

Warszawa, dnia 15 kwietnia 2019 r.

Poz. 25

**OBWIESZCZENIE NR 7
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 15 kwietnia 2019 r.

w sprawie ogłoszenia tekstu Specyfikacji EUROCONTROL dotyczącej ujednoczonych zasad dla operacyjnego ruchu lotniczego (OAT) zgodnie z przepisami dla lotów wg wskazań przyrządów (IFR) w przestrzeni powietrznej kontrolowanej ECAC (EUROAT)

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637 oraz z 2019 r. poz. 235) ogłasza się jako załącznik do obwieszczenia Specyfikację EUROCONTROL dotyczącą ujednoczonych zasad dla operacyjnego ruchu lotniczego (OAT) zgodnie z przepisami dla lotów wg wskazań przyrządów (IFR) w przestrzeni powietrznej kontrolowanej ECAC (EUROAT).

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

Michał Witkowski

Załącznik do obwieszczenia nr 7
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 15 kwietnia 2019 r.

Specyfikacja EUROCONTROL dotycząca ujednoliconych zasad dla operacyjnego ruchu lotniczego (OAT) zgodnie z przepisami dla lotów wg wskazań przyrządów (IFR) w przestrzeni powietrznej kontrolowanej ECAC (EUROAT)

SPIS TREŚCI

1.	WPROWADZENIE	4
1.1.	Uzasadnienie OAT	4
1.2.	Zakres regulacji OAT	4
1.3.	Metodologia EUROAT	5
1.4.	Sposoby zapisu	6
2.	SPECYFIKACJE EUROCONTROL DOTYCZĄCE ZASAD DLA LOTÓW OAT-IFR W OBSZARZE ECAC	8
2.1.	Zastosowanie przepisów ruchu lotniczego ICAO	8
2.2.	Wymogi dotyczące lotu	8
2.2.1.	Statek powietrzny i załoga lotnicza	8
2.2.2.	Plan lotu	8
2.3.	Wykonywanie lotu	9
2.3.1.	Pokładowy system zapobiegania kolizjom statków powietrznych (ACAS/TCAS). Łączność	9
2.3.2.	Łączność	9
2.3.3.	Nastawianie wysokościomierza	9
2.3.4.	Ograniczenia prędkości	10
2.4.	Loty grupowe	10
2.4.1.	Ogólne zasady dotyczące lotów grupowych	10
2.4.2.	Bezpieczna odległość pomiędzy dwiema lub większą liczbą formacji	10
2.4.3.	Formacja standardowa	11
2.4.4.	Formacja niestandardowa	11
2.4.5.	Odlot formacji niestandardowej	11
2.4.6.	Tworzenie formacji (procedura Join-Up)	12
2.4.7.	Rozdzielenie formacji (procedura Break-Up/Split)	12
2.4.8.	Utrata łączności w locie grupowym	13
2.4.9.	Zgubienie skrzydłowego/prowadzącego (procedura Lost-Wingman)	13
2.5.	Loty w rezerwowanej przestrzeni powietrznej (ARES)	14
2.5.1.	Loty w ARES	14
2.5.2.	Wewnętrzne separacje lotów w ARES	14
2.5.3.	Zewnętrzne separacje lotów w ARES	14
2.6.	Loty obrony powietrznej	14
2.6.1.	Władza wykonawcza	14
2.6.2.	Przechwycony statek powietrzny	14
2.7.	Zdarzenia nietypowe	14
2.7.1.	Zbliżenie statków powietrznych (AIRPROX)	14
2.7.2.	Start/ładowanie awaryjne	15
2.7.3.	Sytuacja awaryjna w powietrzu	15
2.7.4.	Nieplanowany powrót z uzbrojeniem	15
2.7.5.	Procedura w przypadku utraty łączności radiowej (NORDO)	16
3.	SPECYFIKACJE EUROCONTROL DOTYCZĄCE ZASAD ZAPEWNIANIA SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO (ATS) DLA OAT W OBSZARZE ECAC	16
3.1.	Stosowanie norm ICAO w zapewnianiu służb ruchu lotniczego dla OAT	16
3.2.	Wymogi dotyczące zapewniania ATS dla OAT	16
3.2.1.	Personel ATS	16
3.3.	Zapewnianie ATS	16
3.3.1.	Kontroler ruchu lotniczego (ATCO)	16

3.3.2.	Łączność	17
3.4.	Loty grupowe	17
3.4.1.	Separacja od pozostałego ruchu lotniczego	17
3.4.2.	Formacja standardowa	17
3.4.3.	Formacja niestandardowa	17
3.4.4.	Start i lądowanie formacji	18
3.4.5.	Tworzenie formacji (procedura Join-Up)	18
3.4.6.	Rozdzielenie formacji (procedura Break-Up/Split)	18
3.4.7.	Zgubienie skrzydłowego/prowadzącego (procedura Lost-Wingman)	19
3.5.	Loty w rezerwowanej przestrzeni powietrznej (ARES)	19
3.5.1.	Wewnętrzne separacje lotów w ARES	19
3.5.2.	Zewnętrzne separacje lotów w ARES	19
3.6.	Zdarzenia nietypowe	19
3.6.1.	Zbliżenie statków powietrznych (AIRPROX)	19
ZAŁĄCZNIKI		
Załącznik 1:	Wytyczne dotyczące wdrażania EUROAT	23
Załącznik 2:	Definicje i wyjaśnienia	28
Załącznik 3:	Stan wdrażania na szczeblu krajowym	41
Załącznik 4:	Dodatek PL – Rozdział krajowy POLSKA	43
Załącznik 5:	Dodatek PL – Krajowe punkty kontaktowe POLSKA	49
Załącznik 6:	Dodatek PL – Lista dystrybucji POLSKA	51

1. WPROWADZENIE

1.1. Uzasadnienie OAT¹

- 1.1.1. Lotnictwo wojskowe i inne statki powietrzne lotnictwa państwowego wymagają umiejętności i zdolności w odniesieniu do załóg statków powietrznych, ATM, personelu obrony powietrznej oraz organizacji wykraczających poza zakres lotnictwa cywilnego.
- 1.1.2. Aby osiągnąć i utrzymać poziom gotowości i sprawności określony dla tych umiejętności i zdolności należy prowadzić działania lotnicze, które nie są objęte zasadami i procedurami określonymi przez ICAO dla lotów GAT lub rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012². Przykładami takich działań lotniczych są: tankowanie w powietrzu, loty grupowe, lotnicze manewry bojowe.
- 1.1.3. OAT to status ułatwiający loty wojskowych i innych państwowych statków powietrznych³, dla których zasady GAT nie mają zastosowania w zakresie zapewniania przepisów, regulacji i wsparcia ATM, koniecznych do umożliwienia wykonania zadania z powodzeniem.
- 1.1.4. OAT umożliwia spełnienie pełnego zakresu wymagań związanych z zadaniami szkoleniowymi i operacyjnymi oraz wykorzystanie możliwości statków powietrznych, jak również osiągnięcie oczekiwanego poziomu gotowości i biegłości.

1.2. Zakres regulacji OAT

- 1.2.1. Implementacja jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES) oraz przyszłych rozwiązań i technologii ATM opracowanych w ramach programu badawczego europejskiego systemu ATM (SESAR) ma na celu bezpieczne, wydajne i skuteczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej w celu zaspokojenia potrzeb jej cywilnych oraz wojskowych użytkowników.
- 1.2.2. Co więcej, celem SES jest utworzenie ogólnoeuropejskiej przestrzeni powietrznej, niezależnej od granic państwowych, w celu spełnienia przewidywanych przyszłych wymagań związanych z bezpieczeństwem, pojemnością, wydajnością i poprawą warunków środowiskowych.
- 1.2.3. Istniejące na całym świecie zagrożenia bezpieczeństwa oraz doświadczenia wyniesione z wielonarodowych operacji wojskowych wykazały potrzebę opracowania

¹ Definicja OAT, zatwierdzona przez PC9, znajduje się w załączniku 2.

² Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010.

³ Definicja państwowego statku powietrznego znajduje się w załączniku 2.

niezawodnych i solidnych regulacji OAT w skali ogólnoeuropejskiej oraz struktur, które skutecznie wspomogą lotnictwo wojskowe oraz inne lotnictwo państwowe.

- 1.2.4. Aby odpowiednio usprawnić OAT i jego sprzężenie z GAT w środowisku SES, państwa członkowskie EUROCONTROL powinny zadbać o zharmonizowanie i unormowanie odpowiednich krajowych przepisów OAT na poziomie ECAC i dlatego państwa członkowskie oczekiwały od Agencji opracowania odpowiednich specyfikacji.
- 1.2.5. Specyfikacja EUROCONTROL dotycząca ujednoczonych zasad dla OAT zgodnie z przepisami dla lotów wg wskazań przyrządów (IFR) w kontrolowanej przestrzeni powietrznej obszaru ECAC, jak wyszczególniono w tym dokumencie, spełnia to zapotrzebowanie i pozwala państwom członkowskim EUROCONTROL na osiągnięcie zamierzonej spójności w toku indywidualnej implementacji na szczeblu krajowym.
- 1.2.6. Dodatkowo specyfikacja ta jest zgodna z deklaracją państw członkowskich UE stanowiącą załącznik do rozporządzenia ramowego SES (EC 549/2004) oraz pomoże im w ułatwieniu cywilno–wojskowej koordynacji oraz ułatwi współpracę pomiędzy ich siłami zbrojnymi we wszystkich kwestiach związanych z ATM.
- 1.2.7. Implementacja na szczeblu krajowym zasad i procedur określonych w tym dokumencie zapewni harmonizację/standaryzację ruchu OAT – IFR w kontrolowanej przestrzeni powietrznej wszystkich państw, które zdecydowały się na wdrożenie EUROAT.
- 1.2.8. Jednakże, nadal będzie wymagane, aby wojskowe i inne państwowe statki powietrzne posiadały ważne zezwolenia dyplomatyczne na przekroczenie granic państwowych.

1.3. Metodologia EUROAT

- 1.3.1. Przepisy ICAO (SERA) regulujące GAT nie zapewniają ram prawnych, które odnosiłyby się do operacji lotniczych OAT. Wynikające z tego luki mają zostać uzupełnione dodatkowymi i/lub, jeżeli wymaga tego kontekst operacyjny, odrębnymi przepisami dla OAT.
- 1.3.2. W celu dostosowania OAT do standardowego zastosowania ogólnoeuropejskiego oraz do przyszłego środowiska SES, odpowiednie krajowe ustalenia w zakresie OAT powinny zostać zharmonizowane, w tym także odpowiednie relacje OAT-GAT.
- 1.3.3. Celem EUROAT jest zapewnienie ram prawnych dla lotów OAT-IFR w kontrolowanej przestrzeni powietrznej na skalę europejską i odpowiednie ułatwienie ustanowienia relacji pomiędzy OAT i GAT, przy jednoczesnym maksymalnym zmniejszeniu wpływu na wojskowe procedury operacyjne lub taktykę lotnictwa wojskowego.
- 1.3.4. Można to osiągnąć za pomocą przestrzegania 3 zasad:
 - i. wszędzie tam, gdzie to możliwe, będą stosowane te same definicje, zasady i procedury określone przez ICAO (SERA) dla lotów GAT⁴;

⁴ Odnosi się to do odstępstw, jakie Państwa mogły zgłosić do ICAO.

- ii. w niniejszym dokumencie wyszczególniono wymagane regulacje dla OAT, w uzupełnieniu do i/lub przepisów odbiegających od przepisów ICAO (SERA);
- iii. w przypadku, kiedy wymagania operacyjne dla lotu są niezgodne z którymś z powyższych, wymagania te powinny zostać spełnione przy zastosowaniu rezerwacji przestrzeni powietrznej (ARES⁵) o odpowiednim typie i wymiarze lub innych metod, które uznaje się za wystarczająco bezpieczne i są zatwierdzone przez odpowiednie władze krajowe.

1.3.5. Wytyczne dotyczące implementacji Specyfikacji EUROAT zawarto w załączniku 1.

1.3.6. W celu dodatkowego wsparcia właściwych relacji OAT-GAT, definicje i wyjaśnienia dotyczące operacji lotniczych OAT mieszczących się w ramach regulacyjnych tego dokumentu znajdują się w załączniku 2.

1.4. Sposoby zapisu

1.4.1. W trakcie implementacji na szczeblu krajowym EUROAT od państw członkowskich wymaga się, aby stosowały się do tych samych sposobów zapisu, które zostały zastosowane w EUROAT.

1.4.2. Wyszczególniony będzie tylko minimalny podzbiór "obowiązkowych" wymagań dotyczących poprawnego i ujednoliconego wdrażania Specyfikacji.

1.4.3. W ramach Specyfikacji elementy obowiązkowe będą jasno oddzielone od elementów nieobowiązkowych.

1.4.4. W Specyfikacji będą określone sposoby użycia m.in. czasownika "być" w czasie przyszłym i czasowników modalnych.

1.4.5. Przyjmuje się następujące znaczenie słów:

- i. **"będzie"** wskazuje na zdanie w Specyfikacji, z którym wymagana jest zgodność, aby mogło nastąpić wdrożenie Specyfikacji EUROCONTROL;
 - 1) w przypadku, kiedy Specyfikacje określają środki zapewniania zgodności, słowo to wskazuje na obligatoryjne spełnienie wymagań przez wszystkie systemy deklarujące zgodność ze Specyfikacją;
 - 2) wymagania te będą testowalne, a ich wdrażanie będzie podlegało audytowi;
- ii. **„powinno się"** wskazuje na rekomendację lub najlepszą praktykę, która w przypadku specyfikacji środków zapewniania zgodności (MoC), może być stosowana opcjonalnie we wszystkich systemach, co do których deklarowana jest zgodność ze Specyfikacją;
- iii. **„można"** wskazuje na element opcjonalny.

1.4.6. Każde zdanie odnoszące się do wymagań zawiera tylko jeden zwrot "będzie" lub "powinno się", nie oba na raz.

⁵ Definicja i szczegółowe wyjaśnienia znajdują się w Załączniku 2.

- 1.4.7. Należy unikać użycia zaprzeczeń w wymaganiach (np. zdania typu "nie będzie"), ponieważ takie stwierdzenia trudno sprawdzić i zatwierdzić.
- 1.4.8. Dodatkowo do powyższych, w niektórych przypadkach można zastosować inne sposoby zapisu.

ISTOTNA INFORMACJA DLA ZAŁÓG STATKÓW POWIETRZNYCH:

EUROAT został wdrożony w przestrzeni powietrznej państw, zgodnie z przepisami załącznika 3, jednakże państwa wprowadziły krajowe zmiany.

Dlatego też, załogi statków powietrznych powinny zapoznać się z treścią rozdziałów krajowych tych państw, nad którymi zamierzają wykonać lot, w celu zapewnienia odpowiedniej zgodności z przepisami.

2. SPECYFIKACJA EUROCONTROL DOTYCZĄCA ZASAD DLA LOTÓW OAT-IFR W OBSZARZE ECAC

2.1. Zastosowanie przepisów ruchu lotniczego ICAO

2.1.1. Jeżeli regulacje OAT zawarte w tym dokumencie nie wyszczególniają dodatków do i/lub odstępstw od przepisów ICAO i/lub SERA, loty OAT-IFR będą wykonywane zgodnie ze wszystkimi częściami załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym⁶ – Przepisy ruchu lotniczego, ICAO Doc 4444 oraz ICAO SUPPS – Doc 7030/4 i/lub rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012⁷.

