

Warszawa, dnia 13 lutego 2012 r.

Poz. 24

Dowództwo Sił Powietrznych

**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”**

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), ustala się, co następuje:

1. W celu dostosowania przepisów lotniczych w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej do pozostałych aktów prawnych określających zasady wykonywania lotów, 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 niniejszej decyzji.
2. Traci moc decyzja Nr 184/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 9 czerwca 2009 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD” (Dz. Urz. MON Nr 12, poz. 129).
3. Decyzja wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Obrony Narodowej: *T. Siemoniak*

Załącznik do decyzji Nr 19/MON
Ministra Obrony Narodowej
z dnia 2 lutego 2012 r. (poz. 24).

DOWÓDZTWO SIŁ POWIETRZNYCH

WLOP/2012

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

WARSZAWA

2012

SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów i definicji	5
1. Skróty	5
2. Definicje	7
Rozdział I Zasady współpracy Dysponentów limitu nalotu z Dowództwem Sił Powietrznych w zakresie zamawiania specjalnego transportu lotniczego	11
§ 1.	12
Rozdział II Planowanie lotu oznaczonego statusem HEAD	14
§ 2. Zasady planowania lotu	15
§ 3. Zapotrzebowanie na catering	16
Rozdział III Zakres obowiązków stanowisk dowodzenia i służb oraz osób funkcyjnych w procesie organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD	17
§ 4. Obowiązki osób funkcyjnych stanowisk dowodzenia COP i ODN	18
§ 5. Zadania służby ruchu lotniczego i obowiązki osób funkcyjnych	21
§ 6. Zabezpieczenie łączności i UL	23
§ 7. Zabezpieczenie meteorologiczne	24
Rozdział IV Zakres obowiązków personelu latającego, organizującego lot oraz dysponenta statku powietrznego	28
§ 8. Zasady ogólne	29
§ 9. Prawa i obowiązki dowódcy statku powietrznego	30
§ 10. Obowiązki personelu pokładowego	34
§ 11. Obowiązki organizującego lot i dysponenta statku powietrznego	35
Rozdział V Wymagania i przygotowanie statków powietrznych do wykonywania lotów o statusie HEAD	36
§ 12.	37
Rozdział VI Przewóz bagażu, ładunku oraz broni na pokładzie statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD	40
§ 13. Przewóz bagażu podręcznego i ładunku	41
§ 14. Zasady wnoszenia broni i materiałów niebezpiecznych na pokład statku powietrznego przeznaczonego do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD	42
Rozdział VII Ochrona statku powietrznego przeznaczonego do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD	43
§ 15.	44
Rozdział VIII Szczegółne wymogi lotów oznaczonych statusem HEAD	45
§ 16. Zasady ogólne	46
§ 17. Zasady wyboru lądowisk oraz innych miejsc startów i lądowań statków powietrznych	47
Załączniki	49
Załącznik 1 – Wzór informacji o locie	50
Załącznik 2 – Wzór zapotrzebowania na lot	51

Załącznik 3 – Terminy składania wniosków o zgody dyplomatyczne na lądowanie statków powietrznych lotnictwa Sił Zbrojnych RP obowiązujące w poszczególnych państwach w 2011 roku	52
Załącznik 4 – Ogólny schemat procesu organizowania lotu oznaczonego statusem HEAD	55
Załącznik 5 – Schemat obiegu informacji przy zabezpieczeniu lotu oznaczonego statusem HEAD	56
Załącznik 5a – Wykaz telefonów kontaktowych	57
Załącznik 6a – Protokół weryfikacji (wariant dla samolotu)	58
Załącznik 6b – Protokół weryfikacji (wariant dla śmigłowca)	60
Załącznik 7a – Protokół lotu komisyjnego z wyznaczoną komisją (wariant dla samolotu)	62
Załącznik 7b – Protokół lotu komisyjnego z wyznaczoną komisją (wariant dla śmigłowca)	63
Załącznik 8 – Wzór listy pasażerów	64
Załącznik 9 – Kompetencje i obowiązki komisji oblotów	66
Rejestr zmian	68
Wykaz obowiązujących stron	69

WYKAZ SKRÓTÓW I DEFINICJI

1. Skróty

- 1) **AIP** (*Aeronautical Information Publication*) – zbiór informacji lotniczych
- 2) **AFTN** (*Aeronautical Fixed Telecommunication Network*) – stała lotnicza sieć telekomunikacyjna
- 3) **AMC Polska** (*Airspace Management Cell*) – Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną
- 4) **APP** Organ kontroli zbliżania
- 5) **ATM** (*Air Traffic Management*) – zarządzanie ruchem lotniczym
- 6) **BOR** Biuro Ochrony Rządu
- 7) **BOZ** Biuro Odpraw Załóg
- 8) **CAOC** (*Combined Air Operation Centre*) – Wielonarodowe Centrum Operacji Powietrznych
- 9) **CBPL IMGW** Centralne Biuro Prognoz Lotniczych Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej
- 10) **COM** Centrum Operacji Morskich
- 11) **COP** Centrum Operacji Powietrznych
- 12) **CRM** (*Crew Resource Management*) – zarządzanie zasobami załogi
- 13) **CZK MON** Centrum Zarządzania Kryzysowego Ministerstwa Obrony Narodowej
- 14) **DML** dyżurny meteorolog lotniska
- 15) **DO ODN** dyżurny operacyjny Ośrodka Dowodzenia i Naprowadzania
- 16) **DOP – SzZ ODN** dyżurny obrony powietrznej – szef zmiany ODN
- 17) **DO ZR ODN** dyżurny operacyjny zespołu rozpoznania ODN
- 18) **DSO COP** dyżurna służba operacyjna Centrum Operacji Powietrznych
- 19) **FIR** (*Flight Information Region*) – rejon informacji powietrznej
- 20) **FIS** (*Flight Information Service*) – służba informacji powietrznej
- 21) **FL** (*Flight Level*) – poziom lotu
- 22) **FPL** (*Flight plan*) – plan lotu
- 23) **GAT** (*General Air Traffic*) – ogólny ruch lotniczy
- 24) **GIWL** Główny Inżynier Wojsk Lotniczych
- 25) **HF** (*High Frequency*) – fale krótkie
- 26) **ICAO** (*International Civil Aviation Organization*) – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
- 27) **IFR** (*Instrument Flight Rules*) – przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów
- 28) **IOL** Instrukcja Organizacji Lotów w Lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej
- 29) **IWsp. SZ** Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych
- 30) **kr1 PAR** kontroler precyzyjnego podejścia
- 31) **kr1 TWR** kontroler lotniska
- 32) **krt** kompania radiotechniczna
- 33) **KZ ATM** kierownik zmiany ATM
- 34) **KZ OZ i NPP** kierownik zmiany ośrodka zobrazowania i nadzoru przestrzeni powietrznej
- 35) **LBM** lotniskowe biuro meteorologiczne
- 36) **LOSRL** Lotniskowe Organy Służb Ruchu Lotniczego
- 37) **LSM** lotniskowa stacja meteorologiczna

38)	LSPP	lotnictwo służb porządku publicznego
39)	MATZ	<i>(Military Aerodrome Traffic Zone)</i> – strefa ruchu lotniskowego lotniska wojskowego
40)	MCTR	<i>(Military Control Zone)</i> – strefa kontrolowana lotniska wojskowego
41)	MJDOP	Mobilna Jednostka Dowodzenia Operacjami Powietrznymi
42)	MRT	<i>(Military Route)</i> – stała trasa lotnictwa wojskowego
43)	MSD	miejsce stałej dyslokacji
44)	NATO	<i>(North Atlantic Treaty Organization)</i> – Organizacja Paktu Północnoatlantyckiego
45)	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
46)	NZP	niebezpieczne zjawiska pogody
47)	OAT	<i>(Operational Air Traffic)</i> – operacyjny ruch lotniczy
48)	ODN	Ośrodek Dowodzenia i Naprowadzania
49)	OKP i RL	Ośrodek Koordynacji Poszukiwań i Ratownictwa Lotniczego
50)	ORM MW	Ośrodek Ratownictwa Morskiego Marynarki Wojennej
51)	OZ i NPP	Ośrodek Zobrazowania i Nadzoru Przestrzeni Powietrznej
52)	OZH COM	Ośrodek Zabezpieczenia Hydrometeorologicznego COM
53)	PAŻP	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
54)	PM	posterunek meteorologiczny
55)	PN	punkt naprowadzania
56)	RL	Regulamin Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej
57)	RP	Rzeczypospolita Polska
58)	SAR	(Search and Rescue) – poszukiwanie i ratownictwo
59)	SD	stanowisko dowodzenia
60)	SKL ODN	specjalista kierowania lotnictwem ODN
61)	SRL	służba ruchu lotniczego
62)	SSH SZ RP	Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej
63)	STS/EMER	status lotu statku powietrznego w niebezpieczeństwie
64)	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
65)	STS/SAR	status lotu statku powietrznego wykonującego lot w akcji poszukiwawczo-ratowniczej
66)	St. DO COP	starszy dyżurny operacyjny Centrum Operacji Powietrznych
67)	St. ZD SSH SZ RP	starszy zmiany dyżurnej Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych
68)	SzZ-OO	Szef Zmiany – Oficer Operacyjny
69)	TAF	<i>(Terminal Aerodrome Forecast)</i> – prognoza pogody dla lotniska
70)	TFR	<i>(TSA or TRA Feeding Route)</i> – korytarz umożliwiający lot do TSA lub TRA oraz przelot między TSA lub TRA
71)	TRA	<i>(Temporary Reserved Area)</i> – strefa czasowo rezerwowana
72)	TRA(D)	<i>(Temporary Reserved Area)</i> – strefa czasowo rezerwowana i wyznaczona w formie strefy niebezpiecznej (D)

- 73) **TSA** *(Temporary Segregated Area)* – strefa czasowo wydzielona
- 74) **TSA(D)** *(Temporary Segregated Area)* – strefa czasowo wydzielona i wyznaczona w formie strefy niebezpiecznej (D)
- 75) **TWR** Organ kontroli lotniska
- 76) **UL** ubezpieczenie lotów
- 77) **ULC** Urząd Lotnictwa Cywilnego
- 78) **UHF** *(Ultra High Frequency)* – ultra wysoka częstotliwość
- 79) **WA** warunki atmosferyczne
- 80) **WLOSRL** Wojskowe Lotniskowe Organy Służb Ruchu Lotniczego
- 81) **VFR** *(Visual Flight Rules)* – przepisy wykonywania lotów z widocznością
- 82) **VHF** *(Very High Frequency)* – bardzo wysoka częstotliwość

