

Warszawa, dn. 21 listopada 2017 r.

L.dz. CUL/3498/2017

Pani
Karolina KRAJEWSKA
Skarbnik Zielone Mazowsze
ul. Koszykowa 67 lok. 21
00-667 Warszawa

Szanowna Pani,

W odpowiedzi na wniosek o udostępnienie informacji publicznej przekazuję wnioskowane informacje:

- 1) Lotnisko Warszawa Babice decyzją Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w 2000 roku zostało przekazane w zarządzanie Lotniczemu Zakładowi Budżetowemu MSWiA. Nie jestem w posiadaniu dokumentów jakie w tym czasie wydawane były przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.
- 2) CUL nie był organizatorem tego rodzaju spotkań. Zebrania i spotkania takie, z tego co mi wiadomo odbywały się w kilku miejscach w różnym składzie i czasie. Na przykład w czerwcu 2012 r. spotkanie takie odbyło się w Urzędzie Burmistrza Dzielnicy Żoliborz; w październiku 2014 r. w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim; 5 listopada 2014 r. w Biurze Ochrony Środowiska Urzędu m.st. Warszawy z udziałem przedstawicieli Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska, burmistrzów dzielnic: Bielany, Żoliborz, Bemowo, zarządzającego lotniskiem Warszawa Babice oraz przedstawicielami „Ciche Niebo nad Warszawą”.
- 3) Wnioskowane informacje nie są gromadzone przez służby lotniska Warszawa Babice. Trasa kręgu lotniskowego została opracowana przez PAŻP, w czasie, kiedy lotnisko zarządzane było przez jednostki wojskowe stacjonujące na nim. Wówczas wytyczono trasę prawie w takim kształcie jak obecnie. W 2012 r. w wyniku spotkań środowiskowych dokonano korekty przebiegu trasy wprowadzając trasę przelotu nad Trasą AK. Dotychczas przebiegała ona po zachodniej stronie tej trasy. W 2014 r. w wyniku konsultacji wprowadzono poprawkę do wysokości lotu po kręgu – podniesiono go do 1800 ft AMSL co odpowiada 450 m. nad ziemią. Przebieg obecnie funkcjonującej trasy kręgu lotniskowego jest najbardziej optymalny i przebiega nad obszarami jak najmniej zabudowanymi. Aktualny przebieg trasy kręgu lotniskowego oraz podstawowe dane eksploatacyjne lotniska opublikowane są na stronie internetowej lotniska.

- 4) Ilość interwencji w stosunku do pilotów, którzy z różnych przyczyn nie utrzymali warunków lotu (np. wysokości) rozpatrywane są na bieżąco. Służby dodatkowo Zgodnie z zasadami funkcjonowania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem na lotniskach (poufność raportowania zdarzeń) dane nie podlegają udostępnieniu.
- 5) Dokładnymi danymi we wnioskowanym zakresie dysponują poszczególne, wymienione przez Panią podmioty. CUL dysponuje następującymi danymi statystycznymi:
 - 2011 r. - 40 446 operacje,
 - 2012 r. - 33 083 operacje,
 - 2013 r. - 34 674 operacje,
 - 2014 r. - 33 743 operacje,
 - 2015 r. - 36 073 operacje,
 - 2016 r. - 37 898 operacje,
 - do 31 października 2017 r. – 31 177 operacji.
- 6) CUL nie prowadzi statystyki ilości uwag oraz skarg zgłaszanych drogą e-mailową. Nie rejestrujemy również ilości rozmów telefonicznych dotyczących tej sprawy. Są to zazwyczaj informacje napływające sporadycznie od tych samych osób.
- 7) Nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotów stanowi integralną część Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) na lotnisku. Taki system funkcjonuje na każdym lotnisku. W skład tego zespołu wchodzi najbardziej doświadczeni pracownicy lotniska różnych specjalności. Są to przedstawiciele Zarządzającego oraz przedstawiciele wszystkich ośrodków prowadzących działalność lotniczą na lotnisku – etatowi pracownicy sekcji bezpieczeństwa lotów. Nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotów powoływany jest przez Zarządzającego lotniskiem. Posiedzenia odbywają się w poszerzonym składzie raz na kwartał a w razie potrzeby posiedzenie zwoływane są natychmiast. Zespół nie posiada własnego regulaminu. Jego działalność reguluje Instrukcja Operacyjna Lotniska oraz Podręcznik zarządzania systemem bezpieczeństwa (SMS) lotniska EPBC. Sprawozdania z posiedzeń tego zespołu są sporządzane do użytku wewnętrznego i udostępniane oraz kontrolowane przez stosowne komisje powoływane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego względnie przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.
- 8) Informacje, jak w punkcie 3. Podjęte wówczas decyzje funkcjonują do dnia dzisiejszego i opublikowane są w Instrukcji Operacyjnej Lotniska Warszawa Babice jak również w zbiorze informacji lotniczych AIP Polska. Skrócone dane odnośnie parametrów wykonywania lotów dostępne są również na stronie internetowej lotniska. Instrukcja Operacyjna Lotniska zawiera dane wyłącznie do użytku służbowego.
- 9) Liczba operacji lotniczych jak w pkt. 5.
- 10) CUL nie prowadzi ewidencji naruszeń zasad działalności lotniczej. Pracownicy służby lotniska na bieżąco korygują wszelkie odstępstwa. Poważne naruszenia zgłaszane są do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych. Do tej pory nie doszło do drastycznych naruszeń zasad wykonywania lotów. Przypadkami nawet najdrobniejszych odchylen zajmuje się Nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotów.