2.1.2. Generalnie normy ICAO i/lub SERA nie są powtarzane w niniejszym dokumencie.

2.1.3. Zalecenie: Niniejszy rozdział powinien być czytany razem z rozdziałem 3, w którym zawarto wiele zasad dotyczących zapewniania ATS w odniesieniu do OAT, które także stosuje się w trakcie wykonywania lotów OAT-IFR.

2.2. Wymogi dotyczące lotu

2.2.1. Statek powietrzny i załoga lotnicza

2.2.1.1. Wszystkie statki powietrzne wykonujące loty operacyjne, zgodnie z zamierzonym zastosowaniem, będą spełniać warunki techniczne oraz będą wyposażone w pokładowe urządzenia, zgodnie z wytycznymi właściwych władz krajowych i podlegać będą nadzorowi tych władz.

2.2.1.2. Załogi statków powietrznych będą odpowiednio wykwalifikowane oraz wyposażone z uwagi na pełnione przez nie funkcje, zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi ustanowionymi przez państwo ich pochodzenia i pozostawać będą pod jego nadzorem.

2.2.1.3. Załogi statków powietrznych będą biegle posługiwać się językiem angielskim dla celów łączności, jak zdefiniowało państwo ich pochodzenia i pod jego nadzorem.

2.2.1.4. Załogi statków powietrznych będą spełniać wymagania dotyczące stanu zdrowia, jak zdefiniowało państwo ich pochodzenia i pod jego nadzorem.

2.2.2. Plan lotu

2.2.2.1. W trakcie wykonywania lotu OAT-IFR poza krajową przestrzenią powietrzną, plan lotu OAT-IFR w formacie zgodnym z formularzem planu lotu ICAO, będzie złożony zgodnie z wymaganiami ICAO w zakresie wypełniania planu lotu i, jeżeli to konieczne,

⁶ Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzona w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

⁷ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010.

dodatkowymi wymaganiami określonymi przez państwo i/lub FAB w przypadku wlotu do przestrzeni powietrznej lub wykonania lotu tranzytowego.

- 2.2.2.2. Specyficzne wymagania krajowe i warunki wypełniania planu lotu (zasady wprowadzania danych wymagają podania dni i dat złożenia, adresów itp.), których należy przestrzegać, będą publikowane w AIP lub MIL AIP i/lub rozdziałach dotyczących danego kraju w EUROAT.

2.3. Wykonywanie lotu

2.3.1. Pokładowy system zapobiegania kolizjom statków powietrznych (ACAS/TCAS)

- 2.3.1.1. Jeżeli pojedynczy statek powietrzny znajdujący się poza rezerwowaną przestrzenią powietrzną (ARES) jest wyposażony w ACAS/TCAS, to ma włączony ACAS/TCAS w trybie TA/RA.
- 2.3.1.2. Jeżeli statki powietrzne w standardowej formacji wojskowej są wyposażone w system ACAS/TCAS, to wyłącznie prowadzący statek powietrzny ma włączony ACAS/TCAS w trybie TA/RA. Niemniej jednak, statek powietrzny z włączonym trybem TA/RA ma również włączony transponder.
- 2.3.1.3. W przypadku, gdy warunki zadania wymagają nieużywania ACAS/TCAS, mają zastosowanie przepisy kraju, w którym wykonywany jest lot. W przypadku braku takich przepisów, niedozwolone są odstępstwa od przepisów pkt 2.3.1.1 lub pkt 2.3.1.2, o ile wcześniej nie otrzymano pozwolenia właściwej władzy krajowej.
- 2.3.1.4. Wymaga się od państw, aby wprowadziły swoje odpowiednie przepisy do odpowiednich rozdziałów EUROAT dotyczących danego państwa.

2.3.2. Łączność

- 2.3.2.1. Poza obowiązkiem utrzymywania dwustronnej łączności radiowej, jak określono stosownie do klasyfikacji przestrzeni powietrznej lub jak wskazał właściwy organ ATC, będzie utrzymany ciągły nasłuch na odpowiednich częstotliwościach alarmowych UHF i/lub VHF.

2.3.3. Nastawianie wysokościomierza

- 2.3.3.1. Nastawianie wysokościomierza na QNH lub QFE, jak określił właściwy organ ATC oraz zgodnie z ICAO Doc 4444 będzie stosowane przez statek powietrzny operujący na lub poniżej wysokości przejściowej (TA) oraz przez statek powietrzny zniżający się poniżej poziomu przejściowego (TL).
- 2.3.3.2. Standardowe ciśnienie atmosferyczne (np. 1013.2 hPa lub 29.92 w Hg) będzie stosowane przez statek powietrzny operujący na lub powyżej poziomu przejściowego oraz przez statek powietrzny wznoszący się ponad wysokość przejściową.

2.3.3.3. Do momentu ustalenia ujednoliconej wysokości przejściowej (TA)/poziomu przejściowego (TL) dla Europy, wysokości określone dla poszczególnych państw znajdują się w załączniku 4.

2.3.4. Ograniczenia prędkości

2.3.4.1. Poniżej FL 100 dowódca statku powietrznego zapewni, że statek powietrzny nie porusza się z prędkością przekraczającą 250 KIAS, o ile nie wystąpiła jedna lub więcej z następujących sytuacji:

- i. specyfikacje techniczne dla tego statku powietrznego wymagają dla bezpiecznego działania większej prędkości lotu;
- ii. operacyjne lub szkoleniowe wymagania wojskowe wskazują na konieczność wyższej prędkości;
- iii. wyższa prędkość jest dozwolona przez odpowiednią klasę przestrzeni powietrznej;
- iv. właściwy organ ATC zezwala na wyższą prędkość lotu;
- v. otrzymano specjalne pozwolenie od właściwej władzy krajowej dla konkretnego lotu.

2.3.4.2. Loty przy prędkości naddźwiękowej mogą być wykonywane wyłącznie w przypadku zezwolenia właściwej władzy krajowej, na indywidualną prośbę oraz zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi.

2.4. Loty grupowe

2.4.1. Ogólne zasady dotyczące lotów grupowych

2.4.1.1. Generalnie lot grupowy będzie rozpatrywany jako pojedynczy statek powietrzny pod względem nawigacji, składania meldunku pozycyjnego i zezwoleń wydanych przez ATC.

2.4.1.2. Odpowiedzialność za zapewnienie wystarczającej bezpiecznej odległości⁸ pomiędzy statkami powietrznymi tworzącymi formację spoczywa na liderze formacji oraz na poszczególnych dowódcach statków powietrznych we wszystkich fazach lotu, w tym podczas startu i lądowania, tworzenia formacji (Join-Up), rozdzielania formacji (Break-Up/Split) oraz we wszystkich fazach lotu po trasie.

2.4.1.3. W przypadku każdego zgłoszenia początkowego na nowej częstotliwości, lider formacji zawiadomi ATC, o locie grupowym oraz o liczbie statków powietrznych, które tworzą grupę (np. Callsign/Formation Flight of 4).

2.4.2. Bezpieczna odległość pomiędzy dwiema lub większą liczbą formacji

2.4.2.1. W przypadku, kiedy operacja lotnicza wymaga dwóch lub większej ilości lotów grupowych wykonywanych poniżej określonych dla lotów IFR minimów separacji

⁸ Definicja bezpiecznej odległości znajduje się w załączniku 2

pośród poszczególnymi lotami grupowymi, liderzy formacji będą odpowiedzialni za utrzymanie wystarczających bezpiecznych odległości pomiędzy poszczególnymi formacjami.

- 2.4.2.2. Odpowiedzialność ta będzie zaakceptowana przez odpowiednich liderów formacji poprzez komunikat MARSA⁹, zwalniający ATCO z odpowiedzialności za utrzymanie wyznaczonych minimów separacji IFR w odniesieniu do danych lotów grupowych.

2.4.3. Formacja standardowa

- 2.4.3.1. W standardowej formacji wojskowej odległość każdego statku powietrznego/elementu tej formacji od statku powietrznego prowadzącego nie będzie przekraczać wartości 1 NM w poziomie oraz 100 ft w pionie.
- 2.4.3.2. Tylko prowadzący statek powietrzny (lider formacji) ustawi kod transpondera zgodnie z poleceniem ATC¹⁰.

2.4.4. Formacja niestandardowa

- 2.4.4.1. Statki powietrzne/elementy lotu grupowego nie spełniające limitów odległości w poziomie i/lub pionie określonych w pkt 2.4.3.1 uznaje się za formację niestandardową.
- 2.4.4.2. W takim przypadku każdy prowadzący statek powietrzny lub, jeżeli także w ramach elementów formacji przekroczone są standardowe limity dla lotów grupowych, każdy pojedynczy statek powietrzny tej formacji ustawi kod transpondera zgodnie z poleceniem ATC.
- 2.4.4.3. Formacje niestandardowe należą do nietypowej działalności lotniczej, która będzie uprzednio skoordynowana przez lidera formacji z właściwym organem ATC w odpowiednim czasie przed odlotem.
- 2.4.4.4. Do ATC należy decyzja o wyrażeniu lub niewyrażeniu zgody na lot w formacji niestandardowej oraz określenie specjalnych warunków dotyczących wykonywania lotu w formacji niestandardowej.
- 2.4.4.5. W przypadku, kiedy istnieją szczególne krajowe zasady lub procedury lub ustanowiony jest organ zatwierdzający w odniesieniu do lotów w formacji niestandardowej, będą one wyszczególnione przez odpowiednie państwa w poświęconym im rozdziale.

2.4.5. Odlot formacji niestandardowej

- 2.4.5.1. Zawsze, gdy występuje okoliczność, wymagająca szczególnego wsparcia i koordynacji ATC przy odlocie formacji (np. odlot w łańcuszku radiolokacyjnym – radar trail), która nie jest uwzględniona w odpowiednich lokalnych procedurach danego lotniska, uznaje się to za odlot formacji niestandardowej.

⁹ Definicja MARSA znajduje się w załączniku 2.

¹⁰ Lub postąpi zgodnie z równoważnymi procedurami określonymi dla wykorzystania Modu S.

- 2.4.5.2. W takim przypadku lider formacji zgłasza wymagania dotyczące odlotu formacji niestandardowej oraz koordynuje je z właściwym organem ATC przed odlotem.
- 2.4.5.3. Do ATC należy decyzja o wyrażeniu lub niewyrażeniu zgody na odlot formacji niestandardowej oraz określenie specjalnych warunków dotyczących jego wykonania.

2.4.6. Tworzenie formacji (procedura Join-Up)

- 2.4.6.1. Podczas zapewniania kontroli przez ATCO dla tworzenia formacji (Join-Up), ATCO zastosuje standardowe kryteria dotyczące separacji pomiędzy poszczególnymi statkami powietrznymi, które mają zamiar dołączyć do ugrupowania, do momentu, kiedy lider formacji przejmie odpowiedzialność za utrzymanie wystarczającej bezpiecznej odległości pomiędzy tymi statkami powietrznymi.
- 2.4.6.2. Kiedy pozwala na to bezpieczeństwo, lider formacji potwierdzi przejęcie odpowiedzialności za utrzymanie bezpiecznej odległości pomiędzy jego statkiem powietrznym, statkami powietrznymi prowadzonymi oraz dołączającym statkiem powietrznym poprzez komunikat "MARSA", po czym ATC przekaże odpowiedzialność za dołączający statek powietrzny liderowi formacji.

2.4.7. Rozdzielenie formacji (procedura Break-Up/Split)

- 2.4.7.1. Za wyjątkiem sytuacji awaryjnej, rozdzielenie formacji będzie mieć miejsce tylko po uprzednim zaplanowaniu, przy wcześniejszej koordynacji i zgodzie ATC.
- 2.4.7.2. Przed zaplanowanym wykonaniem rozdzielenia, lider formacji poinformuje ATC, czy podział ugrupowania następuje na pojedyncze statki powietrzne czy elementy.
- 2.4.7.3. Lider formacji poinformuje ATC o zamierzonej sekwencji wykonania rozdzielenia przez statki powietrzne/elementy ugrupowania, znakach wywoławczych (callsign) oraz pozycji tych statków powietrznych/elementów w stosunku do prowadzącego statku powietrznego.
- 2.4.7.4. Statki powietrzne/elementy otrzymają oddzielne zezwolenia i kody transpondera od ATC.
- 2.4.7.5. W momencie wydania przez ATC polecenia do wykonania rozdzielenia formacji przez odpowiedni statek powietrzny/element, statek powietrzny/element ten przestaje być częścią poprzedniego lotu grupowego i będzie przestrzegać dalszych wytycznych wydawanych przez ATC.
- 2.4.7.6. Jednakże, ATC przyjmuje odpowiedzialność wyłącznie za separacje pomiędzy statkami powietrznymi/elementami, które wykonują rozdzielenie po uprzednim ustaleniu minimów separacyjnych. Do tego czasu za utrzymanie odpowiednich bezpiecznych odległości odpowiedzialny jest indywidualnie dowódca statku powietrznego/lider elementu.

2.4.8. Utrata łączności w locie grupowym

- 2.4.8.1. Dla formacji, której uczestnik doświadczy utraty całkowitej łączności, zastosuje się procedury opracowane dla takiego przypadku w ramach Standardowych Procedur Operacyjnych (SOP) przez właściwe władze krajowe.
- 2.4.8.2. Jeżeli SOP wymaga odstępstwa od otrzymanego zezwolenia, lider formacji lub pilot statku powietrznego z działającą radiostacją poinformuje o tym organ ATC i zwróci się z prośbą o inne zezwolenie.
- 2.4.8.3. W przypadku, kiedy całkowita utrata łączności dotyczy wszystkich statków powietrznych formacji, lider formacji zapewni zgodność z podstawowymi procedurami ICAO w razie utraty łączności¹¹.
- 2.4.8.4. W przypadku, gdy rozdzielenie formacji jest wymagane w celu bezpiecznego podejścia i lądowania statku powietrznego, wszystkie statki powietrzne lub lider elementu prowadzącego formację ustawią kod transpondera 7600 w Mod 3¹² zaraz po rozpoczęciu rozdzielania przez lidera formacji i kontynuować będą zapewnianie zgodności z podstawowymi procedurami ICAO w razie utraty łączności.

2.4.9. Zgubienie skrzydłowego/prowadzącego (procedura Lost-Wingman)

- 2.4.9.1. W przypadku zgubienia skrzydłowego/prowadzącego (Lost-Wingman), dla bezpieczeństwa lotu konieczna jest początkowa bezpieczna odległość pomiędzy statkami powietrznymi w celu uniknięcia potencjalnych kolizji w powietrzu. Dlatego każdy skrzydłowy tracący widoczność/kontakt ze statkiem powietrznym lecącym przed nim lub niemogący utrzymać formacji z innych powodów, natychmiast zastosuje się do procedur odpowiednich dla takiej pozycji lotu, przechodząc na lot według wskazań przyrządów i wznawiając własną nawigację.
- 2.4.9.2. **UWAGA:** Niezależnie od krajowych procedur Lost-Wingman, wykonanie ich może spowodować utratę minimalnych separacji dla lotów IFR w stosunku do pozostałego ruchu lotniczego i stanowi sytuację awaryjną dla ATC.
- 2.4.9.3. **Zalecenie:** W celu natychmiastowego powiadomienia ATC i umożliwienia bezpiecznego rozwiązania potencjalnych konfliktów bez zbędnej zwłoki, oprócz odpowiedniej procedury Lost-Wingman, powinno się wykonać następujące czynności:
- i. lider formacji włącza kod transpondera EMERGENCY i możliwie najszybciej informuje właściwy organ ATC;

¹¹ Dla regionu ICAO EUR stosowany będzie ICAO Doc 7030.