Definicje

- 1) **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.
- 2) **ALFA SCRAMBLE** – misja bojowa sił dyżurnych obrony powietrznej.
- 3) **CLARIS** – oficjalny dokument dotyczący zgody na wykonanie lotu statku powietrznego w przestrzeni powietrznej innego kraju.
- 4) **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.
- 5) **Dowódcy wojskowi** – Szef Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, dowódcy rodzajów Sił Zbrojnych, Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych.
- 6) **Dysponent statku powietrznego** – wyznaczona przez dysponenta limitu nalotu osoba, której oddano w dyspozycję wojskowy statek powietrzny i załogę.
- 7) **Inne miejsce startów i lądowań** – obszar inny niż lotnisko wpisane do rejestru lotnisk i opublikowane w AIP oraz lądowisko wpisane do ewidencji lądowisk (prowadzonej przez ULC), na którym mogą być wykonywane starty i lądowania statków powietrznych.
- 8) **Koordynator ds. lotniczych** – żołnierz zawodowy ze składu personelu latającego, wyznaczony do realizacji zadań w innym miejscu startów i lądowań.
- 9) **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.
- 10) **Lot komisyjny** – lot wykonywany przed dopuszczeniem statku powietrznego do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD.
- 11) **Lot weryfikacyjny** – lot wykonywany w celu określenia przydatności statku powietrznego do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD.
- 12) **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 opublikowane w AIP.
- 13) **Najważniejsze osoby w państwie** – Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej oraz Prezes Rady Ministrów lub ich zagraniczni odpowiednicy.
- 14) **Ochrona statku powietrznego organizowana przez BOR** – organizacja zapobiegania dostępowi przez osoby nieuprawnione do statku powietrznego, na pokładzie którego mogą się znajdować najważniejsze osoby w państwie.
- 15) **Organizujący lot** – szefowie: Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Kancelarii Sejmu, Kancelarii Senatu oraz Kancelarii Prezesa Rady Ministrów zainteresowanych zorganizowaniem lotu statkiem powietrznym lub osoby upoważnione do organizacji lotu.
- 16) **Przewodniczący komisji oblotów** – żołnierz zawodowy wyznaczony do realizacji zadań związanych z lotami komisyjnymi i weryfikacyjnymi, statków powietrznych wydzielonych do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD.

- 17) **Realizator lotu** – podmiot realizujący lot, dowódca pododdziału (oddziału) lotniczego, dowódca komponentu lotniczego (grupy działań lotniczych) lub osoba wyznaczona przez zarządzającego loty odpowiedzialna za wszystkie fazy organizacji lotów.
- 18) **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.
- 19) **Wojskowy specjalny transport lotniczy** – wojskowe statki powietrzne będące na wyposażeniu jednostki lotniczej wskazanej przez Ministra Obrony Narodowej.
- 20) **Zarządzający loty** – dowódca jednostki wojskowej, przełożony realizatora lotu (lotów).

Rozdział I

ZASADY WSPÓŁPRACY DYSPOONENTÓW LIMITU NALOTU Z DOWÓDZTWE SIŁ POWIETRZNYCH W ZAKRESIE ZAMAWIANIA SPECJALNEGO TRANSPORTU LOTNICZEGO

§ 1

1. „Instrukcja organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, dalej zwana „Instrukcją”, określa zasady organizowania i zabezpieczenia lotów oznaczonych statusem HEAD, realizowanych na statkach powietrznych lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Postanowienia Instrukcji obowiązują wszystkie podmioty biorące udział w organizowaniu lotów statków powietrznych, o których mowa w ust. 1.
3. Organizując lot z najważniejszymi osobami w państwie spośród wszystkich uwarunkowań (finansowych, potrzeb politycznych oraz rygorów bezpieczeństwa) jako najważniejszy traktuje się rygory bezpieczeństwa.
4. Status HEAD posiada lot wykonywany z wykorzystaniem statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1, w misjach oficjalnych, na którego pokładzie znajdują się:
 - 1) Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 2) Marszałek Sejmu;
 - 3) Marszałek Senatu;
 - 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.
5. 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.
6. 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.
7. W przypadku występowania rozbieżności między potrzebami organizujących loty a możliwościami ich realizacji Dowództwo Sił Powietrznych informuje o zaistniałej sytuacji Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, który podejmuje stosowne działania.
8. 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 dla celów związanych z wykonywaniem obowiązków służbowych.
9. 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. 8, a także członkowie oficjalnych delegacji przybywających na zaproszenie tych osób.
10. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych potrzebą niesienia pomocy humanitarnej,

żywoymi 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. 8 i 9. W takim przypadku Minister Obrony Narodowej uzgadnia z dysponentami limitu nalotu, w ramach którego limitu dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym będzie wykonywany lot.

11. Status HEAD wpisuje się do planu lotu w pole 18 formularza FPL, poprzedzając znakami STS/, jak na przykładzie: „STS/HEAD”.
12. Operacje startów i lądowań statków powietrznych wykonujących lot oznaczony statusem HEAD można wykonywać:
 - 1) na samolotach i śmigłowcach – z lotnisk czynnych;
 - 2) na śmigłowcach z lądowisk, które posiadają aktualne instrukcje operacyjne oraz plany ratownicze;
 - 3) na śmigłowcach z innych miejsc startów i lądowań, po uprzednim uzgodnieniu i odpowiednim zabezpieczeniu miejsca lądowania.
13. Organizacja przylotu/wylotu statku powietrznego, którego lotowi nadano status HEAD, niezbędnego zabezpieczenia logistycznego oraz odpowiedniego przygotowania lotniska lub lądowiska, należy do zarządzającego lotniskiem czynnym lub lądowiskiem.
14. 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 § 17 Instrukcji.
15. W odniesieniu do lądowania statku powietrznego, na pokładzie którego znajdują się najważniejsze osoby w państwie, w innym miejscu startów i lądowań w zakresie organizacji ochrony miejsca lądowania lub startu, zabezpieczenia ratowniczo-gaśniczego oraz organizacji ochrony statku powietrznego w czasie jego postoju na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, odpowiada BOR.
16. Zapewnienie służb ruchu lotniczego, statkom powietrznym wykonującym lot, któremu nadano status HEAD w polskiej przestrzeni powietrznej, należy do kompetencji cywilnych i wojskowych organów SRL, w rejonach odpowiedzialności tych organów.
17. Wojskowy nadzór nad wykonywaniem lotów oznaczonych statusem HEAD z wykorzystaniem statków powietrznych lotnictwa SZ RP w polskiej przestrzeni powietrznej, należy do St. DO COP.
18. Lot oznaczony statusem HEAD nie może być wykonywany poniżej warunków minimalnych do startu i lądowania ustalonych dla załogi, statku powietrznego i lotniska.
19. 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 (STS/EMER), wykonujących zadania poszukiwawczo-ratownicze (STS/SAR) oraz realizujących loty w ramach misji AIR POLICING (ALFA SCRAMBLE).

Rozdział II
PLANOWANIE LOTU
OZNACZONEGO STATUSEM HEAD

§ 2

Zasady planowania lotu

1. Organizujący lot składa w formie pisemnej informację o locie oraz zapotrzebowanie na lot statkiem powietrznym należącym do wojskowego specjalnego transportu lotniczego, któremu ma być nadany status HEAD, do Dowódcy Sił Powietrznych, realizatora lotu oraz Szefa BOR i KPRM. Wzór informacji o locie oraz zapotrzebowania określają odpowiednio załącznik nr 1 i nr 2 do Instrukcji.
2. Informację o locie oraz zapotrzebowanie na lot innym wojskowym statkiem powietrznym dopuszczonym do wykonywania lotów, którym ma być nadany status HEAD organizujący lot składa w formie pisemnej do właściwego dowódcy rodzaju Sił Zbrojnych i jednocześnie do wiadomości Szefa BOR oraz KPRM.
3. Właściwy dowódca rodzaju Sił Zbrojnych przekazuje zapotrzebowanie, o którym mowa w ust. 2, realizatorowi lotu.
4. Do informacji o locie oraz do zapotrzebowania, o których mowa w ust. 2, stosuje się przepisy ust. 6-8.
5. W przypadku lotów zagranicznych zapotrzebowania, o których mowa w ust. 1 i 2, organizujący lot przekazuje Straży Granicznej.
6. Informacja o locie, któremu ma być nadany status HEAD jest składana:
 - 1) z wyprzedzeniem 3 dni przed lotem krajowym;
 - 2) z wyprzedzeniem określonym zgodnie z wymaganiami obowiązującymi na terytorium państw tranzytowych i docelowych, zgodnie z załącznikiem nr 3 lub z uwzględnieniem podjętych uzgodnień dyplomatycznych – przy lotach zagranicznych;
 - 3) w sytuacjach, w których nie jest możliwe złożenie informacji o locie na piśmie informację taką przekazuje się telefonicznie z obowiązkiem późniejszego potwierdzenia w formie pisemnej.
7. Informacja o locie, o której mowa w ust. 6, 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 osoba kontaktowa.
8. Zapotrzebowanie na lot, któremu ma być nadany status HEAD, jest przekazywane nie później niż 24 godziny przed lotem, z zastrzeżeniem ust. 9, 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.
9. W przypadkach nagłych dopuszcza się złożenie zapotrzebowania, o którym mowa w ust. 8, 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 wojskowe opisane w AIP;
 - 3) organizujący lot w treści zapotrzebowania wskaże, że jest to sytuacja nagła.
10. W przypadkach, o których mowa w ust. 9, nie stosuje się przepisu ust. 6.
 11. Realizator lotu uzgadnia z organizującym lot miejsce startu lub lądowania uwzględniając bezpieczeństwo wykonywanych operacji oraz odległość od celu wizyty najważniejszej osoby w państwie i przekazuje informacje do BOR.
 12. Schemat procesu organizowania lotów oznaczonych statusem HEAD przedstawia załącznik nr 4.
 13. Dysponent statku powietrznego realizuje swoje obowiązki zgodnie z postanowieniami § 11.
 14. Ewidencję zapotrzebowań, o których mowa w ust. 1 i 2, i wykonywanych lotów prowadzi Dowództwo Sił Powietrznych.
 15. Na lot oznaczony statusem HEAD wymagane jest złożenie, przez dowódcę statku powietrznego, planu lotu ICAO.
 16. Za wypełnienie oraz złożenie FPL (z wpisanym w polu 18 oznaczeniem „STS/HEAD” oraz numerem zgody dyplomatycznej jeśli dotyczy lotu zagranicznego) 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.
 17. 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.

