

**DECYZJA Nr 146/MON
MINISTRA OBRONY NARODOWEJ**

z dnia 24 października 2018 r.

**w sprawie „Instrukcji organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie
w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”**

Na podstawie art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 14 grudnia 1995 r. o urzędzie Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2149 oraz z 2018 r. poz. 138) oraz § 1 pkt 12 lit. d i § 2 pkt 14 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 lipca 1996 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. poz. 426 oraz z 2014 r. poz. 933) ustala się, co następuje:

- § 1. Wprowadza się do użytku w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcję organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, stanowiącą załącznik do decyzji.
- § 2. Traci moc decyzja Nr 2/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 4 stycznia 2013 r. w sprawie wprowadzenia do użytku „Instrukcji organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (Dz. Urz. Min. Obr. Nar. poz. 4).
- § 3. Decyzja wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Obrony Narodowej: *M. Błaszczak*

Załącznik do decyzji Nr 146/MON
Ministra Obrony Narodowej
z dnia 24 października 2018 r. (poz. 172)

INSTRUKCJA
ORGANIZACJI LOTÓW
Z NAJWAŻNIEJSZYMI OSOBAMI W PAŃSTWIE
W SIŁACH ZBROJNYCH
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów	3
Definicje	6
Rozdział I Organizacja i zabezpieczenie lotów wojskowym specjalnym transportem lotniczym i innymi wojskowymi transportowymi statkami powietrznymi dopuszczonymi do lotów z najważniejszymi osobami w państwie	9
§ 1 Zasady ogólne	10
§ 2 Ogólne wymogi dotyczące organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW	14
§ 3 Ogólne wymogi dotyczące organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie niebezpieczne	15
§ 4 Ogólne wymogi dotyczące organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w sytuacji kryzysowej i w czasie wojny na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej	16
Rozdział II Planowanie lotów z najważniejszymi osobami w państwie	17
§ 5 Zasady planowania lotów	18
§ 6 Zapotrzebowanie na catering	21
Rozdział III Zakres obowiązków stanowisk dowodzenia i służb oraz osób funkcyjnych w procesie organizacji i zabezpieczenia lotów z najważniejszymi osobami w państwie	22
§ 7 Obowiązki osób funkcyjnych stanowisk dowodzenia COP-DKP i jednostek podległych ...	23
§ 8 Zadania służby ruchu lotniczego	28
§ 9 Zabezpieczenie łączności i UL	29
§ 10 Meteorologiczne zabezpieczenie	30
§ 11 Obowiązki osób funkcyjnych oraz służb w zakresie organizacji i zabezpieczenia lotów najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW	35
Rozdział IV Zakres obowiązków realizatora lotu, personelu latającego, organizującego lot i dysponenta statku powietrznego	37
§ 12 Zasady ogólne	38
§ 13 Obowiązki realizatora lotu	41
§ 14 Prawa i obowiązki dowódcy statku powietrznego	43
§ 15 Obowiązki personelu pokładowego	47
§ 16 Obowiązki organizującego lot, koordynatora wylotu i dysponenta statku powietrznego	49
Rozdział V Wymagania i przygotowanie statków powietrznych do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie	51
§ 17 Zasady wydzielania i przygotowania statków powietrznych	52
§ 18 Kompetencje i obowiązki komisji do weryfikacji statków powietrznych	56
Rozdział VI Przewóz bagażu, ładunku oraz broni na pokładzie statku powietrznego wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie	57
§ 19 Przewóz bagażu i ładunku	58
§ 20 Zasady wnoszenia broni i materiałów niebezpiecznych na pokład statku powietrznego wyznaczonego do wykonania lotu z najważniejszymi osobami w państwie	59
Rozdział VII Ochrona statku powietrznego przeznaczonego do wykonania lotu z najważniejszymi osobami w państwie	61
§ 21 Zasady ochrony statku powietrznego	62

Rozdział VIII	Szczególne wymogi lotów z najważniejszymi osobami w państwie	63
§ 22	Zasady ogólne	64
§ 23	Szczególne wymogi podczas realizacji lotów w rejonie niebezpiecznym	66
§ 24	Zasady wyboru innych miejsc do startów i lądowań	67
Załączniki		69
	Załącznik Nr 1 – Informacja o locie – wzór	70
	Załącznik Nr 2 – Zapotrzebowanie na lot – wzór	71
	Załącznik Nr 3 – Ogólny schemat procesu organizowania lotu z najważniejszymi osobami w państwie wojskowym specjalnym transportem lotniczym	72
	Załącznik Nr 4 – Schemat obiegu informacji podczas realizacji lotu z najważniejszymi osobami w państwie	73
	Załącznik Nr 5 – Schemat procesu organizowania lotu z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW	74
	Załącznik Nr 6 – Protokół weryfikacji (wariant dla samolotu)	75
	Załącznik Nr 7 – Protokół weryfikacji (wariant dla śmigłowca)	76
	Załącznik Nr 8 – Protokół z próby silników (wariant dla samolotu)	77
	Załącznik Nr 9 – Protokół z próby silników (wariant dla śmigłowca)	78

WYKAZ SKRÓTÓW

AFTN	– (<i>Aeronautical Fixed Telecommunication Network</i>) – stała lotnicza sieć telekomunikacyjna
AIP	– (<i>Aeronautical Information Publication</i>) – zbiór informacji lotniczych
AMC Polska	– (<i>Airspace Management Cell</i>) – Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego
ARCC	– (<i>Aeronautical Rescue Coordination Centre</i>) – cywilno-wojskowy Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego
ASAR	– (<i>Aeronautical Search and Rescue</i>) – służba poszukiwania i ratownictwa lotniczego
ATC	– (<i>Air Traffic Control</i>) – służba kontroli ruchu lotniczego
ATS	– (<i>Air Traffic Services</i>) – służby ruchu lotniczego
BOZ	– Biuro Odpraw Załóg
CAOC	– (<i>Combined Air Operation Centre</i>) – Połączone Centrum Operacji Powietrznych
CBPLIMiGW	– Centralne Biuro Prognoz Lotniczych Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej
CO MON	– Centrum Operacyjne Ministra Obrony Narodowej
COP-DKP	– Centrum Operacji Powietrznych – Dowództwo Komponentu Powietrznego
CSAR	– (<i>Combat Search and Rescue</i>) – bojowe poszukiwanie i ratownictwo
CVR	– (<i>Cockpit Voice Recorder</i>) – rejestrator rozmów w kabinie
DA/DH	– (<i>Decision Altitude/Decision Height</i>) – decyzja wysokość bezwzględna / wysokość względna
DDOP	– Dyżurny Dowódca Obrony Powietrznej (zamiennie: Dowódca Dyżurnej Zmiany Bojowej COP-DKP)
DDZB ODN	– Dowódca Dyżurnej Zmiany Bojowej (ODN, RODN – Dyżurny Obrony Powietrznej – Szef Zmiany, MJDOP – Szef Zmiany – Oficer Operacyjny)
DG RSZ	– Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych
DML	– dyżurny meteorolog lotniska
DO GKL	– Dyżurny Operacyjny Grupy Kierowania Lotnictwem
DO GRiI MJDOP	– Dyżurny Operacyjny Grupy Rozpoznania i Identyfikacji MJDOP
DO ODN/RODN	– Dyżurny Operacyjny ODN/RODN
DO RSZ	– Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych
DO ZD RODN	– Dyżurny Operacyjny Zespołu Dowodzenia RODN
DO ZKŚW	– Dyżurny Operacyjny Zespołu Kierowania Środkami Walki
DO ZR	– Dyżurny Operacyjny Zespołu Rozpoznania
DOP-SzZ	– Dyżurny Obrony Powietrznej – Szef Zmiany
DSO DG RSZ	– Dyżurna Służba Operacyjna Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych
DSO DO RSZ	– Dyżurna Służba Operacyjna Dowództwa Operacyjnego Rodzajów

Sił Zbrojnych

DSO SKW	– Dyżurna Służba Operacyjna Służby Kontrwywiadu Wojskowego
DZB COP-DKP	– Dyżurna Zmiana Bojowa COP-DKP
ELT	– (<i>Emergency Locator Transmitter</i>) – nadajnik ratunkowy
FDR	– (<i>Flight Data Recorder</i>) – rejestrator parametrów lotu
FIR	– (<i>Flight Information Region</i>) – rejon informacji powietrznej
FPL	– (<i>Flight plan</i>) – plan lotu
GIWL	– Szef Szefostwa Techniki Lotniczej – Główny Inżynier Wojsk Lotniczych
HF	– (<i>High Frequency</i>) – fale krótkie
ICAO	– (<i>International Civil Aviation Organization</i>) – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
IMSL	– inne miejsce do startów i lądowań
INOP	– instrukcja operacyjna lotniska
IOL	– <i>Instrukcja organizacji lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej</i>
KG	– Komenda Główna
KPRM	– Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
krI	– kontroler
KZ SUP ATM	– (<i>Supervisor ATM</i>) Kierownik Zmiany ATM
KZ ZR OKW	– Kierownik Zmiany Zespołu Rozpoznania Ośrodka Kierowania Walką COP-DKP
LOSRL	– wojskowy lotniskowy organ służb ruchu lotniczego
MDA/MDH	– (<i>Minimum Descent Altitude / Minimum Descent Height</i>) minimalna bezwzględna / minimalna względna wysokość zniżania podczas podejścia nieprecyzyjnego
MJDOP	– Mobilna Jednostka Dowodzenia Operacjami Powietrznymi
MSD	– miejsce stałej dyslokacji
MSZ	– Ministerstwo Spraw Zagranicznych
MZM	– mobilny zespół meteorologiczny
NOTAM	– (<i>Notice To Airman</i>) – zawiadomienie zawierające informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianie urządzeń lotniczych, służb, procedur lub też istnieniu niebezpieczeństwa dla żeglugi powietrznej, których podanie na czas personelowi zainteresowanemu operacjami lotniczymi jest istotne
NZP	– niebezpieczne zjawiska pogody
ODN	– Ośrodek Dowodzenia i Naprowadzania
OKPiRL	– Ośrodek Koordynacji Poszukiwań i Ratownictwa Lotniczego
OO SOP	– Oficer Operacyjny SOP
ORMiLMW	– Ośrodek Ratownictwa Morskiego i Lotniczego Marynarki Wojennej
PAŻP	– Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
PKW/PJW	– Polski Kontyngent Wojskowy / Polska Jednostka Wojskowa
QAR	– (<i>Quick Acces Recorder</i>) rejestrator szybkiego dostępu
QRA(I)	– [<i>Quick Reaction Alert (Interceptor)</i>] siły dyżurne lotnictwa realizujące

	zadania przechwycenia w ramach misji „Air Policing”
RODN	– Regionalny Ośrodek Dowodzenia i Naprowadzania
RP	– Rzeczpospolita Polska
SAR	– (<i>Search and Rescue</i>) – służba poszukiwania i ratownictwa
SAT	– łączność satelitarna
SKL ODN/RODN	– Specjalista Kierowania Lotnictwem ODN/RODN
SKW	– Służba Kontrwywiadu Wojskowego
SOP	– Służba Ochrony Państwa
SPO	– Stałe Procedury Operacyjne
SPINS	– (<i>Special Instructions</i>) – instrukcje specjalne
SRL	– służba ruchu lotniczego
SSH SZ RP	– Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej
St. ZD SSH SZ RP	– starszy zmiany dyżurnej Szefostwa Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych RP
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 lub ich zagraniczni odpowiednicy
SZ	– Siły Zbrojne
TAF	– (<i>Terminal Aerodrome Forecast</i>) – prognoza pogody dla lotniska
TOC PKW	– (<i>Tactical Operation Centre</i>) stanowisko dowodzenia PKW
TWR	– organ kontroli lotniska
UL	– ubezpieczenie lotów
UHF	– (<i>Ultra High Frequency</i>) – ultra wysoka częstotliwość, fale decymetrowe
VHF	– (<i>Very High Frequency</i>) – bardzo wysoka częstotliwość, fale ultrakrótkie
WA	– warunki atmosferyczne
ŻW	– Żandarmeria Wojskowa

DEFINICJE

- Air Policing** – sprawowanie wojskowego nadzoru oraz kontroli przestrzeni powietrznej w celu zagwarantowania jej nienaruszalności w czasie pokoju poprzez użycie samolotów przechwytyjących.
- Alfa Scramble** – sygnał do startu QRA (I), stosowany w celu wykonania zadania bojowego w ramach systemu Obrony Powietrznej.
- Czas wojny** – dla celów niniejszej *Instrukcji* – to czas rzeczywistych działań wojennych prowadzonych na terytorium RP, rozpoczęty i zakończony postanowieniem Prezydenta RP. Dowodzenie SZ RP w czasie wojny jest sprawowane przez Naczelnego Dowódcę SZ (po jego mianowaniu) w oparciu o system kierowania i dowodzenia SZ RP.
- Dowódca statku powietrznego (dowódca załogi)** – pilot wyznaczony przez realizatora lotów do pełnienia obowiązków, posiadający odpowiednie uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania lotów na danym typie statku powietrznego, ponoszący odpowiedzialność za bezpieczne wykonanie lotu.
- Dysponent limitu nalotu** – instytucja uprawniona do używania (wykorzystywania) wojskowych statków powietrznych w ramach przydzielonych limitów dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym: Kancelaria Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Kancelaria Sejmu, Kancelaria Senatu i Kancelaria Prezesa Rady Ministrów. Osobą uprawnioną do podejmowania decyzji w sprawie korzystania z limitu nalotu przydzielonego danej Kancelarii jest Szef tej Kancelarii lub osoby pisemnie przez niego upoważnione do organizacji lotu.
- Dysponent statku powietrznego** – wyznaczona przez dysponenta limitu nalotu osoba, której oddano do dyspozycji wojskowy statek powietrzny i załogę.
- Inne miejsce do startów i lądowań** – obszar inny niż lotnisko wpisane do rejestru lotnisk i opublikowane w AIP oraz lądowisko wpisane do ewidencji lądowisk, na którym mogą być wykonywane starty i lądowania statków powietrznych po odpowiednim jego przygotowaniu i zabezpieczeniu.
- Inne wojskowe transportowe statki powietrzne** – wojskowe transportowe statki powietrzne SZ RP będące w wyposażeniu jednostki lotniczej innej niż wskazane przez Ministra Obrony Narodowej, wyznaczone i przygotowane do realizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie niebezpiecznym i/lub rejonie PKW/PJW.
- Kierownik Prób** – osoba funkcyjna powołana do pełnienia obowiązków na czas realizacji lotów próbnych.
- Koordinator ds. lotniczych** – żołnierz zawodowy ze składu personelu latającego, wyznaczony do realizacji zadań w innym miejscu do startów i lądowań.
- Koordinator wylotu** – wyznaczona przez organizującego lot osoba odpowiedzialna za współpracę z innymi podmiotami uczestniczącymi podczas organizacji lotu, w tym w szczególności za jego planowanie i realizację w ramach obowiązków leżących po stronie organizującego lot.
- Lądowisko** – wydzielony, ujęty w ewidencji lądowisk obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub częściowo przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i ruchu statków powietrznych na tych obszarach.
- Lot statku powietrznego** – ruch statku powietrznego w przestrzeni powietrznej liczony od momentu oderwania się od podłoża do momentu zetknięcia się statku powietrznego z podłożem.

- Lot weryfikacyjny** – lot wykonywany w celu określenia przydatności statku powietrznego do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie.
- Lotnisko** – wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni, w całości lub częściowo przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym. Lotnisko wpisane jest do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa państwowego lub rejestru lotnisk cywilnych i opublikowane w cywilnym lub wojskowym AIP.
- Naczelnny Dowódca SZ** – podlega Prezydentowi RP i dowodzi Siłami Zbrojnymi RP oraz innymi jednostkami organizacyjnymi podporządkowanymi mu zgodnie z narodowymi planami użycia SZ do obrony państwa. Przejmuje dowodzenie z chwilą jego mianowania przez Prezydenta RP, o ile Prezydent RP nie określi innego terminu.
- Najważniejsze osoby w państwie** – Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej oraz Prezes Rady Ministrów lub ich zagraniczni odpowiednicy.
- Obsługa recepcyjna** – czynności na pokładzie statku powietrznego w stosunku do pasażerów, obejmujące przygotowanie i podawanie cateringu. Obsługa recepcyjna, poza personelem pokładowym, może być realizowana przez przygotowany i przeszkolony personel cywilny i wojskowy jednostek lotniczych.
- Ochrona statku powietrznego** – całokształt czynności podejmowanych w celu zapobiegania dostępowi osób nieuprawnionych do statku powietrznego wyznaczonego do realizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie.
- Organizacja lotów** – całość przedsięwzięć realizowanych w jednostce lotniczej związanych z podjęciem decyzji, planowaniem, przygotowaniem do lotów oraz realizacją i podsumowaniem lotów.
- Organizujący lot** – Szefowie: Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Kancelarii Sejmu, Kancelarii Senatu oraz Kancelarii Prezesa Rady Ministrów zainteresowanych zorganizowaniem lotu statkiem powietrznym lub osoby upoważnione pisemnie przez Szefów Kancelarii do organizacji lotu.
- Próba silników** – próby silników oraz sprawdzenia instalacji i systemów statku powietrznego wykonywane w ramach przygotowania do lotu, realizowane przed dopuszczeniem do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie na podstawie dokumentacji technicznej danego typu statku powietrznego w zakresie ustalonym w odrębnym dokumencie.
- Przewodniczący komisji** – żołnierz zawodowy wyznaczony do realizacji i koordynowania zadań związanych z weryfikacją statków powietrznych wydzielonych do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie.
- Realizator lotu** – podmiot realizujący lot - dowódca jednostki lotniczej, dowódca komponentu lotniczego lub osoba wyznaczona przez zarządzającego loty, odpowiedzialna za wszystkie fazy organizacji lotów.
- Rejon niebezpieczny** – obszar w państwie, którego terytorium w całości lub w części uznane jest za strefę działań wojennych/zbrojnych, na podstawie odrębnych przepisów, lub w państwie, na którego terytorium występują warunki stwarzające bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego.
- Rejon PKW/PJW** – rejon stacjonowania i wykonywania zadań przez Polski Kontyngent Wojskowy/ Polską Jednostkę Wojskową poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej.

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

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

Sytuacja kryzysowa – sytuacja występująca na terytorium RP wpływająca w znacznych rozmiarach negatywnie na poziom bezpieczeństwa ludzi, mienia lub środowiska, wywołująca znaczne ograniczenia w działalności właściwych organów administracji publicznej ze względu na nieadekwatność posiadanych sił i środków. W sytuacji kryzysowej dowodzenie SZ RP odbywa się zgodnie z organizacją przyjętą na czas pokoju, z uwzględnieniem dodatkowo rozwijanych elementów Systemu Zarządzania Kryzysowego resortu obrony narodowej.

Szef Zespołu Dyżurnego DZB COP-DKP – oficer ze składu DZB, bezpośrednio podległy DDOP.

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

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

Zadanie lotnicze HEAD – lot lub kilka lotów statkiem powietrznym, z których co najmniej jeden lot będzie wykonany w celu zrealizowania przewozu najważniejszej osoby w państwie w ramach złożonego zapotrzebowania na lot. Może składać się z wielu lotów, których realizacja rozpoczęła się w czasie ważności czynności weryfikacyjnych i wykonanej próbie silników, sprawdzeń systemów oraz instalacji statku powietrznego, dopuszczającej do realizacji lotu z najważniejszymi osobami w państwie.

Zarządzający loty – przełożony realizatora lotu (minimum dowódca związku taktycznego, dowódca PKW/PJW).

Rozdział I

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

§ 1.

Zasady ogólne

1. *Instrukcja organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, zwana dalej „Instrukcją”, określa zasady organizacji i zabezpieczenia lotów z najważniejszymi osobami w państwie realizowanych przy użyciu wojskowego specjalnego transportu lotniczego i innych wojskowych transportowych statków powietrznych SZ RP. Przepisy *Instrukcji* stosuje się do wszystkich lotów transportowymi statkami powietrznymi SZ RP z udziałem najważniejszych osób w państwie, niezależnie od statusu, jaki zostanie nadany danemu lotowi.
2. Postanowienia *Instrukcji* obowiązują wszystkie podmioty i instytucje biorące udział w organizowaniu i zabezpieczeniu lotów transportowych statków powietrznych SZ RP z najważniejszymi osobami w państwie.
3. Organizując lot z najważniejszymi osobami w państwie, spośród wszystkich uwarunkowań dotyczących lotu (finansowych, potrzeb politycznych oraz rygorów bezpieczeństwa), za najważniejsze uznaje się rygory bezpieczeństwa.
4. Osoby biorące udział w organizacji i zabezpieczeniu lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonach PKW/PJW oraz w rejonach niebezpiecznych zobowiązane są do nieudostępniania jakichkolwiek informacji uzyskanych podczas wykonywania zadań służbowych osobom trzecim oraz niewykorzystywania tych informacji w celach innych niż organizacja i zabezpieczenie lotów. W przypadku przetwarzania informacji niejawnych w ramach organizowania i zabezpieczenia lotów z najważniejszymi osobami w państwie zastosowanie mają przepisy o ochronie informacji niejawnych.
5. Lot statku powietrznego, na którego pokładzie znajdują się:
 - 1) Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 2) Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 3) Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 4) Prezes Rady Ministrów,
 - 5) osoby zgłaszane drogą dyplomatyczną do ministerstwa obsługującego ministra właściwego do spraw zagranicznych, będące odpowiednikami osób o których mowa w pkt 1-4, z państw obcych
– wykonywany w misji oficjalnej, posiada status HEAD.
6. Status HEAD, zgodnie z obowiązującymi przepisami dla lotów polskich wojskowych statków powietrznych, nadaje Komendant SOP, który informuje PAŻP* o statkach powietrznych wykonujących lot o tym statusie. Informacje o osobach znajdujących się na pokładzie statku powietrznego przekazują do Komendanta SOP – organizujący lot i realizator lotu nie później niż 1 dzień przed planowanym lotem.
7. W przypadku braku możliwości realizacji lotów w rejonie PKW/PJW przy użyciu statków powietrznych SZ RP dopuszcza się realizację lotów z najważniejszymi osobami w państwie przy wykorzystaniu sojuszniczych statków powietrznych. W takiej sytuacji lot wykonuje się zgodnie z obowiązującymi przepisami w danym dowództwie sojuszniczym, w którego ramach zadania wykonuje PKW/PJW.
8. 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

* Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej, wyznaczona na podstawie odrębnych przepisów.