¹² Lub postąpi zgodnie z równoważnymi procedurami określonymi dla wykorzystania Modu S.

- ii. każdy dowódca statku powietrznego wykonujący procedurę Lost-Wingman możliwie najszybciej ustawia kod transpondera według poleceń odpowiedniego organu ATC.

2.5. Loty w rezerwowanej przestrzeni powietrznej (ARES¹³)

2.5.1. Loty w ARES

- 2.5.1.1. Loty odbywające się w aktywnej przestrzeni ARES, która stanowi część opublikowanej struktury przestrzeni powietrznej, jak CBA, TSA, TRA lub innej strefy o ograniczonym ruchu lotniczym, będą wykonywane zgodnie z krajowymi przepisami i procedurami operacyjnymi odpowiednimi dla danego obszaru, z wyłączeniem statków powietrznych wykonujących lot tranzytowy przez ARES przy zezwoleniu ATC.

2.5.2. Wewnętrzne separacje lotów w ARES

- 2.5.2.1. W każdej aktywnej przestrzeni ARES za utrzymanie wystarczającej bezpiecznej odległości pomiędzy wszystkimi uczestniczącymi statkami powietrznymi odpowiedzialna będzie Wojskowa Jednostka Kontrolująca¹⁴ lub lider misji/formacji oraz poszczególni dowódcy statków powietrznych. W drugim przypadku, o zaakceptowaniu przejęcia odpowiedzialności należy powiadomić właściwy organ ATC za pomocą komunikatu "MARSA"¹⁵.

2.5.3. Zewnętrzne separacje lotów w ARES

- 2.5.3.1. W czasie lotu w ARES, lider misji/formacji oraz poszczególni dowódcy statków powietrznych zapewnią zgodność z odpowiednimi przepisami krajowymi w odniesieniu do obowiązkowych odległości/buforów bezpieczeństwa w kierunku granic ARES.

2.6. Loty obrony powietrznej

2.6.1. Władza wykonawcza

- 2.6.1.1. Narodowa obrona powietrzna i ochrona przestrzeni powietrznej znajdują się pod suwerenną władzą danego państwa.
- 2.6.1.2. Zalecenie: Wynikające z tego loty obrony powietrznej powinny być realizowane w oparciu o zalecenia ICAO oraz krajowe zasady i ustalenia.

2.6.2. Przechwycony statek powietrzny

- 2.6.2.1. Dowódca przechwyconego statku powietrznego zastosuje się do odpowiednich norm ICAO.

¹³ Definicja ARES znajduje się w Załączniku 2

¹⁴ Definicja znajduje się w rozdziale "Wojskowa Jednostka Kontrolująca" w Załączniku 2.

¹⁵ Definicja MARSA znajduje się w Załączniku 2.

2.7. Zdarzenia nietypowe

2.7.1. Zbliżenie statków powietrznych (AIRPROX)

- 2.7.1.1. Dowódca statku powietrznego nada komunikat AIRPROX, natychmiast po jego wystąpieniu, do odpowiedniego organu ATC za pomocą dostępnych środków łączności.
- 2.7.1.2. Dowódca statku powietrznego złoży dodatkowo raport o każdym AIRPROX wraz ze wszystkimi dostępnymi faktami do właściwej władzy możliwie najszybciej po lądowaniu, za pomocą odpowiednich krajowych zasad raportowania.

2.7.2. Start/lądowanie awaryjne

- 2.7.2.1. W przypadku zgłoszenia do ATC użycia aerofinisera, dowódca statku powietrznego użyje jasnego słownictwa dotyczącego typu aerofinisera (lina lub blokada) oraz wymaganego rodzaju wyhamowania (koniec podejścia lub odlotu).

2.7.3. Sytuacja awaryjna w powietrzu

- 2.7.3.1. **Zalecenie:** W odniesieniu do każdej nietypowej okoliczności załoga zawsze powinna stosować się do następującego zalecenia: prowadzić statek powietrzny, analizować sytuację, przedsięwziąć odpowiednie czynności oraz informować organ ATC, kiedy to możliwe.
- 2.7.3.2. W zależności od charakteru sytuacji należy ustawić kod transpondera 7700¹⁶ w Mod 3/A oraz przekazać plan działania do organu ATC, gdy został określony.

2.7.4. Nieplanowany powrót z uzbrojeniem

- 2.7.4.1. Przed lądowaniem statku powietrznego z uzbrojeniem lub bronią ćwiczebną na każdym wojskowym lub cywilnym lotnisku¹⁷, gdzie nieznane są lokalne procedury postępowania, dowódca statku powietrznego odpowiednio poinformuje o zaistniałych okolicznościach organ ATC.
- 2.7.4.2. Po wylądowaniu dowódca statku powietrznego poprosi o instrukcje dotyczące kołowania do wyznaczonego do tego celu obszaru bezpiecznego postoju oraz unikać będzie kołowania w miejsce bądź położenie zagrażające personelowi lub wyposażeniu.
- 2.7.4.3. Przed opuszczeniem statku powietrznego dowódca upewni się, co do świadomości personelu naziemnego w zakresie uzbrojenia znajdującego się na pokładzie i co do kwalifikacji personelu w dziedzinie obsługi uzbrojenia.

¹⁶ Lub postąpi zgodnie z równoważnymi procedurami określonymi dla wykorzystania Modu S.

¹⁷ Nieplanowane lądowanie uzbrojonego statku powietrznego na lotnisku cywilnym można rozważyć tylko, jeżeli sytuacja alarmowa wymaga natychmiastowego lądowania tego statku powietrznego.

2.7.4.4. Jeżeli to konieczne, dowódca statku powietrznego poprosi o pomoc ze strony najbliższej odpowiedniej bazy wojskowej i zapewni, że zostaną podjęte odpowiednie środki w celu ochrony statku powietrznego do czasu przejścia go przez wykwalifikowany personel.

2.7.5. Procedura w przypadku utraty łączności radiowej (NORDO)

2.7.5.1. W przypadku utraty łączności radiowej dowódca statku powietrznego zapewni zgodność z odpowiednimi procedurami ICAO dotyczącymi utraty łączności radiowej¹⁸ i będzie znał dodatkowe krajowe procedury wyszczególnione w Załączniku 4.

3. SPECYFIKACJE EUROCONTROL DOTYCZĄCE ZASAD ZAPEWNIANIA SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO (ATS) DLA OAT W OBSZARZE ECAC

3.1. Stosowanie norm ICAO w zapewnianiu służb ruchu lotniczego dla OAT

3.1.1. Jeżeli regulacje OAT zawarte w niniejszym dokumencie nie wymagają dodatków do i/lub odstępstw od przepisów ICAO i/lub SERA, służby ruchu lotniczego (ATS) będą zapewniane dla lotów OAT-IFR zgodnie ze wszystkimi częściami Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – Służby ruchu lotniczego, ICAO Doc 4444 oraz ICAO SUPPS – Doc 7030 i/lub rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012¹⁹.

3.1.2. Generalnie normy ICAO i/lub SERA nie są powtarzane w niniejszym dokumencie.

3.1.3. Zalecenie: Niniejszy rozdział powinien być czytany razem z rozdziałem 2, w którym zawarto wiele zasad dotyczących OAT-IFR, które mają zastosowanie również w zapewnianiu ATS dla OAT.

3.2. Wymogi dotyczące zapewniania ATS dla OAT

3.2.1. Personel ATS

3.2.1.1. Personel ATS będzie wyszkolony i wykwalifikowany tak, aby zapewnić ATS dla lotów OAT-IFR zgodnie z krajowymi przepisami i powinien wykazywać zgodność z ESARR 5.

3.3. Zapewnianie ATS

3.3.1. Kontroler ruchu lotniczego (ATCO)

¹⁸ Dla regionu ICAO EUR stosowany będzie ICAO Doc 7030.

¹⁹ Rozporządzenie wykonawcze komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010.

3.3.1.1. Kontrola ruchu lotniczego i inne odpowiednie służby ruchu lotniczego (ATS) będą zapewniane przez kontrolera ruchu lotniczego (ATCO) w odniesieniu do OAT-IFR zgodnie z krajowymi przepisami i regulacjami zawartymi w EUROAT.

3.3.1.2. Jednakże, zgodnie z odpowiednimi krajowymi przepisami, państwa mogą wybrać personel z innych organizacji niż wyznaczone służby ruchu lotniczego (np. krajowa obrona powietrzna), odpowiednio wykwalifikowany do zapewniania służb dla lotów OAT-IFR.

3.3.2. Łączność

3.3.2.1. Oprócz dwustronnej łączności radiowej UHF i/lub VHF, właściwa instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej będzie prowadziła ciągły nasłuch na odpowiednich częstotliwościach alarmowych UHF i/lub VHF w taki sposób, aby ATCO bez zbędnej zwłoki był poinformowany o nadawaniu transmisji na częstotliwościach alarmowych w jego obszarze odpowiedzialności.

3.3.2.2. Pokrycie UHF oraz separacja międzykanałowa VHF będą zgodne z ustaleniami zatwierdzonymi na szczelbu europejskim i/lub krajowym.

3.4. Loty grupowe

3.4.1. Separacja od pozostałego ruchu lotniczego

3.4.1.1. ATCO będzie separować formację znajdującą się pod jego kontrolą od pozostałego ruchu lotniczego, w celu zapewnienia, że wymagane minima separacji nie zostały naruszone.

3.4.2. Formacja standardowa

3.4.2.1. W formacji standardowej odległość każdego statku powietrznego/elementu tej formacji od statku powietrznego prowadzącego nie będzie przekraczać wartości 1 NM w poziomie oraz 100 ft w pionie.

3.4.2.2. Tylko prowadzący statek powietrzny (lider formacji) włączy kod transpondera zgodnie z poleceniem ATC²⁰.

3.4.2.3. Aby zapewnić, że minimalna separacja pozioma pomiędzy wszystkimi statkami powietrznymi tworzącymi formację standardową, a pozostałym ruchem lotniczym nie została naruszona, ATCO powinien zwiększyć o 1 NM minimalną wymaganą separację pomiędzy statkiem powietrznym w formacji z włączonym transponderem, a pozostałym ruchem lotniczym²¹.

²⁰ Lub postąpi zgodnie z równoważnymi procedurami określonymi dla wykorzystania Modu S.

²¹ Dalsze wyjaśnienia znajdują się w załączniku 2.

3.4.2.4. Minimalna separacja pionowa, która powinna być zastosowana, zależy od odpowiednich krajowych i/lub operacyjnych przepisów w stosunku do danej przestrzeni powietrznej (np. RVSM).

3.4.3. Formacja niestandardowa

3.4.3.1. W każdej sytuacji, kiedy statek powietrzny i/lub elementy formacji znajdują się poza poziomymi i/lub pionowymi granicami określonymi w pkt 3.4.2.1, uznawane są za formację niestandardową. W takim przypadku ATCO może wybrać kody/ustawienia transpondera i polecić każdemu statkowi powietrznemu i/lub elementowi znajdującemu się poza granicami standardowej formacji wojskowej nadawanie squawk odpowiednio.

3.4.4. Start i lądowanie formacji²²

3.4.4.1. Start i lądowanie statku powietrznego wykonującego lot w formacji będzie traktowane przez ATC w taki sam sposób, jak start i lądowanie pojedynczego statku powietrznego.

3.4.4.2. Wymagane odstępy czasowe/odległościowe pomiędzy elementami lub poszczególnymi statkami powietrznymi wykonującymi lot w formacji są określone przez lidera formacji i to on/ona powiadomi ATC o wielkości tych odstępów.

3.4.4.3. Lider formacji będzie odpowiedzialny za utrzymanie bezpiecznej odległości pomiędzy elementami/statkami powietrznymi wykonującymi start lub lądowanie w formacji.

3.4.5. Tworzenie formacji (procedura Join-Up)

3.4.5.1. ATCO kontrolujący tworzenie formacji (Join-Up) zapewni odpowiednią separację do czasu, kiedy lider formacji potwierdzi swoją gotowość do przejęcia odpowiedzialności za utrzymanie bezpiecznej odległości pomiędzy jego statkiem powietrznym, statkami powietrznymi tworzącymi formację oraz statkiem powietrznym dołączającym, poprzez nadanie komunikatu „MARSA”.

3.4.6. Rozdzielenie formacji (procedura Break-Up/Split)²³

3.4.6.1. Zalecenie: Kiedy to możliwe, ATCO powinien ustalić w porozumieniu z liderem formacji, kiedy powinno rozpocząć się rozdzielenie formacji (Break-Up/Split), procedurę postępowania oraz kolejność startu statków powietrznych.

3.4.6.2. Po tym, jak lider formacji zadeklaruje gotowość do rozdzielenia formacji (Break-Up/Split), ATCO powinien poinstruować lidera formacji, kiedy procedura rozdzielenia formacji (Break-Up/Split) ma zostać rozpoczęta oraz w zakresie metody, która zostanie zastosowana.

3.4.6.3. Lider formacji będzie odpowiedzialny za utrzymanie bezpiecznej odległości pomiędzy statkami powietrznymi tworzącymi formację do momentu, kiedy zostanie zapewniona

²² Dalsze wyjaśnienia znajdują się w Załączniku 2.

²³ Dalsze wyjaśnienia znajdują się w Załączniku 2.

standardowa separacja ATC pomiędzy poszczególnymi statkami powietrznymi/elementami.

3.4.6.4. ATCO wyda oddzielne zezwolenia dla lotu po trasie, w tym kody transpondera dla poszczególnych statków powietrznych/elementów zgodnie z jego uznaniem, po rozpoczęciu rozdzielania formacji (Break-Up/Split).

3.4.7. Zgubienie skrzydłowego/prowadzącego (procedura Lost-Wingman)

3.4.7.1. W przypadku zastosowania przez formację procedury Lost-Wingman, ATCO udzieli pomocy wyłącznie na żądanie. Indywidualne zezwolenia ATC będą wydawane przez ATCO po indywidualnej identyfikacji statków powietrznych/elementów.

3.4.7.2. Jednakże, ATCO zapewniający ATS dla formacji wykonującej procedurę Lost-Wingman podejmie odpowiednie działania w celu przeciwdziałania potencjalnemu ryzyku, że wykonanie procedury Lost-Wingman mogłoby wpłynąć na sąsiadujący statek powietrzny. Działania te obejmują powiadomienie każdego ATCO zapewniającego ATS dla sąsiadujących statków powietrznych.

3.5. Loty w rezerwowanej przestrzeni powietrznej (ARES)²⁴

3.5.1. Wewnętrzne separacje lotów w ARES

3.5.1.1. ATCO zastosuje wyznaczone minima separacji pomiędzy statkami powietrznymi/formacjami wlatującymi do strefy ARES do czasu, kiedy dowódca lotu/misji w ARES potwierdzi swoją gotowość do przejęcia odpowiedzialności za utrzymanie wystarczających bezpiecznych odległości pomiędzy statkami powietrznymi w ARES poprzez nadanie komunikatu "MARSA".

