

Warszawa, dnia 9 grudnia 2016 r.

Poz. 216

**WYTYCZNE NR 13
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 8 grudnia 2016 r.

**w sprawie ogłoszenia wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa
Cywilnego (ICAO) w Doc 9432 – „Podręcznik radiotelefonicznej frazeologii lotniczej”**

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, 904, 1361 i 1948) ogłasza się, co następuje:

§ 1. Zaleca się stosowanie wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 9432 – „Podręcznik radiotelefonicznej frazeologii lotniczej” (wydanie czwarte), stanowiących załącznik do wytycznych.

§ 2. Wytyczne wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Transportu Lotniczego

dr Izabela Szymajda-Wojciechowska

Załącznik do wytycznych nr 13
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 8 grudnia 2016 r.

Doc 9432
AN/9



Podręcznik radiotelefonicznej frazeologii lotniczej

Czwarta Edycja — 2007 r.

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

PRZEDMOWA¹

Frazeologię ICAO zapisano w dwóch dokumentach: Załącznik 10 ICAO – *Łączność lotnicza* – tom II *Procedury telekomunikacyjne* oraz *Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym* (PANS-ATM, Doc 4444) Rozdział 12 *Frazeologia*. Celem Podręcznika jest zaprezentowanie przykładów stosowania radiotelefonicznej frazeologii lotniczej zawartej w powyższych dokumentach. Przykładowe procedury i frazeologia mają zastosowanie w łączności VHF, ale równie dobrze mogą być użyte w łączności HF.

Frazeologia ICAO ma na celu stworzenie jasnej, zwięzłej i jednoznacznej formy komunikacji w łączności pomiędzy pilotami i personelem służb ruchu lotniczego. Z założenia nie obejmuje ona wszystkich przypadków mogących mieć miejsce w ruchu lotniczym, a jedynie określa sposób komunikowania się w sytuacjach standardowych. Wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, należy używać obowiązujących zwrotów i wyrażeń frazeologicznych, w pozostałych zaś przypadkach można posłużyć się tzw. tekstem otwartym. W takich sytuacjach trzeba przede wszystkim pamiętać o tym, aby wypowiedzi były jasne, zwięzłe i jednoznaczne. Oznacza to, że poza znajomością frazeologii lotniczej personel ATS oraz piloci powinni osiągnąć odpowiedni poziom znajomości języka angielskiego. Wymagania ICAO dotyczące znajomości języka angielskiego opisane są w Załączniku 10 ICAO – tom II oraz w Załączniku 1 ICAO – *Licencjonowanie personelu*. Jednocześnie należy pamiętać, że dla wielu osób posługujących się frazeologią lotniczą, angielski nie jest językiem ojczystym, dlatego tak ważne jest, aby mówić powoli i wyraźnie oraz unikać stosowania kolokwializmów i slangu.

Ponadto, poszczególne państwa mogą określić w swoich Zbiorach Informacji Lotniczych (AIP) własne wymagania dotyczące nawiązywania łączności podczas wlotu w ich przestrzeń powietrzną oraz przed jej opuszczeniem. Piloci planujący lot międzynarodowy powinni zatem zapoznać się z aktualnymi procedurami obowiązującymi w danym kraju (np. AIP i NOTAM). Przykłady takiej frazeologii wykraczają poza zakres niniejszego Podręcznika.

¹ W polskim wydaniu Podręcznika uwzględniono lokalne odstępstwa od radiotelefonicznej frazeologii lotniczej ICAO (**ZAŁĄCZNIK 1**); patrz również: **AIP Polska GEN 1.7**. Nieścisłości dostrzeżone w wersji oryginalnej Podręcznika zostały odpowiednio poprawione i skatalogowane (**ZAŁĄCZNIK 2**).

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ 1 — Terminologia.....	1-1
1.1 Definicje podstawowych terminów stosowanych w Podręczniku	1-1
1.2 Powszechnie stosowane skróty.....	1-4
1.3 Objasnienie treści podręcznika	1-6
ROZDZIAŁ 2 — Ogólne procedury operacyjne.....	2-1
2.1 Wstęp.....	2-1
2.2 Technika nadawania	2-1
2.3 Nadawanie liter	2-2
2.4 Nadawanie liczb.....	2-3
2.5 Nadawanie czasu.....	2-6
2.6 Standardowe słowa i wyrażenia	2-6
2.7 Znaki wywoławcze	2-8
2.7.1 Znaki wywoławcze stacji lotniczych.....	2-8
2.7.2 Znaki wywoławcze statków powietrznych.....	2-9
2.8 Łączność	2-10
2.8.1 Nawiązywanie i utrzymywanie łączności	2-10
2.8.2 Przekazywanie łączności.....	2-12
2.8.3 Udzielanie zezwoleń i żądania powtórzeń	2-13
2.8.4 Procedury sprawdzania łączności.....	2-15
ROZDZIAŁ 3 — Frazeologia ogólna.....	3-1
3.1 Wstęp.....	3-1
3.2 Wyjaśnienie roli frazeologii i zwykłego języka w łączności radiotelefonicznej	3-1
3.3 Instrukcje dotyczące wysokości	3-2
3.4 Meldowanie pozycji	3-4
3.5 Plany lotów	3-5
ROZDZIAŁ 4 — Kontrola lotniska: statki powietrzne	4-1
4.1 Wstęp	4-1
4.2 Informacja do odlotu i procedury uruchamiania silnika	4-1
4.3 Wypychanie	4-2
4.4 Instrukcje kołowania	4-3
4.5 Procedury startowe	4-6
4.6 Krąg nadlotniskowy.....	4-10
4.7 Podejście końcowe i lądowanie.....	4-13
4.8 Przejście na drugi krąg.....	4-14
4.9 Po lądowaniu	4-15
4.10 Zasadnicza informacja lotniskowa.....	4-16

ROZDZIAŁ 5 — Kontrola lotniska: pojazdy	5-1
5.1 Wstęp	5-1
5.2 Instrukcje dotyczące ruchu naziemnego	5-1
5.3 Przecinanie dróg startowych	5-3
5.4 Pojazdy holujące statki powietrzne	5-4
ROZDZIAŁ 6 — Ogólna frazeologia służby dozorowania ATS	6-1
6.1 Wstęp	6-1
6.2 Identyfikacja i wektorowanie	6-1
6.3 Wektorowanie	6-2
6.4 Informacja o ruchu i akcja omijania	6-4
6.5 Wtórny radar dozorowania	6-5
6.6 Zapewnianie pomocy radarowej statkom powietrznym po utracie łączności radiowej	6-6
6.7 Frazeologia alarmowa	6-7
ROZDZIAŁ 7 — Kontrola zbliżania	7-1
7.1 Odloty IFR	7-1
7.2 Odloty VFR	7-1
7.3 Przyloty IFR	7-2
7.4 Przyloty VFR	7-6
7.5 Wektorowanie do podejścia końcowego	7-7
7.6 Podejście według radaru dozorowania (SRA)	7-8
7.7 Podejście według radaru precyzyjnego (PAR)	7-12
ROZDZIAŁ 8 — Kontrola obszaru	8-1
8.1 Organy kontroli obszaru	8-1
8.2 Informacja o pozycji	8-2
8.3 Informacja o wysokości	8-3
8.4 Wlot w drogi lotnicze	8-4
8.5 Opuszczanie dróg lotniczych	8-6
8.6 Przecinanie dróg lotniczych	8-6
8.7 Loty z oczekiwaniem na trasie	8-6
8.8 Dozorowanie ATS	8-7
8.9 Automatyczne zależne dozorowanie (ADS)	8-8
8.10 Kontrola oceaniczna	8-8
ROZDZIAŁ 9 — Procedury w stanach niebezpieczeństwa i nagłych oraz procedury w przypadku utraty łączności	9-1
9.1 Wstęp	9-1
9.2 Depesze o niebezpieczeństwie	9-2
9.2.1 Statek powietrzny w niebezpieczeństwie	9-2
9.2.2 Stosowanie ciszy radiowej	9-3
9.2.3 Zakończenie stanu niebezpieczeństwa i ciszy	9-3
9.3 Pilne depesze	9-4
9.4 Awaryjne zniżanie	9-5
9.5 Utrata łączności przez statek powietrzny	9-6

ROZDZIAŁ 10 — Transmisja meteorologicznej i innej informacji lotniskowej	10-1
10.1 Wstęp.....	10-1
10.2 Zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej (RVR).....	10-1
10.3 Stan nawierzchni drogi startowej.....	10-2
ROZDZIAŁ 11 — Różne rodzaje obsługi lotów.....	11-1
11.1 Selektywne wywoływanie (SELCAL).....	11-1
11.2 Zrzut paliwa	11-2
11.3 Turbulencja w śladzie aerodynamicznym.....	11-2
11.4 Uskok wiatru	11-3
11.5 Radionamierzenie.....	11-3
11.6 Manewry ACAS	11-4

ZAŁĄCZNIK 1 – ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZEOLOGII LOTNICZEJ

ZAŁĄCZNIK 2 – SŁOWNIK FONETYCZNY ANGIELSKICH WYRAŻEŃ STOSOWANYCH W POLSKIEJ FRAZEOLOGII RADIOTELEFONICZNEJ

Rozdział 1

TERMINOLOGIA

1.1 DEFINICJE PODSTAWOWYCH TERMINÓW STOSOWANYCH W PODRĘCZNIKU

Uwaga: Pozostałe definicje zawarte są w odpowiednich dokumentach ICAO.

Droga lotnicza (*Airway*). Obszar kontrolowany lub jego część, ustanowione w postaci korytarza.

Granica zezwolenia (*Clearance limit*). Punkt, do którego zostało udzielone statkowi powietrznemu zezwolenie kontroli ruchu lotniczego.

Identyfikacja (*Identification*). Sytuacja, w której zobrazowana pozycja określonego statku powietrznego jest widoczna na wskaźniku sytuacji i jednocześnie zidentyfikowana.

Krąg nadlotniskowy (*Aerodrome traffic circuit*). Określony tor lotu, po którym powinny lecieć statki powietrzne znajdujące się w pobliżu lotniska.

Kurs (*Heading*). Kierunek osi podłużnej statku powietrznego, wyrażany zwykle w stopniach, w odniesieniu do północnego kierunku południka (geograficznego, magnetycznego, busoli lub siatki).

Lot IFR (*IFR flight*). Lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów.

Lot VFR (*VFR flight*). Lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością.

Łączność powietrze-ziemia (*Air-ground communication*). Łączność dwukierunkowa między statkami powietrznymi a stacjami lub punktami na powierzchni ziemi.

Nadawanie na ślepo (*Blind transmission*). Nadawanie korespondencji przez jedną stację do innej stacji w przypadku, gdy dwukierunkowa łączność nie może być nawiązana, lecz przypuszcza się, że wywoływana stacja może odebrać nadawanie.

Organ służb ruchu lotniczego (*Air traffic services unit*). Wyrażenie ogólne oznaczające zarówno organ kontroli ruchu lotniczego, ośrodek informacji powietrznej lub biuro odpraw załóg.

Ośrodek informacji powietrznej (*Flight information centre*). Organ ustanowiony w celu zapewnienia służby informacji powietrznej i służby alarmowej.

Ośrodek kontroli obszaru (ACC) (*Area control centre*). Organ ustanowiony w celu zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego — w odniesieniu do lotów kontrolowanych w podległych mu obszarach kontrolowanych.

Plan lotu (*Flight plan*). Określone informacje dotyczące zamierzonego lotu lub części lotu statku powietrznego dostarczane przed lotem organom służb ruchu lotniczego.

Uwaga: Specyfikacje dotyczące planów lotu zawarte są w Załączniku 2 ICAO. Formularz planu lotu znajduje się w Dodatku 2 do PANS-ATM.

Płyta (*Apron*). Wydzielona dla postoju statków powietrznych część powierzchni lotniska lądowego, na której odbywa się wsiadanie lub wysiadanie pasażerów, załadowanie lub wyładowanie poczty lub towaru, zaopatrywanie w paliwo, parkowanie lub obsługa tych statków.

Podejście radarowe (*Radar approach*). Podejście, w którym jego faza końcowa jest wykonywana według poleceń kontrolera wykorzystującego radar.

Podejście z widocznością (*Visual approach*). Podejście statku powietrznego w locie IFR, w którym nie wykonuje się części lub całej procedury podejścia według wskazań przyrządów, a podejście wykonuje się z widocznością terenu.

- Pole manewrowe (*Manoeuvring area*).** Część lotniska, wyłączając płyty, przeznaczona do startów, lądowań i kołowania statków powietrznych.
- Pole ruchu naziemnego (*Movement area*).** Część lotniska przeznaczona do startów, lądowań i kołowania statków powietrznych, składająca się z pola manewrowego i płyt(y).
- Pozycja oczekiwania (*Holding fix*).** Lokalizacja geograficzna, która służy jako odniesienie dla procedury oczekiwania.
- Procedura oczekiwania (*Holding procedure*).** Uprzednio ustalony manewr, który zapewnia utrzymywanie się statku powietrznego w określonej przestrzeni powietrznej podczas oczekiwania na dalsze zezwolenie.
- Procedura po nieudanym podejściu (*Missed approach procedure*).** Procedura, którą należy wykonać, jeżeli podejście do lądowania nie może być kontynuowane.
- Przestrzeń powietrzna kontrolowana (*Controlled airspace*).** Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana zgodnie z klasyfikacją przestrzeni powietrznej.
- Uwaga: Przestrzeń powietrzna kontrolowana jest terminem ogólnym, który obejmuje przestrzeń powietrzną ATIS klasy A, B, C, D i E, jak podano w Załączniku 11 ICAO.*
- Punkt meldowania (*Reporting point*).** Określone miejsce geograficzne, w odniesieniu do którego może być podawana pozycja statku powietrznego.
- Punkt przyziemienia (*Touchdown*).** Punkt, w którym nominalna ścieżka schodzenia przecina drogę startową.
- Uwaga: „Punkt przyziemienia” jest zdefiniowany powyżej tylko punktem odniesienia, a niekoniecznie rzeczywistym punktem, w którym statek powietrzny dotknie drogi startowej.*
- Rozgłaszanie (*Broadcast*).** Nadawanie wiadomości dotyczących żeglugi powietrznej, które nie są adresowane do określonej stacji lub określonych stacji.
- Ruch lotniczy (*Air traffic*).** Ruch wszystkich statków powietrznych podczas lotu oraz na polu manewrowym lotniska.
- Ruch lotniskowy (*Aerodrome traffic*).** Wszelki ruch na polu manewrowym lotniska i ruch wszystkich statków powietrznych wykonujących loty w pobliżu lotniska.
- Uwaga: Statek powietrzny jest w pobliżu lotniska, gdy znajduje się w kręgu nadlotniskowym, względnie wchodzi w ten krąg lub wychodzi z niego.*
- Ruchoma służba lotnicza (RR S1.32) (*Aeronautical mobile service*).** Służba ruchoma między stacjami lotniczymi a stacjami pokładowymi lub między stacjami pokładowymi, w której mogą uczestniczyć stacje statków ratowniczych. Do służby tej mogą być również włączone radiolatarnie wskazujące miejsce zagrożenia, pracujące na częstotliwościach używanych w niebezpieczeństwie i sytuacjach zagrożenia.
- Służba automatycznej informacji lotniskowej (ATIS) (*Automatic terminal information service*).** Automatyczne dostarczanie bieżących, rutynowych informacji przylatującym i odlatującym statkom powietrznym, nieprzerwanie przez 24 godziny lub przez określoną część tego okresu:
- Służba automatycznej informacji lotniskowej (D-ATIS) (*Data link-automatic terminal information service*).** Dostarczanie ATIS łączem transmisji danych.
- Foniczna służba automatycznej informacji lotniskowej (Foniczny ATIS) (*Voice-automatic terminal information service*). Dostarczanie ATIS poprzez ciągłe i powtarzające się foniczne rozgłaszanie.
- Służba kontroli lotniska (*Aerodrome control service*).** Służba kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego.
- Służba kontroli zbliżania (*Approach control service*).** Służba kontroli ruchu lotniczego dla lotów kontrolowanych przylatujących lub odlatujących statków powietrznych.

Służba ruchu lotniczego (ATS) (*Air traffic service*). Wyrażenie ogólne oznaczające odpowiednio służbę informacji powietrznej, służbę alarmową, służbę doradcą ruchu lotniczego, służbę kontroli ruchu lotniczego (służba kontroli obszaru, służba kontroli zbliżania lub służba kontroli lotniska).

Spodziewany czas podejścia (*Expected approach time*). Czas przewidywany przez ATC, w którym przybywający statek powietrzny, w wyniku opóźnienia, opuści pozycję oczekiwania w celu wykonania podejścia do lądowania.

Uwaga: Aktualny czas opuszczenia pozycji oczekiwania uzależniony będzie od zezwolenia na podejście do lądowania.

Stacja lotnicza (RR S1.81) (*Aeronautical station*). Stacja naziemna ruchomej służby lotniczej. W pewnych przypadkach stacja lotnicza może być umieszczona np. na pokładzie statku wodnego lub platformie morskiej.

Strefa kontrolowana lotniska (*Control zone*). Przestrzeń powietrzna kontrolowana rozciągająca się od powierzchni ziemi do określonej górnej granicy.

Trak (*Track*). Rzut toru lotu statku powietrznego na powierzchnię ziemi, którego kierunek w każdym jego punkcie jest wyrażony zwykle w stopniach w odniesieniu do północnego kierunku południka (geograficznego, magnetycznego lub siatki).

Warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów (IMC) (*Instrument meteorological conditions*). Warunki meteorologiczne wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, mniejsze niż minima warunków meteorologicznych ustalonych dla lotów z widocznością.

Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością (VMC) (*Visual meteorological conditions*). Warunki meteorologiczne wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, równe lub większe od ustalonych minimów.

Uwaga: Określone minima zawarte są w Załączniku 2 ICAO.

Wektorowanie (*Vectoring*). Zapewnianie statkom powietrznym prowadzenia nawigacyjnego przez podawanie określonych kursów na podstawie wykorzystania systemu dozoru ATS.

Wysokość (*Level*). Wyrażenie ogólne odnoszące się do pozycji statku powietrznego i oznaczające zarówno wysokość względną, wysokość bezwzględną, jak i poziom lotu.

Wysokość bezwzględna (*Altitude*). Odległość pionowa poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzona od średniego poziomu morza (MSL).

Uwaga: We frazeologii radiotelefonicznej stosuje się słowo „altitude”.

Zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej (RVR) (*Runway visual range*). Odległość, w granicach której pilot statku powietrznego, znajdującego się na podłużnej osi drogi startowej, może widzieć oznaczenia na powierzchni drogi startowej albo światła wyznaczające drogę startową lub wyznaczające jej oś.

Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego (*Air traffic control clearance*). Upoważnienie dowódcy statku powietrznego do postępowania zgodnie z warunkami określonymi przez organ kontroli ruchu lotniczego.

Uwaga 1: W celu usprawnienia komunikacji termin „zezwolenie kontroli ruchu lotniczego” skraca się do wyrazu „zezwolenie”, pod warunkiem, że będzie użyty we właściwym kontekście.

Uwaga 2: Skrócony termin „zezwolenie” może występować razem z wyrazami „na kołowanie”, „na start”, „po odlocie”, „na lot po trasie”, „na podejście” lub „na lądowanie” i tym samym odnosi się do określonej fazy lotu.

1.2. Powszechnie stosowane skróty

Uwaga: Skróty wymienione poniżej należy wymawiać czytając oddzielnie poszczególne litery. Skróty oznaczone gwiazdką należy czytać jak jeden wyraz.

ACC	Ośrodek kontroli obszaru lub kontrola obszaru
ADF	Radionamiernik automatyczny
AFIS	Lotniskowa służba informacji powietrznej
AGL	Nad poziomem terenu
AIP	Zbiór informacji lotniczych
AIRAC*	Regulacja i kontrola rozpowszechniania informacji lotniczych
AIS	Służby informacji lotniczej
AMSL	Nad średnim poziomem morza
ATC	Kontrola ruchu lotniczego (ogólnie)
ATD	Rzeczywisty czas odlotu
ATIS*	Służba automatycznej informacji lotniskowej
ATS	Służby ruchu lotniczego
ATZ	Strefa ruchu lotniskowego
CAVOK*	Chmury, widzialność i pogoda w chwili obserwacji są lepsze niż ustalone wartości
CTR	Strefa kontrolowana lotniska
DME	Urządzenie do pomiaru odległości (Radioodległosciomierz)
EET	Przewidywany czas przelotu
ETA	Przewidywany czas przylotu lub przewidywany przylot
ETD	Przewidywany czas odlotu lub przewidywany odlot
FIC	Ośrodek informacji powietrznej
FIR	Rejon informacji powietrznej
FIS	Służba informacji powietrznej
GCA	System podejścia kontrolowanego z ziemi lub podejście kontrolowane z ziemi
H24	Działanie służby przez całą dobę

HF	Fale krótkie (3 do 30 MHz)
IFR	Przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów
ILS	System lądowania według wskazań przyrządów
IMC	Warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów
INS	Bezwładnościowy (inercyjny) system nawigacyjny
LORAN*	System nawigacji lotniczej dalekiego zasięgu
MET*	Meteorologiczny lub meteorologia
MLS	Mikrofalowy system lądowania
MNPS	Specyfikacje minimalnych charakterystyk nawigacyjnych
NDB	Radiolatarnia bezkierunkowa
NIL*	Nic lub nie mam tobie nic do nadania
NOTAM*	Wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służb, procedur lub też o istnieniu niebezpieczeństwa, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi
PAPI*	Wskaźnik ścieżki precyzyjnego podejścia
QFE	Ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska (lub na progu drogi startowej)
QNH	Nastawienie skali wysokościomierza znajdującego się na ziemi tak, aby wskazał wzniesienie tego miejsca
RCC	Ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego
RNAV*	Nawigacja obszarowa
RVR	Zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej
SELCAL*	System umożliwiający selektywne wywołanie pojedynczego statku powietrznego za pośrednictwem kanałów radiotelefonicznych wykorzystywanych do łączności stacji naziemnej ze statkiem powietrznym
SID*	Standardowy odlot według wskazań przyrządów
SIGMET*	Informacje dotyczące zjawisk pogody na trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów statków powietrznych
SNOWTAM*	NOTAM oddzielnej serii zawiadamiający, przy użyciu specjalnego formularza, o zaistnieniu lub usunięciu niebezpiecznych warunków spowodowanych przez śnieg, lód, topniejący śnieg lub stojącą wodę, występującą przy śniegu, topniejącym śniegu i lodzie w obrębie pola naziemnego ruchu lotniczego
SSR	Radar wtórny dozoru

SST	Transport naddźwiękowy
STAR*	Standardowy dołot według wskazań przyrządów
TACAN*	Taktyczna lotnicza pomoc nawigacyjna UHF
TAF*	Prognoza dla lotniska
TMA	Rejon kontrolowany lotniska lub węzła lotnisk
UHF	Mikrofale (300 do 3000 MHz)
UIR	Górny rejon informacji powietrznej
UTA	Górny obszar kontrolowany
UTC	Uniwersalny czas skoordynowany
VASIS*	Wizualny system wskazujący ścieżkę schodzenia
VDF	Radionamiernik ultrakrótkofalowy
VFR	Przepisy wykonywania lotów z widocznością
VHF	Fale ultrakrótkie (30 do 300 MHz)
VIP	Bardzo ważna osoba
VMC	Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością
VOLMET*	Informacje meteorologiczne dla statków powietrznych w locie
VOR	Radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF
VORTAC*	Połączenie systemów VOR i TACAN




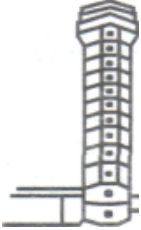




1.3 OBJAŚNIENIE TREŚCI PODRĘCZNIKA

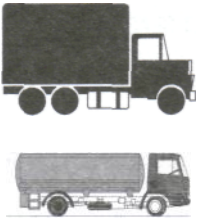




1.3.1 Aby ułatwić czytelnikowi zrozumienie kontekstu dialogów, zaprezentowano w nich typowe sytuacje mające miejsce w lotnictwie, posługując się fikcyjnymi znakami wywoławczymi i miejscowościami. Ich ewentualna zbieżność z nazwami funkcjonującymi w rzeczywistości może być jedynie przypadkowa.

1.3.2 Symbole statków powietrznych oraz służb ruchu lotniczego biorących udział w dialogach zamieszczono w Tabeli 1. Komunikat nadawany przez radiostację rozpoczynającą dialog zapisano tłustym drukiem. Każda kolejna wypowiedź zaczyna się od nowej linijki.

1.3.3 Scenariusz dialogów zaprezentowanych w Podręczniku opiera się na fikcyjnym państwie, w którym jednostki pomiarowe nie należą do systemu SI. W państwach, gdzie używa się systemu SI, we frazeologii lotniczej należy stosować odpowiednie jednostki miar.

Tabela 1

<i>Znak wywoławczy</i>	<i>Symbol</i>	<i>Znaczenie</i>
G-ABCD G-CD		Statek powietrzny w locie VFR
G-CDAB G-AB		Statek powietrzny lotnictwa ogólnego w locie IFR
FASTAIR 345		Statek powietrzny lotnictwa komunikacyjnego w locie IFR
WIEŻA GROUND		Służba kontroli lotniska Służba kontroli ruchu naziemnego
ZBLIŻANIE		Służba kontroli zbliżania
KONTROLA		Służba kontroli obszaru
INFORMACJA RADIO		Służba informacji powietrznej (FIS) Lotnicza stacja radiowa
RADAR		Radar

<i>Znak wywoławczy</i>	<i>Symbol</i>	<i>Znaczenie</i>
CIEŻARÓWKA 5 POJAZD 21		Pojazdy poruszające się po lotnisku
HOLOWNIK 5	 	Pojazd holujący statek powietrzny Obsługa naziemna
APRON		Służba obsługi płyty
G-HELI		Śmigłowiec

Rozdział 2

OGÓLNE PROCEDURY OPERACYJNE

2.1 WSTĘP

Łączność radiotelefoniczna (RTF) umożliwia załogom statków powietrznych komunikowanie się z personelem służb ruchu lotniczego. Bardzo ważne jest, aby obie strony stosowały jednoznaczną i ujednoliczoną frazeologię, minimalizując tym samym ryzyko powstawania nieporozumień. Warto nadmienić, że jako przyczynę wielu incydentów i wypadków lotniczych uznano właśnie posługiwanie się niestandardowymi zwrotami i wyrażeniami.

2.2 TECHNIKA NADAWANIA

2.2.1 Następujące sposoby nadawania pomogą zwiększyć czytelność transmisji oraz ułatwić jej prawidłowy odbiór:

- a) przed rozpoczęciem transmisji przeprowadź nasłuch na częstotliwości, aby nie zakłócić innej korespondencji;
- b) zapoznaj się z techniką obsługi mikrofonu;
- c) stosuj ton zwykłej rozmowy - mów spokojnie i wyraźnie;
- d) utrzymuj równe tempo mówienia, nie przekraczaj 100 słów na minutę; jeżeli wiadomo, że wybrane elementy depeszy będą zapisywane przez odbiorcę, mów wolniej;
- e) utrzymuj głośność na stałym poziomie;
- f) stosuj krótkie przerwy przed i po nadawaniu liczb, aby ułatwić ich zrozumienie;
- g) unikaj stosowania dźwięków niezdecydowania, takich jak: „eee” „yyy” „aaa”;
- h) zapoznaj się z techniką obsługi nadajnika, szczególnie jeżeli chodzi o utrzymywanie stałej odległości od mikrofonu, o ile nie jest stosowany układ stałego poziomu głośności;
- i) przerwij nadawanie, jeżeli zaistnieje konieczność odwrócenia głowy od mikrofonu;
- j) przed rozpoczęciem transmisji naciśnij do oporu przycisk nadawania i trzymaj go aż do zakończenia wypowiedzi – w ten sposób komunikat zostanie nadany w całości;
- k) podczas nadawania dłuższych wiadomości zrób przerwę, aby upewnić się, że transmisja nie została zakłócona oraz że odbiorca nie potrzebuje powtórzenia któregoś z jej elementów.

