

Stan ochrony przeciwpożarowej polskich portów lotniczych w 2007 roku. Dostosowanie do rozporządzeń ministra infrastruktury z 25 lipca i 12 września 2005 roku

W artykule poruszono problem implementacji rozwiązań dotyczących stanu bezpieczeństwa w polskich portach lotniczych do rozporządzeń wykonawczych, wydanych przez Ministerstwo Infrastruktury. Ten niezwykle ważki w dobie znacznej dynamiki wzrostu przewozów osobowych problem stanowi spore wyzwanie dla władz polskich portów. Konieczność zastosowania stosownych rozwiązań ogranicza plany rozwojowe i wymaga przeznaczenia na rozbudowę infrastruktury bezpieczeństwa znacznych nakładów finansowych. Jednakże jest to warunek niezbędny dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pasażerskiego w portach lotniczych.

I. Zarys rozwoju lotnictwa pasażerskiego w Polsce w latach 2002–2007

W roku 2002 polskie porty lotnicze obsłużyły 6 541 600 pasażerów¹. Od tego czasu minęło zaledwie pięć lat, a transport lotniczy w Polsce przeszedł prawdziwą rewolucję. Zmiany dotyczą zarówno liczby przewożonych pasażerów, jak i służącej do tego infrastruktury. O skali zjawiska może świadczyć chociażby prognoza ruchu lotniczego w Polsce na rok 2007, podana przez Urząd Lotnictwa Cywilnego(ULC), według której w tym roku odprawionych zostanie na lotniskach w naszym kraju już 19 068 098 pasażerów², co świadczy o potrojeniu tego ruchu w okresie ostatnich pięciu lat. I chociaż szacunki na kolejne lata nie są już aż tak dynamiczne, to według tej samej prognozy ULC ruch pasażerski w 2012 roku (bez danych na temat ruchu związanego z organizacją ME w piłce nożnej) ma wynieść 29 934 294 osoby, a w roku 2030 aż 75 632 251 pasażerów³.

Twierdząc, że rewolucja ta dotyczy nie tylko liczby przewożonych pasażerów, miałem na myśli także decentralizację w przewozach lotniczych. Dla przykładu, w przytaczanym już roku 2002 Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina na Okęciu w Warszawie odprawił

¹ ULC Biuletyn informacyjny lotnictwa cywilnego, 2004 nr 1 (133), *Działalność lotnisk komunikacyjnych w Polsce w latach 1999, 2003*, s. 4.

² *Prognoza Urzędu Lotnictwa Cywilnego, dotycząca liczby pasażerów korzystających z transportu lotniczego oraz liczby operacji handlowych w polskich portach lotniczych do roku 2030*, www.ulc.gov.pl.

³ *Ibidem*.

4 973 000 osób, co stanowiło 75,5% ogółu odprawionych pasażerów⁴. W roku 2006 udział Okęcia w strukturze odprawianych ludzi, mimo odprawienia rekordowej liczby 8 101 827 osób, wynosił już jedynie 52,73%⁵. Widać tutaj także dynamiczny rozwój portów regionalnych, które z 24,5% liczby odprawionych pasażerów w roku 2002, poprawiły znacznie swój wynik, obsługując w 2006 roku już 47,27% ogółu pasażerów. Lepiej widać ten wzrost w liczbach bezwzględnych, gdzie w porównaniu z 1 605 000 pasażerami obsługowanymi w roku 2002 zestawimy liczbę 7 262 252 pasażerów obsługowanych w roku 2006⁶. W tym roku tendencja ta prawdopodobnie się utrzyma i być może po raz pierwszy w historii porty regionalne obsłużą wspólnie większą liczbę pasażerów niż warszawskie Okęcie. Port lotniczy w Krakowie-Balicach spodziewa się w tym roku ok. 3 mln pasażerów, Katowice-Pyrzowice, ok. 2 mln⁷, Port Lotniczy im. Mikołaja Kopernika na wrocławskich Strachowicach zamierza obsłużyć w tym roku ok. 1,25 mln pasażerów⁸.