3.5.2. Zewnętrzne separacje lotów w ARES

3.5.2.1. W celu utrzymania wyznaczonych minimów separacji, ATCO zapewni, że statki powietrzne działające pod jego/jej kontrolą poza aktywowaną przestrzenią ARES utrzymują odpowiednią odległość od jej granic, jak wyszczególniono w odpowiednich przepisach krajowych.

3.5.2.2. W celu zapewnienia zgodności statków powietrznych działających w przestrzeni ARES z krajowymi wymaganiami dotyczącymi odległości/buforów bezpieczeństwa w stosunku do granic ARES, ATCO będzie działać zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi.

3.6. Zdarzenia nietypowe

3.6.1. Zbliżenie statków powietrznych (AIRPROX)

²⁴ Definicja ARES znajduje się w Załączniku 2.

- 3.6.1.1. ATCO złoży raport AIRPROX, natychmiast po wystąpieniu AIRPROX lub po otrzymaniu informacji od dowódcy statku powietrznego, do właściwych władz za pomocą odpowiednich krajowych schematów powiadamiania.

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

ZAŁĄCZNIKI EUROAT

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Załącznik 1: Wytyczne dotyczące wdrażania EUROAT

1. OBSZAR ZASTOSOWANIA

- 1.1. EUROAT będzie miał zastosowanie do wszystkich statków powietrznych wykonujących loty OAT-IFR oraz służb ruchu lotniczego (ATS) zapewniających ATC dla OAT-IFR w kontrolowanej przestrzeni powietrznej wszystkich państw członkowskich ECAC, które wprowadziły EUROAT oraz na obszarze państw nie będących członkami EUROCONTROL/ECAC, które zawarły odpowiednie porozumienia z EUROCONTROL.
- 1.2. Ograniczenia poszczególnych krajów mogą wymagać odstępstw od EUROAT w obszarze suwerennej przestrzeni powietrznej danych państw. Odstępstwa te będą wymienione w rozdziałach dotyczących poszczególnych krajów w załączniku 4, jako dodatek do obowiązkowo publikowanych informacji.

2. MOŻLIWOŚCI IMPLEMENTACJI

2.1. Państwa nie posiadające przepisów dotyczących OAT poza wydzieloną przestrzenią powietrzną

- 2.1.1. Państwa poddadzą analizie, czy ich najwyższej rangi przepisy prawne dotyczące ruchu lotniczego pozwalają na ustanowienie, w uzupełnieniu do GAT, przepisów dla OAT poza wydzieloną przestrzenią powietrzną, z uwzględnieniem specyficznych wymagań dla ruchu lotniczego wojskowych lub innych państwowych statków powietrznych.
- 2.1.2. Jeżeli tak, należy przejść do pkt 2.1.5.
- 2.1.3. Jeżeli nie, państwa sprawdzą, czy odpowiednia zmiana ich najwyższej rangi przepisów prawnych dotyczących ruchu lotniczego byłaby możliwa na rzecz ogólnoeuropejskiej harmonizacji jak np. uzgodniły państwa członkowskie UE w rozporządzeniu ramowym SES (WE 549/2004) wraz z ich oświadczeniem w sprawie wzmocnienia cywilno-wojskowej współpracy oraz ułatwienia współpracy pomiędzy ich siłami zbrojnymi we wszystkich kwestiach związanych z ATM. Jeżeli tak, należy przejść do pkt 2.1.5.
- 2.1.4. Jeżeli odpowiednia zmiana właściwych przepisów krajowych nie jest możliwa, państwa powinny zgłosić do EUROCONTROL, że nie ma możliwości implementacji EUROAT

wewnątrz ich suwerennej przestrzeni powietrznej oraz, że wykonywanie lotów i korzystanie ze służb ruchu lotniczego będzie możliwe wyłącznie zgodnie z odpowiednimi przepisami ICAO i/lub przepisami krajowymi dla GAT w trakcie wykonywania lotów wojskowych lub innych państwowych statków powietrznych wewnątrz ich suwerennej przestrzeni powietrznej.

2.1.5. Jeżeli odpowiednia zmiana właściwych przepisów krajowych jest możliwa lub nie jest konieczna, państwa powinny rozważyć implementację wszystkich regulacji EUROAT i odpowiednio powiadomić EUROCONTROL.

2.1.6. Jeżeli z powodu szczególnych ograniczeń krajowych nie wszystkie zalecenia EUROAT mogą być wdrożone, państwa powinny wyszczególnić wszystkie odstępstwa w swoim krajowym rozdziale EUROAT i przekazać ten rozdział do EUROCONTROL w celu publikacji w EUROAT przed implementacją.

2.2. Państwa posiadające przepisy dotyczące OAT poza wydzieloną przestrzenią powietrzną

2.1.7. Jeżeli krajowe przepisy OAT już istnieją, państwa powinny porównać przepisy EUROAT z istniejącymi zasadami, regulacjami i procedurami.

2.1.8. Jeżeli w wyniku porównania krajowych przepisów OAT oraz EUROAT okaże się, że wszystkie przepisy są identyczne i nie istnieją odstępstwa na szczeblu krajowym, można uznać, że państwo zaimplementowało EUROAT i zgłosi to odpowiednio do EUROCONTROL wraz z dostarczeniem obowiązkowego rozdziału dotyczącego przepisów krajowych, jak wyszczególniono w EUROAT (np. poziom przejściowy).

2.1.9. W przypadku, kiedy istnieją różnice pomiędzy przepisami krajowymi i EUROAT, państwa powinny zbadać, czy odpowiednia zmiana w ich bieżących krajowych przepisach OAT byłaby możliwa dla dobra ogólnoeuropejskiej harmonizacji jak np. uzgodniły państwa członkowskie UE w rozporządzeniu ramowym SES (WE 549/2004) wraz z ich oświadczeniem w sprawie wzmocnienia cywilno-wojskowej współpracy oraz ułatwienia współpracy pomiędzy ich siłami zbrojnymi we wszystkich kwestiach związanych z ATM.

2.1.10. Jeżeli z powodu szczególnych ograniczeń krajowych nie będzie to możliwe, państwa powinny wyszczególnić wszystkie odstępstwa w swoim krajowym rozdziale EUROAT i przekazać ten rozdział do EUROCONTROL w celu publikacji w EUROAT przed implementacją.

2.1.11. Stan implementacji na szczeblu krajowym zawarty w załączniku 3 wskazuje na obszary aktualnego zastosowania EUROAT w Europie.

3. WYMAGANIA DOTYCZĄCE IMPLEMENTACJI

3.1. W celu przygotowania implementacji EUROAT, państwo powinno przekazać swój krajowy rozdział (załącznik 4, Dodatek "Państwo"), krajowy punkt kontaktowy

(załącznik 5, Dodatek "Państwo"), właściwą krajową listę dystrybucji (część załącznika 6) i musi oficjalnie zgłosić do EUROCONTROL datę krajowego wdrożenia EUROAT.

- 3.2. Co więcej, powinny zostać zawarte porozumienia (LoA) pomiędzy przygranicznymi organami ATC w państwach sąsiadujących, aby odpowiednio zapewnić ogólnie przyjęte zrozumienie treści EUROAT oraz procedur ATC pomiędzy granicami.

4. TERMINY IMPLEMENTACJI

- 4.1. Terminy indywidualnej implementacji EUROAT na szczeblu krajowym będą zależały wyłącznie od przekazanych przez państwa odpowiednich raportów do EUROCONTROL.
- 4.2. Celem jest powszechna implementacja w całej Europie w okresie od 9 miesięcy do 1 roku po opublikowaniu wydania przedimplementacyjnego EUROAT. Proponowany termin wstępnej implementacji EUROAT zostanie przekazany w odpowiednim czasie wszystkim organom krajowym wymienionym w załączniku 5.
- 4.3. W odpowiedzi państwa powinny oficjalnie zadeklarować do EUROCONTROL zgodę lub jej brak dotyczącą terminu wstępnej implementacji.
- 4.4. W stosunku do państw, które nie są w stanie przyjąć wstępnego terminu implementacji, EUROCONTROL oczekuje zgłoszenia w odpowiednim czasie indywidualnej oficjalnej deklaracji dotyczącej implementacji EUROAT na szczeblu krajowym.
- 4.5. Po otrzymaniu dalszych terminów implementacji EUROAT przez poszczególne kraje, EUROCONTROL wprowadzi odpowiednie zmiany do załącznika 3 (status implementacji na szczeblu krajowym) EUROAT i poinformuje o tym państwa zgodnie z listą dystrybucji (załącznik 6).
- 4.6. Jednakże, użytkownicy przestrzeni powietrznej OAT powinni wiedzieć, że od daty implementacji EUROAT w danym państwie, wszystkie przepisy EUROAT, w tym odpowiednie rozdziały krajowe, są wiążące w obszarze suwerennej przestrzeni powietrznej tych państw, niezależnie od stanu implementacji EUROAT dla państwa pochodzenia indywidualnego użytkownika przestrzeni powietrznej.

5. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA IMPLEMENTACJĘ

- 5.1. Odpowiedzialność za implementację EUROAT na szczeblu krajowym spoczywa na poszczególnych państwach.
- 5.2. Państwa powinny wskazać EUROCONTROL krajowe organy wojskowe i cywilne, które są odpowiedzialne za zapewnienie implementacji EUROAT na szczeblu krajowym, w ramach ich wkładu w załącznik 5.

6. ZGODNOŚĆ IMPLEMENTACJI I NADZÓR

- 6.1. Krajowy organ zajmujący się ogólnym krajowym nadzorem i kontrolą zgodności z EUROAT powinien zostać jasno wskazany przez państwa do EUROCONTROL i powinien działać jako główny krajowy punkt kontaktowy do spraw EUROAT.
- 6.2. Ten organ krajowy zostanie przedstawiony w załączniku 5.

7. SPOSOBY SPEŁNIANIA WYMAGAŃ

- 7.1. Uznaje się, że państwa, które oficjalnie zadeklarowały wdrożenie EUROAT, zapewniły całkowitą zgodność ze wszystkimi przepisami EUROAT, z wyjątkiem odstępstw wymienionych w ich rozdziałach krajowych.
- 7.2. W celu zapewnienia zgodności przepisów z EUROAT, państwa powinny wybrać jedną z 3 poniższych opcji.
 - 7.2.1. Zadeklarowanie EUROAT, jako zbiór krajowych ram prawnych dla OAT-IFR i, jeżeli jest wymagane, wyszczególnienie krajowych różnic w odpowiednim rozdziale dotyczącym danego kraju oraz usunięcie wcześniej istniejących przepisów krajowych.
 - 7.2.2. Zmiana i/lub uzupełnienie istniejących przepisów krajowych tak, aby odpowiednio odzwierciedlały regulacje EUROAT w możliwie największym stopniu i wyszczególnienie pozostałych różnic w odpowiednim rozdziale dotyczącym danego kraju.
 - 7.2.3. Porównanie istniejących krajowych przepisów z regulacjami EUROAT, rozpoznanie wszystkich identycznych przepisów i wyszczególnienie pozostałych różnic w odpowiednim rozdziale dotyczącym danego kraju.
- 7.3. W celu zapewnienia, że funkcjonowanie odpowiedniego personelu pozostaje zgodne z regulacjami EUROAT we wszystkich państwach, w których wdrożono EUROAT, państwa powinny podjąć następujące działania.
 - 7.3.1. Zapewnienie poprzez odpowiednie informacje, edukację i szkolenia, że załogi statków powietrznych są odpowiednio biegłe w znajomości przepisów EUROAT i odpowiednich rozdziałów dotyczących wymagań krajowych w kwestii wykonywania lotów OAT-IFR w przestrzeni powietrznej wszystkich państw, w których wprowadzono EUROAT.
 - 7.3.2. Zapewnienie poprzez odpowiednie informacje, edukację i szkolenia, że ATCO oraz inni odpowiedni członkowie personelu ATM zajmujący się obsługą ruchu OAT-IFR są wystarczająco biegli w znajomości przepisów EUROAT, w tym rozdziału dotyczącego ich państwa.

- 7.3.3. Zapewnienie poprzez odpowiednie informacje, edukację i szkolenia, że ATCO oraz inni odpowiedni członkowie personelu ATM zajmujący się obsługą ruchu GAT w przestrzeni powietrznej, gdzie występuje ruch mieszany GAT-OAT są wystarczająco biegli w znajomości przepisów EUROAT, w tym rozdziału dotyczącego ich państwa, aby zyskać na przewidywalności, że EUROAT zapewniany jest w stosunku do lotów OAT-IFR.
- 7.4. W przypadku utworzenia funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej (FAB) pomiędzy granicami państw, dane państwa powinny ujednoczyć swoje rozdziały dotyczące poszczególnych państw i zatwierdzić wspólny rozdział dot. FAB, który zastąpi poprzednie rozdziały dotyczące poszczególnych państw w EUROAT.

8. ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM

- 8.1. EUROAT zostanie objęty dwoma poziomami zarządzania bezpieczeństwem. EUROCONTROL dokona oceny ich wspólnego zastosowania przed zatwierdzeniem i publikacją, a następnie poszczególne państwa będą implementowały swoje własne procesy zarządzania bezpieczeństwem przed implementacją EUROAT na szczeblu krajowym.

9. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA ZARZĄDZANIE DOKUMENTAMI

- 9.1. EUROAT to dokument otwarty, który można zmieniać²⁵, kiedy konieczne staje się opracowanie dodatkowych przepisów, regulacji i procedur w celu wzmocnienia bezpieczeństwa i/lub dostosowania nowych wymagań lotnictwa wojskowego i/lub cywilnego i/lub wymagań ATM.
- 9.2. EUROCONTROL będzie odpowiedzialna za przygotowanie i opublikowanie zmian w EUROAT oraz rozdystrybuowanie ich zgodnie z listą dystrybucji (załącznik 6).
- 9.3. Każda zmiana w głównym tekście EUROAT będzie zgodna z aktualnymi procedurami EUROCONTROL dotyczącymi statusu dokumentu w momencie zmiany.
- 9.4. Na państwach będzie spoczywać odpowiedzialność za odpowiednie poinformowanie EUROCONTROL o wszelkich zmianach krajowych w stosunku do załączników 4 – 6 w odpowiednim czasie oraz dostarczenie do EUROCONTROL odpowiednich tekstów do publikacji.

10. JĘZYK

- 10.1. EUROAT może zostać przetłumaczony przez odpowiednie państwa na ich oficjalne języki, o ile istnieje taka potrzeba. Jednakże, w przypadku jakichkolwiek wątpliwości dokumentem do konsultacji jest angielska wersja.

²⁵ Na prośbę państwa członkowskiego, EUROCONTROL oraz innych organizacji międzynarodowych jak EU i EASA.

Załącznik 2: Definicje i wyjaśnienia

Celem załącznika 2 (definicje i wyjaśnienia) jest dostarczenie informacji na temat głównie wojskowej terminologii, procedur OAT oraz specyfik, które niekoniecznie są znane z perspektywy GAT. Celem tych definicji i wyjaśnień jest wzmocnienie bezpiecznego sprzężenia OAT-GAT dzięki ogólnemu zrozumieniu. Definicje są ogólnie przyjęte w wersji zaakceptowanej w ramach SES, lub w przypadku jej braku w wersji zatwierdzonej przez EUROCONTROL.