2.2.2 Irytującym i potencjalnie niebezpiecznym zjawiskiem jest zablokowanie się przycisku nadawania w mikrofonie. Operatorzy powinni zawsze upewnić się, że wyłączyli nadawanie po zakończonej transmisji i zabezpieczyli przycisk przed przypadkowym włączeniem.

2.3 NADAWANIE LITER

2.3.1 Aby usprawnić łączność radiową, można zrezygnować z literowania wyrazów, o ile nie spowoduje to nieporozumień.

2.3.2 Z wyjątkiem znaku wywoławczego linii lotniczej oraz typu statku powietrznego, każda litera w znaku wywoławczym powinna być przeczytana fonetycznie.

2.3.3 Poniższa tabela zawiera wyrazy używane podczas fonetycznego czytania poszczególnych liter.

Uwaga: Sylaby akcentowane zostały podkreślone.

<i>Litera</i>	<i>Słowo</i>	<i>Wymowa</i>
A	Alpha	<u>AL</u> FA
B	Bravo	<u>BRA</u> WO
C	Charlie	<u>CZAR</u> LI lub <u>SZAR</u> LI
D	Delta	<u>DEL</u> TA
E	Echo	<u>E</u> KO
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <u>TEL</u>
I	India	<u>IN</u> DIA
J	Juliett	<u>DŻU</u> LI <u>ET</u>
K	Kilo	<u>KI</u> LO
L	Lima	<u>LI</u> MA
M	Mike	MAJK
N	November	NO <u>WEM</u> BER
O	Oscar	<u>OS</u> KAR
P	Papa	PA <u>PA</u>
Q	Quebec	KE <u>BEK</u>
R	Romeo	<u>RO</u> MIO
S	Sierra	SJE <u>RA</u>
T	Tango	<u>TAN</u> GO
U	Uniform	<u>JU</u> NI FORM lub <u>U</u> NI FORM

<i>Letter</i>	<i>Word</i>	<i>Pronunciation</i>
V	Victor	<u>VIK</u> TAH
W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY
X	X-ray	<u>ECKS</u> RAY
Y	Yankee	<u>YANG</u> KEY
Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO
<i>Litera</i>	<i>Słowo</i>	<i>Wymowa</i>

2.4 NADAWANIE LICZB

2.4.1 Jeżeli komunikacja odbywa się w języku angielskim, liczby należy wymawiać w następujący sposób:

Uwaga. - Sylaby napisane drukowanymi literami powinny być akcentowane; np. dwie sylaby w wyrazie ZE-RO są jednako akcentowane, podczas gdy w wyrazie FOU-er tylko pierwsza z nich.

<i>Liczba lub element liczby</i>	<i>Wymowa angielska</i>	<i>Wymowa polska</i>
0	ZI-RO	ZERO
1	ŁAN	JEDEN ²
2	TUJ	DWA
3	TRI	TRZY
4	FOU-er	CZTERY
5	FAIF	PIEĆ ³
6	SIKS	SZEŚĆ
7	SF-wen	SIEDEM
8	F.IT	OSIEM
9	NAJN-er	DZIEWIĘĆ
Decimal	DEJ-SI-MAT	KROPKA
Hundred	HAN-dred	STO

2.4.2 Wszystkie liczby, z wyjątkiem wymienionych w punkcie 2.4.3, powinny być przeczytane poprzez wymówienie każdej cyfry oddzielnie⁴.

<i>znaki wywoławcze statków powietrznych</i> CCA 238 OAL 242	<i>wymawiane jako</i> Air China dwa trzy osiem Olympic dwa cztery dwa
<i>poziomy lotu</i> FL180 FL 95	<i>wymawiane jako</i> poziom [lotu] jeden osiem zero poziom [lotu] dziewięć pięć

² W polskiej frazeologii, w warunkach słyszalności innej niż bardzo dobra cyfrę „1” należy wymawiać jako „JEDYNKA”

³ W polskiej frazeologii, w warunkach słyszalności innej niż bardzo dobra cyfrę „5” należy wymawiać jako „PIĄTKA”

⁴ W polskiej frazeologii wprowadza się następujące rozbieżności względem frazeologii angielskiej (różniące się przykłady w tabelach oznaczono symbolem „*“ – patrz również: pkt 2.4.4 Uwaga. 1; pkt 2.4.5 Uwaga 1):

- wszystkie liczby wykorzystywane do określania: kierunku i prędkości wiatru, liczby pełnych tysięcy oraz indeksy lotów ratowniczych (np. Ratownik 12) należy wymawiać tak, jak w języku potocznym
- 4-cyfrowe liczby wykorzystywane do nastawiania wysokościomierza należy rozdzielić na dwie liczby 2-cyfrowe i wymawiać tak, jak w języku potocznym

W warunkach słyszalności innej niż bardzo dobra, ww. przykłady należy wymawiać poprzez przeczytanie każdej cyfry oddzielnie.

<i>Kurs</i> 100 stopni 080 stopni	wymawiane jako kurs jeden zero zero kurs zero osiem zero
<i>kierunek wiatru i prędkość</i> 200 stopni 25 węzłów 160 stopni 18 węzłów porywy 30 węzłów	wymawiane jako* wiatr dwieście stopni dwadzieścia pięć węzłów wiatr sto sześćdziesiąt stopni osiemnaście węzłów porywy trzydzieści węzłów
<i>kody transpondera</i> 2400 4203	wymawiane jako squawk dwa cztery zero zero squawk cztery dwa zero trzy
<i>Pas</i> 27 30	wymawiane jako pas dwa siedem pas trzy zero
<i>nastawianie wysokościomierza</i> 998 1010 1008	wymawiane jako* QNH dziewięć dziewięć osiem QNH dziesięć dziesięć QNH dziesięć zero osiem

2.4.3 Liczby wykorzystywane do określania wysokości bezwzględnej, podstawy chmur, widzialności, RVR, poziomów lotu, kodów transpondera oraz wartości wykorzystywane do nastawiania wysokościomierza, które składają się z pełnych setek i/lub pełnych tysięcy, należy wymawiać tak, jak w języku potocznym⁵:

<i>wysokość bezwzględna</i> 800 3 400 12 000	wymawiane jako* osiemset trzy tysiące czterysta dwanaście tysięcy
<i>podstawa chmur</i> 2 200 4 300	wymawiane jako dwa tysiące dwieście cztery tysiące trzysta
<i>Widzialność</i> 1 000 700	wymawiane jako widzialność tysiąc widzialność siedemset
<i>zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej</i> 600 1 700	wymawiane jako RVR sześćset RVR tysiąc siedemset
<i>poziomy lotu</i> FL 100	wymawiane jako poziom [lotu] sto
<i>kody transpondera</i> 7000	wymawiane jako squawk siedem tysięcy
<i>nastawianie wysokościomierza</i> 1000	wymawiane jako QNH tysiąc

2.4.4 Z wyjątkiem przykładów wymienionych w pkt 2.4.5, w łączności radiotelefonicznej sześciocyfrowe częstotliwości powinny być podawane poprzez przeczytanie wszystkich cyfr. Jeżeli dwie ostatnie wartości stanowi zero – należy przeczytać tylko cztery pierwsze cyfry.

⁵ Patrz: ZAŁĄCZNIK 1 ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZEOLOGII LOTNICZEJ oraz AIP Polska GEN 1.7

Uwaga 1. – Poniższe przykłady obrazują zastosowanie procedury opisanej w pkt 2.4.4. W polskiej frazeologii wartości liczbowe przed kropką należy wymawiać tak, jak w mowie potocznej, natomiast po kropce poprzez przeczytanie każdej cyfry oddzielnie. W warunkach słyszalności innej niż bardzo dobra, każdą cyfrę należy przeczytać oddzielnie⁶.

<i>Kanal</i>	<i>Wymawiany jako*</i>
118.000	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO
118.005	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO ZERO PIĘĆ
118.010	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO JEDEN ZERO
118.025	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO DWA PIĘĆ
118.050	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO PIĘĆ ZERO
118.100	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA JEDEN

Uwaga 2. - Należy zachować ostrożność określając kanał łączności radiotelefonicznej VHF sześcioma cyframi w przestrzeni powietrznej, w której kanały łączności posiadają separację 25 kHz, ponieważ na pokładowych urządzeniach radiowych z separacją kanałów co 25 kHz lub więcej, możliwy jest wybór tylko pierwszych pięciu cyfr oznacznika liczbowego kanału łączności.

Uwaga 3. - Oznacznik liczbowy odpowiada oznaczeniu kanałów w Załączniku 10 ICAO, tom V, tabela 4–1 (bis).

2.4.5 W przestrzeni powietrznej, gdzie wszystkie kanały łączności głosowej VHF posiadają separację 25 kHz lub więcej i stosowanie sześciu cyfr (jak podano w pkt 2.4.4) nie jest potwierdzane wymogiem operacyjnym określonym przez właściwe władze, należy stosować pierwsze pięć cyfr oznacznika liczbowego, z wyjątkiem przypadków, kiedy dwie ostatnie cyfry to zera - wtedy wystarczy podać tylko pierwsze cztery.

Uwaga 1. - Poniższe przykłady przedstawiają zastosowanie procedury opisanej w pkt 2.4.5 i przykłady nastawienia panela sterowania radiostacji statku powietrznego z możliwością separacji kanałowej 25 kHz i 8.33/25 kHz. W warunkach słyszalności innej niż bardzo dobra, każdą cyfrę należy przeczytać oddzielnie⁷:

<i>Kanal</i>	<i>Wymawiany jako*</i>	<i>Nastawienie panela sterowania radiostacji dla urządzeń łączności</i>	
		<i>25 kHz (5 cyfr)</i>	<i>8.33/25 kHz (6 cyfr)</i>
118.000	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO	118.00	118.000
118.025	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO DWA	118.02	118.025
118.050	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO PIĘĆ	118.05	118.050
118.075	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO SIEDEM	118.07	118.075
118.100	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA JEDEN	118.10	118.100

Uwaga 2. - Należy zachować ostrożność przy określaniu kanałów nadawania w łączności radiotelefonicznej VHF, kiedy pięć cyfr oznacznika liczbowego stosuje się w przestrzeni powietrznej, w której statki powietrzne są obsługiwane z zapewnieniem separacji międzykanałowej 8.33/25 kHz. Na statkach powietrznych z możliwością separacji międzykanałowej 8.33 kHz i więcej istnieje możliwość wybrania sześciu cyfr na panelu sterowania radiostacji, dlatego należy zapewnić, aby piąta i szósta cyfra były nastawione na kanały 25 kHz (patrz Uwaga 1).

Uwaga 3. - Oznacznik liczbowy odpowiada oznaczeniu kanałów w Załączniku 10 ICAO, tom V, tabela 4–1 (bis).

⁶ Patrz również pkt 2.4.2

⁷ Jw

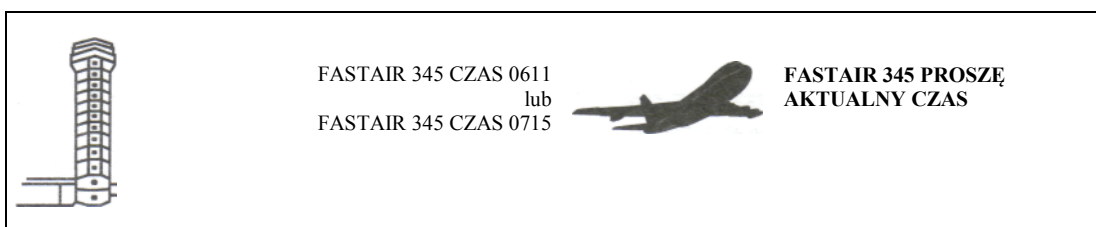
2.5 NADAWANIE CZASU

2.5.1 Podczas nadawania czasu, o ile nie spowoduje to nieporozumienia, wystarczy podać wyłącznie minuty danej godziny. Każda cyfra powinna być przeczytana oddzielnie. Jeżeli istnieje ryzyko pomyłki, należy przeczytać godzinę wraz z minutami.

Uwaga: Poniższy przykład obrazuje zastosowanie tej procedury.

Czas	Wymowa angielska	Wymowa polska
0920 (9:20 A.M.)	TU ZI-RO <i>lub</i> ZI-RO NAJN-er TU ZI-RO	DWA ZERO <i>lub</i> ZERO DZIEWIĘĆ DWA ZERO
1643 (4:43 P.M.)	FAU-er TRI <i>lub</i> ŁAN SIKS FAU-er TRI	CZTERY TRZY <i>lub</i> JEDEN SZEŚĆ CZTERY TRZY

2.5.2 Pilot może poprosić personel ATS o sprawdzenie czasu. Czas podawany jest z dokładnością do najbliższej pół minuty.



2.6 STANDARDOWE SŁOWA I WYRAŻENIA

W łączności radiotelefonicznej powinny być stosowane słowa i wyrażenia o znaczeniu wyjaśnionym poniżej.

Słowo/Wyrażenie	Znaczenie
ACKNOWLEDGE/ POTWIERDŹ [ODBIÓR]	„Powiadom mnie, czy odebrałeś i zrozumiałeś tę wiadomość”.
AFFIRM/ POTWIERDZAM	„Tak”.
APPROVED/ MOŻNA	„Nie ma przeciwwskazań do wykonania proponowanej czynności”.
BREAK	„Niniejszym sygnalizuje się odstęp między częściami depeszy”. <i>Uwaga: Do stosowania, gdy nie ma odpowiedniego odstępu pomiędzy oddzielnymi częściami depeszy.</i>
BREAK BREAK	„Niniejszym sygnalizuje się odstęp między depeszami nadawanymi do różnych statków powietrznych znajdujących się w przestrzeni o bardzo dużym natężeniu ruchu lotniczego”.
CANCEL / ANULUJĘ	„Anuluję uprzednio wydane zezwolenie”.
CHECK / SPRAWDŹ	„Sprawdź system lub procedurę”. <i>Uwaga: Nie należy stosować w jakimkolwiek innym kontekście. Zazwyczaj odpowiedzi nie wymaga się.</i>

<i>Słowo/Wyrażenie</i>	<i>Znaczenie</i>
CLEARED / ZEZWALAM	„Udziela się zezwolenia na wykonywanie działań zgodnie z określonymi warunkami”.
CONFIRM / POTWIERDŹ	„Proszę o potwierdzenie: (zezwolenia, instrukcji, czynności, informacji)”.
CONTACT / ŁĄCZNOŚĆ	„Nawiąż łączność radiową z ...”
CORRECT / PRAWIDŁOWO	„Prawidłowo”.
CORRECTION / POPRAWIAM	„Pomyliłem się podczas nadawania, prawidłowa wersja brzmi następująco:”
DISREGARD / POMIŃ TĘ TRANSMISJĘ	„Uznaj, że ta wiadomość nie została nadana”.
HOW DO YOU READ / JAK MNIE SŁYSZYSZ	„Jaka jest czytelność mojej transmisji?”
I SAY AGAIN / POWTARZAM	„Powtarzam dla jasności lub powtórzenia”
MAINTAIN / UTRZYMUJ	„Kontynuuj zgodnie z określonymi warunkami” lub w znaczeniu dosłownym, np. „utrzymuj VFR”.
MONITOR / MONITORUJ ⁸	„Zmień częstotliwość zgodnie z instrukcją i czekaj na wywołanie przez personel ATS” lub „przesłuchaj wiadomości nadawane przez służbę rozgłaszania (<i>częstotliwość</i>)”.
NEGATIVE / NIE; ZABRANIAM	„Nie” lub „Zgody nie udzielono” lub „Nieprawidłowo” lub „Nie ma takiej możliwości”.
OUT / KONIEC	„Wymiana informacji zakończona i odpowiedź nie jest oczekiwana”. <i>Uwaga: Wyrażenie zazwyczaj nie jest stosowane w łączności VHF.</i>
OVER / ODBIÓR	„Skończyłem nadawanie i oczekuję od ciebie odpowiedzi”. <i>Uwaga: Wyrażenie zazwyczaj nie jest stosowane w łączności VHF.</i>
READ BACK / POWTÓRZ	„Powtórz całą lub określoną część mojej transmisji dokładnie tak, jak ją odebrałeś”.
RECLEARED / ZMIANA ZEZWOLENIA	„Została wprowadzona zmiana do twojego ostatniego zezwolenia, a nowe zezwolenie zastępuje poprzednie lub jego część”.
REPORT / ZGŁOŚ, PODAJ	„Podaj mi następującą informację...”
REQUEST / PROSZĘ O	„Chciałbym wiedzieć...” lub „Chciałbym uzyskać...”
ROGER / PRZYJĄŁEM	„Otrzymałem całą nadaną przez ciebie informację”. <i>Uwaga: W żadnym wypadku nie można powiedzieć PRZYJĄŁEM, gdy wymagane jest powtórzenie transmisji, odpowiedź twierdząca (POTWIERDZAM) lub przecząca (NIE)”.</i>
SAY AGAIN / POWTÓRZ	„Powtórz całość lub określoną część twojej ostatniej transmisji”.
SPEAK SLOWER / MÓW WOLNIEJ	„Mów wolniej”.
STANDBY / CZEKAJ [WYWOŁAM CIĘ]	„Czekaj, wkrótce cię wywołam”. <i>Uwaga: Jeżeli po słowie STANDBY przez dłuższy czas nie nastąpiło wywołanie, stacja inicjująca kontakt radiowy powinna ponowić próbę nawiązania łączności. Wyrażenie STANDBY nie stanowi ani akceptacji ani odmowy.</i>

⁸ Patrz: ZAŁĄCZNIK 1 ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZEOLOGII LOTNICZEJ oraz AIP Polska GEN 1.7

<i>Słowo/Wyrażenie</i>	<i>Znaczenie</i>
UNABLE / NIE MOGĘ	„Nie mogę zastosować się do twojej instrukcji lub zezwolenia”. <i>Uwaga: Po wyrażeniu NIE MOGĘ zazwyczaj podaje się przyczynę.</i>
WILCO / TAK BĘDZIE	(W języku angielskim: skrót od „will comply” – zastosuję się.) „Zrozumiałem twoją transmisję i zastosuję się”.
WORDS TWICE / SŁOWA DWUKROTNIE	a) Jako prośba: „Warunki łączności są trudne. Nadawaj każde słowo lub grupę słów dwukrotnie”. b) Jako zawiadomienie: „Ze względu na trudne warunki łączności, każde słowo lub grupa słów w tej depeszy będą nadawane dwukrotnie”.

Uwaga.: Zwrot „GO AHEAD” został wycofany, zamiast niego po wstępnym wywołaniu należy powtórzyć całą nazwę stacji wywołującej, a następnie własną. Takie wywołanie traktowane jest jako sygnał, że stacja wywołująca może nadać swoją depeszę.

2.7 ZNAKI WYWOŁAWCZE

2.7.1 Znaki wywoławcze stacji lotniczych

2.7.1.1 Znaki wywoławcze służb ruchu lotniczego składają się z dwóch elementów: nazwy miejsca lokalizacji oraz nazwy organu lub rodzaju zapewnianej służby.

<i>Organ lub służba</i>	<i>Sufiks znaku wywoławczego</i>	<i>Sufiks znaku wywoławczego</i>
Ośrodek kontroli obszaru	CONTROL	KONTROLA
Radar (ogólnie)	RADAR	RADAR
Kontrola zbliżania	APPROACH	ZBLIŻANIE
Radarowa kontrola zbliżania – przyloty	ARRIVAL ⁹	PRZYLOTY
Radarowa kontrola zbliżania – odloty	DEPARTURE	ODLOTY
Kontrola lotniska	TOWER	WIEŻA
Kontrola ruchu naziemnego	GROUND	GROUND
Wydawanie zezwoleń	DELIVERY	DELIVERY
Radar precyzyjnego podejścia	PRECISION	PRECYZYJNY
Stacja radionamiarowa	HOMER	GONIO
Służba informacji powietrznej	INFORMATION	INFORMACJA
Służba kontroli/zarządzania na płycie	APRON	APRON
Odprawa przez towarzystwo lotnicze	DISPATCH	KOORDYNACJA
Radiostacja lotnicza	RADIO	RADIO

2.7.1.2 Jeśli została nawiązana łączność i nie spowoduje to nieporozumienia, nazwa miejsca lokalizacji organu (służby) i/lub suffix znaku wywoławczego mogą zostać pominięte¹⁰.

⁹ W Polsce stosuje się nazwę DIRECTOR – patrz: ZAŁĄCZNIK 1 ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZEOLOGII LOTNICZEJ oraz AIP Polska GEN 1.7

¹⁰ Patrz: ZAŁĄCZNIK 1 ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZEOLOGII LOTNICZEJ oraz AIP Polska GEN 1.7

2.7.2 Znaki wywoławcze statków powietrznych

2.7.2.1 Znakiem wywoławczym statku powietrznego mogą być:

<i>Rodzaj</i>	<i>Przykład</i>
a) znaki rejestracyjne statku powietrznego;	G-ABCD lub Cessna G-ABCD
b) znak wywoławczy linii lotniczej oraz cztery ostatnie litery znaków rejestracyjnych statku powietrznego; lub	FASTAIR DCAB
c) znak wywoławczy linii lotniczej oraz przydzielony numer rejsu	FASTAIR 345
<i>Uwaga: Nazwa modelu lub nazwa producenta danego statku powietrznego może być użyta jako prefiks w pkt a)</i>	

2.7.2.2 Jeśli została już nawiązana łączność i nie istnieje ryzyko popełnienia błędu, znaki wywoławcze statków powietrznych wymienione w pkt 2.7.2.1 mogą być skrócone w następujący sposób:

<i>Rodzaj</i>	<i>Przykład</i>
a) pierwszy i co najmniej dwa ostatnie znaki rejestracyjne statku powietrznego	G-CD lub Cessna CD
b) znak wywoławczy linii lotniczej oraz dwie ostatnie litery znaków rejestracyjnych statku powietrznego;	FASTAIR AB
c) brak postaci skróconej	-
<i>Uwaga.- Przykłady skróconych znaków wywoławczych odnoszą się do pkt 2.7.2.1.</i>	

2.7.2.2.1 Statek powietrzny może stosować swój skrócony znak wywoławczy wyłącznie po wywołaniu go w ten sposób przez personel ATS.

2.7.2.3 Statek powietrzny nie może podczas lotu zmieniać swojego znaku wywoławczego, chyba że jednocześnie na danej częstotliwości pojawiają się samoloty o podobnie brzmiących numerach. W takiej sytuacji służby ruchu lotniczego mogą zaproponować tymczasową zmianę znaków wywoławczych.

2.7.2.4 Statek powietrzny o kategorii turbulencji w śladzie aerodynamicznym „CIEŻKI” powinien podczas nawiązania łączności z personelem ATS dodać do swojego znaku wywoławczego słowo „CIEŻKI”.

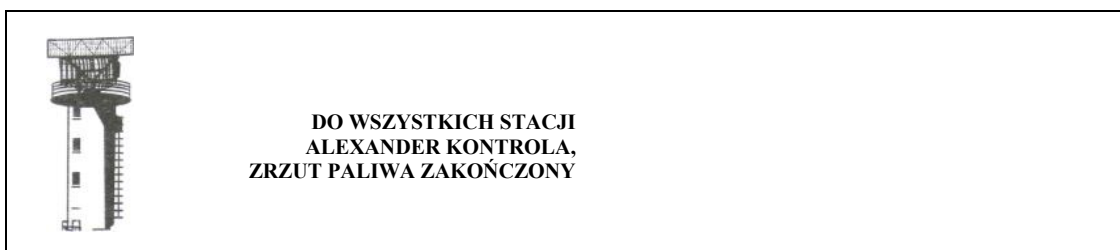
2.8 ŁĄCZNOŚĆ

2.8.1 Nawiązywanie i utrzymywanie łączności

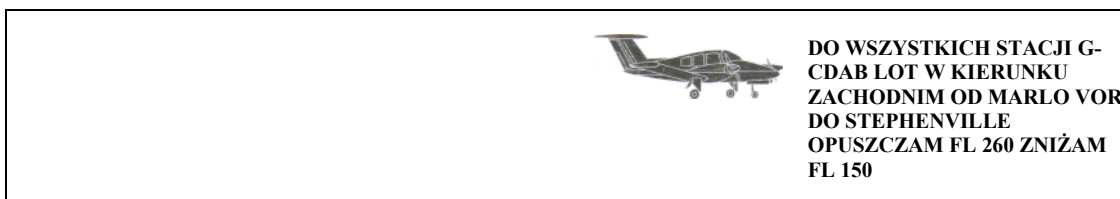
2.8.1.1 Nawiązując łączność pilot powinien użyć pełnych znaków wywoławczych, zarówno swoich jak i wywoływanej służby ruchu lotniczego.



2.8.1.2 Jeśli personel ATS zamierza nadać informację dla wszystkich statków powietrznych na danej częstotliwości, powinien poprzedzić ją słowami „DO WSZYSTKICH STACJI”.



2.8.1.3 Jeśli załoga zamierza nadać informację dla wszystkich statków powietrznych znajdujących się w pobliżu, powinna poprzedzić ją słowami „DO WSZYSTKICH STACJI”.



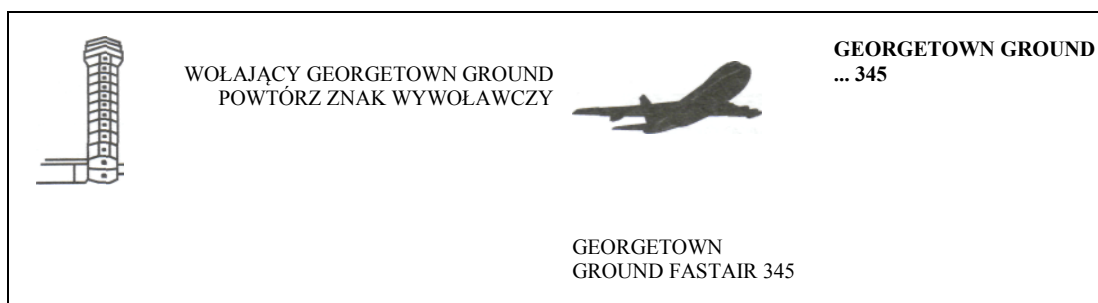
Na wywołanie ogólne nie wymaga się odpowiedzi, chyba że poszczególne załogi proszone są o potwierdzenie odbioru.

2.8.1.4 Jeżeli istnieje wątpliwość, czy dana informacja została prawidłowo zrozumiana, można poprosić odbiorcę o powtórzenie całej transmisji lub jej części.