Bardzo dynamicznie przedstawia się także rozwój infrastruktury lotnisk regionalnych. Nowe terminale w ostatnich latach przybyły zarówno na warszawskim Okęciu, jak i w portach regionalnych. Zupełnie nowymi budynkami mogą się pochwalić m.in. porty w Katowicach-Pyrzowicach, Bydgoszczy-Szwederowie, Łodzi-Lublinku, gruntownej modernizacji uległy i ulegają terminale w Krakowie-Balicach, Gdańsku-Rębiechowie, Szczecinie-Goleniowie i we Wrocławiu-Strachowicach. Terminal w Rzeszowie-Jasionce zostanie oddany do użytku w 2008 roku. Wiele portów ma w planach budowę nowych terminali, co przy obecnym tempie rozwoju i w perspektywie organizacji przez Polskę i Ukrainę ME w piłce nożnej w 2012 jest jak najbardziej uzasadnione.

Fot. 1. Projekt nowego terminalu we Wrocławiu. Ma powstać w 2009 roku.



Źródło: www.gazeta.pl

⁴ ULC *Biuletyn informacyjny lotnictwa cywilnego*, 2004 nr 1 (133) *op. cit.*, s. 6.

⁵ Liczba pasażerów obsługowanych oraz wykonanych operacji lotniczych w ruchu regularnym i czarterowym w polskich portach lotniczych w latach 2004–2006, www.ulc.gov.pl.

⁶ *Ibidem*.

⁷ www.gtl.com.pl, 3 lata Wizz Air, 18.05.2007.

⁸ <http://www.airport.wroclaw.pl/przyszlosc.php>.

II. Podział lotniczych portów wg UE

W opisie rozwoju rynku lotniczego w Polsce posługiwałem się pojęciem portów regionalnych i portu centralnego. Podział ten proponowany przez UE stosowany jest m.in. w wydanej w 2003 przez Ministerstwo Infrastruktury *Informacji o kierunkach rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010*. Wyróżniono kilka typów lotnisk⁹:

Tabela 1. Podział portów lotniczych w Polsce według UE.

	Port lotniczy centralny (International connectig point)	Port lotniczy główny regionalny (Community connectig point)	Porty lotnicze regionalne (Regional and accesibility point)
1.	Warszawa Okęcie	Kraków–Balice	Gdańsk–Rębiechowo
2.			Katowice–Pyrzowice
3.			Poznań–Ławica
4.			Wrocław–Strachowice
5.			Szczecin–Goleniów
6.			Rzeszów–Jasionka
7.			Bydgoszcz–Szvederowo
8.			Łódź–Lublinek
9.			Zielona Góra–Babimost
10.			Szczytno–Szymany

Źródło: *Informacja o kierunkach rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2003, s. 6.

1. Centralny Międzynarodowy Port Lotniczy Warszawa–Okęcie im. Fryderyka Chopina, wg Ministerstwa Infrastruktury: *nadal będzie pełnił rolę węzłową dla obsługi przewozów międzynarodowych na liniach dalekiego zasięgu, ruchu do/z Europy Centralnej i Wschodniej, a także rolę węzła przesiadkowego dla podróży do i z portów regionalnych w Polsce. Nie zmienia to naturalnej tendencji do rozwoju portów regionalnych, zarówno dla potrzeb ruchu międzyregionalnego w skali kraju, jak i Europy*¹⁰.
2. Regionalny Główny Port Lotniczy Kraków-Balice im. Jana Pawła II – widziany jako *port lotniczy zapasowy dla Warszawy, obsługujący przewozy międzynarodowe na liniach średniego i krótkiego zasięgu, przewozy krajowe na liniach o dużym oraz średnim natężeniu ruchu (...)* Rozwijane będą też przewozy międzynarodowe na liniach dalekiego zasięgu¹¹.
3. Regionalne porty lotnicze, gdzie poza Portem Lotniczym im. Lecha Wałęsy w Gdańsku, Rębiechowie, *będącym portem zapasowym dla Warszawy i obsługującym przewozy międzynarodowe na liniach średniego i krótkiego zasięgu oraz przewozy krajowe na liniach*

⁹ *Informacja o kierunkach rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010*, op. cit., s. 6.

¹⁰ *Ibidem*, s. 20.

¹¹ *Ibidem*, s. 23.

o II poziomie natężenia ruchu¹² pozostałe porty miały mieć mniejsze znaczenie i obsługiwać ruch o natężeniu I kategorii.

4. Lokalne porty lotnicze – wobec ich znikomego udziału w rejsowym ruchu lotniczym nie będę się w niniejszym tekście zajmował tą kategorią lotnisk.