§ 3

Zapotrzebowanie na catering

1. Za złożenie zapotrzebowania na catering odpowiedzialny jest 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).

Rozdział III

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

§ 4

Obowiązki osób funkcyjnych stanowisk dowodzenia COP i ODN

1. Starszy Dyżurny Operacyjny COP (St. DO 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.
2. Do obowiązków St. DO COP należy:
 - 1) stawianie zadań Specjaliście OKPiRL, KZ OZiNPP i DOP-SzZ ODN, SzZ-OO MJDOP zaangażowanym w zabezpieczenie lotów oznaczonych statusem HEAD na podstawie otrzymywanych od cywilnych i wojskowych organów SRL informacji o planowanych lotach;
 - 2) sprawowanie kontroli nad realizacją postawionych zadań i przedsięwzięć związanych z zabezpieczeniem lotu o statusie HEAD;
 - 3) znajomość statusu lotnisk, które mogą być wykorzystywane jako lotniska zapasowe dla statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD;
 - 4) znajomość stanu i prognozowanych zmian WA, wystąpienia niebezpiecznych zjawisk pogody i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD oraz ograniczeń z nich wynikających;
 - 5) monitorowanie przebiegu wszystkich lotów, którym nadano status HEAD;
 - 6) współpraca z KZ ATM w zakresie zabezpieczenia i obiegu informacji o lotach, którym nadano status HEAD;
 - 7) współpraca z Oficerem Operacyjnym Centrum Kierowania BOR (OOCK BOR) w zakresie wymiany informacji o locie 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 OOCK 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 oznaczonego statusem HEAD.
3. Specjalista OKPiRL sprawuje nadzór nad systemem poszukiwań i ratownictwa lotniczego w FIR Warszawa w zakresie zabezpieczenia lotu oznaczonego statusem HEAD.
4. Do obowiązków Specjalisty OKPiRL należy:
 - 1) stawianie w gotowość nr 1 statków powietrznych utrzymywanych w systemie ratownictwa lotniczego w rejonie lub na trasie lotu statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD;
 - 2) przekazywanie informacji do ORM MW o konieczności postawienia w gotowość nr 1 statków powietrznych utrzymywanych w systemie ratownictwa morskiego w rejonie lub na trasie lotów statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD;

- 3) prowadzenie nasłuchu na częstotliwości ratowniczej i informowanie St. DO COP o odebranych sygnałach niebezpieczeństwa;
 - 4) przyjmowanie i analizowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa lotu statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD oraz podejmowanie stosownych działań mających na celu uruchomienie i przeprowadzenie akcji ratowniczej;
 - 5) alarmowanie oraz uruchamianie sił i środków systemu ratownictwa lotniczego;
 - 6) w przypadku uruchomienia akcji ratowniczej – alarmowanie i stawianie zadań osobom funkcyjnym systemu ratownictwa lotniczego, informowanie Policji przez Oficera Dyżurnego KG Policji oraz Straży Pożarnej i Pogotowia Ratunkowego przez Krajowe Centrum Zarządzania Kryzysowego i Ochrony Ludności przy KG Państwowej Straży Pożarnej, OOCK BOR o zaistniałym wypadku lub katastrofie statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD.
5. KZ OZiNPP **COP** sprawuje nadzór nad zbiorem i opracowaniem radiolokacyjnej informacji o sytuacji powietrznej.
6. Do obowiązków KZ OZiNPP należy:
- 1) analiza strefy rozpoznania radiolokacyjnego pod kątem zabezpieczenia przelotu statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD;
 - 2) podejmowanie decyzji o włączeniu dodatkowych, niezbędnych środków radiolokacyjnych do zapewnienia ciągłej strefy rozpoznania radiolokacyjnego dla zabezpieczenia lotu 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) 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 statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD przez dostępne środki rozpoznania radiolokacyjnego;
 - 7) meldowanie St. DO COP o zagrożeniach dla lotu 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.
7. Dyżurny Obrony Powietrznej – Szef Zmiany ODN (DOP-SzZ ODN, SzZ-OO MJDOP) nadzoruje zabezpieczenie lotu oznaczonego statusem HEAD wykonywanego w sektorze odpowiedzialności ODN/MJDOP.
8. Do obowiązków DOP-SzZ ODN/SzZ-OO MJDOP należy:
- 1) stawianie zadań podległym osobom funkcyjnym w zakresie użycia sił i środków w celu zabezpieczenia lotów oznaczonych statusem HEAD;
 - 2) sprawowanie nadzoru nad przebiegiem lotów oznaczonych statusem HEAD wykonywanych w sektorze odpowiedzialności ODN/MJDOP;

- 3) meldowanie St. DO COP o każdym przypadku zagrożenia dla statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD;
 - 4) meldowanie St. DO COP o startach, lądowaniach oraz sytuacjach szczególnych na pokładach statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD;
 - 5) stała znajomość statusu miejsc przystosowanych do operacji startu i lądowania i ich gotowości do zabezpieczenia lotów oznaczonych statusem HEAD w sektorze odpowiedzialności ODN/MJDOP.
9. Do obowiązków DOP-SzZ ODN i SzZ-OO MJDOP w zakresie meteorologicznego zabezpieczenia lotów oznaczonych statusem HEAD w sektorze jego odpowiedzialności należy:
- 1) przekazywanie ostrzeżeń załogom statków powietrznych o NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu;
 - 2) przekazywanie informacji o NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu, uzyskane od załóg z powietrza, do Starszego Zmiany Dyżurnej SSH SZ RP (St. ZD SSH SZ RP).
10. 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.
11. Do obowiązków DO ZR ODN/(DO GRiI MJDOP) należy:
- 1) przyjmowanie od organów SRL poprzez DOP-SzZ ODN/SzZ-OO MJDOP informacji o planowanych lotach oznaczonych statusem HEAD i analizowanie planowanych warunków lotu;
 - 2) prowadzenie analizy strefy rozpoznania radiolokacyjnego w celu zabezpieczenia lotów oznaczonych statusem HEAD oraz wnioskowanie do KZ OZiNPP o włączenie dodatkowych stacji radiolokacyjnych, jeżeli wymaga tego sytuacja;
 - 3) terminowe wykrywanie, identyfikacja i śledzenie statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD;
 - 4) meldowanie o braku możliwości ciągłego śledzenia statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD;
 - 5) terminowe przekazywanie i przyjmowanie od sąsiednich ODN/MJDOP danych dotyczących wykrycia przez własne środki radiolokacyjne lotów oznaczonych statusem HEAD oraz potwierdzanie ich przyjęcia z chwilą przekroczenia granicy sektora odpowiedzialności;
 - 6) meldowanie DOP SzZ ODN/SzZ-OO MJDOP i KZ OZiNPP o prowadzeniu statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD oraz zapisywanie danych dotyczących przebiegu tego lotu w książce meldunków;
 - 7) informowanie DOP SzZ ODN/SzZ-OO MJDOP i KZ OZiNPP o każdym przypadku zagrożenia statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD.
12. Specjalista Kierowania Lotnictwem ODN (SKL ODN)/Dyżurny Operacyjny Grupy Kierowania Lotnictwem MJDOP (DO GKL MJDOP) odpowiada za proces koordynacji działań prowadzonych z użyciem lotnictwa oraz nadzór nad punktami naprowadzania w sektorze odpowiedzialności ODN.
13. Do obowiązków SKL ODN/DO GKL MJDOP należy:

- 1) współpraca z właściwym Lotniskowym Organem Służby Ruchu Lotniczego (LO SRL) w zakresie wymiany informacji o planowanych przelotach statków powietrznych, w tym wykonujących loty oznaczone statusem HEAD;
 - 2) monitorowanie przelotu statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD;
 - 3) informowanie DO GKŚW ODN/DO GKŚW MJDOP o każdym przypadku zagrożenia statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD;
 - 4) informowanie Specjalisty RL DSO COP o przebiegu lotu o statusie HEAD na podstawie informacji informatora FIS.
14. Technik Dyżurny krt w ramach zabezpieczenia przelotów 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 statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD.

§ 5

Zadania służby ruchu lotniczego i obowiązki osób funkcyjnych

1. Służba ruchu lotniczego zapewnia:
 - 1) przyjęcie i terminowe przekazanie informacji o planowanym locie oznaczonym statusem HEAD od/do innych służb zgodnie z załącznikiem nr 5;
 - 2) służby ruchu lotniczego, odpowiednio do klasy przestrzeni, w której wykonywany jest lot oznaczony statusem HEAD.
2. Dane o planowanym locie oznaczonym statusem HEAD są przekazywane do służb zabezpieczających z takim wyprzedzeniem czasowym, aby było możliwe włączenie do pracy niezbędnych środków zabezpieczających.
3. Kierownik Zmiany ATM PAŻP współpracuje bezpośrednio ze St. DO COP w zakresie zapewnienia służb ruchu lotniczego statkowi powietrznemu wykonującemu lot oznaczony statusem HEAD oraz obiegu informacji o takim statku powietrznym.
4. Do obowiązków Kierownika Zmiany AMC należy:
 - 1) analizowanie na prośbę BOZ otrzymanego planu lotu statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD;
 - 2) powiadamianie informatora ruchu lotniczego biura odpraw załóg (BOZ) lotniska startu o ograniczeniach występujących na trasie lotu oznaczonego statusem HEAD;
 - 3) ograniczanie wykorzystania elastycznych elementów przestrzeni przez użytkowników, cywilnych i wojskowych, dla potrzeb wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD;
 - 4) meldowanie przełożonym o nieprawidłowościach w zabezpieczeniu przelotu.
5. Wojskowy Lotniskowy Organ Służby Ruchu Lotniczego (WLO SRL) zapewnia statkowi powietrznemu wykonującemu lot oznaczony statusem HEAD służby ruchu lotniczego zgodnie z Instrukcją Operacyjną Lotniska.
6. Personel WLO SRL w czasie zabezpieczenia lotu oznaczonego statusem HEAD:

- 1) przekazuje specjalście RL DSO COP (DSO COP) informacje o planowanym oraz wykonywanym przelocie/odlocie statku powietrznego;
 - 2) przekazuje OKPiRL (DSO COP) informacje o każdym zagrożeniu statku powietrznego;
 - 3) w czasie zapewniania radarowej służby kontroli podejścia precyzyjnego rejestruje zobrazowanie radiolokacyjne na wskaźnikach ścieżki kursu i ścieżki zniżania;
 - 4) współpracuje z funkcjonariuszem BOR odpowiedzialnym za działania ochronne na lotnisku.
7. W zakresie meteorologicznego zabezpieczenia lotów oznaczonych statusem HEAD krl TWR jest zobowiązany:
- 1) znać stan i przewidywane zmiany WA na lotnisku i w MCTR/MATZ oraz oceniać ich wpływ na lot kontrolowanych przez siebie statków powietrznych;
 - 2) zbierać informacje o stanie WA od załóg znajdujących się w powietrzu, z którymi utrzymuje łączność radiową oraz przekazywać te informacje DML;
 - 3) po otrzymaniu ostrzeżenia prognostycznego lub informacji o wystąpieniu NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu:
 - a) ocenić sytuację w konsultacji z DML,
 - b) przekazać natychmiast informację o NZP i WA załogom statków powietrznych znajdujących się w strefie lotniska wojskowego (MATZ/MCTR),
 - c) podjąć decyzję o zabezpieczeniu statków powietrznych i środków technicznych na lotnisku;
 - 4) informować załogi kierowanych przez siebie statków powietrznych o stanie i prognozowanych zmianach WA, a w szczególności o wystąpieniu NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu;
 - 5) żądać od załóg statków powietrznych określenia stanu WA w rejonie lotniska podczas startu i lądowania.
8. BOZ lotniska wojskowego w zakresie meteorologicznego zabezpieczenia lotów oznaczonych statusem HEAD zobowiązane jest:
- 1) przekazać DML macierzystego lotniska informacje o locie oznaczonym statusem HEAD natychmiast po wpłynięciu informacji o planowanym locie, zawierające planowany czas startu i lądowania, typ statku powietrznego, trasę i wysokość przelotu oraz lotniska zapasowe;
 - 2) powiadomić DML o zaistniałych zmianach w planie lotów;
 - 3) powiadamiać DML o czasach startu i lądowania statków powietrznych wykonujących przeloty.
9. Informator służby informacji powietrznej FIS zapewnia w granicach właściwego sektora FIS służbę informacji powietrznej o ruchu lotniczym w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej, od poziomu terenu/wody do FL 095.
10. Do obowiązków informatora FIS należy:
- 1) przyjmowanie informacji o planowanych i wykonywanych lotach oznaczonych statusem HEAD;