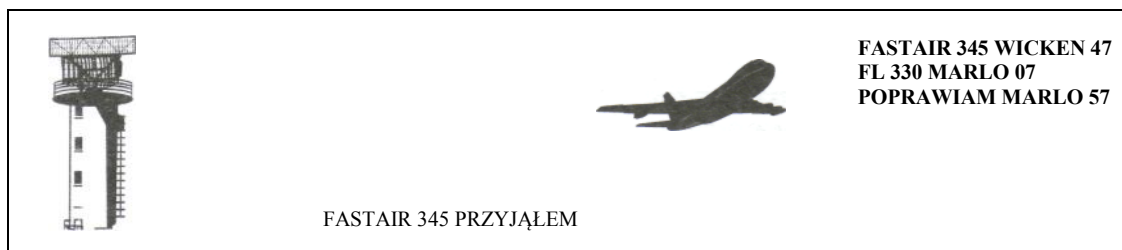
Przykłady:

Wyrażenie	Znaczenie
POWTÓRZ / SAY AGAIN	Powtórz całą depezę
POWTÓRZ ... (fragment)	Powtórz określony fragment depeży
POWTÓRZ WSZYSTKO PRZED... (pierwsze słowo odebrane poprawnie)	Powtórz część depeży
POWTÓRZ WSZYSTKO PO ... (ostatnie słowo odebrane poprawnie)	Powtórz część depeży
POWTÓRZ WSZYSTKO MIĘDZY ... I ...	Powtórz część depeży

2.8.1.5 Jeżeli personel ATS nie usłyszy znaku wywoławczego wzywającego go statku powietrznego, powinien poprosić o powtórne przedstawienie się:



2.8.1.6 Jeżeli podczas transmisji zostanie popełniony błąd, należy użyć słowa „POPRAWIAM”, a następnie prawidłowo powtórzyć wybrany fragment.





2.8.1.7 Jeżeli najlepszym rozwiązaniem będzie powtórzenie całej poprawianej wiadomości, należy poprzedzić ją zwrotem „POPRAWIAM OD POCZĄTKU”.

2.8.1.8 W warunkach słabej słyszalności ważniejsze elementy depezy można powtórzyć dwukrotnie.

	GEORGETOWN G-ABCD WALDEN ALTITUDE 2 500 STÓP, POWTARZAM ALTITUDE 2 500 STÓP, SILNIK TRACI MOC, SILNIK TRACI MOC
---	--



2.8.2 Przekazywanie łączności

2.8.2.1 Służby ruchu lotniczego mają obowiązek poinformować załogę statku powietrznego o potrzebie zmiany częstotliwości zgodnie z określonymi procedurami. Jeżeli pilot nie otrzyma takiego polecenia, musi powiadomić o zamiarze przejścia na inną częstotliwość.

	FASTAIR 345 ŁĄCZNOŚĆ ALEXANDER KONTROLA 129.1		129.1 FASTAIR 345

	FASTAIR 345 PRZECINAJĄC FL 80 NAWIĄŻ ŁĄCZNOŚĆ ALEXANDER KONTROLA 129.1		
		PRZECINAJĄC FL 80 129.1 FASTAIR 345	

2.8.2.2 Pilot może usłyszeć polecenie MONITORUJ częstotliwość, tj. przełączyć się na wskazaną częstotliwość i czekać na wywołanie przez personel ATS¹¹, lub przesłuchaj wiadomości nadawane przez służbę rozgłaszania.

	FASTAIR 345 MONITORUJ STEPHENVILLE WIEŻA 118.9		118.9 FASTAIR 345

	FASTAIR 345 MONITORUJ ATIS 123.250		
		MONITORUJĘ 123.250 FASTAIR 345	

¹¹ Patrz: ZAŁĄCZNIK 1 ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZEOLOGII LOTNICZEJ oraz AIP Polska GEN 1.7

2.8.3 Udzielanie zezwoleń i potwierdzanie odbioru depezy

2.8.3.1 Przepisy określające zasady wydawania zezwoleń opisano w dwóch dokumentach: Załącznik 11 ICAO — *Śłużby ruchu lotniczego* oraz *Procedury służb ruchu lotniczego — Zarządzanie ruchem lotniczym* (PANS-ATM, Doc 4444). Zezwolenie może być rozbudowane i szczegółowe (np. opis nakazanej trasy i wysokości lotu), albo krótkie i zwięzłe (np. zezwolenie na lądowanie).

2.8.3.2 Kontrolerzy powinni wypowiadać zezwolenie powoli i wyraźnie, aby umożliwić pilotowi zapisanie jego treści oraz uniknąć konieczności powtarzania wypowiedzi. W miarę możliwości zezwolenie na lot po trasie powinno być przekazywane na pokład statku powietrznego przed uruchomieniem silników. Nie należy przekazywać załodze zezwolenia, kiedy samolot wykonuje skomplikowany manewr kołowania, zajmuje pas czy startuje.

2.8.3.3 Zezwolenie ATC na lot po trasie nie jest zezwoleniem na start lub na zajęcie pasa w użyciu. Wyraz „START” jest używany wyłącznie podczas udzielania zezwolenia na start lub jego anulowania. W pozostałych przypadkach używa się określenia „PO ODLOCIE” lub „W POWIETRZU”.

2.8.3.4 Potwierdzenie odbioru depezy ma ogromny wpływ na bezpieczeństwo ruchu lotniczego – pomaga zminimalizować ryzyko powstawania nieporozumień podczas wydawania zezwoleń ATC i instrukcji. W trakcie powtarzania przez pilota treści depezy kontroler może upewnić się, że nie popełnił błędu podczas nadawania depezy, jej treść została prawidłowo odczytana, a działania zawarte w zezwoleniu lub instrukcji podejmie tylko i wyłącznie załoga, do której wypowiedź była skierowana.

2.8.3.5 Następujące depezy wymagają potwierdzenia odbioru:

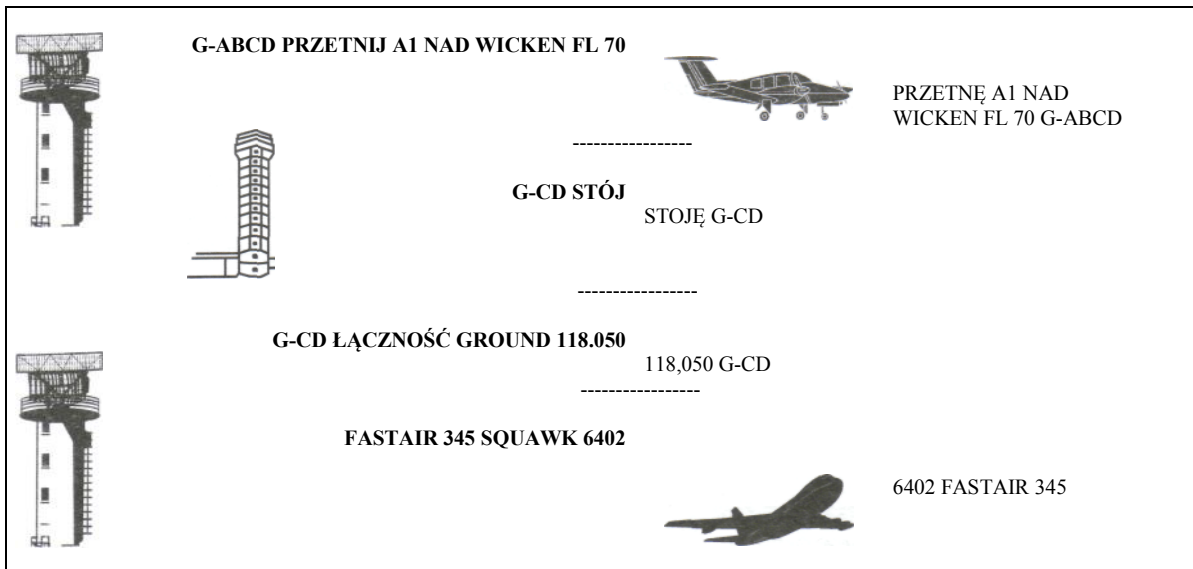
- a) zezwolenia ATC na lot po trasie;
- b) zezwolenia i instrukcje dotyczące zajęcia, lądowania na, startu z, zatrzymania przed, przecięcia pasa, kołowania po pasie w kierunku przeciwnym do odbywających się na nim operacji (backtrack); oraz
- c) pas w użyciu, nastawianie wysokościomierza, kody SSR, polecenia dotyczące wysokości, kursu i prędkości oraz wysokość przejściowa niezależnie od tego, czy określa ją kontroler czy jest ona podawana w komunikacie ATIS.

2.8.3.6 Odbiór pozostałych instrukcji lub zezwoleń (także warunkowych) powinien być potwierdzany w taki sposób, aby kontroler miał pewność, że załoga prawidłowo odebrała depezę i zastosuje się do jej treści.

	<p>FASTAIR 345 ZEZWALAM DO KENNINGTON, PRZEZ A1 FL 280 STANDARDOWY ODLOT WICKEN 3 DELTA SQUAWK 5501</p>		<p>ZEZWALASZ DO KENNINGTON, PRZEZ A1 FL 280, STANDARDOWY ODLOT WICKEN 3 DELTA SQUAWK 5501 FASTAIR 345</p>

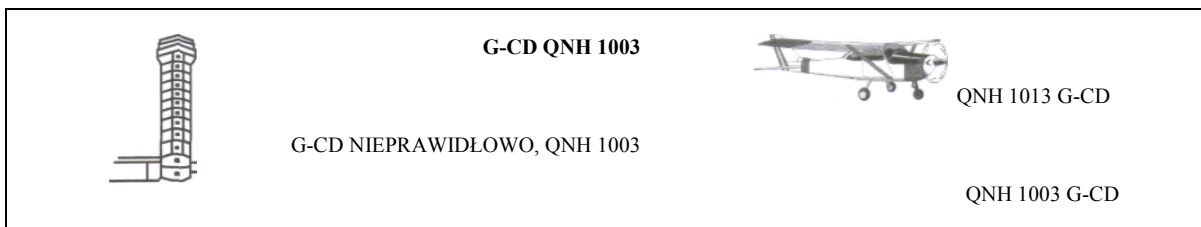
	<p>G-CD W POWIETRZU SKRĘĆ W PRAWO, OPUŚĆ CTR TRASĄ ECHO</p>		<p>W PRAWO TRASĄ ECHO G-CD</p>

2.8.3.7 Pilot potwierdzając odbiór depechy powinien podać swój znak wywoławczy na końcu zdania.





2.8.3.8 Kontroler zobowiązany jest do wysłuchania powtarzanego przez pilota zezwolenia lub instrukcji w celu upewnienia się, że transmisja została prawidłowo zrozumiana. W przeciwnym wypadku należy natychmiast poprawić dostrzeżone nieprawidłowości .

2.8.3.9 Jeżeli statek powietrzny błędnie powtórzył instrukcję lub zezwolenie, kontroler powinien użyć słowa „NIEPRAWIDŁOWO¹²”, a następnie powtórzyć właściwą wersję.



¹² Patrz: ZAŁĄCZNIK 1 ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZEOLOGII LOTNICZEJ oraz AIP Polska GEN 1.7

2.8.3.10 Jeżeli kontroler ma wątpliwości, czy pilot jest w stanie zastosować się do instrukcji lub zezwolenia, może zaproponować alternatywne rozwiązanie poprzedzone słowami: „jeśli nie możesz”. Gdy pilot otrzyma zezwolenie lub instrukcję, której nie jest w stanie wykonać, powinien zawiadomić o tym słowami „NIE MOGĘ” i podać przyczynę.

	<p>FASTAIR 345 GEORGETOWN ODLOTY, ZEZWALAM DO COLINTON FL 290, PRZEJDŹ WICKEN FL 150 LUB POWYŻEJ, JEŚLI NIE MOŻESZ, UTRZYMUJ FL 130</p>		<p>GEORGETOWN ODLOTY NIE MOGĘ PRZECIĄĆ WICKEN NA FL 150 Z POWODU CIĘŻARU, UTRZYMUJĘ FL 130 FASTAIR 345</p>
---	--	--	--

2.8.4 Procedury sprawdzania łączności

2.8.4.1 Transmisje sprawdzające łączność powinny zawierać:

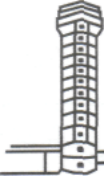

- a) znak wywoławczy wzywanej służby ruchu lotniczego;
- b) znak wywoławczy statku powietrznego;
- c) wyrażenie „PRÓBA RADIA”; i
- d) częstotliwość w użyciu.

2.8.4.2 Odpowiedzi na transmisje sprawdzające łączność powinny zawierać:

- a) znak wywoławczy radiostacji wywołującej;
- b) znak wywoławczy radiostacji odpowiadającej; i
- c) ocenę czytelności transmisji.

2.8.4.3 Czytelność transmisji powinna być oceniana według następującej skali:

1. Transmisja nieczytelna.
2. Transmisja czytelna z przerwami.
3. Transmisja czytelna z trudnością.
4. Transmisja czytelna.
5. Transmisja w pełni czytelna.

		STEPHENVILLE WIEŻA G-ABCD PRÓBA RADIA 118.7
WOLAJĄCY STEPHENVILLE WIEŻA TRANSMISJA NIECZYTELNA		
lub		
G-ABCD WIEŻA SŁYSZĘ NA 3, SILNY GWIZD		
lub		
G-ABCD WIEŻA SŁYSZĘ NA 5		

2.8.4.4 Personel ATS może nadać sygnał kontrolny w celu dostrojenia nadajnika lub odbiornika. Taka transmisja nie może trwać dłużej niż 10 sekund, a jej treść będzie składać się z kolejnych cyfr (JEDEN, DWA, TRZY, itd.) zakończonych znakiem wywoławczym nadawcy.

Rozdział 3

FRAZEOLOGIA OGÓLNA

3.1 WSTĘP

3.1.1 Przykłady frazeologii lotniczej zebrane w Podręczniku mają służyć ujednoliceniu komunikacji radiotelefonicznej. Oczywiście nie ma możliwości stworzenia dialogów dla wszystkich potencjalnych sytuacji w lotnictwie, jednak stosowanie standardowych zwrotów i wyrażań może wyeliminować ryzyko powstawania nieporozumień.

3.1.2 Niektóre skróty, takie jak np. ILS, QNH czy RVR zostały włączone do frazeologii lotniczej. Wymawia się je tak samo jak skróty w języku potocznym, tj. każdą literę osobno bez konieczności posługiwania się alfabetem ICAO (patrz pkt 1.2).

3.1.3 Następujące wyrazy można pominąć pod warunkiem, że nie spowoduje to nieporozumienia:

- a) „PRZYZIEMNY” w odniesieniu do kierunku i prędkości wiatru przyziemnego.
- b) „STOPNIE” przy określaniu kursu statku powietrznego.
- c) „WIDZIALNOŚĆ”, „CHMURA” i „WYSOKOŚĆ WZGLĘDNA” w komunikatach meteorologicznych.
- d) „HEKTOPASKALE”, przy podawaniu wartości ciśnienia.

3.1.4 Należy unikać stosowania zwrotów grzecznościowych.

3.1.5 Wyrazu „NATYCHMIAST” należy używać tylko wówczas, gdy ze względów bezpieczeństwa zachodzi konieczność podjęcia natychmiastowego działania.

3.2. WYJAŚNIENIE ROLI FRAZEOLOGII I JĘZYKA POTOCZNEGO W RADIOTELEFONICZNEJ ŁĄCZNOŚCI LOTNICZEJ

3.2.1 Komunikacja radiotelefoniczna w łączności „pilot – personel ATS” regulowana jest przez Standardy i zalecane praktyki (SARPs) oraz Procedury Służb Żeglugi Powietrznej (PANS) zawarte w Załączniku 10 ICAO — *Łączność lotnicza* oraz w PANS-ATM (Doc 4444). Wymagania dotyczące znajomości frazeologii opisane są w Załączniku 1 ICAO — Licencjonowanie personelu. Frazeologia ICAO jest opublikowana w Załączniku 10 ICAO, tom II — *Procedury telekomunikacyjne*. Powyższe dokumenty nie precyzują całego zakresu tematycznego łączności lotniczej i w wielu przypadkach odwołują się do konieczności użycia „dodatkowej frazeologii”, „frazeologii zastępczej”, lub „tekstu otwartego”. Wyjaśnienie roli frazeologii w radiotelefonicznej łączności lotniczej umożliwi prawidłowe jej stosowanie.

3.2.2 Frazeologia ICAO powstała w celu ujednoczenia komunikacji „pilot – personel ATS”. Podobnie jak język potoczny, również frazeologia stale ewoluuje, dlatego jest regularnie aktualizowana i dostosowana do zmieniających się wymogów ruchu lotniczego. Frazeologia z założenia odnosi się wyłącznie do standardowych przypadków i nie ma na celu ustanowienia gotowych zwrotów dla każdej sytuacji mogącej mieć miejsce w lotnictwie. Stosowanie frazeologicznych zwrotów i wyrażen umożliwi jasny i zwięzły przekaz w każdej, nawet nietypowej sytuacji. ICAO w swoich dokumentach stale podkreśla, że frazeologia powinna być używana wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, jednak w wielu przypadkach pojawia się konieczność posłużenia się „tekstem otwartym”, dlatego tak ważna jest również odpowiednia znajomość języka potocznego.

3.2.3 W dokumencie PANS-ATM bardzo wyraźnie podkreślono, że zawarta w nim frazeologia nie wyczerpuje całej dostępnej tematyki lotniczej. W przypadkach nie objętych opracowaniem należy używać *stosownej frazeologii zastępczej*, która oznacza zarówno posługiwanie się tekstem otwartym, jak również lokalnie przyjętymi zwrotami i wyrażeniami. W obydwu przypadkach należy pamiętać, że „stosowna frazeologia zastępcza” również musi być jasna, zwięzła i jednoznaczna. W ten sposób można zminimalizować ryzyko popełnienia błędu w interpretacji przez osoby, dla których angielski nie jest językiem ojczystym. W żadnym wypadku język potoczny nie może zastąpić frazeologii ICAO w sytuacjach, dla których ustalono zwroty frazeologiczne.

3.2.4 Używanie mowy potocznej w sytuacjach wychodzących poza zakres frazeologii lotniczej nie zwalnia ze stosowania się do zasad obowiązujących w łączności radiotelefonicznej. W szczególności należy unikać żartów i pogawędek, a komunikaty powinny pozostawać jasne, zwięzłe i jednoznaczne.



3.3 INSTRUKCJE DOTYCZĄCE WYSOKOŚCI

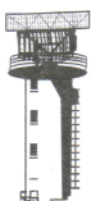
3.3.1 Niniejszy rozdział zawiera wyłącznie podstawowe zwroty związane ze zmianą wysokości statku powietrznego. Szczegółowe omówienie tematyki oraz przykłady stosowania znajdują się kolejnych rozdziałach.

3.3.2 Frazeologia związana z wydawaniem i potwierdzaniem zezwoleń na zmianę wysokości różni się w zależności od natężenia ruchu lotniczego i fazy lotu. Aby wyeliminować ryzyko nieporozumienia należy pamiętać, że wysokość może być określana jako wysokość bezwzględna, względna lub poziom lotu - zgodnie z fazą lotu i ustawieniami wysokościomierza.



3.3.3 Jeżeli nastąpiła zmiana w jakiegokolwiek części zezwolenia dotyczącego wysokości, całe zezwolenie musi być powtórzone.

3.3.3.1 Poniższe przykłady frazeologii mają zastosowanie zarówno wobec statków powietrznych będących w trakcie wznoszenia jak i zniżania.

	G-AB PODAJ WYSOKOŚĆ		UTRZYMUJĘ ALTITUDE 3 000 STÓP G-AB
	G-AB ZGŁOŚ PRZECIĘCIE FL 80		TAK BĘDZIE G-AB ... G-AB PRZECINAM FL 80

<p>G-AB UTRZYMUJ ALTITUDE 2 500 STÓP</p>	<p>UTRZYMUJĘ ALTITUDE 2 500 STÓP G-AB</p>
<p>G-AB WZNOŚ SIĘ FL 70</p>	<p>OPUSZCZAM ALTITUDE 2 500 STÓP, WZNOŚĘ SIĘ FL 70 G-AB</p>
<p>G-AB ZNIŻAJ FL 60</p>	<p>G-AB PROSZĘ O ZNIŻANIE</p>
<p>FASTAIR 345 PO MINIĘCIU NORTH CROSS NDB ZNIŻAJ FL 80</p>	<p>OPUSZCZAM FL 90 ZNIŻAM FL 60 G-AB</p>
	<p>PO MINIĘCIU NORTH CROSS NDB ZNIŻAM FL 80 FASTAIR 345</p>

3.3.3.2 Jeśli pilot otrzymał wcześniej instrukcje dotyczące wznoszenia lub zniżania, kontroler może je zmodyfikować lub odwołać w następujący sposób:

	<p>FASTAIR 345 ZATRZYMAJ ZNIŻANIE FL 150</p>		<p>ZATRZYMUJĘ ZNIŻANIE FL 150 FASTAIR 345</p>
<p>FASTAIR 345 KONTYNUUJ WZNOSZENIE FL 330</p>	<p>WZNOŚĘ SIĘ FL 330 FASTAIR 345</p>		
<p>FASTAIR 345 ZMIANA ZEZWOLENIA FL 330</p>	<p>ZMIANA ZEZWOLENIA FL 330 FASTAIR 345</p>		

3.3.3.3 Sytuacja ruchowa może wymusić konieczność zwiększenia prędkości wznoszenia lub zniżania.

	<p>FASTAIR 345 PRZYSPIESZ ZNIŻANIE FL 80</p>		<p>PRZYSPIESZAM ZNIŻANIE FL 80 FASTAIR 345</p>
---	---	---	--

**FASTAIR 345 WZNOŚ SIĘ
FL 240 PRZYSPIESZ DO PRZECIĘCIA FL 180**

WZNOSZĘ SIĘ FL 240 PRZYSPIESZAM DO
PRZECIĘCIA FL 180 FASTAIR 345

lub

NIE MOGĘ PRZYSPIESZYĆ FASTAIR 345

3.4 MELDUNEK POZYCYJNY



3.4.1 Meldunek pozycyjny składa się z następujących elementów:

- 1) znak wywoławczy;
- 2) pozycja;
- 3) czas;
- 4) poziom lotu lub wysokość bezwzględna wraz z aktualnie przecinaną wysokością oraz wysokością zezwoloną, o ile samolot jeszcze jej nie osiągnął;
- 5) następna pozycja i czas przelotu nad nią;
- 6) następny znaczący punkt nawigacyjny.

Punkty 4), 5) i 6) mogą być pominięte stosownie do obowiązujących regionalnych porozumień żeglugi powietrznej. Punkt 4) jest obowiązkowym elementem korespondencji podczas nawiązania łączności na nowej częstotliwości.

		FASTAIR 345 WICKEN 47 FL 330 MARLO 57 NASTĘPNIE COLIN
FASTAIR 345 PRZYJĄŁEM		



3.4.2 Jeżeli personel ATS dysponuje zobrazowaniem radarowym, które umożliwia śledzenie postępu lotu statku powietrznego, nie ma dodatkowej potrzeby zgłaszania przez pilota meldunków pozycyjnych.

		FASTAIR 345 NASTĘPNY MELDUNEK NAD COLIN
FASTAIR 345 POMIŃ MELDUNKI POZYCYJNE DO GRANICY FIR, NASTĘPNY MELDUNEK NAD COLIN		
TAK BĘDZIE FASTAIR 345		



<p>FASTAIR 345 WZNÓW MELDUNKI POZYCYJNE</p>	<p>-----</p>	<p>TAK BĘDZIE FASTAIR 345</p>
		<p>TAK BĘDZIE FASTAIR 345</p>

3.5 PLANY LOTU

3.5.1 Pilot może złożyć plan lotu z powietrza, jednak wskazane jest unikanie dłuższego blokowania częstotliwości, szczególnie w sektorach o dużym natężeniu ruchu lotniczego. Elementy planu lotu podaje się w kolejności wynikającej ze stosownego formularza.

	ALEXANDER INFORMACJA G-CDAB PROSZĘ O ZAPISANIE PLAN LOTU		
	G-CDAB ALEXANDER INFORMACJA GOTOWY DO ZAPISANIA		

3.5.2 Podczas lotu pilot może przejść z lotu IFR do VFR.

	<p>G-AB IFR ANULOWANY O 47.ŁĄCZNOŚĆ ALEXANDER INFORMACJA 125.750</p>		<p>ALEXANDER KONTROLA G-AB ANULUJĘ IFR PRZECHODZĘ DO LOTU VFR PRZEWIDUJĘ STEPHENVILLE O 1732</p>
---	--	---	---

3.5.3 Jeżeli pilot poinformował o zamiarze przejścia z lotu IFR do VFR, personel ATS powinien przekazać mu wszelkie dostępne informacje meteorologiczne, mogące mieć wpływ na ewentualną zmianę decyzji.

	<p>G-AB IMC ZGŁOSZONE W OKOLICY KENNINGTON</p>		<p>PRZYJĄŁEM UTRZYMUJĘ IFR, G-AB</p>
---	---	---	--------------------------------------

Rozdział 4

KONTROLA LOTNISKA: STATKI POWIETRZNE

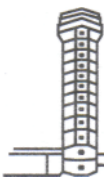

4.1 WSTĘP

4.1.1 Zwięzła i jednoznaczna frazeologia stosowana we właściwym czasie jest istotna dla sprawnego i bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych. Jest ona środkiem, za pomocą którego kontrolerzy wykonują swoje zadania oraz umożliwia pilotom orientację w sytuacji ruchowej, szczególnie w warunkach słabej widzialności.

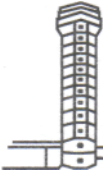

4.1.2 Kontrolerzy nie powinni przekazywać informacji do samolotu w czasie startu, początkowego wznoszenia, ostatniej fazy podejścia lub dobiegu, chyba że jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa. W przeciwnym wypadku może to rozproszyć uwagę załogi w czasie największego obciążenia pracą.

4.2 INFORMACJE DO ODLOTU I PROCEDURY URUCHAMIANIA SILNIKÓW



4.2.1 Jeżeli lotnisko nie jest wyposażone w ATIS, pilot może poprosić o informacje do odlotu przed zgłoszeniem się po zgodę na uruchamianie silników.

	<p>FASTAIR 345 ODLOT Z PASA 32, WIATR 290 STOPNI 4 WĘZŁY, QNH 1022, TEMPERATURA MINUS 2, PUNKT ROSY MINUS 3, RVR 550 METRÓW CZAS 27</p>		<p>GEORGETOWN GROUND FASTAIR 345 IFR DO STEPHENVILLE, PROSZĘ O INFORMACJE DO ODLOTU</p>
			<p>PAS 32, QNH 1022, ZGŁOSZĘ SIĘ PO URUCHOMIENIE, FASTAIR 345</p>

4.2.2 Prośba o zgodę na uruchamianie silników ma na celu ułatwienie kontrolerowi rozplanowania sytuacji ruchowej i tym samym ograniczenie zbędnego zużycia paliwa przez statek powietrzny oczekujący na kołowanie. Pilot prosząc o uruchamianie powinien podać swoje miejsce postoju oraz potwierdzić odsłuchanie komunikatu ATIS. Jeżeli odlot statku powietrznego będzie opóźniony, kontroler zazwyczaj poda czas uruchomienia lub spodziewany czas uruchomienia.



	FASTAIR 345 MOŻESZ URUCHAMIAĆ QNH 1009		GEORGETOWN GROUND FASTAIR 345 STANOWISKO 24 PROSZĘ O URUCHAMIANIE, INFORMACJA BRAVO
	lub		
	FASTAIR 345 MOŻESZ URUCHAMIAĆ O 35, QNH 1009		
	lub		
	FASTAIR 345 SPODZIEWANE URUCHAMIANIE O 35 QNH 1009		
	lub		
	FASTAIR 345 SPODZIEWANY ODLOT O 49 URUCHAMIANIE WEDŁUG WŁASNEGO UZNANIA QNH 1009		

4.2.3 Po otrzymaniu od kontrolera zgody pilot uruchamia silniki korzystając w miarę potrzeby z pomocy personelu naziemnego.

	URUCHAMIAJ NUMER JEDEN		GOTOWY DO URUCHAMIANIA
		URUCHAMIAM NUMER JEDEN	



4.3 WYPYCHANIE LUB POWER-BACK¹³

4.3.1 Jeżeli samolot został zaparkowany nosem w kierunku terminala lub innego statku powietrznego, przed rozpoczęciem kołowania musi zostać wypchnięty przez pojazd holujący. W zależności od lokalnych procedur prośbę o wypychanie lub power-back kieruje się do ATC lub do zarządzającego płytą.

