

Warszawa, dnia 17 grudnia 2019 r.

Poz. 89

**WYTYCZNE NR 13
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 17 grudnia 2019 r.

w sprawie ogłoszenia zmiany akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań oraz materiałów zawierających wytyczne do rozporządzenia Komisji (UE) nr 923/2012

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495) ogłasza się, co następuje:

§ 1. Zaleca się stosowanie, wydanej przez Dyrektora Generalnego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) decyzją nr 2016/023/R z dnia 13 października 2016 r., zmiany akceptowalnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań (AMC) oraz materiałów zawierających wytyczne (GM) do przepisów ruchu lotniczego – SERA do rozporządzenia Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego 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, stanowiącej załącznik do wytycznych.

§ 2. Wytyczne wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson

Załącznik do wytycznych nr 13
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 17 grudnia 2019 r.

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego

**Akceptowalne sposoby spełnienia
wymagań (AMC)
oraz materiały zawierające wytyczne
(GM)
do przepisów ruchu lotniczego**

Zmiana nr 1

13 października 2016¹

¹ Szczegóły w zakresie daty wejścia w życie zawarto w Decyzji 2013/013/R w EASA [Official Publication](#).

AMC/GM do Rozporządzenia (UE) nr 923/2012

GM1 Artykuł 2(27) Służba doradcza ruchu lotniczego

SŁUŻBA DORADCZA RUCHU LOTNICZEGO

- (a) Służba doradcza ruchu lotniczego nie zapewnia takiego stopnia bezpieczeństwa, jak służba kontroli ruchu lotniczego, ani nie może przyjąć takiej samej odpowiedzialności, jaką ona ponosi za zapobieganie kolizjom, ponieważ informacje o ruchu lotniczym w zainteresowanej przestrzeni powietrznej, które posiada organ zapewniający służbę doradczą ruchu lotniczego, mogą być niepełne.
- (b) Statki powietrzne, które zamierzają wykonać loty IFR w przestrzeni powietrznej ze służbą doradczą, lecz postanawiają nie korzystać ze służby doradczej ruchu lotniczego, składają jednak plan lotu oraz zawiadamiają o zmianach do tego planu organ zapewniający tę służbę.
- (c) Organy służb ruchu lotniczego zapewniające służbę doradczą ruchu lotniczego:
 - (1) radzą (ang. *advise*) statkowi powietrznemu, że może odlecieć w określonym czasie oraz wykonywać przelot na poziomach podanych w planie lotu, o ile nie przewiduje się żadnej sytuacji konfliktowej z innym znanym temu organowi ruchem;
 - (2) proponują (ang. *suggest*) statkowi powietrznemu podjęcie takiego postępowania, dzięki któremu potencjalne niebezpieczeństwo mogące mu zagrozić może być uniknięte ustępując pierwszeństwa statkowi powietrznemu, który już znajduje się w przestrzeni ze służbą doradczą, przed innym statkiem powietrznym, który dopiero zamierza wlecieć do danej przestrzeni powietrznej;
 - (3) podają (ang. *pass*) statkowi powietrznemu informacje o ruchu, zawierające takie same informacje, jakie są przeznaczone dla służby kontroli obszaru.

GM1 Artykuł 2(89a) Operacja podejścia według wskazań przyrządów

Prowadzenie pionowe i poziome wykorzystywane w procedurze podejścia według wskazań przyrządów oznacza prowadzenie zapewnione przez:

- (a) naziemną pomoc nawigacyjną; lub
- (b) wytworzone komputerowo dane nawigacyjne pochodzące z naziemnych, satelitarnych, niezależnych pomocy nawigacyjnych lub ich kombinacji.

GM1 Artykuł 2(90) Procedura podejścia według wskazań przyrządów

Operacje podejścia według wskazań przyrządów są klasyfikowane na podstawie zaprojektowanych najniższych minimów operacyjnych, poniżej których operacja podejścia powinna być kontynuowana tylko z wymaganym wzrokowym kontaktem z terenem w następujący sposób:

- (a) Typ A: minimalna wysokość względna zniżania lub wysokość względna decyzji (DH) na 75 m (250 ft) lub powyżej; oraz
- (b) Typ B: DH poniżej 75 m (250 ft). Operacje podejścia według wskazań przyrządów typu B dzielą się na:

- (1) Kategoria I (CAT I): DH nie mniejsza niż 60 m (200 ft) oraz przy widzialności nie mniejszej niż 800 m lub widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) nie mniejszej niż 550 m;
- (2) Kategoria II (CAT II): DH mniejsza niż 60 m (200 ft), ale nie mniejsza niż 30 m (100 ft) i RVR nie mniejsza niż 300 m;
- (3) Kategoria IIIA (CAT IIIA): DH mniejsza niż 30 m (100 ft) lub brak DH i RVR nie mniejsza niż 175 m;
- (4) Kategoria IIIB (CAT IIIB): DH mniejsza niż 15 m (50 ft) lub brak DH i RVR mniejsza niż 175 m, ale nie mniejsza niż 50 m; oraz
- (5) Kategoria IIIC (CAT IIIC): brak ograniczeń DH i RVR.

Jeżeli DH i RVR mieszczą się w różnych kategoriach operacji, operacja podejścia według wskazań przyrządów byłaby przeprowadzana zgodnie z wymaganiami najbardziej wymagającej kategorii (np. operacja z DH w zakresie CAT IIIA, ale z RVR w zakresie CAT IIIB byłaby uznana za operację CAT IIIB, lub operacja z DH w zakresie CAT II, ale z RVR w zakresie CAT I byłaby uznana za operację CAT II).

Wymagany wzrokowy kontakt z terenem oznacza tę część pomocy wzrokowych lub obszaru podejścia, która powinna być widoczna przez dostateczną ilość czasu, aby pilot mógł dokonać oceny pozycji statku powietrznego i szybkości zmiany swojej pozycji w odniesieniu do pożądanego ścieżki lotu. W przypadku operacji podejścia z okrążeniem wymaganym punktem wzrokowego kontaktu z terenem jest otoczenie drogi startowej.

GM1 Artykuł 2(27) Służba doradcza ruchu lotniczego

SŁUŻBA DORADCZA RUCHU LOTNICZEGO

- (d) Służba doradcza ruchu lotniczego nie zapewnia takiego stopnia bezpieczeństwa, ani nie może przyjąć takiej samej odpowiedzialności jak służba kontroli ruchu lotniczego, jaką ponosi za zapobieganie kolizjom, ponieważ informacje o ruchu lotniczym w zainteresowanej przestrzeni powietrznej, które posiada organ zapewniający służbę doradczą ruchu lotniczego, mogą być niepełne.
- (e) Statki powietrzne, które zamierzają wykonać loty IFR w przestrzeni powietrznej ze służbą doradczą, lecz postanawiają nie korzystać ze służby doradczej ruchu lotniczego, składają jednak plan lotu oraz zawiadamiają o zmianach do tego planu organ zapewniający tę służbę.
- (f) Organy służb ruchu lotniczego zapewniające służbę doradczą ruchu lotniczego:
 - (4) radzą (ang. *advise*) statkowi powietrznemu, że może odlecieć w określonym czasie oraz wykonywać przelot na poziomach podanych w planie lotu, o ile nie przewiduje się żadnej sytuacji konfliktowej z innym znanym temu organowi ruchem;
 - (5) proponują (ang. *suggest*) statkowi powietrznemu podjęcie takiego postępowania, dzięki któremu potencjalne niebezpieczeństwo mogące mu zagrozić może być uniknięte ustępując pierwszeństwa statkowi powietrznemu, który już znajduje się w przestrzeni ze służbą doradczą, przed innym statkiem powietrznym, który dopiero zamierza wlecieć do danej przestrzeni powietrznej;
 - (6) podają (ang. *pass*) statkowi powietrznemu informacje o ruchu, zawierające takie same informacje, jakie są przeznaczone dla służby kontroli obszaru.

GM1 Artykuł 2(129a) Statek powietrzny będący zabawką

Dyrektywa 2009/48 / WE (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa zabawek) wymaga, aby zabawki, w tym zawarte w nich chemikalia, nie zagrażały bezpieczeństwu lub zdrowiu użytkowników lub osób trzecich, gdy są używane zgodnie z przeznaczeniem lub w sposób przewidywalny, mając na uwadze zachowanie dzieci. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa zabawek wymaga dodatkowo, aby zabawki udostępniane na rynku były opatrzone oznakowaniem CE. Oznakowanie CE wskazuje zgodność produktu z przepisami unijnymi mającymi zastosowanie do produktu i określającymi zastosowanie oznakowania CE.

GM2 Artykuł 4 Zwolnienia dotyczące operacji specjalnych

Właściwy organ, udzielając zwolnień zgodnie z art. 4, powinien rozważyć nie tylko indywidualne wnioski z poszczególnych podmiotów, ale może również przyznawać ogólne zwolnienia dla grup podmiotów uprawnionych do wykonywania wymienionych działań.

GM1 Artykuł 8.2 Środki przejściowe i dodatkowe

Bez uszczerbku dla publikacji w innych odpowiednich sekcjach Zbioru Informacji Lotniczych (AIP), informacje dotyczące art. 8.2 powinny zostać pogrupowane i opublikowane w krajowym AIP w sekcji GEN 1.6.

Przykłady:

- (a) Jeżeli właściwy organ postanowi zezwolić na loty VFR w nocy zgodnie z SERA.5005(c), ogólne informacje dotyczące zezwolenia powinny być opublikowane w sekcji AIP GEN 1.6 z odniesieniem do sekcji AIP, w której publikowane są szczegółowe informacje dotyczące warunków mających zastosowanie do lotów VFR w nocy;
- (b) Jeżeli właściwy organ wyznacza niektóre części przestrzeni powietrznej jako strefy obowiązkowej łączności radiowej (RMZ) i/lub jako strefy obowiązkowego używania transpondera (TMZ) zgodnie z SERA.6005, informacje ogólne dotyczące takiego wyznaczenia powinny być opublikować w AIP w sekcji GEN 1.6 z odniesieniem do sekcji AIP, w której publikowane są szczegółowe informacje dotyczące ustanowionych stref RMZ i/lub TMZ;
- (c) Jeżeli właściwy organ wybierze minima separacji zgodnie z SERA.8010(c)(2), ogólne informacje dotyczące takiego wyboru powinny być opublikowane w AIP w sekcji GEN 1.6 z odniesieniem do sekcji w AIP, w której publikowane są szczegółowe informacje dotyczące tych minimów.

Należy zauważyć, że powyższe przykłady nie obejmują wszystkich możliwych przypadków, które mogą wymagać publikacji informacji dotyczących art. 8.2 w krajowym AIP w sekcji GEN 1.6.

AMC/GM do Załącznika – Prawo lotnicze

SEKCJA 3

Przepisy ogólne i zapobieganie kolizjom

GM1 SERA.3210(d)(3) Pierwszeństwo drogi

WYKORZYSTANIE POPRZECZEK ZATRZYMANIA – ŚRODKI AWARYJNE

Opracowując procedury awaryjne w sytuacjach, w których poprzeczek zatrzymania nie można wyłączyć z powodu problemu technicznego, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego powinna wziąć pod uwagę, że takie procedury awaryjne powinny znacznie różnić się od normalnych operacji i nie powinny podważać zasady, że zapalanej poprzeczki zatrzymania nie wolno przekraczać. Instytucja zapewniająca służby może wziąć pod uwagę między innymi:

- (a) fizyczne odłączenie włączonej poprzeczki zatrzymania od zasilania;
- (b) fizyczne zasłanianie świateł włączonej poprzeczki zatrzymania; lub
- (c) zapewnienie koordynatora ruchu naziemnego lub pojazdu *follow-me* do poprowadzenia statku powietrznego w celu przekroczenia włączonej poprzeczki zatrzymania.

SEKCJA 4

Plany lotów

AMC1 SERA.4001(c) Składanie planu lotu

W przypadkach, w których nie ustanowiono biura odpraw załóg, plan lotu powinien być składany do organu służb ruchu lotniczego wykonującego funkcje takiego biura lub za pomocą zatwierdzonych metod bezpośrednich, jak określono w zbiorze informacji lotniczych (AIP).

GM2 SERA.4005(a) Treść planu lotu

INFORMACJE W PLANIE LOTU DOTYCZĄCE OPERATORA W PRZYPADKU ZAPEWNIANIA SŁUŻBY ALARMOWEJ

Zgodnie z Załącznikiem 11 ICAO, organ służb ruchu lotniczego informuje, w miarę możliwości, operatora statku powietrznego o zapewnianiu statkowi powietrznemu służby alarmowej. W celu ułatwienia szybkiej i skutecznej koordynacji, wskazane jest podanie w planie lotu (pozycja 18 „Inne informacje”) informacji umożliwiających organowi służb ruchu lotniczego skontaktowanie się z personelem dyżurnym operatora statku powietrznego, jeżeli takie informacje nie zostały przekazane organowi służb ruchu lotniczego w inny sposób.

SEKCJA 5

Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością (VMC), przepisy wykonywania lotu z widocznością (VFR), loty specjalne VFR i przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR)

**GM1 SERA.5005(c)(3)(iii) Przepisy wykonywania lotu z widocznością
LOT VFR NA WYSOKOŚCI WIERZCHOŁKÓW CHMUR W NOCY**

Podczas wykonywania lotu w klasach przestrzeni powietrznej B, C, D, E, F lub G, na wysokości większej niż 900 m (3 000 ft) nad średnim poziomem morza (MSL) lub 300 m (1 000 ft) nad terenem, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa, pilot może zdecydować się na lot nad warstwą chmur (lot VFR na wysokości wierzchołków chmur). Podejmując decyzję o tym, czy lot będzie wykonywany nad lub pod chmurą w ciągu nocy, należy wziąć pod uwagę co najmniej następujące elementy:

- (a) prawdopodobieństwo pogody w miejscu docelowym umożliwiającej zniżanie z widzialnością;
- (b) warunki oświetleniowe poniżej i powyżej warstwy chmur;
- (c) prawdopodobieństwo obniżenia podstawy chmur, w przypadku lotu poniżej chmury, co skutkuje utratą przewyższenia nad ziemią;
- (d) możliwość przelotu nad chmurą, co prowadzi do lotu między zbieżnymi warstwami chmur;
- (e) możliwość pomyślnego zawrócenia i powrotu do obszaru, w którym można utrzymać stały kontakt wzrokowy z ziemią; oraz
- (f) możliwości określenia przez pilota lokalizacji w dowolnym punkcie trasy, na której wykonywany jest lot, uwzględniając także wzniesienie terenu oraz przeszkody geograficzne i sztuczne.

GM1 SERA.5010 Loty specjalne VFR w strefach kontrolowanych

Lista rodzajów operacji podlegających zezwoleniu właściwego organu na odstępstwo od wymogów w przypadku lotów specjalnych VFR nie jest wyczerpująca. Właściwy organ może udzielić zezwolenia na inne rodzaje operacji śmigłowców, takich jak kontrole linii energetycznych, operacje śmigłowcowe z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym itp.

GM1 SERA.5010(b)(2) Loty specjalne VFR w strefach kontrolowanych

Podczas oceny przeważającej widzialności w locie, piloci powinni wykorzystać swój najlepszy osąd. Ocena powinna opierać się, na przykład, na ogólnym doświadczeniu lotniczym pilota, znajomości lokalnych warunków i procedur, widocznych punktów orientacyjnych itp. Ponadto pilot powinien posiadać najnowsze obserwacje i prognozy pogody.

AMC1 SERA.5010(b)(3) Loty specjalne VFR w strefach kontrolowanych

OGRANICZENIE PRĘDKOŚCI, KTÓRE POWINNO BYĆ STOSOWANE PRZEZ PILOTÓW ŚMIGŁOWCÓW

Prędkość 140 węzłów nie powinna być stosowana przez śmigłowce wykonujące loty przy widzialności poniżej 1 500 m. W takim przypadku pilot powinien zastosować niższą prędkość odpowiednią do rzeczywistych warunków.

GM1SERA.5010(c) Loty specjalne VFR w strefach kontrolowanych

Jeżeli zgłoszona widzialność przy ziemi na lotnisku jest mniejsza niż 1 500 m, ATC może wydać specjalne zezwolenie na lot VFR przecinający strefę kontrolowaną bez zamiaru startu lub lądowania na lotnisku w obrębie strefy kontrolowanej lub wchodzenia do strefy ruchu

lotniskowego lub w krąg nadlotniskowy, jeżeli widzialność w locie zgłoszona przez pilota jest nie mniejsza niż 1 500 m lub, w przypadku śmigłowców, nie mniejsza niż 800 m.

GM1 SERA.5015(c)(3) Przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów – przepisy dotyczące wszystkich lotów IFR

Organ służby ruchu lotniczego powinien odpowiedzieć nadając tylko potwierdzenie „LOT IFR ANULOWANY O ... (czas)” („IFR FLIGHT CANCELLED AT ... (time)”).

SEKCJA 7

Służby ruchu lotniczego

AMC1 SERA.7002(a)(1) Informacje o niebezpieczeństwie kolizji, gdy zapewnia się ATS w oparciu o dozоровanie

INFORMACJA DOTYCZĄCE RUCHU NA KOLIDUJĄCYM TORZE LOTU

- (a) Informacje dotyczące ruchu na kolidującym torze lotu powinny, na ile jest to możliwe, zawierać:
- (1) względny zamiar kolizyjnego ruchu według 12-godzinnej tarczy zegara;
 - (2) odległość od kolizyjnego ruchu w kilometrach lub milach morskich;
 - (3) kierunek, w którym ruch kolizyjny wydaje się przemieszczać;
 - (4) poziom i typ statku powietrznego, a jeżeli dane te nie są znane, względną prędkość kolizyjnego ruchu, np. wolny lub szybki.
- (b) Informacje o poziomie lotu na podstawie wysokości ciśnieniowej, nawet jeżeli nie zostały zweryfikowane, powinny być wykorzystane w celu zapewniania informacji o niebezpieczeństwie kolizji, ponieważ takie informacje, zwłaszcza jeżeli są dostępne od nieznanego statku powietrznego (np. lot VFR) i przekazane pilotowi znanego statku powietrznego, mogą ułatwić zlokalizowanie niebezpieczeństwa kolizji. Jeżeli informacje o poziomie nie zostały zweryfikowane, dokładność informacji należy uznać za niepewną, a pilot powinien zostać odpowiednio poinformowany.

GM1 to (a)(1) of AMC1 SERA.7002(a)(1) Informacje o niebezpieczeństwie kolizji, gdy zapewnia się ATS w oparciu o dozоровanie

W przypadkach, w których stosowanie 12-godzinnej tarczy zegara nie jest możliwe, np. kiedy samolot wykonuje zakręt, kierunek nieznanego statku powietrznego może zostać podany przez punkty kompasu, np. północny zachód, południe itp.

GM1 to (a)(4) of AMC1 SERA.7002(a)(1) Informacje o niebezpieczeństwie kolizji, gdy zapewnia się ATS w oparciu o dozоровanie

Wysokość może być przedstawiona albo jako poziom lotu, wysokość bezwzględna lub wysokość względna, albo jako względna odległość pionowa od statku powietrznego, któremu zapewnia się informację o ruchu (np. 1 000 ft powyżej lub 1 000 ft poniżej).