- 2) koordynowanie z organami ruchu lotniczego (kontrolerem GAT/OAT, krl TWR, informatorem służby informacji powietrznej sąsiednich sektorów FIS) zabezpieczenia lotów oznaczonych statusem HEAD;
 - 3) współdziałanie z właściwymi osobami funkcyjnymi z ODN/MJDOP w swoim sektorze odpowiedzialności;
 - 4) przekazywanie informacji o locie statku powietrznego o statusie HEAD do Specjalisty RL ODN, MJDOP;
 - 5) monitorowanie lotu oznaczonego statusem HEAD;
 - 6) informowanie OKPiRL o wszystkich zaistniałych zagrożeniach statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD.
11. Informator ruchu lotniczego BOZ podlega bezpośrednio krl TWR i jest odpowiedzialny za przekazywanie informacji związanych z zabezpieczeniem lotu oznaczonego statusem HEAD do zainteresowanych służb.
12. Do obowiązków informatora ruchu lotniczego BOZ należy:
- 1) przyjęcie planu lotu na lot oznaczony statusem HEAD;
 - 2) przekazanie informacji o locie oznaczonym statusem HEAD do krl TWR, DML i KZ ATM;
 - 3) współpraca z DML, w celu uzyskania niezbędnych informacji umożliwiających zabezpieczenie lotu oznaczonego statusem HEAD;
 - 4) powiadamianie DO ODN (DSO COP) o startach i lądowaniach statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD.

§ 6

Zabezpieczenie łączności i UL

1. Zabezpieczenie łączności i UL podczas wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD realizowane jest w oparciu o dostępne, aktualne 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. Radiostacje lotnicze wyznaczone do prowadzenia korespondencji radiowej z załogą statku powietrznego wykonującą lot oznaczony statusem HEAD powinny posiadać możliwość pracy w pasmach UHF/VHF oraz mieć zapewnioną rejestrację korespondencji i czasu.
3. Podczas wykonywania lotów poza granice kraju dopuszcza się wykorzystanie radiostacji HF do prowadzenia korespondencji radiowej zgodnie z zasadami wykonywania lotów poza granicami kraju.
4. Na lotniskach startu, lądowania, lotniskach zapasowych prowadzi się nasłuch częstotliwości radionamierzenia i bezpieczeństwa oraz na punktach naprowadzania nasłuch częstotliwości bezpieczeństwa.
5. Zarządzający lotniskiem wojskowym, na którym odbędzie się start lub lądowanie statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD lub lotniska wyznaczonego

jako lotnisko zapasowe jest odpowiedzialny za opublikowanie informacji NOTAM w przypadku niedostępności opublikowanych pomocy radionawigacyjnych oraz procedur podejścia.

6. Kontroler precyzyjnego podejścia (krl PAR) w czasie kierowania lądowaniem na lotnisku wojskowym statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem HEAD, rejestruje proces podejścia do lądowania na wskaźnikach ścieżki kursu i ścieżki zniżania.

§ 7

Zabezpieczenie meteorologiczne

1. Zabezpieczenie meteorologiczne lotów oznaczonych statusem HEAD zapewnia wojskowa lub cywilna służba meteorologiczna w zależności od aktualnie wykorzystywanego lotniska 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 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 starszemu DO COP i komórkom służby meteorologicznej oraz dla dowódcy załogi statku powietrznego poprzez DML lotniska startu i lądowania lub koordynatora ds. lotniczych.
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. Dla startów z cywilnych lotnisk kontrolowanych zabezpieczenie meteorologiczne realizuje cywilna służba meteorologiczna.
4. Zabezpieczenie meteorologiczne lotów 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 należy:
 - 1) kierowanie zabezpieczeniem meteorologicznym przez zaangażowane do tego zadania zmiany dyżurnej wojskowych komórek meteorologicznych;
 - 2) znajomość planów lotów oznaczonych statusem HEAD;
 - 3) opracowanie lotniczej prognozy pogody do podjęcia decyzji o realizacji lotów;
 - 4) ostrzeganie 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 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 pkt 3.
8. W celu pozyskania danych i informacji meteorologicznych z lotnisk nie przekazujących danych do wymiany międzynarodowej należy stosować 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/lądowisk docelowych (lotnisk/lądowisk międzylądowania) w sieciach wymiany danych meteorologicznych Szef SSH SZ RP pozyska 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) Starszy DO COP udzieli niezbędnej pomocy w celu nawiązania kontaktu przez St. ZD SSH SZ RP;
 - 5) w przypadku braku możliwości pozyskania danych meteorologicznych poprzez służby operacyjne, Szef SSH SZ RP zgłasza potrzebę ich pozyskania do Departamentu Wojskowych Spraw Zagranicznych (DWSZ) oraz realizatorowi lotu celem ujęcia w CLARIS-ie;
 - 6) DWSZ informuje Attache Wojskowego RP w danym kraju o planowanym locie i potrzebie pozyskania danych meteorologicznych;
 - 7) Attache Wojskowy RP w kraju do którego planowany jest lot nawiązuje kontakt z wojskowymi służbami meteorologicznymi danego kraju poprzez odpowiednie Dowództwo Sił Powietrznych. Attache 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 lotniska/lotnisk;
 - 9) w przypadku braku akceptacji przez organizującego lot (dysponenta statku powietrznego) wszystkich propozycji zmiany lotniska/lotnisk, lotu nie realizuje się.
9. Zasady organizacji i realizacji zabezpieczenia meteorologicznego dla wyznaczonych do przyjęcia statków powietrznych o statusie HEAD lotnisk i lądowisk bez zabezpieczenia meteorologicznego na terytorium RP:
- 1) za zabezpieczenie meteorologiczne lotu wojskowego statku powietrznego o statusie 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) Starszego DO COP,
 - c) Koordynatora ds. lotniczych,
 - d) Dyżurnego Meteorologa Lotniska (startu),
 - e) specjalisty służby meteorologicznej na lądowisku;
 - 2) do obowiązków St. ZD SSH SZ RP w zakresie realizacji zabezpieczenia meteorologicznego dla wyznaczonych do przyjęcia wojskowych statków powietrznych o statusie 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 o statusie 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 i specjalistą służby meteorologicznej (o ile jest na lądowisku),
 - c) przeprowadzić ponownie konsultację meteorologiczną z osobami funkcyjnymi tj. realizatorem lotu 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 niebezpiecznych zjawisk pogody po trasie lotu lub na lądowisku, natychmiast przekazać tę informację do St. DO COP i koordynatora ds. lotniczych na lądowisku,
 - h) jeżeli start odbywa się z lądowiska, na które nie ma możliwości przekazania (w formie elektronicznej lub faksem) dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego na lot, udzielenie szczegółowej telefonicznej

konsultacji meteorologicznej dowódcy statku powietrznego i odnotowanie tego faktu w książce udzielonych i otrzymanych informacji;

- 4) do obowiązków Dyżurnego Meteorologa Lotniska (startu) w zakresie realizacji zabezpieczenia meteorologicznego należy:
 - a) realizować wszystkie polecenia St. ZD SSH SZ RP w zakresie zabezpieczenia meteorologicznego 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 życzenie dowódcy statku powietrznego zobrazowanie dodatkowych danych meteorologicznych,
 - d) odnotować w książce udzielonych i otrzymanych informacji o przekazaniu 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 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 należy:
 - a) przeprowadzić konsultację meteorologiczną ze St. ZD SSH SZ RP,
 - b) znać stan warunków atmosferycznych na lądowisku przekazywanych przez specjalistę służby meteorologicznej,
 - c) w przypadku braku specjalisty służby meteorologicznej w miarę możliwości określić warunki atmosferyczne na lądowisku,
 - d) w przypadku nagłego pogorszenia się warunków atmosferycznych lub wystąpienia niebezpiecznych zjawisk pogody, które nie były prognozowane dla lądowiska, lądowiska lub innego miejsca startu i lądowania natychmiast telefonicznie przekazać informację do St. DO COP lub do St. ZD SSH SZ RP;
- 7) do obowiązków St. DO COP w zakresie realizacji zabezpieczenia meteorologicznego należy:
 - a) przeprowadzić konsultację meteorologiczną ze St. ZD SSH SZ RP,
 - b) w przypadku otrzymania informacji o nagłym pogorszeniu się warunków atmosferycznych lub wystąpieniu niebezpiecznych zjawisk pogody po trasie lotu lub na lądowisku (innym miejscu startów i lądowań) natychmiast przekazać informację dostępnymi środkami łączności do dowódcy statku powietrznego i przekazać aktualne warunki atmosferyczne na najbliższych lotniskach zapasowych.

10. Zasady zabezpieczenia meteorologicznego poza terytorium RP określa ust.8.
11. W sprawach nieunormowanych niniejszą instrukcją obowiązują przepisy zawarte w „Instrukcji meteorologicznego zabezpieczenia lotów lotnictwa SZ RP”.