III. Podstawa prawna klasyfikacji portów lotniczych pod względem ochrony przeciwpożarowej.

Rozporządzenie ministra infrastruktury z 25 lipca 2005 wprowadza kilka rodzajów klasyfikacji lotnisk. Wyodrębniono m.in. podział według kryteriów ogólnych ze względu na:

- zakres ruchu statków powietrznych (na międzynarodowe i krajowe),
- charakter ruchu statków powietrznych (na lotniska ruchu regularnego i nieregularnego),
- właściciela (lotniska państwowe, komunalne i prywatne)¹³.

Osobną kategorią jest podział lotnisk według kryteriów technicznych. Dzielą się one m.in. ze względu na:

- umiejscowienie – naziemne, nawodne, na obiektach (budynkach, platformach i statkach),
- rodzaj nawierzchni wykorzystywanej do startów i lądowań,
- wymagania techniczne,
- rodzaj przyjmowanych statków powietrznych (samoloty, śmigłowce lub szybowce),
- kategorię podejść do lądowania – z drogą startową nieprzypadkową lub drogą startową, przypadkową z podejściem (klasyfikowanym oddzielnie)¹⁴.

Występuje tu także szczególnie znaczący podział lotnisk ze względu na kategorię ochrony przeciwpożarowej. Rozporządzenie przewiduje dziesięć (od 1. do 10.)¹⁵ kategorii ochrony dla lotnisk przyjmujących samoloty, oraz trzy kategorie (od H1 do H3)¹⁶ dla lądowisk dla śmigłowców¹⁷. Tekst dokumentu precyzuje też jasno, że: *Kategorię ochrony przeciwpożarowej lotniska, o której mowa w ust. 1 pkt 6, wyznacza się na podstawie długości całkowitych oraz maksymalnych szerokości kadłubów największych samolotów lub na podstawie całkowitych długości śmigłowców wykonujących operacje na danym lotnisku*¹⁸.

Ponieważ w dalszym ciągu artykułu będę zajmował się poziomem ochrony przeciwpożarowej polskich portów lotniczych, ten rodzaj klasyfikacji lotnisk uznałem za szczegól-

¹² *Ibidem*, s. 23.

¹³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 25 lipca 2005, zmieniające rozporządzenie w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych. Dziennik Ustaw Nr 197/2005 Poz. 1633, §1.1.1-4

¹⁴ *Ibidem*, §1.2.1.1-5.

¹⁵ Zob. tabela nr 2.

¹⁶ Zob. tabela nr 3.

¹⁷ Rozporządzenie..., *op. cit.*, §1.2.1.6.

¹⁸ *Ibidem*, §1.2.3.

nie istotny. Do niego będę się odnosił, omawiając najpierw ogólną przynależność polskich lotnisk do kategorii. Następnie opiszę szerzej to dostosowanie na przykładzie wybranych portów lotniczych. Do dokładniejszego omówienia pod względem posiadanego sprzętu i zapewnianego poziomu ochrony przeciwpożarowej wybrałem Centralny Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina na Okęciu w Warszawie, Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II w Krakowie–Balicach oraz Międzynarodowy Port Lotniczy im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu–Strachowicach.

Tabela 2. Kategorie ochrony przeciwpożarowej lotnisk dla samolotów.

Kategoria ochrony przeciwpożarowej lotniska	Całkowita długość samolotu	Maksymalna szerokość kadłuba [w metrach]
1	do długości mniejszej niż 9 m	2
2	od 9 m długości mniejszej niż 12 m	2
3	od 12 m długości mniejszej niż 18 m	3
4	od 18 m długości mniejszej niż 24 m	4
5	od 24 m długości mniejszej niż 28 m	4
6	od 28 m długości mniejszej niż 39 m	5
7	od 39 m długości mniejszej niż 49 m	5
8	od 49 m długości mniejszej niż 61 m	7
9	od 61 m długości mniejszej niż 76 m	7
10	od 76 m długości mniejszej niż 90 m	8

Źródło: Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 25 lipca 2005 r. Dziennik Ustaw Nr 197/2005 (poz. 1633).

Tabela 3. Kategorie ochrony przeciwpożarowej lotnisk dla śmigłowców.

Kategoria ochrony przeciwpożarowej lotniska	Całkowita długość śmigłowca (Długość śmigłowca, włączając belkę ogonową oraz wirniki)
H1	do długości mniejszej niż 15 m
H2	od 15 m długości mniejszej niż 24 m
H3	od 24 m długości mniejszej niż 35 m

Źródło: Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 25 lipca 2005 r. Dziennik Ustaw Nr 197/2005 (poz. 1633).