GM1 SERA.7002(a)(1) Informacje o niebezpieczeństwie kolizji, gdy zapewnia się ATS w oparciu o dozоровanie

INFORMACJA O RUCHU NA KOLIDUJĄCYM TORZE LOTU POZA PRZESTRZENIĄ POWIETRZNĄ KONTROLOWANĄ

W przypadku zaobserwowania, że zidentyfikowany statek powietrzny wykonujący lot wg IFR poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną znajduje się na torze lotu kolidującym z innym statkiem powietrznym, pilot powinien być poinformowany:

- (a) o konieczności podjęcia akcji omijania i – na prośbę pilota lub gdy według opinii kontrolera sytuacja to uzasadnia – należy zaproponować mu postępowanie mające na celu ominięcie niezidentyfikowanego statku powietrznego; oraz
- (b) że niebezpieczeństwo przestało istnieć.

GM2 SERA.7002(a)(1) Informacje o niebezpieczeństwie kolizji, gdy zapewnia się ATS w oparciu o dozorowanie

Informacje przedstawiane na zobrazowaniu sytuacji mogą być wykorzystane do przekazywania zidentyfikowanym statkom powietrznym informacji o każdym statku powietrznym, w stosunku do którego stwierdzono, że znajduje się na kolidującym torze ruchu ze zidentyfikowanym statkiem powietrznym, oraz do przekazywania propozycji lub informacji doradczych dotyczących omijania.

GM3 SERA.7002(a)(1) Informacje o niebezpieczeństwie kolizji, gdy zapewnia się ATS w oparciu o dozorowanie

Zapewnienie informacji o niebezpieczeństwie kolizji nie zwalnia pilotów lotów VFR z obowiązku unikania terenu/przeszkód oraz utrzymania warunków meteorologicznych do lotu z widocznością.

GM4 SERA.7002(a)(1) Informacje o niebezpieczeństwie kolizji, gdy zapewnia się ATS w oparciu o dozorowanie

Informacje o niebezpieczeństwie kolizji powinny być zapewniane w miarę możliwości. Powinno się to odbywać z uwzględnieniem priorytetów związanych z różnymi zadaniami, takimi jak zapewnienie separacji zgodnie z klasyfikacją przestrzeni powietrznej, a także ograniczeniami dotyczącymi wyposażenia i obciążenia pracą.

SEKCJA 8

Służba kontroli ruchu lotniczego

GM1 SERA.8015(a) Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego

Zezwolenia na wykonywanie lotów VFR w przestrzeni powietrznej klasy C i D nie oznaczają żadnej formy separacji:

- (a) w klasie C – pomiędzy lotami VFR; oraz
- (b) w klasie D – pomiędzy lotami IFR i VFR lub pomiędzy lotami VFR.

W przypadku lotów specjalnych VFR, patrz SERA.8005 (b).

GM1 SERA.8015(e)(1) Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego

Zmiana powinna zawierać opis trasy i poziomów lotu do punktu, gdzie statek powietrzny wraca na trasę, na którą wcześniej udzielono zezwolenia, lub do miejsca docelowego, jeżeli statek powietrzny nie wraca na wcześniejszą trasę.

GM1 SERA.8015(f)(2) Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego

ZAPEWNIANIE ZEZWOLEŃ I INSTRUKCJI — NASTAWIENIE WYSOKOŚCIOMIERZA

Zapewnienie poziomu przejściowego może być osiągnięte poprzez łączność foniczną, rozgłaszanie ATIS lub łącze transmisji danych.

GM1 SERA.8015(g) Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego
ZEZWOLENIA WARUNKOWE

Przykładem warunkowego zezwolenia jest „SCANDINAVIAN 941, ZA ŁADUJĄCYM DC9 NA KRÓTKIEJ PROSTEJ, ZAJMIJ PAS ZA ŁADUJĄCYM” („SCANDINAVIAN 941, BEHIND DC9 ON SHORT FINAL, LINE UP BEHIND”). Oznacza to konieczność, aby statek powietrzny otrzymujący zezwolenie warunkowe zidentyfikował statek powietrzny lub pojazd, który spowodował wydanie tego warunkowego zezwolenia.

GM1 SERA.8025(a)(2) Meldunki pozycyjne
WZNOWIENIE MELDUNKÓW POZYCYJNYCH ZA POMOCĄ CPDLC

Wznowienie meldunków pozycyjnych za pomocą łączności kontroler – pilot łączem transmisji danych (CPDLC) można osiągnąć za pomocą automatycznego zależnego dozoru – kontrakt (ADS-C).

AMC1 SERA.8035 Łączność
USTANOWIENIE ŁĄCZNOŚCI PILOT – KONTROLER

Bezpośrednia łączność pilot – kontroler powinna być ustanowiona przed rozpoczęciem zapewnienia służb dozoru ATS, chyba że szczególne okoliczności, takie jak sytuacje awaryjne, nakazują inaczej.

AMC2 SERA.8035 Łączność
POTWIERDZANIE KOMUNIKATÓW

- (a) Po otrzymaniu komunikatu o zagrożeniu CPDLC, kontroler potwierdza otrzymanie komunikatu za pomocą najbardziej efektywnych dostępnych środków.
- (b) Z wyjątkiem sytuacji, o których mowa w (a), jeżeli kontroler lub pilot komunikuje się za pośrednictwem CPDLC, udzielanie odpowiedzi powinno odbywać się za pośrednictwem CPDLC. Jeżeli kontroler lub pilot komunikuje się głosowo, odpowiedź powinna być przekazywana głosowo.

SEKCJA 9

Służba informacji powietrznej

GM1 SERA.9005(b)(1) Zakres służby informacji powietrznej
INFORMACJE DOTYCZĄCE WARUNKÓW POGODOWYCH AKTUALNYCH LUB
PROGNOZOWANYCH NA LOTNISKACH ODLOTU, DOCELOWYM I ZAPASOWYM

Piloci zazwyczaj uzyskują informacje o warunkach pogodowych z właściwego biura przed rozpoczęciem lotu. Jeżeli są dostępne, informacje istotne lub informacje związane z bezpieczeństwem są zazwyczaj zapewniane przez łączność radiową w ciągu 60 minut od lotniska docelowego, chyba że informacje zostały udostępnione w inny sposób.

SEKCJA 10

Służba alarmowa

GM1 SERA.10001(b) Stosowanie

Brak meldunku „lot przebiega normalnie” („*operations normal*”) nie oznacza sytuacji naglącej. W przypadku braku takiego meldunku, ATS powinna starać się skontaktować ze statkiem powietrznym na dostępnych częstotliwościach. Brak kontaktu ze statkiem powietrznym może prowadzić do dowolnego rodzaju środka, w tym ogłoszenia „fazy niepewności”.

SEKCJA 11

Ingerencja, sytuacje awaryjne i przechwytywanie

GM1 SERA.11001 Przepisy ogólne PROCEDURY AWARYJNEGO ZNIŻANIA

- (a) Jeżeli statek powietrzny wykonujący lot kontrolowany doświadcza nagłej dekompresji lub awarii wymagającej awaryjnego zniżania, statek powietrzny powinien, na ile to możliwe:
- (1) przed rozpoczęciem awaryjnego zniżania rozpocząć zwrot od wyznaczonej trasy lub toru lotu;
 - (2) jak najszybciej poinformować odpowiedni organ ATC o zniżaniu awaryjnym;
 - (3) ustawić kod transpondera 7700 i mod niebezpieczeństwa w systemie ADS/CPDLC, jeżeli ma zastosowanie;
 - (4) włączyć zewnętrzne oświetlenie;
 - (5) obserwować sytuację ruchową zarówno wzrokowo jak i za pomocą ACAS (jeżeli statek powietrzny jest w niego wyposażony); oraz
 - (6) koordynować swoje dalsze intencje z odpowiednim organem kontroli ruchu lotniczego.
- (b) Statek powietrzny nie powinien schodzić poniżej najniższej opublikowanej minimalnej wysokości bezwzględnej, która zapewnia minimalne pionowe przewyższenie 300 m (1 000 ft) lub, w wyznaczonym terenie górzystym, 600 m (2000 ft) nad wszystkimi przeszkodami znajdującymi się w określonym obszarze.
- (c) Niezwłocznie po stwierdzeniu, że ma miejsce awaryjne zniżanie, organy ATC mają potwierdzić sytuację awaryjną w łączności radiotelefonicznej.

W szczególności, po stwierdzeniu, że ma miejsce awaryjne zniżanie, ATC może, jeżeli wymaga tego sytuacja:

- (1) zaproponować kurs, na ile to możliwe, dla statku powietrznego wykonującego awaryjne zniżanie w celu osiągnięcia separacji od innych statków powietrznych;
- (2) podać minimalną wysokość bezwzględną dla obszaru działania, tylko jeżeli wysokość lotu poziomego określona przez pilota znajduje się poniżej takiej minimalnej wysokości, wraz z odpowiednim ustawieniem wysokościomierza QNH; oraz
- (3) tak szybko, jak to możliwe, zapewnić separację od kolidującego ruchu lub wydać niezbędne informacje o ruchu, stosownie do przypadku.

Jeżeli uzna to za konieczne, ATC rozgłosi informacje o niebezpieczeństwie lub spowoduje, że taka informacja zostanie rozgłoszona innym zainteresowanym statkom powietrznym w celu ostrzeżenia o awaryjnym zniżaniu.

AMC1 SERA.11005 Bezprawna ingerencja

- (a) Jeżeli wiadomo lub przypuszcza się, że statek powietrzny uległ bezprawnej ingerencji lub otrzymano ostrzeżenie o groźbie wybuchu bomby, to organy ATS powinny bezzwłocznie odpowiadać na prośby dowódcy statku powietrznego lub spełniać oczekiwane żądania, włącznie z prośbami o podanie informacji dotyczących urządzeń żeglugi powietrznej, procedur i służb wzdłuż trasy lotu i na każdym lotnisku zamierzonego lądowania oraz powinny podjąć takie działania, jakie są konieczne w celu przyspieszenia wykonania wszystkich faz lotu.

Organy ATS powinny także:

- (1) przesłać i przysyłać nadal informacje dotyczące bezpiecznego wykonywania lotu — nie oczekując odpowiedzi ze strony statku powietrznego;
 - (2) monitorować i nanosić postęp lotu za pomocą dostępnych środków i koordynować przekazywanie kontroli z przyległymi organami ATS bez żądania nadawań lub innych odpowiedzi ze strony statku powietrznego, chyba że łączność ze statkiem powietrznym pozostaje w normie;
 - (3) poinformować i w dalszym ciągu informować właściwe organy ATS, włącznie z organami sąsiednich FIR-ów, które mogą być zainteresowane postępowaniem lotu.
 - (4) zawiadomić:
 - (i) operatora lub jego wyznaczonego przedstawiciela;
 - (ii) właściwe centrum koordynacji ratownictwa — zgodnie z odpowiednimi procedurami alarmowymi;
 - (iii) odpowiedni organ wyznaczony przez Państwo;
 - (5) pośredniczyć między statkiem powietrznym, a wyznaczonymi organami w przesyłaniu komunikatów dotyczących okoliczności dotyczących bezprawnej ingerencji.
- (b) Niżej wymienione dodatkowe procedury powinny być zastosowane w przypadku odebrania informacji o zagrożeniu bombą lub innym urządzeniem wybuchowym na pokładzie znanego statku powietrznego. Jednostka ATS po otrzymaniu informacji o zagrożeniu powinna:
- (1) posiadając bezpośrednią łączność ze statkiem powietrznym, niezwłocznie informować załogę lotniczą o zagrożeniu i o okolicznościach związanych z tym zagrożeniem; lub
 - (2) w przypadku nieposiadania bezpośredniej łączności ze statkiem powietrznym, informować niezwłocznie załogę lotniczą poprzez inne jednostki ATS lub poprzez inne kanały.
- (c) Organ ATS posiadający łączność ze statkiem powietrznym powinien upewnić się o zamiarach załogi lotniczej i o zamiarach tych informować inne organy ATS, które mogą być zainteresowane tym lotem.

- (d) Statek powietrzny powinien być obsługiwany w najbardziej sprawny sposób, przy czym, na tyle na ile jest to możliwe, należy wykluczyć ryzyko związane z bezpieczeństwem innych statków powietrznych, personelu i naziemnych instalacji.
- (e) Statkowi powietrznemu w trakcie lotu należy niezwłocznie wydać zezwolenie na lot do nowego miejsca docelowego, kiedy jest pożądane. Każde żądanie załogi lotniczej wznoszenia lub zniżania w celu wyrównania lub zmniejszenia różnicy między ciśnieniem zewnętrznym powietrza a ciśnieniem w kabinie, powinno być możliwie najszybciej akceptowane.
- (f) Statkowi powietrznemu będącemu na ziemi należy polecić, aby w miarę możliwości znajdował się on z dala od innych statków powietrznych i instalacji, a w miarę potrzeby zwolnił drogę startową. Statek powietrzny powinien otrzymać polecenie na kołowanie do wyznaczonego lub odizolowanego miejsca parkowania — zgodnie z lokalnymi instrukcjami. W przypadku, kiedy załoga lotnicza natychmiastowo nakaże pasażerom i załodze opuszczenia pokładu, inne statki powietrzne, pojazdy i personel powinni znajdować się w bezpiecznej odległości od statku powietrznego będącego w stanie zagrożenia.
- (g) Organy ATS nie udzielają załodze lotniczej jakichkolwiek rad lub sugestii odnośnie postępowania z urządzeniem wybuchowym.
- (h) Statek powietrzny, o którym wiadomo lub przypuszcza się, że uległ bezprawnej ingerencji lub który z innych przyczyn wymaga odosobnienia od normalnej działalności lotniskowej, powinien otrzymać zezwolenie na udanie się na wyznaczone odizolowane miejsce parkowania. Jeżeli takie odizolowane miejsce parkowania nie zostało wyznaczone lub gdy to wyznaczone miejsce nie jest dostępne, statek powietrzny otrzyma zezwolenie na udanie się na miejsce znajdujące się w strefie lub strefach wybranych na podstawie wcześniejszego porozumienia z władzami lotniska. Zezwolenie na kołowanie powinno określać trasę kołowania do miejsca parkowania. Trasa ta powinna być wybrana w sposób mający na celu zmniejszenie zagrożenia bezpieczeństwa ludzi, innych statków powietrznych i urządzeń na lotnisku.

GM1 SERA.11005 Bezprawna ingerencja

Przedstawione poniżej zasady stanowią wytyczne dla statków powietrznych w przypadku, gdy ma miejsce bezprawna ingerencja, a statek powietrzny nie może zawiadomić o tym fakcie organu ATS.

- (a) Jeżeli dowódca statku powietrznego nie może dolecieć do lotniska, powinien starać się kontynuować lot po nakazanej linii drogi i na przydzielonym poziomie przelotu, co najmniej do czasu, aż zaistnieje możliwość zawiadomienia organu ATS lub dopóki statek powietrzny nie znajdzie się w zasięgu radaru lub ADS-B.
- (b) Jeżeli statek powietrzny jest przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji i musi odchylić się od nakazanej linii drogi lub wyznaczonego poziomu przelotu, nie posiadając możliwości nawiązania łączności radiotelefonicznej z ATS, dowódca statku powietrznego powinien, gdy jest to możliwe:
 - (1) starać się przekazać ostrzeżenia na wykorzystywanym kanale VHF lub na częstotliwości w niebezpieczeństwie VHF i na innych odpowiednich kanałach, z wyjątkiem przypadków, gdy nie jest to możliwe z powodu występującej na pokładzie statku powietrznego sytuacji. Należy także wykorzystać inne wyposażenie, takie jak pokładowe transpondery, łącza transmisji danych itp., kiedy jest to korzystne i kiedy okoliczności na to pozwalają, oraz

- (2) kontynuować lot zachowując szczególne procedury podczas lotu w nadzwyczajnych sytuacjach, gdy takie procedury są ustalone i opublikowane w Regionalnych procedurach uzupełniających (Doc 7030), lub
- (3) jeżeli odpowiednich procedur regionalnych nie ustalono, kontynuować lot na poziomie, który różni się od poziomów przelotu zwykle wykorzystywanych podczas lotów IFR o:
 - (i) 150 m (500 ft) w obszarze, gdzie stosowana jest minimalna separacja pionowa 300 m (1000 ft), lub
 - (ii) 300 m (1000 ft) w obszarze, gdzie stosowana jest minimalna separacja pionowa 600 m (2000 ft).

GM1 to AMC1 SERA.11005(a)(1) Bezprawna ingerencja

Werbalne odniesienie do bezprawnej ingerencji nie powinno być wykonywane przez kontrolera, chyba że zostanie najpierw wykonane przez pilota podczas nadawania w łączności radiowej, ponieważ może to przyciągnąć uwagę porywacza (lub innych statków powietrznych) i mieć szkodliwe konsekwencje.

GM1 SERA.11012 Minimalna ilość paliwa i sytuacja awaryjna związana ze wskazaniem małej ilości paliwa

Zgłoszenie MINIMALNEJ ILOŚCI PALIWA stanowi informację dla ATC, że wszystkie planowane opcje dotyczące lotnisk zostały ograniczone do konkretnego lotniska zamierzonego lądowania, a każda zmiana wydanego zezwolenia może skutkować lądowaniem z końcową ilością paliwa rezerwowego mniejszą niż planowano. Nie jest to sytuacja awaryjna, ale wskazanie, że sytuacja awaryjna może mieć miejsce w przypadku wystąpienia dodatkowego opóźnienia

GM1 SERA.11013(b) Pogorszenie charakterystyk technicznych statku powietrznego

POGORSZENIE CHARAKTERYSTYK TECHNICZNYCH LUB AWARIA SYSTEMU RNAV

- (a) Jeżeli statek powietrzny nie może spełnić wymagań z powodu awarii lub pogorszenia charakterystyk technicznych systemu RNAV, które wykryto przed odlotem z lotniska, na którym nie ma możliwości dokonania naprawy, statek powietrzny powinien otrzymać zezwolenie na przelot do najbliższego odpowiedniego lotniska, na którym można dokonać naprawy. Przy udzielaniu zezwolenia takiemu statkowi powietrznemu, ATC powinna wziąć pod uwagę istniejącą lub przewidywaną sytuację ruchową, co może oznaczać konieczność zmiany czasu odlotu, poziomu lotu lub trasy zamierzonego lotu. Kolejne zmiany mogą okazać się konieczne w trakcie lotu.

W odniesieniu do pogorszenia charakterystyk technicznych/awarii w locie systemu RNAV, podczas wykonywania lotu na trasie ATS wymagającej użycia RNAV 5:

- (1) statek powietrzny powinien być kierowany przez trasy ATS określone przez VOR/DME; lub
- (2) jeżeli takie trasy nie są dostępne, statek powietrzny powinien być kierowany za pomocą konwencjonalnych pomocy nawigacyjnych, tj. VOR/DME; lub

Gdy powyższe procedury nie są możliwe, organ ATC powinien, o ile jest to możliwe, zapewnić statkowi powietrznemu wektorowanie radarowe, dopóki statek powietrzny nie będzie w stanie wznowić własnej nawigacji.

W odniesieniu do pogorszenia charakterystyk technicznych/awarii w locie systemu RNAV, podczas wykonywania lotu zgodnie z procedurą dolotową lub odlotową wymagającą użycia RNAV:

- (1) statek powietrzny powinien mieć zapewnione wektorowanie radarowe, dopóki nie jest on w stanie wznowić własnej nawigacji; lub
- (2) statek powietrzny powinien być kierowany przez konwencjonalne pomoce nawigacyjne, tj. VOR/DME.