Skuteczność zasad bezpieczeństwa lotów na lotnisku określa się na podstawie wskaźnika poziomu bezpieczeństwa. Wskaźnik poziomu bezpieczeństwa na lotnisku Warszawa Babice jest na wysokim poziomie co dowodzi, że działania profilaktyczne prowadzone na lotnisku są prawidłowe i skuteczne.

- 11) „Porozumienie o współpracy operacyjnej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, Aeroklubem Warszawskim i CUL Lotnisko Warszawa Babice” dotyczy sposobu zamawiania i aktywowania przestrzeni powietrznej dla lotów szybowcowych poza terenem lotniska, określa również zakres współpracy służb odpowiedzialnych za wykorzystanie przestrzeni powietrznej. Porozumienie to zawiera dane do użytku służbowego.
- 12) Trasy dolotowe i odlotowe oraz w rejonie lotniska Warszawa Babice znajdują się w przestrzeni powietrznej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Trasy te określają sposób wykonania lotów w rejonie Warszawy z zachowaniem jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa. W ustalaniu takich tras przedstawiciele lotniska Warszawa Babice są jedną ze stron biorących udział w konsultacjach organizowanych przez stosowne władze lotnicze. Zarządzający lotniskiem Warszawa Babice nie jest uprawniony do ustalania takich tras, ponieważ znajdują się one poza właściwością jego odpowiedzialności.
- 13) Jak w pkt. 12 trasy publikowane są w stosownych lotniczych dokumentach oraz mapach wydawanych przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej. Mapy takie są do nabycia w PAŻP oraz częściowo dostępne są w różnych publikacjach lotniczych.
- 14) Wyznaczając lub wykreślając trasy w lotnictwie zawsze planuje się ich przebieg uwzględniając możliwość ewentualnego przymusowego lądowania w terenie. Ośrodki prowadzące szkolenie na lotnisku Warszawa Babice podczas szkolenia zaznajamiają szkolonych z rejonem, obszarem, gdzie można w razie konieczności dokonać awaryjnego lądowania. W rejonie ATZ lotniska Warszawa Babice takim obszarem jest koryto rzeki Wisła oraz od strony zachodniej lotniska tereny leśne i pola uprawne. Lotnisko Warszawa - Babice nie posiada w formie graficznej ww. obszarów.
- 15) Odległości po między poszczególnymi statkami powietrznymi nie są określone przez przepisy prawa. Za właściwe odległości odpowiadają piloci z poszczególnych statków powietrznych. Separacja odległościowa pomiędzy samolotami zależna jest od typu samolotów. Różne samoloty w zależności od prędkości lotu, wielkości i ciężaru samolotu jak również rodzaju zespołu napędowego (odrzutowy lub śmigłowy) zostawiają za sobą tzw. ślad aerodynamiczny różnej długości. W śladzie aerodynamicznym występują zaburzenia powietrza (turbulencja), dlatego piloci zobowiązani są do utrzymywania odpowiedniej odległości. Dla samolotów śmigłowych o małej masie i małych prędkościach odległości te mogą wynosić do kilkudziesięciu metrów. Za prawidłową separację odległościową na takim lotnisku jak Warszawa Babice zgodnie z przepisami odpowiedzialni są piloci.
- 16) Trasa kręgu lotniskowego na mapie wykreślona jest linią jako nakazana linia lotu. Na samolot podczas lotu działają różne siły i zjawiska meteorologiczne, które powodują, że lot nie przebiega idealnie po wyrysowanej linii. Odchylenia samolotu

o kilkanaście do kilkudziesięciu metrów od nakazanej linii lotu są dopuszczalne i wręcz nie do uniknięcia.

- 17) Liczbę operacji lotniczych w latach 2011 – 2016 (od czasu zarządzania lotniskiem przez CUL) podana w punkcie 5. Poniżej liczba zdarzeń lotniczych, w których ucierpiały załogi lub został uszkodzony sprzęt. Nie podano zdarzeń takich jak np. przedostanie się na teren lotniska zwierząt lub chwilowa przerwa w dostawie energii itp.:
- 2011 r. - 40 446 operacji - 2 zdarzenia,
 - 2012 r. - 33 083 operacje - 3 zdarzenia,
 - 2013 r. - 34 674 operacje - 2 zdarzenia,
 - 2014 r. - 33 743 operacje - 3 zdarzenia,
 - 2015 r. - 36 073 operacje - 2 zdarzenia,
 - 2016 r. - 37 898 operacji - 2 zdarzenia.
- 18) Zdarzenia lotnicze w wyniku, których doszło do uszkodzeń ciała lub sprzętu lotniczego badane są przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych. Tylko uprawnione instytucje są władne w udostępnieniu informacji związanych z danym wypadkiem. W wyniku zdarzeń lotniczych zaistniałych na lotnisku Warszawa Babice w okresie, co najmniej kilkunastu lat nie ucierpiały osoby postronne.

Z powołaniem

DYREKTOR
Centrum Usług Logistycznych

A. Kropiwek
Andrzej Kropiwek

Wykonano w 2 egz.:

Egz. nr 1 - odbiorca
Egz. nr 2 - a/a/
opr./wyk. Henryk Karas
tel. 504 315 895