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.

9. 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.
10. Dowódca Generalny RSZ poprzez Inspektora Sił Powietrznych realizuje zadania koordynacji wykorzystania wojskowego specjalnego transportu powietrznego do przewozu najważniejszych osób w państwie, na podstawie SPO zatwierdzonego przez Ministra Obrony Narodowej.
11. W przypadku występowania rozbieżności między potrzebami organizujących loty a możliwościami ich realizacji Dowódca Generalny RSZ lub Dowódca Operacyjny RSZ (odpowiednio) powiadamia o zaistniałej sytuacji Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów i Ministra Obrony Narodowej. Na podstawie otrzymanej informacji Szef Kancelarii Prezesa Rady Ministrów podejmuje stosowne działania koordynujące.
12. Dysponent limitu nalotu, w ramach przyznanego limitu dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym, może upoważnić inne osoby zajmujące kierownicze stanowiska państwowe do korzystania z wojskowego specjalnego transportu lotniczego do celów związanych z wykonywaniem obowiązków służbowych. W przypadku gdy dysponentem statku powietrznego nie jest najważniejsza osoba w państwie, do organizacji lotu stosuje się przepisy odrębne.
13. 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. 12, a także członkowie oficjalnych delegacji przybywających na zaproszenie tych osób.
14. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych potrzebą niesienia pomocy humanitarnej, żywotnymi interesami lub zobowiązaniami międzynarodowymi Rzeczypospolitej Polskiej, z wojskowego specjalnego transportu lotniczego mogą korzystać w ramach przyznaných limitów dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym również osoby inne niż wymienione w ust. 12 i ust. 13. W takim przypadku Minister Obrony Narodowej uzgadnia z dysponentami limitu nalotu, w ramach którego dysponenta limitu będzie wykonywany lot.
15. Operacje startów i lądowań statków powietrznych wykonujących lot z najważniejszymi osobami w państwie można wykonywać:
 - 1) na samolotach i śmigłowcach – z lotnisk;
 - 2) na śmigłowcach – z lądowisk;
 - 3) na śmigłowcach – z IMSL – nie dotyczy rejonów niebezpiecznych i rejonów PKW/PJW.
16. Organizacja przylotu/wylotu statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie, niezbędnego zabezpieczenia logistycznego oraz odpowiedniego przygotowania lotniska lub lądowiska należy do zarządzającego lotniskiem lub lądowiskiem. Organizacja przylotu/wylotu odbywa się we współpracy z realizatorem lotu, SOP, organizującym lot, a także pozostałymi podmiotami uczestniczącymi w przygotowaniu i organizacji zadania lotniczego HEAD.
17. Organizacja przylotu/wylotu, niezbędnego zabezpieczenia logistycznego oraz odpowiedniego przygotowania IMSL statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie, odbywa się na zasadach określonych w § 24 niniejszej *Instrukcji*.

18. Podczas przygotowania i realizacji zadania lotniczego HEAD na IMSL poza terenem jednostek wojskowych:
 - 1) za przygotowanie i realizację operacji lotniczej oraz ochronę statku powietrznego, odpowiada realizator lotu;
 - 2) za zabezpieczenie IMSL w zakresie zapobiegania dostępowi osób nieupoważnionych do strefy przebywania osoby objętej ochroną SOP, odpowiada SOP na podstawie odrębnych przepisów.
19. Po otrzymaniu informacji o czasowej rezygnacji z ochrony, o której mowa w art. 5 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Służbie Ochrony Państwa (Dz. U. z 2018 r. poz. 138, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o SOP”, lotu na IMSL nie realizuje się. W takiej sytuacji Dowódca Generalny RSZ przedstawia organizującemu lot propozycję realizacji lotu na najbliższe lotnisko cywilne lub lotnisko/ładowisko wojskowe.
20. Podczas organizacji lotu z najważniejszymi osobami w państwie z lądowaniem i/lub startem z ładowiska lub IMSL znajdującego się na terenie jednostki wojskowej, realizator lotu występuje do Komendanta Głównego ŻW o realizację przedsięwzięć prewencyjnych w zakresie ochrony statku powietrznego oraz ładowiska/IMSL.
21. Za zorganizowanie zabezpieczenia ratowniczo-gaśniczego na ładowisku lub IMSL odpowiada realizator lotu we współpracy z zarządzającym ładowiskiem lub zarządzającym obszarem stanowiącym IMSL, a także pozostałymi podmiotami uczestniczącymi w przygotowaniu i organizacji zadania lotniczego HEAD. W przypadku braku możliwości zorganizowania takiego zabezpieczenia na wybranym ładowisku lub IMSL, zadania lotniczego HEAD nie realizuje się.
22. Zapewnienie służb ruchu lotniczego, statkom powietrznym SZ RP wykonującym lot z najważniejszymi osobami w państwie, w polskiej przestrzeni powietrznej, należy do kompetencji cywilnych i wojskowych organów SRL w przestrzeniach odpowiedzialności tych organów.
23. Wykonywanie lotów z najważniejszymi osobami w państwie z wykorzystaniem transportowych statków powietrznych SZ RP nadzorowane jest:
 - 1) przez DZB COP-DKP w polskiej przestrzeni powietrznej;
 - 2) poza granicami kraju monitorowane:
 - a) przez DZB COP-DKP, zgodnie z obowiązującymi procedurami utrzymywania łączności oraz wymiany informacji z załogą, zgodnie z § 8,
 - b) przez DSO DO RSZ w rejonie PKW/PJW realizowanych przy użyciu statków powietrznych ze składu PKW/PJW lub sojusznicznych statków powietrznych.
24. DZB COP-DKP nadzoruje lot statku powietrznego z wykorzystaniem dostępnych środków łączności zgodnie z załącznikiem Nr 4. Zbiera dane o wykonanych etapach lotu (przelotu), zmianach dotyczących realizowanego lotu oraz przekazuje załodze niezbędne informacje.
25. Nadzorowanie realizowane jest poprzez przekazywanie załodze statku powietrznego otrzymanych informacji meteorologicznych, rozpoznawczych i innych, koniecznych do bezpiecznego wykonania zadania.
26. DSO DG RSZ monitoruje proces realizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie statkami powietrznymi SZ RP na podstawie informacji przekazywanych przez DZB COP-DKP, DSO DO RSZ oraz służby dyżurne jednostek podległych.
27. W przypadkach mających zasadniczy wpływ na realizację lotu, DZB COP-DKP informuje niezwłocznie DSO DG RSZ i DSO DO RSZ o sytuacji, następnie DSO DG RSZ (lub DSO DO RSZ) powiadamia Dowódcę Generalnego RSZ (odpowiednio Dowódcę Operacyjnego RSZ), OO SOP i CO MON.

28. W przypadku konieczności wprowadzenia niezbędnych zmian do zaplanowanych lotów, podjęte przez Dowódcę Generalnego RSZ decyzje DSO DG RSZ przekazuje DZB COP-DKP, DSO DO RSZ, OO SOP i CO MON oraz nadzoruje ich realizację.
29. Podczas wykonywania lotów do rejonu PKW/PJW za bieżące przekazywanie załogom ważnych informacji wpływających na bezpieczeństwo lotu oraz dotyczących sytuacji powietrznej z teatru działań PKW/PJW odpowiada DSO DO RSZ poprzez DZB COP-DKP.
30. Statki powietrzne wykonujące lot oznaczony statusem HEAD mają pierwszeństwo przed innymi statkami powietrznymi w czasie kołowania, startu i lądowania. Zasada ta nie dotyczy: statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie, wykonujących zadania poszukiwawczo-ratownicze i zadania sanitarne lub mających na pokładzie osoby chore lub ranne wymagające pomocy medycznej, a także statków powietrznych realizujących loty w ramach misji AIR POLICING (ALFA SCRAMBLE).
31. Zabrania się wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie, w strefie NZP oraz poniżej ustalonych warunków minimalnych.
32. SOP, w przypadku czasowej rezygnacji z ochrony, o której mowa w art. 5 ustawy o SOP, związanych z realizacją lotów z najważniejszymi osobami w państwie transportowymi statkami powietrznymi SZ RP, informuje o tym fakcie realizatora lotu, organizującego lot, Dowódcę Generalnego RSZ oraz Komendanta Głównego ŻW.
33. W sytuacji kryzysowej i w czasie wojny na terytorium RP loty z najważniejszymi osobami w państwie organizuje się zgodnie z § 4.
34. Zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa oraz poufności lotów z najważniejszymi osobami w państwie podczas realizacji powyższych lotów stanowi priorytet dla SZ RP.
35. Uprawnienia podmiotów i instytucji biorących udział w organizowaniu i zabezpieczaniu lotów wojskowych statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie nie wyłączają uprawnień SKW w związku z ochroną kontrywywiadowczą statków powietrznych i ich personelu.
36. W przypadku stwierdzenia przez organizującego lot, realizatora lotu, SOP, ŻW lub którykolwiek z innych podmiotów uczestniczących w organizacji zadania lotniczego HEAD okoliczności, które nie gwarantują bezpiecznej organizacji takiego zadania, operacji lotniczej nie realizuje się.

§ 2.

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

1. Loty z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW realizowane są przy użyciu:
 - 1) wojskowego specjalnego transportu lotniczego;
 - 2) innych wojskowych transportowych statków powietrznych;
 - 3) sojuszniczych statków powietrznych.
2. Koordynującym loty z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW jest Dowódca Operacyjny RSZ.
3. Realizatorem lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW jest dowódca PKW/PJW lub osoba wyznaczona przez dowódcę PKW/PJW odpowiedzialna za organizację lotów.
4. Loty w rejonie PKW/PJW można wykonywać wyłącznie zgodnie z AIP i/lub obowiązującymi procedurami operacyjnymi, określającymi reguły organizacji lotów i zasady korzystania z przestrzeni powietrznej.
5. W przypadku wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie, przy użyciu sojuszniczych statków powietrznych, za realizatora lotów uważa się odpowiednią sojuszniczą jednostkę lotniczą. Dowódca PKW/PJW wyznacza osobę ze składu PKW/PJW odpowiedzialną za koordynację organizacji lotów z właściwym dowódcą sojuszniczym, a także zobowiązany jest do spełnienia wymogów zawartych w niniejszej *Instrukcji*. W przypadku braku możliwości spełnienia określonych wymagań dowódca PKW/PJW powiadamia Dowódcę Operacyjnego RSZ, który informuje o tym Komendanta SOP oraz organizującego lot.
6. Dowódca Operacyjny RSZ koordynuje organizację i zabezpieczenie lotów z najważniejszymi osobami w państwie, współpracując w tym zakresie z Dowódcą Generalnym RSZ oraz dowódcą PKW/PJW.
7. Dowódca Operacyjny RSZ przed lotami z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW dokonuje analizy zagrożeń i przesyła wnioski dotyczące realizacji lotu do Komendanta SOP oraz organizującego lot.
8. Dowódca Operacyjny RSZ każdorazowo przekazuje Komendantowi SOP oraz organizującemu lot informację dotyczącą typów statków powietrznych wydzielanych z PKW/PJW i/lub sojuszniczych statków powietrznych planowanych do realizacji oraz zabezpieczenia lotów z najważniejszymi osobami w państwie.
9. Dowódca PKW/PJW posiadający na swoim stanie etatowym transportowe statki powietrzne opracowuje SPO wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW. SPO powinny uszczegóławiać zapisy niniejszej *Instrukcji* oraz uwzględniać specyfikę wynikającą z sytuacji operacyjno-taktycznej, występujących zagrożeń, dostępności i typów statków powietrznych oraz infrastruktury lotniskowej i innych czynników. SPO wymagają uzgodnienia z SOP za pośrednictwem DO RSZ.
10. Nie wykonuje się lotu z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW w przypadku negatywnej oceny Dowódcy Operacyjnego RSZ lub Komendanta SOP dotyczącej zachowania wymogów bezpieczeństwa.

§ 3.

Ogólne wymogi dotyczące organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonach niebezpiecznych

1. Loty z najważniejszymi osobami w państwie w rejonach niebezpiecznych realizowane są przy użyciu:
 - 1) wojskowego specjalnego transportu lotniczego;
 - 2) innych wojskowych transportowych statków powietrznych.
2. CO MON, DO RSZ, SOP, MSZ, SKW oraz inne instytucje wojskowe i cywilne zobowiązane są, w zakresie swoich kompetencji, do udzielania niezbędnej pomocy oraz przekazywania Dowódcy Generalnemu RSZ (Dowódcy Operacyjnemu, Naczelnemu Dowódcy SZ – odpowiednio) wszelkich dostępnych informacji, materiałów i danych rozpoznawczych, mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo planowanego lotu.
3. Dowódca Generalny RSZ we współpracy z Dowódcą Operacyjnym RSZ (Naczelny Dowódca SZ – odpowiednio) dokonuje analizy możliwych zagrożeń i przesyła do Komendanta SOP oraz organizującego lot wnioski dotyczące organizacji lotu.
4. Realizator lotu przed planowanymi lotami w rejonach niebezpiecznych dokonuje szczegółowej analizy zagrożeń oraz ryzyka zadania lotniczego na podstawie obowiązujących w tym zakresie instrukcji.
5. Nie wykonuje się lotu z najważniejszymi osobami w państwie w rejonach niebezpiecznych, w przypadku negatywnej oceny Dowódcy Generalnego RSZ (Dowódcy Operacyjnego RSZ, Naczelnego Dowódcy SZ – odpowiednio) lub Komendanta SOP dotyczącej zachowania wymogów bezpieczeństwa.

§ 4.

Ogólne wymogi dotyczące organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w sytuacji kryzysowej i w czasie wojny na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

1. Loty z najważniejszymi osobami w państwie w sytuacji kryzysowej i w czasie wojny realizowane są przy użyciu:
 - 1) wojskowego specjalnego transportu lotniczego;
 - 2) sojusznicznych statków powietrznych.
2. W sytuacji kryzysowej za organizację lotów z najważniejszymi osobami w państwie odpowiada Dowódca Generalny RSZ we współpracy z Dowódcą Operacyjnym RSZ.
3. W czasie wojny za koordynację lotów z najważniejszymi osobami w państwie odpowiada Naczelny Dowódca SZ. Do czasu wyznaczenia Naczelnego Dowódcy SZ za koordynację lotów z najważniejszymi osobami w państwie odpowiada Dowódca Operacyjny RSZ.
4. W czasie wojny loty z najważniejszymi osobami w państwie na terytorium RP organizowane są zgodnie z obowiązującymi procedurami operacyjnymi, określającymi reguły i zasady korzystania z przestrzeni powietrznej.
5. Naczelny Dowódca SZ dokonuje analizy możliwości wykonania lotu, możliwych zagrożeń i przesyła wnioski do Komendanta SOP oraz organizującego lot.
6. Realizator lotu przed planowanymi lotami dokonuje szczegółowej analizy zagrożeń oraz ryzyka zadania lotniczego na podstawie obowiązujących w tym zakresie instrukcji. W wyniku analizy podejmuje działania mające na celu zminimalizowanie ryzyka wykonania zadania. W przypadku stwierdzenia zagrożenia realizacji zadania powiadamia o tym przełożonego.
7. Podczas realizacji lotów w rejonach niebezpiecznych należy przestrzegać zapisów § 23.
8. W sytuacjach szczególnych, spowodowanych wyższą koniecznością, dopuszcza się wykonanie lotu z najważniejszą osobą w państwie na pokładzie wojskowego transportowego statku powietrznego, niebędącego wojskowym specjalnym transportem lotniczym. Decyzję o realizacji takiego lotu podejmuje Naczelny Dowódca SZ w uzgodnieniu z organizującym lot oraz Komendantem SOP i Komendantem Głównym ŻW.
9. Nie wykonuje się lotu z najważniejszymi osobami w państwie, w sytuacji kryzysowej i w czasie wojny na terytorium RP, w przypadku negatywnej oceny dokonanej przez jedną z wymienionych osób: Naczelnego Dowódcę SZ (Dowódcę Generalnego RSZ, Dowódcę Operacyjnego RSZ – odpowiednio do sytuacji), Komendanta Głównego ŻW lub Komendanta SOP dotyczącej zachowania wymogów bezpieczeństwa.

Rozdział II

PLANOWANIE LOTÓW Z NAJWAŻNIEJSZYMI OSOBAMI W PAŃSTWIE

§ 5.

Zasady planowania lotów

1. Organizujący lot z najważniejszą osobą w państwie składa w formie pisemnej informację o locie oraz zapotrzebowanie na lot do Dowódcy Generalnego RSZ oraz do wiadomości Szefa KPRM, Komendanta SOP i realizatora lotu. Wzór informacji o locie oraz wzór zapotrzebowania określają odpowiednio załączniki Nr 1 i 2 do niniejszej *Instrukcji*.
2. Dowódca Generalny RSZ dokonuje analizy otrzymanych od organizującego lot dokumentów planistycznych, o których mowa w ust. 1, dokonuje niezbędnych uzgodnień z organizującym lot i rozpoczyna proces planowania i przygotowania do realizacji i zabezpieczenia lotu z najważniejszymi osobami w państwie. Podjętą decyzję dotyczącą realizacji zadania przekazuje w formie zapotrzebowania na przydzielenie transportu lotniczego wraz z dokumentami, o których mowa w ust. 1, do zarządzającego lot, Dowódcy Operacyjnego RSZ, DZB COP-DKP i Szefa SSH SZ RP.
3. Zarządzający loty, po otrzymaniu zapotrzebowania na przydzielenie transportu lotniczego od Dowódcy Generalnego RSZ, zarządza w formie pisemnej wykonanie lotów dyspozycyjnych z najważniejszą osobą w państwie, zgodnie z obowiązującą IOL.
4. Do informacji o locie oraz do zapotrzebowania, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy ust. 6-9.
5. W przypadku lotu zagranicznego informacje o planowanych lotach, w tym w szczególności informację o locie, zapotrzebowanie na lot, listy pasażerów oraz informacje o zmianach w tych dokumentach organizujący lot przekazuje również do Straży Granicznej oraz SKW (tylko w zakresie informacji lub zapotrzebowania na lot).
6. Informacja o locie z najważniejszymi osobami w państwie jest składana:
 - 1) z wyprzedzeniem nie krótszym niż 48 godzin przed lotem krajowym;
 - 2) z wyprzedzeniem określonym zgodnie z wymaganiami obowiązującymi na terytorium państw tranzytowych i docelowych lub z uwzględnieniem podjętych uzgodnień dyplomatycznych – przy lotach zagranicznych, zgodnie z ust. 24;
 - 3) w sytuacjach, w których nie jest możliwe złożenie informacji o locie na piśmie, informację taką przekazuje się telefonicznie i/lub pocztą elektroniczną z obowiązkiem niezwłocznego potwierdzenia w formie pisemnej.Informacja o locie nie jest wymagana, jeżeli organizujący lot złoży zapotrzebowanie na lot w terminie wskazanym w pkt 1.
7. Informacja o locie w rejon PKW/PJW z najważniejszą osobą w państwie jest składana z wyprzedzeniem określonym zgodnie z wymaganiami obowiązującymi na terytorium danego państwa, procedurami sił sojusznicznych oraz zasadami zamawiania przestrzeni powietrznej, z uwzględnieniem podjętych uzgodnień dyplomatycznych.
8. Informacja o locie, o której mowa w ust. 6 i 7, 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 na koordynatora wylotu.
9. Zapotrzebowanie na lot jest przekazywane nie później niż 24 godziny przed lotem i określa:
 - 1) typ statku powietrznego;
 - 2) lotnisko, lądowisko, inne miejsce startu i lądowania lub miejsce będące celem wizyty określone adresem lub współrzędnymi geograficznymi;