IV. Klasyfikacja polskich portów lotniczych według kategorii ochrony przeciwpożarowej

Polskie porty lotnicze nie odbiegają pod względem wyposażenia w sprzęt przeciwpożarowy od lotnisk w innych krajach Europy. Niezbędną do zapewnienia bezpieczeństwa przeciwpożarowego według danej kategorii liczba wozów pożarniczych, parametry techniczne oraz ich wyposażenie określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 12 września 2005 roku w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb

ratowniczo-gaśniczych. Dokument ten całościowo ujmuje sprawy zapewnienia bezpieczeństwa przeciwpożarowego na lotniskach, określając m.in. liczbę¹⁹, parametry techniczne, ilość zabieranych środków gaśniczych²⁰ oraz wyposażenie pojazdów lotniskowych jednostek ratowniczo-gaśniczych, procedury szkolenia ratowników, a także adekwatnie do kategorii zabezpieczenia przeciwpożarowego określa minimalną liczbę strażaków-ratowników²¹, którzy muszą być w straży lotniskowej straży pożarnej. W załącznikach do rozporządzenia znajduje się cały zestaw tabel i procedur oraz gotowy program szkolenia lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych. Według dokumentu na władzach portów spoczywa obowiązek zapewnienia poziomu ochrony ratowniczo-gaśniczej lotniska odpowiadający przyznanej lotnisku kategorii ochrony przeciwpożarowej²². Władze portu odpowiedzialne są także za stworzenie *Planu działania w sytuacjach zagrożenia*, zawierającego *Operacyjny Plan Ratownictwa Lotniskowego* oraz inne procedury na wypadek zaistnienia większości będących do przewidzenia sytuacji kryzysowych na lotnisku²³. Kolejnym dokumentem, który reguluje sprawy bezpieczeństwa (także przeciwpożarowego) lotnisk, jest przyjęte 19 czerwca 2007 roku rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego²⁴.

Krajowy Program określa m.in.: *zasady ochrony na terenie lotnisk, sposoby przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa podróży i bagażu oraz wprowadza procedury służące zabezpieczeniu statków powietrznych znajdujących się na płycie lotniska (drzwi oraz włazy będą plombowane). W programie przedstawiono szczegółowy schemat postępowania w momencie zaistnienia sytuacji kryzysowej, jak również sposób i tryb przepływu informacji o takiej sytuacji. Plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej uwzględnia warunki i tryb współpracy oraz koordynacji działań poszczególnych służb wchodzących w skład systemu ochrony lotniska*²⁵. W ramach KPOLC władze portów zostały zobligowane do opracowania planu działania w sytuacji kryzysowej.

To kolejny, po Operacyjnym Planie Ratownictwa Lotniskowego, dokument, który przybliży polskie ustawodawstwo do poziomu prawa unijnego i dynamicznie rozwijającej się sytuacji w wojnie ze światowym terroryzmem. Można powiedzieć, że Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego kładzie większy nacisk na zapewnienie szeroko rozumianego bezpieczeństwa w portach lotniczych, poświęcając np. uwagę obowiązkowi Służby Ochrony Lotniska, cytowane wcześniej rozporządzenie ministra infrastruktury koncentruje się na obowiązkach związanych z ratownictwem. Na podstawie zestawienia zawartego w tabeli nr 7, zawierającego informacje o kategorii ochrony przeciwpożarowej, można wysnuć wniosek, że polskie porty lotnicze mają sprzęt i są w stanie zapewnić bezpieczeństwo przeciwpożarowe na poziomie adekwatnym do obsługiwanego przez nie ruchu lotniczego.

¹⁹ Zob. tabela nr 4.

²⁰ Zob. tabela nr 5.

²¹ Zob. tabela nr 6.

²² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 12 września 2005 roku w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych; Dziennik Ustaw Nr 197/2005, Poz. 1634; §3.1.

²³ *Ibidem*; §12–17.

²⁴ Rozporządzenie Rady Ministrów z 19 czerwca 2007 roku w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa; Dziennik Ustaw Nr 116/2007, Poz. 803.

²⁵ http://www.ulc.gov.pl/index_1.php?dzial=wiadomosci&plik=05_06_2007.

Zawarte poniżej tabele pomogą zrozumieć zamieszczone w opisach poszczególnych lotnisk zestawienia sprzętu ratowniczo-gaśniczego i posłużą do udowodnienia tezy, że polskie porty lotnicze są bezpieczne pod względem ochrony przeciwpożarowej.

Tabela 4. Minimalne ilości środków gaśniczych na lotniskach dla samolotów.

