkowie załogi i/lub personelu pokładowego nie mogą pełnić swojej funkcji;
 - 2) statek powietrzny nie jest odpowiednio przygotowany do wykonania postawionego zadania;
 - 3) na pokładzie statku powietrznego nie znajduje się kompletne wyposażenie wysokościowo-ratownicze oraz inne specjalistyczne wynikające z miejsca, czasu, pory roku i sytuacji taktycznej;
 - 4) brak jest na pokładzie kompletnej i aktualnej dokumentacji nawigacyjnej i meteorologicznej oraz zgód i zezwoleń, niezbędnych do wykonania lotu zgodnie z obowiązującymi przepisami;
 - 5) WA lub inne czynniki (np. taktyczne) uniemożliwiają bezpieczną realizację zadania zgodnie z obowiązującymi przepisami.
-

§ 14

Obowiązki personelu pokładowego

1. Do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD wojskowym specjalnym transportem lotniczym wyznacza się personel pokładowy w liczbie niezbędnej do zabezpieczenia i obsługi wszystkich znajdujących się na pokładzie pasażerów (zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz instrukcją użytkowania w locie statku powietrznego).
 2. Spośród członków personelu pokładowego wyznacza się szefa pokładu (starszego członka personelu pokładowego).
 3. Szef pokładu jest przełożonym wszystkich członków personelu pokładowego. Organizuje i kieruje ich pracą na pokładzie statku powietrznego podczas całego lotu. Upoważniony jest do wydawania poleceń w imieniu dowódcy statku powietrznego całemu personelowi pokładowemu, z zastrzeżeniem że polecenia nie mogą obejmować czynności realizowanych przez funkcjonariuszy BOR w przypadku, o którym mowa w ust. 7.
 4. Każdy członek personelu pokładowego powinien posiadać ważne uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania czynności lotniczych na pokładzie statku powietrznego zgodnie z obowiązującymi programami szkolenia i instrukcjami.
 5. Każdy członek personelu pokładowego musi znać i stosować zasady współpracy w załodze oraz procedury określone w procedurach operacyjnych dla typu statku powietrznego, na którym wykonuje zadanie.
 6. Personelu pokładowego nie wyznacza się w przypadku wykonywania lotu statkiem powietrznym nieposiadającym miejsca specjalnie wydzielonego dla tego personelu.
 7. Podczas wykonywania lotu o statusie HEAD funkcję personelu pokładowego w stosunku do osób wymienionych w § 1 ust. 5 pełnią wyznaczeni przez Szefa BOR funkcjonariusze BOR posiadający wymagane uprawnienia.
-

8. Każdy członek personelu pokładowego podczas wykonywania czynności lotniczych na pokładzie statku powietrznego musi mieć na sobie ubiór służbowy oraz identyfikator osobowy.
 9. Szczegółowe wymagania i obowiązki personelu pokładowego określa obowiązująca *Instrukcja postępowania personelu pokładowego w samolotach (śmigłowcach) jednostki wojskowej*. Za opracowanie przedmiotowej instrukcji, która podlega konsultacji i uzgodnieniu z Szefem BOR, odpowiada dowódca jednostki.
 10. W celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom oraz komfortu pracy załogom statków powietrznych podczas przewozu pasażerów, szef pokładu, w trakcie wykonywania przed lotem czynności na pokładzie statku powietrznego, powinien:
 - 1) sprawdzić listę pasażerów;
 - 2) zabezpieczyć bagaż (ładunek) przed przemieszczeniem się;
 - 3) udzielić szczegółowego instruktażu pasażerom dotyczącego warunków bezpieczeństwa, wykorzystania sprzętu ratowniczego, wyjść awaryjnych, sposobu postępowania w sytuacjach awaryjnych, zachowania podczas startu i lądowania, czasu przelotu i innych informacji według potrzeb;
 - 4) udzielić instruktażu również w języku angielskim w przypadku obecności pasażerów innych narodowości;
 - 5) informować o obowiązku zapięcia pasów bezpieczeństwa od chwili rozpoczęcia kołowania do osiągnięcia poziomu przelotowego oraz od momentu rozpoczęcia zniżania, w celu wykonania procedury podejścia do lądowania, do momentu zatrzymania statku powietrznego na stoisku, a także w sytuacjach tego wymagających (turbulencja, gwałtowne zniżanie lub wznoszenie statku powietrznego itp.).
 11. Na innych wojskowych statkach powietrznych zadania personelu pokładowego związane z bezpieczeństwem pasażerów oraz postępowaniem w sytuacjach szczególnych na pokładzie realizowane są przez specjalistów zajmujących się załadunkiem, zgodnie z instruk-
-

cją danego typu statku powietrznego. Zadania te nie obejmują obsługi recepcyjnej pasażerów.

12. Obsługa recepcyjna na pokładzie innych wojskowych statków powietrznych może być realizowana zgodnie z *Instrukcją postępowania personelu...*, o której mowa w ust. 9, jedynie przez przygotowawczy i przeszkolony personel pokładowy. W takiej sytuacji podlega on dowódcy statku powietrznego przez technika (inżyniera) pokładowego lub technika załadunku.
 13. Podczas lotów w rejonach niebezpiecznych oraz w rejonach PKW/PJW obsługa recepcyjna może być realizowana w ograniczonym zakresie lub ze względu na bezpieczeństwo lotu, może nie być realizowana.
-

§ 15

Obowiązki organizującego lot i dysponenta statku powietrznego

1. Organizujący lot z najważniejszą osobą w państwie zobowiązany jest do przestrzegania zasad organizacji i bezpieczeństwa lotu określonych w niniejszej *Instrukcji*.
 2. Organizujący lot ponosi odpowiedzialność za:
 - 1) terminowe złożenie informacji o locie oraz zapotrzebowania;
 - 2) ustalenie listy pasażerów;
 - 3) uzgodnienie prawa do lądowania w przypadku, gdy miejscem lądowania jest miejsce, o którym mowa w § 23;
 - 4) sprawy organizacyjne w miejscu wylotu i przylotu.
 3. Organizujący lot niezwłocznie po podjęciu zamiaru podróży, niezależnie od terminów, o których mowa w § 4 ust. 7–8, 10–12 oraz § 21 ust. 1, przekazuje odpowiednio do Szefa BOR, dowódcy RSZ, Dowódcy Operacyjnego SZ, realizatora lotu oraz do wiadomości Szefa KPRM informację o planowanych lotach, w tym o przewidywanych terminach lotu.
 4. Osoba, której oddano do dyspozycji statek powietrzny (dysponent statku powietrznego), uzgadnia z dowódcą statku powietrznego szczegóły dotyczące:
 - 1) czasu odpoczynku załogi;
 - 2) czasu niezbędnego na przygotowanie się załogi do wykonywania lotu w przypadku konieczności wprowadzenia korekty do zadania (zmiana czasu startu, lądowania).
 5. Organizujący lot ma obowiązek:
 - 1) wyznaczyć dysponenta statku powietrznego;
 - 2) składać informację o locie i zapotrzebowanie na lot, w formie i terminach określonych w § 4;
 - 3) udzielać pomocy realizatorowi lotu w zakresie dokonywania uzgodnień dyplomatycznych w sprawie możliwości realizacji lotu
-

z najważniejszymi osobami w państwie z przedstawicielami kraju, do którego wykonywany będzie lot;

- 4) współpracować w zakresie planowanego lotu o statusie HEAD z odpowiednim dowódcą RSZ, realizatorem lotu, Szefem BOR, a w przypadku lotów w rejonie PKW/PJW – również z Dowódcą Operacyjnym SZ;
 - 5) niezwłocznego powiadomienia odpowiedniego dowódcy RSZ, Dowódcy Operacyjnego SZ, Szefa BOR oraz realizatora lotu o zaistniałych zmianach w planowanym locie.
-

Rozdział V

WYMAGANIA I PRZYGOTOWANIE STATKÓW POWIETRZNYCH DO WYKONYWANIA LOTÓW O STATUSIE HEAD

§ 16

Zasady wydzielania i przygotowania statków powietrznych

1. Statki powietrzne przeznaczone do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD podlegają szczególnej selekcji i weryfikacji.
 2. Dowódcy rodzajów Sił Zbrojnych w corocznych rozkazach określają typy statków powietrznych przeznaczonych do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD oraz powołują komisje, które przeprowadzają weryfikację statków powietrznych według kryteriów określonych przez GIWL. Wyciągi z rozkazów dotyczących typów statków powietrznych wyznaczonych do wykonywania lotów o statusie HEAD są przesyłane do poszczególnych RSZ, Dowódcy Operacyjnego SZ i GIWL.
 3. Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych, na podstawie rozkazów dowódców RSZ, w swoim rozkazie określa typy statków powietrznych będących w wyposażeniu PKW/PJW, przeznaczonych do wykonywania lotów o statusie HEAD w rejonach PKW/PJW oraz powołuje komisję, która przeprowadza weryfikację statków powietrznych, według kryteriów określonych przez GIWL. Wyciąg z rozkazu przesyłany jest do RSZ i GIWL.
 4. Przewodniczący komisji oblotów corocznie występują z wnioskami do dowódców RSZ/Dowódcy Operacyjnego Sił Zbrojnych o powołanie poszczególnych specjalistów do składu komisji zgodnie z ust. 2.
 5. Nadzór nad działalnością komisji oblotów sprawują – dowódcy RSZ, a w przypadku PKW/PJW – Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych.
 6. GIWL określa kryteria weryfikacji, a dowódca RSZ/Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych nakazuje wykonanie czynności weryfikacyjnych na poszczególnych statkach powietrznych.
 7. Lot weryfikacyjny wykonuje się na podstawie ramowego programu lotu weryfikacyjnego opracowanego przez przewodniczącego komisji oblotów, właściwego dla tych lotów, na podstawie dokumentacji
-

danego typu statku powietrznego i zatwierdzonego przez GIWL. Podczas lotu weryfikacyjnego przewodniczący komisji (zastępca lub wyznaczony członek komisji) nadzoruje sprawdzenia pracy zespołu napędowego, systemów pokładowych oraz awioniki w poszczególnych fazach lotu.