- 3) datę i godzinę startów i/lub lądowań (czasu lokalnego);
 - 4) dysponenta statku powietrznego;
 - 5) liczbę pasażerów oraz ładunek (jeśli ma wpływ na osiągi statku powietrznego);
 - 6) osobę wyznaczoną przez organizującego lot na koordynatora wylotu.
10. W przypadkach nagłych dopuszcza się złożenie zapotrzebowania, o którym mowa w ust. 9, w terminie krótszym niż 24 godziny (np. pocztą elektroniczną), umożliwiającym bezpieczne przygotowanie lotu i zabezpieczenie wizyty przez SOP, przy spełnieniu następujących warunków:
 - 1) realizacja zapotrzebowania na lot następuje z uwzględnieniem czasu określonego przez realizatora lotu i SOP niezbędnego do przygotowania i wykonania zadania;
 - 2) miejscem lądowania będzie lotnisko wpisane do rejestru lub lądowisko wpisane do odpowiedniej ewidencji lądowisk cywilnych lub wojskowych;
 - 3) organizujący lot w treści zapotrzebowania wskaże, że jest to sytuacja nagła.
 11. W przypadkach, o których mowa w ust. 10, nie stosuje się przepisu ust. 6 pkt 1-3.
 12. Realizator lotu uzgadnia z organizującym lot miejsce startu i/lub lądowania oraz lotniska/lądowiska zapasowe, uwzględniając bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych oraz odległość od celu wizyty najważniejszej osoby w państwie i przekazuje informacje do SOP, organizującego lot oraz Szefa SSH SZ RP.
 13. Realizator lotu przesyła do SOP informację o planowanych lotniskach/lądowiskach zapasowych nie później niż 48 godzin przed lotem. W przypadkach opisanych w ust. 10 realizator lotu informację o lotniskach/lądowiskach zapasowych przesyła niezwłocznie.
 14. W przypadku nagłej konieczności zmiany lotniska zapasowego (np. ze względu na niesprzyjające warunki atmosferyczne lub publikację NOTAM), w okresie poniżej 48 godzin przed lotem, realizator lotu zobowiązany jest do natychmiastowego poinformowania o tym SOP oraz organizującego lot.
 15. Schemat procesu organizowania lotów z najważniejszymi osobami w państwie przedstawiają załączniki Nr 3 i 4.
 16. Dysponent statku powietrznego realizuje swoje obowiązki zgodnie z postanowieniami § 16.
 17. Dowódca PKW/PJW, po otrzymaniu zadania od Dowódcy Operacyjnego RSZ, przekazuje informację o wizycie najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW oraz o planowanym locie do Dowództwa Sił Sojuszniczych.
 18. Organizacja i zabezpieczenie lotu z najważniejszymi osobami w państwie przy użyciu statków powietrznych PKW/PJW lub sojuszniczych statków powietrznych odbywają się na podstawie:
 - 1) przesłanych do Dowódcy Operacyjnego RSZ dokumentów, o których mowa w ust. 1 i 2;
 - 2) zarządzenia operacyjnego Dowódcy Operacyjnego RSZ w sprawie realizacji lotów z wykorzystaniem statków powietrznych podległych dowódcy PKW/PJW;
 - 3) zarządzenia operacyjnego Dowódcy Operacyjnego RSZ dla dowódcy PKW/PJW w sprawie realizacji lotów z wykorzystaniem sojuszniczych statków powietrznych;
 - 4) rozkazu dowódcy PKW/PJW.
 19. Ewidencję złożonych zapotrzebowań i wykonanych lotów prowadzą odpowiednio Dowódca Generalny RSZ oraz Dowódca Operacyjny RSZ.
 20. Proces planowania, przygotowania oraz realizacji lotu z najważniejszymi osobami w państwie podlega dokumentowaniu zgodnie z obowiązującymi w lotnictwie SZ RP przepisami.
 21. Na lot z najważniejszymi osobami w państwie wymagane jest złożenie planu lotu ICAO.
 22. Za wypełnienie oraz złożenie FPL (z wpisaniem w polu 18 oznaczeniem statusu lotu – np. STS/HEAD – zgodnie z otrzymanym zapotrzebowaniem, numerem zgody dyplomatycznej

oraz innymi niezbędnymi do realizacji zadania informacjami – np. numerem PPR) do BOZ lotniska startu lub innego właściwego, jeśli na lotnisku, lądowisku, innym miejscu startu i lądowania BOZ nie funkcjonuje, odpowiedzialny jest dowódca statku powietrznego.

23. W przypadku niedostępności terminala AFTN lub jego awarii dopuszcza się przesyłanie wypełnionego FPL faksem do najbliższego BOZ. W sytuacjach wyjątkowych dopuszcza się przedyktowanie treści FPL telefonicznie podoficerowi informacji lotniczej BOZ lotniska bazowania.
24. Dowódca Operacyjny RSZ jest zobowiązany do 31 grudnia każdego roku przekazywać do organizujących lot, Komendanta SOP, Dowódcy Generalnego RSZ wykazu stałych zgód dyplomatycznych na następny rok oraz wykazu państw, wraz z obowiązującymi na dany rok minimalnymi terminami składania wniosków o zgody dyplomatyczne na przelot i lądowanie statków powietrznych SZ RP. W przypadku zaistnienia zmian w wykazach Dowódca Operacyjny RSZ powyższe informacje przesyła niezwłocznie zainteresowanym instytucjom.
25. Dowódca Generalny RSZ oraz Dowódca Operacyjny RSZ zobowiązani są do przesłania do organizujących lot oraz Komendanta SOP wykazu telefonów i adresów kontaktowych, niezbędnych w zakresie planowania i realizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie, a także ich aktualizacji niezwłocznie po zaistnieniu zmian.
26. Organizujący lot oraz Komendant SOP przesyłają pisemnie do Dowódcy Generalnego RSZ oraz Dowódcy Operacyjnego RSZ niezbędne informacje dotyczące danych kontaktowych osób upoważnionych w zakresie planowania i zabezpieczenia lotów.

§ 6.
Zapotrzebowanie na catering

1. Za złożenie zapotrzebowania na catering dla pasażerów i członków załogi oraz inne niż standardowe wyposażenie pokładowe statku powietrznego odpowiedzialny jest organizujący lot.
2. Realizator lotu we własnym zakresie dokonuje zamówienia cateringu dla pasażerów i członków załogi oraz innego niż standardowe wyposażenia pokładowego statku powietrznego, zgodnie z otrzymanym zapotrzebowaniem na lot.
3. Koszty zamówienia, o którym mowa w ust. 1, ponosi strona składająca zapotrzebowanie na lot.
4. Za pobranie cateringu i wyposażenia pokładowego przed lotem oraz jego rozliczenie po locie odpowiada szef pokładu (starszy członek personelu pokładowego) lub, w sytuacji jego braku, dowódca statku powietrznego.

Rozdział III

ZAKRES OBOWIĄZKÓW STANOWISK DOWODZENIA I SŁUŻB ORAZ OSÓB FUNKCYJNYCH W PROCESIE ORGANIZACJI I ZABEZPIECZENIA LOTÓW Z NAJWAŻNIEJSZYMI OSOBAMI W PAŃSTWIE

§ 7.

Obowiązki osób funkcyjnych stanowisk dowodzenia COP-DKP i jednostek podległych

1. Dyżurny Dowódca Obrony Powietrznej (DDOP) jako Dowódca Dyżurnej Zmiany Bojowej (DZB) kieruje pracą osób funkcyjnych DZB COP-DKP w zakresie zabezpieczenia przelotów statków powietrznych SZ RP z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie.
2. Do obowiązków DDOP COP-DKP należy:
 - 1) stawianie zadań Szefowi Zespołu Dyżurnego DZB COP-DKP, Starszemu Dyżurnemu OKPiRL w zakresie zabezpieczenia lotów statków powietrznych SZ RP z najważniejszymi osobami w państwie na podstawie otrzymywanych dziennych zestawień przelotów statków powietrznych i informacji pozyskanych z innych dostępnych źródeł;
 - 2) kontrola realizacji postawionych zadań i przedsięwzięć związanych z zabezpieczeniem lotu z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 3) znajomość statusu lotnisk/lądowisk, które mogą być wykorzystywane jako lotniska zapasowe dla statku powietrznego wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie na terytorium RP;
 - 4) znajomość stanu i prognozowanych zmian WA, wystąpienia niebezpiecznych zjawisk pogody i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu statku powietrznego wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie oraz ograniczeń z nich wynikających;
 - 5) kontrola przebiegu wszystkich lotów statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie;
 - 6) współpraca z DSO DG RSZ i DSO DO RSZ, OO SOP w zakresie informowania o stanie realizacji lotu statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 7) uruchomienie i nadzorowanie przebiegu akcji ratowniczej w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie.
3. Szef Zespołu Dyżurnego DZB COP-DKP realizuje nadzór nad działalnością podległych sił i środków wojskowych w zakresie zabezpieczenia lotu statku powietrznego SZ RP z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie, w polskiej przestrzeni powietrznej, a także monitoruje taki lot poza granicami kraju, w tym w rejonie niebezpiecznym.
4. Podczas wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejon PKW/PJW Szef Zespołu Dyżurnego DZB COP-DKP zapewnia, z wykorzystaniem istniejących relacji łączności, bieżące przekazywanie załogom aktualnych informacji rozpoznawczych oraz danych o sytuacji powietrznej z teatru działań PKW/PJW otrzymanych od DSO DO RSZ, a pozyskanych z TOC PKW.
5. Do obowiązków Szefa Zespołu Dyżurnego DZB COP-DKP należy:
 - 1) stawianie zadań KZ ZR OKW i DDZB ODN/MJDOP/RODN zaangażowanym w zabezpieczenie lotów statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie na podstawie dziennych zestawień przelotów wojskowych statków powietrznych i informacji pozyskanych z innych dostępnych źródeł;
 - 2) kontrola realizacji postawionych zadań i przedsięwzięć związanych z zabezpieczeniem lotu z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 3) znajomość statusu lotnisk, które mogą być wykorzystywane jako lotniska zapasowe dla statku powietrznego wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie na terytorium RP;

- 4) znajomość stanu i prognozowanych zmian WA, wystąpienia niebezpiecznych zjawisk pogody i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu statku powietrznego wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie (oznaczony statusem HEAD) oraz ograniczeń z nich wynikających;
 - 5) nadzorowanie przebiegu lotów statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie;
 - 6) współpraca z KZ ATM (SUP ATM) w zakresie zabezpieczenia i obiegu informacji o lotach statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie;
 - 7) współpraca z OO SOP w zakresie wymiany informacji o locie statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 8) w przypadku wystąpienia sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu lotu statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie – stawianie właściwych zadań osobom funkcyjnym i pełniącym dyżury na stanowiskach dowodzenia, zaangażowanych w zabezpieczenie lotu oraz informowanie DSO DG RSZ, DSO DO RSZ i OO SOP oraz koordynatora wylotu o wystąpieniu sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu lotu;
 - 9) informowanie DSO DG RSZ o przebiegu lotu statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie.
6. Starszy Dyżurny OKPiRL sprawuje nadzór nad podporządkowanymi siłami i środkami służby ASAR w zakresie zabezpieczenia lotów statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie wykonywanych w FIR Warszawa.
7. Do obowiązków Starszego Dyżurnego OKPiRL należy:
- 1) wprowadzenie gotowości nr 1 dla statków powietrznych pełniących dyżury w ramach służby ASAR, dyslokowanych w rejonie lub na trasie lotu statku powietrznego wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 2) przekazywanie informacji do DSO COM-DKM (Dyżurnego Operacyjnego Lotnictwa) będącej podstawą do wprowadzenia gotowości nr 1 statków powietrznych pełniących dyżury w ramach służby ASAR/systemu SAR, dyslokowanych w rejonie lub na trasie lotu statku powietrznego wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 3) prowadzenie nasłuchu częstotliwości ratowniczych i informowanie DDOP DZB COP-DKP o odebranych sygnałach niebezpieczeństwa;
 - 4) przyjmowanie i analizowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa lotu statku powietrznego wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie oraz podejmowanie stosownych działań mających na celu uruchomienie i przeprowadzenie akcji poszukiwawczo-ratowniczej;
 - 5) alarmowanie oraz uruchamianie sił i środków służby ASAR;
 - 6) w przypadku uruchomienia akcji/misji poszukiwawczo-ratowniczej – realizować zadania zgodnie z Instrukcją Operacyjną ARCC oraz Planem ASAR.
8. KZ ZR OKW COP-DKP sprawuje nadzór nad zbiorem i opracowaniem informacji radiolokacyjnej o sytuacji powietrznej nad terytorium RP.
9. Do obowiązków KZ ZR OKW COP-DKP w zakresie zabezpieczenia lotów z najważniejszymi osobami w państwie należy:
- 1) analiza strefy rozpoznania radiolokacyjnego pod kątem zabezpieczenia przelotu statku powietrznego wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie w strefie odpowiedzialności;
 - 2) podejmowanie decyzji o włączeniu dodatkowych środków radiolokacyjnych w celu zapewnienia ciągłej strefy rozpoznania radiolokacyjnego do zabezpieczenia lotu statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie;

- 3) meldowanie Szefowi Zespołu Dyżurnego DZB COP-DKP o wykryciu i śledzeniu statku powietrznego wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 4) nadzór nad terminowym wykryciem i identyfikacją oraz śledzeniem statków powietrznych wykonujących lot z najważniejszymi osobami w państwie przez podległe ODN/MJDOP/RODN;
 - 5) kierowanie rozpoznaniem radiolokacyjnym w celu zapewnienia ciągłości śledzenia statku powietrznego, wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie, przez podległe ODN/MJDOP/RODN w ich sektorach odpowiedzialności;
 - 6) meldowanie Szefowi Zespołu Dyżurnego DZB COP-DKP o braku możliwości śledzenia statku powietrznego wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie przez dostępne środki rozpoznania radiolokacyjnego;
 - 7) meldowanie Szefowi Zespołu Dyżurnego DZB COP-DKP o zagrożeniach dla lotu statku powietrznego wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie stwarzanych przez inne statki powietrzne;
 - 8) prowadzenie dokumentacji obiektywnej kontroli lotu (OKL) dotyczącej realizacji lotu z najważniejszymi osobami w państwie.
10. DDZB ODN/MJDOP/RODN monitoruje lot statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie wykonywany w sektorze odpowiedzialności ODN/MJDOP/RODN.
 11. Do obowiązków osób funkcyjnych wymienionych w ust. 10 należy:
 - 1) stawianie zadań podległym osobom funkcyjnym w zakresie użycia sił i środków w celu zabezpieczenia lotów z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 2) monitorowanie przebiegu lotów statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie wykonywanych w sektorze odpowiedzialności ODN/MJDOP/RODN;
 - 3) meldowanie DDOP COP-DKP o każdym przypadku zagrożenia dla statków powietrznych wykonujących loty z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 4) meldowanie DDOP COP-DKP o startach, lądowaniach oraz sytuacjach szczególnych na pokładach statków powietrznych wykonujących loty z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 5) stała znajomość statusu miejsc przystosowanych do operacji startu i lądowania oraz ich gotowości do zabezpieczenia lotów statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie wykonywanych w sektorze odpowiedzialności ODN/MJDOP/RODN.
 12. Dyżurny Operacyjny Zespołu Rozpoznania ODN (DO ZR ODN) / Dyżurny Operacyjny Grupy Rozpoznania i Identyfikacji MJDOP (DO GRiI MJDOP) / Dyżurny Operacyjny Zespołu Rozpoznania i Identyfikacji RODN (DO ZRiI RODN) odpowiada za zbiór i opracowanie informacji radiolokacyjnej w sektorze odpowiedzialności ODN/RODN/MJDOP.
 13. Do obowiązków osób funkcyjnych wymienionych w ust. 12 należy:
 - 1) przyjmowanie od organów SRL poprzez Dyżurnego Operacyjnego ZKŚW ODN / GKŚW MJDOP / ZD RODN informacji o planowanych lotach statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie i analizowanie planowanych tras przelotu;
 - 2) prowadzenie analizy strefy rozpoznania radiolokacyjnego w celu zabezpieczenia lotów statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie oraz wnioskowanie do KZ ZR OKW o włączenie dodatkowych stacji radiolokacyjnych, jeżeli wymaga tego sytuacja;
 - 3) terminowe wykrywanie, identyfikacja i śledzenie statku powietrznego wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 4) meldowanie o braku możliwości ciągłego śledzenia statku powietrznego wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie;

- 5) terminowe przekazywanie i przyjmowanie od sąsiednich ODN/MJDOP/RODN danych dotyczących wykrycia przez własne środki radiolokacyjne lotów statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie oraz potwierdzanie ich przyjęcia z chwilą przekroczenia granicy sektora odpowiedzialności;
 - 6) meldowanie osobom funkcyjnym wymienionym w ust. 10 i KZ ZR OKW o prowadzeniu statków powietrznych wykonujących loty z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 7) meldowanie osobom funkcyjnym wymienionym w ust. 10 i KZ ZR OKW o każdym przypadku zagrożenia bezpieczeństwa statków powietrznych wykonujących loty z najważniejszymi osobami w państwie.
14. DO ZKŚW ODN / DO GKŚW MJDOP / DO ZD RODN odpowiada za proces koordynacji działań prowadzonych z użyciem lotnictwa oraz nadzór nad punktami naprowadzania w swoim sektorze odpowiedzialności.
 15. Do obowiązków DO ZKŚW ODN / DO GKŚW MJDOP / DO ZD RODN należy:
 - 1) współpraca z właściwym wojskowym lotniskowym organem służb ruchu lotniczego (LOSRL) w zakresie wymiany informacji o planowanych przelotach statków powietrznych wykonujących loty z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 2) nadzorowanie przelotu statku powietrznego wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 3) informowanie starszego dyżurnego / podoficera specjalisty (ruchu lotniczego) DZB COP-DKP o przebiegu lotów z najważniejszymi osobami w państwie na podstawie informacji uzyskanych od organów ATS;
 - 4) stawianie zadań podległym punktom naprowadzania do zabezpieczenia przelotu z najważniejszymi osobami w państwie oraz skoordynowanie przelotu przez aktywne elastyczne elementy przestrzeni powietrznej, współpraca z LOSRL w zakresie pozyskiwania informacji o startach i lądowaniach statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie oraz meldowanie osobom funkcyjnym wymienionym w ust. 10, zbieranie informacji z LOSRL o statusie operacyjnym lotnisk startu, lądowania oraz zapasowych.
 16. Do obowiązków DO SKL ODN / DO GKL MJDOP / DO RODN należy:
 - 1) nadzorowanie przelotu statku powietrznego wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 2) monitorowanie warunków atmosferycznych na lotnisku docelowym, lotniskach zapasowych oraz trasie przelotu;
 - 3) meldowanie do Dyżurnego Operacyjnego DO ZKŚW ODN/ DO GKŚW MJDOP/ DO ZD RODN o każdym przypadku zagrożenia statków powietrznych wykonujących loty z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 4) prowadzenie ciągłego nasłuchu na częstotliwości niebezpieczeństwa.
 17. Dowódca Dyżurnej Zmiany Bojowej RLP, prdz, SKRL AVIA w ramach zabezpieczenia przelotów statków powietrznych wykonujących loty z najważniejszymi osobami w państwie realizuje następujące zadania:
 - 1) włącza dodatkowe środki radiolokacyjne na polecenie otrzymane od Dyżurnego Operacyjnego ZR ODN/ DRiI MJDOP/ ZRiI RODN;
 - 2) nadzoruje właściwe wykrywanie, śledzenie i określanie parametrów charakterystyki statków powietrznych wykonujących loty z najważniejszymi osobami w państwie.
 18. Starszy dyżurny / podoficer specjalista (ruchu lotniczego) DZB COP-DKP prowadzi i zbiera oraz analizuje i dystrybuuje informacje dotyczące lotów i przelotów statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie.
 19. Do obowiązków starszego dyżurnego / podoficera specjalisty (ruchu lotniczego) należy:

- 1) przekazywanie informacji o planowanym locie z najważniejszymi osobami w państwie wojskowym organom ATS danego lotniska;
- 2) współpraca z organami ATS lotniska wojskowego w zakresie wymiany informacji o locie statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie;
- 3) współpraca z AMC Polska w zakresie zabezpieczenia lotów statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie;
- 4) prowadzenie korespondencji radiowej z załogami wykonującymi loty z najważniejszymi osobami w państwie.

§ 8.

Zadania służby ruchu lotniczego

1. Wojskowe oraz cywilne organy ATS zapewniają służby ruchu lotniczego dla lotu z najważniejszymi osobami w państwie, zgodnie z przepisami właściwymi dla określonej przestrzeni powietrznej.
2. Wojskowe i cywilne organy ATS są zobowiązane do wzajemnej wymiany informacji mających wpływ na przebieg lotu statków powietrznych SZ RP z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie.
3. Informację o planowanym locie statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie, któremu ma zostać nadany status HEAD, cywilnym organom ATS przekazuje Komendant SOP.
4. Informację o planowanym locie z najważniejszymi osobami w państwie (oznaczonym statusem HEAD) wojskowym organom ATS danego lotniska przekazuje DZB COP-DKP.
5. Szef Zespołu Dyżurnego DZB COP-DKP współpracuje bezpośrednio z SUP ATM w zakresie zapewnienia służb ruchu lotniczego oraz wymiany informacji o statku powietrznym z najważniejszymi osobami w państwie przez cywilne organy ATS.
6. Organy ATC lotniska wojskowego zapewniają służby ruchu lotniczego statkowi powietrznemu, wykonującemu lot z najważniejszymi osobami w państwie (oznaczonemu statusem HEAD), zgodnie z postanowieniami INOP organu ATC.
7. Organy ATC lotniska wojskowego w czasie zabezpieczenia lotu z najważniejszymi osobami w państwie:
 - 1) współpracują ze starszym dyżurnym/podoficerem specjalistą (ruchu lotniczego) DZB COP-DKP oraz funkcjonariuszem SOP w zakresie wymiany informacji o locie statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie i jego przebiegu, w szczególności dotyczących:
 - a) przewidywanych lub zaistniałych opóźnień startów lub lądowań wynikłych z przyczyn operacyjnych lub spowodowanych warunkami atmosferycznymi (np. opad śniegu, spadek widzialności czy nagłe załamanie pogody),
 - b) wszystkich istotnych sytuacji mających lub mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu,
 - c) ograniczeń związanych z operacyjnym wykorzystaniem lotniska wojskowego;
 - 2) współpracują z innymi cywilnymi i wojskowymi organami ATS w zakresie wymiany informacji dotyczących realizacji lotu z najważniejszymi osobami w państwie (o statusie HEAD);
 - 3) organ TWR współpracuje z funkcjonariuszem SOP w zakresie związanym z bezpieczeństwem operacji statku powietrznego na polu ruchu naziemnego lotniska wojskowego.
8. Do obowiązków personelu BOZ lotniska wojskowego należy:
 - 1) współpraca z organami ATS oraz organami systemu dowodzenia OP RP w zakresie związanym z realizacją lotu statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 2) współpraca z AMC Polska w zakresie dotyczącym aktualnych i planowanych ograniczeń w dostępności przestrzeni powietrznej.