Kategoria ochrony przeciwpożarowej lotniska	Piana grupy A		Piana grupy B		Uzupełniający środek gaśniczy
	Objętość wody [dm ³]	Wydatek roztworu pianotwórczego [dm ³ /min]	Objętość wody [dm ³]	Wydatek roztworu pianotwórczego [dm ³ /min]	Ilość proszku gaśniczego [kg]
1	350	350	230	230	45
2	1000	800	670	550	90
3	1800	1300	1200	900	135
4	3600	2600	2400	1800	135
5	8100	4500	5400	3000	180
6	11800	6000	7900	4000	225
7	18200	7900	12100	5300	225
8	27300	10800	18200	7200	450
9	36400	13500	24300	9000	450
10	48200	16600	32300	11200	450

Źródło: Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 12 września 2005 r. Dziennik Ustaw Nr197/2005 (poz. 1634).

Tabela 5. Minimalna liczba obecnych pracowników lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej na lotnisku.

Kategoria ochrony przeciwpożarowej lotniska	Minimalna liczba pracowników	
1	2	
2, 3, H1	3	
4, 5, H2, H3	4	
6-7	Według analizy zabezpieczenia operacyjnego, przeprowadzonej przez zarządzającego lotniskiem, w uzgodnieniu z właściwym terenowo komendantem wojewódzkim PSP, z tym że liczba obecnych pracowników na zmianie, przydzielonych do obsługi pojazdów ratowniczo-gaśniczych, nie może być mniejsza niż:	6 pracowników
8		8 pracowników
9-10		14 pracowników

Źródło: Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 12 września 2005 r. Dziennik Ustaw Nr197/2005 (poz. 1634).

Tabela 6. Minimalna liczba lotniskowych pojazdów ratowniczo-gaśniczych.

Kategoria ochrony przeciwpożarowej lotniska	Pojazdy ratowniczo-gaśnicze w sztukach
1	1
2, H1	1
3, H2	1
4, H3	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	4
10	4

Źródło: Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 12 września 2005 r. Dziennik Ustaw Nr 197/2005 (poz. 1634).

Tabela 7. Posiadane przez polskie porty lotnicze kategorie ochrony przeciwpożarowej lotniska. Nie uwzględniono lądowisk dla śmigłowców.

Port lotniczy	Podstawowa kategoria zabezpieczenia	Uwagi
Warszawa Okęcie	8	
Kraków-Balice	8	
Gdańsk-Rębiechowo	7	W razie potrzeby 8
Katowice-Pyrzowice	8	
Poznań-Ławica	6	
Wrocław-Strachowice	7	
Szczecin-Goleniów	7	W razie potrzeby 8
Rzeszów-Jasionka	7	8 przy lotach transatlantyckich
Bydgoszcz-Szwederowo	7	
Łódź-Lublinek	7	
Zielona Góra-Babimost	5	
Szczytno-Szymany	5	

Źródło: opracowanie własne.

V. Pojazdy ratowniczo-gaśnicze w Centralnym Międzynarodowym Porcie Lotniczym Warszawa-Okęcie im. Fryderyka Chopina

Z racji swej dominującej w krajowym systemie ruchu lotniczego roli lotnisko na Okęciu przez długie lata uchodziło dla portów regionalnych za niedościgniony wzór nasycenia pojazdami gaśniczymi. Do portów regionalnych trafiał sprzęt, który wcześniej użytkowany był w Warszawie. Dzisiaj sytuacja jest już zgoła inna. Porty regionalne są pełnoprawnymi graczami na rynku pojazdów ratowniczo-gaśniczych. Jedynie od stanu ich budżetów zależy zakup i modernizacja sprzętu. Do wymiany sprzętu obliguje też porty chęć poprawienia zabezpieczenia przeciwpożarowego obsługiwanych na swoim terenie połączeń, a co za tym idzie, podniesienie kategorii zabezpieczenia przeciwpożarowego²⁶.