	FASTAIR 345 MOŻESZ WYPYCHAĆ		APRON FASTAIR 345 STANOWISKO 27 PROSZĘ O WYPYCHANIE
	lub		
	FASTAIR 345 CZEKAJ. SPODZIEWAJ SIĘ 1 MINUTY OPÓŹNIENIA Z POWODU B747 KOŁUJĄCEGO ZA TOBĄ		

¹³ Zwrot "POWER-BACK" zamiast "WYPYCHANIE" jest używany w przypadku samolotów turbośmigłowych, które wykonują tzw. wypychanie na własnych silnikach.

4.3.2 Poniższa frazeologia powinna być stosowana przez pilota i obsługę naziemną podczas koordynacji wypychania.

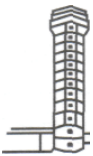

	POTWIERDŹ ZWOLNIENIE HAMULCÓW		GOTOWY DO WYPYCHANIA
		HAMULCE ZWOLNIONE	
	ZACZYNAM WYPYCHANIE		
	WYPYCHANIE ZAKOŃCZONE, POTWIERDŹ WŁĄCZENIE HAMULCÓW		
		HAMULCE WŁĄCZONE: ROZŁĄCZ SIĘ	
	ROZŁĄCZAM: OCZEKUJ NA SYGNAŁ WZROKOWY Z TWOJEJ LEWEJ		
		PRZYJĄŁEM	

4.3.3 Po zakończeniu wypychania obsługa naziemna podaje pilotowi sygnał wzrokowy informujący, że nie ma przeciwwskazań do rozpoczęcia kołowania. Jeżeli pilot zamierza przerwać manewr wypychania, powinien użyć wyrażenia: „przerwij wypychanie”.

4.4 INSTRUKCJE KOŁOWANIA

4.4.1 Instrukcja kołowania zawsze zawiera granicę zezwolenia, czyli miejsce, w którym samolot musi się zatrzymać i poczekać na kolejne instrukcje. W przypadku odlatujących statków powietrznych jest to zazwyczaj punkt oczekiwania przed pasem w użyciu. Sytuacja ruchowa może jednak wymusić konieczność zatrzymania statku powietrznego w dowolnym innym miejscu.

4.4.2 Jeżeli kołowanie wymaga przecięcia drogi startowej w użyciu, zezwolenie musi zawierać wyraźne zezwolenie na cięcie pasa lub instrukcję zatrzymania się przed nim.

	G-ABCD KOŁUJ DROGĄ CHARLIE DO PUNKTU OCZEKIWANIA PRZED PASEM 24 WIATR 250 STOPNI 8 WĘZŁÓW QNH 1010 CZAS DWA TRZY		STEPHENVILLE WIEŻA G-ABCD C172 PRZY HANGARACH PO POŁUDNIOWEJ STRONIE PROSZĘ O KOŁOWANIE, LOT VFR W REJONIE
			QNH 1010 PROSZĘ O PAS 14, G-ABCD

G-CD ZMIANA ZEZWOLENIA PUNKT
OCZEKIWANIA PRZED PASEM 14, KOŁUJ ZA
SENEKĄ Z TWOJEJ LEWEJ

PUNKT OCZEKIWANIA PRZED PASEM 14
WIDZĘ RUCH, G-CD

**STEPHENVILLE WIEŻA G-ABCD C172 PRZY STACJI
PALIW, VFR DO WALDEN, PROSZĘ O KOŁOWANIE**

G-ABCD PAS 06 WIATR 080 STOPNI
10 WĘZŁÓW QNH 1012 WIDZIALNOŚĆ 8
KM CZAS 04 KOŁUJ DO PUNKTU
OCZEKIWANIA PRZED PASEM 06 DROGĄ
ALFA

PAS 06 QNH 1012 PROSZĘ O KOŁOWANIE DROGĄ BRAVO I
BACKTRACK G-ABCD

G-CD MOŻESZ KOŁOWAĆ DROGĄ BRAVO, KOŁUJ
PASEM 24 BACKTRACK DO ODLOTU PAS 06
OCZEKUJ PRZED PASEM 14

BRAVO, KOŁUJĘ PASEM 24 BACKTRACK DO ODLOTU PAS
06, BĘDĘ OCZEKIWAĆ PRZED PASEM 14 G-CD

G-CD OCZEKUJĘ PRZED PASEM 14

**G-CD PRZYSPIESZ KOŁOWANIE,
RUCH NA PROSTEJ PAS 24**

PRZYSPIESZAM, G-CD

G-CD PAS ZWOLNIONY

**STEPHENVILLE WIEŻA G-ABCD PRZY STACJI PALIW
PROSZĘ O KOŁOWANIE DO AEROKLUBU**

G-ABCD KOŁUJ DO PUNKTU OCZEKIWANIA PRZED
PASEM 24 DROGĄ CHARLIE

DROGĄ CHARLIE DO PUNKTU OCZEKIWANIA
PRZED PASEM 24 G-ABCD

**G-CD ZBLIŻAM SIĘ DO PUNKTU OCZEKIWANIA, PROSZĘ
O PRZECIĘCIE PASA 24**

G-CD OCZEKUJ PRZED PASEM 24

BĘDĘ OCZEKIWAĆ PRZED PASEM, G-CD

**G-CD PRZETNIJ PAS 24 ZGŁOŚ ZWOLNIENIE
KOŁUJ DO AEROKLUBU**

PRZECINAM, ZGŁOSZĘ G-CD

G-CD PAS ZWOLNIONY

G-CD PRZYJĄŁEM

G-HELI PROSZĘ O PODLOT ZE STACJI PALIW NA PŁYTĘG-HELI WYKONAJ PODLOT ZE STACJI PALIW NA
PŁYTĘ, OMIŃ B747 KOŁUJĄCEGO ZE STANOWISKA 27
DO PUNKTU OCZEKIWANIA PRZED PASEM 24

PODLOT ZE STACJI PALIW NA PŁYTĘ, WIDZĘ RUCH, G-HELI

Uwaga: Pas uważa się za zwolniony, gdy cały statek powietrzny znajduje się za punktem oczekiwania przed drogą startową.

4.4.3 Jeżeli pilot potwierdzi odsłuchanie komunikatu ATIS, nie ma potrzeby przekazywania mu informacji do odlotu podczas wydawania instrukcji kołowania.

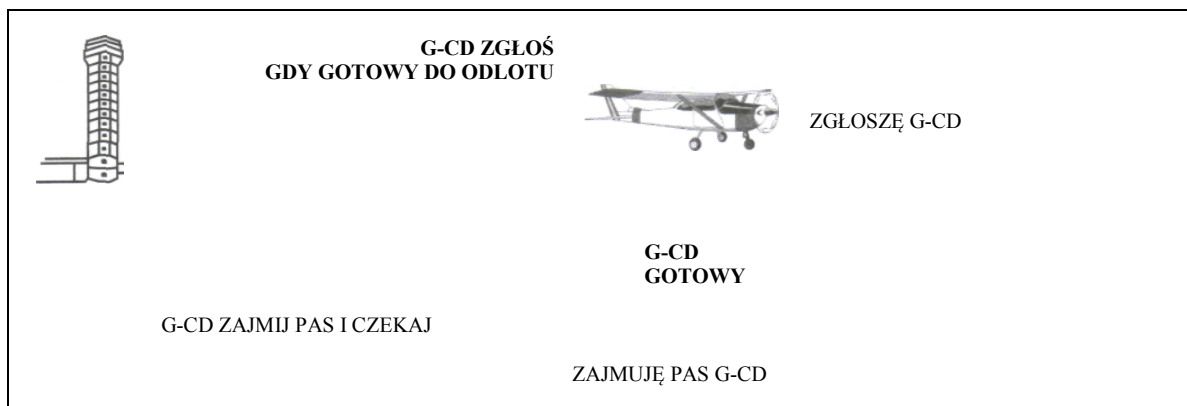
FASTAIR 345 KOŁUJ DO PUNKTU
OCZEKIWANIA PRZED PASEM 27
PRZEPUŚĆ B747 KOŁUJĄCEGO Z
LEWEJ NA PRAWĄ QNH 1019**GEORGETOWN GROUND FASTAIR 345
CIĘŻKI
PROSZĘ O KOŁOWANIE
INFORMACJA CHARLIE**PUNKT OCZEKIWANIA PRZED PASEM 27
QNH 1019, PRZEPUSZCZĘ B747
FASTAIR 345

4.5 PROCEDURY STARTOWE

4.5.1 Na lotniskach o dużym natężeniu ruchu, z rozdzielonymi stanowiskami GROUND i WIEŻA, statki powietrzne są zazwyczaj przekazywane na łączność z WIEŻĄ przed lub w punkcie oczekiwania przed drogą startową.

4.5.2 Należy zwracać szczególną uwagę, aby instrukcje kołowania nie zostały odebrane przez pilota jako zezwolenie na zajęcie pasa lub zezwolenie na start. Taka błędna interpretacja może spowodować bardzo poważne konsekwencje.

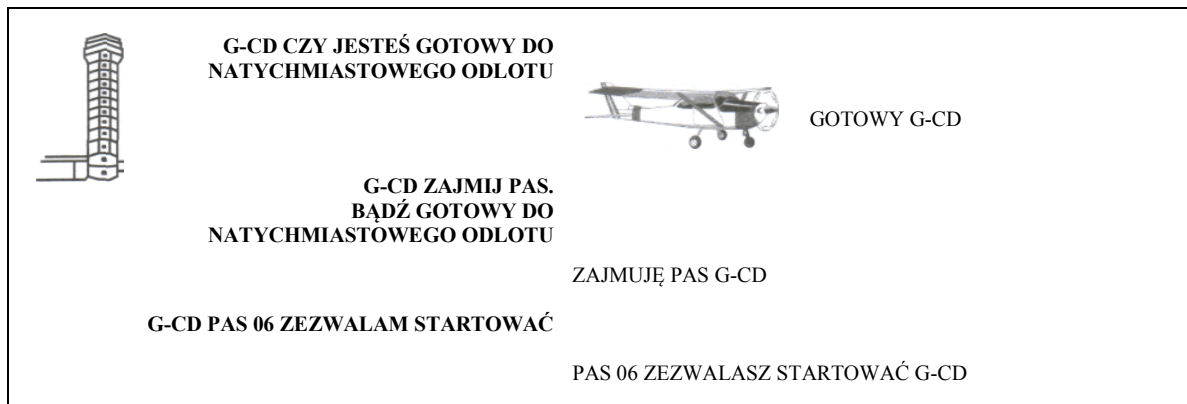
4.5.3 Zdarza się, że załogi statków powietrznych potrzebują dodatkowego czasu na przeprowadzenie określonych czynności i nie zawsze są gotowe do startu zaraz po osiągnięciu punktu oczekiwania.



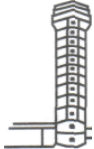

4.5.4 Z wyjątkiem sytuacji awaryjnych kontrolerzy nie powinni przekazywać załogom żadnych informacji, kiedy samolot wykonuje rozbieg lub znajduje się w początkowej fazie wznoszenia.



4.5.5 Ze względów ruchowych może zaistnieć konieczność wystartowania natychmiast po zajęciu pasa.

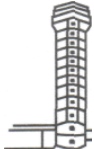



4.5.6 W warunkach słabej widzialności kontroler może poprosić pilota o zgłoszenie się w powietrzu.

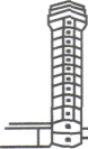

	FASTAIR 345 PAS 24 ZEZWALAM STARTOWAĆ ZGŁOŚ W POWIETRZU		PAS 24 ZEZWALASZ STARTOWAĆ ZGŁOSZĘ FASTAIR 345
FASTAIR 345 ŁĄCZNOŚĆ ODLOTY 121.750	FASTAIR 345 W POWIETRZU 57		121.750 FASTAIR 345

4.5.7 Zezwolenie warunkowe na zajęcie/przecięcie pasa w użyciu może być udzielone wyłącznie w sytuacji, gdy kiedy zarówno kontroler jak i pilot widzą statki powietrzne lub pojazdy, których ono dotyczy. Kontroler wydając zezwolenie warunkowe odlatującemu statkowi powietrznemu musi mieć całkowitą pewność, że załoga prawidłowo zidentyfikowała ruch podchodzący do lądowania. W tym celu należy podać typ statku powietrznego i w miarę potrzeby jego kolor. Zezwolenie warunkowe składa się z następujących elementów:

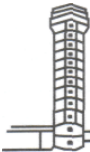

- 1) znak wywoławczy;
- 2) warunek;
- 3) zezwolenie;
- 4) powtórzenie warunku.

	FASTAIR 345 ZGŁOŚ Z WIDOCZNOŚCIĄ AIRBUSA NA PROSTEJ		WIDZĘ AIRBUSA FASTAIR 345
FASTAIR 345 ZA LĄDUJĄCYM AIRBUSEM ZAJMIJ PAS I CZEKAJ ZA LĄDUJĄCYM		ZA AIRBUSEM ZAJMUJĘ PAS I CZEKAM ZA AIRBUSEM, FASTAIR 345	

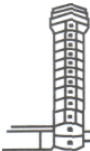

4.5.8 Jeżeli w użyciu jest więcej niż jedna droga startowa, przed wydaniem zezwolenia na start kontroler powinien podać numer pasa, którego zezwolenie dotyczy.

	<p>FASTAIR 345 PAS 09 ZEZWALAM STARTOWAĆ</p>		<p>ZEZWALASZ STARTOWAĆ PAS 09 FASTAIR 345</p>
---	---	--	---

4.5.9 Wraz z zezwolenia na start kontroler może także wydać instrukcje odlotu, aby zapewnić w ten sposób odpowiednią separację między statkami powietrznymi.

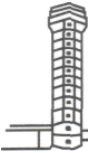

	<p>FASTAIR 345 WZNOŚ SIĘ NA WPROST ALTITUDE 2 500 STÓP, NASTĘPNIE [SKRĘĆ] W PRAWO, PAS 24 ZEZWALAM STARTOWAĆ</p>		<p>NA WPROST ALTITUDE 2 500 STÓP, ZAKRĘT W PRAWO ZEZWALASZ STARTOWAĆ PAS 24 FASTAIR 345</p>
<p>G-CD PO ODLOCIE MOŻESZ WYKONAĆ ZAKRĘT W PRAWO PAS 06 ZEZWALAM STARTOWAĆ</p>			<p>G-CD PO ODLOCIE PROSZĘ O ZAKRĘT W PRAWO</p>
		<p>PAS 06 ZEZWALASZ STARTOWAĆ, ZAKRĘT W PRAWO G-CD</p>	

4.5.10 Sytuacja ruchowa lub zbyt długie przygotowywanie się załogi do odlotu może wymusić konieczność anulowania zezwolenia na start lub szybkie zwolnienie pasa, aby umożliwić lądowanie innemu statkowi powietrznemu.

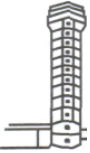

	<p>G-CD STARTUJ NATYCHMIAST LUB OCZEKUJ PRZED PASEM</p>		<p>BEDEŃ OCZEKIWAĆ PRZED PASEM G-CD</p>
---	--	--	---

<p>G-CD STARTUJ NATYCHMIAST LUB ZWOLNIJ PAS</p>	<p>STARTUJĘ G-CD</p>
<p>-----</p>	
<p>G-CD STÓJ ANULUJĘ START POWTARZAM ANULUJĘ START POJAZD NA PASIE</p>	<p>STOJĘ G-CD</p>

4.5.11 Jeżeli zaistniała konieczność przerwania startu, a statek powietrzny rozpoczął już rozbieg, należy go dwukrotnie wywołać i nakazać natychmiastowe przerwanie rozbiegu.

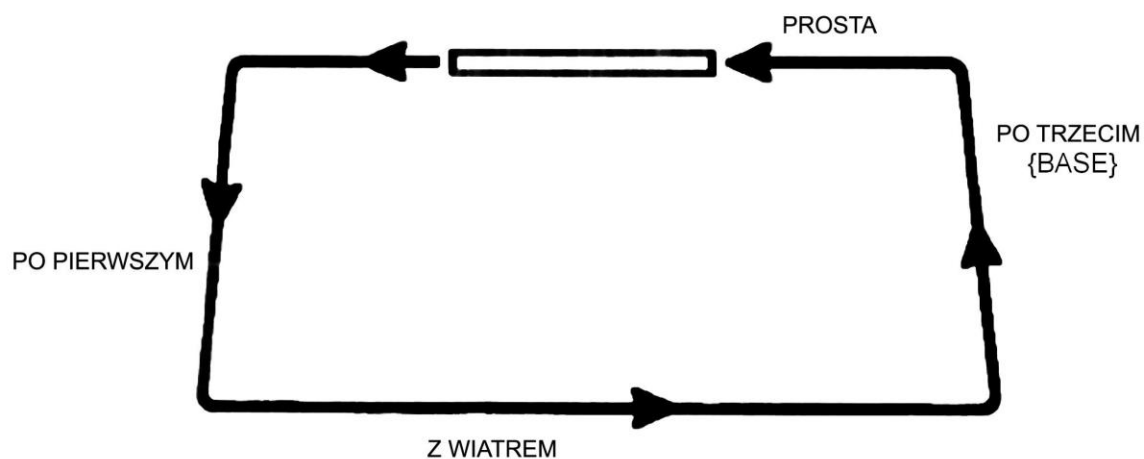
	<p>FASTAIR 345 PRZERWIJ ROZBIEG NATYCHMIAST FASTAIR 345 PRZERWIJ ROZBIEG NATYCHMIAST</p>		<p>PRZERYWAM ROZBIEG FASTAIR 345</p>
---	---	--	--------------------------------------

4.5.12 Jeżeli pilot przerwie rozbieg, powinien jak najwcześniej poinformować o tym wieżę i w miarę potrzeby poprosić o pomoc lub instrukcje kołowania.

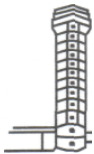

	<p>FASTAIR 345 PRZYJĄŁEM</p>		<p>FASTAIR 345 PRZERWYWAM ROZBIEG</p>
		<p>FASTAIR 345 PROSZĘ O POWRÓT NA PŁYTY</p>	
<p>FASTAIR 345 NAJBLIŻSZA W PRAWO POWRÓT NA PŁYTY ŁĄCZNOŚĆ GROUND 118.350</p>		<p>NAJBLIŻSZA W PRAWO POWRÓT NA PŁYTY 118.350 FASTAIR 345</p>	

4.6 KRĄG NADLOTNISKOWY (Patrz: Rysunek 1)

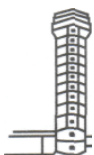

4.6.1 Prośby o instrukcje wejścia w krąg nadlotniskowy powinny być zgłaszane z odpowiednim wyprzedzeniem tak, aby umożliwić zaplanowanie sytuacji ruchowej z uwzględnieniem innych statków powietrznych. Informacja o obowiązywaniu prawego kręgu powinna być podawana zawsze. Informacja o lewym kręgu nie musi być podawana, lecz może być uzasadniona w przypadku, gdy kierunek kręgu na danym lotnisku jest zmienny.



Rysunek 1. Przekazywanie informacji podczas lotu po kręgu.

	<p>G-CD WEJDŹ W POZYCJĘ Z WIATREM PAS 24 WIATR 270 STOPNI 5 WĘZŁÓW, QNH 1012</p>		<p>WALDEN WIEŻA G-ABCD C172 10 MIL NA POŁUDNIE ALTITUDE 2 500 STÓP DO LĄDOWANIA</p>
<p>WCHODZĘ W POZYCJĘ Z WIATREM PAS 24 QNH 1012 G-CD</p>			

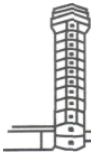

4.6.2 Na lotniskach wyposażonych w ATIS, pilot nawiązując łączność z wieżą powinien potwierdzić odsłuchanie komunikatu.

	<p>G-CD WEJDŹ W POZYCJĘ Z WIATREM PRAWY KRĄG PAS 34 WIATR 330 STOPNI 10 WĘZŁÓW QNH 1012</p>		<p>WALDEN WIEŻA G-ABCD C172 10 MIL NA PÓŁNOC ALTITUDE 2 500 STÓP INFORMACJA BRAVO, DO LĄDOWANIA</p>
<p>WCHODZĘ W POZYCJĘ Z WIATREM PRAWY KRĄG PAS 34 QNH 1012 G-CD</p>			
<p>-----</p>			
<p>G-CD [INFORMACJA O RUCHU] PIPER CHEROKEE STARTUJE Z PASA 34 LEARJET W POZYCJI Z WIATREM</p>			<p>WIDZĘ RUCH G-CD</p>

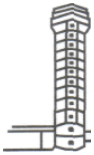

4.6.3 W zależności od sytuacji ruchowej oraz od kierunku przylotu statku powietrznego, może zaistnieć możliwość podejścia z prostej.

	<p>G-CD WYKONAJ PODEJŚCIE Z PROSTEJ PAS 16 WIATR 190 STOPNI 5 WĘZŁÓW QNH 1009</p>		<p>WALDEN WIEŻA G-ABCD C172 10 MIL NA PÓŁNOC ALTITUDE 2 500 STÓP DO LĄDOWANIA</p>
<p>PODEJŚCIE Z PROSTEJ PAS 16 QNH 1009 G-CD</p>			

4.6.4 Pilot wchodząc w krąg podaje meldunki pozycyjne zgodnie z lokalnymi procedurami.

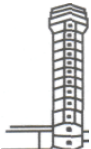

	<p>G-CD NUMER 2 ZA CHEROKEE PO TRZECIM</p>		<p>G-CD Z WIATREM</p>
			<p>NUMER 2, WIDZĘ RUCH G-CD</p>
			<p>G-CD PO TRZECIM</p>
	<p>G-CD ZGŁOŚ PROSTĄ</p>		
			<p>TAK BĘDZIE G-CD</p>
			<p>G-CD PROSTA</p>
	<p>G-CD KONTYNUUJ PODEJŚCIE WIATR 270 STOPNI 7 WĘZŁÓW</p>		

4.6.5 W celu skoordynowania ruchu po kręgu może zaistnieć konieczność wydania instrukcji dla opóźnienia lub przyspieszenia danego statku powietrznego.

	<p>G-CD WYDŁUŻ Z WIATREM NUMER 2 ZA CHEROKEE NA 4- MIŁOWEJ PROSTEJ</p>		<p>WYDŁUŻAM Z WIATREM, NUMER 2, WIDZĘ CHEROKEE G-CD</p>
	<p>G-CD KRAŻ W PRAWO, RUCH NA PASIE. ZGŁOŚ PONOWNIE PROSTĄ</p>		
			<p>KRAŻĘ W PRAWO, ZGŁOSZĘ G-CD</p>
	<p>G-CD NUMER 1 WYKONAJ KRÓTKIE PODEJŚCIE CHEROKEE NA 6-MIŁOWEJ PROSTEJ</p>		
			<p>KRÓTKIE PODEJŚCIE G-CD</p>

4.7 PODEJŚCIE KOŃCOWE I LĄDOWANIE

4.7.1 Samolot zgłasza „PROSTA”, gdy wykonuje ostatni zakręt w kręgu w odległości 7 km (4 NM) od punktu przyziemienia. Kiedy zakręt na prostą jest wykonywany w większej odległości, należy powiedzieć „DŁUGA PROSTA”. Jeżeli samolot wykonuje podejście z prostej, meldunek „DŁUGA PROSTA” zgłasza się w odległości 15 km (8 NM) od punktu przyziemienia. Jeżeli w tym czasie pilot nie otrzyma zezwolenia na lądowanie, zgłasza „PROSTA” w odległości 7 km (4 NM) od punktu przyziemienia.

	FASTAIR 345 KONTYNUUJ PODEJŚCIE WIATR 260 STOPNI 18 WĘZŁÓW		FASTAIR 345 DŁUGA PROSTA
			TAK BĘDZIE FASTAIR 345
			FASTAIR 345 PROSTA
	FASTAIR 345 PAS 27 ZEZWALAM LĄDOWAĆ WIATR 270 STOPNI 20 WĘZŁÓW		
			PAS 27 ZEZWALASZ LĄDOWAĆ FASTAIR 345

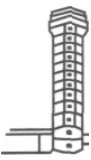

4.7.2 Pilot może poprosić o zezwolenie na niski przelot w celu umożliwienia wzrokowej obserwacji statku powietrznego z ziemi.

	FASTAIR 345 ZEZWALAM NA NISKI PRZELOT PAS 27 NIE NIŻEJ NIŻ ALTITUDE 500 STÓP ZGŁOŚ PROSTĄ		FASTAIR 345 PROSZĘ O NISKI PRZELOT NIEPEWNE WSKAZANIA LEWEGO PODWOZIA
			PAS 27 NIE NIŻEJ NIŻ ALTITUDE 500 STÓP TAK BĘDZIE FASTAIR 345

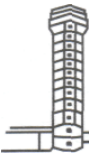

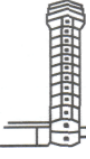
4.7.3 Jeżeli niski przelot wykonywany jest w celu sprawdzenia podwozia, do określenia jego stanu można użyć jednej z następujących odpowiedzi (poniższe przykłady nie wyczerpują tematu):

- PODWOZIE WYGLĄDA NA WYPUSZCZONE;
- PRAWE (lub LEWE, lub PRZEDNIE) KOŁO WYGLĄDA NA SCHOWANE (lub WYPUSZCZONE);
- KOŁA WYGLĄDAJĄ NA SCHOWANE;
- PRAWE (lub LEWE, lub PRZEDNIE) KOŁO NIE WYGLĄDA NA SCHOWANE (lub WYPUSZCZONE).

4.7.4 W celach szkoleniowych pilot może poprosić o zezwolenie na wykonanie podejścia wzdłuż lub równoległe do drogi startowej bez lądowania.

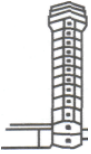

	FASTAIR 345 ZEZWALAM NA NISKIE PODEJŚCIE PAS 09 NIE NIŻEJ NIŻ ALTITUDE 250 STÓP ZGŁOŚ PROSTĄ		FASTAIR PROSZĘ O NISKIE PODEJŚCIE PAS 09 DLA TRENINGU
			PAS 09 NIE NIŻEJ NIŻ ALTITUDE 250 STÓP ZGŁOSZĘ FASTAIR 345

4.7.5 W celach szkoleniowych pilot może poprosić o zezwolenie na wykonanie KONWOJERA, tj. lądowanie, kontynuację dobiegu i start bez zatrzymywania się.

	G-CD ZEZWALAM KONWOJER		G-CD PROSZĘ O KONWOJERA
			ZEZWALASZ KONWOJER G-CD
			lub
	G-CD NIEMOŻLIWE Z POWODU INTENSYWNEGO RUCHU WYKONAJ PEŁNE ZATRZYMANIE PAS 09 ZEZWALAM ŁĄDOWAĆ		PAS 09 ZEZWALASZ ŁĄDOWAĆ Z PEŁNYM ZATRZYMANIEM G-CD
			lub
	G-CD WYKONAJ JESZCZE JEDEN KRĄG, ZGŁOŚ [POZYCJĘ] Z WIATREM		TAK BĘDZIE G-CD

4.8 PRZEJŚCIE NA DRUGI KRĄG

4.8.1 Względy bezpieczeństwa mogą spowodować konieczność odesłania statku powietrznego na drugi krąg. Należy pamiętać, że w takiej sytuacji piloci mają do wykonania dużo czynności i nie należy ich dodatkowo obciążać zbędnymi transmisjami. Każda ewentualna transmisja powinna być zatem krótka i zwięzła.