Wyjaśnienia umieszczone są na rzecz personelu ATC, którego członkowie nie są zaznajomieni z OAT i pisane są kursywą.

B

Bezpieczna odległość (*Safety Distance*) w odniesieniu do lotów grupowych oznacza odległość, która zapewnia bezpieczne minimalne odstępy w poziomie i/lub w pionie dla odpowiednich manewrów lotniczych pomiędzy poszczególnymi statkami powietrznymi tworzącymi formację i jest określona odpowiednimi krajowymi przepisami.

E

Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej (*Flexible Use of Airspace - FUA*) oznacza koncepcję zarządzania przestrzenią powietrzną stosowaną w obszarze Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC), jak określono w pierwszej edycji "Podręcznika zarządzania przestrzenią powietrzną dla zastosowania koncepcji Elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej" z 5 lutego 1996 r., wydanej przez EUROCONTROL.

Eskorta bojowa (*Fighter Escort*) to grupa bojowych statków powietrznych, których zadaniem jest ochrona obiektów o wysokiej wartości (np. statek powietrzny AEW).

Zdefiniowana powyżej eskorta bojowa może zostać użyta w celu ochrony państwowych przedstawicieli wysokiego szczebla i może poruszać się w bliskiej odległości od chronionego obiektu lub poruszać się w odpowiedniej odległości wzdłuż tej samej trasy, co ochraniany obiekt.

F

Niestandardowa formacja (*Non-standard Formation*) oznacza lot grupowy wykonywany poza ograniczeniami dla formacji standardowej. Niestandardowa formacja wymaga zgody ATC.

*Niestandardowa formacja (*Non-standard Formation*) oznacza lot grupowy, w którym statki powietrzne/elementy należące do tej formacji wykraczają poza granice formacji*

standardowej. Dlatego statki powietrzne/elementy włączają oddzielne kody transpondera jeżeli to wymagane i tak jak jest to wymagane przez właściwy organ ATC.

Jednakże, statki powietrzne/elementy niestandardowej formacji mogą działać w bliższej odległości od siebie niż wyznaczona minimalna separacja.

Typowym przykładem lotu, który może wymagać niestandardowej formacji może być część formacji lecąca po trasie w IMC, która wymaga ciągłego lotu w bliskiej odległości od 3 do 6 stóp między końcówkami skrzydeł statków powietrznych.

Jest to sytuacja wymagająca dla pilotów i może spowodować ekstremalny wysiłek. Aby uniknąć sytuacji, w której wysiłek ten może negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo lotu grupowego, lider formacji może wybrać opcję lotu w łańcuszku radiolokacyjnym, w którym formacja tworzy łańcuch przy odległościach pomiędzy poszczególnymi statkami powietrznymi wyznaczonymi przez krajowy organ wojskowy (zwykle około 2 NM). Piloci są w stanie utrzymać każdą wyznaczoną odległość w stosunku do poprzedzających statków powietrznych za pomocą pokładowego radaru i w ten sposób przejmują odpowiedzialność za bezpieczną odległość pomiędzy sobą.

ATCO może uzyskać pozytywną identyfikację lotu grupowego w łańcuszku radiolokacyjnym poprzez zezwolenie pierwszemu i ostatniemu lub wszystkim statkom powietrznym na włączenie kodu transpondera.

I

ICAO oznacza Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, która została powołana do życia w 1944 r. na mocy Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

K

Koordinacja cywilno-wojskowa (Civil-Military Co-ordination) oznacza koordynację pomiędzy stroną cywilną i wojskową, które są upoważnione do podejmowania decyzji i zatwierdzania strategii działania.

L

Lot grupowy (Formation Flight) oznacza lot składający się z więcej niż jednego statku powietrznego, które to statki powietrzne, po wcześniejszych ustaleniach pomiędzy pilotami, działają jako pojedynczy statek powietrzny w odniesieniu do nawigacji i pozycji, jak również zezwoleń wydawanych przez ATC.

W zdefiniowanych powyżej lotach grupowych odpowiedzialność za zachowanie bezpiecznych odległości pomiędzy statkami powietrznymi tworzącymi formację spoczywa na liderze formacji oraz na pilotach innych statków powietrznych uczestniczących w tym locie. Zawierają się w tym także fazy lotu, kiedy statki powietrzne tworzące formację wykonują manewry w odległości bliższej, niż wyznaczone minima separacji IFR w trakcie rozdzielania formacji (Break-Up/Split) lub tworzenia formacji (Join-Up).

Lot rozpoznawczy (Surveillance Flight) to lot, podczas którego używa się biernych i/lub czynnych elektronicznych i/lub optycznych sensorów w celu zebrania danych. Wyjaśnienia dotyczące lotów AEW dotyczą w takim samym stopniu lotów rozpoznawczych.

M

MARSA oznacza, że strona wojskowa przejmuje odpowiedzialność za separację statków powietrznych.

MARSA jest komunikatem od dowódcy danej formacji (misji) dla ATCO o tym, że wojskowi członkowie lotu OAT przejmują odpowiedzialność za separację (bezpieczną odległość) pomiędzy uczestniczącymi wojskowymi statkami powietrznymi, w ten sposób zwalniając ATCO z odpowiedzialności za zapewnienie wyznaczonych minimów separacji.

Pozostałą odpowiedzialnością spoczywającą na ATCO jest zapewnienie zaleconych separacji pomiędzy wojskowymi statkami powietrznymi uczestniczącymi w operacjach MARSA oraz pozostałymi nieuczestniczącymi statkami powietrznymi IFR.

O

Odlot formacji niestandardowej (*A non-standard Formation Departure*) oznacza odlot formacji według IFR, który wymaga specjalnego wsparcia i koordynacji ATC, ponieważ nie jest zawarty w odpowiednich lokalnych procedurach operacyjnych lotniska odlotu.

Odlot formacji niestandardowej zwykle przeprowadzany jest w formacji lecącej po ścieżce, tworzącej łańcuch, w którym poszczególne statki powietrzne/elementy formacji odlatują przy separacji wynoszącej np. 2 NM. Separacja ta jest utrzymywana za pomocą radaru pokładowego lub koordynacji w czasie do momentu, kiedy tworzenie formacji (Join-Up) będzie mogło zostać bezpiecznie przeprowadzone. O ile nie ma innych wymagań, lider formacji przejmuje odpowiedzialność za separacje (bezpieczne odległości) statków powietrznych/elementów przynależnych do formacji.

Na większości lotnisk wojskowych, gdzie swoje bazy mają bojowe statki powietrzne, istnieją lokalne procedury operacyjne regulujące odloty opisane powyżej. Jednakże, na lotniskach, na których nie stworzono odpowiednich procedur dla tego rodzaju odlotów, mogą być one przeprowadzane tylko po wcześniejszej koordynacji pomiędzy liderem formacji a ATC i zależy od zezwolenia ATC.

Ogólny ruch lotniczy (*General Air Traffic - GAT*) oznacza wszystkie przemieszczenia cywilnych statków powietrznych, jak również wszystkie przemieszczenia państwowych statków powietrznych (włącznie z wojskowymi, celnymi i policyjnymi statkami powietrznymi), kiedy ruchy te wykonywane są zgodnie z procedurami ICAO.

Ograniczona przestrzeń powietrzna (*Airspace Restriction*) oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której, w określonym czasie, mogą mieć miejsce działania niebezpieczne dla lotu statków powietrznych (strefa niebezpieczna) lub takie przestrzenie powietrzne nad lądem lub wodami terytorialnymi państwa, w których lot statku powietrznego jest ograniczony, zgodnie z pewnymi określonymi warunkami (strefa ograniczona) lub przestrzenie powietrzne nad lądem lub wodami terytorialnymi państwa, w których lot statku powietrznego jest zakazany (strefa zakazana).

Operacyjny ruch lotniczy (Operational Air Traffic - OAT²⁶) oznacza wszystkie loty niezgodne z przepisami ustalonymi dla GAT i dla których zasady oraz procedury zostały ustalone przez odpowiednie władze krajowe.

Organ kontroli ruchu lotniczego (Air Traffic Control Unit) oznacza wymiennie, organ kontroli obszaru, organ kontroli zbliżania lub organ kontroli lotniska.

P

Państwowy statek powietrzny (State Aircraft²⁷) oznacza dla celów ATM i zgodnie z artykułem 3(b) Konwencji chicagowskiej statek powietrzny używany w służbie wojskowej, celnej i policyjnej.

Odpowiednio:

Statek powietrzny w rejestrze wojskowym lub w rejestrze cywilnym, wykorzystywany w służbie wojskowej będzie sklasyfikowany, jako państwowy statek powietrzny; statki powietrzne zarejestrowane jako cywilne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej będą uznane za państwowe statki powietrzne; statki powietrzne zarejestrowane jako cywilne, używane przez państwo do celów innych niż wojskowe, celne i policyjne, nie będą zakwalifikowane jako państwowe statki powietrzne.

Powietrzny system wczesnego ostrzegania (Airborne Early Warning - AEW) to wojskowa operacja lotnicza, w trakcie której statek powietrzny wykorzystuje aktywne i/lub pasywne nadajniki elektroniczne.

Operacje AEW zwykle odbywają się w wyznaczonych strefach (np. TSA/TRA) lub w innego rodzaju przestrzeni powietrznej wyznaczonej do niestandardowych działań lotniczych, po wcześniejszych ustaleniach z ATC.

Procedura awaryjnego przerwania tankowania w powietrzu (Break-Away) stosowana w celu zmniejszenia potencjalnego ryzyka kolizji poprzez ustalenie początkowych separacji pomiędzy statkami powietrznymi tworzącymi formację tankowania. Pod warunkiem, że strefa ARES została dopasowana do operacji AAR, procedurę tę można przeprowadzić w ramach ARES, bez wymagania wsparcia ATC.

Procedura awaryjnego przerwania tankowania w powietrzu (Break-Away) zgodnie z powyższą definicją będzie przeprowadzona z przyczyn bezpieczeństwa i rozpoczyna ją samolot cysterna lub tankowany statek powietrzny. Procedura ta wymaga natychmiastowego działania, w wyniku którego w większości przypadków pojawia się prawie natychmiastowa separacja wysokości bezwzględnej wynosząca 2.000 ft pomiędzy samolotem cysterną a tankowanym statkiem powietrznym, bez żadnej możliwości wcześniejszej koordynacji z ATC. Wymagania bezpieczeństwa zalecające wykonanie przerwania operacji tankowania (Break-Away) w każdym momencie w trakcie lotu AAR łączy się z koniecznością odpowiednio dopasowanej strefy ARES lub innych środków, które uznaje się za wystarczająco bezpieczne do zapewnienia, że minimalna wymagana

²⁶ PC 16 wzięło pod uwagę wnioski, do jakich doszli wszyscy członkowie CMIC, poza reprezentantami Turcji, że nie ma potrzeby uzupełniania obecnych definicji dla OAT i GAT zatwierdzonych przez Komisję EUROCONTROL w trakcie PC 9.

²⁷ Decyzja 11 Sesji Rady do spraw Przepisów z dnia 12/07/01

separacja pomiędzy lotem AAR a pozostałym ruchem lotniczym może być utrzymana przez cały czas.

Przestrzeń powietrzna po obu stronach granicy państwa (Cross Border Airspace) oznacza strukturę przestrzeni powietrznej ustanowioną po obu stronach granicy państwowej i/lub granicami rejonów informacji powietrznej.

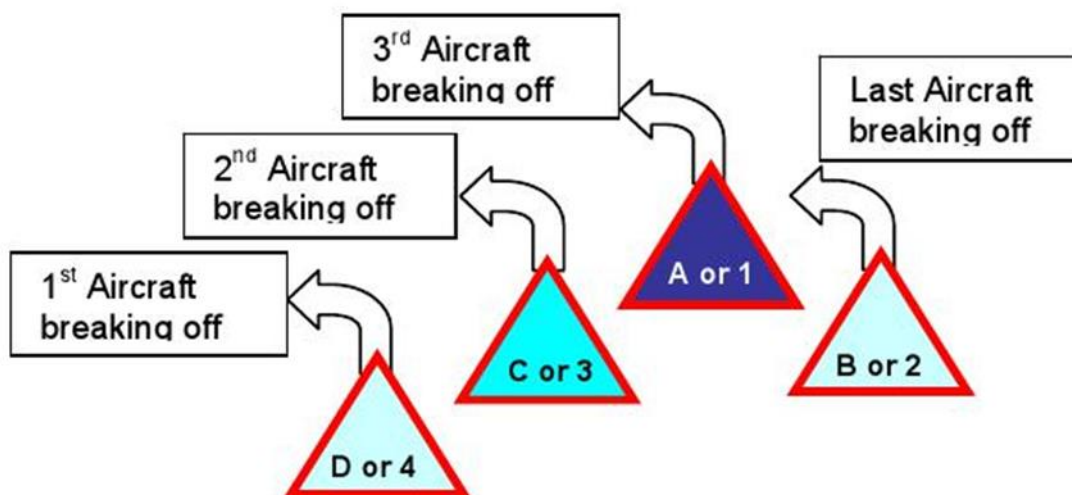
R

Rezerwacja przestrzeni powietrznej (Airspace Reservation - ARES) oznacza określony obszar przestrzeni powietrznej, czasowo zarezerwowanej do wyłącznego lub specyficznego wykorzystania przez odpowiednie kategorie użytkowników.

Rezerwacja przestrzeni powietrznej (Airspace Reservation - ARES) zgodnie z powyższą definicją jest ogólnie stosowana w celu ułatwienia oddzielenia niekompatybilnego ruchu lotniczego, nakładając na ATCO odpowiedzialność za zapewnienie odpowiednich minimów separacji od granic ARES dla statków powietrznych nie uczestniczących w operacji w ARES .

W ARES statek powietrzny może wykonywać manewry lotnicze według swojego uznania i samemu odpowiadając za separacje, po nadaniu komunikatu MARSa. Statek powietrzny, który zadeklarował działanie w ARES, pozostanie w jej granicach (utrzymując przepisową bezpieczną odległość od granicy ARES zgodnie z przepisami krajowymi), dopóki nie otrzyma odpowiedniego zezwolenia od właściwego organu ATC.

Ogólnie rzecz biorąc, ARES ma charakter czasowy i należy zaplanować jej ustanowienie, aktywowanie i dezaktywowanie poprzez odpowiednie kanały regionalne i krajowe, przy użyciu stosownych rozwiązań elastycznego użytkownika przestrzeni powietrznej (FUA²⁸).



W zależności od poszczególnych Państw, ARES może być strefą czasowo rezerwowaną lub strefą czasowo wydzieloną, co można sklasyfikować jako ograniczenie przestrzeni powietrznej zgodnie z odpowiednią klasyfikacją ICAO.

Rozdzielenie formacji (Break-Up/Split) oznacza manewr lotniczy, skoordynowany pomiędzy liderem formacji i ATCO, wykonywany w celu rozformowania lotu grupowego na mniejsze

²⁸ Szczegóły znajdują się w Podręczniku zarządzania przestrzenią powietrzną EUROCONTROL.

elementy lub pojedyncze statki powietrzne. Po pozytywnej identyfikacji i bezpiecznym rozformowaniu, mniejsze elementy formacji lub pojedyncze statki powietrzne będą pojedynczo kontrolowane i otrzymają oddzielne zezwolenia w zakresie IFR.