8. Z wykonanych czynności weryfikacyjnych komisja sporządza protokół weryfikacyjny zgodnie z załącznikiem 8 lub 8a, który po zatwierdzeniu przez GIWL, stanowi podstawę do planowania wykorzystania statku powietrznego do wykonywania lotu oznaczonego statusem HEAD.
 9. Do zabezpieczenia lotu oznaczonego statusem HEAD wyznacza się dwa statki powietrzne – zasadniczy i zapasowy – z zastrzeżeniem ust. 10.
 10. W sytuacji, gdy w wyposażeniu jednostki lotniczej wyznaczonej do realizacji lotu, któremu ma być nadany status HEAD, dostępny jest tylko jeden sprawny technicznie statek powietrzny, dopuszcza się odstępstwo od postanowień ust. 9 i rezygnację z wyznaczania zapasowego statku powietrznego. Informację o braku zapasowego statku powietrznego realizator lotu przekazuje do organizującego lot oraz OO CK BOR.
 11. W przypadku organizacji lotu w rejony niebezpieczne i/lub PKW/ /PJW zapis ust. 10 nie ma zastosowania. Zapasowy statek powietrzny wraz z załogą utrzymywany jest w gotowości przez cały czas lotu zasadniczego statku powietrznego.
 12. Przed wykonaniem lotu oznaczonego statusem HEAD z MSD należy wykonać lot komisyjny na zasadniczym i zapasowym statku powietrznym, z zastrzeżeniem ust. 10 oraz 17.
 13. Lot komisyjny wykonuje się na podstawie *Ramowego programu lotu komisyjnego* opracowanego przez przewodniczącego komisji oblotów, właściwego dla tych lotów, na podstawie dokumentacji danego typu statku powietrznego i zatwierdzonego przez GIWL.
-

14. Przygotowanie statku powietrznego do lotu komisyjnego wykonuje naziemny personel techniczny zgodnie z zakresem obsługi, określonym w instrukcjach danego typu statku powietrznego.
 15. Lot komisyjny statku powietrznego powinien się odbyć z takim wylizaniem, aby czas przewidziany na przygotowanie do lotu pozwolił personelowi obsługi naziemnej na wykonanie wszystkich koniecznych prac z zakresu określonego w instrukcjach danego typu statku powietrznego i czynności dodatkowych zleconych po wykonanym przez komisję przeglądzie.
 16. Podczas lotu komisyjnego przewodniczący komisji (zastępca lub wyznaczony członek komisji) nadzoruje sprawdzenia pracy zespołu napędowego, systemów pokładowych oraz awioniki w poszczególnych fazach lotu zgodnie z *Ramowym programem lotu komisyjnego*.
 17. W przypadku braku warunków atmosferycznych do wykonania lotu komisyjnego lub zaistnienia sytuacji szczególnej, związanej np. z nadzwyczajną potrzebą pilnej realizacji lotu, komisja wykonuje naziemny przegląd i sprawdzenie poprawności pracy systemów statku powietrznego. Po przeglądzie komisja sporządza protokół zgodnie z załącznikiem 9 lub 9a.
 18. Statek powietrzny uzyskuje gotowość do zadań związanych z lotem o statusie HEAD po wykonaniu lotu komisyjnego lub weryfikacyjnego z wynikiem pozytywnym. Zachowuje tę gotowość przez 72 godziny pod warunkiem, że nie zostanie wykorzystany do innych zadań niezwiązanych z planowanym lotem. Wykonanie lotów oznaczonych statusem HEAD nie powoduje utraty gotowości statku powietrznego do rozpoczęcia kolejnych zadań o statusie HEAD w ciągu 72 godzin od ostatniego lotu komisyjnego lub weryfikacyjnego.
 19. Przed lotem, ze startem i lądowaniem poza MSD (zespół wielu lotów wykonywanych z osobą, o której mowa w § 1 ust. 5), lot komisyjny statku powietrznego przeznaczonego do wykonania lotu o statusie HEAD należy wykonać w MSD.
-

20. Przewodniczący komisji oblotów ma prawo zlecić szefowi techniki lotniczej jednostki wykonanie dodatkowych czynności w celu:
 - 1) polepszenia organizacji wykonywania obsługi technicznych;
 - 2) poprawy jakości eksploatacji danego typu statku powietrznego;
 - 3) zwiększenia niezawodności statku powietrznego;
 - 4) zwiększenia bezpieczeństwa lotów o statusie HEAD;
 - 5) poprawy estetyki przygotowanego statku powietrznego.Czynności te powinny być odnotowane w karcie obsługi statku powietrznego oraz w protokole lotu komisyjnego.
 21. Po locie komisja nadzoruje całokształt przedsięwzięć związanych z wykonywaniem obsługi, analizuje zapis parametrów z pokładowego rejestratora lotu i sporządza protokół zgodnie z załącznikiem 8 lub 8a w dwóch egzemplarzach. Egzemplarz nr 1 protokołu, wraz z orzeczeniem laboratoryjnym dotyczącym paliwa, pozostaje w jednostce lotniczej. Egzemplarz nr 2 protokołu włączany jest do dokumentacji pokładowej statku powietrznego i udostępniony do wglądu funkcjonariuszowi BOR na jego żądanie.
 22. Bezpośrednie przygotowanie statku powietrznego przeznaczonego do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD, do lotu z MSD realizuje naziemny personel techniczny. W trakcie bezpośredniego przygotowania statku powietrznego do lotu wyznaczona załoga (członek załogi) zobowiązana jest do uruchomienia zespołu napędowego i kontroli parametrów jego pracy. Przewodniczący komisji (zastępca lub wyznaczony członek komisji) nadzoruje całokształt przedsięwzięć związanych z obsługą i bezpośrednim przygotowaniem statku powietrznego. Odpowiedzialnym za statek powietrzny po jego bezpośrednim przygotowaniu do lotu jest dowódca statku powietrznego, który potwierdza jego przyjęcie podpisem w karcie obsługi statku powietrznego.
 23. Podczas wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD realizowanych z lotnisk poza MSD, obsługi techniczne statku powietrznego wykonywane są przez załogę statku powietrznego. Rozpoczęcie
-

przygotowania naziemnego statku powietrznego powinno się odbyć z takim wyliczeniem, aby czas przewidziany na przygotowanie do lotu pozwolił na wykonanie przez załogę wszystkich koniecznych czynności obsługowych określonych w instrukcjach danego typu statku powietrznego oraz innych dodatkowych czynności związanych z charakterem wykonywanego zadania. W trakcie bezpośredniego przygotowania statku powietrznego do lotu załoga jest zobowiązana do uruchomienia zespołu napędowego, w celu kontroli parametrów jego pracy. Ostateczną decyzję o dopuszczeniu statku powietrznego do lotu podejmuje dowódca statku powietrznego.

24. Na każdym statku powietrznym, przeznaczonym do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD, powinien się znajdować zestaw narzędzi niezbędnych do wykonania wymaganych usług. Ich ukompletowanie ustala szef techniki lotniczej jednostki (równorzędny).
 25. W przypadku wystąpienia niesprawności sprzętu lub innych przyczyn uniemożliwiających realizację lotu statku powietrznego przeznaczonego do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD, realizator lotu informuje Szefa BOR oraz organizującego lot o zaistniałej sytuacji.
 26. Szef BOR ma prawo zażądać od realizatora lotu informacji o wykorzystaniu statku powietrznego do innych zadań wykonywanych przed planowanym lotem tego statku, jako lot oznaczony statusem HEAD.
 27. Statki powietrzne przeznaczone do wykonywania lotów o statusie HEAD muszą być wyposażone w nadajniki ratunkowe ELT (*Emergency Locator Transmitter*), cyfrowe rejestratory pokładowe FDR (*Flight Data Recorder*) oraz rejestratory rozmów CVR (*Cockpit Voice Recorder*).
 28. Statek powietrzny wykonujący lot oznaczony statusem HEAD w rejonie PKW/PJW oraz w rejonach niebezpiecznych, w przypadku możliwości wystąpienia zagrożenia atakiem powietrznym i/lub przez naziemne środki obrony powietrznej, powinien być uzbrojony w środki
-

samoobrony (pułapki termiczne i radiolokacyjne itp.). Decyzję o wykonaniu lotu o statusie HEAD w rejonie PKW/PJW oraz w rejonach niebezpiecznych statkiem powietrznym nieuzbrojonym w środki samoobrony podejmuje dowódca RSZ/Dowódca Operacyjny SZ.