Kolejne działania ATC w odniesieniu do statku powietrznego, który nie może spełnić określonych wymagań z powodu awarii lub pogorszenia charakterystyk technicznych systemu RNAV będą zależą od charakteru zgłoszonej awarii i ogólnej sytuacji ruchowej. Kontynuacja lotu zgodnie z aktualnym zezwoleniem ATC może być możliwa w wielu sytuacjach. Jeżeli nie będzie to możliwe, może być wymagane poprawione zezwolenie w celu powrotu do nawigacji VOR/DME.

GM1 SERA.11013(c) Pogorszenie charakterystyk technicznych statku powietrznego

UTRATA NAWIGACJI PIONOWEJ WYMAGANEJ DLA RVSM

Wystąpienie nieprzewidzianych okoliczności mających wpływ na lot w przestrzeni powietrznej RVSM dotyczą nieprzewidzianych okoliczności, które mają bezpośredni wpływ na zdolność jednego lub większej liczby statków powietrznych do działania zgodnie z wymaganiami dotyczącymi nawigacji pionowej w przestrzeni powietrznej RVSM.

GM1 SERA.11014 Propozycja rozwiązania (RA) ACAS

Nic w procedurach określonych w SERA.11014 nie powinno stanowić przeszkody dla dowódcy statku powietrznego w podejmowaniu uzasadnionych decyzji w wyborze optymalnych działań w celu rozwiązania konfliktowych sytuacji w ruchu lub uniknięcia potencjalnych kolizji.

GM2 SERA.11014 Propozycja rozwiązania (RA) ACAS

Zdolność ACAS do realizacji swojej roli polegającej na zapewnieniu pomocy pilotom w unikaniu potencjalnych kolizji zależy od poprawnej i terminowej reakcji pilotów na wskazania ACAS. Doświadczenie operacyjne pokazuje, że poprawna reakcja pilotów zależy od skuteczności szkolenia początkowego i okresowego z procedur ACAS.

GM3 SERA.11014 Propozycja rozwiązania (RA) ACAS

Piloci nie powinni wykonywać manewru statkiem powietrznym tylko na podstawie informacji o manewrach doradczych dotyczących ruchu (TA).

GM4 SERA.11014 Propozycja rozwiązania (RA) ACAS

Ruch zaobserwowany wzrokowo może nie być tym samym ruchem, który jest powodem dla RA. Obserwacja wzrokowa sytuacji może być myląca, szczególnie w porze nocnej.

GM5 SERA.11014 Propozycja rozwiązania (RA) ACAS

W przypadku sytuacji skoordynowanej przez ACAS-ACAS, RA uzupełniają się wzajemnie w celu zmniejszenia możliwości kolizji. Manewry lub ich brak, których wynikiem są prędkości pionowe sprzeczne z propozycjami rozwiązania, mogą doprowadzić do kolizji z powodującym zagrożenie statkiem powietrznym.

GM6 SERA.11014 Propozycja rozwiązania (RA) ACAS

ATC, jeżeli nie została poinformowana przez pilota, nie wie kiedy ACAS wydaje propozycje rozwiązania. Możliwe jest, że ATC wyda instrukcje, które nieświadomie są sprzeczne ze wskazaniami propozycji rozwiązania ACAS. Dlatego ważne jest, aby powiadomić ATC o nieprzestrzeganiu instrukcji lub zezwoleń z powodu sprzeczności z propozycjami rozwiązania.

GM7 SERA.11014 Propozycja rozwiązania (RA) ACAS

Piloci powinni stosować odpowiednie procedury, dzięki którym samolot wznosi się lub zniża do ustalonej wysokości bezwzględnej lub poziomu lotu z prędkością pionową mniejszą od 8 m/s (lub 1500 ft/min) przez ostatnie 300 m (lub 1000 ft) wznoszenia lub zniżania do przydzielonej wysokości bezwzględnej lub poziomu lotu, jeżeli pilot jest świadomy obecności innego statku powietrznego znajdującego się na lub podchodzącego do sąsiedniej wysokości lub poziomu lotu, o ile nie otrzymał innych instrukcji z ATC. Procedury te mają na celu uniknięcie niepotrzebnych komunikatów o zalecanych manewrach uniknięcia kolizji z pokładowego systemu unikania kolizji ACAS II w samolocie na lub zbliżającym się do sąsiednich wysokości lub poziomów lotu. W zastosowaniach komercyjnych te procedury powinny być określone przez operatora.

GM2 SERA.11015 Przechwytywanie

1. Wskazówki ogólne

- 1.1 Przechwytywania cywilnych statków powietrznych należy unikać, powinno być ono stosowane jedynie jako środek ostateczny. Jeżeli jednak zostanie zastosowane, to powinno być ograniczone do zidentyfikowania statku powietrznego, o ile nie jest konieczne skierowanie tego statku powietrznego na zaplanowaną trasę, skierowanie poza granice państwowej przestrzeni powietrznej, odprowadzenie od strefy zakazanej, ograniczonej lub niebezpiecznej, lub nakazanie wykonania lądowania na wyznaczonym lotnisku. Ćwiczebne przechwytywanie cywilnych statków powietrznych nie powinno być dokonywane, chyba że zawarto porozumienie w sprawie prowadzenia takiej działalności z pilotem i operatorem danego cywilnego statku powietrznego.
- 1.2 W celu wyeliminowania lub zmniejszenia potrzeby przechwytywania cywilnych statków powietrznych, ważne jest, aby:
 - (a) organy kierujące przechwytywaniem dołożyły wszelkich możliwych starań, aby zapewnić identyfikację każdego statku powietrznego, który może być statkiem cywilnym i ewentualnie wydały przez właściwe organy służb ruchu lotniczego konieczne instrukcje lub wskazówki temu statkowi. W tym celu konieczne jest ustanowienie szybkiej i niezawodnej łączności między organami kierującymi przechwytywaniem a organami służb ruchu lotniczego oraz dokonanie uzgodnień zapewniających wymianę informacji o ruchu cywilnych statków powietrznych między organami, zgodnie z przepisami, o których mowa w SERA.4001(b)(4), SERA.11010(a)(1)(iv), SERA.11010(a)(3)(ii), SERA.11010(b), i SERA.11010(b)(5);
 - (b) rejony zakazane dla lotów wszystkich cywilnych statków powietrznych i rejony, w których nie zezwala się na loty cywilne bez uzyskania specjalnego zezwolenia Państwa, były ogłaszane w jasny sposób w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP), łącznie ze wskazaniem ryzyka – jeżeli istnieje – przechwytywania w przypadku naruszenia tych rejonów przestrzeni powietrznej. Wyznaczając takie przestrzenie powietrzne w bezpośredniej bliskości ogłoszonych tras ATS lub innych często użytkowanych dróg lotniczych, Państwa powinny brać pod uwagę posiadanie i dokładność

systemów nawigacyjnych wykorzystywanych przez cywilne statki powietrzne i ich zdolność utrzymywania się poza wyznaczonymi przestrzeniami;

- (c) tam, gdzie jest to konieczne uwzględniono ustawienie dodatkowych pomocy nawigacyjnych, aby zapewnić cywilnym statkom powietrznym bezpieczne ominięcie, w razie konieczności, przestrzeni powietrznych zakazanych lub ograniczonych.

1.3 W celu wyeliminowania lub zredukowania niebezpieczeństwa związanego z przechwytywaniem wykonanym jako środek ostateczny, powinny być podjęte wszelkie możliwe wysiłki w celu zapewnienia skoordynowanych działań pilotów i zainteresowanych organów naziemnych. Sprawą zasadniczą jest podjęcie przez Umawiające się Państwa kroków zapewniających, by:

- (a) wszyscy piloci cywilnych statków powietrznych znali działania, jakie mają być przez nich podjęte i sygnały wzrokowe, jakie powinny być stosowane;
- (b) operatorzy lub dowódcy cywilnych statków powietrznych wdrożyli możliwość porozumiewania się na częstotliwości 121,5 MHz i zapewnili dostępność procedur przechwytywania oraz sygnałów wzrokowych na pokładzie statków powietrznych;
- (c) cały personel służb ruchu lotniczego znał działania, jakie powinny być przez niego podjęte zgodnie z przepisami, o których mowa w SERA.4001(b)(4), SERA.11010(a)(1)(iv), SERA.11010(a)(3)(ii), SERA.11010(b) i SERA.11010(b)(5);
- (d) wszyscy dowódcy przechwytyjących statków powietrznych znali ogólne ograniczenia osiąarów cywilnych statków powietrznych i liczyli się z ewentualnością, że przechwytywany cywilny statek powietrzny może znajdować się w stanie zagrożenia na skutek trudności technicznych lub bezprawnej ingerencji;
- (e) organom kierującym przechwytywaniem i dowódcom potencjalnie przechwytyjących statków powietrznych wydane zostały jasne i jednoznaczne instrukcje obejmujące manewry przechwytywania, prowadzenie przechwyconego statku powietrznego, działania przechwytywanego statku powietrznego, sygnały wzrokowe powietrze-powietrze, łączność radiową z przechwytywanym statkiem powietrznym i potrzebę wstrzymania się od użycia broni;

Uwaga. – Patrz punkty od 2 do 6.

- (f) organy kierujące przechwytywaniem i przechwytyjące statki powietrzne posiadały wyposażenie radiotelefoniczne, które umożliwi utrzymanie łączności ze statkami przechwytywanymi na częstotliwości niebezpieczeństwa 121,5 MHz;
- (g) były dostępne, w możliwie szerokim zakresie, radary wtórnego dozoru i/lub ADS-B, pozwalające organom kierującym przechwytywaniem na rozpoznanie cywilnych statków powietrznych w przestrzeniach, gdzie mogłyby być przechwycone inaczej. Urządzenia te powinny pozwalać na rozpoznawanie tożsamości statku powietrznego i natychmiastowe rozpoznawanie warunków niebezpieczeństwa lub zagrożenia.

2. Manewry przechwytywania

- 2.1 Dla manewrów przeprowadzanych przez statki powietrzne przechwytyjące cywilne statki powietrzne powinna zostać ustanowiona standardowa procedura mająca na celu uniknięcie ryzyka dla przechwytywanego statku powietrznego. Procedura powinna należycie uwzględniać ograniczenia osiąarów cywilnych statków powietrznych, konieczność unikania lotu w takiej bliskości od przechwytywanego statku powietrznego, która może grozić niebezpieczeństwem zderzenia oraz konieczność unikania przecinania toru lotu statku powietrznego lub wykonania jakichkolwiek innych manewrów w taki sposób, że turbulencja w śladzie aerodynamicznym może być niebezpieczna, szczególnie gdy przechwytywany statek powietrzny jest lekki.
- 2.2 Statek powietrzny, który jest przechwytywany, wyposażony w pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS), może traktować przechwytyjący statek powietrzny jako zagrażający kolizją, przez co rozpocznie manewr uniknięcia kolizji w odpowiedzi na propozycję rozwiązania ACAS. Taka propozycja może zostać błędnie zinterpretowana przez statek powietrzny przechwytyjący, jako nieprzyjazne intencje. Dlatego istotne jest, aby piloci statków powietrznych przechwytyjących, wyposażonych w transponder radaru wtórnego, wyłączyli nadawanie informacji o wysokości barometrycznej (w odpowiedziach modu C lub w odpowiedziach modu S w polu AC) w odległości co najmniej 37 km (20 NM) od przechwytywanego statku powietrznego. Zapobiega to podawaniu propozycji rozwiązania w stosunku do statku powietrznego przechwytyjącego przez ACAS w statku powietrznym przechwytywanym, przy czym nadal dostępne będą propozycje ruchowe ACAS.
- 2.3 Manewry do wzrokowego rozpoznania

Zaleca się następującą metodę manewrowania przez przechwytyjący statek powietrzny w celu wzrokowego rozpoznania cywilnego statku powietrznego:

Faza I

Przechwytyjący statek powietrzny powinien zbliżać się do przechwytywanego statku powietrznego od tyłu. Prowadzący grupę lub pojedynczy przechwytyjący statek powietrzny powinien zająć pozycję z lewej strony, nieco nad i przed przechwytywanym statkiem powietrznym, w polu widzenia pilota przechwytywanego statku powietrznego i początkowo nie bliżej tego statku niż 300 m. Wszystkie inne statki powietrzne biorące udział w przechwytywaniu powinny trzymać się z dala od przechwytywanego statku powietrznego – najlepiej wyżej i za przechwyconym statkiem powietrznym. Po ustaleniu prędkości i pozycji statek powietrzny powinien, jeżeli to konieczne, rozpocząć manewry fazy II.

Faza II

Prowadzący grupę albo pojedynczy przechwytyjący statek powietrzny powinien zacząć ostrożnie zbliżać się do przechwytywanego statku powietrznego, na tym samym poziomie i na taką odległość, jaka jest bezwzględnie konieczna dla uzyskania potrzebnych informacji. Prowadzący grupę lub pojedynczy przechwytyjący statek powietrzny powinien postępować ostrożnie, aby uniknąć przestraszenia załogi lub pasażerów przechwytywanego statku powietrznego, pamiętając stale o tym, że manewry postrzegane za normalne przez przechwytyjący statek powietrzny mogą być uważane, przez pasażerów i załogę cywilnego statku powietrznego, za niebezpieczne. Wszystkie inne statki powietrzne biorące udział w przechwytywaniu powinny, w dalszym ciągu, trzymać się z dala od przechwytywanego statku powietrznego. Po dokonaniu rozpoznania przechwytyjący statek powietrzny powinien oddalić się od przechwytywanego statku powietrznego, jak podano w fazie III.

Faza III

Prowadzący grupę lub pojedynczy przechwytyjący statek powietrzny powinien łagodnie oddalić się od przechwytywanego statku powietrznego, wykonując płytkie nurkowanie. Wszystkie inne statki powietrzne biorące udział w przechwytywaniu powinny trzymać się z dala od przechwytywanego statku powietrznego i dołączyć do prowadzącego.

2.4 Manewry do prowadzenia nawigacyjnego

2.4.1 Jeżeli po wykonaniu manewrów rozpoznawczych fazy I i II, uznano za konieczne wtrącenie się do nawigacji przechwytywanego statku powietrznego, prowadzący grupę lub pojedynczy przechwytyjący statek powietrzny powinien zająć pozycję po lewej stronie, nieco nad i przed przechwytywanym statkiem powietrznym, aby umożliwić dowódcy tego statku dostrzeżenie sygnałów wzrokowych.

2.4.2 Koniecznym jest, aby dowódca przechwytywanego statku powietrznego upewnił się, że dowódca przechwytywanego statku powietrznego wie, iż jest przechwytywany i potwierdza podawane mu sygnały. Jeżeli wielokrotne wysiłki w celu zwrócenia uwagi dowódcy przechwytywanego statku powietrznego, poprzez wykorzystanie sygnałów podanych w Tabeli S11-1, nie będą skuteczne, wówczas mogą być użyte inne metody sygnalizacji w tym jako ostateczny środek wzrokowy efekt spowodowany włączeniem dopalacza, pod warunkiem, że nie będzie to niebezpieczne dla przechwytywanego statku powietrznego.

2.5 Uznaje się, że warunki meteorologiczne lub terenowe mogą niekiedy wymagać, aby prowadzący grupę lub pojedynczy przechwytyjący statek powietrzny zajął pozycję z prawej strony, lekko nad i przed przechwytywanym statkiem powietrznym. W takim przypadku dowódca przechwytywanego statku powietrznego musi szczególnie uważać, aby jego statek był stale widoczny przez dowódcę przechwytywanego statku.

3. Prowadzenie przechwytywanego statku powietrznego

3.1 Prowadzenie nawigacyjne i związane z tym informacje powinny być podawane przechwytywanemu statkowi powietrznemu drogą łączności radiotelefonicznej, gdy tylko kontakt radiowy zostanie ustalony.

3.2 Prowadząc przechwytywany statek powietrzny należy zwracać uwagę, aby nie został on wprowadzony w warunki, w których widzialność może być mniejsza od wymaganej dla wykonywania lotu w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością i aby manewry wymagane od przechwytywanego statku powietrznego nie zwiększyły istniejącego już niebezpieczeństwa w przypadku, gdy jego sprawność operacyjna jest obniżona.

3.3 W wyjątkowym przypadku, gdy od przechwytywanego statku powietrznego wymagane jest lądowanie na terytorium, nad którym odbywa się lot, należy zwrócić uwagę, aby:

- (a) wyznaczone lotnisko było odpowiednie dla bezpiecznego lądowania statku powietrznego danego typu, zwłaszcza gdy lotnisko nie jest normalnie używane do operacji cywilnego transportu lotniczego;
- (b) otaczający teren był odpowiedni dla manewrów krążenia, podejścia i dla odlotu po nieudanym podejściu;

- (c) przechwytywany statek powietrzny posiadał wystarczający zapas paliwa dla dolotu do lotniska;
 - (d) jeżeli przechwytywany statek powietrzny jest cywilnym statkiem transportowym, wyznaczone lotnisko posiadało drogę startową o długości równej 2 500 m nad średnim poziomem morza i o wytrzymałości wystarczającej dla ciężaru tego statku; oraz
 - (e) gdy to możliwe, wyznaczone lotnisko było jednym ze szczegółowo opisanych w odpowiednim zbiorze informacji lotniczych.
- 3.4 Jeżeli cywilny statek powietrzny ma lądować na nieznanym lotnisku, istotne jest, aby pozostawiono mu dość czasu na przygotowanie się do lądowania, pamiętając, że tylko dowódca cywilnego statku, biorąc pod uwagę długość drogi startowej i masę statku w danej chwili, może ocenić bezpieczeństwo operacji lądowania.
- 3.5 Jest szczególnie ważne, aby wszelkie informacje niezbędne dla ułatwienia bezpiecznego podejścia i lądowania były podane przechwytywanemu statkowi powietrznemu za pomocą radiotelefonu.

4. Sygnały wzrokowe powietrze-powietrze

Sygnały wzrokowe, które powinny być stosowane przez statki przechwytywane i przechwytywane są podane w Tabeli S11-1 i S11-2. Jest sprawą zasadniczą, ażeby przechwytywany i przechwytywany statek powietrzny stosowały się ściśle do tych sygnałów i interpretowały prawidłowo sygnały podawane przez inne statki powietrzne i aby przechwytywane statki powietrzne zwracały szczególną uwagę na sygnały podawane przez przechwytywany statek powietrzny, informujące, że jest on w niebezpieczeństwie.

5. Łączność radiowa między organem kierującym przechwytywaniem lub przechwytywanym statkiem powietrznym a przechwytywanym statkiem powietrznym

- 5.1 W przypadku przechwytywania organ kierujący przechwytywaniem lub przechwytywany statek powietrzny, powinny:
- (a) w pierwszej kolejności starać się nawiązać dwukierunkową łączność z przechwytywanym statkiem powietrznym, używając języka znanego stronom, na częstotliwości 121,5 MHz, stosując odpowiednio, następujące znaki wywoławcze: „INTERCEPT CONTROL” (organ kierujący przechwytywaniem), „INTERCEPTOR” (znak wywoławczy) (przechwytywany statek powietrzny), „INTERCEPTED AIRCRAFT” (przechwytywany statek powietrzny); oraz
 - (b) jeżeli nie da to rezultatu, próbować nawiązać dwukierunkową łączność z przechwytywanym statkiem powietrznym na częstotliwościach, jakie zostały podane przez właściwy organ, lub nawiązać kontakt radiowy poprzez właściwy(e) organ(y) służb ruchu lotniczego.
- 5.2 Jeżeli łączność radiowa podczas przechwytywania została nawiązana, lecz porozumiewanie się we wspólnym języku nie jest możliwe, należy starać się przekazywać polecenia, potwierdzenia przyjęcia poleceń i istotne informacje przez stosowanie wyrażień i ich wymowę, zawartych w Tabeli S11-3 i przekazywać każde wyrażenie dwukrotnie.