Rozdzielenie (Break-Up/Split), jak zdefiniowano powyżej, jest stosowane kiedy lot grupowy według IFR zmierza do podziału na mniejsze elementy lub na pojedyncze statki powietrzne. Procedura ta jest zwykle wykonywana przed osiągnięciem pozycji (fix) rozpoczęcia podejścia początkowego (IAF) dla lotniska docelowego, szczególnie, jeżeli procedury operacyjne Sił Powietrznych wymagają takiego przebiegu akcji w związku z bieżącymi warunkami atmosferycznymi lub ograniczeniami drogi startowej na lotnisku docelowym.

Istotnym aspektem bezpieczeństwa w przypadku rozdzielenia formacji (Break-Up/Split) jest przydział odpowiednich znaków wywoławczych kolejnym elementom formacji lub pojedynczym statkom powietrznym, w celu zapewnienia, że instrukcje ATC są wykonywane zgodnie z zamierzeniami. Można tego dokonać poprzez dodanie sekwencji cyfr lub liter do pierwotnego znaku wywoławczego formacji.

Zwykle rozdzielenie formacji (Break-Up/Split) jest skoordynowane przez lidera formacji i ATCO poprzez łączność radiową, w trakcie której lider formacji określa pozycję indywidualnego statku powietrznego w stosunku do jego statku powietrznego prowadzącego oraz sekwencję, za pomocą której chce rozformować grupę.

W przykładzie typowego rozformowania grupy 4 statków powietrznych na poszczególne statki powietrzne, lider formacji, której znak wywoławczy to Nr 1 (lub A), może nadać: Nr 2 (lub B) jest z mojej prawej strony, Nr 3 i 4 (lub C i D) są po mojej lewej stronie; chcę rozformować grupę w sekwencji 4, 3, 1, 2 (lub D, C, A, B). Wybrana sekwencja pozwoli uniknąć wpadnięcia na siebie statków powietrznych.

Kiedy ATCO inicjuje rozdzielenie formacji (Break-Up/Split), powinien wziąć pod uwagę pozycje danych statków powietrznych w odniesieniu do statku powietrznego prowadzącego oraz zgłoszoną sekwencję, w celu zapewnienia wydania poleceń dotyczących początkowych kierunków, które oddzielą poszczególne statki powietrzne od reszty formacji, jak przedstawiono na schemacie poniżej.

Jednakże, powyższy przykład jest tylko jedną z możliwości; każde rozdzielenie formacji będzie wymagało, aby ATCO określił swój plan działania w ramach zasad i procedur wyznaczonych przez jego organizację.

S

Standardowa formacja (Standard Military Formation) to grupa statków powietrznych lecących według IFR, w której każdy skrzydłowy statek powietrzny pozostaje w odległości 1 NM poziomo i 100 ft pionowo od statku powietrznego prowadzącego.

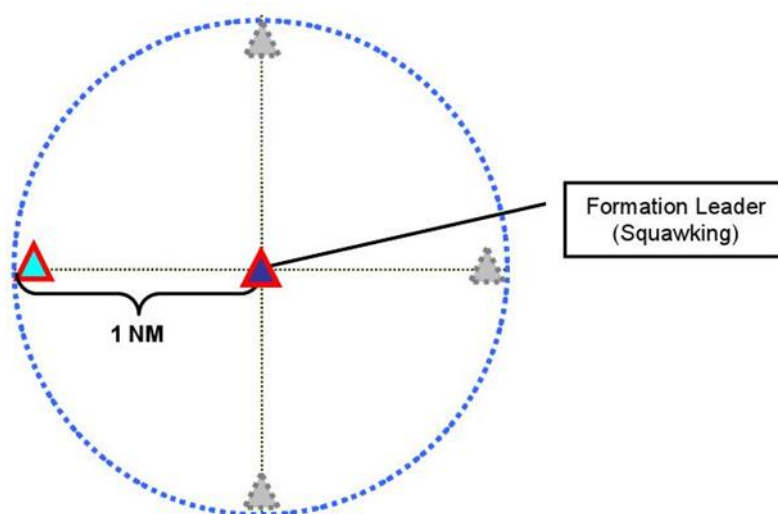
Standardowa formacja (Standard Military Formation) zwykle składająca się z 2 do 4 statków powietrznych znajduje się w przestrzeni powietrznej o kształcie walca o promieniu 1NM i 200 ft wysokości, określonej przez statek powietrzny nadający kod transpondera (lider formacji), zlokalizowany w środku walca.

W stosunku do separacji pomiędzy standardową formacją a pozostałym ruchem, bezpieczeństwo można zapewnić dzięki następującym dobrym praktykom:

Tam, gdzie system radarowy nie zezwala kontrolerowi na rozpoznanie oddzielnych elementów formacji, separacja dla standardowej formacji powinna być zapewniona poprzez dodanie 1NM do zwykle ustalanych separacji w odniesieniu do echa SSR (niebieskie wykropkowane koło na powyższym rysunku).

Tam, gdzie system radarowy pozwala kontrolerowi na rozpoznanie poszczególnych elementów formacji, to:

- *Tam, gdzie statki powietrzne w formacji są na tyle blisko siebie, że wyświetlają się na radarze jako pojedyncze echo radarowe, separację należy dobrać na podstawie tego echa.*
- *Tam, gdzie statki powietrzne w formacji wyświetlają się jako oddzielne echa, separacje można ustalić na podstawie echa radarowego najbliższego do pozostałego ruchu.*



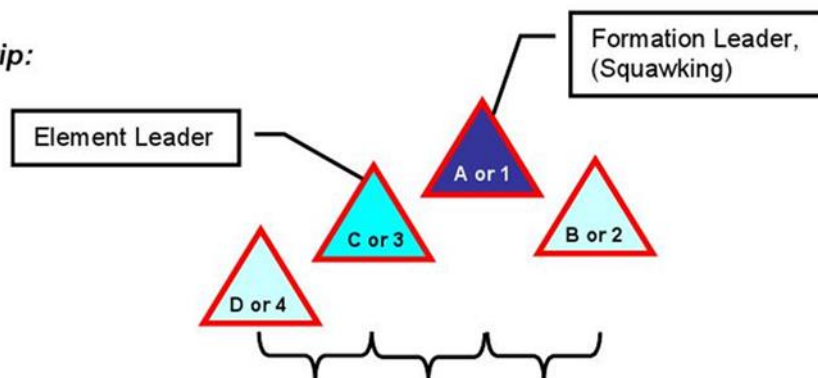
Wymagana separacja pionowa pomiędzy formacją standardową a pozostałym ruchem zależy od wyznaczonej minimalnej separacji dla danej klasy przestrzeni powietrznej. W celu zapewnienia, że nie naruszono minimalnej separacji, należy szczególnie wziąć pod uwagę to, że skrzydłowy statek powietrzny może znajdować się 100 ft ponad lub poniżej prowadzącego statku powietrznego.

Przedstawione poniżej przykłady (standardowych) typów formacji składających się z 4 statków powietrznych to jedne z najpopularniejszych typów lotów grupowych i można je ogólnie podzielić na formacje ścisłe i taktyczne. Jednakże, większość lotów grupowych wykorzystuje pełne spektrum rodzajów formacji w ciągu jednej misji, głównie dla celów treningowych.

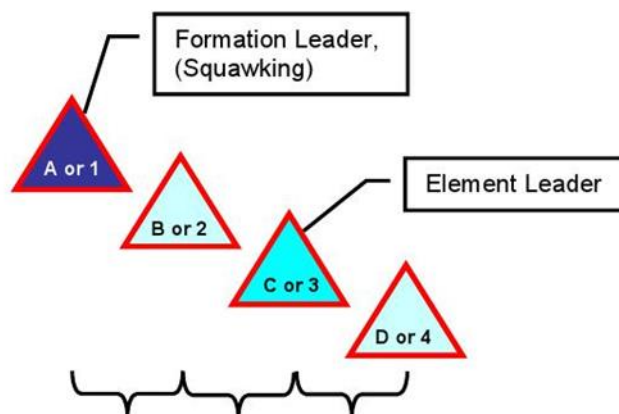
Należy być świadomym tego, że pozycja statków powietrznych w poniższym przykładzie może być także odzwierciedlona w odniesieniu do statku powietrznego prowadzącego lub nadającego kod transpondera.

Przykłady popularnych typów ścisłych formacji:

Klin (Fingertip)

Fingertip:

Zwykle od 3 stóp przewyższenia pomiędzy końcami skrzydeł do odległości 2-4 statków powietrznych pomiędzy poszczególnymi statkami powietrznymi.

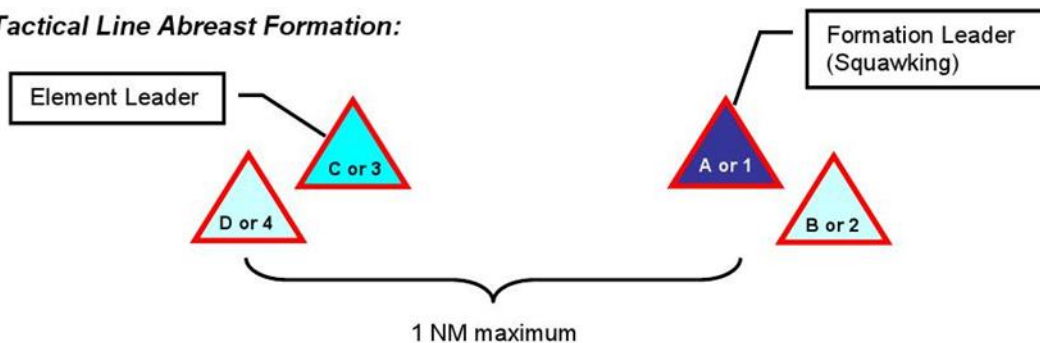
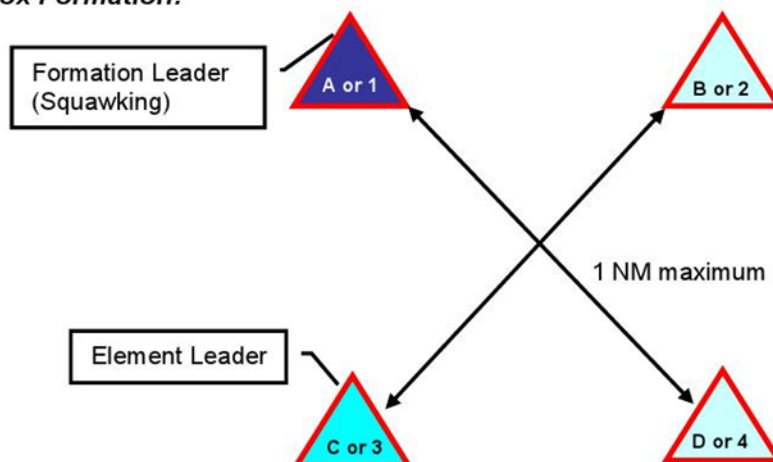
Schody (Echelon)**Echelon:**

Zwykle od 3 stóp przewyższenia pomiędzy końcami skrzydeł do odległości 2-4 statków powietrznych pomiędzy poszczególnymi statkami powietrznymi.

Przykłady popularnych typów taktycznych formacji:

Formacje taktyczne latające zgodnie z IFR będą wykonywane tylko w trakcie warunków meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC) o ile uczestniczące statki powietrzne nie są wyposażone w systemy techniczne umożliwiające im bezpieczne utrzymanie pozycji formacji w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC).

Front (Tactical Line Abreast Formation)

Tactical Line Abreast Formation:**Czworobok (Box Formation)****Box Formation:**

Strefa czasowo rezerwowana (Temporary Reserved Airspace - TRA²⁹) oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, będącą zwykle pod jurysdykcją jednego organu, czasowo zarezerwowaną na mocy ogólnie przyjętego porozumienia, do szczególnego wykorzystania przez konkretnego użytkownika przestrzeni powietrznej, przez którą dopuszcza się przelot innego ruchu lotniczego przy uzyskaniu zezwolenia ATC.

Tymczasowo zarezerwowana przestrzeń powietrzna (TRA) zgodnie z powyższą definicją oznacza strefę rezerwacji przestrzeni powietrznej, której poziome i pionowe granice są

²⁹ Szczegóły znajdują się w Podręczniku zarządzania przestrzenią powietrzną EUROCONTROL.

opublikowane w krajowym AIP oraz MIL AIP i zazwyczaj wyznaczaną w wielu państwach jako strefa ograniczona (R). TRA jest zwykle czasowo rezerwowana do specjalnych celów lotniczych, poprzez odpowiednie procedury krajowego lub regionalnego zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM). Pozostały ruch lotniczy może otrzymywać od ATC zezwolenie na przelot przez aktywną TRA.

Strefa czasowo wydzielona (Temporary Segregated Airspace - TSA³⁰) oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, będącą zwykle pod jurysdykcją jednego organu, czasowo wydzielaną na mocy ogólnie przyjętego porozumienia, do wyłącznego wykorzystania przez konkretnego użytkownika przestrzeni powietrznej i w której inny ruch lotniczy nie jest dopuszczony.

Strefa czasowo wydzielona (Temporary Segregated Airspace - TSA) zgodnie z powyższą definicją oznacza strefę rezerwacji przestrzeni powietrznej, której poziome i pionowe granice są opublikowane w krajowym AIP oraz MIL AIP i zazwyczaj wyznaczaną jako strefa ograniczona (R). TSA jest zwykle czasowo wydzielana do specjalnych celów lotniczych, poprzez odpowiednie procedury krajowego lub regionalnego zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM). Zwykle nie ma zezwolenia na przelot pozostałego ruchu lotniczego przez aktywną TSA.

Strefa lotów po obu stronach granicy państwa (Cross Border Area - CBA) oznacza ograniczenie lub rezerwację przestrzeni powietrznej ustanowioną ponad granicami państwowymi z powodu szczególnych wymagań operacyjnych. Może mieć postać strefy tymczasowo wydzielonej (TSA) lub strefy tymczasowo rezerwowanej (TRA).

Strefa niebezpieczna (Danger Area - D) oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której w danym czasie mogą mieć miejsce działania niebezpieczne dla lotów statków powietrznych.

Strefa ograniczona (Restricted area - R) oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, ponad obszarami lądowymi i wodami terytorialnymi danego państwa, w której lot statku powietrznego jest ograniczony pewnymi określonymi warunkami.

Strefa zakazana (Prohibited area - P) oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, ponad obszarami lądowymi i wodami terytorialnymi danego państwa, w której lot statku powietrznego jest zakazany.

Struktura przestrzeni powietrznej (Airspace Structure) oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, zaprojektowaną w celu zapewnienia bezpieczeństwa i optymalnego działania statków powietrznych.

T

Taktyczne zwierzchnictwo i kontrola sił powietrznych (Tactical Air Command and Control Service - TACCS) zob. wojskowa jednostka kontrolująca.

Tankowanie w powietrzu w systemie „Buddy-Buddy” (Buddy Buddy Refuelling) oznacza szczegółowy rodzaj operacji AAR, w której ten sam lub podobny typ statku powietrznego funkcjonuje jako samolot cysterna i tankowany statek powietrzny.

³⁰ Szczegóły znajdują się w Podręczniku zarządzania przestrzenią powietrzną EUROCONTROL.