29. Protokoły z lotów weryfikacyjnych i komisyjnych wraz z orzeczeniami laboratoryjnymi dotyczącymi paliwa są przechowywane w jednostce wojskowej i podlegają archiwizacji na zasadach określonych dla kart obsługi statku powietrznego.
-

§ 17

Kompetencje i obowiązki komisji oblotów

1. Do komisji oblotów samolotów i/lub śmigłowców powołuje się tylko personel, który:
 - 1) jest przeszkolony na dany typ statku powietrznego zgodnie z *Instrukcją szkolenia i upoważniania specjalistów służby inżyniersko-lotniczej do bezpośredniej obsługi sprzętu lotniczego w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*;
 - 2) posiada co najmniej 3-letnie doświadczenie w eksploatacji statków powietrznych;
 - 3) ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie dla członków komisji oblotów, przeprowadzone przez przewodniczącego komisji.
 2. Komisja oblotów:
 - 1) realizuje czynności weryfikacyjne określone przez GIWL na statkach powietrznych przeznaczonych do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD;
 - 2) przed lotem weryfikacyjnym i komisyjnym zapoznaje się z czynnościami weryfikacyjnymi oraz programem lotu weryfikacyjnego i komisyjnego danego typu statku powietrznego.
 3. Szczegółowy zakres czynności do wykonania przez komisję oblotów zawarty jest w SOP jednostki wojskowej.
 4. Przewodniczący komisji oblotów jest zobowiązany do:
 - 1) corocznego zdania pisemnego egzaminu przed GIWL z organizacji i znajomości lotów weryfikacyjnych i komisyjnych oraz przepisów zawartych w niniejszej *Instrukcji*;
 - 2) corocznego przyjęcia pisemnego egzaminu od członków komisji ze znajomości lotów weryfikacyjnych i komisyjnych oraz przepisów zawartych w niniejszej *Instrukcji*;
 - 3) wydania rekomendacji przełożonemu o realizacji lotu na statku powietrznym niespełniającym wymogu określonego w § 16 ust. 27.
-

5. Przewodniczący komisji oblotów po:
 - 1) wykonaniu nakazanych czynności weryfikacyjnych przedstawia GIWL do zatwierdzenia protokołów weryfikacji statku powietrznego;
 - 2) zatwierdzeniu protokołu weryfikacji statku powietrznego melduje właściwemu dowódcy RSZ/Dowódcy Operacyjnemu Sił Zbrojnych o gotowości statku powietrznego do wykonywania zadań o statusie HEAD;
 - 3) otrzymaniu zadania na wykonanie lotu oznaczonego statusem HEAD osobiście lub przez wyznaczonego członka komisji nadzoruje przygotowanie głównego i zapasowego statku powietrznego.
 6. Członkowie komisji:
 - 1) wykonują czynności weryfikacyjne na statkach powietrznych przeznaczonych do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD;
 - 2) są zobowiązani do uczestnictwa w procesie szkolenia naziemnego i treningu ciągłego na podstawie indywidualnego rocznego planu szkolenia i treningu.
 7. Wyznaczony przedstawiciel komisji, po wykonanych czynnościach w ramach lotu (przeglądu) komisyjnego, nadzoruje plombowanie i przekazanie pod ochronę statku powietrznego w MSD.
-

Rozdział VI

PRZEWÓZ BAGAŻU, ŁADUNKU ORAZ BRONI NA POKŁADZIE STATKU POWIETRZNEGO WYKONUJĄCEGO LOT OZNACZONY STATUSEM HEAD

§ 18

Przewóz bagażu podręcznego i ładunku

1. Zezwala się wносить bagaż podręczny na pokład statku powietrznego przeznaczonego do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD.
 2. Za prawidłowe rozmieszczenie bagażu podręcznego oraz ładunku odpowiedzialny jest dowódca statku powietrznego.
 3. Ładunek oraz bagaż musi być rozmieszczony w taki sposób, aby nie powodował utrudnień w ewakuacji awaryjnej oraz nie pogarszał możliwości obserwacji kabiny przez personel pokładowy.
 4. Podczas lotów w rejonach niebezpiecznych oraz możliwego oddziaływania ogniowego na statek powietrzny, należy ograniczyć przewóz bagażu podręcznego do niezbędnego minimum. Rozmieszczenie bagażu musi umożliwiać swobodę działania wszystkich członków załogi, w tym strzelców pokładowych oraz możliwość ciągłej obserwacji przestrzeni powietrznej wokół statku powietrznego.
 5. O ciężarze ładunku zabieranego na pokład statku powietrznego decyduje dowódca statku powietrznego, z uwzględnieniem możliwości statku powietrznego, miejsca wykonywania lotów, warunków atmosferycznych oraz aktualnej sytuacji taktycznej.
 6. W celu prawidłowego i bezpiecznego rozmieszczenia bagażu podręcznego oraz ładunku należy:
 - 1) każdą rzecz przewożoną w kabynie umieszczać tylko w takim miejscu, które zapewni jej unieruchomienie;
 - 2) nie przekraczać ograniczeń wymiarów i masy ustalonych dla określonego miejsca załadowania;
 - 3) nie wykorzystywać przestrzeni pod siedzeniem fotela, chyba że jest on wyposażony w listwę ograniczającą, a rozmiar bagażu jest taki, że tego rodzaju zabezpieczenie pozwoli na jego odpowiednie unieruchomienie;
 - 4) nie umieszczać przedmiotów w toaletach lub przy ściankach, jeśli nie zapobiegą ich przemieszczaniu się;
-

- 5) nie umieszczać bagażu i ładunku w schowkach o rozmiarach, które uniemożliwią skuteczne zamknięcie zamka w drzwiczkach;
 - 6) nie umieszczać bagażu i ładunku w miejscach blokujących dostęp do wyposażenia awaryjnego, przejść i wyjść awaryjnych.
 7. Przed startem i lądowaniem oraz zawsze, kiedy dowódca statku powietrznego włącza napisy nakazu zapięcia pasów lub poleca to w inny sposób, musi być przeprowadzone sprawdzenie, czy rozmieszczenie bagażu nie utrudni ewakuacji lub nie spowoduje uszkodzeń ciała przez jego przemieszczenie się.
 8. Mieszany przewóz ludzi i żywych zwierząt jest niedozwolony, z wyjątkiem przewozu małych zwierząt domowych o wadze do 8 kg oraz psów przewodników. Za zapewnienie bezpieczeństwa przewożonym zwierzętom i zapewnienie przy tego rodzaju przewozie bezpieczeństwa osobom uczestniczącym w przelocie odpowiada osobiście właściciel lub opiekun zwierzęcia.
 9. Ciężar ładunku przewożonego w kabinie pasażerskiej nie może przekraczać ograniczeń konstrukcyjnych obciążeń podłogi lub siedzeń.
 10. Przewóz ładunków – innych niż bagaż pasażerów – musi być uzgodniony z dysponentem statku powietrznego oraz realizatorem lotu.
-

§ 19

Zasady wnoszenia broni i materiałów niebezpiecznych na pokład statku powietrznego przeznaczonego do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD

1. Zabrania się wnoszenia i używania przez pasażerów wszelkiego rodzaju broni oraz materiałów niebezpiecznych na pokład statku powietrznego przeznaczonego i przygotowanego do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD, z zastrzeżeniem ust. 3.
 2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, ma zastosowanie także do urządzeń, środków i substancji mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub pasażerów.
 3. Zasad zawartych w ust. 1 i 2 nie stosuje się do funkcjonariuszy BOR wykonujących zadania służbowe oraz załogi statku powietrznego, a także w czasie lotów w rejonie PKW/PJW – strzelców pokładowych i ochrony wyznaczonej ze składu PKW/PJW.
 4. Każdy ładunek niebezpieczny przewożony na pokładzie statku powietrznego musi posiadać odpowiednie dopuszczenie do przewożenia drogą powietrzną.
 5. Broń przewożona na pokładzie statku powietrznego musi być w stanie zabezpieczonym, bez wprowadzonego naboju do komory naboju. W razie potrzeby Szef BOR w uzgodnieniu z realizatorem lotu wprowadzi inne dodatkowe postanowienia.
 6. Realizator lotu informuje Szefa BOR o członkach załogi posiadających broń w czasie lotu.
 7. W przypadku realizacji lotów w rejonie PKW/PJW mogą obowiązywać inne ustalenia oraz odrębne zasady posługiwania się bronią na pokładzie statku powietrznego, uzgodnione pomiędzy Dowódcą Operacyjnym SZ i Szefem BOR.
-