	FASTAIR 345 PRZEJDŹ NA DRUGI KRĄG STATEK POWIETRZNY NA PASIE		PRZECHODZĘ NA DRUGI KRĄG FASTAIR 345
---	---	--	---



4.8.2 Jeżeli nie zostaną wydane inne instrukcje, statek powietrzny w locie IFR wykona odejście na drugi krąg zgodnie z opublikowaną procedurą, natomiast samolot w locie VFR będzie kontynuować lot po kręgu.


4.8.3 Jeżeli pilot podejmie decyzję o odejściu na drugi krąg, powiadomi o tym słowami „PRZECHODZĘ NA DRUGI KRĄG”.

	G-CD ZGŁOŚ Z WIATREM		G-CD PRZECHODZĘ NA DRUGI KRĄG
---	----------------------	---	--

4.9 PO LĄDOWANIU

Jeżeli sytuacja ruchowa tego nie wymaga, kontroler powinien wydawać pilotom instrukcje kołowania dopiero po zakończeniu dobiegu. Piloci powinni pozostać na częstotliwości wieży do czasu zwolnienia pasa, chyba że kontroler nakaże inaczej.

	G-HELI WYKONAJ PODLOT DO STANOWISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW		WYKONUJĘ PODLOT DO STANOWISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW, G-HELI

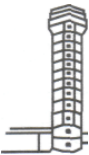

FASTAIR 345 KOŁUJ PIERWSZĄ W PRAWO PO ZWOLNIENIU ŁĄCZNOŚĆ GROUND 118.350			
			PIERWSZA W PRAWO, 118.350 FASTAIR 345

GEORGETOWN GROUND FASTAIR 345 PAS ZWOLNIONY			
FASTAIR 345 KOŁUJ DO STANOWISKA 27 DROGĄ ALFA			
STANOWISKO 27 DROGĄ ALFA FASTAIR 345			

4.10 ZASADNICZA INFORMACJA LOTNISKOWA

Zasadnicza informacja lotniskowa dotyczy stanu pola ruchu naziemnego i urządzeń, które są niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa statkom powietrznym podczas wykonywania operacji lotniczych. W miarę możliwości należy ją przekazywać załogom przed uruchomieniem silników lub kołowaniem a także przed rozpoczęciem podejścia końcowego. Informacja może zostać pominięta, kiedy istnieje pewność, że pilot otrzymał ją w całości lub w części z innych źródeł. Zasadnicza informacja lotniskowa może dotyczyć:

- a) robót budowlanych lub remontowych wykonywanych na lub w pobliżu pola ruchu naziemnego;
- b) nierówności lub pęknięć na drodze startowej, drodze kołowania lub płycie, oznaczonych lub nie;
- c) śniegu, topniejącego śniegu lub lodu na drodze startowej, drodze kołowania lub płycie;
- d) wody na drodze startowej, drodze kołowania lub płycie;
- e) zasp lub zwałów śnieżnych w pobliżu drogi startowej, drogi kołowania lub płyty;
- f) innych tymczasowych utrudnień, włączając w to zaparkowane statki powietrzne oraz ptaki na lub w pobliżu pola ruchu naziemnego;
- g) awarii lub zakłóceń w pracy części lub całego systemu świetlnego lotniska;
- h) innych istotnych danych.

	FASTAIR 345 UWAGA PRACE W TOKU W POBLIŻU GATE 37		PRZYJĄŁEM FASTAIR 345
... PRZED TOBĄ PRACE W TOKU NA PÓLNOECNEJ CZĘŚCI DROGI ALFA			
... OŚWIETLENIE LINII CENTRALNEJ DROGI KOŁOWANIA NIESPRAWNE			
... VASIS PAS 27 NIESPRAWNY			
... DUŻE STADO PTAKÓW NA PÓLNOEC OD PASA 27 W POBLIŻU LINII CENTRALNEJ DROGI KOŁOWANIA			
... ILS 09 NIESPRAWNY			
... STAN PASA 09: DOSTĘPNA SZEROKOŚĆ 32 METRY, POKRYTY CIENKIMI PŁATAMI LODU, HAMOWANIE ZŁE GRUBOŚĆ ŚNIEGU DO 30 CM WZDŁUŻ KRAWĘDZI			

Rozdział 5

KONTROLA LOTNISKA: POJAZDY

5.1 WSTĘP

5.1.1 Sprawne poruszanie się pojazdów odgrywa istotną rolę w funkcjonowaniu całego lotniska. W miarę możliwości wydziela się dla nich osobne trasy, aby nie kolidowały z ruchem statków powietrznych. Mimo to bardzo często pojazdy muszą zająć pole manewrowe w celu zapewnienia obsługi technicznej lub bezpośredniego zabezpieczenia operacji statków powietrznych.

5.1.2 Procedury regulujące ruch pojazdów na poszczególnych lotniskach różnią się między sobą, jednak niezależnie od rodzaju lotniska zawsze należy pamiętać o tym, że:

- a) statki powietrzne nie posiadają takich możliwości manewrowania, jak pojazdy;
- b) widzialność z kokpitu podczas manewrów naziemnych jest najczęściej dużo gorsza niż z pojazdu.

Z tego powodu kierowcy pojazdów poruszających się blisko statków powietrznych powinni zachować szczególną czujność i w pełni przestrzegać lokalnych procedur oraz poleceń ATC.

5.1.3 Wszyscy uczestnicy ruchu naziemnego powinni przestrzegać zasad łączności radiotelefonicznej. W szczególności należy pamiętać o stałym nasłuchu częstotliwości w użyciu, aby orientować się nie tylko w aktualnej ale i planowanej sytuacji ruchowej.

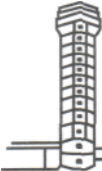
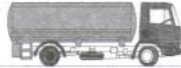
5.2 INSTRUKCJE DOTYCZĄCE RUCHU NAZIEMNEGO

5.2.1 Kierowcy podczas pierwszej transmisji powinni podać swój znak wywoławczy, aktualne i docelowe miejsce oraz w miarę możliwości planowaną trasę przejazdu.

		GROUND POJAZD 21 GATE 27 PROSĘ O PRZEJAZD DO PRACUJĄCYCH PRZY DRODZE KOŁOWANIA HOTEL
	POJAZD 21 JEDŹ DO DROGI HOTEL PRZEZ KIŁO I ALFA	
		JADĘ DO DROGI HOTEL PRZEZ KIŁO I ALFA, POJAZD 21

5.2.2 Jeżeli kontroler jest zbyt zajęty, by wydać instrukcje, użyje zwrotu: „CZEKAJ [NA WYWOŁANIE]”. Oznacza to, że kierowca powinien zaczekać, aż kontroler ponownie go wywoła. W żadnym wypadku pojazd nie może ruszyć, dopóki nie otrzyma stosownej zgody.

5.2.3.1 Jeżeli występuje ruch kolizyjny, kontroler może odpowiedzieć kierowcy „STÓJ”. Oznacza to, że będzie on mógł ruszyć dopiero po ponownym wywołaniu go przez kontrolera i uzyskaniu stosownej zgody. Kontroler zawsze powinien wyraźnie określić miejsce, do którego kierowca może w danej chwili dojechać. Jeżeli nie jest to punkt docelowy, kierowca musi się tam zatrzymać i poprosić o zgodę na dalszy przejazd.

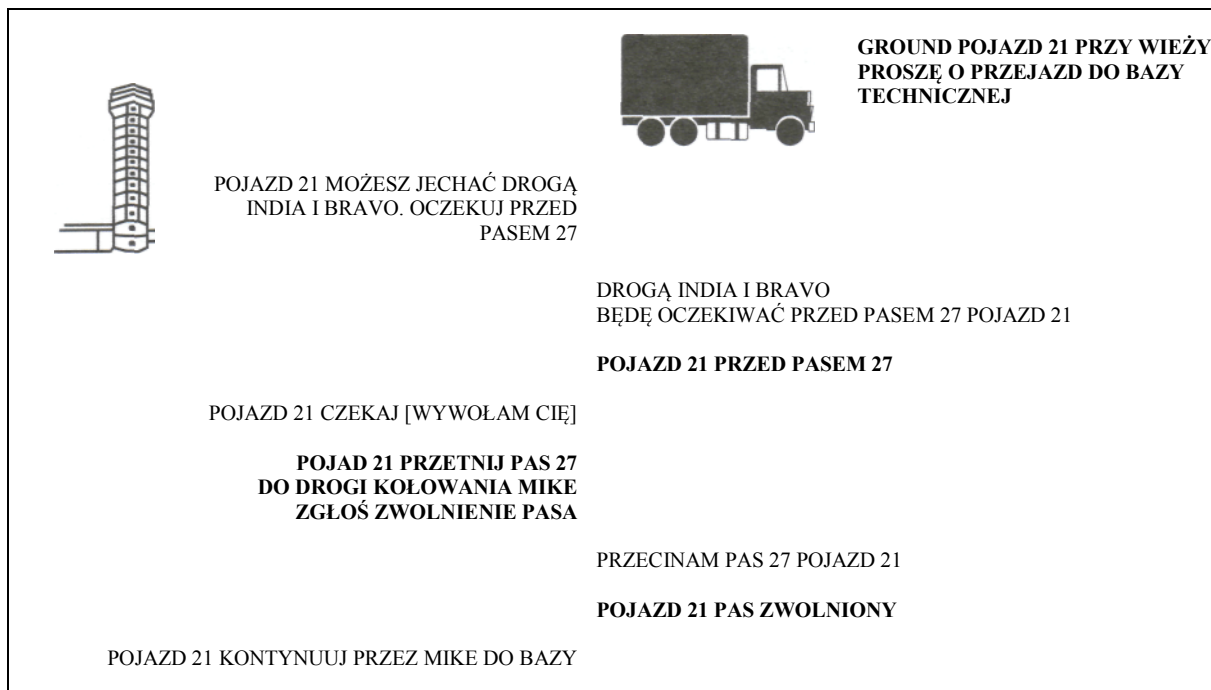
	<p>CIEŻARÓWKA 5 MOŻESZ JECHAĆ DROGĄ KILO, ALFA I FOXTROT, PRZETNIJ PAS 09. OCZEKUJ PRZED PASEM 14</p>		<p>GROUND CIEŻARÓWKA 5 WYJAZD KILO PROSZĘ O PRZEJAZD DO HANGARU 3</p>
<p>CIEŻARÓWKA 5 PRZETNIJ PAS 14 KONTYNUUJ DO HANGARU 3</p>			
<p>DROGĄ KILO ALFA FOXTROT PRZETNĄ PAS 09 BĘDĘ OCZEKIWAĆ PRZED PASEM 14 CIEŻARÓWKA 5</p>			
<p>PRZECINAM CIEŻARÓWKA 5</p>			
<p>CIEŻARÓWKA 5 PAS 14 ZWOLNIONY</p>			
<p>CIEŻARÓWKA 5 PRZYJĄŁEM</p>			

5.2.4 Jeśli wymagają tego względy bezpieczeństwa, zezwolenie na poruszanie się po płycie może zawierać instrukcje odnoszące się do innego ruchu.

	<p>CIEŻARÓWKA 5 PRZEPUŚĆ FASTAIR B737 Z TWOJEJ PRAWEJ NASTĘPNIE MOŻESZ JECHAĆ DO GATE 26, OSTROŻNIE PODMUCH Z SILNIKÓW</p>		<p>APRON CIEŻARÓWKA 5 GATE 21 PROSZĘ O PRZEJAZD DO GATE 26</p>
<p>PRZEPUSZCZĘ B737 CIEŻARÓWKA 5</p>			

5.3 PRZECINANIE DRÓG STARTOWYCH

5.3.1 Kierowcy powinni uważnie zanotować, w którym miejscu muszą się zatrzymać, szczególnie gdy planowany przejazd związany jest z przecinaniem pasa w użyciu. Procedury obowiązujące na niektórych lotniskach umożliwiają pojazdom dojechanie do punktu oczekiwania przed drogą startową i zgłoszenie się wyłącznie po zezwolenie na jej przecięcie. Nigdy nie wolno przecinać pasa bez potwierdzonej zgody. Zwolnienie drogi startowej można zgłosić dopiero wtedy, gdy pojazd (i holownik) minął oznaczony punkt oczekiwania przed pasem.



5.3.2 Jeżeli pojazd znajduje się na drodze startowej w użyciu, musi ją zwolnić, jeśli spodziewane jest lądowanie lub start.

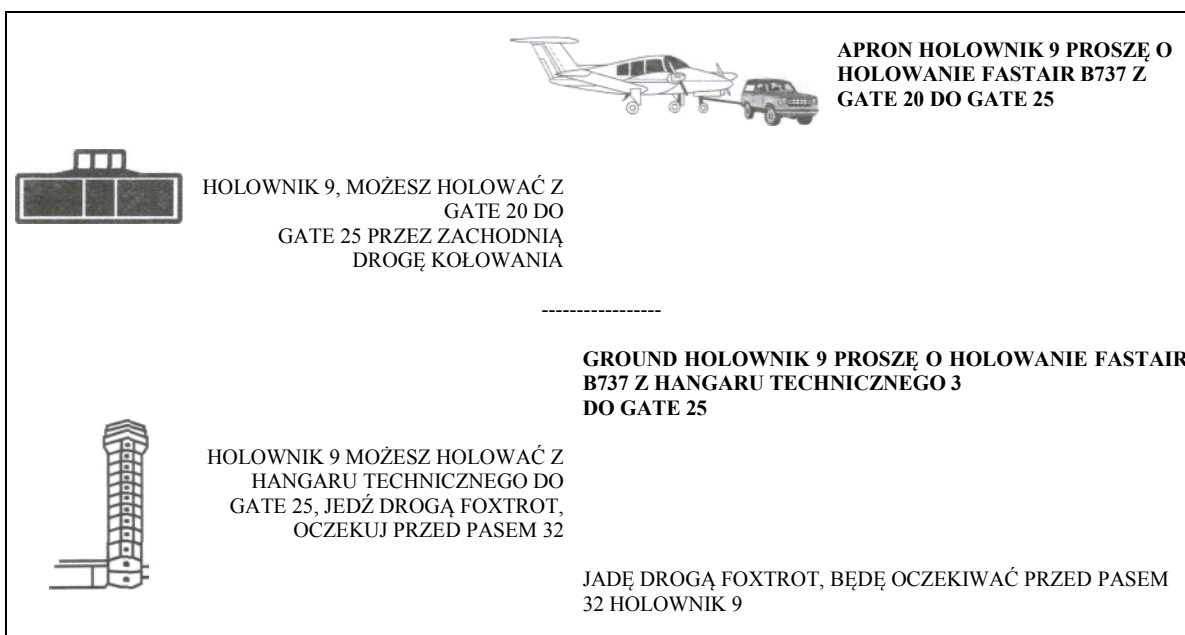


5.3.3 Sytuacja ruchowa może wymusić konieczność natychmiastowego zatrzymania pojazdu poruszającego się po polu ruchu naziemnego.



5.4 POJAZDY HOLUJĄCE STATKI POWIETRZNE

Kierowcy pojazdów powinni wyraźnie podkreślić, że planowany przejazd związany jest z holowaniem statku powietrznego. Ta informacja ma wpływ na wydanie stosownych instrukcji, ponieważ jak wiadomo, pojazd holujący samolot ma ograniczoną możliwość manewrowania i przemieszcza się dużo mniej sprawnie, niż pozostałe pojazdy. Aby uniknąć potencjalnych nieporozumień, kierowca powinien określić typ i w miarę możliwości operatora statku powietrznego, który ma być holowany.



Rozdział 6

OGÓLNA FRAZEOLOGIA SŁUŻB DOZOROWANIA ATS



6.1 WSTĘP

6.1.1 Niniejszy rozdział zawiera ogólną frazeologię stosowaną w łączności między pilotami a personelem służb dozorowania ATS. Szczegółowa frazeologia dotycząca radarowej kontroli zbliżania i obszaru opisana jest odpowiednio w Rozdziałach 7 i 8.

6.1.2 Piloci i kontrolerzy ruchu lotniczego posługują się kursami magnetycznymi wyrażonymi w stopniach.



6.2 IDENTYFIKACJA I WEKTOROWANIE

6.2.1 Wektorowanie może być wykorzystane w celu dokonania identyfikacji statku powietrznego. Identyfikacji można również dokonać na podstawie meldunku pozycyjnego, polecenia zmiany kierunku lotu, informacji o zamiarze i odległości od znaczącego punktu lub pomocy nawigacyjnej, przekazania kontroli oraz przy użyciu wtórnego radaru dozorowania.

	G-AB PODAJ KURS I WYSOKOŚĆ	
		
		KURS 110 ALTITUDE 2500 STÓP G-AB
	G-AB DLA IDENTYFIKACJI SKRĘĆ W LEWO KURS 080	
		W LEWO KURS 080 G-AB
	G-AB ZIDENTYFIKOWANY¹⁴	
	20 MIL NA PÓLNOCNY ZACHÓD OD KENINGTON	
	KONTYNUUJ Z OBECNYM KURSEM	
		PRZYJĄŁEM, KONTYNUUJĘ Z OBECNYM KURSEM G-AB
		lub
	G-AB JESZCZE NIE ZIDENTYFIKOWANY. POZA ZASIĘGIEM RADARU. WZNÓW WŁASNĄ NAWIGACJĘ NA MARLO	
		PRZYJĄŁEM, WZNAWIAM WŁASNĄ NAWIGACJĘ NA MARLO G-AB

¹⁴ Przy pełnieniu służby dozorowania zwroty ZIDENTYFIKOWANY (IDENTIFIED) i W KONTAKCIE RADAROWYM (RADAR CONTACT) mogą być stosowane wymiennie. Jednakże zwrot W KONTAKCIE RADAROWYM (RADAR CONTACT) może stosować tylko taki organ ATS, który dla pełnienia służby dozorowania wykorzystuje PSR i/lub SSR.



6.2.2 Jeżeli nastąpiła lub wkrótce nastąpi utrata identyfikacji, należy poinformować o tym pilota oraz wydać stosowne instrukcje.

	<p>G-AB IDENTYFIKACJA UTRACONA Z POWODU AWARII RADARU ŁĄCZNOŚĆ ALEXANDER KONTROLA 128.750</p>		<p>PRZYJĄŁEM 128.750 G-AB</p>

<p>G-AB WKRÓTCE NASTĄPI CHWILOWA UTRATA IDENTYFIKACJI Z POWODU STREFY ZANIKU. POZOSTAŃ NA TEJ CZĘSTOTLIWOŚCI</p>		<p>TAK BĘDZIE G-AB</p>	

6.3 WEKTOROWANIE

6.3.1 Wektorowanie może być wykorzystane w celu zapewnienia separacji. W miarę potrzeby należy poinformować pilota o przyczynie zmiany kursu.



	<p>FASTAIR 345 SKRĘĆ W LEWO KURS 050 DLA SEPARACJI</p>		<p>W LEWO KURS 050 FASTAIR 345</p>

<p>FASTAIR 345 LEĆ Z KURSEM 050</p>		<p>KURS 050 FASTAIR 345</p>	




6.3.2. W niektórych przypadkach kontroler może nakazać pilotowi utrzymywanie aktualnego kursu w celu zapewnienia separacji bocznej.

	<p>FASTAIR 345 PODAJ KURS</p>		<p>KURS 050 FASTAIR 345</p>
<p>FASTAIR 345 PRZYJĄŁEM UTRZYMUJ KURS 050</p>		<p>TAK BĘDZIE FASTAIR 345</p>	

6.3.3 Po zakończeniu wektorowania piloci otrzymują instrukcję dotyczącą wznowienia własnej nawigacji, informację o pozycji oraz w miarę potrzeby dodatkowe instrukcje.

	<p>FASTAIR 345 POZYCJA 5 MIL NA PÓLNOC OD GEORGETOWN, WZNÓW WŁASNĄ NAWIGACJĘ PO PROSTEJ NA WICKEN VOR</p>		<p>PO PROSTEJ NA WICKEN VOR FASTAIR 345</p>
<p>Lub</p>			
<p>FASTAIR 345 WZNÓW WŁASNĄ NAWIGACJĘ PO PROSTEJ NA WICKEN VOR TRAK 070 DYSTANS 27 MIL</p>			
<p>TRAK 070 DYSTANS 27 MIL PO PROSTEJ NA WICKEN VOR FASTAIR 345</p>			
<p>Lub</p>			
<p>G-CD WZNÓW WŁASNĄ NAWIGACJĘ POZYCJA 15 MIL NA POŁUDNIOWY WSCHÓD OD KENNINGTON</p>			
<p>TAK BĘDZIE G-CD</p>			

6.3.4 Kontroler może nakazać wykonanie przez statek powietrzny pełnego zakrętu (tzw. krążenie lub zakręt o 360 stopni) dla opóźnienia lub w celu zapewnienia odpowiedniej separacji.

	<p>FASTAIR 345 ZRÓB ZAKRĘT O TRZYSTA SZEŚCZDZIESIĄT W LEWO DLA SEKWENCJI</p>		<p>ZROBIĘ ZAKRĘT O TRZYSTA SZEŚCZDZIESIĄT W LEWO FASTAIR 345</p>
<p>-----</p>			
<p>G-AB KRAŻ W LEWO DLA OPÓŹNIENIA</p>			
			
<p>KRAŻĘ W LEWO G-AB</p>			



6.4 INFORMACJA O RUCHU I AKCJA OMIJANIA

6.4.1 W miarę możliwości informację o ruchu kolizyjnym należy podawać w następującej formie:

- a) zamiar na ruch kolizyjny określony według 12-godzinnej tarczy zegara;
- b) odległość do ruchu kolizyjnego;
- c) kierunek lotu ruchu kolizyjnego;
- d) inne informacje, takie jak: nieznany, wolny, szybki, zbliżający się, przeciwny (lub: ten sam) kierunek, wyprzedzający, przecinający z lewej na prawą (lub z prawej na lewą). W miarę możliwości należy podać typ i wysokość statku powietrznego oraz fazę jego lotu (wznosi się; zniża).

	<p>FASTAIR 345 NIEZNANY RUCH NA PIERWSZEJ, 3 MILE PRZECIWNY KIERUNEK SZYBKI</p>		WYPATRUJĘ FASTAIR 345
			WIDZĘ RUCH FASTAIR 345

6.4.2 W zależności od sytuacji wektorowanie może mieć miejsce z inicjatywy kontrolera lub na życzenie pilota. Jeżeli kolizyjne statki powietrzne minęły się, kontroler powinien poinformować o tym załogi.

	<p>FASTAIR 345 NIEZNANY RUCH NA DZIESIĄTEJ 11 MIL Z LEWEJ NA PRAWĄ SZYBKI</p>		RUCHU NIE WIDZĘ, PROSZĘ O WEKTOROWANIE FASTAIR 345
			W LEWO KURS 050 FASTAIR 345
<p>FASTAIR 345 SKRĘĆ W LEWO KURS 050</p>	<p>FASTAIR 345 PO MINIĘCIU [Z RUCHEM], WZNÓW WŁASNĄ NAWIGACJĘ PO PROSTEJ NA WICKEN</p>	<p>PO PROSTEJ NA WICKEN VOR FASTAIR 345</p> <p>-----</p>	



G-CD RUCH NA DRUGIEJ 5 MIL W KIERUNKU PÓŁNOCNYM PIPER CHEROKEE ALTITUDE 2 000 STÓP	WYPATRUJĘ G-CD
G-CD POTRZEBUJESZ WEKTOROWANIE?	BEZ WEKTOROWANIA, WIDZĘ RUCH G-CD
G-CD PRZYJĄŁEM	

6.5 RADAR WTÓRNY DOZOROWANIA

6.5.1 Poniżej znajdują się wyrażenia wraz z ich znaczeniem, stosowane przez służby dozorowania ATS wykorzystujące radar wtórny.

<i>Wyrażenie</i>	<i>Znaczenie</i>
SQUAWK (<i>kod</i>)	Ustaw kod transpondera zgodnie z poleceniem
POTWIERDŹ SQUAWK	Odczytaj kod ustawiony na panelu transpondera
USTAW POWTÓRNICZ (mod) (<i>kod</i>)	Ustaw powtórniczy mod i przydzielony kod transpondera
SQUAWK IDENT	Naciśnij przycisk „IDENT”
SQUAWK MAYDAY	Ustaw kod niebezpieczeństwa (7700)
SQUAWK STANDBY	Włącz tryb “STANDBY”
SQUAWK CHARLIE	Włącz mod C transpondera
SPRAWDŹ NASTAWIENIE WYSOKOŚCIOMIERZA I POTWIERDŹ <i>wysokość</i>	Sprawdź ciśnienie ustawione w wysokościomierzu i odczytaj aktualną wysokość
WYŁĄCZ SQUAWK CHARLIE BŁĘDNE WSKAZANIA	Wyłącz mod C transpondera ponieważ wyświetla błędne dane na obrazowaniu radarowym ATS
*SPRAWDŹ WYSOKOŚĆ	Sprawdź i potwierdź swoją wysokość
USTAW POWTÓRNICZ IDENTYFIKACJĘ W MODZIE S	Dla statków powietrznych wyposażonych w mod S: ponownie ustaw identyfikację statku powietrznego
<hr/> <p>* Wykorzystywane do sprawdzenia dokładności informacji o wysokości według modu C na obrazowaniu radarowym służb ATS.</p>	

6.5.2. Odpowiedzią pilota na instrukcje dotyczące transpondera jest zazwyczaj potwierdzenie odbioru bądź powtórzenie całego polecenia.


	FASTAIR 345 PODAJ MOŻLIWOŚCI TRANSPONDERA		TRANSPONDER CHARLIE FASTAIR 345
	FASTAIR 345 SQUAWK 6411		6411 FASTAIR 345
	FASTAIR 345 POTWIERDŹ SQUAWK		POTWIERDZAM SQUAWK 6411 FASTAIR 345
	FASTAIR 345 USTAW POWTÓRNIE SQUAWK 6411		USTAWIAM POWTÓRNIE 6411 FASTAIR 345

	FASTAIR 345 SPRAWDŹ NASTAWIENIE WYSOKOŚCIOMIERZA I POTWIERDŹ WYSOKOŚĆ		WYSOKOŚCIOMIERZ 1013 FL 80 FASTAIR 345

	FASTAIR 345 POTWIERDŹ TRANSPONDER SPRAWNY		NIE, TRANSPONDER NIESPRAWNY FASTAIR 345

6.6 WYKORZYSTANIE RADARU W POMOCY DLA STATKÓW POWIETRZNYCH Z UTRATĄ ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ

Jeżeli personel ATS podejrzewa, że utrata łączności z pilotem spowodowana jest awarią nadajnika pokładowego, może uzyskać potwierdzenie odbioru wydanych instrukcji za pomocą radaru wtórnego.



**G-DCAB ODPOWIEDZI NIE
ODEBRANO JEŚLI SŁYSZYSZ
ALEXANDER KONTROLA SKRĘĆ W
LEWO KURS 040**

**G-DCAB ZAKRĘT OBSERWUJĘ
POZYCJA 5 MIL NA POŁUDNIE OD
WICKEN VOR KONTROLA
RADAROWA BĘDZIE
KONTYNUOWANA**


**FASTAIR 345 ODPOWIEDZI NIE ODEBRANO
JEŚLI SŁYSZYSZ ALEXANDER KONTROLA SQUAWK
IDENT**

**FASTAIR 345 SQUAWK IDENT OBSERWUJĘ 5 MIL NA
POŁUDNIE OD WICKEN VOR KONTROLA
RADAROWA BĘDZIE KONTYNUOWANA**

Uwaga: W przypadku utraty łączności radiowej dowódca statku powietrznego powinien ustawić squawk 7600.