Tankowanie w powietrzu (Airborne Air Refuelling - AAR) to wojskowa operacja lotnicza polegająca na zatankowaniu statku powietrznego w trakcie lotu.

Operacje AAR zwykle odbywają się w strefach wyznaczonych dla szkoleń wojskowych (np. TSA/TRA) lub w innego rodzaju przestrzeni powietrznej wyznaczonej do niestandardowych działań lotniczych, po wcześniejszej koordynacji z ATC.

Tworzenie formacji (Join-Up) oznacza manewr lotniczy stosowany w celu uformowania lotu grupowego z pojedynczych statków powietrznych lub mniejszych elementów formacji.

Tworzenie formacji (Join-Up) wymagane jest, kiedy np. warunki meteorologiczne na lotnisku, z którego ma nastąpić start uniemożliwiają start formacji lub sekwencję startów statków powietrznych/elementów składających się na formację oraz ich kolejnych dołączeń do grupy w VMC. Sytuacja ta może wymagać indywidualnych startów przy zaleconych minimalnych separacjach czasowych, ponieważ wystarczający bezpieczny odstęp pomiędzy statkami powietrznymi/elementami tworzącymi formację nie może być zachowany za pomocą kontaktu wzrokowego lub innych środków technicznych. W takim przypadku wymagane jest wsparcie ATC, dopóki nie zostaną spełnione warunki odlotu lub lotu po trasie pozwalające członkom załogi na bezpieczne przeprowadzenie Join-Up.

Innym przykładem może być wykonanie Join-Up po trasie dla lotu grupowego z samolotem cysterną lub wykonanie Join-Up przez różne formacje w celu utworzenia większej formacji.

Start i lądowanie formacji mogą być przeprowadzane w ścisłej formacji lub w sekwencji, przy użyciu przerw czasowych/odległościowych pomiędzy poszczególnymi elementami lub poszczególnymi statkami powietrznymi tworzącymi lot grupowy. Rozmiar tej przerwy będzie określony przez lidera formacji zgodnie z procedurami wyznaczonymi przez odpowiedniego zwierzchnika wojskowego. Rozmiar tych przerw musi być przekazany do ATC przez lidera formacji.

W każdej sytuacji, kiedy formacja może przeprowadzić start lub lądowanie bez wsparcia ATC i utrzymać odpowiedzialność za bezpieczną odległość, powinna być traktowana przez ATC jako pojedynczy statek powietrzny.

To, czy start lub lądowanie formacji jest przeprowadzane w ścisłej formacji lub w sekwencji elementów lub pojedynczych statków powietrznych, zależy zwykle od lokalnych procedur operacyjnych danego lotniska, wymiarów drogi startowej tego lotniska i wynikających z tego ograniczeń dla startu/lądowania formacji, wyznaczonych przez krajowe organy wojskowe, istniejących warunków meteorologicznych w odniesieniu do wiatru bocznego, podstawy chmur /widoczności lub połączenia wszystkich wymienionych wyżej czynników.

W

Wojskowa jednostka kontrolująca (Controlling Military Unit) oznacza każdą stacjonującą lub mobilną jednostkę wojskową zapewniającą służby ATS dla wojskowego ruchu lotniczego i/lub wykonującą inne działania, które z powodu swojego specyficznego charakteru, mogą wymagać rezerwacji lub ograniczenia przestrzeni powietrznej.

Z

Zbliżenie statków powietrznych (Air Proximity - AIRPROX) oznacza sytuację, w której, zdaniem dowódcy statku powietrznego lub personelu służb ruchu lotniczego, odległość pomiędzy statkami powietrznymi oraz ich względne pozycje i prędkości mogą zagrażać bezpieczeństwu danych statków powietrznych.

Zgubienie skrzydłowego/prowadzącego (Lost-Wingman/Lost Lead) oznacza procedurę awaryjną, stosowaną w celu zmniejszenia potencjalnego ryzyka kolizji poprzez ustalenie początkowych separacji pomiędzy elementami formacji lub pojedynczymi statkami powietrznymi tworzącymi formację. Na żądanie zapewniane jest wsparcie ATC.

Formacja Lost-Wingman (Lost Lead) zdefiniowana powyżej wymaga natychmiastowego działania dowódcy statku powietrznego, który stracił kontakt wzrokowy ze statkiem powietrznym, który jest jego punktem odniesienia dla utrzymania prawidłowej pozycji jego statku powietrznego w formacji. Głównym celem tej procedury awaryjnej jest bezzwłoczne utworzenie początkowej bezpiecznej odległości bocznej (oraz w przypadku zasad niektórych krajów, dodatkowej bezpiecznej odległości pionowej) pomiędzy statkami powietrznymi, w celu uniknięcia potencjalnej kolizji w powietrzu.

Ponieważ sytuacja Lost-Wingman ma miejsce zwykle w IMC, wynikająca z niej procedura awaryjna wymaga od właściwego dowódcy statku powietrznego natychmiastowego przejścia na lot według wskazań przyrządów oraz postępowanie zgodnie z wyznaczoną sekwencją manewrów. Wymagany porządek manewrów zależy ściśle od pozycji w formacji w momencie utraty kontaktu wzrokowego.

Właściwy dowódca statku powietrznego musi poinformować lidera formacji oraz odpowiedniego ATCO możliwie najszybciej jak to możliwe, a następnie poprosić o indywidualne zezwolenie IFR.

Ogólny schemat procedury Lost-Wingman jest podobny we wszystkich Siłach Powietrznych, jednakże istnieją różnice w szczegółach (np. dot. tego, ile stopni przypada na ile sekund lotu, aby oddalić się od statku powietrznego, z którym utracono kontakt wzrokowy). Ponieważ specyfikacje te są wynikiem indywidualnych ocen bezpieczeństwa poszczególnych Sił Powietrznych oraz integralną częścią szkolenia pilotów w przypadku działań awaryjnych, powinny pozostać według uznania poszczególnych krajów.

Schemat na następnej stronie przedstawia ogólny przykład formacji Fingertip (jak na rysunku poniżej) wykonującej procedurę Lost-Wingman z lotu poziomego przy prędkości od ok. 300 do 350 KIAS. Zamierzoną separację boczną osiągnięto poprzez oddalanie się przy zachowaniu wyznaczonego kąta przechylenia oraz powrót przy tym samym kącie przechylenia do początkowego kierunku po upływie wyznaczonego czasu. Kąt przechylenia oraz wyznaczony czas zależą ściśle od pozycji w formacji oraz odpowiednich procedur operacyjnych narodowych Sił Powietrznych. Niektóre Siły Powietrzne wymagają osiągnięcia dodatkowego podziału wysokości do 1000 ft pomiędzy statkami powietrznymi.

Z tego względu przykład obrazuje największe wartości dla procedury Lost-Wingman (B i C oddalają się przy kącie 20 stopni przez 20 sekund, D oddala się przy kącie 30 stopni przez 30 sekund), w celu wskazania przybliżonego największego wolumenu przestrzeni powietrznej wykorzystywanej po ukończeniu procedury, kiedy poszczególni piloci będą rozpoczynać nawiązywanie indywidualnej łączności radiowej po ok. 1 minucie od

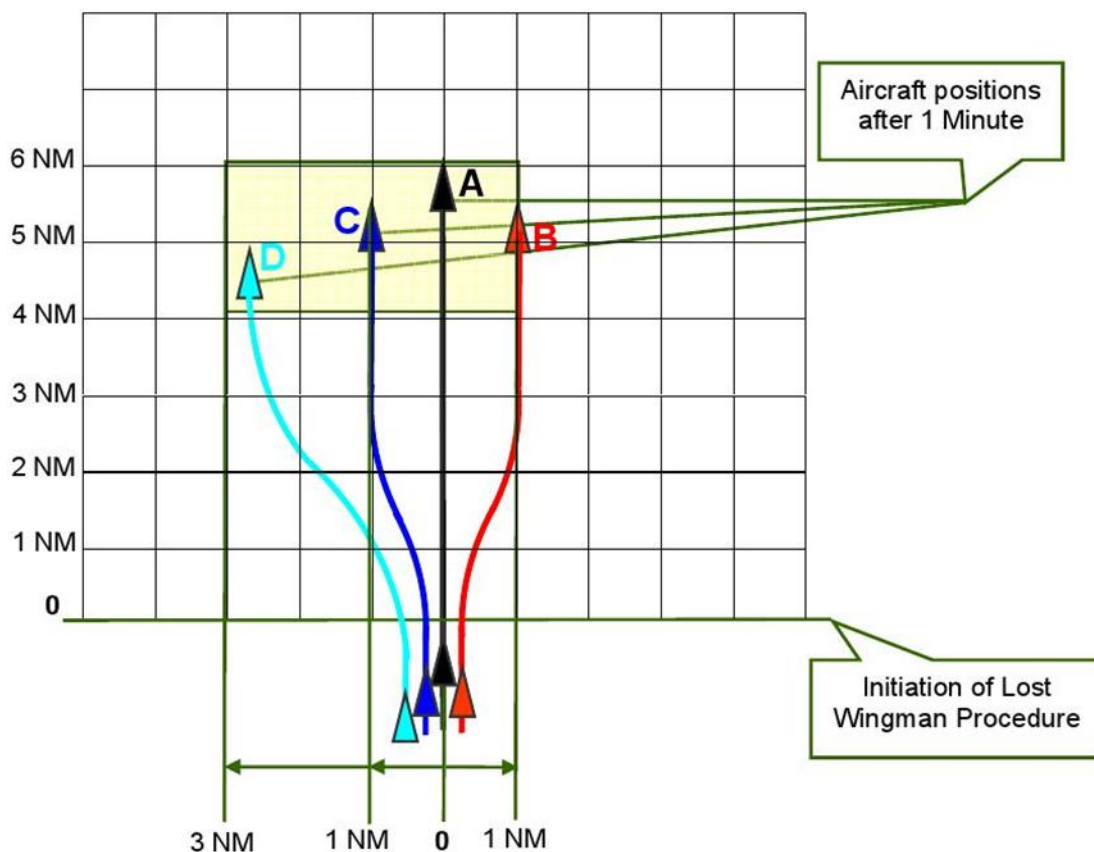
rozpoczęcia procedury. W tym czasie poszczególne statki powietrzne/elementy mogą być poziomo rozciągnięte do 4 NM.

Po zakończeniu procedury Lost-Wingman wszystkie statki powietrzne wykonują lot zgodnie z poprzednim zezwoleniem wydanym dla formacji, dopóki nie otrzymają innych instrukcji. Jednakże, jak pokazano poniżej, utrzymują rozciągnięcie ok. 2 na 4 NM do 1000 stóp wysokości.

W przypadku, kiedy sytuacja Lost-Wingman zaistnieje w trakcie zakrętu, procedury są bardziej złożone, ale rezultat końcowy będzie podobny.

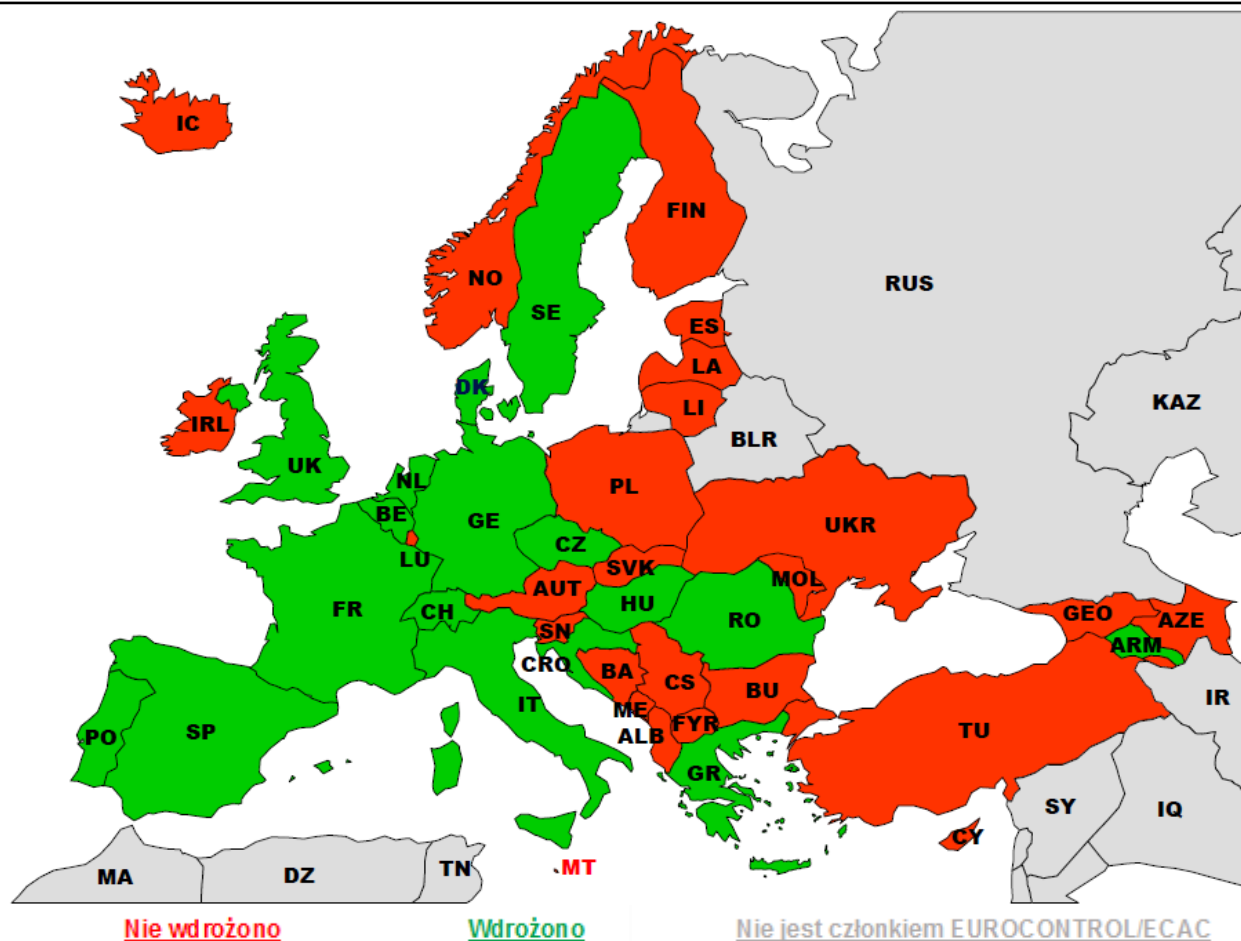
Wykonanie procedury Lost-Wingman zawsze niesie ze sobą potencjalne ryzyko, jednocześnie ograniczając inne zagrożenia, ponieważ natychmiast wymagany jest większy wolumen przestrzeni powietrznej niż planowano, co może prowadzić do sytuacji, w której minimalna wymagana separacja od pozostałego ruchu lotniczego może być naruszona.

Dlatego, szczególnie w środowisku o dużym natężeniu ruchu lotniczego, największą wagę ma włączenie przez dowódcę statku powietrznego wykonującego procedurę Lost-Wingman kodu transpondera "Emergency", tak szybko jak to możliwe aby zaalarmować odpowiedniego ATCO i zapewnić w ten sposób natychmiastową możliwość przeanalizowania tej nieoczekiwanej sytuacji i podjęcia odpowiednich wynikłych z niej działań.