6. Wstrzymanie się od użycia broni

Używanie pocisków świetlnych dla zwrócenia uwagi jest niebezpieczne i oczekuje się, że zostaną podjęte środki dla uniknięcia ich stosowania, aby nie narażać na niebezpieczeństwo osób na pokładzie statku powietrznego.

7. Koordynacja między organami kierującymi przechwytywaniem a organami służb ruchu lotniczego

Istotne jest, aby między organem kierującym przechwytywaniem a właściwym organem służb ruchu lotniczego odbywała się ścisła koordynacja podczas wszystkich faz przechwytywania statku powietrznego, który jest lub przypuszcza się, że jest cywilnym statkiem powietrznym, w celu pełnego informowania organu służb ruchu lotniczego o rozwoju sytuacji i działaniu wymaganym od przechwytywanego cywilnego statku powietrznego.

SEKCJA 12

Służby związane z meteorologią – Obserwacje ze statku powietrznego i meldunki z powietrza przekazywane za pomocą łączności fonicznej

GM1 SERA.12005(c) Specjalne obserwacje ze statku powietrznego

Przy dużym obciążeniu kanałów, gdzie nadawanie pełnych specjalnych obserwacji ze statku powietrznego miałyby negatywny wpływ na zajętość częstotliwości, ATC może polecić statkowi powietrznemu przekazanie pełnego meldunku na alternatywnej częstotliwości.

AMC1 SERA.12020 Wymiana meldunków z powietrza

SPECJALNE MELDUNKI Z POWIETRZA

Specjalne meldunki z powietrza powinny być przesyłane z możliwie najmniejszym opóźnieniem do zainteresowanych statków powietrznych i powinny odnosić się do części trasy obejmującej co najmniej 1 godzinę lotu od aktualnej pozycji statku powietrznego.

SEKCJA 13

Wykorzystanie transponderów SSR

GM1 SERA.13001 Działanie transpondera SSR

Oczekuje się, że piloci statków powietrznych zaangażowanych w tworzenie formacji będą posiadali włączone transpondery do czasu ustanowienia formacji. Po utworzeniu formacji, wszystkie statki powietrzne z wyjątkiem prowadzącego, powinny zostać poinstruowane, aby stosowały żądanie czasowego zawieszenia emisji transpondera „SQUAWK STANDBY”.

GM1 SERA.13001(c) Działanie transpondera SSR

Piloci statków powietrznych bez napędu są również zachęceni do używania transpondera podczas lotu poza przestrzenią powietrzną gdzie posiadanie i obsługa transpondera SSR jest obowiązkowa.

GM1 SERA.13005(a) Mod A transpondera SSR – ustawianie kodu

Jeżeli pilot ustawił kod 7500 modu A i został poproszony przez ATC o potwierdzenie tego kodu, powinien on, w zależności od sytuacji, potwierdzić ten kod albo nie odpowiedzieć w ogóle. Jeżeli pilot nie odpowiada, ATC odczyta to jako potwierdzenie, że użycie kodu 7500 nie zostało spowodowane nieumyślnym wybraniem niewłaściwego kodu.

AMC1 SERA.13005(c) Mod A transpondera SSR – ustawianie kodu

Jeżeli ATC zażąda potwierdzenia wybranego kodu, pilot powinien:

- (a) sprawdzić na swoim transponderze ustawienie modu A;
- (b) jeżeli to konieczne, ustawić przydzielony kod; oraz
- (c) potwierdzić ATC odczyt ustawienia swojego transpondera.

GM1 SERA.13010(b) Informacje w oparciu o barometryczną wysokość bezwzględną**BŁĘDNA INFORMACJA O WYSOKOŚCI**

- (a) Jeżeli wyświetlana informacja o wysokości nie mieści się w granicach dopuszczalnej wartości tolerancji lub gdy zostanie wykryta niezgodność przekraczająca dopuszczalną wartość tolerancji po dokonaniu sprawdzenia, pilot jest odpowiednio informowany i proszony o sprawdzenie nastawienia ciśnienia i potwierdzenie swojej wysokości.
- (b) Jeżeli po potwierdzeniu prawidłowego nastawienia ciśnienia niezgodność istnieje nadal, należy podjąć, odpowiednio do okoliczności, następujące działania:
 - (1) poprosić pilota o wybranie i obsługę alternatywnego transpondera, jeżeli jest dostępny, i ponowne sprawdzenie, czy wyświetlana informacja o wysokości mieści się w granicach dopuszczalnej tolerancji; lub
 - (2) poprosić pilota, aby przerwał nadawanie modu C lub danych ADS-B o wysokości bezwzględnej, pod warunkiem, że nie spowoduje to utraty informacji o pozycji i identyfikacji statku powietrznego, i zawiadomić następne stanowiska kontroli lub organ kontroli ruchu lotniczego zainteresowany tym statkiem o podjętych działaniach; lub
 - (3) poinformować pilota o niezgodności i poprosić go, aby kontynuował działania w celu zapobieżenia utracie informacji o pozycji i identyfikacji statku powietrznego oraz, zgodnie z lokalnymi procedurami, zastąpił informację o wysokości wyświetlaną na etykiecie, informacją o zgłoszonym poziomie. Dodatkowo, organ ATC powinien zawiadomić następne stanowisko kontroli lub organ kontroli ruchu lotniczego zainteresowany statkiem powietrznym o podjętych działaniach.
- (c) Należy podkreślić, że ACAS zaakceptuje błędne odpowiedzi modu C, i możliwe, że wyda propozycję rozwiązania na podstawie tych danych wejściowych. Jeżeli środki opisane w lit. b) pkt 1 nie mogą zostać wdrożone, kontroler powinien wziąć pod uwagę prawdopodobieństwo wygenerowania propozycji rozwiązania ACAS podczas zapewniania ATS.

GM1 SERA.13020(a) Awaria transpondera SSR, gdy posiadanie sprawnego transpondera jest obowiązkowe**AWARIA TRANSPONDERA PO ODLOCIE**

Jeżeli awaria transpondera następuje po odlocie statku powietrznego, który wykonuje lub będzie wykonywał lot w obszarze, gdzie posiadanie na pokładzie działającego transpondera z określonymi możliwościami jest obowiązkowe, właściwe organy ATC powinny podjąć działania celem zapewnienia kontynuowania jego lotu do lotniska pierwszego zamierzonego lądowania, zgodnie z planem lotu. Jakkolwiek w określonych sytuacjach ruchowych, zarówno w rejonach lotnisk lub po trasie, kontynuowanie lotu może się okazać niemożliwe,

w szczególności gdy niesprawność została wykryta wkrótce po starcie. W tych przypadkach statkowi powietrznemu może być zalecony powrót na lotnisko odlotu lub lądowanie na najbliższym dogodnym lotnisku odpowiadającym użytkownikowi i ATC.

GM1 SERA.13020(b) Awaria transpondera SSR, gdy posiadanie sprawnego transpondera jest obowiązkowe

AWARIA TRANSPONDERA PRZED ODLOTEM

Jeżeli niesprawność transpondera wykryto przed odlotem z lotniska, gdzie wykonanie naprawy nie jest praktycznie możliwe, należy zezwolić zainteresowanemu statkowi powietrznemu na lot najprostszą, jak to możliwe, trasą do najbliższego dogodnego lotniska, gdzie naprawa może być wykonana. Udzielając takiemu statkowi powietrznemu zezwolenia na start, ATC powinien uwzględnić istniejącą lub przewidywaną sytuację ruchową i może zmienić czas odlotu, poziom lub trasę zamierzonego lotu. Kolejne zmiany mogą okazać się konieczne w trakcie lotu. Należy zauważyć, że art. 4 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1207/2011² również dotyczy tej kwestii.

SEKCJA 14

Procedury łączności fonicznej

AMC1 SERA.14001 Przepisy ogólne

W celu zapoznania ze znormalizowaną frazeologią, patrz Dodatek 1.

GM1 SERA.14001 Przepisy ogólne

Komunikaty dotyczące aktów bezprawnej ingerencji stanowią przypadek wyjątkowy, który może uniemożliwić wykorzystanie uznanych procedur łączności stosowanych do określenia kategorii i priorytetu komunikatu.

GM2 SERA.14001 Przepisy ogólne

Jeżeli wykonane zostało wywołanie ogólne „WSZYSTKIE STACJE” („ALL STATIONS”) oznaczające, że wywołanie jest adresowane do wszystkich stacji, które mogą je odebrać, nie oczekuje się odpowiedzi, chyba że poszczególne stacje zostaną później wezwane do potwierdzenia odbioru.

AMC1 SERA.14015 Język, który należy stosować w łączności powietrze-ziemia

Właściwy organ powinien jedynie określić inne warunki stosowania języka angielskiego na lotniskach obsługujących ponad 50 000 międzynarodowych operacji IFR rocznie w określonych przypadkach, w oparciu o indywidualną ocenę lokalnych procedur. W każdym przypadku, odstępstwo od wymogu powinno być ograniczone do wyjątkowych sytuacji i powinna mu towarzyszyć ocena bezpieczeństwa.

W przypadku Państw, które zdecydują o niestosowaniu wymogu stosowania języka angielskiego, analiza, o której mowa w art. SERA.14015 powinna zawierać niezależną i kompleksową ocenę wpływu niestosowania języka angielskiego w łączności radiowej powietrze-ziemia. Taka ocena powinna w szczególności uwzględniać:

- (a) wszelkie dostępne raporty z badań wypadków i incydentów przynajmniej na poziomie UE, gdzie stosowanie języka zostało zidentyfikowane jako czynnik

² Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1207/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiające wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozoru w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (OJ L 305, 23.11.2011, p. 35).

sprawczy. W tym celu, centralna baza danych stworzona dla takich raportów zgodnie z rozporządzeniami Komisji (WE) nr 1321/2007 i 996/2010, powinna również być uwzględniana;

- (b) odsetek pilotów odbywających loty w danym porcie lotniczym, z potwierdzeniem biegłości języka angielskiego.
- (c) odsetek pilotów odbywających loty w danym porcie lotniczym, bez potwierdzenia biegłości językowej w alternatywnym języku, który powinien być stosowany;
- (d) konsultacje z załogami lotniczymi operującymi na danym lotnisku, na temat ich preferencji i możliwości stosowania danych języków;
- (e) konsultacje z organem ds. badania zdarzeń lotniczych.

GM1 SERA.14015 Język, który należy stosować w łączności powietrze-ziemia

Oprócz wymogu zawartego w SERA.14015, właściwe organy powinny rozważyć korzyści wynikające ze świadomości sytuacyjnej, która mogłaby poprawić bezpieczeństwo na lotniskach i odpowiednich sąsiednich sektorach przestrzeni powietrznej poprzez rozszerzenie stosowania języka angielskiego na niektóre krytyczne dla bezpieczeństwa częstotliwości na lotniskach oraz w odpowiednich sąsiednich sektorach przestrzeni powietrznej obsługujących również mniej niż 50 000 komercyjnych operacji IFR rocznie, ale z ruchem międzynarodowym oraz znaczną większością wykwalifikowanych pilotów z akceptowalnym poziomem języka angielskiego. Dotyczyłoby to w szczególności:

- (a) wykorzystanie jednej częstotliwości dla wszystkich krytycznych dla bezpieczeństwa operacji na drodze startowej lub wielu drogach startowych;
- (b) potrzeby i wykonalności zastosowania wymogu komunikowania się wyłącznie w języku angielskim w łączności z pojazdami w celu zwiększenia świadomości sytuacyjnej.

Przypadki mogące prowadzić do zmiany obecnych procedur łączności powinny bazować na wynikach lokalnej oceny bezpieczeństwa.

GM2 SERA.14015 Język, który należy stosować w łączności powietrze-ziemia

Właściwy organ powinien również rozważyć rozszerzenie wymogu stosowania języka angielskiego na lotniskach obsługujących mniej niż 50 000 międzynarodowych operacji IFR rocznie w oparciu o lokalne potrzeby, takie jak sezonowy wysoki poziom międzynarodowego ruchu lotniczego.

AMC1 SERA.14025 Zasady regulujące identyfikację tras ATS innych niż standardowe trasy odlotu i dolotu

LITERA „F” I „G”

Jeżeli litera „F” lub „G” jest dodawana po podstawowym oznaczniku danej trasy ATS, w celu wskazania rodzaju zapewnianej służby:

- (a) litera „F” oznacza, że na trasie lub jej części zapewniana jest wyłącznie służba doradcza; oraz
- (b) litera „G” wskazuje, że na trasie lub jej części zapewniana jest wyłącznie służba informacji powietrznej;

(c) od załogi lotniczej nie wymaga się korzystania z nich w łączności fonicznej.

GM1 SERA. Wykorzystanie oznaczników dla standardowych tras odlotu i dołotu według wskazań przyrządów

W celu identyfikacji tras, słowa „odlot”, „dołot” i „wzrokowo” są uważane za integralny element oznacznika w języku potocznym.

GM1 SERA.14035(a)(1) Nadawanie liczb w łączności radiotelefonicznej ZNAK WYWOŁAWCZY, KURS, DROGA STARTOWA I WIATR

Poniższe przykłady przedstawiają zastosowanie procedury.

<i>znaki wywoławcze statków powietrznych</i>	<i>wymawiane jako</i>
CCA 238	Air China dwa trzy osiem
OAL 242	Olympic dwa cztery dwa

<i>aircraft call signs</i>	<i>transmitted as</i>
CCA 238	Air China two three eight
OAL 242	Olympic two four two

<i>kurs</i>	<i>wymawiane jako</i>
100 stopni	kurs jeden zero zero
080 stopni	kurs zero osiem zero

<i>heading</i>	<i>transmitted as</i>
100 degrees	heading one zero zero
080 degrees	heading zero eight zero

<i>pas</i>	<i>wymawiane jako</i>
27	pas dwa siedem
30	pas trzy zero

<i>runway</i>	<i>transmitted as</i>
27	runway two seven
30	runway three zero

<i>kierunek i prędkość wiatru</i>	<i>wymawiane jako</i>
200 stopni 70 węzłów	wiatr dwieście stopni siedemdziesiąt węzłów
160 stopni 18 węzłów porywy 30 węzłów	wiatr sto sześćdziesiąt stopni osiemnaście węzłów porywy trzydzieści węzłów

<i>wind direction and speed</i>	<i>transmitted as</i>
200 degrees 70 knots	wind two zero zero degrees seven zero knots
160 degrees 18 knots gusting 30 knots	wind one six zero degrees one eight knots gusting three zero knots

GM2 SERA.14035(a)(1)(i) Nadawanie liczb w łączności radiotelefonicznej POZIOMY LOTU

Poniższe przykłady przedstawiają zastosowanie procedury.

<i>poziomy lotu</i>	<i>wymawiane jako</i>
---------------------	-----------------------

FL180	poziom [lotu] jeden osiem zero
FL 200	poziom [lotu] dwieście

<i>flight levels</i>	<i>transmitted as</i>
FL 180	flight level one eight zero
FL 200	flight level two hundred

GM3 SERA.14035(a)(1)(ii) Nadawanie liczb w łączności radiotelefonicznej NASTAWIANIE WYSOKOŚCIOMIERZA

Poniższe przykłady przedstawiają zastosowanie procedury.

<i>nastawianie wysokościomierza</i>	<i>wymawiane jako</i>
1009 hPa	QNH dziesięć zero dziewięć
1000 hPa	QNH tysiąc
993 hPa	QNH dziewięć dziewięć trzy

<i>altimeter setting</i>	<i>transmitted as</i>
1009 hPa	QNH one zero zero nine
1000 hPa	QNH one thousand
993 hPa	QNH nine nine three

GM4 SERA.14035(a)(1)(iii) Nadawanie liczb w łączności radiotelefonicznej KODY TRANSPONDERA

Poniższe przykłady przedstawiają zastosowanie procedury.

<i>kody transpondera</i>	<i>wymawiane jako</i>
2400	squawk dwa cztery zero zero
1000	squawk tysiąc
2000	squawk dwa tysiące

<i>transponder codes</i>	<i>transmitted as</i>
2400	squawk two four zero zero
1000	squawk one thousand
2000	squawk two thousand

GM1 SERA.14035(a)(2) Nadawanie liczb w łączności radiotelefonicznej WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA

Poniższe przykłady przedstawiają zastosowanie procedury.

<i>wysokość bezwzględna</i>	<i>wymawiane jako</i>
800	osiemset
3 400	trzy tysiące czterysta
12 000	dwanaście tysięcy

<i>altitude</i>	<i>transmitted as</i>
800	eight hundred
3 400	three thousand four hundred
12 000	one two thousand

GM2 SERA.14035(a)(2) Nadawanie liczb w łączności radiotelefonicznej PODSTAWA CHMUR

Poniższe przykłady przedstawiają zastosowanie procedury.

<i>podstawa chmur</i>	<i>wymawiane jako</i>
2 200	dwa tysiące dwieście
4 300	cztery tysiące trzysta

<i>cloud height</i>	<i>transmitted as</i>
2 200	two thousand two hundred
4 300	four thousand three hundred

GM3 SERA.14035(a)(2) Nadawanie liczb w łączności radiotelefonicznej
WIDZIALNOŚĆ

Poniższe przykłady przedstawiają zastosowanie procedury.

<i>widzialność</i>	<i>wymawiane jako</i>
1 000	widzialność tysiąc
700	widzialność siedemset

<i>visibility</i>	<i>transmitted as</i>
1 000	visibility one thousand
700	visibility seven hundred

GM4 SERA.14035(a)(2) Nadawanie liczb w łączności radiotelefonicznej
ZASIĘG WIDZENIA WZDŁUŻ DROGI STARTOWEJ

Poniższe przykłady przedstawiają zastosowanie procedury.

<i>zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej</i>	<i>wymawiane jako</i>
600	RVR sześćset
1 700	RVR tysiąc siedemset

<i>runway visual range</i>	<i>transmitted as</i>
600	RVR six hundred
1 700	RVR one thousand seven hundred

GM5 SERA.14035(a)(5) Nadawanie liczb w łączności radiotelefonicznej
KROPKI

Poniższe przykłady przedstawiają zastosowanie procedury

<i>liczba</i>	<i>wymawiane jako</i>
100.3	sto kropka trzy
38 143.9	trzydzieści osiem sto czterdzieści trzy kropka dziewięć

<i>number</i>	<i>transmitted as</i>
100.3	ONE ZERO ZERO DECIMAL THREE
38 143.9	THREE EIGHT ONE FOUR THREE DECIMAL NINE

GM1 SERA.14035(a)(6) Nadawanie liczb w łączności radiotelefonicznej
NADAWANIE LICZB DLA CZĘSTOTLIWOŚCI KANAŁÓW ŁĄCZNOŚCI RADIOTELEFONICZNEJ

Poniższe przykłady przedstawiają zastosowanie procedury.

<i>Kanał</i>	<i>Wymawiane jako</i>
--------------	-----------------------

118.000	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO
118.005	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO ZERO PIĘĆ
118.010	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO JEDEN ZERO
118.025	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO DWA PIĘĆ
118.050	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA ZERO PIĘĆ ZERO
118.100	STO OSIEMNAŚCIE KROPKA JEDEN

<i>Channel</i>	<i>Transmitted as</i>
118.000	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
118.005	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE
118.010	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO
118.025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE
118.050	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE ZERO
118.100	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE

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

GM1 SERA.14045 Technika nadawania

BREAK

Wyrażenie "BREAK" powinno być stosowane gdy nie ma odpowiedniego odstępu pomiędzy oddzielnymi częściami komunikatu.