6.7 FRAZEOLOGIA ALARMOWA



6.7.1 Jeżeli system radarowy ATS wygeneruje ostrzeżenie o minimalnej wysokości bezwzględnej (MSAW) w locie kontrolowanym kontroler poinformuje o tym pilota i wyda odpowiednie instrukcje.



**FASTAIR 345 OSTRZEŻENIE:
MAŁA WYSOKOŚĆ, SPRAWDŹ
NATYCHMIAST WYSOKOŚĆ, QNH 1006,
MINIMALNA WYSOKOŚĆ TO
ALTITUDE 1 450 STÓP**

**FASTAIR 345 OSTRZEŻENIE O BLISKI
TERENU, WZNOŚ SIĘ ALTITUDE 2 000 STÓP QNH 1006**

6.7.2 Kontroler nakazuje pilotowi działania mające na celu ominięcie ruchu kolizyjnego jeśli podejrzewa, że brak natychmiastowego działania może doprowadzić do kolizji.

	<p>FASTAIR 345 SKRĘĆ W PRAWO NATYCHMIAST KURS 110 DLA MINIĘCIA RUCHU NA DWUNASTEJ 4 MILE</p>		<p>W PRAWO KURS 110 FASTAIR 345</p>
<p>FASTAIR 345 PO MINIĘCIU [Z RUCHEM] WZNÓW WŁASNĄ NAWIGACJĘ PO PROSTEJ NA WICKEN VOR</p>			
<p>PO PROSTEJ NA WICKEN VOR FASTAIR 345</p>			



Rozdział 7

KONTROLA ZBLIŻANIA

7.1 ODLOTY IFR

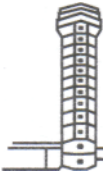

7.1.1 Na wielu lotniskach służba kontroli ruchu lotniczego samolotów dolatujących i odlatujących pełniona jest przez jeden organ - zbliżanie. Natomiast na lotniskach o większym natężeniu ruchu działają oddzielnie organy obsługujące ten ruch - odpowiednio przyloty i odloty.

7.1.2 Zezwolenie ATC na lot po trasie dla ruchu IFR może zawierać dodatkowo instrukcje „po odlocie”, wyrażone tekstem otwartym lub w formie procedury standardowego odlotu według wskazań przyrządów (SID).

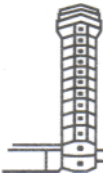

		GEORGETOWN ODLOTY FASTAIR 345 CIĘŻKI
	<p>FASTAIR 345 SKRĘĆ W PRAWO KURS 040 DO PRZECIĘCIA FL 70 NASTĘPNIE PO PROSTEJ NA WICKEN VOR</p>	
	<p>W PRAWO KURS 040 DO PRZECIĘCIA FL 70 NASTĘPNIE PO PROSTEJ NA WICKEN VOR FASTAIR 345</p>	
	<p>FASTAIR 345 ZGŁOŚ PRZECIĘCIE FL 70</p>	
	<p>TAK BĘDZIE FASTAIR 345</p>	
	<p>FASTAIR 345 PRZECINAM FL 70 WICKEN VOR O 1537</p>	
	<p>FASTAIR 345 ŁĄCZNOŚĆ ALEXANDER KONTROLA 129.1</p>	
	<p>129.1 FASTAIR 345</p>	

7.2 ODLOTY VFR

7.2.1 Kontrolerzy zbliżania, którzy obsługują lot VFR, mogą przekazywać pilotom istotne informacje o zgłoszonym ruchu, aby ułatwić im utrzymywanie własnej separacji. Piloci powinni pamiętać o zgłoszeniu zamiaru opuszczenia sektora odpowiedzialności służby kontroli bliżania.



	<p>G-CD ŁĄCZNOŚĆ ALEXANDER INFORMACJA 125.750</p>		<p>ZBLIŻANIE G-CD MIJAM GRANICĘ CTR</p>
		<p>125.750 G-CD</p>	

7.2.2 Piloci statków powietrznych w locie specjalnym VFR otrzymują zezwolenie na opuszczenie CTR zgodnie z ustalonymi procedurami.

	<p>G-CD VFR SPEC OPUŚĆ CTR TRASĄ WHISKEY, ALTITUDE 3 000 STÓP LUB PONIŻEJ, ZGŁOŚ WHISKEY JEDEN</p>		<p>VFR SPEC OPUSZCZAM CTR TRASĄ WHISKEY, ALTITUDE 3 000 STÓP LUB PONIŻEJ, ZGŁOSZĘ WHISKEY 1 G-CD</p>
	<p>G-CD PRZYJĄŁEM</p>		

7.3 PRZYLOTY IFR

7.3.1 W pierwszej transmisji kontroler zbliżania informuje pilota o rodzaju spodziewanego podejścia oraz, o ile nie jest to opublikowane np. w AIP danego kraju, podaje mu informację o obowiązującym poziomie przejściowym.

	<p>FASTAIR 345 ZNIŻAJ ALTITUDE 4 000 STÓP QNH 1005 POZIOM PRZEJŚCIOWY 50 SPODZIEWAJ SIĘ PODEJŚCIA ILS PAS 24</p>		<p>GEORGETOWN ZBLIŻANIE FASTAIR 345 CIĘŻKI FL 80 PRZEWIDUJĘ NORTH CROSS O 46 INFORMACJA DELTA</p>
			<p>ZNIŻAM ALTITUDE 4 000 STÓP QNH 1005 POZIOM PRZEJŚCIOWY 50 SPODZIEWANE PODEJŚCIE ILS PAS 24 FASTAIR 345</p> <p>-----</p>

**FASTAIR 345 SPODZIEWAJ SIĘ PODEJŚCIA ILS
PAS 24 QNH 1014**

PAS 24 QNH 1014 PROSZĘ O PODEJŚCIE ILS Z PROSTEJ
FASTAIR 345

FASTAIR 345 ZEZWALAM NA PODEJŚCIE ILS Z
PROSTEJ PAS 24 ZGŁOŚ STABILIZACJĘ

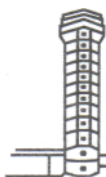
ZEZWALASZ NA PODEJŚCIE ILS Z PROSTEJ PAS 24,
STABILIZACJĘ ZGŁOSZĘ FASTAIR 345

FASTAIR 345 USTABILIZOWANY, WIDZĘ PAS

FASTAIR 345 ŁĄCZNOŚĆ
WIEŻA 118.7

118.7 FASTAIR 345

STEPHENVILLE WIEŻA FASTAIR 345 CIĘŻKI



FASTAIR 345 ZGŁOŚ MARKER
ZEWNĘTRZNY

TAK BĘDZIE FASTAIR 345

FASTAIR 345 MARKER ZEWNĘTRZNY

FASTAIR 345 ZEZWALAM ŁADOWAĆ
PAS 24 WIATR 280 STOPNI 8 WĘZŁÓW

PAS 24 ZEZWALASZ ŁADOWAĆ FASTAIR 345



G-DCAB STEPHENVILLE
ZBLIŻANIE

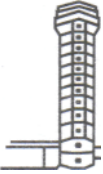


**STEPHENVILLE
ZBLIŻANIE
G-DCAB**



**G-DCAB PA 31 Z KENNINGTON IFR FL 100
STEPHENVILLE 47 INFORMACJA DELTA**

G-AB ZEZWALAM PO PROSTEJ NA STEPHENVILLE
NDB, FL 70. WLOT W PRZESTRZEŃ KONTROLOWANĄ
FL 100 LUB PONIŻEJ. OCZEKUJ NAD STEPHENVILLE
NDB FL 70, ZAKRĘTY W PRAWO, SPODZIEWANY
CZAS PODEJŚCIA 52



ZEZWALASZ PO PROSTEJ NA STEPHENVILLE NDB FL 70.
WLOT W PRZESTRZEŃ KONTROLOWANĄ FL 100 LUB
PONIŻEJ. OCZEKIWANIE NAD STEPHENVILLE NDB FL 70
ZAKRĘTY W PRAWO, SPODZIEWANY CZAS PODEJŚCIA 52, G-
AB.

G-AB SPODZIEWAJ SIĘ PODEJŚCIA ILS PAS 24	SPODZIEWANE PODEJŚCIE ILS PAS 24 G-AB
G-AB POPRAWIONY SPODZIEWANY CZAS PODEJŚCIA 48	POPRAWIONY SPODZIEWANY CZAS PODEJŚCIA 48 G-AB
G-AB ZNIŻAJ ALTITUDE 3 500 STÓP QNH 1015 POZIOM PRZEJŚCIOWY 50	OPUSZCZAM FL 70 ZNIŻAM ALTITUDE 3 500 STÓP QNH 1015 POZIOM PRZEJŚCIOWY 50 G-AB
G-AB PRZYJAŁEM	
G-AB ZEZWALAM NA PODEJŚCIE ILS PAS 24 ZGŁOŚ STEPHENVILLE NDB W ODLOCIE	ILS PAS 24 G-AB G-AB STEPHENVILLE W ODLOCIE
G-AB ZGŁOŚ STABILIZACJĘ W LOCALIZER-ze	TAK BĘDZIE G-AB G-AB USTABILIZOWANY W LOCALIZER-ze
G-AB ZGŁOŚ MARKER ZEWNĘTRZNY	TAK BĘDZIE G-AB G-AB MARKER ZEWNĘTRZNY
G-AB ŁĄCZNOŚĆ WIEŻA 118.7	118.7 G-AB STEPHENVILLE WIEŻA G-DCAB MARKER ZEWNĘTRZNY
 G-AB PAS 24 ZEZWALAM ŁĄDOWAĆ WIAATR 260 STOPNI 22 WĘZŁY	PAS 24 ZEZWALASZ ŁĄDOWAĆ G-AB

7.3.2 Pilot w locie IFR może poprosić o zgodę na wykonanie podejścia z widocznością. Nie musi to oznaczać lotu w VMC, a jedynie spełnienie określonych warunków niezbędnych dla tego rodzaju podejścia oraz możliwość utrzymywania kontaktu wzrokowego z terenem. Lot nadal odbywa się według IFR.

	G-DCAB STEPHENVILLE ZBLIŻANIE		STEPHENVILLE ZBLIŻANIE G-DCAB
G-DCAB PRZEWIDUJĘ STEPHENVILLE NDB O 18 FL 70			
G-AB ZEZWALAM NA PODEJŚCIE NDB PAS 24 ZNIŻAJ ALTITUDE 3 000 STÓP QNH 1011 POZIOM PRZEJŚCIOWY 50, OPÓŹNIENIA NIE PRZEWIDUJE SIĘ			
ZEZWALASZ NA PODEJŚCIE NDB PAS 24 OPUSZCZAM FL 70 ZNIŻAM ALTITUDE 3 000 STÓP QNH 1011 POZIOM PRZEJŚCIOWY 50, G-AB			
G-AB NAD STEPHENVILLE NDB ALTITUDE 3 000 STÓP WIDZĘ LOTNISKO, PROSZĘ O PODEJŚCIE Z WIDOCZNOŚCIĄ			
G-AB ZEZWALAM NA PODEJŚCIE Z WIDOCZNOŚCIĄ PAS 24 NUMER 1 ŁĄCZNOŚĆ WIEŻA 118.7			
ZEZWALASZ NA PODEJŚCIE Z WIDOCZNOŚCIĄ PAS 24, 118.7 G-AB			

7.3.3 Zazwyczaj procedury oczekiwania powinny być opublikowane. Jeżeli jednak pilot poprosi o szczegółowy opis holdingu opartego na pomocy nawigacyjnej, należy zastosować następującą frazeologię:



	FASTAIR 345 OCZEKUJ NAD NORTH CROSS FL 100		PROSZĘ O INSTRUKCJĘ OCZEKIWANIA FASTAIR 345
FASTAIR 345 OCZEKUJ NAD NORTH CROSS NDB FL 100 TRAK DOLOTU 250 STOPNI ZAKRĘTY W LEWO CZAS ODLOTU 1 MINUTA			
FASTAIR 345 PROSZĘ O PROCEDURĘ OCZEKIWANIA			
FASTAIR 345 OCZEKUJ NA RADIAŁU 265 OD MARLO VOR MIĘDZY 25 A 30 MILĄ DME, FL 100 TRAK DOLOTU 085 STOPNI ZAKRĘTY W PRAWO SPODZIEWANY CZAS PODEJŚCIA 1032			

Uwaga.- Kontrolerzy powinni przekazać powyższą informację w następującej kolejności:

- 1) *Pozycja oczekiwania;*
- 2) *Wysokość;*
- 3) *Trak dolotu;*
- 4) *Zakręty w prawo lub w lewo;*
- 5) *Czas odlotu (w razie potrzeby)*

7.4 PRZYLOTY VFR



W zależności od stosowanych procedur, pilot dolatujący do lotniska w locie VFR może zostać zobowiązany do nawiązania łączności z organem kontroli zbliżania w celu otrzymania instrukcji wlotu w jego sektor odpowiedzialności. Na lotniskach wyposażonych w służbę automatycznej informacji lotniskowej pilot powinien potwierdzić odbiór komunikatu ATIS. Na pozostałych lotniskach informacje lotniskowe przekazuje kontroler.

	G-ABCD STEPHENVILLE ZBLIŻANIE		STEPHENVILLE ZBLIŻANIE G-ABCD
			G-ABCD C172 VFR Z WALDEN DO STEPHENVILLE ALTITUDE 2 500 STÓP GRANICA CTR O 52 STEPHENVILLE O 02 INFORMACJA GOLF
	G-CD ZEZWALAM NA LOT VFR DO STEPHENVILLE QNH 1012 RUCH PIPER CHEROKEE W KIERUNKU POŁUDNIOWYM ALTITUDE 2 000 STÓP GRANICĘ CTR PRZEWIDUJE O 53		ZEZWALASZ NA LOT VFR DO STEPHENVILLE QNH 1012 WIDZĘ RUCH G-CD
	G-CD ZGŁOŚ Z WIDOCZNOŚCIĄ LOTNISKA		TAK BĘDZIE G-CD
			G-CD WIDZĘ LOTNISKO
	G-CD ŁĄCZNOŚĆ WIEŻA 118.7		118.7 G-CD

Uwaga.- Frazeologia stosowana podczas wejścia w krąg nadlotniskowy została szczegółowo opisana w Rozdziale 4.

7.5 WEKTOROWANIE DO PODEJŚCIA KOŃCOWEGO



7.5.1 Dolatujące statki powietrzne mogą być wektorowane do pozycji, z której pilot może wykonać podejście według radaru precyzyjnego lub według ILS, bądź do pozycji, z której możliwe jest wykonanie podejścia z widocznością. W poniższym przykładzie zidentyfikowany statek powietrzny jest wektorowany do podejścia według ILS na lotnisku w Georgetown.

		GEORGETOWN PRZYLOTY FASTAIR 345 CIĘŻKI FL 60 ZBLIŻAM SIĘ DO NORTH CROSS INFORMACJA GOLF
	FASTAIR 345 W KONTAKCIE RADAROWYM WEKTOROWANIE DO PODEJŚCIA ILS PAS 27 QNH 1008	
		PODEJŚCIE ILS PAS 27 QNH 1008 FASTAIR 345
	FASTAIR 345 OPUŚĆ NORTH CROSS NDB Z KURSEM 110	OPUSZCZAM NORTH CROSS NDB Z KURSEM 110 FASTAIR 345
	FASTAIR 345 PODAJ PRĘDKOŚĆ	PRĘDKOŚĆ 250 WĘZŁÓW FASTAIR 345
	FASTAIR 345 ZREDUKUJ DO MINIMALNEJ PRĘDKOŚCI W KONFIGURACJI CZYSTEJ	REDUKUJĘ DO 210 WĘZŁÓW FASTAIR 345
	FASTAIR 345 ZNIŻAJ ALTITUDE 2 500 STÓP QNH 1008 POZIOM PRZEJŚCIOWY 50 NUMER 4	OPUSZCZAM FL 60 ZNIŻAM ALTITUDE 2 500 STÓP QNH 1008 POZIOM PRZEJŚCIOWY 50 FASTAIR 345
	FASTAIR 345 POZYCJA 10 MIL NA PÓŁNOCNY WSCHÓD OD GEORGETOWN	PRZYJĄŁEM FASTAIR 345
	FASTAIR 345 SKRĘĆ W PRAWO KURS 180 POZYCJA PO TRZECIM {BASE}	W PRAWO KURS 180 Z WIATREM FASTAIR 345

<p>FASTAIR 345 12 MIL OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA ZREDUKUJ DO MINIMALNEJ PRĘDKOŚCI PODEJŚCIA, SKRĘĆ W PRAWO KURS 230 ZEZWALAM NA PODEJŚCIE ILS PAS 27 ZGŁOŚ STABILIZACJĘ</p>	<p>REDUKUJĘ DO MINIMALNEJ PRĘDKOŚCI PODEJŚCIA W PRAWO KURS 230 ZEZWALASZ NA PODEJŚCIE ILS PAS 27 ZGŁOSZĘ FASTAIR 345</p>
<p>FASTAIR 345 BRAK OGRANICZEŃ PRĘDKOŚCI [ATC], ŁĄCZNOŚĆ WIEŻA 118.9</p>	<p>FASTAIR 345 USTABILIZOWANY</p>
	<p>118.9 FASTAIR 345</p>

Uwaga: Kontroler radarowy powinien przynajmniej raz poinformować statek powietrzny o jego pozycji, zanim ten wykona zakręt na prostą.

7.5.2 W powyższym przykładzie redukcja prędkości podejścia statku powietrznego służy odseparowaniu go od ruchu poprzedzającego. Zmiana prędkości może zapobiec konieczności wektorowania samolotów podczas ustalania kolejności podejścia. Jeżeli sama redukcja prędkości nie wystarczy, niezbędne będzie dodatkowe wektorowanie.

	<p>FASTAIR 345 WYKONAJ ZAKRĘT 360 W LEWO DLA OPÓZNIENIA</p>		<p>ZAKRĘT 360 W LEWO FASTAIR 345</p>
	<p>FASTAIR 345 KONTYNUUJ Z OBECNYM KURSEM PRZEPROWADZĘ CIĘ PRZEZ LOCALIZER DLA SEPARACJI</p>	<p>lub</p>	
		<p>KONTYNUUJĘ Z OBECNYM KURSEM FASTAIR 345</p>	

7.6 PODEJŚCIE WEDŁUG RADARU DOZOROWANIA (SRA)

Podczas podejścia według SRA pilot informowany jest o aktualnej odległości od punktu przyziemienia i pomocniczej wysokości, otrzymuje również instrukcje dotyczące azymutu, co umożliwi mu wykonanie podejścia. W poniższym przykładzie przyjęto, że statek powietrzny został zwektorowany do przechwycenia traku podejścia końcowego w odległości 8 NM od punktu przyziemienia na wysokości bezwzględnej 2200 ft. Elewacja punktu przyziemienia wynosi 300 ft. Sugerowane wysokości bezwzględne odnoszą się do 3-stopniowej ścieżki schodzenia.



FASTAIR 345 WICKEN ZBLIŻANIE TO BĘDZIE
PODEJŚCIE WEDŁUG RADARU DOZOROWANIA PAS
27 KOŃCZĄCE SIĘ 1 MILE OD PUNKTU
PRZYZIEMIENIA, OCA 600 STÓP UTRZYMUJ
ALTITUDE 2 200 STÓP SPRAWDŹ SWOJE MINIMA



**WICKEN ZBLIŻANIE
FASTAIR 345 CIĘŻKI**

FASTAIR 345 SKRĘĆ W PRAWO KURS 275 NA PROSTĄ, ZGŁOŚ
Z WIDOCZNOŚCIĄ PASA
(patrz Uwaga 3)

UTRZYMUJĘ ALTITUDE 2 200 STÓP PAS 27 FASTAIR
345

W PRAWO KURS 275 FASTAIR 345

**FASTAIR 345 6 MIL OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA
ROZPOCZNIJ ZNIŻANIE TERAZ DLA UTRZYMANIA
3-STOPNIOWEJ ŚCIEŻKI SCHODZENIA**

ZNIŻAM FASTAIR 345

**FASTAIR 345 SPRAWDŹ WYPUSZCZENIE I
ZABLOKOWANIE PODWOZIA**

FASTAIR 345

**FASTAIR 345 5,5 MILI OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA
ALTITUDE POWINNA WYNOŚIĆ 2 000 STÓP**

FASTAIR 345

**FASTAIR 345 ODCHODZISZ W PRAWO OD TRAKU SKRĘĆ W
LEWO PIĘĆ STOPNI KURS 270**

KURS 270 FASTAIR 345

**FASTAIR 345 5 MIL OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA
ALTITUDE POWINNA WYNOŚIĆ 1 900 STÓP**

FASTAIR 345

**FASTAIR 345 ZBLIŻASZ SIĘ POWOLI Z PRAWEJ
4,5 MILI OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA ALTITUDE POWINNA
WYNOŚIĆ 1 700 STÓP**

FASTAIR 345

FASTAIR 345 PAS 27 ZEZWALAM LĄDOWAĆ WIATR CISZA

PAS 27 ZEZWALASZ LĄDOWAĆ FASTAIR 345

**FASTAIR 345 4 MILE OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA
ALTITUDE POWINNA WYNOŚIĆ 1 600 STÓP
NIE POTWIERDZAJ DALESZYCH TRANSMISJI**

**FASTAIR 345 3,5 MILI OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA
ALTITUDE POWINNA WYNOŚIĆ 1 400 STÓP**

**FASTAIR 345 NA TRAKU SKRĘĆ W PRAWO TRZY STOPNIE
KURS 272 3 MILE OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA ALTITUDE
POWINNA WYNOŚIĆ 1 300 STÓP**

**FASTAIR 345 2,5 MILI OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA ALTITUDE
POWINNA WYNOŚIĆ 1 100 STÓP**

**FASTAIR 345 2 MILE OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA ALTITUDE
POWINNA WYNOŚIĆ 900 STÓP**

**FASTAIR 345 NA TRAKU KURS JEST DOBRY
1,5 MILI OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA
ALTITUDE POWINNA WYNOŚIĆ 800 STÓP**

FASTAIR 345 WIDZĘ PAS

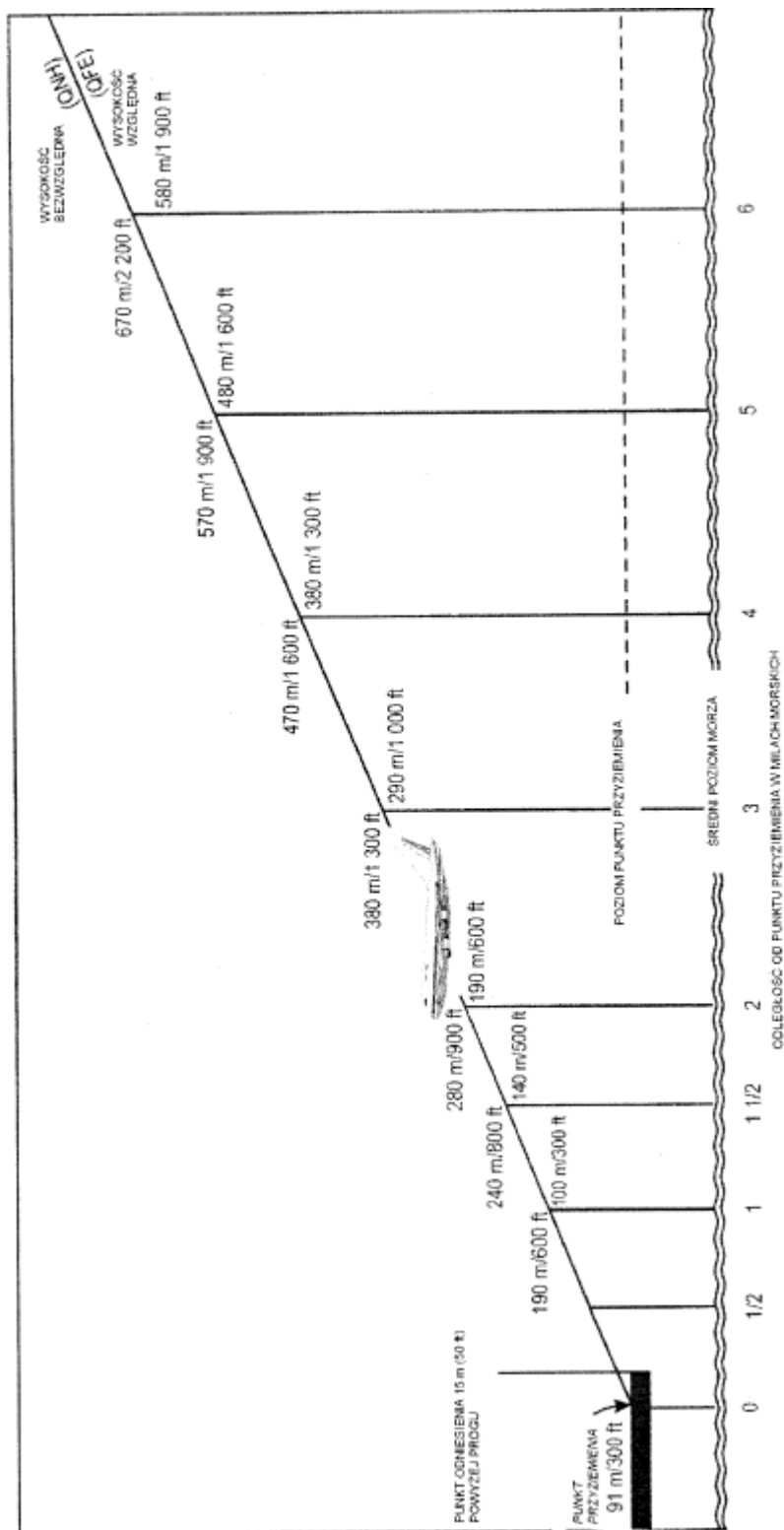
**FASTAIR 345 NA TRAKU 1 MILE OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA,
PODEJŚCIE ZAKOŃCZONE PO WYLĄDOWANIU ŁĄCZNOŚĆ
WIEŻA 118.7**

Uwaga 1. - Jeżeli procedura SRA kończy się w odległości 2 mile od punktu przyziemienia, odległość i pomocnicza wysokość bezwzględna podawane są zazwyczaj co 1 milę. Jeśli SRA kończy się w odległości mniejszej niż 2 mile od punktu przyziemienia, powyższe informacje podawane są co pół mili.

Uwaga 2. - Zazwyczaj oczekuje się od pilota potwierdzenia każdej transmisji. Jeżeli jednak procedura SRA kończy się w odległości mniejszej niż 2 mile od punktu przyziemienia, transmisje kontrolera nie powinny być przerywane na czas dłuższy niż 5 sekund od chwili, gdy statek powietrzny znajdzie się w odległości mniejszej niż 4 mile od punktu przyziemienia. Wówczas potwierdzenie transmisji przez pilota nie jest wymagane.

Uwaga 3. - Jeśli podczas SRA pilot zgłosi widoczność pasa oraz istnieje uzasadniona pewność, że pomyślnie wyląduje, SRA może zostać zakończona.



Uwaga 4. - Na Rysunku 2 zaprezentowano przykład wyliczonych wysokości dla 3-stopniowej ścieżki schodzenia, gdzie elewacja punktu przyziemienia wynosi 300 ft AMSL.



Rysunek 2. Podejście według wtórnego radaru dozorowania: przykładowe wysokości dla 3-stopniowej ścieżki schodzenia, gdzie elewacja punktu przyziemienia wynosi 300 stóp AMSL.