Rozdział IV

ZAKRES OBOWIĄZKÓW PERSONELU LATAJĄCEGO, ORGANIZUJĄCEGO LOT I DYSPOWENTA STATKU POWIETRZNEGO

§ 8

Zasady ogólne

1. Za organizację lotu statku powietrznego wykonującego lot oznaczony statusem 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 załoga statku powietrznego oraz personel pokładowy.
5. 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. 8.
6. W przypadku, gdy na pokładzie statku powietrznego znajdować się będą osoby, o których mowa w § 1 ust. 4, w skład personelu pokładowego wchodzi funkcjonariusze BOR wskazani przez Szefa BOR.
7. Realizator lotu wyznacza skład załogi i personelu pokładowego statku powietrznego zgodnie z „Instrukcją organizacji lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”.
8. Do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD dopuszcza się tylko załogi w pełnym składzie, posiadające ważne uprawnienia i dopuszczenia, zgodne z obowiązującymi programami szkolenia i instrukcjami.
9. Załoga wyznaczona do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD powinna spełniać następujące warunki:
 - 1) do realizacji lotów zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością (VFR):
 - c) dowódca statku powietrznego – posiadać ważne uprawnienia do lotów wg VFR, dopuszczenie do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD zgodnie z przepisami VFR w charakterze dowódcy statku powietrznego oraz 1000 godzin nalotu ogólnego na wojskowych statkach powietrznych,
 - d) drugi pilot – posiadać ważne uprawnienia do lotów wg VFR, dopuszczenie do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD zgodnie z przepisami VFR w charakterze drugiego pilota oraz 750 godzin nalotu ogólnego na wojskowych statkach powietrznych,
 - e) 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 – posiadać ważne uprawnienia do lotów wg IFR, dopuszczenie do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD zgodnie z przepisami IFR w charakterze dowódcy statku powietrznego oraz 1000 godzin nalotu ogólnego na wojskowych statkach powietrznych,
 - b) drugi pilot – posiadać ważne uprawnienia do lotów wg IFR, dopuszczenie do

wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD zgodnie z przepisami IFR w charakterze drugiego pilota oraz 750 godzin nalotu ogólnego na wojskowych statkach powietrznych,

- c) pozostali członkowie załogi – posiadać ważne uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania czynności lotniczych na pokładzie statku powietrznego.
10. Personel pokładowy może wykonywać loty maksymalnie na trzech typach statków powietrznych.
11. Każdy członek załogi i personelu pokładowego jest odpowiedzialny za osobiste przygotowanie do lotu zgodnie z zasadami określonymi w „Instrukcji organizacji lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” oraz należyte wykonywanie powierzonych mu obowiązków.
12. Każdy członek załogi i personelu pokładowego musi znać i stosować zasady współpracy w załodze oraz procedury określone w Standardowych Procedurach Operacyjnych (SPO) dla typu statku powietrznego, na którym wykonuje zadanie.
13. Personel latający uprawniony do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD zobowiązany jest do przestrzegania tajemnicy zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.
14. 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.
15. 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).
16. 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 nie będących ich bagażem podręcznym.
17. Zabrania się wejścia pasażerów na pokład statku powietrznego, jeżeli na pokładzie nie ma członków personelu pokładowego.
18. Wstęp do kabiny pilotów mają tylko członkowie załogi statku powietrznego i szef pokładu.
19. Wszystkie osoby obecne na pokładzie statku powietrznego są obowiązane wypełniać polecenia dowódcy statku powietrznego, niezależnie od ich stopnia wojskowego oraz statusu.

§ 9

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 obowiązany wykonywać lot zgodnie z przepisami; ponosi 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 Standardowych Procedurach Operacyjnych (SPO) 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 „Regulaminem lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”.
6. Dowódca statku powietrznego w zakresie zabezpieczenia meteorologicznego lotu oznaczonego statusem HEAD ma obowiązek:
 - 1) zapoznać się z prognozowaną sytuacją meteorologiczną określającą stan pogody na trasie lotu:
 - 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, dowódca statku powietrznego zapoznaje 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;
 - 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.
7. W przypadku, gdy statkowi powietrznemu grozi niebezpieczeństwo, dowódca statku powietrznego jest obowiązany zastosować wszelkie niezbędne środki w celu ratowania pasażerów, personelu pokładowego i załogi.
8. 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.
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 lub personelu pokładowego do wykonywania czynności nienależących do zakresu ich obowiązków;
 - 2) wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego niezależnie od ich stopnia wojskowego oraz statusu.
10. Dowódca statku powietrznego decyduje o:
 - 1) użyciu środków przymusu bezpośredniego, w stosunku do osób niewykonujących jego poleceń albo w inny sposób zagrażających 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.
11. 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.
12. 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.
13. 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.
14. 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 lub pełnym powrocie do sprawności psychofizycznej niedysponowanego członka załogi lotniczej.
15. 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.
16. Jeżeli dowódca statku powietrznego nie jest w stanie osobiście przekazać funkcji dowódcy statku powietrznego, przechodzą one na członków załogi statku powietrznego w kolejności:
- 1) rezerwowemu dowódcy 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.
17. 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.
18. Jeżeli wskutek wypadku lotniczego dowódca statku powietrznego nie może wykonywać swoich funkcji na ziemi, odpowiednio stosuje się zapisy ust. 15-17.
19. 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) wstrzymać procedurę kołowania w przypadku nie zastosowania się pasażerów do poleceń załogi,
 - b) 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 VCS, HF i satelitarnej¹,
 - c) zabraniać wstępu do kokpitu osobom nieuprawnionym,
 - d) w przypadku nie zastosowania się pasażerów do poleceń dowódcy statku powietrznego podczas lotu, gdy zagraża to bezpieczeństwu załogi, statku powietrznego lub pozostałych pasażerów, poinformować dysponenta statku

¹ Jeżeli określone środki łączności występują na wyposażeniu (znajdują się na pokładzie) statku powietrznego.

powietrznego oraz pasażerów i lądować na najbliższym lotnisku, po czym złożyć meldunek do DSO COP 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).

§ 10

Obowiązki personelu pokładowego

1. Do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD wyznacza się personel pokładowy w ilości niezbędnej do zabezpieczenia i obsługi wszystkich znajdujących się na pokładzie pasażerów (zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz instrukcją użytkownika 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 iż 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 Standardowych Procedurach Operacyjnych (SPO) dla typu statku powietrznego, na którym wykonuje zadanie.
6. Personelu pokładowego nie wyznacza się w przypadku wykonywania lotu statkiem powietrznym nie posiadającym miejsca specjalnie wydzielonego dla tego personelu.
7. Podczas wykonywania lotu o statusie HEAD, funkcję personelu pokładowego 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 „Instrukcja postępowania personelu pokładowego w samolotach i śmigłowcach jednostki lotniczej”, za opracowanie Instrukcji odpowiada dowódca jednostki lotniczej. Przedmiotowa Instrukcja podlega konsultacji z Szefem BOR.
10. W celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom oraz komfortu pracy załogom statków powietrznych, podczas realizacji zadań przewozu pasażerów, szef pokładu powinien, podczas wykonywania czynności na pokładzie statku powietrznego przed lotem:
 - 1) sprawdzić listę pasażerów;
 - 2) zabezpieczyć bagaż (ładunek) przed przemieszczeniem;
 - 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 rozpoczęcia kołowania do osiągnięcia poziomego 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

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 Instrukcji.
2. Organizujący lot ponosi odpowiedzialność za:
 - 1) terminowe złożenie informacji o locie i zapotrzebowania;
 - 2) ustalenie listy pasażerów;
 - 3) uzgodnienie prawa do lądowania w przypadku, gdy miejscem lądowania jest miejsce o którym mowa w § 17;
 - 4) sprawy organizacyjne w miejscu wylotu i przylotu.
3. Organizujący lot niezwłocznie po podjęciu zamiaru podróży, niezależnie od terminów, o których mowa w § 2 oraz § 16 ust. 1, przekazuje odpowiednio do BOR, DSP oraz realizatora lotu (w przypadku lotów którym nadano status HEAD również do 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 § 2.

Rozdział V

WYMAGANIA I PRZYGOTOWANIE STATKÓW POWIETRZNYCH DO WYKONYWANIA LOTÓW O STATUSIE HEAD

§ 12

1. Statki powietrzne, przeznaczone do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD, podlegają szczególnej selekcji i weryfikacji.
2. Dowódca Sił Powietrznych corocznym rozkazem określa typy statków powietrznych przeznaczonych do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD oraz powołuje komisję, która przeprowadza weryfikacje statków powietrznych, według kryteriów określonych przez GIWL.
3. GIWL określa kryteria weryfikacji oraz nakazuje wykonanie czynności weryfikacyjnych na poszczególnych statkach powietrznych.
4. Loty weryfikacyjne wykonuje się zgodnie z programami lotów weryfikacyjnych, opracowanych przez przewodniczącego komisji, oddzielnie dla każdego typu statku powietrznego i zatwierdzonych przez GIWL.
5. Z wykonanych czynności weryfikacyjnych komisja sporządza protokół weryfikacyjny zgodnie z załącznikiem nr 6a lub 6b który stanowi podstawę do planowania wykorzystania statku powietrznego, do wykonywania lotu oznaczonego statusem HEAD. Protokoły przechowywane są w danej jednostce przez cały okres wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD na danym typie statku powietrznego.
6. Do zabezpieczenia lotu oznaczonego statusem HEAD z MSD wyznacza się dwa statki powietrzne – zasadniczy i zapasowy, z zastrzeżeniem ust. 7.
7. W sytuacji, gdy na 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. 6 i rezygnację z wyznaczania zapasowego statku powietrznego. Informacja o braku zapasowego statku powietrznego, realizator lotu przekazuje do organizującego lot oraz BOR.
8. Przed wykonaniem lotu oznaczonego statusem HEAD z MSD należy wykonać lot komisyjny na zasadniczym i zapasowym statku powietrznym, z zastrzeżeniem ust 7.
9. Lot komisyjny wykonuje się na podstawie „Ramowego programu lotu komisyjnego” opracowanego dla każdego typu statku powietrznego. Programy lotów komisyjnych opracowuje przewodniczący komisji właściwej dla tych lotów na podstawie dokumentacji danego typu statku powietrznego, które zatwierdza GIWL.
10. Statek powietrzny uzyskuje gotowość do zadań związanych z lotem o statusie HEAD po wykonaniu lotu komisyjnego lub weryfikacyjnego z wynikiem pozytywnym. Zachowuje tą gotowość przez 72 godziny pod warunkiem, że nie zostanie wykorzystany do innych zadań nie związanych z lotem. Wykonanie lotów oznaczonych statusem HEAD nie powoduje utraty gotowości statku powietrznego do kolejnych zadań o statusie HEAD w ciągu 72 godzin od ostatniego lotu komisyjnego lub weryfikacyjnego.
11. Przed lotem, ze startem i lądowaniem poza MSD (zespół wielu lotów wykonywanych z osobą, o której mowa w § 1 ust. 4) lot komisyjny statku powietrznego przeznaczonego do wykonania lotu o statusie HEAD należy wykonać w MSD.
12. W przypadku braku warunków atmosferycznych do wykonania lotu komisyjnego lub zaistnienia sytuacji szczególnej związanej np. z nadzwyczajną potrzebą (pilną koniecznością) komisja wykonuje naziemny przegląd i sprawdzenie poprawności pracy systemów statku powietrznego. Po przeglądzie komisja sporządza protokół zgodnie z załącznikiem nr 7a lub 7b.

13. Przygotowanie statku powietrznego do lotu komisyjnego wykonuje naziemny personel techniczny zgodnie z zakresem usług, określonym w instrukcjach danego typu statku powietrznego.
14. Lot komisyjny statku powietrznego powinien się odbyć z takim wyliczeniem, 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 wykonaniu przez komisję przeglądu.
15. Przewodniczący komisji oblotów ma prawo zlecić szefowi techniki lotniczej jednostki wykonanie dodatkowych czynności w celu:
 - 1) polepszenia organizacji wykonywania usług 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 winny być odnotowane w „Karcie obsługi statku powietrznego” oraz w „Protokole lotu komisyjnego”.
16. Podczas lotu komisyjnego, komisja nadzoruje sprawdzenia pracy zespołu napędowego, systemów pokładowych oraz awioniki w poszczególnych fazach lotu zgodnie z „Ramowym programem lotu komisyjnego”.
17. Po locie komisja nadzoruje całokształt przedsięwzięć związanych z wykonywaniem usług, analizuje zapis parametrów z pokładowego rejestratora lotu i sporządza protokół zgodnie z załącznikiem nr 7a lub 7b 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.
18. 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”.
19. 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 celem kontroli parametrów jego pracy. Ostateczną decyzję o dopuszczeniu statku powietrznego do lotu podejmuje dowódca statku powietrznego.