GM2 SERA.14045 Technika nadawania

CHECK/SPRAWDŹ

Wyrażenie "CHECK" nie powinno być stosowane w jakimkolwiek innym kontekście niż „sprawdź system lub procedurę”. Zazwyczaj nie jest wymagana odpowiedź.

GM3 SERA.14045 Technika nadawania

MAINTAIN/UTRZYMUJ

Na przykład „utrzymuj VFR”.

GM4 SERA.14045 Technika nadawania

OVER/ODBIÓR

Wyrażenie zazwyczaj nie jest stosowane w łączności VHF.

GM5 SERA.14045 Technika nadawania

OUT/KONIEC

Wyrażenie zazwyczaj nie jest stosowane w łączności VHF.

GM6 SERA.14045 Technika nadawania

ROGER/PRZYJAŁEM

Wyrażenie "ROGER" w żadnym wypadku nie powinno być stosowane w odpowiedzi na pytanie wymagające powtórzenia transmisji (READ BACK), odpowiedzi twierdzącej (AFFIRM/POTWIERDZAM) lub przeczącej (NEGATIVE/NIE)".

GM7 SERA.14045 Technika nadawania

STANDBY/CZEKAJ

Jeżeli po wyrażeniu „STANDBY” przez dłuższy czas nie nastąpiło wywołanie, stacja inicjująca kontakt radiowy powinna ponowić próbę nawiązania łączności. Wyrażenie „STANDBY” nie stanowi ani akceptacji ani odmowy.

GM8 SERA.14045 Technika nadawania

UNABLE/NIE MOGĘ

Po wyrażeniu „UNABLE” zazwyczaj podawana jest przyczyna.

GM1 SERA.14050 Radiotelefoniczne znaki wywoławcze statków powietrznych

PREFIKS ZNAKÓW WYWOŁAWCZYCH

Nazwa producenta statku powietrznego lub nazwa modelu statku powietrznego może być użyta jako prefiks znaku wywoławczego typu (a).

GM2 SERA.14050 Radiotelefoniczne znaki wywoławcze statków powietrznych

PRZYKŁADY PEŁNYCH I SKRÓCONYCH ZNAKÓW WYWOŁAWCZYCH

	Typ a)			Typ b)	Typ c)
Pełny znak wywoławczy	N57826	*CESSNA FABCD	*CITATION FABCD	VARIG PVMA	SCANDINAVIAN 937
Skrócony znak wywoławczy	N26 <i>lub</i> N826	CESSNA CD <i>lub</i> CESSNA BCD	CTATION CD <i>lub</i> CITATION BCD	VARIG MA <i>lub</i> VARIG VMA	(brak formy skróconej)

* Przykłady przedstawiają zastosowanie procedury, o której mowa w GM1 SERA.14050.

GM1 SERA.14055(b) Procedury radiotelefoniczne

RADIOTELEFONICZNA PROCEDURA WYWOŁYWANIA*

	Typ a)	Typ b)	Typ c)
Oznacznik stacji wywoływanej	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO
Oznacznik stacji wywołującej	GABCD**	SPEEDBIRD ABCD**	AEROFLOT 321**

* W niektórych przypadkach, kiedy wywołanie jest inicjowane przez stację lotniczą, może być ono realizowane poprzez transmisję zakodowanych sygnałów tonowych.

** Z wyjątkiem oznacznika telefonicznego i typu statku powietrznego, każda litera w znaku wywoławczym powinna być wymawiana oddzielnie. Jeżeli wymawiane są poszczególne litery, należy stosować radiotelefoniczny alfabet literowania przedstawiony w SERA.14020. Liczby należy wymawiać zgodnie z zasadami, o których mowa w SERA.14040.

RADIOTELEFONICZNA PROCEDURA ODPOWIADANIA

	Typ a)	Typ b)	Typ c)
Oznacznik stacji wywoływanej	GABCD*	SPEEDBIRD ABCD*	AEROFLOT 321*
Oznacznik stacji odpowiadającej	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO

* Z wyjątkiem oznacznika telefonicznego i typu statku powietrznego, każdy litera w znaku wywoławczym powinna być wymawiana oddzielnie. Jeżeli wymawiane są poszczególne litery, należy stosować radiotelefoniczny alfabet literowania przedstawiony w SERA.14020. Liczby należy wymawiać zgodnie z zasadami, o których mowa w SERA.14040.

AMC1 SERA.14055(b)(2) Procedury radiotelefoniczne

Jeżeli zezwoli na to właściwy organ, po wstępnym nawiązaniu łączności radiotelefonicznej pomiędzy statkiem powietrznym a organem służb ruchu lotniczego, w przypadku kolejnego nadawania do tego samego organu ATS, wywoływana stacja ATS nie musi odpowiadać swoim znakiem wywoławczym. Takie upoważnienie zostanie uzgodnione z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego i odpowiednio ogłoszone.

GM1 SERA.14075(c)(4) Wymiana korespondencji

POWTÓRZENIA

W stosownych przypadkach należy żądać powtórzenia konkretnych elementów, np. „POWTÓRZ NASTAWIENIE WYSOKOŚCIOMIERZA” („SAY AGAIN ALTIMETER”), „POWTÓRZ WIATR” („SAY AGAIN WIND”).

AMC1 SERA.14080 Nasłuch/czas pracy

NASŁUCH CZĘSTOTLIWOŚCI 121.5 MHZ

Statki powietrzne w trakcie wykonywania lotów innych niż te wymienione powinny, w miarę możliwości, prowadzić nasłuch częstotliwości awaryjnej 121.5 MHz.

GM1 SERA.14095(b)(1) Procedury łączności radiotelefonicznej w sytuacjach zagrożenia i pilności

DZIAŁANIA STATKU POWIETRZNEGO W SYTUACJI ZAGROŻENIA

(a) Przepisy mogą zostać uzupełnione następującymi środkami:

- (1) nadawanie komunikatu o zagrożeniu przez statek powietrzny w sytuacji zagrożenia na częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz lub innej ruchomej częstotliwości lotniczej, jeżeli jest to konieczne lub pożądane. Nie wszystkie stacje lotnicze utrzymują stały nasłuch częstotliwości awaryjnej;
- (2) nadawanie komunikatu o zagrożeniu przez statek powietrzny w sytuacji zagrożenia, jeżeli czas i okoliczności sprzyjają tej metodzie;
- (3) nadawanie przez statek powietrzny na radiotelefonicznych częstotliwościach wywołujących ruchomej służby morskiej;
- (4) wykorzystanie przez statek powietrzny wszelkich dostępnych środków, aby przyciągnąć uwagę i poinformować o swoim stanie (w tym aktywacja odpowiedniego modu i kodu SSR);
- (5) wykorzystanie przez każdą stację wszelkich dostępnych środków, aby pomóc statkowi powietrznemu w sytuacji zagrożenia;
- (6) wszelkie zmiany w wymienionych elementach, jeżeli stacja nadawcza nie jest sama w sytuacji zagrożenia, pod warunkiem, że taka okoliczność jest wyraźnie określona w komunikacie o zagrożeniu.

(b) Adresatem będzie zazwyczaj organ służb ruchu lotniczego utrzymujący łączność ze statkiem powietrznym lub organ, w którego obszarze odpowiedzialności wykonywany jest lot.

GM1 SERA.14095(b)(2)(iii)(B) Procedury łączności radiotelefonicznej w sytuacjach zagrożenia i pilności**DZIAŁANIA ORGANU SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO**

Wymóg informowania danego operatora statku powietrznego nie ma pierwszeństwa przed jakimkolwiek innymi działaniami, które wiążą się z bezpieczeństwem lotu w sytuacji zagrożenia lub jakiegokolwiek innego lotu na tym obszarze, lub które mogą wpływać na postępowanie oczekiwanych lotów w tym obszarze.

GM1 SERA.14095(c)(1) Procedury łączności radiotelefonicznej w sytuacjach zagrożenia i pilności**DZIAŁANIA STATKU POWIETRZNEGO ZGŁASZAJĄCEGO SYTUACJĘ PILNOŚCI**

- (a) Niniejsze przepisy nie mają na celu uniemożliwienia statkowi powietrznemu nadawania komunikatu pilności, jeżeli czas i okoliczności sprzyjają tej metodzie.
- (b) Adresatem będzie zazwyczaj organ służb ruchu lotniczego utrzymujący łączność ze statkiem powietrznym lub organ, w którego obszarze odpowiedzialności wykonywany jest lot.

GM1 SERA.14095(c)(1)(ii)(F) Procedury łączności radiotelefonicznej w sytuacjach zagrożenia i pilności

Wszelkie inne przydatne informacje mogą obejmować informacje takie jak, między innymi, pozostały czas trwania lotu statku powietrznego/paliwo, liczba osób na pokładzie, możliwa obecność materiałów niebezpiecznych i ich charakter, kolor/oznakowania statku powietrznego, pomoce przetrwania itp., i mogą być również przekazywane w sytuacji zagrożenia.

GM1 SERA.14095(c)(2) Procedury łączności radiotelefonicznej w sytuacjach zagrożenia i pilności**DZIAŁANIA SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO PO ZGŁOSZENIU SYTUACJI PILNOŚCI**

Wymóg informowania danego operatora statku powietrznego nie ma pierwszeństwa przed jakimkolwiek innymi działaniami, które wiążą się z bezpieczeństwem lotu w sytuacji zagrożenia lub jakiegokolwiek innego lotu na tym obszarze, lub które mogą wpływać na postępowanie oczekiwanych lotów w tym obszarze.

AMC/GM do Dodatków

GM1 do Dodatku 5 (2 – Sekcja 1) SZCZEGÓŁOWE INSTRUKCJE DOTYCZĄCE MELDUNKÓW POZYCJA

Przykład:

"4620North07805West", "4620North07800West", "4600North07800West", LN ("LIMA NOVEMBER"), "MAY", "HADDY" lub "DUB 180 DEGREES 40 MILES"

GM1 do Dodatku 5 (2 – Sekcja 1) SZCZEGÓŁOWE INSTRUKCJE DOTYCZĄCE MELDUNKÓW POZIOM LOTU LUB WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA

Przykład:

"FLIGHT LEVEL 310"

GM1 do Dodatku 5 (2 – Sekcja 3) SZCZEGÓŁOWE INSTRUKCJE DOTYCZĄCE MELDUNKÓW ZJAWISKO WYWOŁUJĄCE SPECJALNY MELDUNEK – CHMURA PYŁU WULKANICZNEGO, PRZEDERUPCYJNA AKTYWNOŚĆ WULKANICZNA LUB ERUPCJA WULKANICZNA

W przypadku chmury pyłu wulkanicznego, przederupcyjnej aktywności wulkanicznej lub erupcji wulkanicznej, zgodnie z SERA.12005, po wykonanym locie należy również wypełnić formularz komunikatu o aktywności wulkanicznej (Model VAR).

GM1 do Dodatku 5 (3) PRZEKAZYWANIE INFORMACJI METEOROLOGICZNYCH OTRZYMANYCH ZA POMOCĄ ŁĄCZNOŚCI FONICZNEJ IDENTYFIKACJA STATKU POWIETRZNEGO

Przykład:

"New Zealand 103" jako "ANZ103"

GM1 do Dodatku 5 (3 – Sekcja 1) PRZEKAZYWANIE INFORMACJI METEOROLOGICZNYCH OTRZYMANYCH ZA POMOCĄ ŁĄCZNOŚCI FONICZNEJ POZYCJA

Przykład:

"4620N07805W", "4620N078W", "46N078W", "LN", "MAY", "HADDY" lub "DUB180040".

GM1 to Appendix 5 (1.1.4 and 2.1) SPECJALNE MELDUNKI Z POWIETRZA PRZYKŁADY SPECJALNYCH MELDUNKÓW Z POWIETRZA PRZEKAZYWANYCH ZA POMOCĄ ŁĄCZNOŚCI FONICZNEJ

WYMOWA W ŁĄCZNOŚCI RADIOTELEFONICZNEJ	ZAPIS ORGANU SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO I JEGO PRZEKAZANIE DO ZAINTERESOWANEGO BIURA METEOROLOGICZNEGO
	I.- ARS PAA101 5045N02015W 1536 F310 ASC F350 TSGR

I.- ³ AIREP SPECIAL CLIPPER WUN ZERO WUN POSITION FIFE ZERO FOWer FIFE NORTH ZERO TOO ZERO WUN FIFE WEST WUN FIFE TREE SIX FLIGHT LEVEL TREE WUN ZERO CLIMBING TO FLIGHT LEVEL TREE FIFE ZERO THUNDERSTORMS WITH HAIL	
II.- ⁴ SPECIAL NIUGINI TOO SEVen TREE OVER MADANG ZERO AIT FOWer SIX WUN NINer TOUSAND FEET TURBULENCE SEVERE	II.- ARS ANG273 MD 0846 19000FT TURB SEV

³ Specjalny meldunek z powietrza, który jest wymagany ze względu na występowanie burz z gradem o znacznych rozmiarach przestrzennych.

⁴ Specjalny meldunek z powietrza, który jest wymagany ze względu na silną turbulencję. Statek powietrzny posiada ustawienie wysokościomierzu QNH.

Dodatek 1

GM1 SERA.14001 Przepisy ogólne

Frazeologia znajdująca się w AMC1 SERA.14001 nie obejmuje zwrotów i słów procedury radiotelefonicznej zawartych w Sekcji 14 SERA.

Słowa w nawiasach wskazują, że należy podać konkretne informacje, takie jak poziom, miejsce lub czas itp., aby uzupełnić zdanie, lub alternatywnie, że można użyć zwrotów opcjonalnych. Słowa w nawiasach kwadratowych wskazują opcjonalne dodatkowe słowa lub informacje, które mogą być konieczne w określonych przypadkach.

AMC1 SERA.14001 Przepisy ogólne

1. FRAZEOLOGIA ATC

1.1 Znaczenia ogólne

<i>Okoliczności</i>	<i>Wyrażenia frazeologiczne</i>
<p>1.1.1 OKREŚLENIE WYSOKOŚCI (DALEJ OKREŚLANE JAKO '(POZIOM)')</p> <p><i>Uwaga. – W okolicznościach, w których wymagane jest wyjaśnienie, można dodać wyrażenie "HEIGHT" lub "ALTITUDE", np. "ZNIŻAJ SIĘ DO WYSOKOŚCI BEZWZGLĘDNEJ 2000 STÓP" ("DESCEND TO ALTITUDE TWO THOUSAND FEET").</i></p> <p>podczas przekazywania informacji o wysokości w postaci odległości pionowej od pozostałego ruchu</p>	<p>a) POZIOM LOTU (<i>numer</i>); lub FLIGHT LEVEL (<i>number</i>); or</p> <p>b) [WYSOKOŚĆ WZGLĘDNA] (<i>liczba</i>) METRÓW; lub [HEIGHT] (<i>number</i>) METRES; or</p> <p>c) [WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA] (<i>liczba</i>) STÓP. [ALTITUDE] (<i>number</i>) FEET.</p> <p>d) (<i>liczba</i>) STÓP/METRÓW POWYŻEJ (lub PONIŻEJ) (<i>number</i>) FEET/METRES ABOVE (or BELOW)</p>

1.1.2 ZMIANY WYSOKOŚCI,
MELDUNKI I PRĘDKOŚCI
PIONOWE

... polecenie rozpoczęcia
wznoszenia lub zniżania
do wysokości określonej
pionowymi granicami

... tylko dla statków
powietrznych SST

- a) WZNOŚ SIĘ (lub ZNIŻAJ);
CLIMB (or DESCEND);
- a następnie według potrzeby:
followed as necessary by:
- 1) DO (*wysokość*)
TO (level)
 - 2) I UTRZYMUJ BLOK (*wysokość*) DO
(*wysokość*)
**TO AND MAINTAIN BLOCK (level)
TO (level);**
 - 3) ABY OSIĄGNAĆ (*wysokość*) O (lub NAD)
(*czas lub znaczący punkt nawigacyjny*);
**TO REACH (level) AT (or BY) (time
or significant point);**
 - 4) ZGŁOŚ OPUSZCZENIE (lub
OSIĄGNIĘCIE, lub PRZECIĘCIE)
(*wysokość*);
**REPORT LEAVING (or REACHING, or
PASSING) (level);**
 - 5) (*liczba*) METRÓW NA SEKUNDĘ (lub
STÓP NA MINUTĘ) [LUB WIĘKSZA (lub
LUB MNIEJSZA)];
**AT (number) METRES PER SECOND
(or FEET PER MINUTE) [OR
GREATER (or OR LESS)];**
 - 6) ZGŁOŚ ROZPOCZĘCIE ZWIĘKSZANIA
(lub ZMNIEJSZANIA) PRĘDKOŚCI.
**REPORT STARTING ACCELERATION
(or DECELERATION).**
- b) UTRZYMUJ CO NAJMNIEJ (*liczba*) METRÓW
(lub STÓP) POWYŻEJ (lub PONIŻEJ) (*znak
wywoławczy statku powietrznego*);
**MAINTAIN AT LEAST (number) METRES
(or FEET) ABOVE (or BELOW) (aircraft
call sign);**
- c) ZAŻĄDAJ ZMIANY WYSOKOŚCI (*lub
POZIOMU [LOTU] lub WYSOKOŚCI
BEZWZGLĘDNEJ*) [OD (*nazwa organu*) O
[NAD] (*czas lub znaczący punkt
nawigacyjny*)];
**REQUEST LEVEL (or FLIGHT LEVEL or
ALTITUDE) CHANGE FROM (name of
unit) [AT (time or significant point)];**
- d) PRZERWIJ WZNOSZENIE (*lub ZNIŻANIE*)
NA (*wysokość*);
STOP CLIMB (or DESCENT) AT (level);

	e)	KONTYNUUJ WZNOSZENIE (<i>lub</i> ZNIŻANIE) (<i>wysokość</i>); CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (level);
	f)	PRZYSPIESZ WZNOSZENIE (<i>lub</i> ZNIŻANIE) [DO PRZECIĘCIA (<i>wysokość</i>)]; EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) [UNTIL PASSING (level)];
	g)	GDY GOTOWY WZNOŚ SIĘ (<i>lub</i> ZNIŻAJ) (<i>wysokość</i>); WHEN READY, CLIMB (or DESCEND) TO (level);
	h)	SPODZIEWAJ SIĘ WZNOSZENIA (<i>lub</i> ZNIŻANIA) O (<i>czas lub znaczący punkt nawigacyjny</i>); EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (time or significant point);
	*i)	PROSZĘ O ZNIŻANIE O (<i>czas</i>); REQUEST DESCENT AT (time);
... wymagające działania w określonym czasie lub miejscu	j)	NATYCHMIAST; IMMEDIATELY;
	k)	PO MINIĘCIU (<i>znaczący punkt nawigacyjny</i>); AFTER PASSING (significant point);
	l)	O [NAD] (<i>czas lub znaczący punkt nawigacyjny</i>); AT (time or significant point);
... wymagające działania, gdy to będzie dogodnie	m)	GDY GOTOWY (<i>instrukcja</i>); WHEN READY (instruction);
... wymagające od statku powietrznego wznoszenia lub zniżania z utrzymaniem własnej separacji i VMC	n)	UTRZYMUJ WŁASNĄ SEPARACJĘ ORAZ VMC [MIĘDZY (<i>wysokość</i>)] [I (<i>wysokość</i>)]; MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM (level)] [TO (level)];
	o)	UTRZYMUJ WŁASNĄ SEPARACJĘ ORAZ VMC POWYŻEJ (<i>lub</i> PONIŻEJ, <i>lub</i> DO) (<i>wysokość</i>); MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or TO) (level);
... gdy istnieje wątpliwość czy statek powietrzny może zastosować się do udzielonego zezwolenia lub wydanych instrukcji	p)	JEŻELI NIE MOŻESZ (<i>instrukcje alternatywne</i>) I POWIADOM; IF UNABLE, (alternative instructions) AND ADVISE;