§ 9. Zabezpieczenie łączności i UL

1. Zabezpieczenie łączności i UL podczas wykonywania lotów statków powietrznych SZ RP z najważniejszymi osobami w państwie realizowane jest na podstawie oficjalnych i aktualnie obowiązujących publikacji oraz informacji dotyczących:
 - 1) cywilnych oraz wojskowych lotnisk krajowych;
 - 2) cywilnych oraz wojskowych lotnisk zagranicznych;
 - 3) lądowisk;
 - 4) IMSL.
2. Zasady wykorzystania oraz organizacji systemu lotniczej łączności radiowej zawarte są w obowiązującej *Instrukcji organizacji lotniczej łączności radiowej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej* zwanej dalej *IOLLR*.
3. Radiostacje lotnicze wyznaczone do prowadzenia korespondencji radiowej z załogą statku powietrznego wykonującego lot z najważniejszymi osobami w państwie powinny posiadać możliwość pracy w pasmach VHF/UHF. Wymagane jest zapewnienie rejestracji prowadzonej korespondencji i czasu.
4. Podczas wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie poza granice kraju do prowadzenia korespondencji radiowej z załogami samolotów w ramach realizowanego nadzoru przez DZB COP-DKP wykorzystuje się radiostacje HF. Zasady wykorzystania łączności HF określone są w obowiązującej *IOLLR* oraz w *Procedurach funkcjonowania systemu łączności radiowej HF z samolotami realizującymi loty poza granicami kraju*. Łączność HF z załogami podlega rejestracji.
5. W przypadku braku możliwości nawiązania łączności poprzez środki łączności radiowej HF wykorzystuje się terminale satelitarne SAT (w przypadku dostępności na statku powietrznym), zgodnie z zasadami określonymi w obowiązujących *Procedurach wykorzystania środków łączności satelitarnej do łączności z samolotami realizującymi loty poza granicami kraju*.

§ 10.

Meteorologiczne zabezpieczenie

1. Meteorologiczne zabezpieczenie lotów z najważniejszymi osobami w państwie zapewnia wojskowa lub cywilna służba meteorologiczna w zależności od aktualnie wykorzystywanego lotniska/lądowiska. Na lotnisku współużytkowanym meteorologiczne zabezpieczenie realizowane jest poprzez wojskową służbę meteorologiczną. Na cywilnych lotniskach krajowych i lotniskach zagranicznych meteorologiczne zabezpieczenie realizują właściwe komórki służby meteorologicznej.
2. Meteorologiczne zabezpieczenie lotów statków powietrznych SZ RP z najważniejszymi osobami w państwie organizowane jest na podstawie zapotrzebowania na przydzielenie transportu lotniczego lub po otrzymaniu informacji/zapotrzebowania na lot.
3. Meteorologiczne zabezpieczenie lotów statków powietrznych SZ RP z najważniejszymi osobami w państwie realizuje zmiana dyżurna SSH SZ RP.
4. Do obowiązków St. ZD SSH SZ RP w zakresie meteorologicznego zabezpieczenia lotów statków powietrznych SZ RP z najważniejszymi osobami w państwie należy:
 - 1) opracowanie lotniczej prognozy pogody do podjęcia decyzji o realizacji lotów;
 - 2) opracowanie ostrzeżeń o NZP lub WA zagrażających bezpieczeństwu lotów i przekazywanie ich DDOP COP-DKP, Szefowi Zespołu Dyżurnego DZB COP-DKP, DSO DG RSZ oraz dowódcy statku powietrznego poprzez DML lub specjalistę służby meteorologicznej;
 - 3) kierowanie meteorologicznym zabezpieczeniem przez zaangażowanie do tego zadania zmian dyżurnych wojskowych komórek meteorologicznych;
 - 4) przeprowadzanie konsultacji meteorologicznej z osobami funkcyjnymi biorącymi udział w zabezpieczeniu lotu;
 - 5) opracowanie dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego i przekazanie ich dowódcy statku powietrznego poprzez DML, specjalistę służby meteorologicznej lub innymi dostępnymi środkami łączności;
 - 6) współpraca z krajowymi cywilnymi komórkami służby meteorologicznej w zakresie meteorologicznego zabezpieczenia lotów.
5. Do obowiązków DML w zakresie meteorologicznego zabezpieczenia lotów statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie należy:
 - 1) znajomość planów lotów;
 - 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 St. ZD SSH SZ RP;
 - 4) przekazanie St. ZD SSH SZ RP potwierdzenia otrzymania i przekazania dowódcy statku powietrznego dokumentacji, o której mowa w pkt 3.
6. W celu pozyskania danych i informacji meteorologicznych z lotnisk/lądowisk poza granicami kraju nieprzekazujących danych do wymiany międzynarodowej mają zastosowanie poniższe procedury pozyskiwania informacji meteorologicznych w zakresie niezbędnym do realizacji lotów:
 - 1) po otrzymaniu informacji o planowanym locie statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie, Szef SSH SZ RP sprawdza dostępność danych meteorologicznych niezbędnych do meteorologicznego zabezpieczenia przelotu na lotniska podane w zgłoszeniu;

- 2) w przypadku braku danych z lotnisk/lądowisk docelowych i zapasowych (lotnisk/lądowisk międzylądowania) w sieciach wymiany danych meteorologicznych Szef SSH SZ RP pozyskuje niezbędne informacje meteorologiczne, ze stanowisk dowodzenia państw sąsiednich niebędących w NATO, przy współpracy z DDOP COP-DKP;
 - 3) w przypadku braku możliwości pozyskania danych meteorologicznych, dowódca jednostki realizującej lot, na wniosek Szefa SSH SZ RP, występuje do organizującego lot z propozycjami zmiany lotnisk/lądowisk, z powiadomieniem Dowódcy Generalnego RSZ;
 - 4) w przypadku braku zgody organizującego lot na propozycję zmiany lotniska/lądowiska lądowania lotu się nie realizuje.
7. Podczas organizacji i realizacji meteorologicznego zabezpieczenia dla wyznaczonych do przyjęcia statków powietrznych SZ RP z najważniejszymi osobami w państwie lotnisk i lądowisk lub IMSL, na których nie ma etatowego personelu służby meteorologicznej, na terytorium RP obowiązują następujące zasady:
- 1) Szef SSH SZ RP wyznacza skład MZM z SSH SZ RP lub specjalistycznie podległych komórek służby meteorologicznej, w celu realizacji zadań związanych z zabezpieczeniem przelotu;
 - 2) za meteorologiczne zabezpieczenie lotu statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie, ze startem i lądowaniem na lądowisku lub IMSL, odpowiada St. ZD SSH SZ RP przy współpracy z:
 - a) dowódcą statku powietrznego realizującego przelot,
 - b) DDOP COP-DKP,
 - c) koordynatorem ds. lotniczych (jeśli został wyznaczony),
 - d) dyżurnym meteorologiem lotniska (startu),
 - e) specjalistą służby meteorologicznej na IMSL;
 - 3) do obowiązków St. ZD SSH SZ RP w zakresie realizacji meteorologicznego zabezpieczenia w czasie planowania lotu należy:
 - a) opracowanie prognozy pogody niezbędnej do podjęcia decyzji o realizacji lotu,
 - b) przeprowadzenie, na żądanie, konsultacji meteorologicznej z realizatorem lotu;
 - 4) do obowiązków St. ZD SSH SZ RP w zakresie realizacji meteorologicznego zabezpieczenia w czasie bezpośredniego przygotowania do lotu należy:
 - a) przeprowadzenie konsultacji meteorologicznej z osobami funkcyjnymi biorącymi udział w meteorologicznym zabezpieczeniu lotu,
 - b) opracowanie dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego i przekazanie ich dowódcy statku powietrznego przez specjalistę służby meteorologicznej środkami łączności ustalonymi z dowódcą statku powietrznego podczas konsultacji meteorologicznej,
 - c) w przypadku nagłego pogorszenia się warunków atmosferycznych, w stosunku do wcześniej prognozowanych, lub wystąpienia NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu na trasie lotu lub na lądowisku/IMSL, natychmiastowe przekazanie tej informacji do: DDOP COP-DKP, koordynatora ds. lotniczych, specjalisty służby meteorologicznej, DSO DG RSZ oraz OO SOP i koordynatora wylotu,
 - d) jeżeli start odbywa się z lądowiska/IMSL, 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;

- 5) do obowiązków dyżurnego meteorologa lotniska (startu) w zakresie realizacji meteorologicznego zabezpieczenia lotu statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie z lądowaniem na lotnisku, lądowisku lub IMSL, na których nie ma etatowego personelu służby meteorologicznej, należy:
 - a) realizowanie wszystkich poleceń St. ZD SSH SZ RP w zakresie meteorologicznego zabezpieczenia lotu,
 - b) przekazanie dowódcy statku powietrznego otrzymanej drogą elektroniczną (faksem) od St. ZD SSH SZ RP dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego,
 - c) udostępnienie na wniosek dowódcy statku powietrznego zobrazowania dodatkowych danych meteorologicznych,
 - d) odnotowanie w książce udzielonych i otrzymanych informacji faktów dotyczących przekazania dowódcy statku powietrznego dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego, a także dodatkowych danych meteorologicznych, z którymi był zapoznany,
 - e) przekazanie St. ZD SSH SZ RP potwierdzenia otrzymania i przekazania dowódcy statku powietrznego dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego;
- 6) do obowiązków dowódcy statku powietrznego w zakresie realizacji zabezpieczenia meteorologicznego podczas lotu z najważniejszymi osobami w państwie, należy:
 - a) posiadanie i przeanalizowanie dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego,
 - b) zapoznanie się i przeanalizowanie dodatkowych danych meteorologicznych,
 - c) przeprowadzenie telefonicznej konsultacji meteorologicznej ze St. ZD SSH SZ RP,
 - d) jeżeli start odbywa się z lądowiska/IMSL, na którym nie ma możliwości odebrania w formie elektronicznej lub faksem dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego na lot – przeprowadzenie szczegółowej telefonicznej konsultacji meteorologicznej ze St. ZD SSH SZ RP;
- 7) do obowiązków koordynatora ds. lotniczych w zakresie realizacji meteorologicznego zabezpieczenia lotu statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie, należy:
 - a) przeprowadzenie konsultacji meteorologicznej ze St. ZD SSH SZ RP,
 - b) znajomość stanu warunków atmosferycznych na lądowisku/IMSL przekazywanych przez specjalistę służby meteorologicznej,
 - c) w przypadku nagłego pogorszenia się warunków atmosferycznych lub wystąpienia niebezpiecznych zjawisk pogody, które nie były prognozowane dla lotniska, lądowiska lub innego miejsca startu i lądowania, natychmiastowe telefoniczne przekazanie informacji do DDOP COP-DKP lub Szefa Zespołu Dyżurnego DZB COP-DKP;
- 8) do obowiązków DDOP COP-DKP w zakresie realizacji meteorologicznego zabezpieczenia lotu należy:
 - a) przeprowadzenie konsultacji meteorologicznej ze St. ZD SSH SZ RP,
 - b) w przypadku otrzymania informacji o nagłym pogorszeniu się warunków atmosferycznych lub wystąpieniu NZP na trasie lotu lub na lądowisku/IMSL natychmiastowe przekazanie jej dowódcy statku powietrznego dostępnymi środkami łączności, wraz z aktualnymi warunkami atmosferycznymi na najbliższych lotniskach zapasowych;
- 9) do obowiązków specjalisty służby meteorologicznej w zakresie realizacji meteorologicznego zabezpieczenia lotu statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie, należy:

- a) wykonywanie wszystkich poleceń St. ZD SSH SZ RP w zakresie meteorologicznego zabezpieczenia lotu,
 - b) określanie stanu WA na lądowisku lub IMSL,
 - c) przeprowadzenie konsultacji meteorologicznej ze St. ZD SSH SZ RP,
 - d) otrzymane ostrzeżenia o NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu od St. ZD SSH SZ RP niezwłocznie przekazywać do koordynatora ds. lotniczych,
 - e) przekazywanie St. ZD SSH SZ RP informacji meteorologicznych uzyskanych od załóg statków powietrznych realizujących lot,
 - f) przekazywanie dowódcy statku powietrznego niezbędnej dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego opracowanego przez St. ZD SSH SZ RP.
8. Meteorologiczne zabezpieczenie lotów statków powietrznych SZ RP z najważniejszymi osobami w państwie wykonujących lot do rejonu PKW/PJW oraz do rejonów niebezpiecznych realizowane jest przez zmianę dyżurną SSH SZ RP.
9. Za meteorologiczne zabezpieczenie lotów statków powietrznych SZ RP w rejonie PKW/PJW na lotniskach i lądowiskach, na których pełnią służbę komórki służby meteorologicznej SZ RP, odpowiada szef danej komórki.
10. Do obowiązków szefa komórki meteorologicznej w zakresie meteorologicznego zabezpieczenia lotów statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW należy:
- 1) realizacja meteorologicznego zabezpieczenia;
 - 2) znajomość planu lotu statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie;
 - 3) opracowanie lotniczej prognozy pogody do podjęcia decyzji o realizacji lotu;
 - 4) ostrzeganie o NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu;
 - 5) przeprowadzanie konsultacji meteorologicznej z osobami funkcyjnymi biorącymi udział w zabezpieczeniu lotu;
 - 6) opracowanie dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego i przekazanie ich dowódcy statku powietrznego dostępnymi środkami łączności;
 - 7) współudział w meteorologicznym zabezpieczeniu lotu z najważniejszymi osobami w państwie w przypadku wyznaczenia statku powietrznego i załogi przynależnej do innego państwa;
 - 8) współpraca z odpowiednimi służbami meteorologicznymi sił sojusznicych oraz z cywilnymi służbami danego państwa w zakresie meteorologicznego zabezpieczenia lotów z najważniejszymi osobami w państwie.
11. W przypadku nagłego pogorszenia się warunków atmosferycznych, w stosunku do wcześniej prognozowanych, lub wystąpienia NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu na trasie lotu lub na lotnisku/lądowisku, każdy organ biorący udział w zabezpieczeniu lotu zobowiązany jest natychmiast przekazać tę informację do organów utrzymujących łączność z załogą, przedstawiciela SOP i koordynatora wylotu.
12. Zabezpieczenie meteorologiczne lotów statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW organizowane jest na podstawie otrzymanej od służb operacyjnych informacji o locie.
13. W zależności od lotniska lądowania prognozy pogody TAF są opracowywane przez własne komórki meteorologiczne, komórki meteorologiczne państw sojusznicych operujących w rejonie działania PKW/PJW lub przez komórki meteorologiczne danego kraju.

14. W przypadku braku narodowej komórki meteorologicznej na lotnisku/ładowisku, meteorologiczne zabezpieczenie realizowane jest przez dostępne sojusznicze komórki meteorologiczne.
15. W sprawach nieunormowanych niniejszą *Instrukcją* obowiązują przepisy zawarte w obowiązującej *Instrukcji meteorologicznego zabezpieczenia lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (IMZL)*.

§ 11.

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

1. Dowódca Operacyjny RSZ odpowiada za:
 - 1) przekazanie otrzymanych od Dowódcy Generalnego RSZ oraz pozyskanych od organizującego lot danych w zakresie planowanego lotu do dowódcy PKW/PJW;
 - 2) postawienie zadania dowódcy PKW/PJW w formie zarządzenia operacyjnego dotyczącego realizacji lotów przy użyciu statków powietrznych znajdujących się w podporządkowaniu dowódcy PKW/PJW;
 - 3) monitorowanie realizacji lotów w rejonie PKW/PJW;
 - 4) akceptację planu przebiegu wizyty oraz szczegółowego planu przelotów w rejonie PKW/PJW, zameldowanych przez dowódcę PKW/PJW;
 - 5) współpracę z osobami i instytucjami odpowiedzialnymi za organizację lotów;
 - 6) nadzór nad pozyskaniem materiałów rozpoznawczych z rejonu PKW/PJW i przekazanie do SOP oraz Dowódcy Generalnego RSZ, w przypadku wykonywania lotów w rejon PKW/PJW statkami powietrznymi będącymi w jego dyspozycji;
 - 7) rekomendowanie możliwości realizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW organizującemu lot oraz SOP w zależności od występujących w danym czasie zagrożeń;
 - 8) ubezpieczenie załóg statków powietrznych wykonujących lot w rejon PKW/PJW, na podstawie pisemnego zgłoszenia przez właściwego dowódcę jednostki.
2. Dowódca PKW/PJW odpowiada za:
 - 1) poinformowanie Dowództwa Sił Sojuszniczych o planowanej wizycie i locie z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie działania PKW/PJW oraz prowadzenie uzgodnień;
 - 2) wyznaczenie osoby odpowiedzialnej za koordynację organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie z właściwym dowódcą sojuszniczym;
 - 3) opracowanie planu przebiegu wizyty oraz szczegółowego planu przelotów w rejonie PKW/PJW oraz przesłanie do Dowódcy Operacyjnego RSZ do akceptacji;
 - 4) realizację zabezpieczenia lotu z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW;
 - 5) zapewnienie realizacji zadań w przestrzeni powietrznej;
 - 6) postawienie zadań podległym osobom funkcyjnym w zakresie użycia sił i środków w celu zabezpieczenia lotów;
 - 7) nadzór nad działalnością podległych sił i środków w zakresie zabezpieczenia lotu w rejonie PKW/PJW;
 - 8) dostarczenie do Dowództwa Operacyjnego RSZ materiałów rozpoznawczych, aktualnych SPINS, CSAR oraz obowiązujących procedur lotniczych w rejonie PKW/PJW;
 - 9) organizację zabezpieczenia meteorologicznego lotu w rejonie PKW/PJW (jeśli jest zapewniona służba meteorologiczna);
 - 10) organizację współdziałania z przedstawicielami SOP.
3. Służby operacyjne podległe dowódcy PKW/PJW w zakresie zabezpieczenia lotów najważniejszych osób w państwie odpowiadają za:
 - 1) zbieranie i dystrybucję informacji o stanie przygotowania sił i środków wyznaczonych do zabezpieczenia lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW;
 - 2) zbieranie i analizę informacji o zagrożeniu lotu statku powietrznego;

- 3) zbieranie, aktualizowanie i dystrybucję bieżącej informacji rozpoznawczej oraz meteorologicznej z PKW/PJW;
 - 4) monitorowanie oraz przekazywanie bieżącej informacji o stanie realizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie do DSO DO RSZ;
 - 5) podjęcie działań mających na celu zapewnienie jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa lotu;
 - 6) uruchamianie i nadzór nad przebiegiem akcji ratowniczej w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego;
 - 7) natychmiastowe przekazywanie informacji do właściwych przełożonych i przedstawicieli SOP w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego.
4. Zabezpieczenie meteorologiczne lotów statków powietrznych SZ RP z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW realizowane jest zgodnie z § 10 ust. 8-14.
 5. Podczas organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW realizator lotów wykonuje swoje obowiązki zgodnie z § 13.

Rozdział IV

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

§ 12. Zasady ogólne

1. Za organizację lotów statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie, którym może być nadany status HEAD, w jednostce lotniczej odpowiada realizator lotu.
2. Do wykonywania czynności lotniczych związanych z wykorzystaniem statku powietrznego do realizacji lotu z najważniejszymi osobami w państwie uprawnieni są jedynie członkowie personelu lotniczego.
3. W skład personelu lotniczego wchodzi personel latający, naziemny personel lotniczy oraz personel wojskowych lotniskowych organów służb ruchu lotniczego.
4. W skład personelu latającego wykonującego czynności lotnicze związane z wykorzystaniem statku powietrznego do realizacji lotu z najważniejszymi osobami w państwie wchodzi personel kabinowy oraz personel pokładowy, razem stanowiące załogę statku powietrznego, zwaną dalej „załogą”.
5. W czasie wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie, np. w rejonie PKW/PJW, w skład załogi mogą wchodzić inni specjaliści wyznaczeni przez realizatora lotu lub dowódcę PKW/PJW do realizacji zadania.
6. Personel latający uprawniony do wykonywania czynności lotniczych na pokładach statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie wyznacza realizator lotu w rozkazie w sprawie organizacji szkolenia lotniczego, z zastrzeżeniem ust. 11.
7. Realizator lotu wyznacza skład załogi, w tym dowódcę statku powietrznego, zgodnie z obowiązującym *Regulaminem lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, zwanym dalej *RL*.
8. Realizator lotu wyznacza i powiadamia w sposób ustalony załogi do lotów z najważniejszymi osobami w państwie z odpowiednim wyprzedzeniem i w terminie zapewniającym właściwe ich przygotowanie, z zachowaniem najwyższych standardów wynikających z zasad zarządzania zasobami załogi (CRM*).
9. W celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu oraz bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego dowódca statku powietrznego jest upoważniony do:
 - 1) zobowiązania, w razie konieczności, innych członków załogi do wykonywania czynności nienależących do ich zakresu obowiązków, pod warunkiem, że ich wiedza i umiejętności pozwalają na wykonywanie takich czynności;
 - 2) wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego – niezależnie od ich stopnia wojskowego/resortowego oraz statusu.
10. Wszystkie osoby obecne na pokładzie statku powietrznego, niezależnie od ich stopnia wojskowego/resortowego oraz statusu, są zobowiązane wypełniać polecenia dowódcy statku powietrznego.
11. Do wykonania lotu z najważniejszymi osobami w państwie dopuszcza się tylko załogi w pełnym składzie, posiadające ważne pozytywne orzeczenia lotniczo-lekarskie o zdolności do służby w powietrzu, ważne komisyjnie zdane egzaminy z wiedzy stosowanej, uprawnienia, dopuszczenia i kontrole w locie, zgodnie z obowiązującymi programami szkolenia i instrukcjami oraz ważne wykonane treningi wysokościowo-ratownicze.
12. Załoga wyznaczona do wykonania lotu z najważniejszymi osobami w państwie musi spełniać następujące warunki:
 - 1) dowódca statku powietrznego:
 - a) posiadać co najmniej 1 klasę pilota na samolotach lub śmigłowcach (odpowiednio),

* CRM – Crew Resource Management – zarządzanie zasobami załogi.