Na wyposażeniu Centralnego Międzynarodowego Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie im. Fryderyka Chopina znajduje się w tej chwili 6 wozów gaśniczych, samochód ratownictwa technicznego z przewoźnym magazynem sprzętu medycznego i leków, samochód zabezpieczenia płyty, samochód dowodzenia i łączności oraz pojazd operacyjny²⁷. Dwa spośród sześciu pojazdów gaśniczych to najnowsze nabytki portu na Okęciu – Chinetti Tiger. Są to wozy bojowe do gaszenia pożarów w dużych samolotach, takich jak Airbus A 380 czy Boeing 787. Kosztowały około 8 milionów złotych. Nowe pojazdy są jedynymi takimi w naszej części Europy. Ciekawostką w ich wyposażeniu jest: *specjalny wysięgnik zamontowany na pojeździe. Na jego końcówce znajduje się podajnik wody i środka gaśniczego oraz specjalny szpikulec, dzięki któremu można przebić kadłub i gasić wewnątrz samolotu bez konieczności wchodzenia do środka*²⁸. Dysponują one także najbardziej wydajnymi motopompami w Polsce. Mogą one podać 6500 litrów wody w ciągu minuty. Dane techniczne samochodów gaśniczych z lotniska w Warszawie ilustruje tabela nr 8. LSP Warszawa Okęcie ma do swojej dyspozycji dwie strażnice²⁹, co pozwala lepiej rozłożyć posiadane siły oraz sprawniej reagować w sytuacji kryzysowej.

Podniesieniu sprawności operacyjnej LSP oraz poprawie koordynacji we współdziałaniu z innymi służbami ratowniczymi służą organizowane przynajmniej raz do roku duże ćwiczenia z udziałem pozorantów. W ostatnich, organizowanych w kwietniu tego roku brało udział 30 samochodów pożarniczych, kilkadziesiąt karetek Pogotowia Ratunkowego, Policja, Straż Graniczna, służby porządkowo-ochronne, techniczne oraz zabezpieczenia ruchu warszawskiego lotniska. Ogółem zaangażowanych było ponad 400 osób³⁰. Scenariusz zakładał symulowaną na pasie startowym katastrofę samolotu z ok. 60 osobami na pokładzie. Rozbity samolot stanął w płomieniach, a oprócz ognia ratownicy musieli walczyć z ciemnościami, bo całe ćwiczenia odbyły się późnym wieczorem.

²⁶ Zob. tabele nr 4, 6, 7.

²⁷ http://www.lotnisko-chopina.pl/katalog/lsp/pl/lsp_sprzet.php, 04.07.07.

²⁸ <http://www.lotnisko-chopina.pl/katalog/aktualnosci/pl/aktualnosci.php?id=1805> 04.07.07.

²⁹ Zob. fot. 2–3.

³⁰ <http://www.lotnisko-chopina.pl/katalog/aktualnosci/pl/aktualnosci.php?id=1808> 04.07.07.

Tabela 8. Pojazdy gaśnicze LSP Warszawa-Okęcie.

Typ	Barracuda	Eagle	Barracuda	Eagle	Tiger	Tiger
napęd	4 x 4	4 x 4	6 x 6	6 x 6	6 x 6	6 x 6
Pojemność zbiornika wody	5000 l	5000 l	12 000 l	12 000 l	9000 l	9000 l
Pojemność zbiornika środka pianotwórczego	600 l	600 l	1440 l	1440 l	1080 l	1080 l
Wydajność autopompy	5410 l/min	5410 l/min	5410 l/min	5410 l/min	6500 l/min	6500 l/min
Wydajność monitora wodno-pianowego	4540 l/min	4540 l/min	4540 l/min	4540 l/min	4731 l/min	4731 l/min
Prędkość maks.	Min. 110 km/h	Min. 100 km/h	Min. 110 km/h	Min 110 km/h	115 km/h	115 km/h
Przyspieszenie (0-80 km/h)	Maks. 25 s	Maks. 25 s	Maks. 40 s	Maks. 40 s	28 s	28 s
Moc silnika	436 kW	436 kW	436 kW	436 kW	665 KM	665 KM

Źródło: opracowanie własne na podstawie: http://www.lotnisko-chopina.pl/katalog/lsp/pl/lsp_sprzet.php oraz www.ratownictwo.org.pl.

Fot. 2, 3. Strażnice LSP Warszawa Okęcie.

Strażnica LSP z pomieszczeniami komendy.



Strażnica LSP taw. satelitarna od strony Terminalu 1.

Źródło: http://www.lotnisko-chopina.pl/katalog/lsp/pl/lsp_straznica.php.

Fot. 4. Pojazdy LSP Warszawa–Okęcie.



Źródło: http://www.lotnisko-chopina.pl/katalog/lsp/pl/lsp_galeria_001.php#utrzymanie.