... gdy pilot nie jest w stanie stosować się do zezwolenia lub instrukcji	*q) NIE MOGĘ; UNABLE;
... po tym, jak załoga lotnicza rozpocznie odchylenie od wysokości określonej w zezwoleniu lub instrukcji ATC w celu zastosowania się do manewru doradczego (RA) ACAS (wymiana między pilotem i kontrolerem)	*r) TCAS RA; TCAS RA;
... po wykonaniu ACAS RA i wznowieniu wydanego zezwolenia lub instrukcji ATC (wymiana między pilotem i kontrolerem)	s) PRZYJAŁEM; ROGER;
... po wykonaniu ACAS RA i wznowieniu wydanego zezwolenia lub instrukcji ATC (wymiana między pilotem i kontrolerem)	*t) WOLNY OD KONFLIKTU, POWRACAM DO (<i>wydane zezwolenie</i>); CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO (<i>assigned clearance</i>);
... po wykonaniu ACAS RA i wznowieniu wydanego zezwolenia lub instrukcji ATC (wymiana między pilotem i kontrolerem)	u) PRZYJAŁEM (<i>lub alternatywne instrukcje</i>); ROGER (<i>or alternative instructions</i>);
... po otrzymaniu instrukcji ATC sprzecznej z RA, załoga lotnicza wykona RA i informuje o tym bezpośrednio ATC (wymiana między pilotem i kontrolerem)	*v) WOLNY OD KONFLIKTU, POWRACAM DO (<i>wydane zezwolenie</i>); CLEAR OF CONFLICT (<i>assigned clearance</i>) RESUMED;
... po otrzymaniu instrukcji ATC sprzecznej z RA, załoga lotnicza wykona RA i informuje o tym bezpośrednio ATC (wymiana między pilotem i kontrolerem)	w) PRZYJAŁEM (<i>lub alternatywne instrukcje</i>); ROGER (<i>or alternative instructions</i>);
... zezwolenie, które anuluje ograniczenia wysokości pionowej opublikowane w SID podczas wznoszenia	*x) NIE MOGĘ, TCAS RA; UNABLE, TCAS RA;
	y) PRZYJAŁEM; ROGER;
	z) WZNOŚ SIĘ DO (<i>wysokość</i>) [ANULOWANE OGRANICZENIE(A) WYSOKOŚCI (<i>oznacznik SID</i>) (<i>lub</i>) ANULOWANE OGRANICZENIE(A) WYSOKOŚCI (<i>oznacznik SID</i>) NA (<i>punkt</i>)]; CLIMB TO (<i>level</i>) [LEVEL RESTRICTION(S) (<i>SID designator</i>) CANCELLED (<i>or</i>) LEVEL RESTRICTION(S) (<i>SID designator</i>) AT (<i>point</i>) CANCELLED];

	<p>aa) ZNIŻAJ SIĘ DO (<i>wysokość</i>) [ANULOWANE OGRANICZENIE(A) WYSOKOŚCI (<i>oznacznik STAR</i>) (<i>lub</i>) ANULOWANE OGRANICZENIE(A) WYSOKOŚCI (<i>oznacznik STAR</i>) NA (<i>punkt</i>)]. DESCEND TO (level) [LEVEL RESTRICTION(S) (STAR designator) CANCELLED (or) LEVEL RESTRICTION(S) (STAR designator) AT (point) CANCELLED].</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>
<p>1.1.3 MINIMALNA ILOŚĆ PALIWA</p> <p>...wskazanie minimalnej ilości paliwa</p>	<p>*a) MINIMALNA ILOŚĆ PALIWA; MINIMUM FUEL;</p> <p>b) PRZYJĄŁEM [OPÓŹNIENIA NIE PRZEWIDUJE SIĘ <i>lub</i> SPODZIEWAJ SIĘ (<i>informacja o opóźnieniu</i>)]; ROGER [NO DELAY EXPECTED or EXPECT (<i>delay information</i>)].</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>
<p>1.1.4 PRZEKAZYWANIE KONTROLI I/LUB ZMIANA CZĘSTOTLIWOŚCI</p> <p><i>Uwaga. — Słowo „MONITORUJ” oznacza: „zmień częstotliwość zgodnie z instrukcją i czekaj na wywołanie przez personel ATS” lub „przesłuchaj wiadomości nadawane przez służbę rozgłaszania”.</i></p>	<p>a) ŁĄCZNOŚĆ (<i>znak wywoławczy organu</i>) (<i>częstotliwość</i>) [TERAZ]; CONTACT (<i>unit call sign</i>) (<i>frequency</i>) [NOW];</p> <p>b) O (<i>lub</i> NAD) (<i>czas lub miejsce</i>) [<i>lub</i> PO] [MINIĘCIU/OPUSZCZENIU/OSIĄGNIĘCIU] (<i>wysokość</i>) ŁĄCZNOŚĆ (<i>znak wywoławczy organu</i>) (<i>częstotliwość</i>); AT (or OVER) (<i>time or place</i>) [or WHEN] [PASSING/LEAVING/REACHING (<i>level</i>)] CONTACT (<i>unit call sign</i>) (<i>frequency</i>);</p> <p>c) W PRZYPADKU BRAKU ŁĄCZNOŚCI (<i>instrukcje</i>); IF NO CONTACT (<i>instructions</i>);</p> <p>d) MONITORUJ (<i>znak wywoławczy organu</i>) (<i>częstotliwość</i>); STAND BY FOR (<i>unit call sign</i>) (<i>frequency</i>);</p> <p>*e) PROSZĘ O PRZEJŚCIE NA (<i>częstotliwość</i>); REQUEST CHANGE TO (<i>frequency</i>);</p> <p>f) MOŻESZ ZMIENIĆ CZĘSTOTLIWOŚĆ;</p>

1.1.5 SEPARACJA
MIĘDZYKANAŁOWA 8,33
kHz

Uwaga. — W niniejszej części wyrażenie „point” jest używane jedynie w kontekście nazewnictwa odstępu międzykanałowego 8,33 kHz i nie stanowi żadnej zmiany dla istniejących przepisów lub frazeologii ICAO dotyczących stosowania wyrażenia „decimal”.

... żądanie potwierdzenia wyposażenia w radiowy sprzęt łączności o separacji 8,33 kHz

...potwierdzenie, że statek powietrzny jest wyposażony w radiowy sprzęt łączności o separacji 8,33 kHz

...zaprzeczenie - statek powietrzny nie jest wyposażony w radiowy sprzęt łączności o separacji 8,33 kHz

...żądanie potwierdzenia wyposażenia w radiowy

FREQUENCY CHANGE APPROVED;

- g) MONITORUJ (*znak wywoławczy organu*) (*częstotliwość*);
MONITOR (*unit call sign*) (*frequency*);
- *h) MONITORUJĘ (*częstotliwość*);
MONITORING (*frequency*);
- i) GDY GOTOWY ŁĄCZNOŚĆ (*znak wywoławczy organu*) (*częstotliwość*);
WHEN READY, CONTACT (*unit call sign*) (*frequency*);
- j) POZOSTAŃ NA TEJ CZĘSTOTLIWOŚCI.
REMAIN THIS FREQUENCY.

* Tekst nadawany przez pilota.

- a) POTWIERDŹ OSIEM TRZY TRZY;
CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE;
- *b) POTWIERDZAM OSIEM TRZY TRZY;
AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE;
- *c) NIE POSIADAM OSIEM TRZY TRZY;
NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE;
- d) POTWIERDŹ UHF;
CONFIRM UHF;

sprzęt łączności pracujący
w paśmie UHF

...potwierdzenie
posiadania wyposażenia w
radiowy sprzęt łączności
pracujący w paśmie UHF

...zaprzeczenie – statek
powietrzny nie jest
wyposażony w radiowy
sprzęt łączności pracujący
w paśmie UHF

...żądanie podania
informacji o zwolnieniu
statku powietrznego z
obowiązku posiadania
wyposażenia w sprzęt
radiowy o separacji
międzykanałowej 8,33
kHz

...potwierdzenie, że statek
powietrzny jest zwolniony
z obowiązku posiadania
wyposażenia w sprzęt
radiowy o separacji
międzykanałowej 8,33
kHz

...potwierdzenie, że statek
powietrzny nie jest
zwolniony z obowiązku
posiadania wyposażenia w
sprzęt radiowy o separacji
międzykanałowej 8,33
kHz

...wskazanie, że pewne
zezwolenie jest
wydawane, ponieważ w
przeciwnym wypadku
statek powietrzny nie
wyposażony i/lub nie
zwolniony z posiadania
wyposażenia w radiowy
sprzęt łączności o
separacji
międzykanałowej 8,33
kHz wszedłby do
przestrzeni, w której takie
wyposażenie jest
wymagane

*e) POTWIERDZAM UHF;
AFFIRM UHF;

*f) NIE POSIADAM UHF;
NEGATIVE UHF;

g) POTWIERDŹ ZWOLNIENIE Z OSIEM TRZY TRZY;
CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;

*h) POTWIERDZAM ZWOLNIENIE Z OSIEM TRZY TRZY;
AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;

*i) BRAK ZWOLNIENIA Z OSIEM TRZY TRZY;
NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;

j) ZGODNIE Z WYMOGAMI OSIEM TRZY TRZY.
DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT.

* Tekst nadawany przez pilota.

1.1.6 ZMIANA ZNAKU
WYWOŁAWCZEGO

... polecenie statkowi powietrznemu zmiany jego rodzaju znaku wywoławczego

... polecenie statkowi powietrznemu powrotu do znaku wywoławczego wskazanego w planie lotu

- a) ZMIEŃ SWÓJ ZNAK WYWOŁAWCZY NA (*nowy znak wywoławczy*) [DO DALSZEGO ZAWIADOMIENIA];
CHANGE YOUR CALL SIGN TO (*new call sign*) [UNTIL FURTHER ADVISED];
- b) POWRÓĆ DO ZNAKU WYWOŁAWCZEGO Z PLANU LOTU (*znak wywoławczy*) [NAD/W (*znaczący punkt nawigacyjny*)].
REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (*call sign*) [AT (*significant point*)].

1.1.7 INFORMACJE O RUCHU
LOTNICZYM

... przekazanie informacji o ruchu

... dla potwierdzenia informacji o ruchu

- a) RUCH (*informacja*);
TRAFFIC (*information*);
- b) BRAK ZGŁOSZONEGO RUCHU;
NO REPORTED TRAFFIC;
- *c) WYPATRUJĘ;
LOOKING OUT;
- *d) WIDZĘ RUCH;
TRAFFIC IN SIGHT;
- *e) RUCHU NIE WIDZĘ [*przyczyny*];
NEGATIVE CONTACT [*reasons*];
- f) [DODATKOWY] RUCH (*kierunek*) (*typ statku powietrznego*) (*wysokość*) PRZEWIDYWANY (*lub* NAD) (*znaczący punkt nawigacyjny*) O (*czas*);
[ADDITIONAL] TRAFFIC (*direction*) BOUND (*type of aircraft*) (*level*) ESTIMATED (*or OVER*) (*significant point*) AT (*time*);
- g) RUCH (*klasyfikacja*) BALON WOLNY (BALONY WOLNE) BEZZAŁOGOWY BYŁ (BYŁY) NAD (*miejsce*) O (*czas*) [*lub* PRZEWIDYWANY] NAD (*miejsce*) O (*czas*), ZGŁOSZONA (*wysokość(i)*) [*lub* WYSOKOŚĆ NIEZNANA] PRZEMIESZCZAJĄCY SIĘ (*kierunek*) (*inne stosowne informacje, jeżeli są*).
TRAFFIC IS (*classification*) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS [*or* ESTIMATED] OVER (*place*) AT (*time*) REPORTED (*level(s)*) [*or* LEVEL UNKNOWN] MOVING (*direction*) (*other pertinent information, if any*).

* Tekst nadawany przez pilota.

1.1.8 WARUNKI
METEOROLOGICZNE

- a) WIATR PRZYZIEMNY (*liczba*) STOPNI (*prędkość*) (*jednostki*);
[SURFACE] WIND (number) DEGREES (speed) (units);
- b) WIATR NA (*wysokość*) (*liczba*) STOPNI (*liczba*) KILOMETRY NA GODZINĘ (*lub* WĘZŁY);
WIND AT (level) (number) DEGREES (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS);
- Uwaga. — Wiatr jest zawsze wyrażony przez podanie średniego kierunku i średniej prędkości oraz znaczących zmian.*
Note.— Wind is always expressed by giving the mean direction and speed and any significant variations thereof.
- c) WIDZIALNOŚĆ (*odległość*) (*jednostki*) [*kierunek*];
VISIBILITY (distance) (units) [direction];
- d) ZASIĘG WIDZENIA WZDŁUŻ DROGI STARTOWEJ (*lub* RVR) [PAS (*numer*)] (*odległość*) (*jednostki*);
RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (distance) (units);
- e) ZASIĘG WIDZENIA WZDŁUŻ PASA (*lub* RVR) PAS (*numer*) DANE NIEDOSTĘPNE (*lub* NIEZGŁOSZONE);
RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) RUNWAY (number) NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED);
- f) ZASIĘG WIDZENIA WZDŁUŻ PASA (*lub* RVR) [PAS (*numer*)] (*pierwszy punkt*) (*odległość*) (*jednostki*), (*drugi punkt*) (*odległość*) (*jednostki*), (*trzeci punkt*) (*odległość*) (*jednostki*);
RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units);
- Uwaga 1. — Wielokrotny pomiar RVR dotyczy zawsze strefy przyziemienia, strefy pośredniej i strefy dobiegu/końca dobiegu.*
Note 1. — Multiple RVR observations are always representative of the touchdown zone, midpoint zone and the roll-out/stop-end zone respectively.

... dla kilku jednoczesnych pomiarów RVR

... w przypadku gdy informacja RVR nie będzie osiągalna w jakiejś pozycji, to tę informację należy włączyć w odpowiedniej kolejności

- Uwaga 2. — Gdy podane są dane z trzech punktów obserwacji, to punkty te można pominąć pod warunkiem, że obserwacje podawane są w następującej kolejności: strefa przyziemia, strefa środkowa i strefa końcowa dobiegu/zatrzymania.*
- Note 2. — Where reports for three locations are given, the indication of these locations may be omitted, provided that the reports are passed in the order of touchdown zone, followed by the midpoint zone and ending with the roll-out/stop-end zone report.**
- g) ZASIĘG WIDZENIA WZDŁUŻ PASA (*lub* RVR) [PAS (*numer*)] (*pierwszy punkt*) (*odległość*) (*jednostki*), (*drugi punkt*) BRAK DANYCH, (*trzeci punkt*) (*odległość*) (*jednostki*); **RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (*number*)] (*first position*) (*distance*) (*units*), (*second position*) NOT AVAILABLE, (*third position*) (*distance*) (*units*);**
- h) AKTUALNA POGODA (*szczegóły*); **PRESENT WEATHER (*details*);**
- i) ZACHMURZENIE (*wielkość pokrycia chmurami*, [(*typ*)] i *wysokość względna podstawy*) (*jednostki*) (*lub* BEZCHMURNIE); **CLOUD (*amount*, [(*type*)] and *height of base*) (*units*) (or SKY CLEAR);**
- j) CAVOK;
CAVOK;
- Uwaga. — Słowo CAVOK należy wymawiać CAV-O-KAY.*
- Note.— 'CAVOK' pronounced 'CAV-O-KAY'.**
- k) TEMPERATURA [MINUS] (*liczba*) (*i/lub* PUNKT ROSY [MINUS] (*liczba*)); **TEMPERATURE [MINUS] (*number*) (and/or DEWPOINT [MINUS] (*number*));**
- l) QNH (*liczba*) [*jednostki*]; **QNH (*number*) [*units*];**
- m) QFE (*liczba*) [(*jednostki*)]; **QFE (*number*) [(*units*)];**
- n) (*typ statku powietrznego*) ZGŁOSZONE (*opis*) OBŁODZENIE (*lub* TURBULENCJA) [W CHMURACH] (*rejon*) (*czas*);

		<p>(aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) [IN CLOUD] (area) (time);</p> <p>o) PODAJ WARUNKI LOTU. REPORT FLIGHT CONDITIONS.</p>
	... INFORMACJE DLA PILOTA ZAMIERZAJĄCEGO PRZEJŚĆ Z LOTU IFR DO LOTU VFR, KIEDY JEST PRAWDOPODOBNE, ŻE LOT NIE BĘDZIE SIĘ MÓGŁ ODBYWAĆ W WARUNKACH VMC	<p>p) W POBLIŻU (<i>nazwa miejscowości</i>) ZGŁOSZONO WYSTĘPOWANIE WARUNKÓW METEOROLOGICZNYCH DLA LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW (<i>lub prognozę</i>) INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED (or forecast) IN THE VICINITY OF (location).</p>
1.1.9	MELDOWANIE POZYCJI	<p>a) NASTĘPNY MELDUNEK NAD (<i>znaczący punkt nawigacyjny</i>); NEXT REPORT AT (significant point);</p> <p>b) NIE ZGŁASZAJ MELDUNKÓW POZYCJNYCH [DO (<i>określić</i>)]; OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (specify)];</p> <p>c) WZNÓW ZGŁASZANIE MELDUNKÓW POZYCJNYCH. RESUME POSITION REPORTING.</p>
	... niezgłaszanie meldunków pozycyjnych do określonej pozycji	
1.1.10	MELDUNKI DODATKOWE	<p>a) ZGŁOŚ MINIĘCIE (<i>znaczący punkt nawigacyjny</i>); REPORT PASSING (significant point);</p> <p>b) ZGŁOŚ (<i>odległość</i>) MIL, (GNSS <i>lub</i> DME) OD (<i>nazwa stacji DME</i>) DME (<i>lub znaczący punkt</i>); REPORT (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point);</p> <p>*c) (<i>odległość</i>) MIL, (GNSS <i>lub</i> DME) OD (<i>nazwa stacji DME</i>) DME (<i>lub znaczący punkt</i>); (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point);</p> <p>d) ZGŁOŚ PRZECIĘCIE RADIALU (<i>trzy cyfry</i>) VOR (<i>nazwa stacji VOR</i>); REPORT PASSING (three digits) RADIAL (name of VOR) VOR;</p> <p>e) ZGŁOŚ (GNSS <i>lub</i> DME) ODLEGŁOŚĆ OD (<i>znaczący punkt nawigacyjny</i>) <i>lub</i> (<i>nazwa stacji DME</i>);</p>
	... żądanie meldunku w określonym miejscu lub odległości	
	... meldunek w określonym miejscu lub odległości	
	... żądanie meldunku o aktualnej pozycji	