- b) posiadać nalot na typie statku powietrznego dopuszczonego do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie – co najmniej 250 godzin,
- c) posiadać odpowiednie predyspozycje osobowościowe do realizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie;

2) drugi pilot:

- a) posiadać co najmniej 2 klasę pilota na samolotach lub śmigłowcach (odpowiednio),
- b) posiadać nalot na typie statku powietrznego dopuszczonego do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie – co najmniej 150 godzin,
- c) posiadać odpowiednie predyspozycje osobowościowe do realizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie;

3) pozostali członkowie załogi:

- a) posiadać ważne uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania czynności lotniczych na pokładzie statku powietrznego,
- b) posiadać odpowiednie predyspozycje osobowościowe do realizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie.

Szczegółowe wymogi dla personelu latającego określa realizator lotów w Instrukcji Operacyjnej jednostki. Oceny predyspozycji osobowościowych personelu latającego dokonuje organ właściwy do spraw orzecznictwa lotniczo-lekarskiego.

13. W przypadku wdrożenia do użytkowania w SZ RP nowego typu statku powietrznego, przeznaczonego do wykonywania lotów jako wojskowy specjalny transport lotniczy, decyzję o dodatkowych wymogach oraz wyższym, minimalnym nalocie członków załogi na nowym typie statku powietrznego podejmuje Dowódca Generalny RSZ.
14. Do wykonania lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie niebezpieczne realizator lotu wyznacza załogi mające największe doświadczenie lotnicze oraz przygotowanie taktyczno-bojowe.
15. Do wykonania lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW uznanych za strefę działań wojennych, poza wymogami zawartymi w ust. 12, realizator lotu wyznacza załogi zgrane i mające doświadczenie w lotach bojowych. Szczegółowe wymogi w zakresie doświadczenia określa każdorazowo dowódca PKW/PJW.
16. Personel pokładowy może wykonywać loty maksymalnie na trzech typach statków powietrznych.
17. Każdy członek załogi jest odpowiedzialny za osobiste przygotowanie do lotu, zgodnie z zasadami określonymi w obowiązującej *IOL*, oraz należyte wykonywanie powierzonych mu obowiązków.
18. Każdy członek załogi musi znać i stosować zasady współpracy w załodze oraz procedury określone dla typu statku powietrznego, na którym wykonuje zadanie.
19. W czasie realizacji zadania lotniczego HEAD, członkowie załogi nie mogą oddalać się od miejsca pełnienia swoich obowiązków bez wiedzy i zgody dowódcy statku powietrznego.
20. Przed przystąpieniem do wykonywania czynności lotniczych (służbowych) i w czasie realizacji zadania lotniczego związanego z wykonywaniem lotu kategorycznie zabrania się załodze spożywania jakichkolwiek napojów alkoholowych, środków odurzających oraz innych środków zaburzających świadomość, a także przebywania pod ich wpływem.
21. Załodze statku powietrznego zabrania się zabierania na pokład statku powietrznego jakichkolwiek listów, paczek oraz innych przedmiotów, niewykazanych w zapotrzebowaniu na lot i niebędących bagażem podręcznym.
22. Zabrania się wejścia pasażerów na pokład statku powietrznego, jeżeli na pokładzie nie ma członków załogi.

23. Wstęp do kabiny pilotów mają tylko członkowie personelu kabinowego i szef pokładu.

§ 13. Obowiązki realizatora lotu

1. Realizator lotu wykonuje swoje obowiązki zgodnie z obowiązującą w lotnictwie SZ RP *IOL*.
2. Realizator lotu dokonuje niezbędnych uzgodnień z organizującym lot oraz SOP, a także według potrzeb z ŻW, w zakresie realizacji i zabezpieczenia lotu, a w szczególności:
 - 1) uzgadnia i przekazuje w formie pisemnej/elektronicznej lotniska/lądowiska startu i lądowania, inne miejsca startu i lądowania oraz proponuje lotniska/lądowiska zapasowe;
 - 2) przesyła do SOP imienny wykaz członków załogi oraz skład MZM wyznaczonego przez Szefa SSH SZ RP wraz z numerami PESEL.
3. Realizator lotu dokonuje każdorazowo analizy ryzyka planowanego lotu z najważniejszymi osobami w państwie i osobiście potwierdza swoim podpisem opracowaną kartę szacowania ryzyka.
4. Podczas planowania lotu w rejonie niebezpiecznym i PKW/PJW realizator lotu występuje do przełożonego w celu pozyskania materiałów rozpoznawczych niezbędnych w procesie planowania i przygotowania lotu, a także współpracuje z DO RSZ, SOP, SKW oraz innymi instytucjami w powyższym zakresie.
5. W przypadku planowania lotów w rejonie PKW/PJW realizator lotu przesyła do Dowództwa Operacyjnego RSZ zgłoszenie członków załogi do ubezpieczenia.
6. Realizator lotu, w zakresie przedsięwzięć związanych z lotami z najważniejszymi osobami w państwie, odpowiada za:
 - 1) określenie w Instrukcji Operacyjnej jednostki szczegółowych wymogów dla personelu latającego w zakresie doświadczenia lotniczego i predyspozycji osobowościowych oraz zasad i terminów wyznaczania załóg;
 - 2) wyznaczenie załogi z odpowiednim wyprzedzeniem i w terminie zapewniającym właściwe jej przygotowanie;
 - 3) zapewnienie warunków do właściwego przygotowania się załogi do lotu;
 - 4) przygotowanie statku powietrznego (zasadniczego i zapasowego), z uwzględnieniem § 17;
 - 5) bezpośrednie przygotowanie sił i środków do realizacji lotu;
 - 6) organizację niezbędnego zabezpieczenia ratowniczo-gaśniczego oraz ochrony statku powietrznego we współpracy z organizującym lot oraz SOP podczas realizacji zadania lotniczego HEAD na IMSL/lądowisku poza terenem jednostek wojskowych;
 - 8) organizację współpracy z właściwymi służbami zabezpieczenia lotów oraz z ŻW, w zakresie organizacji przedsięwzięć prewencyjnych i ochrony IMSL oraz śmigłowca podczas realizacji zadania lotniczego HEAD na terenach jednostek wojskowych.
 - 9) nadzór nad realizacją postawionych zadań i przedsięwzięć związanych z zabezpieczeniem lotu przez podległe siły i środki;
 - 10) znajomość stanu i prognozowanych zmian warunków atmosferycznych, wystąpienia NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu na trasie lotu statku powietrznego oraz ograniczeń z nich wynikających;
 - 11) terminowe przesłanie do DO RSZ wniosków o wydanie zgód dyplomatycznych w przypadku planowania lotów poza granice RP;
 - 12) dokonanie analizy możliwości realizacji lotu w rejonie niebezpiecznym na podstawie pozyskanych materiałów i informacji rozpoznawczych;
 - 13) podjęcie decyzji o możliwości i sposobie wykonania lotu na podstawie:
 - a) zapotrzebowania na lot i informacji otrzymanych od przełożonego,

- b) dostępności statków powietrznych,
 - c) analizy możliwości wykonania zadań przez personel lotniczy,
 - d) możliwości czasowych wykonania zadania,
 - e) oceny warunków atmosferycznych,
 - f) wpływu ukształtowania terenu,
 - g) dostępności elementów przestrzeni powietrznej,
 - h) możliwości nawigatorskiego zabezpieczenia lotów,
 - i) występujących zagrożeń dla realizacji lotów,
 - j) otrzymanych zgód dyplomatycznych i zezwoleń;
- 14) wydanie rozkazu do wykonania zadania lotniczego;
- 15) dokumentowanie procesu planowania, przygotowania i realizacji lotu zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- 16) utrzymanie zapasowego statku powietrznego w MSD (zgodnie z decyzją zarządzającego) w gotowości do lotu z najważniejszymi osobami w państwie, przez co najmniej 1 godzinę od startu zasadniczego statku powietrznego do lotu.
7. Realizator lotu odpowiada za opracowanie *Instrukcji postępowania personelu pokładowego w samolotach (śmigłowcach) jednostki wojskowej.*
8. Podczas organizacji lotu w rejonie PKW/PJW realizator lotu dodatkowo odpowiada za:
- 1) współpracę i koordynację z właściwymi komórkami organizacyjnymi zabezpieczenia lotów w PKW/PJW oraz z organami lotniczymi sił sojuszniczych;
 - 2) uaktualnienie materiałów rozpoznawczych, SPINS, CSAR oraz procedur lotniczych w rejonie PKW/PJW;
 - 3) podjęcie decyzji o możliwości i sposobie wykonania lotu z najważniejszymi osobami w państwie, poza wyszczególnionymi w ust. 6, na podstawie:
 - a) zapotrzebowania na lot i informacji otrzymanych od Dowódcy Operacyjnego RSZ lub dowódcy PKW/PJW,
 - b) zadań postawionych dowódcy PKW/PJW,
 - c) analizy materiałów rozpoznawczych z teatru PKW/PJW,
 - d) oceny zagrożeń oddziaływania środkami ogniowymi.
9. W uzasadnionych przypadkach realizator lotu rekomenduje wprowadzenie zmian lub odstępianie od realizacji lotu, z powiadomieniem przełożonego, organizującego lot oraz SOP. W przypadku lotów w rejonie PKW/PJW osobą koordynującą w zakresie zmian w planie lotów jest Dowódca Operacyjny RSZ.
10. Podczas organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w sytuacji kryzysu i czasie wojny realizator lotu stosuje wymogi określone w § 4.

§ 14.

Prawa i obowiązki dowódcy statku powietrznego

1. Dowódcą statku powietrznego jest pilot wyznaczony przez realizatora lotu do pełnienia funkcji dowódcy statku powietrznego.
2. Dowódca statku powietrznego jest zobowiązany wykonywać lot zgodnie z przepisami. 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 procedurach operacyjnych dla typu statku powietrznego, na którym wykonuje zadanie.
4. Obowiązkiem dowódcy statku powietrznego jest sprawdzenie przygotowania do lotu poszczególnych członków załogi oraz niedopuszczenie do wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego przez osobę nieprzygotowaną lub niezdolną do ich realizacji.
5. Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest do przestrzegania czasu startowego, nalotu i odpoczynku członków załogi zgodnie z obowiązującym *RL*.
6. Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest utrzymywać łączność z właściwymi organami SRL lub organami dowodzenia od chwili pierwszego nawiązania łączności przed uruchomieniem silnika (silników) do jego (ich) wyłączenia po zakończeniu lotu, z wyjątkiem braku zasięgu łączności z organami SRL oraz lotów, dla których określono inne procedury utrzymania łączności.
7. Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest:
 - 1) znać możliwości lotno-techniczne pilotowanego statku powietrznego wraz z jego wyposażeniem i uzbrojeniem;
 - 2) użytkować i pilotować statek powietrzny zgodnie z instrukcją jego użytkowania w locie;
 - 3) udzielać (zlecać udzielenie) pasażerom instruktażu z zakresu niezbędnych zasad bezpieczeństwa i posługiwania się urządzeniami tlenowymi i ratowniczymi na pokładzie statku powietrznego;
 - 4) posiadać niezbędne dane dotyczące użytkowania lotniska startu, lotniska lądowania i lotnisk zapasowych;
 - 5) posiadać kompletne i odpowiednie do planowanego lotu dokumenty i wyposażenie;
 - 6) dopilnować, aby członkowie załogi wykonywali czynności na pokładzie statku powietrznego zgodnie z zakresem ich obowiązków;
 - 7) zapoznać się z sytuacją powietrzną w zakresie wykorzystania przestrzeni powietrznej oraz z urządzeniami i pomocami nawigacyjnymi w rejonie wykonywanego lotu;
 - 8) utrzymywać orientację geograficzną;
 - 9) zapoznać się z WA i lotniczą prognozą pogody;
 - 10) podejmować decyzje wynikające z oceny warunków atmosferycznych mających wpływ na wykonanie lotu, umieć rozpoznawać NZP i znać zasady postępowania w przypadku ich napotkania w locie;
 - 11) odtwarzać, nadzorować lub zlecać nadzorowanie odtwarzania gotowości do lotu statku powietrznego na lotnisku (lądowisku, IMSL), na którym brak wyspecjalizowanego personelu w zakresie obsługi danego typu statku powietrznego.
8. Dowódca statku powietrznego w zakresie zabezpieczenia meteorologicznego lotu z najważniejszymi osobami w państwie ma obowiązek:

- 1) zapoznać się z dokumentacją lotniczo-meteorologiczną lub komunikatem meteorologicznym;
 - 2) ocenić, na podstawie uzyskanych informacji meteorologicznych, wpływ stanu i prognozowanych zmian WA na planowany lot i ustalić warianty działania w razie nagłego pogorszenia się pogody na trasie lotu i w rejonie miejsca lądowania;
 - 3) odebrać od DML lotniska startu dokumentację lotniczo-meteorologiczną lub komunikat meteorologiczny na lot i zapoznać się z jego treścią, w przypadku gdy start odbywa się z lotniska (lądowiska), na którym nie ma komórki służby meteorologicznej, zapoznać się z aktualną prognozą pogody na lot oraz WA po jego trasie w SSH SZ RP (wykorzystując dostępne środki łączności), a jeżeli istnieje taka możliwość – odebrać dokumentację dostępnymi środkami łączności;
 - 4) w przypadku startu z lotniska cywilnego pobrać dokumentację lotniczo-meteorologiczną na lot z komórki cywilnej służby meteorologicznej oraz dokonać konsultacji telefonicznej ze St. ZD SSH SZ RP;
 - 5) określić stan WA po starcie i na podejściu do lądowania oraz na żądanie przekazać krl TWR oraz koordynatorowi ds. lotniczych;
 - 6) w trakcie lotu analizować wszystkie otrzymane informacje meteorologiczne i oceniać ich wpływ na bezpieczeństwo lotu, a informacje o zauważonych NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu niezwłocznie przekazywać na stanowisko kierowania, z którym aktualnie utrzymuje łączność;
 - 7) znać zasady postępowania w przypadku wejścia statku powietrznego w strefę NZP lub WA zagrażających bezpieczeństwu lotu.
9. W czasie lotu na prostej do lądowania dowódca statku powietrznego zobowiązany jest:
- 1) przerwać zniżanie w przypadku:
 - a) niedokładnego obliczenia do lądowania i niemożliwości jego poprawienia,
 - b) pojawienia się w pobliżu statku powietrznego albo na drodze startowej (polu wzlotów) przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu lądowania,
 - c) osiągnięcia wysokości decyzji DA/DH (przy podejściu precyzyjnym), minimalnej wysokości zniżania MDA/MDH (przy podejściu nieprecyzyjnym) i gdy nie jest osiągnięta wymagana widoczność terenu,
 - d) otrzymania instrukcji od organów SRL;
 - 2) zdecydować o wykonaniu powtórnego manewru lub odejściu na lotnisko zapasowe, gdy warunki lotu lub zjawiska pogody nie gwarantują bezpiecznego lądowania.
10. Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania dowódca statku powietrznego zobowiązany jest upewnić się na podstawie dostępnych mu informacji, że warunki atmosferyczne w miejscu planowanego lądowania umożliwiają bezpieczne podejście, lądowanie lub wykonanie manewru jak po nieudanym podejściu.
11. W przypadku gdy statkowi powietrznemu grozi niebezpieczeństwo, dowódca statku powietrznego jest zobowiązany zastosować wszelkie niezbędne środki w celu ratowania pasażerów, personelu pokładowego i kabinowego.
12. W razie uszkodzenia statku powietrznego lub przymusowego lądowania dowódca statku powietrznego wykonuje wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia statku powietrznego oraz zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów, załogi i ładunku.
13. Dowódca statku powietrznego decyduje o:
- 1) konieczności użycia, przez inne osoby niż funkcjonariusze SOP oraz żołnierze ŻW wykonujący zadania ochronne, 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 SOP, żołnierza ŻW – dowódcę ochrony;

- 2) zatrzymaniu do czasu przekazania właściwym organom osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na pokładzie statku powietrznego albo osoby zagrażającej w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie.
14. Dowódca statku powietrznego jest uprawniony do nakazania usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na pokładzie.
15. Dowódca statku powietrznego ma prawo odmowy przewozu statkiem powietrznym osoby, wobec której istnieje uzasadnione przypuszczenie, że jest pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających, jeżeli bezpieczeństwo statku powietrznego lub znajdujących się na nim osób może być zagrożone.
16. W przypadku niewłaściwego zachowania się, naruszenia przepisów przez członków załogi lub pasażerów oraz przy zaistniałych nieprawidłowościach w zabezpieczeniu lotu, dowódca statku powietrznego jest zobowiązany do złożenia pisemnego meldunku realizatorowi lotu.
17. W przypadku złego samopoczucia lub choroby członka załogi dowódca statku powietrznego niezwłocznie melduje o tym realizatorowi lotu, a w przypadku braku możliwości wykonania zadania realizowanego poza MSD – również dysponentowi statku powietrznego lub przedstawicielowi dysponenta statku powietrznego odpowiedzialnemu za organizację lotu. Zadanie realizowane może być po wyznaczeniu i przygotowaniu nowego członka załogi lub po pełnym powrocie do sprawności psychofizycznej niedysponowanego członka załogi.
18. Jeżeli dowódca statku powietrznego nie może podczas lotu wykonywać swoich funkcji osobiście, powinien je przekazać:
 - 1) rezerwowemu dowódcy statku powietrznego – jeżeli na pokładzie statku powietrznego znajduje się rezerwowa załoga (zadania, odpowiedzialność i uprawnienia rezerwowej załogi określi realizator lotu w Instrukcji Operacyjnej jednostki);
 - 2) drugiemu pilotowi;
 - 3) innemu pilotowi, który posiada uprawnienia do wykonywania lotów na tym typie statku powietrznego, a w razie braku takiego pilota – innemu członkowi załogi, którego doświadczenie uzna za najbardziej predysponujące go do pełnienia funkcji dowódcy statku powietrznego.
19. Jeżeli dowódca statku powietrznego nie jest w stanie osobiście przekazać funkcji dowódcy statku powietrznego, przechodzą one na członków załogi w kolejności:
 - 1) rezerwowy dowódca statku powietrznego – jeżeli na pokładzie statku powietrznego znajduje się rezerwowa załoga;
 - 2) drugi pilot;
 - 3) pilot posiadający uprawnienia do wykonywania lotów na tym typie statku powietrznego;
 - 4) nawigator pokładowy;
 - 5) mechanik pokładowy;
 - 6) inny członek i z największym nalotem na tym typie statku powietrznego.
20. Jeżeli lot statku powietrznego został przerwany z powodu wypadku lotniczego lub innej przyczyny, dowódca statku powietrznego pełni swoje funkcje nadal, chyba że realizator lotu zwolni go z tego obowiązku.
21. Jeżeli wskutek wypadku lotniczego dowódca statku powietrznego nie może wykonywać swoich funkcji na ziemi, odpowiednio stosuje się zapisy ust. 18-20.