Sytuacja Lost-Wingman zdarza się raczej rzadko i zwykle ma miejsce w trakcie odlotu lub podejścia w warunkach atmosferycznych o bardzo ograniczonej widoczności.

Załącznik 3: Stan wdrażania na szczeblu krajowym



Następujące Państwa formalnie wdrożyły EUROAT oraz dostarczyły krajowe rozdziały:

Armenia, Belgia, Chorwacja, Republika Czech, Dania, Francja, Niemcy, Grecja, Węgry, Włochy, Portugalia, Rumunia, Hiszpania, Szwecja, Szwajcaria, Holandia, Wielka Brytania

Następujące Państwa oficjalnie wyraziły plany formalnego wdrożenia EUROAT³¹ do końca 2020 roku:

Albania, Austria, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Finlandia, Irlandia, Republika Słowacji, Ukraina.

³¹ Oficjalne wdrożenie aktualizacji będzie zapewnione uwzględniając odpowiednie zmiany EUROAT.

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Załącznik 4: Dodatek PL – Rozdział krajowy POLSKA

2.1. Zastosowanie przepisów ruchu lotniczego ICAO

- 2.1.4. W FIR EPWW obcy wojskowy statek powietrzny może wykonywać lot jako GAT, OAT albo mieszany GAT/OAT. Lot w ugrupowaniu standardowym powinien być wykonywany jako OAT, jeżeli przypuszcza się, że mogą zajść okoliczności naruszające zasady ICAO (np. rozdzielanie formacji, w tym rozdzielanie awaryjne i w chmurach). Lot w formacji niestandardowej będzie wykonywany jako OAT.

2.2.2. Plan lotu

- 2.2.2.2.1. W FIR EPWW przy składaniu planu lotu dla lotów OAT należy użyć oznacznika „OAT”. Oznacznik „OAT” należy umieścić na początku zapisywanej trasy/odcinka lotu planowanego jako OAT, a w polu 18 planu lotu należy umieścić „RMK/OAT OVER POLAND”.

Uwaga: Wymaga się, by statki powietrzne, które planują swój lot jako mieszany GAT/OAT, planowały te odcinki lotu, na których mają zamiar wykonywać manewry OAT (np. tworzenie formacji, rozdzielanie formacji, tankowanie w powietrzu), jako lot OAT. Składanie planu lotu dla lotów OAT odbywa się zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012. Szczegółowe informacje w tym zakresie podlegają publikacji w MIL AIP Polska ENR 1.10.

- 2.2.2.2.2. W FIR EPWW dopuszcza się używanie taktycznych znaków wywoławczych przez załogi statków powietrznych bazujących w Polsce. Użycie taktycznych znaków wywoławczych przez załogi obcych statków powietrznych wymaga akceptacji Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.
- 2.2.2.2.3. W czasie ćwiczeń lotnictwa wojskowego dopuszcza się używanie taktycznych znaków wywoławczych przez obce wojskowe statki powietrzne wlatujące do FIR EPWW, jeżeli zostało to skoordynowane przez organizatora ćwiczeń. Jeżeli zostanie użyty międzynarodowy znak wywoławczy, to w polu 18 planu lotu należy umieścić przydzielony na ćwiczenia taktyczny znak wywoławczy.
- 2.2.2.2.4. Wykaz punktów koordynacyjnych OAT (PKO), określonych współrzędnych geograficznych, wykorzystywanych przez właściwy organ ATC, do których odnoszą się procedury koordynacyjne, podlega publikacji w MIL AIP Polska ENR 2.3 oraz ENR 2.3.0-1.

2.3. Wykonywanie lotu

2.3.1. Pokładowy system zapobiegania kolizjom statków powietrznych (ACAS/TCAS)

- 2.3.1.4.1 System ACAS, w który jest wyposażony statek powietrzny, spełnia wymagania określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1332/2011. Wymagania te podlegają publikacji w AIP Polska GEN 1.5.

2.3.3. Nastawianie wysokościomierza

2.3.3.4. W FIR EPWW ustala się wysokość przejściową na 6500 ft QNH, a poziom przejściowy, w zależności od rozkładu ciśnienia atmosferycznego, na FL 80 lub FL 90. Procedury nastawiania wysokościomierza podlegają publikacji w AIP Polska ENR 1.7.

2.3.4. Ograniczenia prędkości

2.3.4.3. Wykonywanie lotów poniżej FL 100 z prędkością przekraczającą 250 KIAS jest dozwolone:

- i. w niesklasyfikowanych elementach struktury przestrzeni powietrznej wydzielonych na potrzeby lotnictwa wojskowego;
- ii. w przestrzeniach kontrolowanych w odniesieniu do typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu ATC;
- iii. w lotach wykonywanych na hasło ALFA SCRAMBLE;
- iv. na podstawie zwolnienia udzielanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodnie z przepisami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012.

2.3.4.2. W polskiej przestrzeni powietrznej obowiązuje zakaz przekraczania prędkości dźwięku i lotu z prędkością naddźwiękową:

- i. na i poniżej FL 340;
- ii. w godzinach 22.00 – 06.00 LMT.

Zakaz nie dotyczy lotów wykonywanych na hasło ALFA SCRAMBLE.

2.3.5. Loty specjalne OAT w FIR EPWW

2.3.5.1. Misje AWACS

Misje AWACS są wykonywane pod kontrolą ACC Warszawa (OAT) w rejonach lotów AWACS. Misje AWACS należy planować jako OAT w trasie lotu lub w polu 18 planu lotu RMK/OAT OVER POLAND.

2.3.5.2. Procedura dynamicznej zmiany wysokości

Na każde wznoszenie z dynamicznym naborem wysokości (ZOOM CLIMB) wykonywane w przestrzeni kontrolowanej jest wymagane zezwolenie kontroli ruchu lotniczego.

Na każde zniżanie z dynamiczną zmianą wysokości (COMBAT DESCENT) wykonywane w przestrzeni kontrolowanej jest wymagane zezwolenie kontroli ruchu lotniczego.

2.3.5.3. Procedura tankowania w powietrzu

W FIR EPWW tankowanie w powietrzu odbywa się w wyznaczonych do tego strefach tankowania. Przestrzeń powietrzna w strefach tankowania pozostaje niesklasyfikowana.

Aktywne strefy tankowania nie mogą być wykorzystywane przez innych użytkowników niezwiązanych z tankowaniem i do innych celów.

Wykorzystywanie stref tankowania ma priorytet przed wykorzystaniem innych elastycznych struktur przestrzeni powietrznej kolizyjnych ze strefą tankowania, o ile Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej nie określi inaczej.

Dolot do strefy tankowania odbywa się na podstawie złożonego planu lotu jako OAT i na łączności z ACC Warszawa (OAT).

2.4.1. Ogólne zasady dotyczące lotów grupowych

2.4.1.4. Loty grupowe w przestrzeni RVSM są traktowane jako non RVSM.

2.4.4. Formacja niestandardowa

2.4.4.5.1. Dopuszcza się formację niestandardową, w której statki powietrzne wykonują lot w jednej linii na tej samej wysokości w locie poziomym, zachowując odległość między liderem a ostatnim prowadzonym statkiem powietrznym nie większą niż 10 NM.

Ostatni statek powietrzny w formacji niestandardowej ma włączony kod transpondera 2000, jeżeli ATC nie określi inaczej.

Lider formacji podaje do ATC odległości pomiędzy poszczególnymi statkami powietrznymi.

UWAGA: Podczas zniżania lub wznoszenia formacji niestandardowej samoloty mogą znajdować się na różnych wysokościach w jednej linii.

Loty grupowe wykonuje się zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt SERA.3135 lit. a–d rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012. Szczegółowe procedury wykonywania lotów grupowych w formacji standardowej oraz niestandardowej podlegają publikacji w MIL AIP Polska ENR 1.15 pkt 3.

2.4.6. Tworzenie formacji (procedura Join-Up)

2.4.6.3. Procedura Join-Up jest realizowana pod kontrolą radarową właściwego organu ATC.

Procedurę Join-Up inicjuje pilot lub w celach treningowych kontroler radarowy z właściwego organu ATC za zgodą pilota i lidera formacji.

Właściwy organ ATC może zabronić wykonywania procedury Join-Up z powodów bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

2.4.7. Rozdzielenie formacji (procedura Break-Up/Split)

2.4.7.7. Procedura Break-Up/Split jest realizowana pod kontrolą radarową właściwego organu ATC.

Procedurę Break-Up/Split inicjuje lider formacji lub w celach treningowych kontroler radarowy z właściwego organu ATC za zgodą lidera formacji.

Każdy statek powietrzny po oddzieleniu od grupy musi:

- i. zostać zidentyfikowany;
- ii. mieć własny plan lotu (np. AFIL);
- iii. otrzymać indywidualne zezwolenie właściwego organu ATC na dalszy lot.

2.4.8. Utrata łączności w locie grupowym

2.4.8.1.1. W przypadku utraty łączności w wydzielonym elemencie przestrzeni (TSA, TRA) pilot:

- i. ustawia kod transpondera 7600;
- ii. wykonuje lot do PKO;
- iii. nad PKO wykonuje oczekiwanie w kręgu;
- iv. odlatuje znad PKO minimum po 7 minutach, licząc od czasu włączenia kodu transpondera 7600, jeżeli pozostałość paliwa to umożliwia;
- v. opuszcza strefę wykonując lot zgodnie ze złożonym planem lotu.

Procedura dodatkowa w przypadku pracy tylko za pomocą fali nośnej radiostacji.

Naciśnięcie przycisku nadawania radiostacji oznacza:

- i. 1 naciśnięcie = yes (tak);
- ii. 2 naciśnięcia = no (nie);
- iii. 3 naciśnięcia = say again (powtórz);
- iv. (...) Kod Morse'a litera H (Morse code letter H = for homing /RTB/);
- v. długie wciśnięcie wskazuje zakończenie lub przerwanie wcześniejszej procedury lub instrukcji;
- vi. (_ . . _) Kod Morse'a litera X (Morse code letter X) – wskazuje dodatkową awarię/niebezpieczeństwo.

2.4.9. Zgubienie skrzydłowego/prowadzącego (procedura Lost-Wingman)

2.4.9.1.1. W przypadku awaryjnego (nieplanowanego) rozluźnienia ugrupowania załogi wykonują manewry zgodnie z poniższą procedurą.

Procedura rozluźnienia ugrupowania 4 statków powietrznych (A, B, C, D):

- i. A – kontynuuje lot po prostej;
- ii. B – skręca w prawo z przechyleniem 20° przez 20 sekund i wraca na kurs;
- iii. C – skręca w lewo z przechyleniem 20° przez 20 sekund i wraca na kurs;
- iv. D – skręca w lewo z przechyleniem 30° przez 30 sekund i wraca na kurs.

Lider formacji w takiej sytuacji natychmiast włącza kod transpondera 7700 i informuje właściwy organ ATC o zamiarach grupy.

Właściwy organ ATC, po rozluźnieniu ugrupowania, przydziela indywidualne kody transponderów poszczególnym statkom powietrznym i wydaje zezwolenia na kontynuowanie lotu pojedynczo z zachowaniem separacji ATC.

Na prośbę lidera formacji właściwy organ ATC może wydać zezwolenie na kontynuowanie lotu w formacji niestandardowej.

2.5.1. Loty w ARES

- 2.5.1.2. Przed wylotem z aktywnej przestrzeni ARES, która stanowi część opublikowanej struktury przestrzeni powietrznej, w przestrzeń kontrolowaną jest wymagane zezwolenie ATC.

2.5.4. Minimalne odległości od granic elementów struktury przestrzeni powietrznej

- 2.5.4.1. Tabela minimalnych odległości od granic elementów struktury przestrzeni powietrznej podlega publikacji w AIP Polska ENR 2.2.2.

2.7.4. Nieplanowany powrót z uzbrojeniem

- 2.7.4.5. Podczas powrotu z zaciętym (zablokowanym) uzbrojeniem należy użyć zwrotu „RED SPOT RECOVERY” podczas kontaktu z organem ATC. W razie potrzeby należy włączyć kod transpondera 7700.

2.7.5. Procedura w przypadku utraty łączności radiowej (NORDO)

- 2.7.5.1. W przypadku utraty łączności w wydzielonym elemencie przestrzeni (TSA, TRA) pilot:
- i. ustawia kod transpondera 7600;
 - ii. wykonuje lot do PKO;
 - iii. nad PKO wykonuje oczekiwanie w kręgu;
 - iv. odlatuje znad PKO minimum po 7 minutach, licząc od czasu włączenia kodu transpondera 7600, jeżeli pozostałość paliwa to umożliwia;
 - v. opuszcza strefę wykonując lot zgodnie ze złożonym planem lotu.

Procedura dodatkowa w przypadku pracy tylko za pomocą fali nośnej radiostacji.

Naciśnięcie przycisku nadawania radiostacji oznacza:

- i. 1 naciśnięcie = yes (tak);
- ii. 2 naciśnięcia = no (nie);
- iii. 3 naciśnięcia = say again (powtórz);
- iv. (...) Kod Morse’a litera H (Morse code letter H = for homing /RTB/);
- v. długie wciśnięcie wskazuje zakończenie lub przerwanie wcześniejszej procedury lub instrukcji;
- vi. (_ . . _) Kod Morse’a litera X (Morse code letter X) – wskazuje dodatkową awarię/niebezpieczeństwo.

3.3. Zapewnianie ATS

- 3.3.1.3. Służby ruchu lotniczego dla ruchu OAT w obszarze kontrolowanym FIR EPWW są zapewniane przez właściwe organy ATC w określonych przestrzeniach, które podlegają publikacji w AIP Polska.

3.4.2. Formacja standardowa

- 3.4.2.4.1. Loty grupowe w przestrzeni RVSM są traktowane jako non RVSM.

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Załącznik 5: Dodatek PL – Krajowe punkty kontaktowe POLSKA

1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego – krajowy organ zajmujący się ogólnym krajowym nadzorem i kontrolą zgodności z EUROAT

ul. Flisa 2
02-247 Warszawa
tel. 48 22 520 75 01
fax: 48 22 520 72 26
e-mail: loz@ulc.gov.pl

2. Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP

Siedziba:
ul. Żwirki i Wigury 1c
00-909 Warszawa 60
tel. 48 261 821 777
fax: 48 261 821 782

Adres pocztowy:
Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP
ul. Żwirki i Wigury 103
00-909 Warszawa 69

3. Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych – w zakresie wydawania zgód dyplomatycznych na wlot obcych wojskowych statków powietrznych w polską przestrzeń powietrzną

ul. Radiowa 2
00-908 Warszawa
tel. 48 261 855 893

4. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa
Służba Informacji Lotniczej – AIS
tel. 48 22 574 5610, 5611 lub 5624
fax. 48 22 574 5619 lub 5618
Adres AFTN – EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl

Biuro Służb Ruchu Lotniczego
tel. 48 22 574 55 01
fax. 48 22 574 55 09
e-mail: sekretariat.ar@pansa.pl

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Załącznik 6: Dodatek PL – Lista dystrybucji POLSKA

Urząd Lotnictwa Cywilnego
ul. Flisa 2
02-247 Warszawa
tel. 48 22 520 75 01
fax: 48 22 520 72 26
e-mail: loz@ulc.gov.pl