VI. Pojazdy ratowniczo-gaśnicze w Międzynarodowym Porcie Lotniczym im. Jana Pawła II w Krakowie–Balicach

Żywiolowo rozwijający się port lotniczy w Krakowie zapewnia, tak jak i kilka innych portów lotniczych w Polsce, VIII kategorię ochrony przeciwpożarowej. Prognozowany na rok 2007 ruch pasażerski na poziomie 3 mln podróżnych jest od kilku miesięcy zabezpieczany z zupełnie nowej strażnicy Lotniskowej Straży Pożarnej³¹. Władze MPL twierdzą, że: *to najnowocześniejszy obiekt tego typu w Polsce. Podniesie on standardy bezpieczeństwa lotniska, a jednocześnie pozwoli „uwolnić” część terenu pod planowaną rozbudowę terminala pasażerskiego. Obok głównego przeznaczenia, w nowym budynku znajdą się pomieszczenia dla służb meteorologicznych, zapewniające właściwą widoczność na całą drogę startową oraz pomieszczenia dla służb ratownictwa medycznego. Nowa strażnica, zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie pasa startowego, spełnia wszelkie wymogi bezpieczeństwa ruchu lotniczego*³².

³¹ Zob. fot. 5.

³² www.lotnisko-balice.pl 04.07.07.

Fot 5. Strażnica LSP Kraków–Balice.

Źródło: Adam Badoń/ www.airfoto.pl.

Tabela 9. Pojazdy gaśnicze LSP Kraków–Balice.

Typ	Barracuda Jr	Barracuda	Eagle Six	Barracuda Boughton
napęd	4x4	6x6	6x6	6x6
Pojemność zbiornika wody	5000 l	10 000 l	12 000 l	12 000 l
Pojemność zbiornika środka pianotwórczego	660 l	1200 l	1500 l	1440 l
Wydajność autopompy	5000 l/min	5000 l/min	5000 l/min	5000 l/min
Wydajność monitora wodno-pianowego	3200 l/min	4500 l/min	4500 l/min	4500 l/min
Prędkość maks.	115 km/h	110 km/h	120 km/h	110 km/h
Przyspieszenie (0–80 km/h)	25 s	35 s	40 s	40 s
Moc silnika	540 KM	540 KM	540 KM	540 KM

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.lotnisko-balice.pl.

VII. Pojazdy ratowniczo-gaśnicze w Międzynarodowym Porcie Lotniczym im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu

Wrocławski port lotniczy rozwija się w ostatnich latach bardzo dynamicznie. W 2005 roku obsłużył ponad 465 tys. pasażerów, w 2006 – ponad 864 tys., a na rok 2007 planowane jest przekroczenie liczby miliona 250 tys. podróży³³. Planowana na lata 2010–2012 budowa nowego terminalu pozwoli na podniesienie możliwości obsługi pasażerów do 4,5 miliona rocznie³⁴. Znacząco poprawią się możliwości dojazdu do lotniska. Wydaje się to bardzo dobrą prognozą dla miasta, które w 2012 roku będzie jedną z aren ME w piłce nożnej. Towarzyszące budowie nowego terminalu przedłużenie pasa startowego do długości 3000 metrów, budowa nowej płyty postojowej, mogącej pomieścić 17 samolotów wielkości Boeinga 737, czy Airbusa 320, udostępnią wrocławskie lotnisko dla największych samolotów. W perspektywie pojawiają się także możliwości lotów transatlantyckich i znacząca rozbudowa przewozów cargo.

Władze portu już w tej chwili pracują nad poprawą i rozwojem ochrony ratowniczo-gaśniczej lotniska. W czerwcu 2007 r. został rozpisany przetarg na dostawę poduszek niskociśnieniowych, detektora do wykrywania gazów palnych i toksycznych oraz namiotu pneumatycznego³⁵. W najbliższym czasie flota pojazdów LSP powiększy się o nowy pojazd gaśniczy i samochód ratownictwa technicznego. Pozwoli to na podniesienie poziomu ochrony przeciwpożarowej na lotnisku do kategorii ósmej. Znajdujący się w tej chwili w posiadaniu LSP we Wrocławiu sprzęt³⁶ pozwala na zabezpieczenie siódmej kategorii ochrony. Strażnica LSP znajduje się w połowie pasa startowego, niedaleko od planowanego nowego terminalu³⁷.

Fot. 6. Strażnica LSP Wrocław–Strachowice.



Źródło: zasoby autora.

³³ <http://www.airport.wroclaw.pl/stat.php?inf=sporownanie> 05.07.07.

³⁴ <http://www.airport.wroclaw.pl/przyszosc.php> 05.07.07.