22. W celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom oraz komfortu pracy załogom statków powietrznych podczas realizacji zadań przewozu pasażerów, dowódca statku powietrznego powinien:
- 1) podczas wykonywania czynności na pokładzie statku powietrznego przed lotem:
 - a) nakazać udzielenie instruktażu pasażerom w zakresie procedur bezpieczeństwa na pokładzie oraz zasad zachowania się obowiązujących w trakcie lotu,
 - b) wstrzymać procedurę kołowania w przypadku niezastosowania się pasażerów do poleceń załogi,
 - c) uzgodnić sposób kontaktu pomiędzy załogą w kokpicie a personelem pokładowym w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa lotu lub pasażerów;
 - 2) podczas wykonywania czynności na pokładzie statku powietrznego w trakcie lotu:
 - a) utrzymywać drzwi od kokpitu (jeżeli statek powietrzny jest wyposażony) w pozycji ZAMKNIĘTE – od rozpoczęcia kołowania aż do zatrzymania statku powietrznego na stoisku (o ile nie jest to sprzeczne z dokumentacją statku powietrznego),
 - b) okresowo składać meldunki o przebiegu lotu do DZB COP-DKP z wykorzystaniem środków łączności radiowej i satelitarnej*, zgodnie z § 9 ust. 3-5,
 - c) zabraniać wstępu do kokpitu osobom nieuprawnionym,
 - d) w przypadku niezastosowania się pasażerów do poleceń dowódcy statku powietrznego podczas lotu, gdy zagraża to bezpieczeństwu załogi, statku powietrznego lub pozostałych pasażerów, poinformować dysponenta statku powietrznego oraz pasażerów i lądować na najbliższym dogodnym lotnisku, po czym złożyć meldunek do DZB COP-DKP, w celu przekazania informacji do SOP, DSO DG RSZ 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).
23. Dowódca statku powietrznego nie rozpoczyna lotu, jeśli stwierdzi, że:
- 1) członkowie personelu kabinowego i/lub personelu pokładowego nie mogą pełnić swojej funkcji;
 - 2) statek powietrzny nie jest odpowiednio przygotowany do wykonania postawionego zadania;
 - 3) na pokładzie statku powietrznego nie znajduje się kompletne wyposażenie wysokościowo-ratownicze oraz inne wyposażenie specjalistyczne, związane z miejscem, czasem, porą roku i sytuacją taktyczną;
 - 4) na pokładzie brakuje kompletnej i aktualnej dokumentacji organizacyjnej, nawigacyjnej i meteorologicznej oraz zgód i zezwoleń, niezbędnych do wykonania lotu zgodnie z obowiązującymi przepisami;
 - 5) WA lub inne czynniki (np. taktyczne) uniemożliwiają bezpieczną realizację zadania zgodnie z obowiązującymi przepisami.

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

§ 15. Obowiązki personelu pokładowego

1. Do wykonania lotu z najważniejszymi osobami w państwie, wojskowym specjalnym transportem lotniczym, wyznacza się personel pokładowy w liczbie niezbędnej do zabezpieczenia i obsługi wszystkich znajdujących się na pokładzie pasażerów (zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz instrukcją 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.
4. Każdy członek personelu pokładowego powinien posiadać ważne uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania czynności lotniczych na pokładzie statku powietrznego zgodnie z obowiązującymi programami szkolenia i instrukcjami.
5. Każdy członek personelu pokładowego musi znać i stosować zasady współpracy w załodze oraz procedury określone w procedurach operacyjnych dla typu statku powietrznego, na którym wykonuje zadanie.
6. Każdy członek personelu pokładowego oraz personel realizujący obsługę recepcyjną, podczas wykonywania czynności służbowych na pokładzie statku powietrznego, muszą mieć na sobie ubiór służbowy oraz identyfikator osobowy.
7. Szczegółowe wymagania i obowiązki personelu pokładowego określa obowiązująca *Instrukcja postępowania personelu pokładowego w samolotach (śmigłowcach) jednostki wojskowej*.
8. W celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom oraz komfortu pracy załogom statków powietrznych podczas przewozu pasażerów, szef pokładu, w trakcie wykonywania przed lotem czynności na pokładzie statku powietrznego, powinien:
 - 1) sprawdzić listę pasażerów;
 - 2) zabezpieczyć bagaż (ładunek) przed przemieszczeniem się;
 - 3) udzielić pasażerom szczegółowego instruktażu dotyczącego warunków bezpieczeństwa, wykorzystania sprzętu ratowniczego, wyjść awaryjnych, sposobu postępowania w sytuacjach awaryjnych, zachowania podczas startu i lądowania, czasu przelotu i innych informacji według potrzeb;
 - 4) udzielić instruktażu również w języku angielskim w przypadku obecności pasażerów innych narodowości;
 - 5) informować o obowiązku zapięcia pasów bezpieczeństwa od chwili rozpoczęcia kołowania do osiągnięcia poziomu przelotowego oraz od momentu rozpoczęcia zniżania, w celu wykonania procedury podejścia do lądowania, do momentu zatrzymania statku powietrznego na stoisku, a także w sytuacjach tego wymagających (turbulencja, gwałtowne zniżanie lub wznoszenie statku powietrznego itp.).
9. Na statkach powietrznych bez personelu pokładowego za realizację czynności wymienionych w ust. 8 odpowiada dowódca statku powietrznego.
10. Na taktycznych transportowych statkach powietrznych SZ RP zadania personelu pokładowego związane z bezpieczeństwem pasażerów oraz postępowaniem w sytuacjach szczególnych na pokładzie, zgodnie z instrukcją danego typu statku powietrznego, realizowane są przez specjalistów zajmujących się załadunkiem.

11. Podczas lotów w rejonach niebezpiecznych, w rejonach PKW/PJW oraz rejonach prowadzenia działań wojennych, decyzję o realizacji obsługi recepcyjnej podejmuje organizujący lot po uzyskaniu opinii realizującego lot.

§ 16.

Obowiązki organizującego lot, koordynatora wylotu i dysponenta statku powietrznego

1. Organizujący lot z najważniejszą osobą w państwie zobowiązany jest do przestrzegania zasad organizacji i bezpieczeństwa lotu określonych w niniejszej *Instrukcji*.
2. Organizujący lot ponosi odpowiedzialność za:
 - 1) terminowe złożenie informacji o locie oraz zapotrzebowania na lot;
 - 2) ustalenie listy pasażerów;
 - 3) uzgodnienie prawa do lądowania oraz wskazanie podmiotu/osoby kontaktowej ze strony zarządzającego obszarem stanowiącym IMSL, a także przekazanie wstępnych informacji w zakresie potrzeb dotyczących zabezpieczenia operacji lotniczej, wynikających z obowiązków innych podmiotów biorących udział w realizacji zadania HEAD;
 - 4) sprawy organizacyjne w miejscu wylotu i przylotu.
3. Organizujący lot niezwłocznie po podjęciu zamiaru podróży, niezależnie od terminów, o których mowa w § 5 ust. 6-7, 9-11 oraz § 22 ust. 1, przekazuje odpowiednio do Dowódcy Generalnego RSZ, Komendanta SOP oraz do wiadomości Szefa KPRM i realizatora lotu przewidywane miejsca docelowe i terminy lotów.
4. W czasie wojny organizujący lot składa zapotrzebowanie do Naczelnego Dowódcy SZ zgodnie z § 4.
5. Do zadań koordynatora wylotu należy:
 - 1) utrzymywanie stałego kontaktu z realizatorem lotu w sprawach związanych z planowanym lotem;
 - 2) współpraca z dysponentem statku powietrznego w sprawach związanych z planowanym lotem;
 - 3) zgłaszanie realizatorowi lotu wszelkich odstępstw od danych zawartych w złożonym zapotrzebowaniu w czasie umożliwiającym wprowadzenie niezbędnych korekt;
 - 4) współpraca z DSO DG RSZ, DZB COP-DKP, OO SOP i DSO DO RSZ, DSO SKW oraz St. ZD SSH SZ RP w zakresie dotyczącym realizacji lotu;
 - 5) realizacja zadań dysponenta statku powietrznego, o których mowa w ust. 6.

Dopuszcza się wyznaczenie dwóch lub więcej osób pełniących funkcję koordynatora wylotu statku powietrznego, przy czym każdemu z nich organizujący lot określa czas i miejsce pełnienia tej funkcji.
6. Osoba, której oddano do dyspozycji statek powietrzny (dysponent statku powietrznego), za pośrednictwem koordynatora wylotu, odpowiada za:
 - 1) uzgodnienie z dowódcą statku powietrznego szczegółów dotyczących czasu odpoczynku załogi;
 - 2) zapewnienie czasu niezbędnego na przygotowanie się załogi do wykonywania lotu w przypadku konieczności wprowadzenia korekty do zadania (zmiana czasu startu, lądowania);
 - 3) aktualizację listy pasażerów.
7. Organizujący lot ma obowiązek:
 - 1) wskazać dysponenta statku powietrznego oraz wyznaczyć koordynatora wylotu;
 - 2) składać informację o locie i zapotrzebowanie na lot, w formie i terminach określonych w § 5;

- 3) udzielać pomocy realizatorowi lotu w zakresie dokonywania uzgodnień dyplomatycznych z przedstawicielami kraju, do którego wykonywany będzie lot, w sprawie możliwości realizacji lotu z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 4) współpracować w zakresie planowanego lotu z Dowódcą Generalnym RSZ, realizatorem lotu, Komendantem SOP, a w przypadku lotów w rejonie PKW/PJW – również z Dowódcą Operacyjnym RSZ i Szefem SKW;
 - 5) niezwłocznie powiadamiać Dowódcę Generalnego RSZ, Dowódcę Operacyjnego RSZ, Komendanta SOP, DZB COP-DKP, SKW, realizatora lotu, a w przypadku wylotów w rejon PKW/PJW również DSO DO RSZ o zaistniałych zmianach w planowanym locie. Przekazanie informacji o zaistniałych zmianach nie powoduje konieczności korekty informacji o locie oraz korekty zapotrzebowania na lot, o których mowa w § 5 ust. 6-10 oraz, o ile nie ma wpływu na bezpieczeństwo i prawidłowy przebieg organizacji i realizacji lotu, może następować w terminie krótszym niż 24 godziny przed lotem.
8. Osoby wykonujące czynności, o których mowa w ust. 5 i 6, w przypadku stwierdzenia okoliczności, które mogłyby wpłynąć na prawidłowy przebieg realizacji zadania lotniczego HEAD (w szczególności podczas czynności wykonywanych w miejscu startu i lądowania), mogą podjąć decyzję o czasowym wstrzymaniu realizacji startu statku powietrznego, o czym informują realizatora lotu i SOP.

Rozdział V

WYMAGANIA I PRZYGOTOWANIE STATKÓW POWIETRZNYCH DO WYKONYWANIA LOTÓW Z NAJWAŻNIEJSZYMI OSOBAMI W PAŃSTWIE

§ 17.

Zasady wydzielania i przygotowania statków powietrznych

1. Statki powietrzne przeznaczone do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie, którym może być nadany status HEAD, podlegają szczególnej selekcji i weryfikacji.
2. Dowódca Generalny RSZ w corocznym rozkazie określa typy statków powietrznych przeznaczonych do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie oraz powołuje przewodniczących i komisje do weryfikacji statków powietrznych przeznaczonych do lotów z najważniejszymi osobami w państwie, zwane dalej „komisjami”. Powyższy rozkaz przesyłany jest do Dowódcy Operacyjnego RSZ, GIWL oraz Szefa SKW.
3. Dowódca Operacyjny RSZ, na podstawie rozkazu Dowódcy Generalnego RSZ, w swoim rozkazie określa typy statków powietrznych będących w wyposażeniu PKW/PJW, przeznaczonych do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonach PKW/PJW oraz powołuje przewodniczącego i komisję, która przeprowadza weryfikację statków powietrznych. Rozkaz przesyłany jest do Dowódcy Generalnego RSZ, GIWL oraz Szefa SKW.
4. GIWL w stosownym biuletynie technicznym określa kryteria weryfikacji statków powietrznych (w tym wykonywania lotów weryfikacyjnych oraz prób silników) przeznaczonych do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie, a Dowódca Generalny RSZ/Dowódca Operacyjny RSZ nakazuje wykonanie czynności weryfikacyjnych na poszczególnych statkach powietrznych.
5. Dowódcy jednostek wojskowych (realizatorzy lotów), z których wyznacza się statki powietrzne do realizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie, co roku występują z wnioskami do Dowódcy Generalnego RSZ oraz Dowódcy Operacyjnego RSZ – według potrzeb, o powołanie przewodniczącego i poszczególnych specjalistów do składów komisji, zgodnie z ust. 2 i 3.
6. Nadzór nad działalnością komisji sprawują – Dowódca Generalny RSZ, a w przypadku PKW/PJW – Dowódca Operacyjny RSZ.
7. Statek powietrzny uzyskuje gotowość do realizacji zadań lotniczych HEAD po spełnieniu niżej wymienionych warunków:
 - 1) wykonaniu lotu weryfikacyjnego;
 - 2) wykonaniu próby silników, w okresie ważności lotu weryfikacyjnego - powyżej 72 godzin od czasu jego wykonania.
8. Gotowość do wykonania zadania lotniczego HEAD statek powietrzny zachowuje na czas 72 godzin pod warunkiem wykorzystywania wyłącznie do zadań lotniczych bezpośrednio związanych z lotem z najważniejszymi osobami w państwie. Wykonanie lotów z najważniejszymi osobami w państwie nie powoduje utraty gotowości statku powietrznego do rozpoczęcia kolejnych zadań lotniczych HEAD.
9. Statek powietrzny może podtrzymać gotowość do wykonania zadania lotniczego HEAD powyżej 72 godzin po spełnieniu warunków określonych przez GIWL w stosownym biuletynie technicznym.
10. Lot weryfikacyjny przeprowadza się na każdym wyselekcjonowanym statku powietrznym przed dopuszczeniem go do lotów z najważniejszymi osobami w państwie. Skład załogi do lotu weryfikacyjnego ustala każdorazowo realizator lotu zgodnie z IUL. Kryteria realizacji lotu weryfikacyjnego oraz okres jego ważności określa GIWL w stosownym biuletynie technicznym. Zasady organizacji i realizacji oraz opracowania, uzgadniania i zatwierdzania

dokumentacji lotu weryfikacyjnego określa instrukcja organizacji lotów próbnych w lotnictwie SZ RP.

11. Komisja wymieniona w ust. 2 i 3 po przeprowadzeniu weryfikacji statku powietrznego sporządza protokół zgodnie z załącznikiem Nr 6 lub 7 (w zależności od rodzaju statku powietrznego), który po zatwierdzeniu przez GIWL stanowi podstawę planowania wykorzystania statku powietrznego do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie.
12. Do zabezpieczenia lotu z najważniejszymi osobami w państwie wyznacza się dwa statki powietrzne – zasadniczy i zapasowy.
13. W sytuacji, gdy na wyposażeniu jednostki lotniczej wyznaczonej do realizacji lotu z najważniejszymi osobami w państwie dostępny jest tylko jeden sprawny technicznie statek powietrzny, dopuszcza się odstępstwo od postanowień ust. 12 i rezygnację z wyznaczania zapasowego statku powietrznego. Informację o braku zapasowego statku powietrznego realizator lotu przekazuje do organizującego lot, zarządzającego lot oraz OO SOP.
14. W przypadku organizacji lotu w rejonie niebezpieczne, rejonie PKW/PJW oraz w rejonie działań wojennych ust. 13 nie ma zastosowania. Zapasowy statek powietrzny wraz z załogą utrzymywany jest w gotowości przez cały czas lotu zasadniczego statku powietrznego.
15. Przygotowanie statku powietrznego do lotu wykonuje personel służby inżynieryjno-lotniczej zgodnie z zakresem obsługi, określonym w dokumentacji technicznej danego typu statku powietrznego, oraz z kryteriami weryfikacji statków powietrznych przeznaczonych do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie.
16. Przed lotem z najważniejszymi osobami w państwie (zadaniem lotniczym HEAD) wykonuje się w MSD próbę silników statku powietrznego (zasadniczego oraz zapasowego), z zastrzeżeniem ust. 13, w celu oceny pracy zespołu napędowego, parametrów pracy instalacji oraz systemów, ostrzeżeń typu WARNING i CAUTION (w zależności od typu statku powietrznego). Sprawdzeniu podlegają również parametry odczytane z rejestratora FDR/QAR oraz dane z rejestratora CVR pod kątem poprawności i ciągłości ich zapisu.
17. Próbę silników statku powietrznego nadzoruje przewodniczący komisji (zastępca lub wyznaczony członek komisji).
18. Próbę silników wykonuje się na podstawie dokumentacji technicznej danego typu statku powietrznego zgodnie z zakresem zawartym w karcie naziemnych sprawdzeń parametrów statku powietrznego. Szczegółowy zakres sprawdzeń oraz wzór karty określone są w SPO jednostki wojskowej.
19. Po przeprowadzonej próbie silników dokonuje się w macierzystej jednostce lotniczej analizy obiektywnej kontroli parametrów w zakresie określonym w odrębnym dokumencie, w zależności od typu statku powietrznego.
20. Próba silników statku powietrznego powinna się odbyć z takim wyliczeniem, aby czas przewidziany na przygotowanie do lotu pozwolił personelowi służby inżynieryjno-lotniczej na wykonanie wszystkich koniecznych prac z zakresu określonego w dokumentacji technicznej danego typu statku powietrznego i czynności dodatkowych zleconych po wykonaniu przez komisję przeglądu.
21. Przed lotami z najważniejszymi osobami w państwie, ze startem i lądowaniem poza MSD, próbę silników statku powietrznego, o której mowa w ust. 16–20, należy wykonać w MSD przed rozpoczęciem zadania.
22. Przewodniczący komisji ma obowiązek wystąpić z wnioskiem do szefa techniki lotniczej jednostki o wykonanie dodatkowych czynności w celu:
 - 1) polepszenia organizacji wykonywania obsługi technicznych;
 - 2) poprawy jakości eksploatacji danego typu statku powietrznego;

- 3) zwiększenia niezawodności statku powietrznego;
- 4) poprawy bezpieczeństwa lotów;
- 5) poprawy estetyki przygotowanego statku powietrznego.

Czynności te powinny być odnotowane w karcie obsługi statku powietrznego oraz w karcie naziemnych sprawdzeń parametrów statku powietrznego.

23. Komisja nadzoruje całokształt przedsięwzięć związanych z wykonywaniem obsługi, próbą silników statku powietrznego, analizuje zapis parametrów z pokładowego rejestratora lotu i sporządza protokół zgodnie z załącznikiem Nr 8 albo 9 (w zależności od rodzaju statku powietrznego) w dwóch egzemplarzach, na których podpisują się członkowie komisji oraz osoba wykonująca próbę. 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 udostępniany do wglądu funkcjonariuszowi SOP na jego żądanie.
24. Bezpośrednie przygotowanie statku powietrznego przeznaczonego do wykonania lotu z najważniejszymi osobami w państwie (zadania lotniczego HEAD) z MSD realizuje naziemny personel techniczny jednostki wojskowej. 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.
25. Podczas wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie realizowanych z lotnisk (ładowisk, IMSL) poza MSD, obsługi techniczne statku powietrznego wykonywane są przez załogę. 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 dokumentacji technicznej 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 wykonania próby silników, zgodnie z zakresem zawartym w karcie naziemnych sprawdzeń parametrów statku powietrznego. Szczegółowy zakres sprawdzeń określony jest w SPO jednostki wojskowej.
Ostateczną decyzję o dopuszczeniu statku powietrznego do lotu po wykonaniu powyższej próby podejmuje dowódca statku powietrznego.
Zasady realizacji powyższej próby silników określi GIWL w stosownym biuletynie technicznym.
26. Na każdym statku powietrznym, przeznaczonym do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie, powinien się znajdować zestaw narzędzi niezbędnych do wykonania wymaganych obsług. Ich ukompletowanie ustala szef techniki lotniczej jednostki (równorzędny).
27. W przypadku wystąpienia niesprawności sprzętu lub innych przyczyn uniemożliwiających realizację lotu z najważniejszymi osobami w państwie realizator lotu informuje o zaistniałej sytuacji Komendanta SOP, zarządzającego lot oraz organizującego lot.
28. Komendant SOP ma prawo zażądać od realizatora lotu informacji o wykorzystaniu statku powietrznego do innych zadań wykonywanych przed planowanym lotem tego statku z najważniejszymi osobami w państwie.
29. Statki powietrzne przeznaczone do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie powinny być wyposażone w nadajniki ratunkowe (ELT), cyfrowe rejestratory pokładowe (FDR), rejestratory szybkiego dostępu (QAR) oraz rejestratory rozmów (CVR).

30. Statek powietrzny wykonujący lot z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW, rejonach niebezpiecznych oraz w rejonie działań wojennych, w przypadku możliwości wystąpienia zagrożenia atakiem powietrznym i/lub przez naziemne środki obrony powietrznej, powinien być uzbrojony w środki samoobrony (pułapki termiczne i radiolokacyjne itp.). Decyzję o wykonaniu lotu z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW oraz w rejonach niebezpiecznych i rejonie działań wojennych statkiem powietrznym nieuzbrojonym w środki samoobrony podejmuje odpowiednio Dowódca Generalny RSZ/ Dowódca Operacyjny RSZ/ Naczelny Dowódca SZ.
31. Protokoły z lotów weryfikacyjnych, a także prób silników o których mowa w ust. 16–20, wraz z orzeczeniami laboratoryjnymi dotyczącymi paliwa są przechowywane w jednostce wojskowej i podlegają archiwizacji na zasadach określonych dla kart obsługi statku powietrznego.

§ 18.