20. Na każdym statku powietrznym, przeznaczonym do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD, powinien się znajdować zestaw narzędzi niezbędnych do wykonania wymaganych obsłóg. Ich komplectację ustala szef sekcji techniki lotniczej jednostki (równorzędny).
21. W wypadku 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.
22. 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.
23. Przewodniczący komisji oblotów samolotów i śmigłowców corocznie występuje z wnioskiem do Szefa Wojsk Lotniczych – Zastępcy Szefa Szkolenia SP o powołanie do składu komisji poszczególnych specjalistów.
24. Nadzór merytoryczny nad działalnością komisji oblotów sprawuje Zastępca Dowódcy Sił Powietrznych – Szef Szkolenia.
25. W trakcie realizacji zadania związanego z lotem o statusie HEAD dopuszcza się przewóz koordynatora do spraw lotniczych, funkcjonariuszy BOR i przedstawiciela organizującego lot.
26. Wyposażenie statków powietrznych przeznaczonych do wykonywania zadań oznaczonych statusem HEAD określi GIWL w odrębnym dokumencie.

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

§ 13

Przewóz bagażu podręcznego i ładunku

1. Zezwala się wnosić 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 ma być rozmieszczony w taki sposób, aby nie powodował utrudnień w ewakuacji awaryjnej oraz nie pogarszał możliwości obserwacji kabiny przez personel pokładowy.
4. W celu prawidłowego i bezpiecznego rozmieszczenia bagażu podręcznego oraz ładunku, należy:
 - 1) każdą rzecz przewożoną w kabinie 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, chyba, że jest ono wyposażone w listwę ograniczającą, a rozmiar bagażu jest taki, że tego rodzaju zabezpieczenie pozwoli na jego odpowiednie unieruchomienie;
 - 4) nie umieszczać rzeczy w toaletach lub przy ściankach, które nie są w stanie zapobiec ich przemieszczaniu;
 - 5) nie umieszczać bagażu i ładunku w schowkach o rozmiarach, które uniemożliwią skuteczne zamknięcie zamka drzwiczek;
 - 6) nie umieszczać bagażu i ładunku w miejscach blokujących dostęp do wyposażenia awaryjnego, przejść i wyjść awaryjnych.
5. 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 z samolotu lub nie spowoduje uszkodzeń ciała przez przemieszczenie się.
6. 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 przewożonych zwierząt i zapewnienie przy tego rodzaju przewozie bezpieczeństwa osób uczestniczących w przelocie odpowiada właściciel lub opiekun zwierzęcia osobiście.
7. Ciężar ładunku przewożonego w kabinie pasażerskiej nie może przekraczać ograniczeń konstrukcyjnych obciążeń podłogi lub siedzeń.
8. Przewóz ładunków innych niż bagaż pasażerów musi być uzgodniony z dysponentem statku powietrznego oraz realizatorem lotu.

§ 14

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

1. Zabrania się wnoszenia i używania wszelkiego rodzaju broni oraz materiałów niebezpiecznych na pokład statku powietrznego przeznaczanego 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. Przepisu ust. 1 i 2 nie stosuje się do funkcjonariuszy BOR wykonujących zadania służbowe oraz załogi statku powietrznego.
4. Każdy ładunek niebezpieczny 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. Zarządzający loty informuje Szefa BOR o członkach załogi posiadających w czasie lotu broń.

Rozdział VII

OCHRONA STATKU POWIETRZNEGO PRZEZNACZONEGO DO WYKONANIA LOTU OZNACZONEGO STATUSEM HEAD

§ 15

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 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 cywilnych² oraz dowódca jednostki wojskowej w odniesieniu do lotnisk wojskowych i współużytkowanych przez wojsko.
4. Ochronę statku powietrznego w innych miejscach startów i lądowań oraz na lotniskach poza granicami kraju, podczas realizacji zadania z osobami, o których mowa w § 1 ust 4, organizuje BOR.
5. W czasie postoju statku powietrznego na lotnisku, jego drzwi oraz zewnętrzne włązy techniczne zamyka się i plombuje lub okleja plombami, w sposób zabezpieczający przed nieupoważnionym dostępem oraz prowadzi się rejestr plomb w Kartach Kontrolnych Plomb. Za wykonanie tych czynności odpowiada dowódca statku powietrznego.
6. Dowódca jednostki wojskowej lotniska wojskowego rejestruje czynności, o których mowa w ust. 5, na Kartach Kontrolnych Plomb będących w posiadaniu dowódcy statku powietrznego.
7. W przypadku lotniska współużytkowanego lub lotniska cywilnego, czynności o których mowa w ust. 5, rejestruje podmiot określony w umowie³.
8. 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.
9. W przypadku zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji na statku powietrznym w czasie postoju, podmiot o którym mowa w ust. 6 lub 7, podejmuje działania zgodne z planem postępowania w sytuacjach kryzysowych, informując dowódcę statku powietrznego o podjętych działaniach.

² Jest to traktowane jako usługa odpłatna.

³ Wymaga to zawarcia umowy z zarządzającym lotniska, agentem obsługi naziemnej lub innym podmiotem odpowiedzialnym za obsługę naziemną na lotnisku.

Rozdział VIII
SZCZEGÓLNE WYMOGI LOTÓW OZNACZONYCH STATUSEM HEAD

§ 16

Zasady ogólne

1. Organizujący lot, niezwłocznie po powzięciu decyzji o danym locie, nie później jednak niż na 24 godziny przed planowanym lotem, przekazuje do BOR, realizatora lotu oraz DSO COP, listę pasażerów wg wzoru formularza określonego w załączniku 8.
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,
 - 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, w tym również funkcjonariuszy realizujących obsługę pokładową najważniejszych osób w państwie 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 nie uczestniczącemu w locie oraz starszemu dyżurnemu DSO COP, a jeżeli nie ma takiej możliwości do biura odpraw załóg właściwej komórki służby ruchu lotniczego lub przedstawicieli placówki dyplomatycznej. 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 i dostępny sposób do Centrum Kierowania BOR oraz starszemu dyżurnemu DSO COP.
5. Realizator lotu, najpóźniej na 2 dni robocze przed wykonaniem lotu, przekazuje do BOR listę z danymi członków załogi i personelu pokładowego podając:
 - 1) stopień;
 - 2) imię (imiona) nazwisko;
 - 3) funkcję na pokładzie.
6. Funkcjonariusze BOR realizują uprawnienia, o których mowa w ustawie o Biurze Ochrony Rządu, w szczególności:
 - 1) przeprowadzają kontrolę członków załogi oraz personelu pokładowego;
 - 2) realizują obsługę pokładową najważniejszej osoby w państwie;
 - 3) dokonują sprawdzenia 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. 4;
 - 2) wykonywania przelotu w tzw. nagłej sytuacji przez realizatora lotu, który nie spełnił wymagań określonych Instrukcją;
 - 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 na 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 § 14.
9. Każdorazowo, co najmniej na 2 godziny przed planowanym czasem startu realizator lotu udostępni statek powietrzny i zapewni obsługę techniczną do przeprowadzenia sprawdzenia przez funkcjonariuszy BOR, w miejscu podstawienia statku powietrznego dla wejścia pasażerów, lub 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.
10. Wszyscy pasażerowie przed lotem poddają się kontroli osobistej i sprawdzeniu bagażu. Nie dotyczy to osób objętych ochroną przez BOR.

§ 17

Zasady wyboru lądowisk oraz innych miejsc startów i lądowań statków powietrznych

1. W przypadku, gdy miejscem lądowania lub startu nie jest czynne, cywilne lotnisko (lądowisko) opisane w AIP Polska (w przypadku lotnisk zagranicznych w AIP danego kraju), albo nie jest to czynne lotnisko (lądowisko) wojskowe lub będące w dyspozycji lotnictwa służb porządku publicznego, wybór miejsca lądowania powinien być procesem obejmującym m.in.:
 - 1) wskazanie przez organizującego lot miejsca startu i lądowania lub miejsca będącego celem wizyty najważniejszej osoby w państwie z uwzględnieniem § 11 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 poprzez dowódcę innego rodzaju Sił Zbrojnych obecności koordynatora ds. lotniczych wraz z wyposażeniem⁴, uprawnionego do:
 - a) dokonania ostatecznej akceptacji miejsca lądowania z uwzględnieniem aktualnych i prognozowanych warunków atmosferycznych oraz stanu lądowiska,
 - b) oznakowania miejsca przyziemienia,
 - c) przekazania z wykorzystaniem środków łączności radiowej informacji do lądowania i startu na wniosek dowódcy statku powietrznego oraz przekazanie informacji o zagrożeniu do startu i lądowania,
 - d) użycia wyposażenia umożliwiającego sygnalizowanie załodze braku zgody na start lub lądowanie w przypadku niesprawności środków łączności radiowej,
 - 6) na wniosek realizatora lotu w zabezpieczeniu miejsca startu i lądowania może wziąć udział specjalista służby meteorologicznej.
2. Zasady wyznaczania oraz obowiązki koordynatora ds. lotniczych do realizacji zadań na lądowiskach i innych miejscach startów i lądowań określi Szef Wojsk Lotniczych – Zastępca Szefa Szkolenia Sił Powietrznych w odrębnym dokumencie.
 3. W przypadku wykorzystania miejsc startu i lądowania, o których mowa w ust. 1 nie wykonuje się lotów w nocy.
 4. Przepis ust. 1 nie dotyczy lądowisk, dla których zarządzającym jest Kancelaria Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej nie opisanych w AIP, i posiadających instrukcję operacyjną oraz plan ratowniczy.

⁴ 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.

ZAŁĄCZNIKI

Informacja o locie – wzór

Warszawa, dn.

DOWÓDCA SIŁ POWIETRZNYCH

fax: (022) 682 54 80

SZEF**BIURA OCHRONY RZĄDU**

fax: (022) 606 51 07

SZEF KANCELARII**PREZESA RADY MINISTRÓW**

fax: (022) 841 39 81

DOWÓDCA**1. BAZY LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO**

fax: (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.

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	

Zapotrzebowanie na lot – wzór

Warszawa, dn.

DOWÓDCA SIŁ POWIETRZNYCH
 fax: (022) 682 54 80

SZEF
BIURA OCHRONY RZĄDU
 fax: (022) 606 51 07

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

DOWÓDCA
1. BAZY LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO
 fax: (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, szczególne informacje
 dotyczące planu podróży przedstawiam poniżej.