7.7 PODEJŚCIE WEDŁUG RADARU PRECYZYJNEGO (PAR)

7.7.1 Podczas podejścia według radaru precyzyjnego kontroler nieprzerwanie wydaje instrukcje dotyczące kursu, informuje o wysokości względem ścieżki schodzenia, a jeżeli statek powietrzny znajduje się zbyt wysoko lub zbyt nisko wydaje instrukcje zmiany wysokości. Poniższy przykład oparty jest na 3-stopniowej ścieżce schodzenia do pasa 27 w Georgetown. Statek powietrzny został uprzednio zidentyfikowany (poprzez przekazanie identyfikacji) i po zakończeniu wektorowania znalazł się w zasięgu radaru precyzyjnego.

	FASTAIR 345 GEORGETOWN PRECYZYJNY PODAJ KURS I WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNĄ		KURS 240 ALTITUDE 3 000 STÓP FASTAIR 345
FASTAIR 345 SPODZIEWAJ SIĘ PODEJŚCIA WEDŁUG RADARU PRECYZYJNEGO PAS 27, MINIMALNA ALTITUDE NAD PRZESZKODAMI 400 STÓP POZYCJA 6 MIL NA WSCHÓD OD GEORGETOWN SKRĘĆ W PRAWO KURS 260 ZNIŻAJ ALTITUDE 2 500 STÓP QNH 1014			
PODEJŚCIE WEDŁUG RADARU PRECYZYJNEGO PAS 27, KURS 260 ZNIŻAM ALTITUDE 2 500 STÓP QNH 1014 FASTAIR 345			
FASTAIR 345 ZBLIŻASZ SIĘ DO TRAKU Z PRAWEJ SKRĘĆ W PRAWO KURS 270			
W PRAWO KURS 270 FASTAIR 345			
FASTAIR 345 NA CENTRALNEJ ZBLIŻASZ SIĘ DO ŚCIEŻKI SCHODZENIA KURS JEST DOBRY			
FASTAIR 345			
FASTAIR 345 ZGŁOŚ Z WIDOCZNOŚCIĄ PASA			
FASTAIR 345			
FASTAIR 345 NIE POTWIERDZAJ DALSZYCH TRANSMISJI, NA TRAKU ZBLIŻASZ SIĘ DO ŚCIEŻKI SCHODZENIA... SPRAWDŹ SWOJE MINIMA... ROZPOCZNIJ ZNIŻANIE TERAZ 500 STÓP NA MINUTĘ... POWTARZAM 500 STÓP NA MINUTĘ... SPRAWDŹ WYPUSZCZENIE I ZABLOKOWANIE PODWOZIA... NA ŚCIEŻCE SCHODZENIA 5 MIL OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA... NIEZNACZNIE Z LEWEJ OD TRAKU, SKRĘĆ W PRAWO 5 STOPNI NOWY KURS 275 POWTARZAM 275...			

4 MILE OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA NIEZNACZNIE
PONIŻEJ ŚCIEŻKI SCHODZENIA... 100 STÓP ZA NISKO
DOSTOSUJ TEMPO ZNIŻANIA... NADAL 50 STÓP ZA
NISKO, SKRĘĆ W LEWO 3 STOPNIE KURS 272 NA TRAKU 3
MILE OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA... POWRACASZ NA
ŚCIEŻKĘ SCHODZENIA... NA ŚCIEŻCE SCHODZENIA 2,5
MILI OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA WZNÓW NORMALNE
TEMPO ZNIŻANIA... FASTAIR 345 ZEZWALAM
ŁĄDOWAĆ... NA ŚCIEŻCE SCHODZENIA... KURS 272 JEST
DOBRY NIEZNACZNIE POWYŻEJ ŚCIEŻKI SCHODZENIA...
2 MILE OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA ... POWRACASZ NA
ŚCIEŻKĘ SCHODZENIA... NA ŚCIEŻCE SCHODZENIA 1,75
MILI OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA... SKRĘĆ W LEWO 2
STOPNIE NOWY KURS 270... 1,5 MILI OD PUNKTU
PRZYZIEMIENIA ... NA ŚCIEŻCE SCHODZENIA 1,25 MILI
OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA TEMPO ZNIŻANIA DOBRE
NA ŚCIEŻCE SCHODZENIA 1 MILA OD PUNKTU
PRZYZIEMIENIA... 0,75 MILI OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA
NA ŚCIEŻCE SCHODZENIA... 0,5 MILI OD PUNKTU
PRZYZIEMIENIA NA ŚCIEŻCE SCHODZENIA...

FASTAIR 345 WIDZĘ PAS

0,75 MILI OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA PODEJŚCIE
ZAKOŃCZONE PO ŁĄDOWANIU ŁĄCZNOŚĆ WIEŻA 118.7

7.7.2 Gdy informacja o elewacji na zobrażowaniu ścieżki schodzenia podczas podejścia według PAR wskazuje na to, że pilot być może rozpoczyna procedurę po nieudanym podejściu, a kontroler dysponuje czasem, by uzyskać od pilota odpowiedź, powinien przekazać mu informację o wysokości statku powietrznego względem ścieżki schodzenia oraz zapytać go o zamiary.

... NIEZNACZNIE POWYŻEJ ŚCIEŻKI SCHODZENIA 3
MILE OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA ... NADAL
POWYŻEJ ŚCIEŻKI SCHODZENIA 2,5 MILI OD PUNKTU
PRZYZIEMIENIA — NADAL POWYŻEJ ŚCIEŻKI
SCHODZENIA 2 MILE OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA
CZY ODCHODZISZ NA DRUGI KRĄG

7.7.3 W podobnych okolicznościach, jednak przy braku czasu na odpowiedzi od pilota, kontroler powinien przekazywać instrukcje dotyczące podejścia precyzyjnego, informując jednocześnie o ewentualnych odchyleniach od ścieżki. Jeżeli istnieje pewność, że pilot wykonuje odlot po nieudanym podejściu, zarówno przed jak i po minięciu punktu zakończenia podejścia, kontroler przekaze instrukcje odlotu po nieudanym podejściu.

Rozdział 8



KONTROLA OBSZARU

8.1 ORGANY KONTROLI OBSZARU

8.1.1 Organy kontroli obszaru mogą różnić się od siebie wielkością, począwszy od jednoosobowych organów sprawujących kontrolę proceduralną, po ogromne nowoczesne centra, w których przy wykorzystaniu radaru zapewniana jest dodatkowo służba kontroli ruchu odlatującego i przylotowego. Poniższa frazeologia znajduje zastosowanie przy zapewnianiu służb ATS przez każdy z tych organów.

8.1.2 W kontroli obszaru w głównej mierze stosuje się frazeologię ogólną, która została szczegółowo opisana w Rozdziale 3. Dodatkowo (zwłaszcza gdy nie jest dostępne zobrazowanie radarowe) stosuje się instrukcje mające na celu utrzymanie separacji między statkami powietrznymi.

8.1.3 Poniższe przykłady zawierają przekrój frazeologii stosowanej w kontroli obszaru i mogą być modyfikowane lub uzupełniane w zależności od sytuacji ruchowej.

		FASTAIR 345 PROSZĘ O ZNIŻANIE
	FASTAIR 345 UTRZYMUJ FL 350 SPODZIEWANE ZNIŻANIE PO [MINIĘCIU] BITOR	
		UTRZYMUJĘ FL 350 FASTAIR 345

	FASTAIR 345 UTRZYMUJ FL 350 DO ODWOŁANIA	
		UTRZYMUJĘ FL 350 FASTAIR 345

	FASTAIR 345 ZNIŻAJ FL 130, PRZEJDŹ WICKEN VOR FL 170 LUB POWYŻEJ	
		OPUSZCZAM FL 350 ZNIŻAM FL 130, PRZEJDĘ WICKEN VOR FL 170 LUB POWYŻEJ FASTAIR 345

FASTAIR 345 POWIADOM CZY MOŻESZ PRZEJŚĆ WICKEN O 52

POTWIERDZAM FASTAIR 345

FASTAIR 345 PRZEJDŹ WICKEN VOR O 52 LUB PÓŹNIEJ

PRZEJDĘ WICKEN VOR O 52 LUB PÓŹNIEJ FASTAIR 345

FASTAIR 345 OPÓŹNIENIA DLA ŁADUJĄCYCH W GEORGETOWN CZY MOŻESZ WYTRACIĆ CZAS PO TRASIE

POTWIERDZAM FASTAIR 345

FASTAIR 345 CZY MOŻESZ LECIEĆ RÓWNOLEGLYM OFFSETEM

POTWIERDZAM FASTAIR 345

FASTAIR 345 LEĆ Z 5-MILOWYM PRAWYM OFFSETEM WZDŁUŻ ALFA 1 DO TRAWERSU WICKEN VOR

OFFSET 5 MIL W PRAWO OD ALFA 1 DO MINIĘCIA TRAWERSU WICKEN VOR FASTAIR 345

FASTAIR 345 PODAJ POPRAWIONY PRZEWIDYWANY CZAS NAD NORTH CROSS NDB

PRZEWIDUJĘ NORTH CROSS NDB O 1246 FASTAIR 345

8.2 INFORMACJA O POZYCJI

Jeżeli ułatwi to zapewnienie separacji, piloci mogą zostać poproszeni o składanie meldunków pozycyjnych zarówno nad punktami meldowania obowiązkowego, jak również nad punktami dodatkowymi.

 **FASTAIR 345 ZGŁOŚ WICKEN VOR**

 **TAK BĘDZIE FASTAIR 345**

FASTAIR 345 WICKEN VOR 47 FL 350 MARLO VOR 55

FASTAIR 345 PRZYJĄŁEM

**FASTAIR 345 ZGŁOŚ 25 MIL OD
WICKEN DME**

TAK BĘDZIE FASTAIR 345

**FASTAIR 345 PODAJ DYSTANS OD
STEPHENVILLE**

37 MIL FASTAIR 345

**FASTAIR 345 ZGŁOŚ PRZECIĘCIE
RADIALU 270 WICKEN VOR**



TAK BĘDZIE FASTAIR 345

**FASTAIR 345 ZGŁOŚ 25 MIL DME
NA RADIALU 270 WICKEN VOR**

TAK BĘDZIE FASTAIR 345

8.3 INFORMACJA O WYSOKOŚCI

8.3.1 Informacja o wysokości składa się z zezwoleń na wznoszenie lub zniżanie oraz instrukcji i meldunków dotyczących opuszczenia, osiągnięcia lub przecięcia określonej wysokości (patrz: pkt 3.3). Jeżeli nie nakazano inaczej zakłada się, że statek powietrzny opuści zajmowaną wysokość tak szybko jak to możliwe.

	FASTAIR 345 GDY GOTOWY ZNIŻAJ FL 180		ZNIŻAM FL 180 ZGŁOSZĘ OPUSZCZENIE FL 350 FASTAIR 345



	FASTAIR 345 WZNOŚ SIĘ FL 220 ZGŁOŚ PRZECIĘCIE FL 100		
			WZNASZĘ SIĘ FL 220 ZGŁOSZĘ PRZECIĘCIE FL 100 FASTAIR 345

	FASTAIR 345 ZNIŻAJ NATYCHMIAST FL 200 Z POWODU RUCHU		
			OPUSZCZAM FL 220 ZNIŻAM FL 200 FASTAIR 345

**FASTAIR 345 ZNIŻAJ NATYCHMIAST FL 200
Z POWODU RUCHU**



OPUSZCZAM FL 220 ZNIŻAM FL 200 FASTAIR 345

8.3.2 Statek powietrzny może poprosić o zezwolenie na opuszczenie przestrzeni powietrznej kontrolowanej przez zniżanie.

	<p>FASTAIR 345 ZEZWALAM NA ZNIŻANIE ZGŁOŚ PRZECIĘCIE ALTITUDE 5 500 STÓP QNH 1014</p>		<p>FASTAIR 345 PROSZĘ O OPUSZCZENIE PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ PRZEZ ZNIŻANIE</p>
			<p>OPUSZCZAM ALTITUDE 7 000 STÓP ZGŁOSZĘ PRZECIĘCIE ALTITUDE 5 500 STÓP QNH 1014 FASTAIR 345</p>



Uwaga: W powyższym przykładzie dolna granica drogi lotniczej wynosi 5 500 stóp.

8.3.3 Statek powietrzny może poprosić o zezwolenie na wznoszenie lub zniżanie utrzymując własną separację w VMC, w porze dziennej, poniżej 10 000 stóp, w przestrzeni klasy D i E. Zezwolenie powinno zawierać informację o zasadniczym ruchu lotniczym.



	<p>FASTAIR 345 ZNIŻAJ FL60, UTRZYMUJ WŁASNĄ SEPARACJĘ I VMC MIĘDZY FL 90 I FL 70, RUCH W KIERUNKU ZACHODNIM FOKKER FRIENDSHIP FL 80 PRZEWIDUJE WICKEN VOR O 07</p>		<p>FASTAIR 345 PROSZĘ O ZNIŻANIE VMC DO FL 60</p>
			<p>OPUSZCZAM FL 100 ZNIŻAM FL 60 UTRZYMUJĘ VMC MIĘDZY FL 90 I FL 70 RUCH NA FL 80 FASTAIR 345</p>

8.4 WLOT W DROGI LOTNICZE



8.4.1 Załoga statku powietrznego planująca wlot w drogę lotniczą powinna poprosić właściwy organ ATS o zezwolenie. Jeżeli wcześniej nie został złożony plan lotu, należy dodatkowo poprosić o możliwość zgłoszenia planu lotu z powietrza - AFIL (patrz: pkt 3.5). Gdy plan lotu został złożony przed startem, prośba o wlot w drogę lotniczą może obejmować skrócone dane niezbędne do udzielenia zezwolenia.

		<p>ALEXANDER KONTROLA FASTAIR 345</p>
<p>FASTAIR 345 ALEXANDER KONTROLA</p>		
<p>FASTAIR 345 PROSZĘ O ZEZWOLENIE NA WLOT W A1 NAD MARLO</p>		
<p>FASTAIR 345 ZEZWALAM DO GEORGETOWN DROGĄ PLANOWANĄ FL 240. WEJDZ DO A1 NAD MARLO NA FL 240</p>		
<p>ZEZWALASZ DO GEORGETOWN PRZEZ MARLO DROGĄ PLANOWANĄ FL 240. WLOT W PRZESTRZEŃ KONTROLOWANĄ FL 240 FASTAIR 345</p>		
<p>FASTAIR 345 PRAWDŁOWO</p>		

8.4.2 Ze względu na sytuację ruchową personel ATC może nakazać pilotowi oczekiwanie na wlot w przestrzeń kontrolowaną.



	<p>FASTAIR 345 POZOSTAŃ POZA PRZESTRZENIĄ KONTROLOWANĄ SPODZIEWANE ZEZWOLENIE O 55</p>		<p>POZOSTAJĘ POZA PRZESTRZENIĄ KONTROLOWANĄ FASTAIR 345</p>
--	---	---	---

8.4.3 Jeżeli wybrany poziom lotu jest niedostępny, kontroler powinien zaproponować alternatywną wysokość.

		<p>FASTAIR 345 PROSZĘ O FL 240</p>
<p>FASTAIR 345 FL 240 NIEDOSTĘPNY Z POWODU RUCHU. DO WYBORU FL 220 LUB FL 260. JAKA DECYZJA?</p>		
<p>AKCEPTUJĘ FL 220 FASTAIR 345</p>		



8.5 OPUSZCZANIE DRÓG LOTNICZYCH

Piloci opuszczając przestrzeń kontrolowaną otrzymują instrukcje dotyczące punktu wylotowego oraz inne polecenia niezbędne do zachowania separacji.

	<p>FASTAIR 345 ZEZWALAM NA OPUSZCZENIE A1 PRZEZ MARLO VOR. W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ UTRZYMUJ FL 230</p>		<p>ZEZWALASZ NA OPUSZCZENIE A1 PRZEZ MARLO VOR. W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ UTRZYMUJĘ FL 230 FASTAIR 345</p>
---	---	---	--



8.6 PRZECINANIE DRÓG LOTNICZYCH

Pilot planujący przecięcie drogi lotniczej w locie IFR powinien poprosić odpowiedni organ ATS o zezwolenie.

		<p>ALEXANDER KONTROLA G-DCAB</p>
<p>G-DCAB ALEXANDER KONTROLA</p>	<p>G-DCAB PA31 20 MIL NA PÓLNOC OD WICKEN VOR FL 80 WICKEN VOR O 33 PROSZĘ O ZEZWOLENIE NA PRZECIĘCIE DROGI A1 NAD WICKEN VOR</p>	
<p>G-AB ZEZWALAM NA PRZECIĘCIE A1 NAD WICKEN VOR FL 80</p>	<p>ZEZWALASZ NA PRZECIĘCIE A1 NAD WICKEN VOR FL 80 G-AB</p>	
<p>G-AB ZGŁOŚ WICKEN VOR</p>	<p>TAK BĘDZIE G-AB</p>	



8.7 LOTY Z OCZEKIWANIEM NA TRASIE

8.7.1 W przypadku konieczności oczekiwania na trasie załoga statku powietrznego powinna otrzymać stosowne instrukcje oraz spodziewany czas uzyskania zezwolenia na kontynuowanie lotu. W razie potrzeby kontroler powinien również podać przyczynę opóźnienia.

	FASTAIR 345 OCZEKUJ NAD WICKEN FL 220, SPODZIEWANE NASTĘPNE ZEZWOLENIE O 02, OPÓŹNIENIE DLA ŁADUJĄCYCH W GEORGETOWN 20 MINUT		OCZEKUJĘ NAD WICKEN VOR FL 220 FASTAIR 345

FASTAIR 345 OCZEKUJ NAD NORTH CROSS NDB FL 100			
OCZEKUJĘ NAD NORTH CROSS NDB FL 100. JAKIE JEST OPÓŹNIENIE, FASTAIR 345			
FASTAIR 345 SPODZIEWAJ SIĘ 10 MINUT OPÓŹNIENIA			
PRZYJĄŁEM FASTAIR 345			

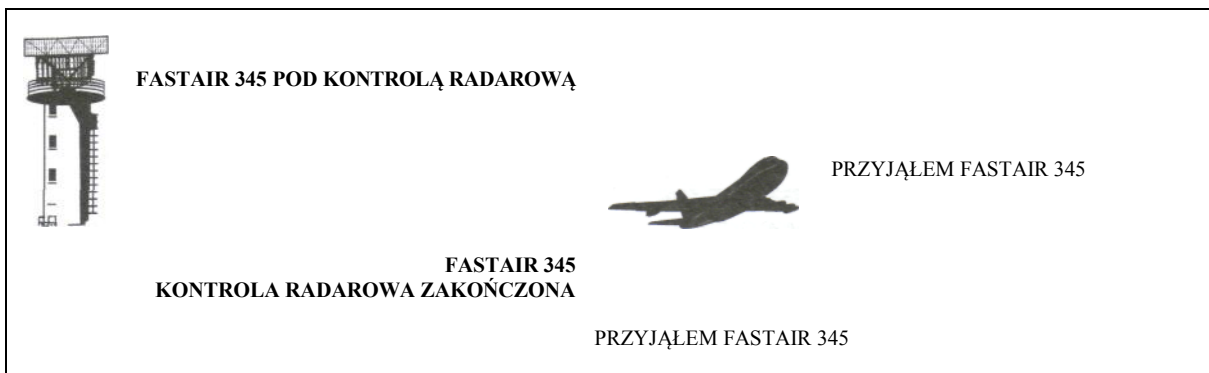
8.7.2 W przypadku oczekiwania na trasie statek powietrzny powinien wykonać holding z prawymi lub lewymi zakrętami i trakiem dolotu opartym na traku tej trasy. W razie dłuższego czasu oczekiwania pilot może zażądać lub otrzymać wydłużony holding.

	FASTAIR 345 OCZEKUJ MIĘDZY KENNINGTON A MARLO FL 100 ZAKRĘTY W PRAWO SPODZIEWANE NASTĘPNE ZEZWOLENIE O 1105		FASTAIR 345 PROSZĘ O DŁUŻSZY HOLDING
OCZEKUJĘ MIĘDZY KENNINGTON I MARLO VOR FL 100 ZAKRĘTY W PRAWO FASTAIR 345			

8.8 DOZOROWANIE ATS

8.8.1 Frazeologia stosowana przez kontrolerów w służbie dozоровania ATS składa się ze zwrotów opisanych w poprzednich punktach niniejszego rozdziału oraz z podstawowej frazeologii dozоровania zawartej w Rozdziale 6.

8.8.2 W razie potrzeby piloci są informowani przez kontrolera, że znajdują się pod kontrolą radarową.



8.9 AUTOMATYCZNE ZALEŻNE DOZOROWANIE (ADS)

Jeżeli system ADS jest niesprawny, pilot powinien zostać o tym poinformowany drogą radiową.



8.10 KONTROLA OCEANICZNA

8.10.1 Frazologia stosowana w kontroli oceanicznej w zasadzie nie różni się od frazeologii zawartej w Podręczniku, jednak w celu uzyskania dokładniejszych informacji należy odwoływać się do odpowiednich przepisów regionalnych.

8.10.2 Do kontroli oceanicznej zazwyczaj wykorzystuje się łączność radiową na częstotliwościach HF. Tym samym bezpośrednia łączność pilot-kontroler na kanałach VHF powietrze-ziemia zostaje zastąpiona przez łączność utrzymywaną z radiotelefonistą lub operatorem łączności powietrze-ziemia. Oznacza to, że depeze między kontrolerami a statkami powietrznymi znajdującymi się na trasach oceanicznych są przekazywane przez operatora łączności powietrze-ziemia, dlatego należy uwzględnić opóźnienie, jakie towarzyszy przekazywaniu informacji przez osoby trzecie.

Rozdział 9

PROCEDURY W SYTUACJACH NIEBEZPIECZNYCH I NAGLĄCYCH ORAZ PROCEDURY DOTYCZĄCE UTRATY ŁĄCZNOŚCI

9.1 WSTĘP

9.1.1 Zasady utrzymywania łączności w sytuacjach niebezpiecznych i nagłych szczegółowo opisano w Załączniku 10 ICAO, tom II.

9.1.2 Definicje sytuacji niebezpiecznej i nagłej:

- a) Sytuacja niebezpieczna: sytuacja, w której istnieje zagrożenie poważnym i/lub bliskim niebezpieczeństwem i konieczne jest udzielenie natychmiastowej pomocy;
- b) Sytuacja nagła: sytuacja, w której konieczne jest zapewnienie bezpieczeństwa statkowi powietrznemu lub pojazdowi, lub jakiejś osobie na pokładzie albo będącej w zasięgu widzenia, lecz nie wymagającej udzielenia natychmiastowej pomocy.

9.1.3 Słowo „MAYDAY” oznacza depeszę o niebezpieczeństwie, natomiast „PAN PAN” - depeszę pilną (zawiadamiającą o sytuacji nagłej). Słowa „MAYDAY” lub „PAN PAN” (odpowiednio do sytuacji) powinno się wymówić trzykrotnie poprzedzając nimi pierwszą transmisję depeszy o niebezpieczeństwie lub pilnej.

9.1.4 Depesze o niebezpieczeństwie posiadają pierwszeństwo w kolejności nadawania wobec wszystkich pozostałych komunikatów, natomiast depesze pilne - wobec wszystkich z wyjątkiem depesz o niebezpieczeństwie.

9.1.5 Piloci nadając sygnał niebezpieczeństwa lub nagły powinni starać się mówić powoli i wyraźnie, aby uniknąć konieczności powtarzania komunikatów.

9.1.6 Piloci powinni stosować frazeologię zawartą w niniejszym rozdziale w zależności od rodzaju zagrożenia i czasu, jakim dysponują.

9.1.7 Piloci powinni prosić personel ATS o wszelką dostępną pomoc za każdym razem, kiedy pojawi się choćby najmniejsza wątpliwość dotycząca bezpieczeństwa lotu. Takie działanie może powstrzymać rozwój zagrożenia.

9.1.8 Wymiana korespondencji w sytuacji niebezpiecznej lub nagłej powinna odbywać się na częstotliwości, na której została rozpoczęta. Jeżeli w sytuacji niebezpiecznej skuteczniejsza będzie pomoc udzielona na nowej częstotliwości, wtedy możliwe jest wykorzystanie ustanowionej w tym celu międzynarodowej częstotliwości lotniczej 121,5 MHz. Należy jednak pamiętać, że nie wszystkie stacje lotnicze prowadzą stały jej nasłuch. Zatem, jeśli jest to niezbędne lub wskazane, w sytuacjach niebezpiecznych można posłużyć się dowolną dostępną częstotliwością, włączając w to także radiotelefoniczną morską łączność komórkową.

9.1.9 Jeżeli personel ATS nie odpowiada na wołanie statku powietrznego w sytuacji niebezpiecznej lub nagłej, pozostałe stacje lub załogi innych statków, które odbiorą taki sygnał, zobowiązane są do udzielenia odpowiedzi oraz zapewnienia wszelkiej dostępnej pomocy.

9.1.10 W sytuacji niebezpiecznej lub naglącej należy przekazywać załodze statku powietrznego wyłącznie niezbędne w danej chwili rady, informacje czy instrukcje i tym samym nie rozpraszać nadmiarem niepotrzebnych słów.

9.1.11 Stacje lotnicze zobowiązane są do zaprzestania nadawania na częstotliwości, na której nadano sygnał niebezpieczeństwa lub naglący, chyba że zostały bezpośrednio poproszone o udzielenie pomocy lub stan niebezpieczeństwa został odwołany.

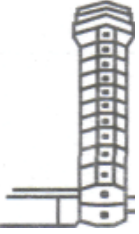

9.1.12 Jeżeli załoga statku powietrznego przechwyciła depezę o niebezpieczeństwie, w miarę możliwości powinna potwierdzić jej odbiór, a następnie przekazać ją odpowiednim służbom.

9.2 DEPEZJE O SYTUACJI NIEBEZPIECZNEJ

9.2.1 Statek powietrzny w sytuacji niebezpiecznej

9.2.1.1 Depesza o stanie niebezpieczeństwa powinna zawierać możliwie jak najwięcej wymienionych poniżej elementów i, w miarę możliwości, we wskazanej kolejności:

- a) nazwa stacji, do której depeza jest kierowana;
- b) znak wywoławczy statku powietrznego;
- c) rodzaj zagrożenia;
- d) zamiary dowódcy;
- e) pozycja, wysokość i kurs statku powietrznego;
- f) każda inna istotna informacja.

	<p>G-ABCD WALDEN WIEŻA PRZYJĄŁEM MAYDAY WIATR W WALDEN 350 STOPNI 10 WĘZŁÓW, QNH 1008</p>		<p>MAYDAY MAYDAY MAYDAY WALDEN WIEŻA G-ABCD POŻAR SILNIKA WYKONUJĘ PRZYMUSOWE LĄDOWANIE, POZYCJA 20 MIL NA POŁUDNIE OD WALDEN. PRZECINAM ALTITUDE 3 000 STÓP KURS 360</p>
			<p>MAYDAY MAYDAY MAYDAY WALDEN WIEŻA G-ABCD AWARIA SILNIKA. PRÓBUJĘ WYLĄDOWAĆ NA TWOIM LOTNISKU, POZYCJA 5 MIL NA POŁUDNIE, ALTITUDE 4 000 STÓP KURS 360</p>

G-ABCD WALDEN WIEŻA PRZYJĄŁEM MAYDAY
ZEZWALAM NA PODEJŚCIE Z PROSTEJ PAS 35 WIATR
360 STOPNI 10 WĘZŁÓW QNH 1008, NUMER JEDEN

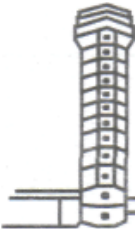
ZEZWALASZ NA PODEJŚCIE Z PROSTEJ PAS 35
QNH 1008 G-ABCD

9.2.1.2 Załoga statku powietrznego w sytuacji niebezpiecznej oraz inne stacje, które przechwycą taki sygnał, mogą użyć wszelkich dostępnych środków czy sposobów (na przykład ustawienie kodu transpondera 7700) do przekazania informacji o sytuacji niebezpiecznej. Dopuszcza się odstępianie od elementów wymienionych w punkcie 9.2.1.1 o ile pilot wyraźnie zaznaczy, że przekazuje depeszę od innego statku powietrznego będącego w niebezpieczeństwie.