<p>... meldunek o aktualnej pozycji</p>	<p>REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM (significant point) or (name of DME station);</p> <p>*f) (odległość) MIL, (GNSS lub DME) OD (nazwa stacji DME) DME (lub znaczący punkt). (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point).</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>
<p>1.1.11 INFORMACJE LOTNISKOWE</p>	<p>a) [(miejsce)] DROGA STARTOWA (numer) STAN NAWIERZCHNI [kod (trzycyfrowy numer)] (stan); [(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) (condition);</p> <p>b) [(miejsce)] STAN NAWIERZCHNI DROGI STARTOWEJ DROGA STARTOWA (numer) DANE NIEAKTUALNE; [(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT;</p> <p>c) NAWIERZCHNIA LĄDOWANIA (stan); LANDING SURFACE (condition);</p> <p>d) UWAGA, PRACE W TOKU (miejsce); CAUTION CONSTRUCTION WORK (location);</p> <p>e) UWAGA (określić powód) W PRAWO (lub W LEWO) (lub PO OBU STRONACH) OD PASA [numer]; CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [number];</p> <p>f) UWAGA PRACE W TOKU (lub PRZESZKODY) (miejsce i niezbędne wskazówki); CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice);</p> <p>g) RAPORT O STANIE PASA (czas obserwacji) PAS (numer) (rodzaj opadu) DO (głębokość opadu) MILIMETRÓW. SZACOWANA PRZYCZEPNOŚĆ NAWIERZCHNI DOBRA (lub ŚREDNIO DOBRA lub ŚREDNIA, lub ŚREDNIO ZŁA, lub ZŁA); RUNWAY REPORT AT (observation time) RUNWAY (number) (type of precipitant) UP TO (depth of deposit) MILLIMETRES. ESTIMATED SURFACE FRICTION GOOD</p>

1.1.12 STAN OPERACYJNY
POMOCY WZROKOWYCH I
NIEWZROKOWYCH

	<p>(or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR);</p> <p>h) HAMOWANIE PODANE PRZEZ (<i>typ statku powietrznego</i>) O (<i>czas</i>) DOBRE (<i>lub ŚREDNIO DOBRE, lub ŚREDNIE lub ŚREDNIO ZŁE, lub ZŁE</i>); BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or MEDIUM to GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM to POOR, or POOR);</p> <p>i) DROGA STARTOWA (<i>lub DROGA KOŁOWANIA</i>) (<i>numer</i>) MOKRA [<i>lub STOJĄCA WODA, lub ŚNIEG USUNIĘTY (długość i szerokość), lub PRZETARTY CHEMICZNIE, lub POKRYTY PŁATAMI SUCHEGO ŚNIEGU (lub MOKRYM ŚNIEGIEM, lub UBITYM ŚNIEGIEM, lub TOPNIEJĄCYM ŚNIEGIEM, lub ZAMARZNIĘTYM ŚNIEGIEM, lub ŁODEM, lub MOKRYM ŁODEM, lub POKRYTYM ŚNIEGIEM, lub ŁODEM I ŚNIEGIEM, lub ŚNIEGIEM NAWIANYM, albo ZAMARZNIĘTE KOLEINY I KRAWĘDZIE)</i>]; RUNWAY (or TAXIWAY) (number) WET [or STANDING WATER, or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or WET ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES)];</p> <p>j) OBSERWACJA Z WIEŻY (<i>informacja o pogodzie</i>); TOWER OBSERVES (weather information);</p> <p>k) PILOT ZGŁASZA (<i>informacja o pogodzie</i>). PILOT REPORTS (weather information).</p>
a)	(<i>określić wzrokową lub niewzrokową pomoc</i>) PAS (<i>numer</i>) (<i>opis niesprawności</i>); (specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number) (description of deficiency);
b)	(<i>typ</i>) OŚWIETLENIE (<i>określenie niesprawności</i>); (type) LIGHTING (unserviceability);
c)	GBAS/SBAS/MLS/ILS KATEGORIA (<i>kategoria</i>) (<i>status działania</i>);

	<p>GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (category) (serviceability state);</p> <p>d) OŚWIETLENIE DROGI KOŁOWANIA (<i>opis niesprawności</i>); TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency);</p> <p>e) (<i>typ wzrokowego wskaźnika ścieżki schodzenia</i>) PAS (<i>numer</i>) (<i>opis niesprawności</i>). (type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency).</p>
<p>1.1.13 OPERACJE LOTNICZE W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ZE ZREDUKOWANYMI MINIMALNYMI SEPARACJAMI PIONOWYMI (RVSM)</p> <p>... potwierdzenie posiadania przez statek powietrzny statusu RVSM</p> <p>...zgłoszenie posiadania statusu RVSM</p> <p>...zaprzeczenie – statek powietrzny nie posiada statusu RVSM uzupełnione dodatkową informacją</p> <p>...odmowa wydania zezwolenia ATC na wejście w przestrzeń RVSM</p> <p>...meldowanie kiedy silna turbulencja wpływa negatywnie na możliwość utrzymania przez statek powietrzny wysokości względnej zgodnie w wymogami RVSM</p> <p>...meldowanie kiedy wyposażenie statku powietrznego nie spełnia minimalnych standardów działania systemu żeglugi powietrznej</p>	<p>a) POTWIERDŹ STATUS RVSM; CONFIRM RVSM APPROVED;</p> <p>*b) POTWIERDZAM STATUS RVSM; AFFIRM RVSM;</p> <p>*c) BRAK RVSM [<i>dodatkowa informacja, np. państwowy statek powietrzny</i>]; NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. State aircraft)];</p> <p>d) NIE MOGĘ ZEZWOLIĆ NA WLOT W PRZESTRZEŃ RVSM, UTRZYMUJ [<i>lub ZNIŻAJ lub WZNOŚ SIĘ</i>] (<i>wysokość</i>); UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [or DESCEND TO, or CLIMB TO] (level);</p> <p>*e) NIE MOGĘ UTRZYMAĆ RVSM Z POWODU TURBULENCJI; UNABLE RVSM DUE TURBULENCE;</p> <p>*f) NIE MOGĘ UTRZYMAĆ RVSM Z POWODU WYPOSAŻENIA; UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT;</p>

<p>...zapytanie skierowane do załogi statku powietrznego o niezwłoczne przekazanie informacji dotyczącej powrotu do zatwierzonego statusu RVSM lub gotowości załogi statku powietrznego do wznowienia operacji RVSM</p> <p>...zapytanie skierowane do załogi statku powietrznego o potwierdzenie powrotu do zatwierzonego statusu RVSM lub gotowości załogi do wznowienia operacji RVSM</p> <p>... zgłoszenie możliwości powrotu do operacji RVSM po szczególnych sytuacjach związanych z wyposażeniem lub warunkami meteorologicznymi</p>	<p>g) ZGŁOŚ MOŻLIWOŚĆ POWROTU DO RVSM; REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM;</p> <p>h) POTWIERDŹ MOŻLIWOŚĆ POWROTU DO RVSM; CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM;</p> <p>*i) GOTOWY DO POWROTU DO RVSM. READY TO RESUME RVSM.</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>
<p>1.1.14 STATUS GNSS</p>	<p>a) PRZEKAZYWANY SYGNAŁ GNSS NIEPEWNY (lub GNSS NIE GWARANTUJE POPRAWNEJ PRACY [Z POWODU ZAKŁOCEŃ]);</p> <p>1) W OKOLICY (miejsce) (promień) [MIĘDZY (wysokości)]; lub</p> <p>2) W OBSZARZE (opis) (lub W (nazwa) FIR) [MIĘDZY (wysokości)];</p> <p>GNSS REPORTED UNRELIABLE (or GNSS MAY NOT BE AVAILABLE [DUE TO INTERFERENCE]);</p> <p>1) IN THE VICINITY OF (location) (radius) [BETWEEN (levels)]; or</p> <p>2) IN THE AREA OF (description) (or IN (name) FIR) [BETWEEN (levels)];</p> <p>b) PODSTAWOWY GNSS (lub SBAS lub GBAS) NIEDOSTĘPNY DLA (specyfikacja operacji) [OD (czas) DO (czas) (lub DO NASTĘPNEGO POWIADOMIENIA)]; BASIC GNSS (or SBAS, or GBAS) UNAVAILABLE FOR (specify operation)</p>

1.1.15 RNAV

... procedura dołotu lub odlotu RNAV nie może zostać zaakceptowana przez pilota

... pilot nie może przestrzegać przydzielonej procedury obszaru terminala

... ATC nie jest w stanie przydzielić procedury dołotu lub odlotu RNAV żądanej przez pilota ze względu na rodzaj pokładowego sprzętu RNAV

... ATC nie może przydzielić procedury dołotu lub odlotu żądanej przez pilota

... potwierdzenie, czy można zaakceptować określoną procedurę dołotu lub odlotu RNAV

... informowanie ATC o pogorszeniu

[FROM (time) TO (time) (or UNTIL FURTHER NOTICE)];

*c) PODSTAWOWY GNSS NIEDOSTĘPNY [Z POWODU (*przyczyna np. UTRATA RAIM lub OSTRZEŻENIA RAIM*)];
BASIC GNSS UNAVAILABLE [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)];

*d) GBAS (*lub SBAS*) NIEDOSTĘPNY;
GBAS (or SBAS) UNAVAILABLE;

e) POTWIERDŹ NAWIGACJĘ GNSS; i
CONFIRM GNSS NAVIGATION; and

*f) POTWIERDZAM NAWIGACJĘ GNSS.
AFFIRM GNSS NAVIGATION.

* Tekst nadawany przez pilota.

* NIE MOGĘ (*oznacznik*) WYKONAĆ ODLOTU (*lub PRZYLOTU*) Z POWODU RODZAJU RNAV
***UNABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE**

* NIE MOGĘ (*oznacznik*) WYKONAĆ ODLOTU [*lub PRZYLOTU*] (*przyczyny*)
***UNABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] (reasons)**

NIE MOGĘ WYDAĆ ZEZWOLENIA (*oznacznik*) NA ODLOT [*lub DOLOT*] Z POWODU RODZAJU RNAV;
UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE

NIE MOGĘ WYDAĆ ZEZWOLENIA (*oznacznik*) NA ODLOT [*lub DOLOT*] (*przyczyny*);
UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] (reasons)

PODAJ CZY MOŻESZ (*oznacznik*) WYKONAĆ ODLOT [*lub PRZYLOT*]
ADVISE IF ABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL]

* (*znak wywoławczy statku powietrznego*) NIE MOGĘ UTRZYMAĆ RNAV Z POWODU WYPOSAŻENIA
*** (aircraft call sign) UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT**

<p>charakterystyk lub awarii RNAV</p> <p>... informowanie ATC o braku możliwości RNAV</p>	<p>* (znak wywoławczy statku powietrznego) NIE MAM RNAV</p> <p>* (aircraft call sign) NEGATIVE RNAV</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>
<p>1.1.16 POGORSZENIE CHARAKTERYSTYK NAWIGACYJNYCH STATKU POWIETRZNEGO</p>	<p>NIE MOGĘ UTRZYMAĆ RNP (typ) (lub RNAV) [Z POWODU (przyczyna np. UTRATA RAIM lub OSTRZEŻENIA RAIM)].</p> <p>UNABLE RNP (specify type) (or RNAV) [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)].</p>

1.2 Służby kontroli obszaru

<i>Okoliczności</i>	<i>Wyrażenia frazeologiczne</i>
<p>1.2.1 WYDAWANIE ZEZWOLEŃ</p>	<p>a) (nazwa organu) ZEZWAŁA (znak wywoławczy statku powietrznego); (name of unit) CLEARS (aircraft call sign);</p> <p>b) (znak wywoławczy statku powietrznego) ZEZWAŁAM DO; (aircraft call sign) CLEARED TO;</p> <p>c) ZMIANA ZEZWOLENIA (zmienione szczegóły zezwolenia) [POZOSTAŁA CZĘŚĆ ZEZWOLENIA BEZ ZMIAN]; RECLEARED (amended clearance details) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];</p> <p>d) ZMIANA ZEZWOLENIA (zmieniona część trasy), DO (znaczący punkt nawigacyjny planowanej trasy) [POZOSTAŁA CZĘŚĆ ZEZWOLENIA BEZ ZMIAN]; RECLEARED (amended route portion) TO (significant point of original route) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];</p> <p>e) WLOT W PRZESTRZEŃ KONTROLOWANĄ (lub STREŻĘ KONTROLOWANĄ) [PRZEZ (znaczący punkt nawigacyjny lub trasa)] NA (wysokość) [O (czas)]; ENTER CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) [AT (time)];</p> <p>f) OPUŚĆ PRZESTRZEŃ KONTROLOWANĄ (lub STREŻĘ KONTROLOWANĄ) [PRZEZ (znaczący punkt nawigacyjny lub trasa)] NA</p>

1.2.2 PODAWANIE TRASY I
GRANICY WAŻNOŚCI
ZEZWOLENIA

(wysokość) (lub WZNOSZĄC SIĘ, lub ZNIŻAJĄC);
LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) (or CLIMBING, or DESCENDING);

g) WŁĄCZ SIĘ (określ) W (znaczący punkt nawigacyjny) NA (wysokość) [O (czas)].
JOIN (specify) AT (significant point) AT (level) [AT (time)].

a) OD (miejsce) DO (miejsce);
FROM (location) TO (location);

b) DO (miejsce),
TO (location),
a następnie według potrzeby:
followed as necessary by:

- 1) PO PROSTEJ NA;
DIRECT;
- 2) PRZEZ (trasa i/lub znaczące punkty nawigacyjne);
VIA (route and/or significant points);
- 3) TRASĄ PLANOWANĄ;
VIA FLIGHT PLANNED ROUTE;
- 4) PO (odległość) ŁUKU DME (kierunek) DME (nazwa stacji DME);
VIA (distance) DME ARC (direction) OF (name of DME station);

c) (trasa) NIE JEST DOSTĘPNA ZE WZGLĘDU NA (powód) MOŻLIWY[E] WARIANT[Y] JEST/SA [trasy] ZAWIADOM.
(route) NOT AVAILABLE DUE (reason) ALTERNATIVE[S] IS/ARE (routes) ADVISE.

1.2.3 UTRZYMYWANIE
OKREŚLONYCH
WYSOKOŚCI

a) UTRZYMUJ (wysokość) [DO (znaczący punkt nawigacyjny)];
MAINTAIN (level) [TO (significant point)];

b) UTRZYMUJ (wysokość) DO MINIĘCIA (znaczący punkt nawigacyjny);
MAINTAIN (level) UNTIL PASSING (significant point);

c) UTRZYMUJ (wysokość) DO (minuty) PO MINIĘCIU (znaczący punkt nawigacyjny);
MAINTAIN (level) UNTIL (minutes) AFTER PASSING (significant point);

d) UTRZYMUJ (wysokość) DO (czas);

1.2.4 OKREŚLANIE POZIOMÓW
PRZELOTU

<p>MAINTAIN (level) UNTIL (time);</p> <p>e) UTRZYMUJ (wysokość) DO ZAWIADOMIENIA PRZEZ (nazwa organu); MAINTAIN (level) UNTIL ADVISED BY (name of unit);</p> <p>f) UTRZYMUJ (wysokość) DO NASTĘPNEGO ZAWIADOMIENIA; MAINTAIN (level) UNTIL FURTHER ADVISED;</p> <p>g) UTRZYMUJ (wysokość) PODCZAS LOTU W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ; MAINTAIN (level) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE;</p> <p>h) UTRZYMUJ BLOK (wysokość) DO (wysokość). MAINTAIN BLOCK (level) TO (level).</p> <p><i>Uwaga. — Wyrażenia „UTRZYMYWAĆ” nie należy używać zamiast wyrażen „ZNIŻAĆ” lub „WZNOSIĆ SIĘ”, gdy nakazuje się statkowi powietrznemu zmienić wysokość.</i></p> <p>Note. — The term 'MAINTAIN' is not to be used in lieu of 'DESCEND' or 'CLIMB' when instructing an aircraft to change level.</p>	<p>a) PRZEJDŹ (znaczący punkt nawigacyjny) NA (lub POWYŻEJ lub PONIŻEJ) (wysokość); CROSS (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW) (level);</p> <p>b) PRZEJDŹ (znaczący punkt nawigacyjny) O (czas) LUB PÓŹNIEJ (lub WCZEŚNIEJ) NA (wysokość); CROSS (significant point) AT (time) OR LATER (or BEFORE) AT (level);</p> <p>c) WZNOSZENIE PO TRASIE MIĘDZY (wysokości) (lub PONAD (wysokość)); CRUISE CLIMB BETWEEN (levels) (or ABOVE (level));</p> <p>d) PRZEJDŹ (odległość) MIL, (GNSS lub DME) OD DME [(kierunek)] (nazwa stacji DME) LUB (odległość) [(kierunek)] (znaczący punkt)) NA (lub PONAD lub PONIŻEJ) (wysokość). CROSS (distance) MILES, (GNSS or DME) [(direction)] OF (name of DME station) OR (distance) [(direction)] OF (significant point) AT (or ABOVE or BELOW) (level).</p>
---	---

1.2.5 AWARYJNE ZNIŻANIE	<p>*a) AWARYJNE ZNIŻANIE (<i>zamiary</i>); EMERGENCY DESCENT (<i>intentions</i>);</p> <p>b) UWAGA WSZYSTKIE STATKI POWIETRZNE W POBLIŻU [<i>lub NAD</i>] (<i>znaczący punkt nawigacyjny lub miejsce</i>) ODBYWA SIĘ ZNIŻANIE AWARYJNE OD (<i>wysokość</i>) (dalej, gdy to konieczne, konkretne instrukcje, zezwolenia, informacje o ruchu, itp.). ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF [<i>or AT</i>] (<i>significant point or location</i>) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (<i>level</i>) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.).</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>
1.2.6 JEŻELI ZEZWOLENIE NIE MOŻE BYĆ UDZIELONE NATYCHMIAST NA ŻĄDANIE	<p>SPODZIEWAJ SIĘ ZEZWOLENIA (<i>lub rodzaju zezwolenia</i>) O (<i>czas</i>). EXPECT CLEARANCE (<i>or type of clearance</i>) AT (<i>time</i>).</p>
1.2.7 JEŻELI NIE MOŻNA WYDAĆ ZEZWOLENIA NA ODCHYLENIE	<p>NIE MOGĘ, RUCH (<i>kierunek</i>) (<i>typ statku powietrznego</i>) (<i>wysokość</i>) PRZEWIDYWANY (<i>lub NAD</i>) (<i>znaczący punkt nawigacyjny</i>) O (<i>czas</i>) ZNAK WYWOŁAWCZY (<i>znak wywoławczy</i>) PODAJ ZAMIARY. UNABLE, TRAFFIC (<i>direction</i>) BOUND (<i>type of aircraft</i>) (<i>level</i>) ESTIMATED (<i>or OVER</i>) (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) CALL SIGN (<i>call sign</i>) ADVISE INTENTIONS.</p>
1.2.8 INSTRUKCJE DOTYCZĄCE SEPARACJI	<p>a) PRZEJDŹ (<i>znaczący punkt nawigacyjny</i>) O (<i>czas</i>) [LUB PÓZNIEJ (<i>lub LUB WCZEŚNIEJ</i>)]; CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) [OR LATER (<i>or OR BEFORE</i>)];</p> <p>b) PODAJ CZY MOŻESZ PRZEJŚĆ (<i>znaczący punkt nawigacyjny</i>) O (<i>czas lub wysokość</i>); ADVISE IF ABLE TO CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>time or level</i>);</p> <p>c) UTRZYMUJ (<i>liczba</i>) MACHA [LUB WIĘKSZA (<i>lub LUB MNIEJSZA</i>)], [DO (<i>znaczący punkt nawigacyjny</i>)]; MAINTAIN MACH (<i>number</i>) [OR GREATER (<i>or OR LESS</i>)] [UNTIL (<i>significant point</i>)];</p> <p>d) NIE PRZEKRACZAJ (<i>liczba</i>) MACHA; DO NOT EXCEED MACH (<i>number</i>);</p> <p>e) POTWIERDŹ STABILIZACJĘ LOTU NA TRAKU POMIĘDZY (<i>znaczący punkt nawigacyjny</i>) I</p>