Dysponent:	Liczba pasażerów:	Limit nalotu:	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:			

**TERMINY SKŁADANIA WNIOSKÓW
O ZGODY DYPLMATYCZNE NA ŁĄDOWANIE STATKÓW POWIETRZNYCH
LOTNICTWA SZ RP OBOWIĄZUJĄCE W POSZCZEGÓLNYCH PAŃSTWACH
w 2012 roku***

Lp.	Nazwa państwa	Terminy składania wniosków o zgody dyplmatyczne obowiązujące w poszczególnych państwach	
		Lot zwykły	Lot z ładunkiem niebezpiecznym
1.	ALBANIA	15 dni roboczych przed planowanym lotem	
2.	ALGERIA	3 dni robocze przed planowanym lotem	15 dni roboczych przed planowanym lotem
3.	ARABIA SAUDYJSKA i OMAN	14 dni przed planowanym lotem	
4.	AUSTRIA	3 dni robocze przed planowanym lotem	
5.	ARMENIA	Stałe zezwolenie na rok kalendarzowy /plan lotu/	7 dni roboczych przed planowanym lotem
6.	AZERBEJDŻAN	7 dni roboczych przed planowanym lotem	14 dni roboczych przed planowanym lotem
7.	BIAŁORUŚ	5 dni roboczych przed planowanym lotem	14 dni roboczych przed planowanym lotem
8.	BELGIA	Stałe zezwolenie na rok kalendarzowy /plan lotu/	5 dni roboczych przed planowanym lotem
9.	BULGARIA	3 dni robocze przed planowanym lotem	5 dni roboczych przed planowanym lotem
10.	BOSNIA i HERCEGOWINA	21 dni roboczych przed planowanym lotem	
11.	CHINY	14 dni roboczych przed planowanym lotem	
12.	CHORWACJA	7 dni roboczych przed planowanym lotem /na każdy lot/	
13.	CYPR	7 dni roboczych przed planowanym lotem	14 dni roboczych przed planowanym lotem
14.	CZECHY	4 dni robocze przed planowanym lotem	7 dni roboczych przed planowanym lotem
15.	DANIA	Stałe zezwolenie na rok kalendarzowy /plan lotu/	7 dni roboczych przed planowanym lotem
16.	EGIPT	5 dni roboczych przed planowanym lotem 10 dni roboczych w przypadku lądowania na lotnisku wojskowym	15 dni roboczych przed planowanym lotem
17.	ESTONIA	3 dni robocze przed planowanym lotem	30 dni roboczych przed planowanym lotem
18.	FINLANDIA	6 dni roboczych przed planowanym lotem	

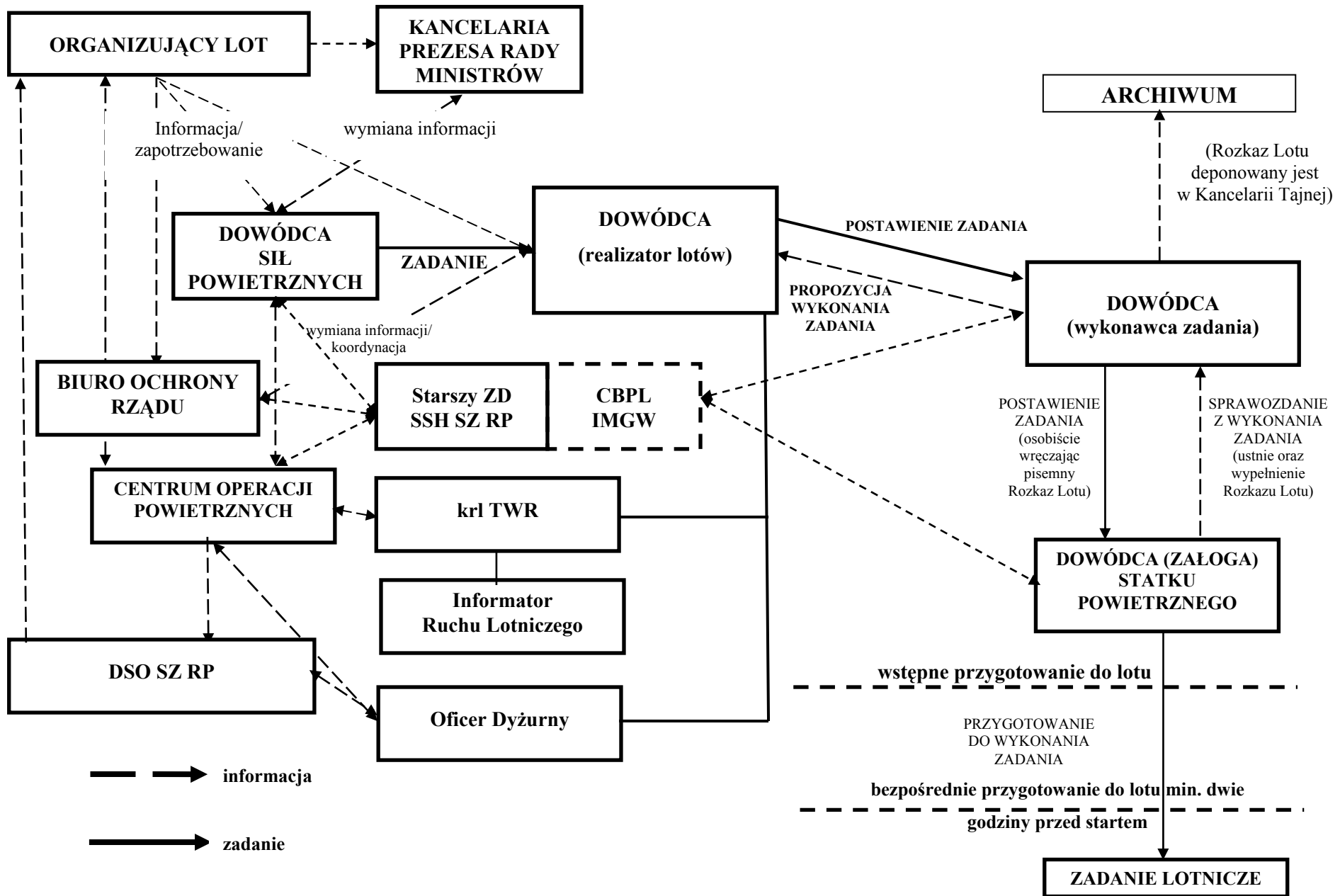
* Zmiany dotyczące terminów składania wniosków o zgody dyplmatyczne na lądowanie polskich wojskowych statków powietrznych w poszczególnych państwach, są aktualizowane przez Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP. Aktualizacja danych odbywa się w cyklu sześciomiesięcznym.

19.	FRANCJA	3 dni robocze przed planowanym lotem	10 dni roboczych przed planowanym lotem
20.	GRECJA	3 dni robocze przed planowanym lotem	10 dni roboczych przed planowanym lotem
21.	GRUZJA	7 dni roboczych przed planowanym lotem	14 dni roboczych przed planowanym lotem
22.	HISZPANIA	3 dni robocze przed planowanym lotem	7 dni roboczych przed planowanym lotem
23.	HOLANDIA	Stałe zezwolenie na rok kalendarzowy /plan lotu/	7 dni roboczych przed planowanym lotem
24.	INDIE	15 dni roboczych przed planowanym lotem	30 dni roboczych przed planowanym lotem
25.	IRAN i TURKMENISTAN	10 dni roboczych przed planowanym lotem	20 dni roboczych przed planowanym lotem
26.	IRLANDIA	10 dni roboczych przed planowanym lotem	21 dni roboczych przed planowanym lotem
27.	IZRAEL	10 dni roboczych przed planowanym lotem	21 dni roboczych przed planowanym lotem
28.	JORDANIA	4 dni robocze przed planowanym lotem	7 dni roboczych przed planowanym lotem
29.	KANADA	4 dni robocze przed planowanym lotem	10 dni roboczych przed planowanym lotem
30.	KATAR	7 dni roboczych przed planowanym lotem	14 dni roboczych przed planowanym lotem
31.	KAZACHSTAN i KIRGISTAN	5 dni roboczych przed planowanym lotem	10 dni roboczych przed planowanym lotem
32.	REPUBLIKA POŁUDNIOWEJ AFRYKI	12 dni roboczych przed planowanym lotem	
33.	KUWEJT i BAHRAJN	14 dni roboczych przed planowanym lotem	
34.	LIBIA, CZAD, NIGER	7 dni roboczych przed planowanym lotem	
35.	LIBAN	14 dni roboczych przed planowanym lotem	21 dni roboczych przed planowanym lotem
36.	LITWA	3 dni roboczych przed planowanym lotem	6 dni roboczych przed planowanym lotem
37.	LUKSEMBURG	stała zgoda na rok kalendarzowy /Plan lotu/	
38.	ŁOTWA	3 dni roboczych przed planowanym lotem	7 dni roboczych przed planowanym lotem
39.	MACEDONIA	5 dni roboczych przed planowanym lotem	
40.	MAROKO i MAURETANIA	3 dni robocze przed planowanym lotem	
41.	MOŁDAWIA	7 dni przed planowanym lotem	14 dni przed planowanym lotem
42.	MONGOLIA	termin nieokreślony /im wcześniej złożony wniosek, tym szybciej uzyskana zgoda/	
43.	NIGERIA i KAMERUN	14 dni roboczych przed planowanym lotem	21 dni roboczych przed planowanym lotem
44.	NIGER	7 dni roboczych przed planowanym lotem	

45.	NIEMCY	5 dni roboczych przed planowanym lotem	15 dni roboczych przed planowanym lotem
46.	NORWEGIA	3 dni roboczych przed planowanym lotem	5 dni roboczych przed planowanym lotem
47.	PORTUGALIA	3 dni roboczych przed planowanym lotem	10 dni roboczych przed planowanym lotem
48.	PAKISTAN	7 dni roboczych przed planowanym lotem	
49.	ROSJA	7 dni roboczych przed planowanym lotem	28 dni roboczych przed planowanym lotem
50.	RUMUNIA	3 dni robocze przed planowanym lotem	10 dni roboczych przed planowanym lotem
51.	SERBIA	10 dni przed planowanym lotem	
52.	SŁOWACJA	2 dni robocze przed planowanym lotem	7 dni roboczych przed planowanym lotem
53.	SZWAJCARIA i KSIĘSTWO LIECHTENSTEIN	7 dni roboczych przed planowanym lotem	
54.	SZWECJA	Stałe zezwolenie na rok kalendarzowy /Plan Lotu/	21 dni roboczych przed planowanym lotem
55.	SŁOWENIA	2 dni robocze przed planowanym lotem	5 dni roboczych przed planowanym lotem
56.	SYRIA	4 dni robocze przed planowanym lotem	
57.	TADŻYKISTAN	5 dni roboczych przed planowanym lotem	14 dni roboczych przed planowanym lotem
58.	TURCJA	3 dni robocze przed planowanym lotem	10 dni roboczych przed planowanym lotem
59.	UKRAINA	10 dni roboczych przed planowanym lotem	
60.	USA	3 dni robocze przed planowanym lotem	
61.	UZBEKISTAN	5 dni dla VIP, 10 dni roboczych przed planowanym lotem	30 dni roboczych przed planowanym lotem
62.	WLK. BRYTANIA i IRLANDIA PŁN.	3 dni robocze przed planowanym lotem	7 dni roboczych przed planowanym lotem
63.	WĘGRY	Stałe zezwolenie na rok kalendarzowy /Plan Lotu/	
64.	WŁOCHY	3 dni robocze przed planowanym lotem	5 dni roboczych przed planowanym lotem
65.	MALTA	5 dni roboczych przed planowanym lotem	

UWAGA: Za bieżącą aktualizację powyższych danych odpowiada Szef Oddziału Zarządzania Przestrzenią Powietrzną Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP. Aktualizacja danych odbywa się w cyklu sześciomiesięcznym.