Rozdział VII

OCHRONA STATKU POWIETRZNEGO PRZEZNACZONEGO DO WYKONANIA LOTU OZNACZONEGO STATUSEM HEAD

§ 20

Zasady ochrony statku powietrznego

1. Statek powietrzny przeznaczony do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD podczas wykonywania lotu oraz podczas postoju na lotnisku lub innym miejscu startu i lądowania podlega szczególnej ochronie.
2. Funkcjonariusze BOR na podstawie odrębnych przepisów dokonują sprawdzenia pirotechnicznego statku powietrznego, sprawdzenia sanitarnego cateringu na terytorium RP oraz wykonują zadania ochronne w stosunku do osób objętych ochroną BOR.
3. Ochronę statku powietrznego podczas postoju na lotnisku organizuje zarządzający lotniskiem w odniesieniu do lotnisk cywilnych* oraz dowódca jednostki wojskowej w odniesieniu do lotnisk wojskowych i współużytkowanych przez wojsko.
4. Ochronę statku powietrznego na lądowiskach oraz innych miejscach startów i lądowań, a także na lotniskach poza granicami kraju podczas realizacji zadania z osobami, o których mowa w § 1 ust 5, organizuje BOR.
5. Ochronę statku powietrznego podczas postoju na lotnisku zarządzanym przez narodowego dowódcę PKW/PJW organizuje dowódca PKW/PJW.
6. W przypadku lądowania statku powietrznego na lotniskach/lądowiskach sojusznicznych w rejonie PKW/PJW ochronę statku powietrznego realizuje dowódca PKW/PJW własnymi siłami lub, po uzgodnieniu z właściwym dowódcą Sił Sojusznicznych, realizuje wydzielonymi siłami sojusznicznymi, o czym powiadamia funkcjonariuszy BOR.
7. W czasie postoju statku powietrznego na lotnisku jego drzwi oraz zewnętrzne włązy techniczne zamyka się i plombuje lub okleja plombami w sposób zabezpieczający przed dostępem osób nieupoważnio-

* Jest to traktowane jako usługa odpłatna.

nych oraz prowadzi się rejestr plomb w kartach kontrolnych plomb. Za wykonanie tych czynności odpowiada dowódca statku powietrznego.

8. Dowódca jednostki wojskowej odpowiedzialnej za ochronę lotniska wojskowego rejestruje czynności, o których mowa w ust. 7, na kartach kontrolnych plomb będących w posiadaniu dowódcy statku powietrznego.
9. W przypadku lotniska współużytkowanego lub lotniska cywilnego czynności, o których mowa w ust. 7, rejestruje podmiot określony w umowie*.
10. Przed przygotowaniem statku powietrznego do lotu dowódca statku powietrznego przeprowadza kontrolę statku powietrznego uwzględniającą weryfikację zgodności plomb z numerami zapisanymi w kartach kontrolnych plomb. W przypadku stwierdzenia naruszenia plomby lub niezgodności numeru plomby z zapisami w karcie kontrolnej plomb zawieszają się start do czasu sprawdzenia pirotechnicznego statku powietrznego.
11. W przypadku zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji na statku powietrznym w czasie postoju, podmiot o którym mowa w ust. 8 lub 9, podejmuje działania zgodne z planem postępowania w sytuacjach kryzysowych, informując dowódcę statku powietrznego o podjętych działaniach.
12. W przypadku pozyskania informacji o nieuprawnionej próbie dostępu do statku powietrznego podczas postoju poza MSD, dowódca statku powietrznego niezwłocznie powiadamia o tym fakcie funkcjonariusza BOR oraz realizatora lotu.

* Wymaga to zawarcia umowy z zarządzającym lotniskiem, agentem obsługi naziemnej lub innym podmiotem odpowiedzialnym za obsługę naziemną na lotnisku.

Rozdział VIII

SZCZEGÓLNE WYMOGI LOTÓW OZNACZONYCH STATUSEM HEAD

§ 21

Zasady ogólne

1. Organizujący lot niezwłocznie po podjęciu decyzji o danym locie, nie później jednak niż 24 godziny przed planowanym lotem, przekazuje do BOR, realizatora lotu oraz DSO COP listę pasażerów według wzoru formularza określonego w załączniku 10, z zastrzeżeniem § 4 ust. 11.
 2. Organizujący lot, tworząc listę pasażerów, uwzględnia następujące zasady i ograniczenia:
 - 1) na pokładzie tego samego statku powietrznego nie mogą przebywać w czasie lotu jednocześnie:
 - a) Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej i Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej;
 - b) Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej i Prezes Rady Ministrów;
 - c) Prezes Rady Ministrów i pierwszy Wiceprezes Rady Ministrów;
 - 2) na pokładzie tego samego statku powietrznego nie może przebywać w trakcie jednego lotu więcej niż połowa:
 - a) członków: Rady Ministrów, Rady Bezpieczeństwa Narodowego, Kolegium do spraw Służb Specjalnych;
 - b) dowódców wojskowych.
 3. BOR przekazuje listę funkcjonariuszy realizujących zadania ochronne do organizującego lot nie później niż 48 godzin od otrzymania informacji o locie. Organizujący lot włącza do listy pasażerów funkcjonariuszy BOR.
 4. Przedstawiciel organizującego lot lub osoba przez niego upoważniona jest obecna w miejscu wylotu i przekazuje niezwłocznie informację o imionach i nazwiskach pasażerów statku powietrznego do Centrum Kierowania BOR lub funkcjonariuszowi BOR nieuczestniczącemu w locie oraz do DSO COP lub realizatora lotu, w przypadku lotów zaczynających się w kraju lub przedstawicielowi placówki dyplomatycznej, w przypadku lotów rozpoczynających się za granicą. W uzasadnionych przypadkach, jeśli nie ma możliwości zagwarantowania
-

obecności przedstawiciela organizującego lot lub osoby przez niego upoważnionej w miejscu wylotu lub w przypadkach, gdy organizujący lot podejmie decyzję o braku konieczności obecności takiej osoby, informację o imionach i nazwiskach pasażerów statku powietrznego organizujący lot lub osoba przez niego upoważniona przekazuje w możliwie najszybszy sposób do Centrum Kierowania BOR oraz do DSO COP lub realizatora lotu, a w przypadku lotów rozpoczynających się za granicą RP przedstawicielowi placówki dyplomatycznej. W przypadku przekazania informacji tylko do realizatora lotu, realizator lotu jest zobowiązany przekazać ją do DSO COP. Informację o imionach i nazwiskach funkcjonariuszy BOR, o których mowa w ust. 3, przekazuje BOR.

5. Realizator lotu, najpóźniej 2 dni robocze przed wykonaniem lotu lub niezwłocznie po otrzymaniu informacji o locie, przekazuje do Szefa BOR listę z danymi członków załogi i personelu pokładowego, podając:
 - 1) stopień;
 - 2) imię (imiona) i nazwisko, numer PESEL;
 - 3) funkcję pełnioną na pokładzie.
 6. Funkcjonariusze BOR realizują swoje uprawnienia, o których mowa w ustawie o Biurze Ochrony Rządu, w szczególności:
 - 1) przeprowadzają kontrolę członków załogi, personelu pokładowego oraz pasażerów i bagażu (nie dotyczy osób objętych ochroną przez BOR);
 - 2) realizują obsługę pokładową najważniejszej osoby w państwie;
 - 3) dokonują sprawdzenia pirotechnicznego statku powietrznego;
 - 4) organizują ochronę statku powietrznego.
 7. Podczas realizacji lotu (lotów), któremu nadano status HEAD, zakazuje się:
 - 1) wykonywania szkoleń w czasie lotu, jeśli na pokładzie statku powietrznego znajduje się osoba wymieniona w § 1 ust. 5;
 - 2) wykonywania przelotu w tzw. nagłej sytuacji przez realizatora lotu, który nie spełnił wymagań określonych w niniejszej *Instrukcji*;
-