9.2.1.3 Depeszę o sytuacji niebezpiecznej kieruje się na ogół do personelu ATS, z którym pilot w danej chwili utrzymuje łączność radiową lub w którego przestrzeni odpowiedzialności aktualnie się znajduje.

9.2.2 Nakazywanie ciszy radiowej

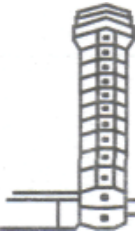

Personel ATS lub załoga statku powietrznego będącego w niebezpieczeństwie może nakazać ciszę radiową wobec wszystkich lub tylko wybranych statków powietrznych pozostających na danej częstotliwości. Cisza radiowa obowiązuje do momentu odwołania stanu niebezpieczeństwa.

	<p>DO WSZYSTKICH STACJI WALDEN WIEŻA PRZERWAĆ NADAWANIE. MAYDAY</p> <p>Lub</p> <p>FASTAIR 345, PRZERWIJ NADAWANIE MAYDAY</p>
--	--

9.2.3 Zakończenie stanu niebezpieczeństwa i ciszy radiowej

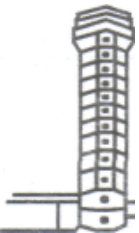

9.2.3.1 Jeżeli stan niebezpieczeństwa ustał, załoga statku powietrznego zobowiązana jest do nadania komunikatu odwołującego stan niebezpieczeństwa.


9.2.3.2 Personel ATS utrzymujący łączność z załogą statku powietrznego w stanie niebezpieczeństwa powinien odwołać ciszę radiową z chwilą ogłoszenia zakończenia stanu niebezpieczeństwa.

	G-CD WIATR 350 STOPNI 8 WĘZŁÓW, PAS 35 ZEZWALAM LĄDOWAĆ		WALDEN WIEŻA G-CD ODWOŁUJĘ STAN NIEBEZPIECZEŃSTWA. SILNIK SPRAWNY, WIDZĘ PAS. PROSZĘ O [ZEZWOLENIE NA] LĄDOWANIE
		PAS 35 ZEZWALASZ LĄDOWAĆ G-CD	
DO WSZYSTKICH STACJI WALDEN WIEŻA ODWOŁUJĘ STAN NIEBEZPIECZEŃSTWA			

9.3 DEPESE O SYTUACJI NAGŁĄCEJ

9.3.1 Depeszę o sytuacji naglącej przekazuje się personelowi ATS, z którym załoga w danej chwili utrzymuje łączność radiową lub w którego przestrzeni odpowiedzialności aktualnie się znajduje. W miarę możliwości depesza powinna zawierać jak najwięcej elementów wymienionych w pkt 9.2.1.1. Załogi pozostałych statków powietrznych powinny prowadzić nasłuch na częstotliwości, aby nie zakłócać korespondencji ze statkiem powietrznym w sytuacji naglącej.

	G-ABCD WALDEN WIEŻA LEĆ Z KURSEM 160		PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN WALDEN WIEŻA G-ABCD C172 ALTITUDE 2 000 STÓP KURS 190 JESTEM NAD CHMURAMI NIEPEWNY SWOJEJ POZYCJI PROSZĘ O KURS DO WALDEN
		KURS 160 G-ABCD	
		PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN WALDEN WIEŻA G-ABCD 10 MIL NA PÓLNOC ALTITUDE 2 000 STÓP. PASAŻER Z PODEJRZENIEM ATAKU SERCA. PROSZĘ O PIERWSZEŃSTWO DO LĄDOWANIA	
G-CD WALDEN WIEŻA NUMER 1 ZEZWALAM NA PODEJŚCIE Z PROSTEJ PAS 17 WIATR 180 STOPNI 10 WĘZŁÓW QNH 1008 POGOTOWIE POWIADOMIONE			
		ZEZWALASZ NA PODEJŚCIE Z PROSTEJ PAS 17 QNH 1008 G- CD	



	PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN WALDEN WIEŻA G-BBCC PRZEKAZUJE INFORMACJĘ OD G-ABCD: PASAŻER Z PODEJRZENIEM ATAKU SERCA, PROSI O PIERWSZEŃSTWO DO LĄDOWANIA W WALDEN. JEGO POZYCJA 10 MIL NA PÓLNOC ALTITUDE 2 000 STÓP
G-BBCC PRZYJĄŁEM	
G-ABCD WALDEN WIEŻA PAS 35 WIATR 340 STOPNI 10 WĘZŁÓW QNH 1008 BRAK RUCHU	
(jeśli G-ABCD nie potwierdza przyjęcia depeszy to G-BBCC powinien mu ją przekazać)	

9.3.2 W przykładzie dotyczącym błędzącego statku powietrznego personel ATS może zadać pilotowi dodatkowe pytania mogące pomóc w ustaleniu jego pozycji.

9.4 AWARYJNE ZNIŻANIE

9.4.1 Jeżeli załoga poinformuje o rozpoczęciu awaryjnego zniżania, kontroler zobowiązany jest do zapewnienia bezpieczeństwa pozostałym statkom powietrznym.

9.4.2 Kontroler powinien w wywołaniu ogólnym poinformować pozostałe statki powietrzne o awaryjnym zniżaniu i w miarę potrzeby wydać odpowiednie instrukcje.

		FASTAIR 345 POZYCJA NORTH CROSS NDB AWARYJNIE ZNIŻAM FL 100 Z POWODU DEKOMPRESJI
UWAGA DO WSZYSTKICH W POBLIŻU NORTH CROSS NDB, AWARYJNE ZNIŻANIE MIĘDZY FL 350 I FL 100, NATYCHMIAST OPUŚCIĆ A1 W KIERUNKU PÓLNOCNYM		

9.5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI PRZEZ STATEK POWIETRZNY

Uwaga: Przepisy ogólne stosowane w przypadku utraty łączności opisano w Załączniku 10 ICAO tom II.

9.5.1 Jeżeli załoga statku powietrznego nie może nawiązać łączności z personelem ATS na określonej częstotliwości, zobowiązana jest do sprawdzenia łączności na następnej częstotliwości dla danej trasy. Jeżeli ta próba również nie powiedzie się, należy próbować wywołać załogę innego statku powietrznego lub koleną służbę ruchu lotniczego na danej trasie.

9.5.2 Jeżeli działania wymienione w pkt 9.5.1 nie przyniosą rezultatu, załoga statku powietrznego zobowiązana jest do dwukrotnego nadania swojej depechy na wskazanej częstotliwości(ach), poprzedzając ją zwrotem „NADAJĘ NA ŚLEPO”. W miarę potrzeby można również określić, do której służby adresowany jest dany komunikat.

9.5.3 Jeżeli pilot nie jest w stanie nawiązać łączności z powodu awarii odbiornika, zobowiązany jest do nadawania meldunków pozycyjnych na wyznaczonej częstotliwości w określonym czasie lub miejscu. Każda transmisja będzie poprzedzona zwrotem „NADAJĘ NA ŚLEPO Z POWODU AWARII ODBIORNIKA” oraz powtórzona dwukrotnie. Pilot będzie także informował o przewidywanym czasie nadania następnego komunikatu.

9.5.4 Dowódca statku powietrznego, któremu zapewniona jest służba kontroli ruchu lotniczego lub służba doradcza, poza czynnościami wymienionymi w pkt 9.5.3 będzie dodatkowo informować o zamiarach dotyczących kontynuacji lotu.

9.5.5 Jeżeli załoga nie jest w stanie nawiązać łączności z powodu awarii sprzętu radiowego, powinna w miarę możliwości zaszyfrować utratę łączności ustawiając squawk 7600.

9.5.6 Jeżeli personel ATS nie zdołał nawiązać łączności z załogą statku powietrznego na częstotliwościach, na których załoga prawdopodobnie prowadzi nasłuch:

- a) poprosi inne służby ruchu lotniczego o pomoc w wywoływaniu statku powietrznego i w razie potrzeby pośredniczenie w przekazywaniu informacji;
- b) poprosi załogi innych statków powietrznych na danej trasie o wywołanie statku powietrznego i w razie potrzeby pośredniczenie w przekazywaniu informacji.

9.5.7 Jeżeli czynności wymienione w pkt 9.5.6 nie przyniosą rezultatu, należy „na ślepo” nadawać wszelkie informacje z wyjątkiem zezwoleń kontroli ruchu lotniczego na częstotliwości(ach), na której(ych) przypuszczalnie załoga prowadzi nasłuch.

9.5.8 Nie wolno na ślepo nadawać zezwoleń kontroli, chyba że na specjalne żądanie nadawcy.

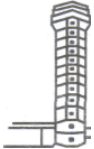

Uwaga: Przykłady wykorzystania zobrazowania radarowego służb ATS podczas awarii nadajnika pokładowego opisano w Rozdziale 6.

Rozdział 10

TRANSMISJA METEOROLOGICZNEJ I INNEJ INFORMACJI LOTNISKOWEJ

10.1 WSTĘP

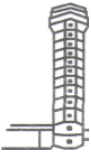

Informacja meteorologiczna w postaci meldunków, prognoz lub ostrzeżeń jest dostępna dla pilotów korzystających z ruchomej służby lotniczej poprzez służbę rozgłaszania (np. VOLMET) lub za pośrednictwem personelu ATS. W komunikatach należy używać stosownych skrótów i wyrażen meteorologicznych, a informacja powinna być przekazywana powoli i wyraźnie, aby umożliwić odbiorcy ewentualne zanotowanie danych.

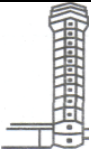

	G-CD WALDEN WIEŻA AKTUALNA POGODA WIATR 360 STOPNI 5 WEZŁÓW WIDZIALNOŚĆ 20 KILOMETRÓW CHMURY "FEW" 2 500 STÓP QNH 1008		QNH 1008 G-CD
	FASTAIR 345 STEPHENVILLE WIATR 360 STOPNI 25 WEZŁÓW WIDZIALNOŚĆ 1 KILOMETR CIĄGLY UMIARKOWANY DESZCZ "OVC" 600 STÓP QNH 1001		
			QNH 1001 PODAJ TEMPERATURĘ FASTAIR 345
	FASTAIR 345 TEMPERATURA 7		
			FASTAIR 345

10.2 ZASIĘG WIDZENIA WZDŁUŻ DROGI STARTOWEJ (RVR)

10.2.1 Przy określaniu zasięgu widzenia wzdłuż drogi startowej należy użyć wyrażenia „ZASIĘG WIDZENIA WZDŁUŻ DROGI STARTOWEJ” lub skrótu „RVR”, a następnie podać numer pasa i odpowiednie wartości poprzedzone w miarę potrzeby nazwami pozycji odczytów.

10.2.2 Jeżeli pomiaru RVR dokonuje się w kilku punktach, wyniki należy przekazywać w następującej kolejności: strefa przyziemienia, strefa środkowa i strefa końcowa dobiegu/zatrzymania. Jeżeli podaje się trzy wartości RVR w odpowiedniej kolejności, nazwy punktów pomiaru można pominąć.

	FASTAIR 345 RVR PAS 27 STREFA PRZYZIEMIENIA 650 METRÓW STREFA ŚRODKOWA 700 METRÓW STREFA ZATRZYMANIA 600 METRÓW		PRZYJĄŁEM FASTAIR 345
---	--	--	-----------------------

	FASTAIR 345 RVR PAS 27 650 METRÓW 700 METRÓW I 600 METRÓW		PRZYJĄŁEM FASTAIR 345
---	--	--	-----------------------

10.3 STAN NAWIERZCHNI DROGI STARTOWEJ

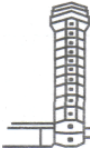

10.3.1 Procedury dokonywania pomiarów i przekazywania danych dotyczących stanu nawierzchni drogi startowej szczegółowo opisano w Załączniku 14 ICAO.

10.3.2 Jeżeli meldunki zgłaszane przez pilotów zawierają informacje przydatne innym załogom, kontroler może je przekazać:

„STOPIEŃ HAMOWANIA PODANY PRZEZ (typ statku powietrznego) O (czas) (oszacowana stopień hamowania)”.

10.3.3 Jeżeli kontroler przekazuje statkowi powietrznemu informację o wodzie pokrywającej drogę startową, powinien użyć następujących terminów: „[PAS] WILGOTNY”, „[PAS] MOKRY”, „KAŁUŻE” lub „[PAS] POKRYTY WODĄ”.

10.3.4 W miarę potrzeby należy poinformować pilota w stosownym czasie o innych utrudnieniach związanych ze stanem pasa i/lub dróg kołowania.

	G-CD WALDEN WIEŻA KOSZENIE TRAWY W POBLIŻU PASA W UŻYCIU		WIDZĘ KOSIARZY, G-CD

FASTAIR 345 PRÓG PASA 27 PRZESUNIĘTY 500 STÓP Z POWODU USZKODZENIA NAWIERZCHNI			
PRZYJĄŁEM FASTAIR 345			

FASTAIR 345 DROGA KOŁOWANIA GOLF ZAMKNIĘTA Z POWODU REMONTU, ZWOLNIJ W DROGĘ ALFA			
ZWALNIAM W DROGĘ ALFA, FASTAIR 345			

Rozdział 11

RÓŻNE RODZAJE OBSŁUGI LOTÓW



11.1 SELEKTYWNE WYWOŁYWANIE (SELCAL)

11.1.1 SELCAL jest systemem, w którym wywoływanie głosowe na danej częstotliwości zastąpiono nadawanymi tonowo sygnałami kodowymi. Po odebraniu przydzielonego kodu w kabinie pilota uruchamia się system wywoławczy (sygnały świetlne i/lub dźwiękowe), dlatego pilot nie musi prowadzić stałej obserwacji systemu. Szczegółowe procedury SELCAL opisano w Załączniku 10 ICAO, tom II.

11.1.1 Jeżeli przewiduje się, że SELCAL będzie używany podczas lotu, numer kodu należy umieścić w planie lotu. Jeżeli pilot nie ma pewności, czy służby ruchu lotniczego posiadają tę informację, w pierwszym wywołaniu powinien użyć zwrotu „SELCAL (numer kodu)”. W przypadku, gdy urządzenie SELCAL jest niesprawne, należy użyć wyrażenia „SELCAL NIESPRAWNY”.

11.1.2 Sprawdzenie SELCAL powinno być zainicjowane przez użycie wyrażenia „PROSZĘ O SPRAWDZENIE SELCAL”. Odbiór odpowiedniego kodu SELCAL należy potwierdzić używając zwrotu „SELCAL OK”.


11.1.3 W przypadku gdy sygnał kodowy jest słaby lub nie jest w stanie uruchomić systemu wywoławczego w kabinie pilota, załoga powinna powiadomić o tym słowami „BRAK SELCAL, SPRÓBUJ PONOWNIE”.

		ALEXANDER RADIO FASTAIR 345 SELCAL AHCK
FASTAIR 345 ALEXANDER RADIO SELCAL AHCK		

		ALEXANDER RADIO FASTAIR 345 PROSZĘ O SPRAWDZENIE SELCAL
FASTAIR 345 ALEXANDER RADIO TAK BĘDZIE (nadaje odpowiedni kod SELCAL)		
		SELCAL OK, FASTAIR 345
		lub
		BRAK SELCAL, SPRÓBUJ PONOWNIE, FASTAIR 345

11.2 ZRZUT PALIWA

Jeżeli statek powietrzny poinformuje o konieczności dokonania zrzutu paliwa, personel ATS skoordynuje z załogą trasę i wysokość przelotu oraz czas trwania zrzutu. Pozostały znany ruch będzie odseparowany od samolotu dokonującego zrzutu przy zachowaniu określonych minimów. W przestrzeni niekontrolowanej personel ATS w wywołaniu ogólnym nada ostrzeżenie o odbywającym się zrzucie paliwa.

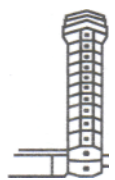


**DO WSZYSTKICH STACJI ALEXANDER
KONTROLA B777 ZRZUT PALIWA FL 90
ZACZYNA 10 MIL NA POŁUDNIE OD
KENNINGTON, TRAK 180 NA DYSTANSIE
50 MIL. UNIKAĆ LOTÓW MIĘDZY FL 60 I
FL 100 NA DYSTANSIE 50 MIL ZA I 10 MIL
PRZED STATKIEM POWIETRZNYM
ORAZ NA SZEROKOŚCI 10 MIL WZDŁUŻ
TRASY ZRZUTU**


**DO WSZYSTKICH STACJI ALEXANDER
KONTROLA ZRZUT PALIWA
ZAKOŃCZONY**

11.3 TURBULENCJA W ŚLADZIE AERODYNAMICZNYM

Kontroler ostrzeże załogi statków powietrznych o możliwości lub wystąpieniu turbulencji w śladzie aerodynamicznym.



**G-CD WYDŁUŻ Z WIATREM
TURBULENCJA W ŚLADZIE,
B757 LĄDUJE PRZED TOBĄ**



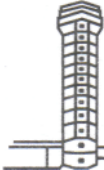

WYDŁUŻAM Z WIATREM, G-CD

**G-CD STÓJ,
TURBULENCJA W ŚLADZIE
AIRBUS ODLATUJE PRZED TOBĄ**

STOJĘ, G-CD

11.4 USKOK WIATRU

Kontroler będzie ostrzegał załogi statków powietrznych o prognozowanym lub zgłoszonym uskoku wiatru aż do chwili, gdy pilot zgłosi ustąpienie zjawiska.

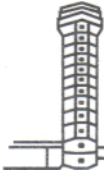

	<p>FASTAIR 345 UWAGA UMIARKOWANY USKOK WIATRU ZGŁOSZONY NA WYSOKOŚCI 800 STÓP NA 3-MIŁOWEJ PROSTEJ PAS 27</p>		<p>PRZYJĄŁEM FASTAIR 345</p>
---	--	--	-------------------------------------

11.5 RADIONAMIERZANIE

Pilot może poprosić o namiar lub kurs używając stosownego określenia. Transmisja będzie zakończona znakiem wywoławczym danego statku powietrzego. Odpowiedź personelu ATS będzie zawierać:

- 1) stosowne określenie;
- 2) namiar lub kurs w stopniach do miejsca lub pomocy radionawigacyjnej.



	<p>G-CD STEPHENVILLE WIEŻA KURS DO STEPHENVILLE 090 STOPNI KLASA A</p>		<p>STEPHENVILLE WIEŻA G-ABCD PROSZĘ O KURS DO STEPHENVILLE</p>
<p>KLASA A 090 G-CD</p>			

	<p>G-CD STEPHENVILLE WIEŻA QDM 090 STOPNI KLASA A</p>		<p>STEPHENVILLE WIEŻA G-ABCD PROSZĘ O QDM</p>
<p>KLASA A 090 G-CD</p>			

11.6 MANEWRY ACAS

11.6.1 Gdy pilot o manewrze doradczym RA (Resolution Advisory) proponowanego przez system ACAS, kontroler nie będzie wydawać poleceń dotyczących zmiany toru lotu statku powietrznego do czasu, gdy pilot zgłosi „Wolny od konfliktu”.

11.6.2 Kiedy statek powietrzny odchodzi od warunków zezwolenia w związku z wykonaniem manewru RA, kontroler przestaje ponosić odpowiedzialność za zapewnianie separacji pomiędzy danym statkiem i pozostałymi użytkownikami przestrzeni powietrznej. Kontroler ponownie przejmuje odpowiedzialność za zapewnianie separacji w chwili, gdy potwierdzi meldunek od załogi o ponownym wykonywaniu lotu zgodnie z bieżącym zezwoleniem lub potwierdzi meldunek od załogi o tym, że statek powietrzny wznawia wykonywanie lotu z bieżącym zezwoleniem oraz wyda następne zezwolenie, które zostanie potwierdzone przez pilota.

		FASTAIR 345 TCAS RA
	FASTAIR 345 PRZYJĄŁEM	
		FASTAIR 345 WOLNY OD KONFLIKTU, POWRACAM DO ZEZWOLENIA, AKTUALNIE UTRZYMUJĘ FL 350
	FASTAIR 345 PRZYJĄŁEM	

	FASTAIR 345 WZNOŚ SIĘ FL 350	
		FASTAIR 345 NIE MOGĘ TCAS RA
	FASTAIR 345 PRZYJĄŁEM	
		FASTAIR 345 WOLNY OD KONFLIKTU, FL 310 WZNOWIONY
	FASTAIR 345 PRZYJĄŁEM	

— KONIEC —

ZAŁĄCZNIK 1 – ODSTĘPSTWA OD RADIOTELEFONICZNEJ FRAZEOLOGII LOTNICZEJ

ŹRÓDŁO / DODATKOWE INFORMACJE	SZCZEGÓŁOWE RÓŻNICE ICAO / POLSKA	UZASADNIENIE/UWAGI
Załącznik 10 ICAO i PANS-ATM Patrz: AIP POLSKA GEN 1.7	Podczas określania prędkości lub wysokości we frazeologii angielskiej należy unikać stosowania słowa TO bezpośrednio przed wartościami liczbowymi.	W celu zminimalizowania prawdopodobieństwa nieporozumienia wynikającego z podobnego brzmienia angielskich słów TO i TWO .
Załącznik 10 ICAO i PANS-ATM Patrz: AIP POLSKA GEN 1.7	Podczas określania wysokości bezwzględnej we frazeologii polskiej i angielskiej należy stosować słowo ALTITUDE przed wartościami liczbowymi.	
PANS-ATM Patrz: AIP POLSKA GEN 1.7	W Polsce zwrotu DRUGI KRĄG używa się wyłącznie w sytuacji wydawania instrukcji przejścia na drugi krąg lub podjęcia takiej decyzji przez dowódcę statku powietrznego. W każdej innej sytuacji używa się zwrotu NIEUDANE PODEJŚCIE (np. BĄDŹ GOTOWY NA NIEUDANE PODEJŚCIE).	Użycie zwrotu DRUGI KRĄG w celach informacyjnych może być mylnie zinterpretowane przez pilota jako polecenie wykonania procedury przejścia na drugi krąg.
Załącznik 10 ICAO i PANS-ATM Patrz: AIP POLSKA GEN 1.7	W Polsce nie stosuje się frazeologii POZIOM [LOTU] JEDEN ZERO ZERO (ICAO). W Polsce poziomy lotu składające się z pełnych setek należy wymawiać tak, jak w języku potocznym, tj. POZIOM [LOTU] STO .	W celu zminimalizowania ryzyka pomylenia sąsiadujących poziomów lotu JEDEN ZERO ZERO i JEDEN JEDEN ZERO podczas zajmowania wysokości zezwolonej.
Załącznik 10 ICAO Patrz: AIP POLSKA GEN 1.7	W Polsce nie stosuje się frazeologii SKŁOK SIEDEM ZERO ZERO ZERO (ICAO). W Polsce kody transpondera składające się z pełnych tysięcy należy wymawiać tak, jak w języku potocznym, tj. SQUAWK SIEDEM TYSIĘCY .	W celu zminimalizowania zajętości częstotliwości radiowych i tym samym podniesienia standardów bezpieczeństwa.
Załącznik 10 ICAO Patrz: AIP POLSKA GEN 1.7	W Polsce nie stosuje się frazeologii QNH JEDEN ZERO ZERO ZERO (ICAO). W Polsce wartości QNH składające się z pełnych tysięcy należy wymawiać tak, jak w języku potocznym, tj. QNH TYSIĄC .	
Załącznik 10 ICAO Patrz: AIP POLSKA GEN 1.7	Przekazując informację o ruchu kolizyjnym, należy użyć zwrotów: NA GODZINIE DZIESIĄTEJ, JEDENASTEJ, DWUNASTEJ .	
Załącznik 10 ICAO Patrz: AIP POLSKA GEN 1.7	Jeśli wcześniej została nawiązana łączność i nie spowoduje to nieporozumienia, organ ATS może pominąć w dalszych transmisjach swój znak wywoławczy.	
Załącznik 10 ICAO i PANS-ATM Patrz: AIP POLSKA GEN 1.7	W Polsce słowo MONITORUJ oznacza “przesłuchaj (częstotliwość)” (ICAO) lub “zmień częstotliwość zgodnie z instrukcją i czekaj na wywołanie (przez wskazany organ ATS)”.	Zwrot STANDBY FOR (częstotliwość) (ICAO) może zostać zrozumiany jako “czekaj na polecenie zmiany częstotliwości”.
Załącznik 10 ICAO Patrz:	Następująca metoda potwierdzania odbioru nie jest stosowana w Polsce: „Znak wywoławczy statku	Procedury w Polsce są zgodne z przykładami zaprezentowanymi w Doc 9432 ICAO, które różnią się

AIP POLSKA GEN 1.7	powietrznego, po nim znak wywoławczy stacji lotniczej” (ICAO). W Polsce stosuje się: (<i>znak wywoławczy statku powietrznego</i>) PRZYJAŁEM .	od metod opisanych w Załączniku 10 ICAO.
Załącznik 10 ICAO Patrz: AIP POLSKA GEN 1.7	Jeżeli pilot nieprawidłowo powtórzy instrukcję lub zezwolenie, należy użyć słowa NIEPRAWIDŁOWO a następnie powtórzyć prawidłową wersję.	Słowo POWTARZAM po słowie NIEPRAWIDŁOWO jest zbędne.
Załącznik 10 ICAO i Doc 9432 Patrz: AIP POLSKA GEN 1.7	Radarowa kontrola zbliżania – przyloty = DIRECTOR/ZBLIŻANIE	
Patrz: AIP POLSKA GEN 1.7	W Polsce można użyć zwrotu LOT SZKOLNY SAMODZIELNY jako element znaku wywoławczego podczas nawiązywania łączności.	Użycie tego zwrotu powoduje wzrost czujności zarówno ze strony służb ruchu lotniczego jak i innych użytkowników przestrzeni powietrznej.
Doc 9432 Patrz: AIP POLSKA GEN 1.7	POWER-BACK	Zwrot POWER-BACK zamiast WYPYCHANIE jest używany w przypadku samolotów turbośmigłowych, które wykonują tzw. wypychanie na własnych silnikach.
Patrz: AIP POLSKA GEN 1.7	STOP AND GO	Procedura, w której samolot ląduje z pełnym zatrzymaniem, a następnie startuje z pozostałej dostępnej długości drogi startowej.
Patrz: AIP POLSKA GEN 1.7	ZEZWALAM NA OPCJE	Zezwolenie ATC na wykonanie, według uznania dowódcy statku powietrznego, jednej z procedur: konwojer, niskie podejście, nieudane podejście, stop and go, pełne lądowanie. Zwykle używane podczas szkolenia dla oceny reakcji szkolonego na zmieniającą się sytuację.

ZALĄCZNIK 2**SŁOWNIK FONETYCZNY ANGIELSKICH WYRAŻEŃ STOSOWANYCH W POLSKIEJ
FRAZELOGII RADIOTELEFONICZNEJ**

SŁOWO / WYRAŻENIE	WYMAWIANE JAKO:
ALTITUDE	ALTITIUD
APRON	EPRON
BACKTRACK	BEKTRK
BASE	BEJS
DELIVERY	DELIWERY
DIRECTOR	DAJREKTOR
GATE	GEJT
GROUND	GRAND
LOCALIZER	LOKALAJZER
MAYDAY	MEJDEJ
POWER-BACK	PAUER-BEK
SQUAWK	SKŁOK
SQUAWK CHARLIE	SKŁOK CZARLI
SQUAWK IDENT	SKŁOK AIDENT
SQUAWK STANDBY	SKŁOK STENDBAJ
TCAS	TIKAS