OGÓLNY SCHEMAT PROCESU ORGANIZOWANIA LOTU OZNACZONEGO STATUSEM HEAD



Wykaz telefonów kontaktowych

Lp.	Instytucja	telefon	Fax
1.	Dowódca Sił Powietrznych	(022) 682 57 50	(022) 682 54 80
2.	Zastępca Dowódcy Sił Powietrznych – Szef Szkolenia	(022) 682 50 10	(022) 682 60 10
3.	Szef Wojsk Lotniczych – Zastępca Szefa Szkolenia Sił Powietrznych	(022) 682 57 80 (022) 682 54 23	(022) 682 56 26
4.	Szef Oddziału Lotnictwa Transportowego Szefostwa Wojsk Lotniczych DSP	(022) 682 57 93	(022) 682 57 45
5.	Centrum Kierowania Biura Ochrony Rządu	(022) 606 51 16 (022) 606 51 17	(022) 606 51 07
6.	Starszy Dyżurny Operacyjny Centrum Operacji Powietrznych	(022) 682 83 71	(022) 682 84 67
7.	Starszy Zmiany Dyżurnej Szefostwa Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych RP	(022) 682 82 30	(022) 682 84 74
8.	Centralne Biuro Prognoz Lotniczych Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej	(022) 650 44 85 (022) 846 06 82	(022) 846 38 18
9.	Szef Zmiany Dyżurnej Służby Operacyjnej Sił Zbrojnych	(022) 687 02 73 (022) 687 12 70	(022) 687 16 94
10.	Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP	(022) 682 17 79 (022) 682 17 80	(022) 682 17 78 (022) 682 17 81
11.	Dowódca 1 Bazy Lotnictwa Transportowego	(022) 682 10 60	(022) 682 14 70 (022) 682 13 60
12.	Oficer Dyżurny 1 Bazy Lotnictwa Transportowego	(022) 682 83 04	(022) 682 80 75

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 Sił Powietrznych nr.....z dnia.....w składzie:

1. Przewodniczący -
(stopień, imię i nazwisko)

Członkowie:

2. -

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 –, 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 ogonowydopuszczyć do wykonywania lotów oznaczonych
statusem HEAD.

Przewodniczący:

Członkowie:

.....

.....

.....

.....

Dowódca statku powietrznego:

ZATWIERDZAM

.....

Główny Inżynier WL**dnia.....****PROTOKÓŁ WERYFIKACJI /wariant dla śmigłowca/****Typnr 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 Sił Powietrznych nr.....z dnia.....w składzie:

1. Przewodniczący -
(stopień, imię i nazwisko)

Członkowie:

2. -

3. -

4. -

5. Dowódca statku powietrznego -

wykonała weryfikację śmigłowca 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 –, 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. Wykaz czynności przeprowadzonych 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:

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 Sił Powietrznych nr.....z dnia.....w składzie:

1. Przewodniczący
(stopień, imię i nazwisko)

Członkowie:

2.

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 marki w ilości kg, (.....l).

Orzeczenie laboratoryjne nr

Oblot komisyjny samolotu według programu trwał godz., min

Wnioski i uwagi komisji:

Samolot jest przygotowany do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD.

UWAGI:

.....

Przewodniczący:

Członkowie:

.....

.....

.....

.....

Dowódca statku powietrznego:

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 Sił Powietrznych nr.....z dnia.....w składzie:

1. Przewodniczący
(stopień, imię i nazwisko)

Członkowie:

2.

3.

4.

5. Dowódca statku powietrznego

wykonała oblot komisyjny śmigłowca typu nr fabryczny przed lotem o statusie HEAD.

Ostatni przegląd okresowy (lub specjalny) pogodz. na płatowcu i silnikach został wykonany dnia

Nalot śmigłowca od początku eksploatacji: godz., min.

Nalot śmigłowca po ostatniej naprawie (remoncie) godz., min.

Silniki i przekładnia główna od początku eksploatacji wypracowały resurs:

1. Nr godz., min.

2. Nr godz., min.

przekładnia główna nr godz., min.

Po ostatniej naprawie (remoncie) silniki i przekładnia główna wypracowały resurs:

1. Nr godz., min.

2. Nr godz., min.

przekładnia główna nr godz., min.

Śmigłowiec zatankowano paliwem markiw ilościkg, (.....l).

Orzeczenie laboratoryjne nr

Oblot komisyjny śmigłowca trwał godz., min.

Wnioski i uwagi komisji:

Śmigłowiec jest przygotowany do wykonania lotu oznaczonego statusem HEAD.

UWAGI:

.....

Przewodniczący:

Członkowie:

.....

.....

.....

Dowódca statku powietrznego:

Warszawa, dn.

Biuro Ochrony Rządu
fax 22-606 51 07
1. Baza Lotnictwa Transportowego
fax 22-682 10 60
Dyżurna Służba Operacyjna COP
fax 22-682 82 23

Lista pasażerów

Typ statku powietrznego:

Data:

Trasa lotu:

Przedstawiciel organizującego lot: tel.

L.p.	Nazwisko, imię	Stanowisko, funkcja	Nr dokumentu podróży*	Nr rejestracyjny pojazdu
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				

* w lotach poza granice RP

Osoby witające/zegnające delegację

L.p.	Imię, nazwisko	Stanowisko, funkcja	Nr rejestracyjny pojazdu
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			

.....
(pieczętka i podpis)

KOMPETENCJE I OBOWIĄZKI KOMISJI OBLOTÓW

I. Zakres wymagań kwalifikacyjnych:

Członkiem komisji oblotów samolotów i śmigłowców może być personel, który:

- a) jest przeszkolony na dany typ statku powietrznego zgodnie z „Instrukcją Zasady szkolenia oraz dopuszczania do pracy na sprzęcie lotniczym specjalistów służby inżynierjno-lotniczej lotnictwa Sił Zbrojnych RP”,
- b) posiada co najmniej 3 letnie doświadczenie w eksploatacji statków powietrznych,
- c) ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie dla członków komisji oblotów, przeprowadzone przez przewodniczącego komisji.

II. Zakres obowiązków:

1. Komisja oblotów samolotów i śmigłowców realizuje czynności weryfikacyjne określone przez GIWL na statkach powietrznych przeznaczonych do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD.
2. Przewodniczący komisji wspólnie z pilotem doświadczalnym opracowuje programy lotów weryfikacyjnych oddzielnie dla każdego typu statku powietrznego wyznaczonego do przewozu najważniejszych osób w państwie i przedstawia GIWL.
3. Komisja oblotów przed lotem weryfikacyjnym i komisyjnym zapoznaje się z czynnościami weryfikacyjnymi oraz programem lotu weryfikacyjnego danego typu statku powietrznego.
4. Przewodniczący komisji po wykonaniu nakazanych czynności weryfikacyjnych przedstawia do zatwierdzenia „Protokół weryfikacji statku powietrznego” GIWL.
5. Po zatwierdzeniu „Protokołu weryfikacji statku powietrznego” przewodniczący komisji oblotów melduje Szefowi Wojsk Lotniczych – Zastępcy Szefa Szkolenia Sił Powietrznych o gotowości statku powietrznego do wykonywania zadań o statusie HEAD.
6. Ramowy program lotów komisyjnych opracowuje przewodniczący komisji właściwej dla tych lotów na podstawie dokumentacji danego typu statku powietrznego, które zatwierdza GIWL.
7. Po otrzymaniu zadania na wykonanie lotu oznaczonego statusem HEAD przewodniczący komisji lub wyznaczony członek komisji nadzoruje przygotowanie głównego i zapasowego statku powietrznego, na których wykonano pozytywnie czynności weryfikacyjne.
8. Przewodniczący komisji jest odpowiedzialny za wyszkolenie członków komisji oblotów.
9. Przewodniczący komisji oblotów jest zobowiązany corocznie do zdania egzaminu przed GIWL z organizacji i znajomości lotów weryfikacyjnych i komisyjnych oraz przepisów zawartych w „Instrukcji organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych RP”.
10. Przewodniczący komisji oblotów corocznie przyjmuje egzamin od członków komisji ze znajomości lotów weryfikacyjnych i komisyjnych oraz przepisów zawartych w „Instrukcji organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych RP”.
11. Członkowie komisji wykonują czynności weryfikacyjne na statkach powietrznych przeznaczonych do wykonywania lotów oznaczonych statusem HEAD.
12. Szczegółowy zakres czynności do wykonania przez komisję oblotów zawarty jest w SOP jednostki wojskowej.

13. W przypadku braku warunków atmosferycznych do wykonania lotu komisyjnego lub w przypadku zaistnienia sytuacji szczególnej, związanej np. z nadzwyczajną potrzebą (pilną koniecznością) komisja wykonuje naziemny przegląd i sprawdzenie statku powietrznego.
14. Wyznaczony przedstawiciel komisji, po wykonanych czynnościach w ramach lotu (przeгляdu) komisyjnego nadzoruje plombowanie i zdawanie pod ochronę statku powietrznego w MSD.
15. Członkowie komisji są zobowiązani do uczestnictwa w procesie szkolenia naziemnego i treningu ciągłego na podstawie „Indywidualnego rocznego planu szkolenia i treningu”.

REJESTR 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

WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON

Strona	Data	Strona	Data	Strona	Data
1	2	3	4	5	6
3	2012-02-02	32	2012-02-02	61	2012-02-02
4	2012-02-02	33	2012-02-02	62	2012-02-02
5	2012-02-02	34	2012-02-02	63	2012-02-02
6	2012-02-02	35	2012-02-02	64	2012-02-02
7	2012-02-02	36	2012-02-02	65	2012-02-02
8	2012-02-02	37	2012-02-02	66	2012-02-02
9	2012-02-02	38	2012-02-02	67	2012-02-02
10	2012-02-02	39	2012-02-02	68	2012-02-02
11	2012-02-02	40	2012-02-02	69	2012-02-02
12	2012-02-02	41	2012-02-02		
13	2012-02-02	42	2012-02-02		
14	2012-02-02	43	2012-02-02		
15	2012-02-02	44	2012-02-02		
16	2012-02-02	45	2012-02-02		
17	2012-02-02	46	2012-02-02		
18	2012-02-02	47	2012-02-02		
19	2012-02-02	48	2012-02-02		
20	2012-02-02	49	2012-02-02		
21	2012-02-02	50	2012-02-02		
22	2012-02-02	51	2012-02-02		
23	2012-02-02	52	2012-02-02		
24	2012-02-02	53	2012-02-02		
25	2012-02-02	54	2012-02-02		
26	2012-02-02	55	2012-02-02		
27	2012-02-02	56	2012-02-02		
28	2012-02-02	57	2012-02-02		
29	2012-02-02	58	2012-02-02		
30	2012-02-02	59	2012-02-02		
31	2012-02-02	60	2012-02-02		