- 3) wykorzystania statku powietrznego do realizacji innych zadań w trakcie trwania lotu z jedną z najważniejszych osób w państwie (informacja o potrzebie wykonania dodatkowego lotu w celu tankowania i innych względów technicznych musi być przekazana do BOR, co najmniej 24 godziny przed ich wykonaniem).
 8. Funkcjonariusze BOR są uprawnieni do przewożenia broni służbowej, amunicji, wyposażenia służbowego oraz psów służbowych, zgodnie z zasadami określonymi w § 18 i § 19.
 9. Każdorazowo, co najmniej 2 godziny przed planowanym czasem startu, realizator lotu udostępnia statek powietrzny i zapewnia obsługę techniczną do przeprowadzenia sprawdzenia przez funkcjonariuszy BOR, w miejscu podstawienia statku powietrznego dla wejścia pasażerów lub w innym miejscu i czasie uzgodnionym z BOR. Po zakończeniu sprawdzenia funkcjonariusze BOR nie dopuszczają osób nieuprawnionych do statku powietrznego. Dostęp do statku powietrznego jest możliwy wyłącznie dla załogi, personelu pokładowego, organizującego lot lub osoby przez niego upoważnionej oraz na żądanie dowódcy statku powietrznego – dla personelu technicznego.
-

§ 22
Szczególne wymagania podczas realizacji lotów
w rejonie PKW/PJW

1. Loty w rejonie PKW/PJW można wykonywać wyłącznie zgodnie z AIP i/lub obowiązującymi procedurami operacyjnymi, określającymi reguły organizacji lotów i zasady korzystania z przestrzeni powietrznej.
 2. Loty na śmigłowcach mogą być wykonywane minimum w składzie pary, z zachowaniem zasady wzajemnej osłony przed ewentualnym atakiem z ziemi.
 3. Dowódcą ugrupowania jest dowódca statku powietrznego, na pokładzie którego znajduje się najważniejsza osoba w państwie lub dowódca statku powietrznego wyznaczony w rozkazie do wykonania zadania lotniczego.
 4. W czasie lotu, w rejonach gdzie występuje zagrożenie oddziaływaniem środków bojowych na statek powietrzny, pasażerowie muszą mieć założoną kamizelkę kuloodporną oraz założony i zapięty hełm.
 5. Za wyposażenie pasażerów w kamizelki kuloodporne i hełmy odpowiedzialny jest dowódca PKW/PJW (z wyjątkiem osób ochraniających przez BOR).
 6. O ciężarze ładunku i jego rozmieszczeniu na pokładzie decyduje dowódca statku powietrznego z uwzględnieniem możliwości transportowych oraz warunków atmosferycznych i geograficznych.
-

§ 23

Zasady wyboru innych miejsc startów i lądowań

1. Proces wyboru i przygotowania do lotów z wykorzystaniem innych miejsc startów i lądowań powinien obejmować:
 - 1) wskazanie przez organizującego lot miejsca startu i lądowania lub miejsca będącego celem wizyty najważniejszej osoby w państwie z uwzględnieniem § 15 ust. 2 pkt 3;
 - 2) rekonesans lotniczy z lądowaniem i startem we wskazanym w zapotrzebowaniu miejscu, a w przypadku braku możliwości wykonania rekonesansu z użyciem śmigłowca – rozpoznanie naziemne wykonane przez jednostkę wojskową wskazaną przez Dowódcę Sił Powietrznych lub na jego wniosek – dowódcę innego rodzaju Sił Zbrojnych;
 - 3) rozpoznanie zrealizowane przez BOR pod kątem realizacji działań ochronnych;
 - 4) akceptację przez BOR, w porozumieniu z realizatorem lotu, wskazanego miejsca startu i lądowania, poprzedzoną analizą ze szczególnym uwzględnieniem warunków bezpieczeństwa;
 - 5) zapewnienie przez Szefa Wojsk Lotniczych – Zastępcę Szefa Szkolenia Sił Powietrznych lub na jego wniosek – dowódcę innego rodzaju Sił Zbrojnych – obecności koordynatora ds. lotniczych wraz z wyposażeniem*, uprawnionego do:
 - a) dokonania ostatecznej akceptacji miejsca lądowania z uwzględnieniem aktualnych i prognozowanych warunków atmosferycznych oraz stanu lądowiska;
 - b) oznakowania miejsca przyziemienia;

* W skład wyposażenia wchodzi: telefon komórkowy, przenośna radiostacja lotnicza, pistolet sygnałowy, przenośny wskaźnik kierunku wiatru, laptop z modemem internetowym, inne, w zależności od potrzeb zgłoszonych po rekonesansie, miejsca lądowania/startu.

- c) przekazania z wykorzystaniem środków łączności radiowej informacji do lądowania i startu na wniosek dowódcy statku powietrznego oraz przekazania informacji o istnieniu zagrożenia do wykonaniu startu i lądowania;
 - d) użycia wyposażenia umożliwiającego sygnalizowanie załodze braku zgody na start lub lądowanie w przypadku niesprawności środków łączności radiowej;
- 6) zapewnienie, na wniosek realizatora lotu, udziału w zabezpieczeniu miejsca startu i lądowania specjalisty służby meteorologicznej merytorycznie podlegającemu St. ZD SSH SZ RP, wyposażonego w mobilny (przenośny) automatyczny system pomiarów meteorologicznych, do którego podstawowych obowiązków należy:
- a) wykonywanie pomiarów i obserwacji meteorologicznych w terminach oraz z częstotliwością nakazaną przez St. ZD SSH SZ RP;
 - b) przekazywanie otrzymanych od St. ZD SSH SZ RP ostrzeżeń prognostycznych dowódcy statku powietrznego i koordynatorowi ds. lotniczych;
 - c) przekazywanie St. ZD SSH SZ RP informacji meteorologicznych uzyskanych od załogi statku powietrznego wykonującego zadanie lotnicze w powietrzu;
 - d) przekazywanie dowódcy statku powietrznego niezbędnej dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego opracowanego przez St. ZD SSH SZ RP.
2. Zasady wyznaczania oraz obowiązki koordynatora ds. lotniczych określi Szef Wojsk Lotniczych – Zastępca Szefa Szkolenia Sił Powietrznych w odrębnym dokumencie.
3. W przypadku wykorzystania innych miejsc startów i lądowań nie wykonuje się lądowań w nocy.
4. Nie realizuje się lotów na inne miejsca startów i lądowań w rejonach niebezpiecznych oraz w rejonach PKW/PJW.
-

5. Podczas lotów na lądowiska w uzasadnionych sytuacjach (np. ograniczonego wyposażenia lądowiska, niedogodnego położenia, prognozowanego pogorszenia WA itp.) na wniosek realizatora lotów wykonuje się wybrane przedsięwzięcia wymienione w ust. 1.
-

ZAŁĄCZNIKI

ZALĄCZNIK 1

Informacja o locie – wzór

Warszawa, dn.

DOWÓDCA SIŁ POWIETRZNYCH*
faks: (022) 682 54 80

SZEF
BIURA OCHRONY RZĄDU
faks: (022) 606 51 40

SZEF KANCELARII
PREZESA RADY MINISTRÓW
faks: (022) 841 39 81

DOWÓDCA
1. BAZY LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO
faks: (022) 682 14 70

INFORMACJA O LOCIE

z wykorzystaniem wojskowego specjalnego transportu lotniczego

Informuję, że zamierza udać się z do
..... z wykorzystaniem wojskowego specjalnego statku powietrznego.
Wstępne informacje dotyczące planu podróży przedstawiam poniżej.

* W przypadku planowania lotów przez inny RSZ – wpisać dowódcę właściwego RSZ.

1	Data wylotu	
2	Data przylotu	
3	Status lotu	HEAD
4	Pora doby/godzina startu	
5	Miejsce docelowe wizyty	
6	Liczba pasażerów	
7	Osoba wyznaczona do kontaktów	
8	Inne informacje	

ZAŁĄCZNIK 1a

Informacja o locie w rejonie PKW/PJW– wzór

Warszawa, dn.

DOWÓDCA SIŁ POWIETRZNYCH*

faks: (022) 682 54 80

DOWÓDCA OPERACYJNY SIŁ ZBROJNYCH

faks: (022) 685 53 10

SZEF

BIURA OCHRONY RZĄDU

faks: (022) 606 51 40

SZEF KANCELARII

PREZESA RADY MINISTRÓW

faks: (022) 841 39 81

INFORMACJA O LOCIE

z wykorzystaniem wojskowego specjalnego transportu lotniczego

Informuję, że zamierza udać się z do
..... z wykorzystaniem wojskowego specjalnego statku powietrznego.

Wstępne informacje dotyczące planu podróży przedstawiam poniżej.

* W przypadku planowania lotów przez inny RSZ – wpisać dowódcę właściwego RSZ.

1	Data wylotu	
2	Data przylotu	
3	Status lotu	HEAD
4	Pora doby/godzina startu	
5	Miejsce docelowe wizyty	
6	Liczba pasażerów	
7	Osoba wyznaczona do kontaktów	
8	Inne informacje	

ZAŁĄCZNIK 2

Zapotrzebowanie na lot – wzór

Warszawa, dn.