Kompetencje i obowiązki komisji do weryfikacji statków powietrznych

1. Do składu komisji, o której mowa w § 17 ust. 2, powołuje się tylko personel, który:
 - 1) jest przeszkolony na dany typ statku powietrznego zgodnie z obowiązującą *Instrukcją szkolenia i upoważniania specjalistów służby inżynieryjno-lotniczej do bezpośredniego obsługiwanego sprzętu lotniczego w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*;
 - 2) posiada co najmniej 3-letnie doświadczenie w eksploatacji statków powietrznych;
 - 3) ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie dla członków komisji, przeprowadzone przez przewodniczącego komisji.
2. Komisja:
 - 1) realizuje czynności weryfikacyjne określone przez GIWL na statkach powietrznych przeznaczonych do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie;
 - 2) przed lotem weryfikacyjnym zapoznaje się z czynnościami weryfikacyjnymi oraz programem lotu weryfikacyjnego danego typu statku powietrznego.
3. Szczegółowy zakres czynności do wykonania przez komisję zawarty jest w SPO jednostki wojskowej.
4. Przewodniczący komisji jest zobowiązany do:
 - 1) corocznego zdania pisemnego egzaminu przed GIWL ze znajomości zasad organizacji i realizacji lotów weryfikacyjnych oraz przepisów zawartych w niniejszej *Instrukcji*;
 - 2) posiadania dopuszczeń Kierownika Prób oraz uczestnictwa w szkoleniach i zdania egzaminów na zasadach określonych w instrukcji organizacji lotów próbnych w lotnictwie SZ RP;
 - 3) corocznego przyjęcia pisemnego egzaminu od członków komisji ze znajomości zasad organizacji i realizacji lotów weryfikacyjnych oraz przepisów zawartych w niniejszej *Instrukcji*;
 - 4) wydania rekomendacji przełożonemu o realizacji lotu na statku powietrznym niespełniającym wymogu określonego w § 17 ust. 29;
 - 5) prowadzenia ewidencji statków powietrznych dopuszczonych do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie.
5. Przewodniczący komisji:
 - 1) po wykonaniu nakazanych czynności weryfikacyjnych przedstawia GIWL do zatwierdzenia protokół weryfikacji statku powietrznego;
 - 2) po otrzymaniu zadania na wykonanie lotu z najważniejszymi osobami w państwie, osobiście lub przez wyznaczonego członka komisji, nadzoruje przygotowanie zasadniczego i zapasowego statku powietrznego oraz melduje realizatorowi lotu o ich gotowości do wykonania zadania.
6. Wyznaczony przedstawiciel komisji, po wykonanych czynnościach w ramach przygotowania statku powietrznego do lotu z najważniejszymi osobami w państwie, nadzoruje plombowanie i przekazanie pod ochronę statku powietrznego w MSD.

Rozdział VI

PRZEWÓZ BAGAŻU, ŁADUNKU ORAZ BRONI NA POKŁADZIE STATKU POWIETRZNEGO WYKONUJĄCEGO LOT Z NAJWAŻNIEJSZYMI OSOBAMI W PAŃSTWIE

§ 19.
Przewóz bagażu i ładunku

1. Zezwala się wnosić bagaż podręczny na pokład statku powietrznego wyznaczonego do wykonania lotu z najważniejszymi osobami w państwie.
2. Za prawidłowe rozmieszczenie bagażu oraz ładunku odpowiedzialny jest dowódca statku powietrznego.
3. Ładunek oraz bagaż muszą być rozmieszczone w taki sposób, aby nie powodowały utrudnień w ewakuacji awaryjnej oraz nie pogarszały możliwości obserwacji kabiny przez członków załogi.
4. Podczas lotów w rejonach niebezpiecznych oraz możliwego oddziaływania ogniowego na statek powietrzny należy ograniczyć przewóz bagażu podręcznego do niezbędnego minimum. Rozmieszczenie bagażu musi umożliwiać swobodę działania wszystkich członków załogi, w tym strzelców pokładowych, oraz możliwość ciągłej obserwacji przestrzeni powietrznej wokół statku powietrznego.
5. O ciężarze ładunku zabieranego na pokład statku powietrznego decyduje dowódca statku powietrznego, z uwzględnieniem możliwości statku powietrznego, miejsca wykonywania lotów, warunków atmosferycznych oraz aktualnej sytuacji taktycznej.
6. W celu prawidłowego i bezpiecznego rozmieszczenia bagażu oraz ładunku należy:
 - 1) każdą rzecz przewożoną w kabynie umieszczać tylko w takim miejscu, które zapewni jej unieruchomienie;
 - 2) nie przekraczać ograniczeń wymiarów i masy ustalonych dla określonego miejsca załadowania;
 - 3) nie wykorzystywać przestrzeni pod siedzeniem fotela, chyba że jest on wyposażony w listwę ograniczającą, a rozmiar bagażu jest taki, że tego rodzaju zabezpieczenie skutecznie go unieruchomi;
 - 4) nie umieszczać przedmiotów w toaletach lub przy ściankach, jeśli nie zapobiegą ich przemieszczaniu się;
 - 5) nie umieszczać bagażu i ładunku w schowkach o rozmiarach, które uniemożliwią skuteczne zamknięcie zamka w drzwiczkach;
 - 6) nie umieszczać bagażu i ładunku w miejscach blokujących dostęp do wyposażenia awaryjnego, przejść i wyjść awaryjnych.
7. Przed startem i lądowaniem oraz zawsze, kiedy dowódca statku powietrznego włącza napisy nakazu zapięcia pasów, lub poleca to w inny sposób, musi być przeprowadzone sprawdzenie, czy rozmieszczenie bagażu nie utrudni ewakuacji lub nie spowoduje uszkodzeń ciała przez jego przemieszczenie się.
8. Mieszany przewóz ludzi i żywych zwierząt jest niedozwolony, z wyjątkiem przewozu małych zwierząt domowych, psów służbowych oraz psów przewodników osób niepełnosprawnych. Za zapewnienie bezpieczeństwa przy tego rodzaju przelocie ludziom i zwierzętom odpowiada osobiście właściciel lub opiekun zwierzęcia.
9. Ciężar ładunku przewożonego w kabynie pasażerskiej nie może przekraczać ograniczeń konstrukcyjnych obciążeń podłogi lub siedzeń.
10. Przewóz ładunków – innych niż bagaż pasażerów – musi być uzgodniony z dysponentem statku powietrznego oraz realizatorem lotu.

§ 20.

Zasady wnoszenia broni i materiałów niebezpiecznych na pokład statku powietrznego wyznaczonego do wykonania lotu z najważniejszymi osobami w państwie

1. Zabrania się wnoszenia i używania przez pasażerów wszelkiego rodzaju broni oraz materiałów niebezpiecznych na pokład statku powietrznego SZ RP przeznaczonego i przygotowanego do wykonania lotu z najważniejszymi osobami w państwie.
2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, ma zastosowanie także do urządzeń, środków i substancji mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub pasażerów.
3. Zasad zawartych w ust. 1 i 2 nie stosuje się do funkcjonariuszy SOP i żołnierzy ŻW, którzy odbyli szkolenie, o którym mowa w art. 116 ust. 3 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183), wykonujących zadania służbowe, oraz do załogi, a także ochrony wyznaczonej ze składu PKW/PJW w czasie lotów w rejonie PKW/PJW.
4. Funkcjonariusze SOP i żołnierze ŻW, o których mowa w ust. 3, którzy podczas wykonywania obowiązków służbowych odbywają lot, mają prawo do użycia na pokładzie statku powietrznego broni palnej lub środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1-4, 7, 11 i 13 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1120, z późn. zm.), na zasadach i w sposób określony w tej ustawie.
5. Każdy ładunek niebezpieczny przewożony na pokładzie statku powietrznego musi posiadać odpowiednie dopuszczenie do przewożenia drogą powietrzną.
6. Broń przewożona na pokładzie statku powietrznego musi być w stanie zabezpieczonym, bez wprowadzonego naboju do komory naboju i w miejscu uniemożliwiającym jej dobytek przez osoby postronne.
7. Środki przymusu bezpośredniego przewożone na pokładzie statku powietrznego muszą być przechowywane w miejscu uniemożliwiającym ich użycie przez osoby postronne.
8. Realizator lotu informuje Komendanta SOP oraz Komendanta Głównego ŻW (według potrzeb) o członkach załogi posiadających broń w czasie lotu.
9. W przypadku realizacji lotów w rejonie PKW/PJW mogą obowiązywać inne ustalenia oraz odrębne zasady przewożenia broni na pokładzie statku powietrznego, uzgodnione pomiędzy Dowódcą Operacyjnym RSZ, Komendantem Głównym ŻW i Komendantem SOP.
10. Warunkiem wniesienia broni palnej lub środków przymusu bezpośredniego na pokład statku powietrznego podczas zadania lotniczego HEAD przez uprawnionych i przeszkolonych funkcjonariuszy SOP oraz żołnierzy ŻW jest przekazanie przez Komendanta SOP realizatorowi lotu informacji w formie papierowej lub elektronicznej, nie później niż na dwa dni przed planowanym terminem wylotu, obejmujących:
 - 1) imię i nazwisko oraz nazwę, serię i numer dokumentu tożsamości uprawnionego;
 - 2) dane dotyczące liczby i typu broni wnoszonej na pokład;
 - 3) dane dotyczące rodzajów środków przymusu bezpośredniego wnoszonych na pokład.
11. W przypadkach nagłych, gdy nie ma możliwości przekazania informacji z zachowaniem terminów zgodnie z ust. 10, przekazuje się ją telefonicznie, a następnie niezwłocznie potwierdza w postaci papierowej lub elektronicznej.
12. Realizator lotu przekazuje dowódcy statku powietrznego dane w zakresie osób uprawnionych do przewożenia broni na pokładzie statku powietrznego.
13. Dowódca statku powietrznego w trakcie przygotowania do lotu informuje uczestniczących w danym locie – uprawnionych funkcjonariuszy SOP i żołnierzy ŻW – o przebywaniu

na pokładzie statku powietrznego pozostałych osób uprawnionych posiadających broń palną lub środki przymusu bezpośredniego.

Rozdział VII

OCHRONA STATKU POWIETRZNEGO PRZEZNACZONEGO DO WYKONANIA LOTU Z NAJWAŻNIEJSZYMI OSOBAMI W PAŃSTWIE

§ 21.

Zasady ochrony statku powietrznego

1. Statek powietrzny przeznaczony do wykonania lotu z najważniejszymi osobami w państwie podczas wykonywania lotu oraz postoju na lotnisku, lądowisku lub innym miejscu do startu i lądowania podlega szczególnej ochronie.
2. Ochronę statku powietrznego podczas postoju na lotnisku organizuje zarządzający lotniskiem w odniesieniu do lotnisk cywilnych* i lotnisk lotnictwa służb porządku publicznego oraz dowódca jednostki wojskowej w odniesieniu do lotnisk wojskowych i współużytkowanych przez SZ RP, a w przypadku realizacji zadania na IMSL, ochrona realizowana jest zgodnie z zapisami § 1 ust 18.
4. Podczas realizacji zadań z osobami, o których mowa w § 1 ust. 5, poza granicami RP, SOP podejmuje działania zmierzające do zapewnienia ochrony statku powietrznego na lądowiskach oraz IMSL.
5. Ochronę statku powietrznego podczas postoju na lotnisku zarządzanym przez narodowego dowódcę PKW/PJW organizuje dowódca PKW/PJW.
6. W przypadku lądowania statku powietrznego na lotniskach/lądowiskach sojuszniczych w rejonie PKW/PJW ochronę statku powietrznego realizuje dowódca PKW/PJW własnymi siłami lub – po uzgodnieniu z właściwym dowódcą Sił Sojuszniczych – wydzielonymi siłami sojuszniczymi, o czym powiadamia funkcjonariuszy SOP.
7. W czasie postoju statku powietrznego na lotnisku jego drzwi oraz zewnętrzne włązy techniczne zamyka się i plombuje lub okleja plombami w sposób zabezpieczający przed dostępem osób nieupoważnionych oraz prowadzi się rejestr plomb w kartach kontrolnych plomb. Za wykonanie tych czynności odpowiada dowódca statku powietrznego.
8. Dowódca jednostki wojskowej odpowiedzialnej za ochronę lotniska wojskowego rejestruje czynności, o których mowa w ust. 7, na kartach kontrolnych plomb będących w posiadaniu dowódcy statku powietrznego.
9. W przypadku lotniska współużytkowanego lub lotniska cywilnego czynności, o których mowa w ust. 7, rejestruje podmiot określony w umowie**.
10. Przed przygotowaniem statku powietrznego do lotu dowódca statku powietrznego przeprowadza jego kontrolę uwzględniającą sprawdzenie zgodności plomb z numerami zapisanymi w kartach kontrolnych plomb. W przypadku stwierdzenia naruszenia plomby lub niezgodności numeru plomby z zapisami w karcie kontrolnej plomb, zadania lotniczego HEAD tym statkiem powietrznym nie realizuje się. Informacja o tym fakcie jest niezwłocznie przekazywana przez realizatora lotu do SOP, organizującego lot i Dowództwa Generalnego RSZ.
11. W przypadku zagrożenia aktem bezprawnego działania na statku powietrznym w czasie jego postoju, podmiot, o którym mowa w ust. 8 albo 9, podejmuje działania zgodne z planem postępowania w sytuacjach kryzysowych, informując dowódcę statku powietrznego o podjętym postępowaniu.

* Jest to traktowane jako usługa odpłatna, zlecana i opłacana przez realizatora lotu.

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

Rozdział VIII

**SZCZEGÓLNE WYMOGI LOTÓW
Z NAJWAŻNIEJSZYMI OSOBAMI W PAŃSTWIE**

§ 22. Zasady ogólne

1. Organizujący lot niezwłocznie po podjęciu decyzji o danym locie, nie później jednak niż 24 godziny przed planowanym lotem, przekazuje do SOP, realizatora lotu oraz DZB COP-DKP, a w przypadku wylotów w rejon PKW/PJW również do DSO DO RSZ – listę zawierającą imiona i nazwiska pasażerów oraz inne dane niezbędne do organizacji lotu i wizyty, z zastrzeżeniem § 5 ust. 10.
2. Organizujący lot, tworząc listę pasażerów, uwzględnia następujące zasady i ograniczenia:
 - 1) na pokładzie tego samego statku powietrznego nie mogą przebywać w czasie lotu jednocześnie:
 - a) Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej i Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej,
 - b) Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej i Prezes Rady Ministrów,
 - c) Prezes Rady Ministrów i wszyscy wiceprezesi 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, do których zalicza się: Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, Dowódcę Generalnego RSZ, Dowódcę Operacyjnego RSZ oraz Dowódcę Wojsk Obrony Terytorialnej.
3. SOP przekazuje organizującemu lot listę funkcjonariuszy SOP uczestniczących w locie niezwłocznie po otrzymaniu informacji o locie. Organizujący lot włącza do listy pasażerów funkcjonariuszy SOP.
4. W przypadku lotu z udziałem osoby, w stosunku do której ŻW wykonuje czynności ochronne, imiona i nazwiska żołnierzy ŻW uczestniczących w locie przekazywane są do organizującego lot przez właściwe instytucje resortu obrony narodowej. Organizujący lot włącza do listy pasażerów żołnierzy ŻW.
5. W nagłych przypadkach wymagających dokonania zmian na liście pasażerów, o której mowa w ust. 1 oraz § 1 ust. 6, zaktualizowaną listę pasażerów przekazuje się niezwłocznie po jej ustaleniu.
6. Sprawdzenia listy funkcjonariuszy SOP uczestniczących w locie dokonuje, bezpośrednio przed startem statku powietrznego, przedstawiciel SOP. Informację o sprawdzeniu listy funkcjonariuszy SOP, wraz z informacją o zgodności listy lub ewentualnych zmianach, przekazuje się koordynatorowi wylotu lub, w przypadku nieobecności koordynatora wylotu w miejscu startu, innej osobie wyznaczonej przez organizującego lot.
7. Ostatecznego sprawdzenia listy pasażerów dokonuje, bezpośrednio przed startem statku powietrznego, koordynator wylotu lub, w przypadku nieobecności koordynatora wylotu w miejscu startu, inna osoba wyznaczona przez organizującego lot.
8. Przedstawiciel organizującego lot lub osoba przez niego upoważniona jest obecny w miejscu wylotu i przekazuje niezwłocznie informację o imionach i nazwiskach pasażerów statku powietrznego do OO SOP lub funkcjonariuszowi SOP nieuczestniczącemu w locie oraz do DZB COP-DKP, lub realizatora lotu – w przypadku lotów zaczynających się w kraju, lub przedstawicielowi placówki dyplomatycznej – w przypadku lotów rozpoczynających się za granicą RP. W uzasadnionych przypadkach, jeśli nie ma możliwości zagwarantowania obecności przedstawiciela organizującego lot, lub osoby przez niego upoważnionej w miejscu wylotu, lub w przypadkach, gdy organizujący lot podejmie decyzję o braku konieczności

obecności takiej osoby, informację o imionach i nazwiskach pasażerów statku powietrznego organizujący lot, lub osoba przez niego upoważniona, przekazuje w możliwie najszybszy sposób do OO SOP oraz do DZB COP-DKP, lub realizatora lotu, a w przypadku lotów rozpoczynających się za granicą RP – przedstawicielowi placówki dyplomatycznej. W przypadku przekazania informacji tylko do realizatora lotu, realizator lotu jest zobowiązany przekazać ją do DZB COP-DKP.

9. Realizator lotu, najpóźniej 2 dni robocze przed wykonaniem lotu lub niezwłocznie po otrzymaniu informacji o locie, przekazuje do Komendanta SOP listę z danymi członków załogi, podając:
 - 1) stopień;
 - 2) imię (imiona) i nazwisko, numer PESEL;
 - 3) funkcję pełnioną na pokładzie.
10. Podczas realizacji lotu z najważniejszymi osobami w państwie zakazuje się:
 - 1) wykonywania szkoleń w czasie lotu, jeśli na pokładzie statku powietrznego znajduje się osoba wymieniona w § 1 ust. 5;
 - 2) wykonywania przelotu w tzw. nagłej sytuacji przez realizatora lotu, który nie spełnił wymagań określonych w niniejszej *Instrukcji*.
11. Funkcjonariusze SOP i żołnierze ŻW są uprawnieni do przewożenia broni służbowej, amunicji, wyposażenia służbowego oraz psów służbowych, zgodnie z zasadami określonymi w § 19 i 20.
12. Każdorazowo, co najmniej 2 godziny (w uzasadnionych przypadkach dopuszcza się 1 godzinę) przed planowanym czasem startu, realizator lotu udostępnia statek powietrzny i zapewnia obsługę techniczną do realizowania czynności ochronnych przez funkcjonariuszy SOP, w miejscu podstawienia statku powietrznego dla wejścia pasażerów lub w innym miejscu i czasie uzgodnionym z SOP. 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.
13. Podczas realizacji zadania lotniczego HEAD na pokładzie statku powietrznego poza załogą mogą przebywać żołnierze i pracownicy wojska oraz funkcjonariusze SOP realizujący zabezpieczenie tego zadania. Przewóz takich osób podlega uzgodnieniu z SOP oraz organizującym lot.

§ 23.
Szczególne wymogi podczas realizacji lotów
w rejonie niebezpiecznym

1. Do realizacji lotu z najważniejszymi osobami w państwie na terytorium RP w czasie wojny przygotowuje się minimum dwa statki powietrzne (zasadniczy i zapasowy).
2. W trakcie realizacji lotu z najważniejszymi osobami w państwie zapasowy statek powietrzny wraz z załogą utrzymuje się w gotowości do startu.
3. Loty na śmigłowcach mogą być wykonywane minimum w składzie pary (śmigłowiec z jedną z najważniejszych osób w państwie na pokładzie i śmigłowiec osłony uzbrojony w broń strzelecką lub niekierowane pociski raketowe) z zachowaniem maskowania operacyjnego.
4. Dowódcą ugrupowania jest dowódca statku powietrznego, na którego pokładzie znajduje się najważniejsza osoba w państwie lub dowódca statku powietrznego wyznaczony w rozkazie do wykonania zadania lotniczego.
5. W czasie lotu, w rejonach gdzie występuje zagrożenie oddziaływaniem środków bojowych na statek powietrzny, pasażerowie muszą mieć założoną kamizelkę kuloodporną oraz założony i zapięty hełm.
6. Za wyposażenie pasażerów w kamizelki kuloodporne i hełmy, z wyjątkiem osób ochraniających przez SOP i ŻW, odpowiedzialny jest realizator lotu (dowódca PKW/PJW, dowódca jednostki).
7. O ciężarze ładunku i jego rozmieszczeniu na pokładzie decyduje dowódca statku powietrznego z uwzględnieniem możliwości transportowych oraz warunków atmosferycznych i geograficznych.

§ 24.