³⁵ <http://www.airport.wroclaw.pl/przetargi.php> 05.07.07.

³⁶ Zob. tabela nr 10.

³⁷ Zob. fot. 6.

Tabela 10. Pojazdy gaśnicze LSP Wrocław–Strachowice.

Typ	Barracuda	Barracuda	Barracuda
Numer taktyczny	31	32	33
Napęd	4 x 4	6 x 6	6 x 6
Pojemność zbiornika wody	5 500 l	10 000 l	12 000 l
Pojemność zbiornika oerodka pianotwórczego	580 l	1360 l	1500 l
Wydajność autopompy	4500 l/min	4500 l/min	4500 l/min
Wydajność monitora Wodno-pianowego	4500 l/min	4500 l/min	4500 l/min
Prędkość maks.	115 km/h	120 km/h	120 km/h
Przyspieszenie (0-80 km/h)	25 s	40 s	40 s
Moc silnika	600 KM	600 KM	640 KM

Źródło: opracowanie własne.

Fot. 7, 8, 9. Pojazdy ratowniczo-gaśnicze LSP Wrocław–Strachowice.

Źródło: zasoby autora.

VIII. Podsumowanie

Polskie porty lotnicze dobrze radzą sobie w czasach jednego z najdynamiczniejszych na świecie wzrostów ruchu lotniczego. Zabezpieczenie przeciwpożarowe jest zgodne z obsługiwany przez nie ruchem lotniczym. Nieco gorzej wygląda sprawa dostosowania przepustowości terminali do obsługiwanej liczby pasażerów. Tu problemu nie ma jedynie lotnisko w Katowicach–Pyrzowicach, Poznaniu–Ławicy oraz port w Goleniowie. Pozostałe lotniska są w mniejszym lub większym stopniu przepełnione. Porty wprawdzie rozbudowują swoje terminale, ale są to działania doraźne, spóźnione zwykle o przynajmniej 1–2 sezony. Na usprawiedliwienie można jedynie dodać, że długoterminowe prognozy IATA prognozowały np. dla Wrocławia osiągnięcie liczby miliona 75 tys. obsługiwanych pasażerów na **2020 rok**³⁸. Tak dynamicznego i lawinowego rozwoju ruchu lotniczego po prostu nikt się nie spodziewał.

Lotnisko w swoim mieście chcą mieć w tej chwili mieszkańcy większości nawet średniej wielkości miast, o czym świadczą choćby zaawansowane prace nad powstaniem regionalnych portów lotniczych w Białymstoku, Lublinie, Kielcach, Opolu czy Toruniu. Latanie, szczególnie po wejściu do Polski „tanich” przewoźników (LCC), stało się dostępne dla Polaków, a nowa fala emigracji zarobkowej to w większości młodzi ludzie, którzy cenią swój czas i domagają się krótkiej podróży samolotem, a nie wielogodzinnej autobusami.

Bibliografia

- Informacja o kierunkach rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2003.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 25 lipca 2005, zmieniające rozporządzenie w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych*, Dziennik Ustaw, Nr 197/2005, Poz. 1633.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 12 września 2005 roku w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych*, Dziennik Ustaw, Nr 197/2005, Poz. 1634.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z 19 czerwca 2007 roku w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, realizującego zasady ochrony lotnictwa*, Dziennik Ustaw, Nr 116/2007, Poz. 803.
- ULC Biuletyn informacyjny lotnictwa cywilnego*, 2004 nr 1 (133), *Działalność lotnisk komunikacyjnych w Polsce w latach 1999–2003*, s. 4.

³⁸ *Informacja o kierunkach rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010*, op. cit., s. 18.

Wykaz stron internetowych:

www.airfoto.pl

www.airport.wroclaw.pl

www.gtl.com.pl

www.lotnisko-balice.pl

www.lotnisko-chopina.pl

www.ratownictwo.org.pl

www.ulc.gov.pl

**Fire Protection of Polish Airports in 2007.
Amendments to a Regulation of Minister of Infrastructure
from 25th July and 12th September 2005**

Summary

The article refers to the problem of amendments of the security solutions of Polish airports to the executory regulations established by the Minister of Infrastructure. This problem, being significant in times of considerable growth dynamics of passengers' transport, constitutes a big challenge for authorities of Polish airports. The necessity of application of appropriate solutions restricts development plans and requires allocating considerable (financial) expenses for infrastructure extension/development. However, this is an indispensable condition for the assurance of safety of passengers' transport in the airports.