DOWÓDCA SIŁ POWIETRZNYCH*

faks: (022) 682 54 80

SZEF

BIURA OCHRONY RZĄDU

faks: (022) 606 51 40

SZEF KANCELARII

PREZESA RADY MINISTRÓW

faks: (022) 841 39 81

DOWÓDCA

1. BAZY LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO

faks: (022) 682 14 70

ZAPOTRZEBOWANIE NA LOT

z wykorzystaniem wojskowego specjalnego transportu lotniczego

Informuję, że zamierza udać się z do
..... z wykorzystaniem wojskowego specjalnego statku powietrznego.
Szczegółowe informacje dotyczące planu podróży przedstawiam poniżej.

* W przypadku planowania lotów przez inny RSZ – wpisać dowódcę właściwego RSZ.

Dysponent:	Liczba pasażerów:	Limit nalogu:	Typ statku powietrznego:
Lotnisko (lądowisko) startu:		Lotnisko (lądowisko) lądowania:	
Data wylotu:		Data przylotu:	
Godzina startu:	Godzina lądowania:	Godzina startu:	Godzina lądowania:
Trasa lotu:			
Inne informacje:			

ZAŁĄCZNIK 2a

Zapotrzebowanie na lot w rejonie PKW/PJW – wzór

Warszawa, dn.

DOWÓDCA SIŁ POWIETRZNYCH*

faks: (022) 682 54 80

DOWÓDCA OPERACYJNY SIŁ ZBROJNYCH

faks: (022) 685 53 10

SZEF

BIURA OCHRONY RZĄDU

faks: (022) 606 51 40

SZEF KANCELARII

PREZESA RADY MINISTRÓW

faks: (022) 841 39 81

ZAPOTRZEBOWANIE NA LOT

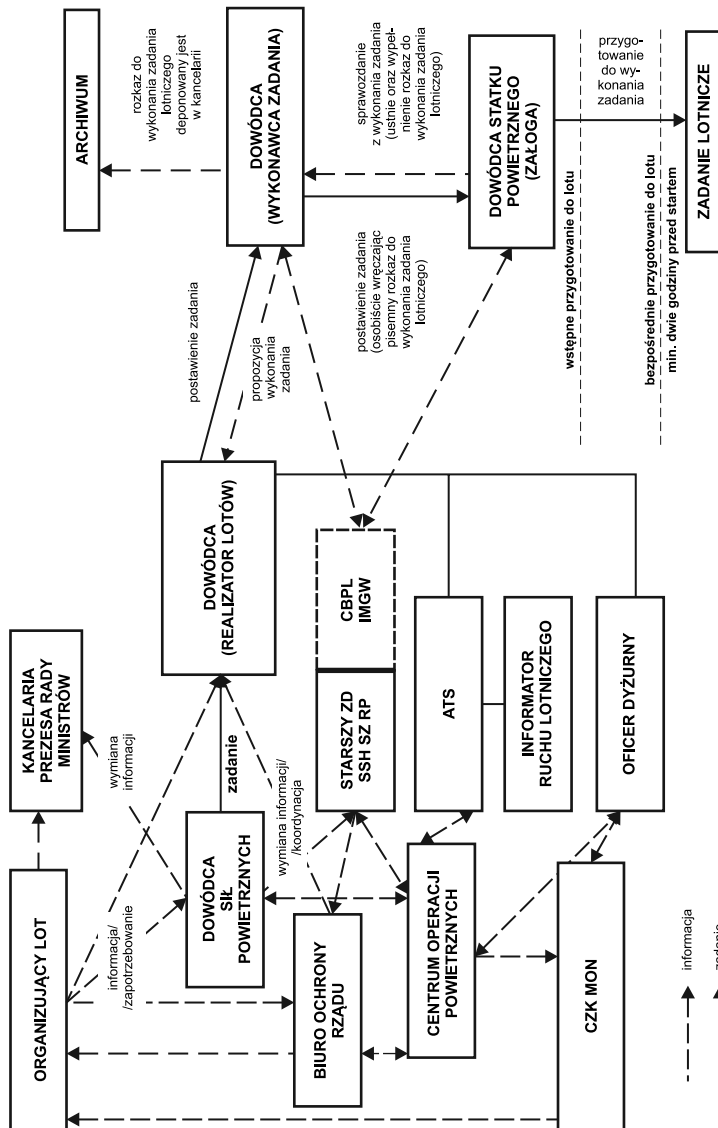
z wykorzystaniem wojskowego specjalnego transportu lotniczego

Informuję, że zamierza udać się z do
..... z wykorzystaniem wojskowego specjalnego statku powietrznego.
Szczegółowe informacje dotyczące planu podróży przedstawiam poniżej.

* W przypadku planowania lotów przez inny RSZ – wpisać dowódcę właściwego RSZ.

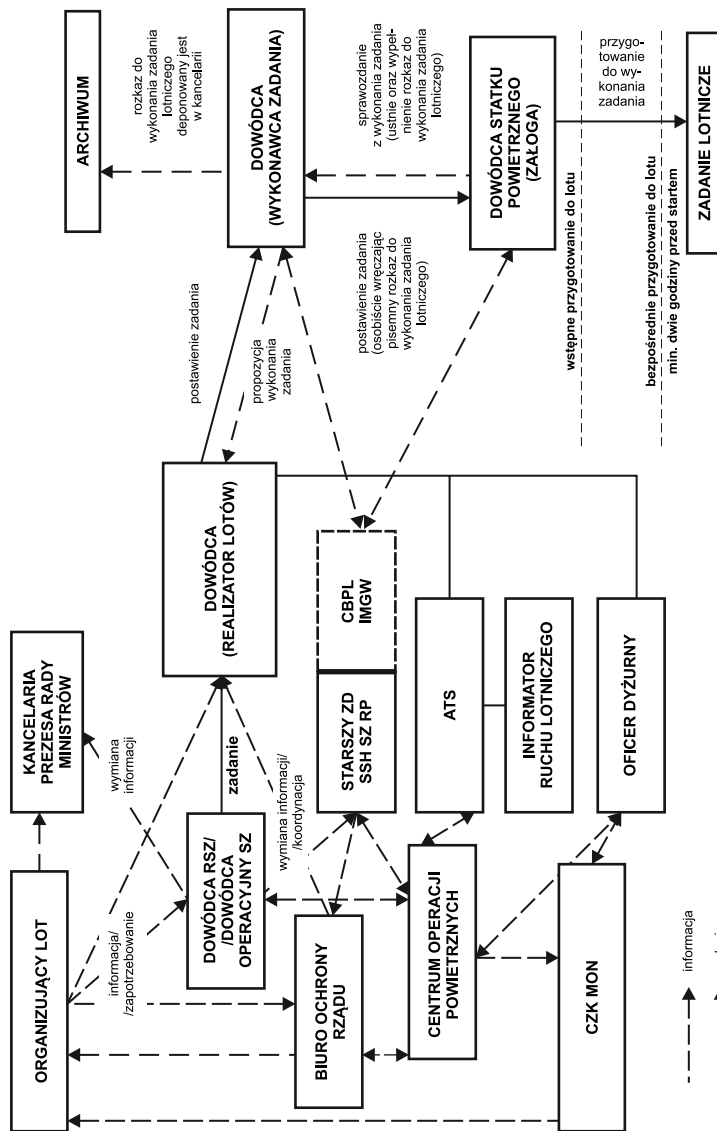
Dysponent:	Liczba pasażerów:	Limit nalogu:	Typ statku powietrznego:
Lotnisko (lądowisko) startu:		Lotnisko (lądowisko) lądowania:	
Data wylotu:		Data przylotu:	
Godzina startu:	Godzina lądowania:	Godzina startu:	Godzina lądowania:
Trasa lotu:			
Inne informacje:			

ZALĄCZNIK 3
Ogólny schemat procesu organizowania lotu oznaczonego statusem HEAD
wojskowym specjalnym transportem lotniczym