Zasady wyboru innych miejsc do startów i lądowań

1. Proces wyboru i przygotowania do lotów z najważniejszymi osobami w państwie z wykorzystaniem IMSL obejmuje:
 - 1) wskazanie przez organizującego lot miejsca startu i lądowania lub miejsca będącego celem wizyty najważniejszej osoby w państwie, z uwzględnieniem § 16 ust. 2 pkt 3;
 - 2) uzgodnienie przez organizującego lot prawa do lądowania na wskazanym miejscu, wskazanie podmiotu/osoby kontaktowego ze strony zarządzającego obszarem stanowiącym IMSL i przekazanie realizatorowi lotu, a także przekazanie wstępnych informacji o potrzebach w zakresie zabezpieczenia operacji lotniczej, wynikających z obowiązków innych podmiotów biorących udział w realizacji zadania HEAD;
 - 3) rekonesans lotniczy z lądowaniem i startem we wskazanym w informacji lub zapotrzebowaniu miejscu, a w przypadku braku możliwości wykonania rekonesansu z użyciem śmigłowca – rozpoznanie naziemne wykonane przez jednostkę wojskową wskazaną przez Inspektora Sił Powietrznych;
 - 4) rozpoznanie pod kątem możliwości przeprowadzenia działań ochronnych realizowanych przez SOP; w przypadku prowadzenia działań ochronnych na terenie jednostek wojskowych są one realizowane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej wydanym na podstawie art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 430, z późn. zm.), w uzgodnieniu z realizatorem lotu;
 - 5) akceptację przez SOP wskazanego miejsca do startu i lądowania na terytorium RP, pod względem możliwości prowadzenia działań ochronnych, realizowanych na podstawie odrębnych przepisów, w porozumieniu z realizatorem lotu;
 - 6) udział koordynatora ds. lotniczych wraz z wyposażeniem*, uprawnionego do:
 - a) dokonania ostatecznej akceptacji miejsca lądowania z uwzględnieniem aktualnych i prognozowanych warunków atmosferycznych oraz stanu płaszczyzny lądowania,
 - b) oznakowania miejsca przyziemienia,
 - c) przekazania z wykorzystaniem środków łączności radiowej informacji do lądowania i startu na wniosek dowódcy statku powietrznego oraz przekazania informacji o istnieniu zagrożenia do wykonania startu i lądowania,
 - d) użycia wyposażenia umożliwiającego sygnalizowanie załodze braku zgody na start lub lądowanie w przypadku niesprawności środków łączności radiowej,
 - e) przekazania z wykorzystaniem środków łączności do DZB COP-DKP (DZB COP-DKP do DZB ODN/MJDOP/RODN) informacji o lądowaniu, starcie statku powietrznego lub informacji o istnieniu zagrożenia do wykonania lądowania, lub startu;
 - 7) udział w zabezpieczeniu miejsca startu i lądowania specjalisty służby meteorologicznej merytorycznie podlegającego St. ZD SSH SZ RP, wyposażonego w mobilny (przenośny) automatyczny system pomiarów meteorologicznych, do którego podstawowych obowiązków należy:
 - a) wykonywanie pomiarów i obserwacji meteorologicznych w terminach oraz z częstotliwością nakazaną przez St. ZD SSH SZ RP,

* W skład wyposażenia wchodzi: telefon komórkowy, przenośna radiostacja lotnicza, świetlne środki sygnalizacyjne (np. pistolet sygnałowy), wyposażenie do oznakowania miejsca przyziemienia, laptop z modemem internetowym, inne, w zależności od potrzeb zgłoszonych po rekonesansie miejsca lądowania/startu.

- b) przekazywanie otrzymanych od St. ZD SSH SZ RP ostrzeżeń prognostycznych dowódcy statku powietrznego i koordynatorowi ds. lotniczych,
 - c) przekazywanie St. ZD SSH SZ RP informacji meteorologicznych uzyskanych od załogi wykonującej zadanie lotnicze w powietrzu,
 - d) przekazywanie dowódcy statku powietrznego niezbędnej dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego opracowanego przez St. ZD SSH SZ RP.
2. Zasady wyznaczania oraz obowiązki koordynatora ds. lotniczych określa Inspektor Sił Powietrznych w odrębnym dokumencie.
 3. W przypadku wykorzystania IMSL nie wykonuje się lądowań w nocy.
 4. Podczas lotów na lądowiska w uzasadnionych sytuacjach (np. ograniczonego wyposażenia lądowiska, niedogodnego położenia, prognozowanego pogorszenia WA itp.) na wniosek realizatora lotów wykonuje się wybrane przedsięwzięcia wymienione w ust. 1.

ZAŁĄCZNIKI

Informacja o locie – wzór

Warszawa, dn.

**DOWÓDCA GENERALNY
RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH
faks: 261 825 030**

do wiadomości:*

**KOMENDANT
SŁUŻBY OCHRONY PAŃSTWA
faks: (022) 987 65 43**

**SZEF KANCELARII
PREZESA RADY MINISTRÓW
faks: (022) 123 45 67**

**DOWÓDCA 1. BAZY
LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO**
faks: 261 456 789**

INFORMACJA O LOCIE

z wykorzystaniem wojskowego specjalnego transportu lotniczego

Informuję, że zamierza udać się w misji oficjalnej*** z do
z wykorzystaniem wojskowego specjalnego statku powietrznego.

Wstępne informacje dotyczące planu podróży przedstawiam poniżej.

1	Data wylotu	
2	Data przylotu	
3	Status lotu	Np. HEAD
4	Pora doby/ godzina startu	
5	Miejsce docelowe wizyty	
6	Liczba pasażerów	
7	Osoba wyznaczona do kontaktów – koordynator wylotu	
8	Inne informacje	Np. dane osoby do kontaktu w IMSL

imię i nazwisko osoby upoważnionej

* Wpisać również innych adresatów, w zależności od realizowanego zadania, np. SG, SKW, itd. – z aktualnym numerem faksu adresata.

** Do wiadomości dowódcy jednostki realizującej lot.

*** Skreślić, jeśli nie ma zastosowania.

Zapotrzebowanie na lot – wzór

Warszawa, dn.

**DOWÓDCA GENERALNY
RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH
faks: 261 825 030**

do wiadomości:*

**KOMENDANT
SŁUŻBY OCHRONY PAŃSTWA
faks: (022) 987 65 43**

**SZEF KANCELARII
PREZESA RADY MINISTRÓW
faks: (022) 123 45 67**

**DOWÓDCA 1. BAZY LOTNICTWA
TRANSPORTOWEGO**
faks: 261 456 789**

ZAPOTRZEBOWANIE NA LOT

z wykorzystaniem wojskowego specjalnego transportu lotniczego

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

Dysponent statku powietrznego:	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:			
Koordynator wylotu:			
Inne informacje: np. status HEAD , dane kontaktowe osoby w IMSL			

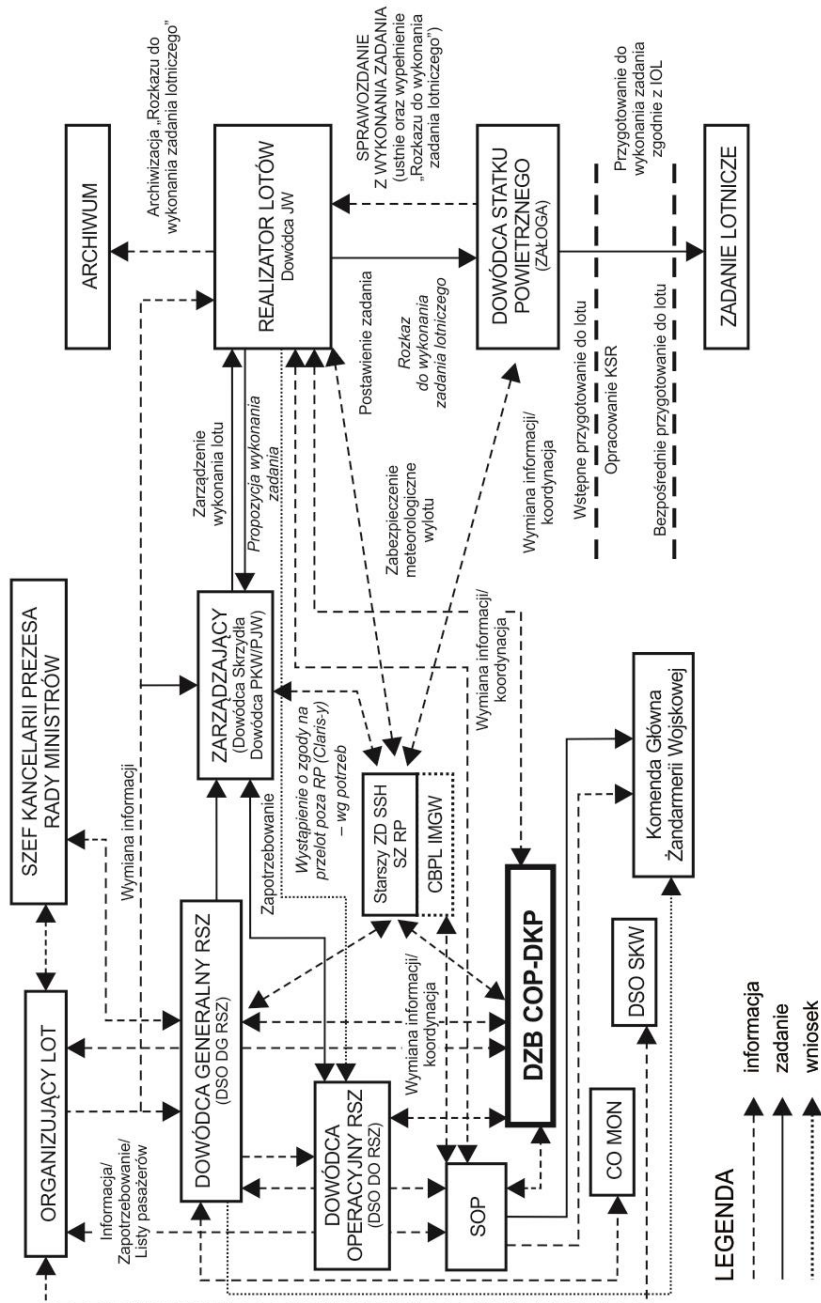
imię i nazwisko osoby upoważnionej

* Wpisać również innych adresatów, w zależności od realizowanego zadania, np. SG, SKW, itd.. – z aktualnym numerem faksu adresata.

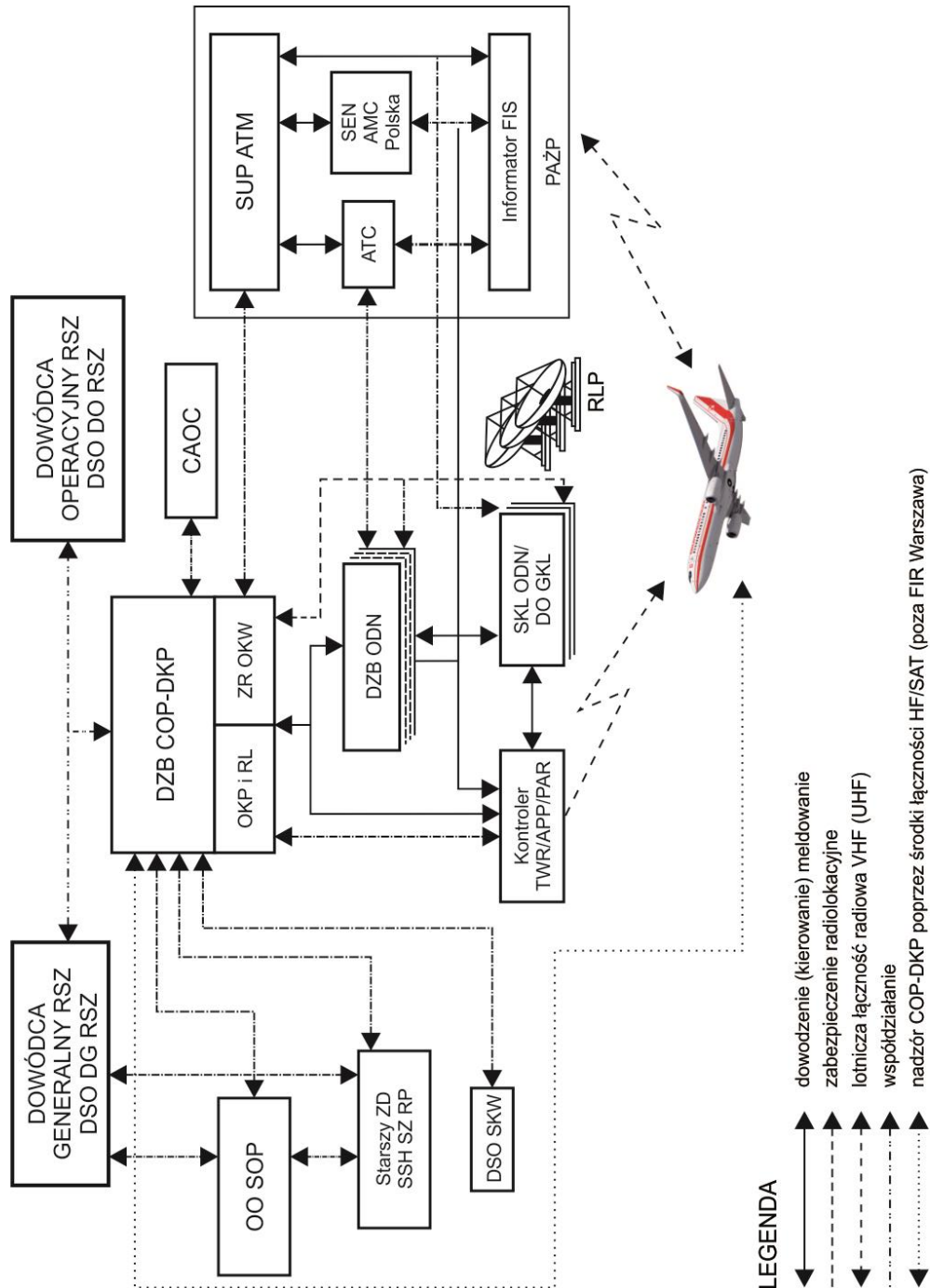
** Do wiadomości dowódcy jednostki realizującej lot.

*** Skreślić, jeśli nie ma zastosowania.

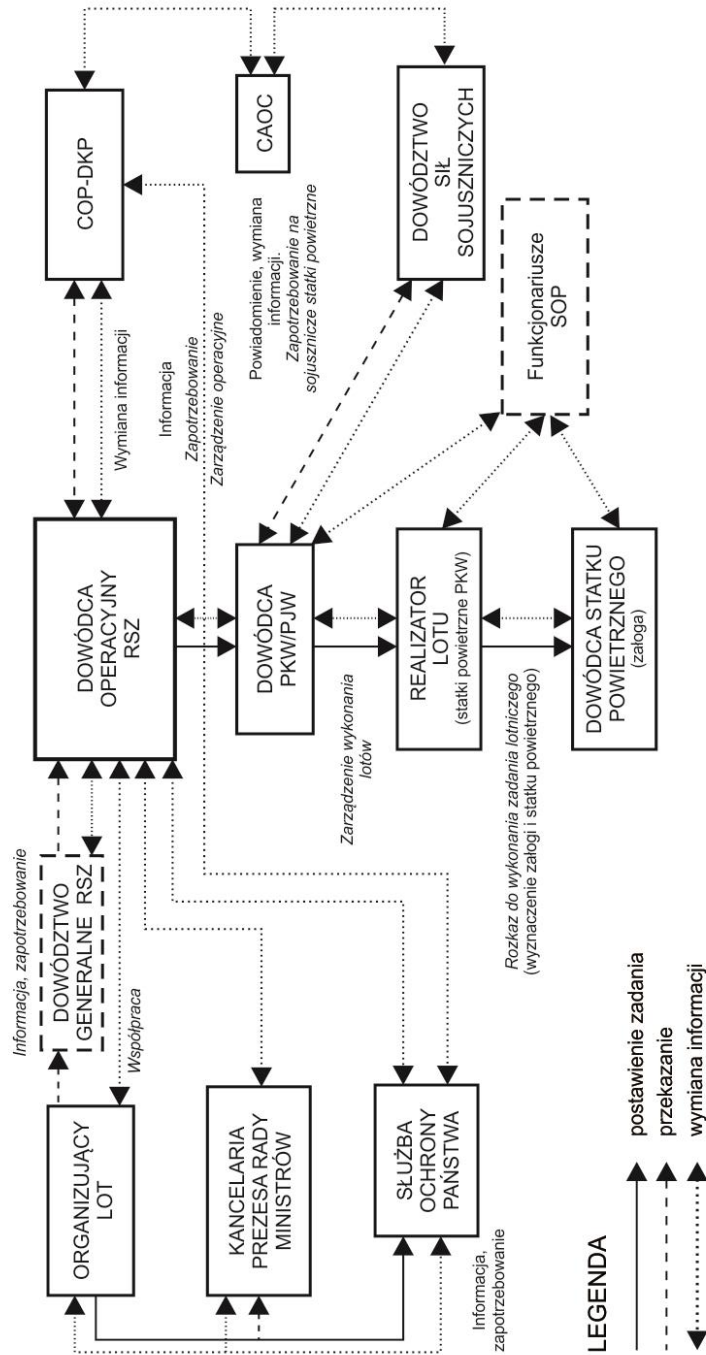
Ogólny schemat procesu organizowania lotu z najważniejszymi osobami w państwie wojskowym specjalnym transportem lotniczym



Schemat obiegu informacji podczas realizacji lotu z najważniejszymi osobami w państwie



Schemat procesu organizowania lotu z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie PKW/PJW



ZATWIERDZAM

.....
Szef Szefostwa Techniki Lotniczej
- Główny Inżynier WL
dnia.....

PROTOKÓŁ WERYFIKACJI (wariant dla samolotu)
Nr z dnia

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

Zgodnie z przepisami zawartymi w *Instrukcji organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, komisja wyznaczona rozkazem Dowódcy Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych / Dowódcy Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych* nr..... z dnia..... w składzie:

Przewodniczący —
(stopień, imię i nazwisko)
Członkowie —
—
—
Dowódca statku powietrznego —

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

1. Dane eksploatacyjne samolotu i zespołu napędowego – zgodnie z załącznikiem do protokołu
(dołączyć wydruk z *SI SAMANTA* lub *ZWSI RON* oraz kopię *Karty prób w locie*).

2. Dodatkowe informacje o samolocie:
.....

3. Przyczyna weryfikacji:
.....

4. Czynności przeprowadzone w trakcie weryfikacji przez komisję:
.....

5. Wyniki weryfikacji:
.....

Na podstawie powyższego komisja proponuje samolot, nr fabryczny
....., nr kadłubowy..... dopuścić do wykonywania lotów z
najważniejszymi osobami w państwie.

Podpisy: Przewodniczący:
Członkowie:

Dowódca statku powietrznego:

* Wyszczególnić właściwego dowódcę.

ZATWIERDZAM

.....
Szef Szefostwa Techniki Lotniczej
- Główny Inżynier WL
dnia.....

PROTOKÓŁ WERYFIKACJI (*wariant dla śmigłowca*)
Nr z dnia

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

Zgodnie z przepisami zawartymi w *Instrukcji organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, komisja wyznaczona rozkazem Dowódcy Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych / Dowódcy Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych* nr..... z dnia..... w składzie:

Przewodniczący	—
	(stopień, imię i nazwisko)
Członkowie	—
	—
	—
Dowódca statku powietrznego	—

wykonała weryfikację śmigłowca typu nr fabryczny, nr kadłubowy..... i ustaliła, co następuje:

1. Dane eksploatacyjne śmigłowca i zespołu napędowego – zgodnie z załącznikiem do protokołu (*dołączyć wydruk z SI SAMANTA lub ZWSI RON oraz kopię Karty prób w locie*).
2. Dodatkowe informacje o śmigłowcu:

3. Przyczyna weryfikacji:

4. Czynności przeprowadzone w trakcie weryfikacji przez komisję:

5. Wyniki weryfikacji:

Na podstawie powyższego komisja proponuje śmigłowiec, nr fabryczny, nr kadłubowy..... dopuścić do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie.

Podpisy:	Przewodniczący:
	Członkowie:
	
	
	
	
	
	
	
	

Dowódca statku powietrznego:

* Wyszczególnić właściwego dowódcę.

PROTOKÓŁ Z PRÓBY SILNIKÓW (wariant dla samolotu)

Nr z dnia

Zgodnie z przepisami zawartymi w *Instrukcji organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, komisja wyznaczona rozkazem Dowódcy Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych / Dowódcy Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych* nr z dnia w składzie:

Przewodniczący	–
	(stopień, imię i nazwisko)
Członkowie	–
	–
	–
Dowódca statku powietrznego**	–

wykonała w dniu próbę silników samolotu typu nr fabryczny, nr kadłubowy przed lotem z najważniejszymi osobami w państwie.

1. Dane eksploatacyjne samolotu i zespołu napędowego – zgodnie z załącznikiem do protokołu (dołączyć wydruk z SI SAMANTA lub ZWSI RON).
2. Samolot zatankowano paliwem..... w ilości kg (.....l).
Orzeczenie laboratoryjne nr
3. Data ostatniego skalowania wszystkich parametrów eksploatacyjnych rejestrowanych przez pokładowy rejestrator lotu:
4. Próba silników samolotu trwała godz. min.
5. Wyłączenie silników po próbie – godz.

Wnioski i uwagi komisji:

Samolot jest przygotowany do wykonania lotu z najważniejszymi osobami w państwie do dnia godz.

UWAGI:

.....

Podpisy:	Przewodniczący:
	Członkowie:
	
	
	
	
	Osoba wykonująca próbę:

* Wyszczególnić właściwego dowódcę.

** Jeśli uczestniczył w próbie.

PROTOKÓŁ Z PRÓBY SILNIKÓW (wariant dla śmigłowca)

Nr z dnia

Zgodnie z przepisami zawartymi w *Instrukcji organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, komisja wyznaczona rozkazem Dowódcy Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych / Dowódcy Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych* nr z dnia w składzie:

Przewodniczący	–
	(stopień, imię i nazwisko)
Członkowie	–
	–
	–
Dowódca statku powietrznego	–

wykonała w dniu próbę silników śmigłowca typu nr fabryczny, nr kadłubowy przed lotem z najważniejszymi osobami w państwie.

1. Dane eksploatacyjne śmigłowca i zespołu napędowego – zgodnie z załącznikiem do protokołu (dodać wydruk z *SI SAMANTA* lub *ZWSI RON*).
2. Śmigłowiec zatankowano paliwem..... w ilości kg (.....l).
Orzeczenie laboratoryjne nr
3. Data ostatniego skalowania wszystkich parametrów eksploatacyjnych rejestrowanych przez pokładowy rejestrator lotu:
4. Próba silników śmigłowca trwała godz. min.
5. Zatrzymanie WN po próbie – godz.

Wnioski i uwagi komisji:

Śmigłowiec jest przygotowany do wykonania lotu z najważniejszymi osobami w państwie do dnia godz.

UWAGI:

.....

Podpisy:	Przewodniczący:
	Członkowie:
	
	
	
	
	Osoba wykonująca próbę:

* Wyszczególnić właściwego dowódcę.