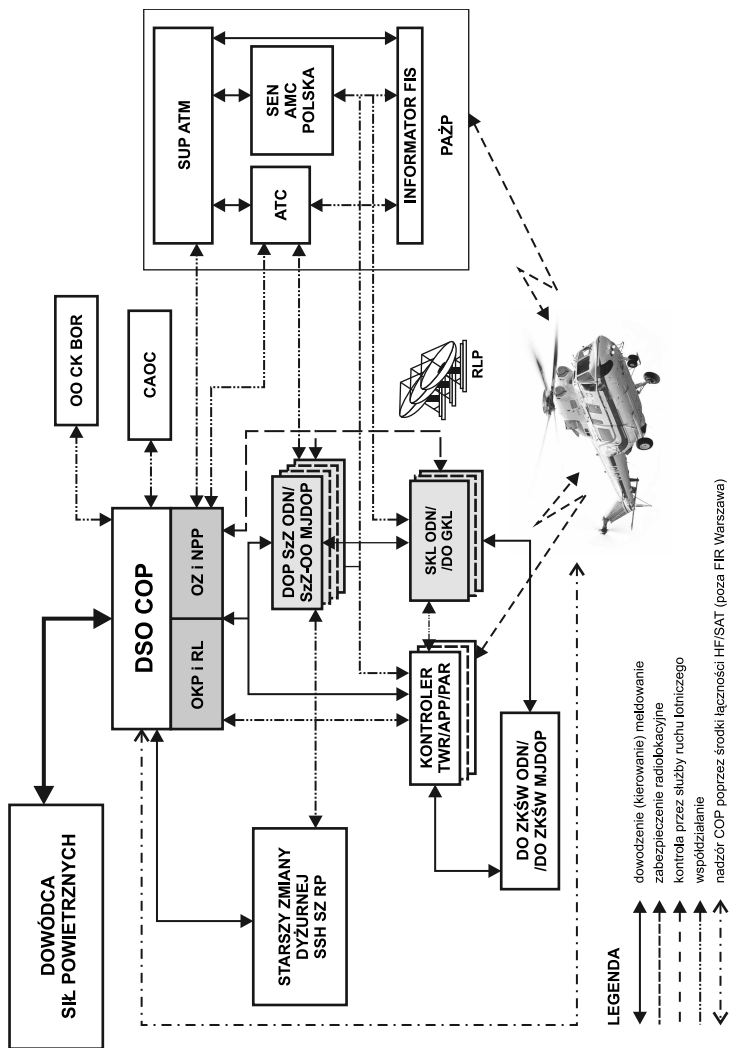
ZALĄCZNIK 4

Ogólny schemat procesu organizowania lotu oznaczonego statusem HEAD w przypadku lotów w rejon PKW/PJW



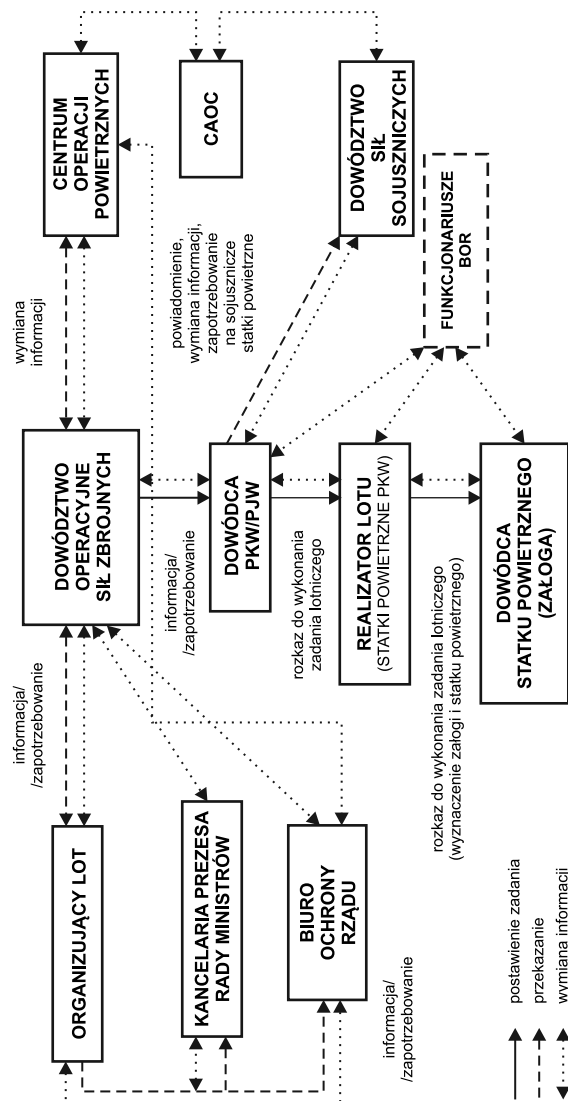
ZALĄCZNIK 5

Schemat obiegu informacji podczas realizacji lotu oznaczonego statusem HEAD



ZALĄCZNIK 6

Schemat wymiany informacji w procesie organizacji lotu oznaczonego statusem HEAD najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW



ZALĄCZNIK 7**Wykaz telefonów kontaktowych**

Lp.	Instytucja	Telefon	Faks
1	Dowódca Sił Powietrznych	(022) 682 57 50	(022) 682 54 80
2	Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych	(022) 685 54 00	(022) 685 53 10
3	Dowódca Wojsk Lądowych	(022) 687 88 78	(022) 687 81 25
4	Dowódca Marynarki Wojennej	(058) 626 34 04	(058) 626 34 87
5	Zastępca Dowódcy Sił Powietrznych – Szef Szkolenia	(022) 682 50 10	(022) 682 60 10
6	Szef Wojsk Lotniczych – Zastępca Szefa Szkolenia Sił Powietrznych	(022) 682 57 80 (022) 682 54 23	(022) 682 56 26
7	Szef Oddziału Lotnictwa Transportowego Szefostwa Wojsk Lotniczych DSP	(022) 682 57 93	(022) 682 57 45
8	Szef Biura Ochrony Rządu	(022) 606 51 01	(022) 606 51 40
9	Oficer Operacyjny Centrum Kierowania Biura Ochrony Rządu	(022) 606 51 16 (022) 606 51 17	(022) 606 51 07
10	Dyżurny Dowódca Obrony Powietrznej	(022) 682 81 44	(022) 682 84 67
11	Starszy Dyżurny Operacyjny Centrum Operacji Powietrznych	(022) 682 82 02	(022) 682 84 67
12	Starszy Zmiany Dyżurnej Szefostwa Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych RP	(022) 682 82 30	(022) 682 84 74

Lp.	Instytucja	Telefon	Faks
13	Centralne Biuro Prognoz Lotniczych Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej	(022) 569 45 92 (022) 846 06 82	(022) 846 38 18
14	Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP	(022) 682 17 79 (022) 682 17 80	(022) 682 17 78 (022) 682 17 81
15	Dyżurna Służba Operacyjna Dowództwa Operacyjnego Sił Zbrojnych	(022) 685 63 67	(022) 685 63 46
16	Centrum Zarządzania Kryzysowego MON	(022) 687 02 73	(022) 687 16 94
17	Dowódca 1. Bazy Lotnictwa Transportowego	(022) 682 14 70 (022) 682 10 60	(022) 682 14 70 (022) 682 13 60
18	Oficer Dyżurny 1 Bazy Lotnictwa Transportowego	(022) 682 83 04 (022) 682 14 68	(022) 682 13 05
19	Dowódca 3. Skrzydła Lotnictwa Transportowego	(063) 277 46 53	(063) 277 46 49
20	DSO 3. Skrzydła Lotnictwa Transportowego	(063) 277 46 66	(063) 277 46 90
21	Dowódca 8. Bazy Lotnictwa Transportowego	(012) 639 62 51	(012) 639 62 80
22	Kancelaria Prezydenta RP	(022) 695 21 10	(022) 695 22 41
23	Kancelaria Prezesa Rady Ministrów	(022) 694 75 04	(022) 694 72 96
24	Kancelaria Sejmu RP	(022) 694 26 17 (022) 694 20 65	(022) 694 22 20 (022) 694 24 23
25	Kancelaria Senatu RP	(022) 694 92 75 (022) 694 90 55	(022) 694 93 03 (022) 694 92 24

ZAŁĄCZNIK 8**Wzór protokołu weryfikacyjnego (wariant dla samolotu)****ZATWIERDZAM**

.....

Główny Inżynier WL**dnia.....**

Protokół weryfikacji (wariant dla samolotu)

Typ.....nr fabryczny.....nr ogonowy.....z JW.....

Zgodnie z przepisami zawartymi w *Instrukcji organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej* komisja wyznaczona rozkazem dowódcy RSZ/Dowódcy Operacyjnego Sił Zbrojnych* nr..... z dnia..... w składzie:

1. Przewodniczący –
(stopień, imię i nazwisko)
2. Członkowie –
3. –
4. –
5. Dowódca statku powietrznego –

wykonała weryfikację samolotu typu..... nr fabryczny....., nr ogonowy..... i ustaliła co następuje:

1. Płatowiec:
 - 1) typ, nr fabryczny –, producent –
 - 2) data produkcji –, resurs techniczny – godz.;
 - 3) nalot całkowity – godz. min, liczba lądowań –
 - 4) przeprowadzone remonty/inspekcje – ... RG wykonany w, ukończony dnia
 - 5) ustalony resurs po ostatnim remoncie – godz./..... lat;
 - 6) nalot po ostatnim remoncie – godz. min, liczba lądowań –
 - 7) przeprowadzona ostatnia obsługa okresowa lub specjalna – obsługa, wykonana przez, ukończona dnia –

* Wpisać właściwego dowódcę

- nalot po obsłudze – godz. min,
 liczba lądowań –
2. Zespół napędowy:
- 1) silnik (pozycja zabudowy):
- a) typ, nr fabryczny –, producent –,
 data produkcji –, resurs techniczny – godz.;
- b) całkowity czas pracy silnika – godz. min,
 liczba uruchomień silnika –
- c) przeprowadzone remonty/inspekcje –,
 wykonany w, ukończony dnia –,
 ustalony resurs po ostatnim remoncie – godz./..... lat,
 czas pracy silnika po ostatnim remoncie – godz. min,
 liczba uruchomień silnika –
- d) przeprowadzona ostatnia obsługa okresowa lub specjalna –,
 wykonana przez, ukończona dnia –,
 czas pracy silnika po obsłudze – godz. min,
 liczba uruchomień silnika –
- e) parametry pracy silnika z ostatniego oblotu – zgodne z WT;
3. Dodatkowe informacje o statku powietrznym:

4. Przyczyna weryfikacji:

5. Czynności przeprowadzone w trakcie weryfikacji przez komisję:

6. Wyniki weryfikacji:

- Na podstawie powyższego komisja proponuje samolot,
 nr fabryczny, nr ogonowy dopuścić do wykonywania
 lotów oznaczonych statusem HEAD.

Przewodniczący:

Członkowie:

Dowódca statku powietrznego:

ZAŁĄCZNIK 8a**Wzór protokołu weryfikacyjnego (wariant dla śmigłowca)****ZATWIERDZAM**

.....

Główny Inżynier WL**dnia.....**

Protokół weryfikacji (wariant dla śmigłowca)

Typ.....nr fabryczny.....nr ogonowy.....z JW.....

Zgodnie z przepisami zawartymi w *Instrukcji organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej* komisja wyznaczona rozkazem dowódcy RSZ/Dowódcy Operacyjnego Sił Zbrojnych* nr..... z dnia..... w składzie:

1. Przewodniczący –
(stopień, imię i nazwisko)
2. Członkowie –
3. –
4. –
5. Dowódca statku powietrznego –

wykonała weryfikację samolotu typu..... nr fabryczny....., nr ogonowy..... i ustaliła co następuje:

1. Płatowiec:
 - 1) typ, nr fabryczny –, producent –
 - 2) data produkcji –, resurs techniczny – godz.;
 - 3) nalot całkowity – godz. min, liczba lądowań –
 - 4) przeprowadzone remonty/inspekcje – ... RG wykonany w, ukończony dnia
 - 5) ustalony resurs po ostatnim remoncie – godz./..... lat;
 - 6) nalot po ostatnim remoncie – godz. min, liczba lądowań –
 - 7) przeprowadzona ostatnia obsługa okresowa lub specjalna – obsługa, wykonana przez, ukończona dnia –

* Wpisać właściwego dowódcę

- nalot po obsłudze – godz. min,
liczba lądowań –
2. Silniki lotnicze:
- 1) silnik (pozycja zabudowy):
- a) typ, nr fabryczny –, producent –,
data produkcji –, resurs techniczny – godz.;
- b) całkowity czas pracy silnika – godz. min, liczba
uruchomień silnika –
- c) przeprowadzone remonty/inspekcje –,
wykonany w, ukończony dnia –,
ustalony resurs po ostatnim remoncie – godz./..... lat,
czas pracy silnika po ostatnim remoncie – godz. min,
liczba uruchomień silnika –
- d) przeprowadzona ostatnia obsługa okresowa lub specjalna –,
wykonana przez, ukończona dnia –,
czas pracy silnika po obsłudze – godz. min,
liczba uruchomień silnika –
- e) parametry pracy silnika z ostatniego oblotu – zgodne z WT.
3. Przekładnia główna:
- 1) typ, nr fabryczny –, producent –,
data produkcji –, resurs techniczny – godz.;
- 2) całkowity czas pracy przekładni – godz. min;
- 3) przeprowadzone remonty –,
wykonany w, ukończony dnia –,
ustalony resurs po ostatnim remoncie – godz./..... lat,
czas pracy przekładni po ostatnim remoncie – godz. min,
- 4) przeprowadzona ostatnia obsługa okresowa lub specjalna –,
wykonana przez, ukończona dnia –,
czas pracy przekładni po obsłudze – godz. min,
4. Dodatkowe informacje o śmigłowcu:
.....
5. Przyczyna weryfikacji śmigłowca:
.....
6. Czynności przeprowadzone w trakcie weryfikacji przez komisję:
.....
-

7. Wyniki weryfikacji:

.....
Na podstawie powyższego komisja proponuje śmigłowiec.....,
nr fabryczny, nr ogonowy dopuścić do wykonywania
lotów oznaczonych statusem HEAD.

Przewodniczący:

Członkowie:

.....

.....

.....

Dowódca statku powietrznego:

ZALĄCZNIK 9**Protokół lotu komisyjnego (wariant dla samolotu)**

Zgodnie z przepisami zawartymi w *Instrukcji organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej* komisja wyznaczona rozkazem dowódcy RSZ/Dowódcy Operacyjnego Sił Zbrojnych* nr..... z dnia..... w składzie:

1. Przewodniczący
(stopień, imię i nazwisko)
2. Członkowie
3.
4.
5. Dowódca statku powietrznego

wykonała oblot komisyjny samolotu typu

nr fabryczny przed lotem o statusie HEAD.

Ostatni przegląd okresowy (lub specjalny

po godz. na płatowcu i silnikach został wykonany dnia

Nalot samolotu od początku eksploatacji: godz. min.

Nalot samolotu po ostatnim remoncie głównym: godz. min.

Silniki od początku eksploatacji wypracowały resurs:

1. Nr godz. min.
2. Nr godz. min.
3. Nr godz. min.

Po ostatnim remoncie (naprawie) silniki wypracowały resurs:

1. Nr godz. min.
2. Nr godz. min.
3. Nr godz. min.

Samolot zatankowano paliwem..... w ilości kg (.....l).

Orzeczenie laboratoryjne nr

Oblot komisyjny samolotu trwał godz. min.

* Wpisać właściwego dowódcę

Wnioski i uwagi komisji:

Samolot jest przygotowany do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD.

UWAGI:

Przewodniczący:

Członkowie:

.....

.....

.....

Dowódca statku powietrznego:

ZAŁĄCZNIK 9a**Protokół lotu komisyjnego (wariant dla śmigłowca)**

Zgodnie z przepisami zawartymi w *Instrukcji organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej* komisja wyznaczona rozkazem dowódcy RSZ/Dowódcy Operacyjnego Sił Zbrojnych* nr..... z dnia..... w składzie:

1. Przewodniczący –
(stopień, imię i nazwisko)
2. Członkowie –
3. –
4. –
5. Dowódca statku powietrznego –

wykonała oblot komisyjny śmigłowca typu

nr fabryczny przed lotem o statusie HEAD.

Ostatni przegląd okresowy (lub specjalny

po godz. na płatowcu i silnikach został wykonany dnia

Nalot śmigłowca od początku eksploatacji: godz. min.

Nalot śmigłowca po ostatniej naprawie (remontcie): godz. min.

Silniki i przekładnia główna od początku eksploatacji wypracowały resurs:

1. Nr godz. min.
2. Nr godz. min.
3. Nr godz. min.

Po ostatnim remoncie (naprawie) silniki wypracowały resurs:

1. Nr godz. min.
2. Nr godz. min.

przekładnia główna nr godz. min.

Śmigłowiec zatankowano paliwem..... w ilości kg (.....l).

Orzeczenie laboratoryjne nr

Oblot komisyjny śmigłowca trwał godz. min.

* Wpisać właściwego dowódcę

Wnioski i uwagi komisji:

Śmigłowiec jest przygotowany do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD.

UWAGI:

Przewodniczący:

Członkowie:

.....

.....

.....

Dowódca statku powietrznego:

ZAŁĄCZNIK 10**Wzór listy pasażerów**

Warszawa, dn.

Biuro Ochrony Rządu

faks (022) 606 51 07

1. Baza Lotnictwa Transportowego*

faks (022) 682 14 70

Dyżurna Służba Operacyjna COP

faks (022) 682 84 67

Dyżurna Służba Operacyjna DO SZ**

faks (022) 685 63 46

Lista pasażerów

Typ statku powietrznego:

Data:

Trasa lotu:

Przedstawiciel organizującego lot..... tel.

Lp.	Nazwisko, imię	Stanowisko, funkcja	Nr dokumentu podróży***	Nr rejestracyjny pojazdu
1				
2				
3				

* Inna jednostka wojskowa realizująca lot – jeśli ma zastosowanie.

** W przypadku wylotów w rejon PKW/PJW.

*** W lotach poza granice RP.

Osoby witające/żegnające delegację

Lp.	Nazwisko, imię	Stanowisko, funkcja	Nr rejestracyjny pojazdu
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			

.....
(pieczęćka i podpis)

WYKAZ ZMIAN

Numer kolejny zmiany	Sygnatura i data decyzji zatwierdzenia zmiany	Strona i numer punktu podlegającego zmianie	Potwierdzenie wprowadzenia zmiany <i>(imię, nazwisko, data i podpis dokonującego zmiany)</i>
1	2	3	4