	<p>(znaczący punkt nawigacyjny) [Z ZEROWYM PRZESUNIĘCIEM]; CONFIRM ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>) [WITH ZERO OFFSET];</p> <p>*f) USTABILIZOWANY NA TRAKU POMIĘDZY (znaczący punkt nawigacyjny) I (znaczący punkt nawigacyjny) [Z ZEROWYM PRZESUNIĘCIEM]; ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>) [WITH ZERO OFFSET];</p> <p>g) UTRZYMUJ TRAK POMIĘDZY (znaczący punkt nawigacyjny) I (znaczący punkt nawigacyjny). ZGŁOŚ STABILIZACJĘ NA TRAKU; MAINTAIN TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>). REPORT ESTABLISHED ON THE TRACK;</p> <p>*h) USTABILIZOWANY NA TRAKU; ESTABLISHED ON THE TRACK;</p> <p>i) POTWIERDŹ ZEROWE PRZESUNIĘCIE; CONFIRM ZERO OFFSET;</p> <p>*j) POTWIERDZAM ZEROWE PRZESUNIĘCIE. AFFIRM ZERO OFFSET.</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>
<p>1.2.9 INSTRUKCJE ZWIĄZANE Z LOTEM PO LINII DROGI (PRZESUNIĘTEJ) RÓWNOLEGLE DO TRASY ZGODNEJ Z ZEZWOLENIEM</p> <p><i>Uwaga. – Kiedy wymagane jest zerowe przesunięcie do potwierdzenia separacji bocznej VOR/GNSS.</i></p>	<p>a) PODAJ MOŻLIWOŚĆ LOTU NA RÓWNOLEGŁEJ PRZESUNIĘTEJ; ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET;</p> <p>b) LEĆ Z PRZESUNIĘCIEM (<i>odległość</i>) NA PRAWO/LEWO OD (<i>trasa</i>) (<i>trak</i>) [LINIA CENTRALNA] [OD (<i>znaczący punkt nawigacyjny lub czas</i>)] [DO (<i>znaczący punkt nawigacyjny lub czas</i>)]; PROCEED OFFSET (<i>distance</i>) RIGHT/LEFT OF (<i>route</i>) (<i>track</i>) [CENTRE LINE] [AT (<i>significant point or time</i>)] [UNTIL (<i>significant point or time</i>)];</p>

- c) PRZESUNIĘCIE ANULUJĘ (*instrukcje dotyczące wznowienia lotu po trasie zgodnej z zezwoleniem lub inna informacja*).
CANCEL OFFSET (instructions to rejoin cleared flight route or other information).

1.3 Służby kontroli zблиżania

1.3.1 INSTRUKCJE ODLOTU

Okoliczności

Wyrażenia frazeologiczne

- a) [PO ODLOCIE] SKRĘĆ W PRAWO (*lub LEWO*) KURS (*trzy cyfry*) (*lub UTRZYMUJ KURS PASA*) (*lub LEĆ W PRZEDŁUŻENIU OSI PASA*) DO (*wysokość lub znaczący punkt nawigacyjny*) [(*inne instrukcje w razie potrzeby*)];
[AFTER DEPARTURE] TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) (or CONTINUE RUNWAY HEADING) (or TRACK EXTENDED CENTRE LINE) TO (level or significant point) [(other instructions as required)];
- b) PO OSIĄGNIĘCIU [*lub PRZECIĘCIU (wysokość lub znaczący punkt nawigacyjny)*] (*instrukcje*);
AFTER REACHING (or PASSING) (level or significant point) (instructions);
- c) SKRĘĆ W PRAWO (*lub LEWO*) KURS (*trzy cyfry*) DO (*wysokość*) [DO PRZECHWYCENIA (*trak, trasa, droga lotnicza itp.*)];
TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) TO (level) [TO INTERCEPT (track, route, airway, etc.)];
- d) STANDARDOWY ODLOT (*nazwa i numer standardowej drogi odlotu*);
(standard departure name and number) DEPARTURE;
- e) KURS [MAGNETYCZNY (*lub GEOGRAFICZNY*)] (*trzy cyfry*) STOPNI DO (*lub OD*) (*znaczący punkt nawigacyjny*) DO (*czas, lub OSIĄGNIĘCIE (fix lub znaczący punkt nawigacyjny lub wysokość)*) [PRZED PRZYJĘCIEM KIERUNKU];
TRACK (three digits) DEGREES [MAGNETIC (or TRUE)] TO (or FROM) (significant point) UNTIL (time, or REACHING (fix or significant point or level)) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE];
- f) ZEZWALAM NAD (*oznacznik*).

1.3.2 INSTRUKCJE PODEJŚCIA

... gdy pilot prosi o
podejście z widocznością

CLEARED VIA (designation).

- | | |
|-----|--|
| a) | ZEZWALAM (<i>lub</i> LEĆ) NAD (<i>oznacznik</i>);
CLEARED (or PROCEED) VIA (designation); |
| b) | ZEZWALAM DO (<i>granica zezwolenia</i>) (<i>oznacznik</i>);
CLEARED TO (clearance limit) VIA (designation); |
| c) | ZEZWALAM (<i>lub</i> LEĆ) (<i>szczegóły dotyczące dalszej trasy lotu</i>);
CLEARED (or PROCEED) VIA (details of route to be followed); |
| d) | ZEZWALAM NA PODEJŚCIE (<i>rodzaj podejścia</i>) [<i>PAS (numer)</i>];
CLEARED (type of approach) APPROACH [RUNWAY (number)]; |
| e) | ZEZWALAM (<i>rodzaj podejścia</i>) <i>PAS (numer)</i> NASTĘPNIE Z OKRĄŻENIEM NA <i>PAS (numer)</i> ;
CLEARED (type of approach) RUNWAY (number) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY (number); |
| f) | ZEZWALAM NA PODEJŚCIE [<i>PAS (numer)</i>];
CLEARED APPROACH [RUNWAY (number)]; |
| g) | ROZPOCZNIJ PODEJŚCIE O (<i>czas</i>);
COMMENCE APPROACH AT (time); |
| *h) | PROSZĘ O PODEJŚCIE Z PROSTEJ [<i>(rodzaj podejścia)</i>] PODEJŚCIE [<i>DROGA STARTOWA (numer)</i>];
REQUEST STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)]; |
| i) | ZEZWALAM NA PODEJŚCIE Z PROSTEJ (<i>rodzaj podejścia</i>) [<i>PAS (numer)</i>];
CLEARED STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)]; |
| j) | ZGŁOŚ Z WIDOCZNOŚCIĄ;
REPORT VISUAL; |
| k) | ZGŁOŚ Z WIDOCZNOŚCIĄ [<i>ŚWIATEŁ</i>] <i>PASA</i> ;
REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT; |
| *l) | PROSZĘ, O PODEJŚCIE Z WIDOCZNOŚCIĄ;
REQUEST VISUAL APPROACH; |

... żądanie od pilota podania, czy może przyjąć podejście z widocznością

... w sytuacji kolejnych podejść z widocznością, kiedy pilot podążającego statku powietrznego zgłosił, że statek powietrzny poprzedzający jest przez niego widziany

- m) ZEZWALAM NA PODEJŚCIE Z WIDOCZNOŚCIĄ PAS (*numer*);
CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (*number*);
- n) PODAJ CZY AKCEPTUJESZ PODEJŚCIE Z WIDOCZNOŚCIĄ PAS (*numer*);
ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (*number*);
- o) ZEZWALAM NA PODEJŚCIE Z WIDOCZNOŚCIĄ PAS (*numer*), UTRZYMUJ WŁASNĄ SEPARACJĘ OD POPRZEDZAJĄCEGO (*odpowiednio typ statku powietrznego i kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym*) [UWAGA TURBULENCJA W ŚLADZIE AERODYNAMICZNYM];
CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (*number*), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (*aircraft type and wake turbulence category as appropriate*) [CAUTION WAKE TURBULENCE];
- p) ZGŁOŚ (*znaczący punkt nawigacyjny*); [W ODLOCIE *lub* W DOLOCIE];
REPORT (*significant point*); [OUTBOUND, or INBOUND];
- q) ZGŁOŚ ROZPOCZĘCIE ZAKRĘTU PROCEDURALNEGO;
REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN;
- *r) PROSZĘ O ZNIŻANIE VMC;
REQUEST VMC DESCENT;
- s) UTRZYMUJ WŁASNĄ SEPARACJĘ;
MAINTAIN OWN SEPARATION;
- t) UTRZYMUJ VMC;
MAINTAIN VMC;
- u) CZY ZNASZ PROCEDURĘ PODEJŚCIA (*nazwa*);
ARE YOU FAMILIAR WITH (*name*) APPROACH PROCEDURE;
- *v) PROSZĘ O PODEJŚCIE (*rodzaj podejścia*) [PAS (*numer*)];
REQUEST (*type of approach*) APPROACH [RUNWAY (*number*)];
- *w) PROSZĘ (*MLS/RNAV oznacznik w pełnym brzmieniu*);

1.3.3 ZEZWOLENIA ZWIĄZANE Z OCZEKIWANIEM

... z widocznością

... zgodnie z opublikowaną procedurą oczekiwania nad urządzeniem lub

... gdy wymagane jest szczegółowe zezwolenie na oczekiwanie

REQUEST (MLS/RNAV plain-language designator);

- x) ZEZWALAM (MLS/RNAV oznacznik w pełnym brzmieniu).
CLEARED (MLS/RNAV plain-language designator).

* Tekst nadawany przez pilota.

- a) OCZEKUJ Z WIDOCZNOŚCIĄ [NAD] (pozycja), (lub POMIĘDZY (dwa wyróżniające się punkty terenowe));
HOLD VISUAL [OVER] (position), (or BETWEEN (two prominent landmarks));

- b) ZEZWALAM (lub LEĆ) DO (znaczący punkt nawigacyjny, nazwa urządzenia lub fix) [UTRZYMUJ (lub WZNOŚ SIĘ lub ZNIŻAJ) (wysokość)] OCZEKUJ [(kierunek)] ZGODNIE Z PUBLIKACJĄ SPODZIEWAJ SIĘ ZEZWOLENIA NA PODEJŚCIE (lub DALSZEGO ZEZWOLENIA) O (czas);
CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] AS PUBLISHED EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time);

- *c) PROSZĘ O INSTRUKCJE OCZEKIWANIA;
REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS;

- d) ZEZWALAM (lub LEĆ) DO (znaczący punkt nawigacyjny, nazwa urządzenia lub fix) [UTRZYMUJ (lub WZNOŚ SIĘ lub ZNIŻAJ) (wysokość)] OCZEKUJ [(kierunek)] [(określony) RADIAL, KIERUNEK, TRAK DOLOTU (trzy cyfry) STOPNIE] [PRAWĘ (lub LEWE) ZAKRĘTY], [CZAS ODLOTU (liczba) MINUTY] SPODZIEWAJ SIĘ ZEZWOLENIA NA PODEJŚCIE (lub DALSZEGO ZEZWOLENIA) O (czas) (dodatkowe instrukcje, jeżeli potrzebne);
CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] [(specified) RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK (three digits) DEGREES] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER

1.3.4 PRZEWIDYWANY CZAS
PODEJŚCIA

CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary);

- e) ZEZWALAM DO RADIALU (trzy cyfry) VOR (nazwa) NA (odległość) DME FIX [UTRZYMUJ (lub WZNOŚ SIĘ lub ZNIŻAJ (wysokość)] OCZEKUJ [(kierunek)] [PRAWĘ (lub LEWE) ZAKRĘTY], [CZAS ODLOTU (liczba) MINUTY] SPODZIEWAJ SIĘ ZEZWOLENIA NA PODEJŚCIE (lub DALSZEGO ZEZWOLENIA) O (czas) (dodatkowe instrukcje, jeżeli potrzebne);

CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary);

- f) ZEZWALAM DO RADIALU (trzy cyfry) VOR (nazwa) NA (odległość) DME FIX [UTRZYMUJ (lub WZNOŚ SIĘ (lub ZNIŻAJ) (wysokość)] OCZEKUJ POMIĘDZY (odległość) I (odległość) DME [PRAWĘ (lub LEWE) ZAKRĘTY] SPODZIEWAJ SIĘ ZEZWOLENIA NA PODEJŚCIE (lub DALSZEGO ZEZWOLENIA) O (czas) (dodatkowe instrukcje, jeżeli potrzebne).

CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD BETWEEN (distance) AND (distance) DME [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary).

* Tekst nadawany przez pilota.

- a) OPÓŹNIENIA NIE PRZEWIDUJE SIĘ;
NO DELAY EXPECTED;
- b) SPODZIEWANY CZAS PODEJŚCIA (czas);
EXPECTED APPROACH TIME (time);
- c) POPRAWIONY SPODZIEWANY CZAS PODEJŚCIA (czas);
REVISED EXPECTED APPROACH TIME (time);
- d) OPÓŹNIENIE NIE OKREŚLONE (przyczyny).
DELAY NOT DETERMINED (reasons).

1.4 Frazeologia do stosowania na lotnisku i w pobliżu lotniska

	<i>Okoliczności</i>	<i>Wyrażenia frazeologiczne</i>
1.4.1	IDENTYFIKACJA STATKU POWIETRZNEGO	WŁĄCZ ŚWIATŁA LĄDOWANIA. SHOW LANDING LIGHTS.
1.4.2	POTWIERDZENIE ZA POMOCĄ ŚRODKÓW WIZUALNYCH	a) POTWIERDŹ PRZEZ PORUSZANIE LOTKAMI (lub STEREM KIERUNKU); ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER); b) POTWIERDŹ PRZEZ PRZECHYLANIE SKRZYDŁAMI; ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS; c) POTWIERDŹ PRZEZ MIGANIE ŚWIATŁAMI LĄDOWANIA. ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.
1.4.3	PROCEDURY URUCHAMIANIA	
	... prośba o zezwolenie na uruchomienie silników	*a) <i>[miejsce znajdowania się statku powietrznego]</i> PROSZĘ O URUCHAMIANIE; [aircraft location] REQUEST START-UP;
		*b) <i>[miejsce znajdowania się statku powietrznego]</i> PROSZĘ O URUCHAMIANIE, INFORMACJA (<i>oznacznik informacji ATIS</i>); [aircraft location] REQUEST START-UP, INFORMATION (ATIS identification);
	... odpowiedzi ATC	c) MOŻESZ URUCHAMIAĆ; START-UP APPROVED; d) MOŻESZ URUCHAMIAĆ O (<i>czas</i>); START-UP AT (time); e) SPODZIEWANE URUCHAMIANIE O (<i>czas</i>); EXPECT START-UP AT (time); f) URUCHAMIANIE WEDŁUG WŁASNEGO UZNANIA; START-UP AT OWN DISCRETION; g) SPODZIEWANY ODLOT O (<i>czas</i>) URUCHAMIANIE WEDŁUG WŁASNEGO UZNANIA. EXPECT DEPARTURE (time) START-UP AT OWN DISCRETION.
		* Tekst nadawany przez pilota.

<p>1.4.4 PROCEDURY WYPYCHANIA STATKU POWIETRZNEGO</p> <p>... statek powietrzny/ATC</p>	<p>*a) <i>[miejsce postoju statku powietrznego]</i> PROSZĘ O WYPYCHANIE; <i>[aircraft location] REQUEST PUSHBACK;</i></p> <p>b) MOŻESZ WYPYCHAĆ; PUSHBACK APPROVED;</p> <p>c) CZEKAJ; STAND BY;</p> <p>d) WYPYCHANIE WEDŁUG WŁASNEGO UZNANIA; PUSHBACK AT OWN DISCRETION;</p> <p>e) SPODZIEWAJ SIĘ OPÓŹNIENIA (<i>ilość</i>) MINUT Z POWODU (<i>przyczyna</i>). EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason).</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>
<p>1.4.5 PROCEDURY HOLOWANIA</p> <p>... odpowiedzi ATC</p>	<p>†a) PROSZĘ O HOLOWANIE <i>[nazwa przedsiębiorstwa]</i> (<i>typ statku powietrznego</i>) OD (<i>miejsce</i>) DO (<i>miejsce</i>); REQUEST TOW <i>[company name]</i> (<i>aircraft type</i>) FROM (<i>location</i>) TO (<i>location</i>);</p> <p>b) MOŻESZ HOLOWAĆ DROGĄ (<i>określenie drogi</i>); TOW APPROVED VIA (<i>specific routing to be followed</i>);</p> <p>c) STÓJ; HOLD POSITION;</p> <p>d) CZEKAJ. STAND BY.</p> <p>† Oznacza nadawanie z zestawu statek powietrzny/pojazd holujący.</p>
<p>1.4.6 ROŚBA O SPRAWDZENIE CZASU I/LUB WARUNKI LOTNISKOWE DO STARTU</p> <p>... gdy komunikat ATIS nie jest osiągalny</p>	<p>*a) PROSZĘ O DOKŁADNY CZAS; REQUEST TIME CHECK;</p> <p>b) CZAS (<i>czas</i>); TIME (<i>time</i>);</p> <p>*c) PROSZĘ O INFORMACJĘ DO ODLOTU; REQUEST DEPARTURE INFORMATION;</p> <p>d) DROGA STARTOWA (<i>numer</i>), WIATR (<i>kierunek i prędkość</i>) (<i>jednostki</i>) QNH (<i>lub</i></p>

1.4.7 PROCEDURY KOŁOWANIA

... do odlotu

QFE) (liczba) [(jednostki)] TEMPERATURA [MINUS] (liczba), [WIDZIALNOŚĆ (odległość) (jednostki) (lub ZASIĘG WIDZENIA WZDŁUŻ DROGI STARTOWEJ (lub RVR) (odległość) (jednostki))] [CZAS (czas)].

RUNWAY (number), WIND (direction and speed) (units) QNH (or QFE) (number) [(units)] TEMPERATURE [MINUS] (number), [VISIBILITY (distance) (units) (or RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) (distance) (units))] [TIME (time)].

Uwaga. – Jeżeli widzialność i RVR są mierzone w kilku punktach, to dla startu należy wykorzystać reprezentatywne wartości dla strefy dobiegu/końca drogi startowej.

Note. – If multiple visibility and RVR observations are available, those that represent the roll-out/stop end zone should be used for take-off.

* Tekst nadawany przez pilota.

- *a) [typ statku powietrznego] [kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym, jeżeli „ciężki”] [miejsce znajdowania się statku powietrznego] PROSZĘ O KOŁOWANIE [zamiary];
[aircraft type] [wake turbulence category if 'heavy'] [aircraft location] REQUEST TAXI [intentions];
- *b) [typ statku powietrznego] [kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym, jeżeli „ciężki”] [miejsce znajdowania się statku powietrznego] (przepisy lotu) DO (lotnisko docelowe) PROSZĘ O KOŁOWANIE [zamiary];
[aircraft type] [wake turbulence category if 'heavy'] [aircraft location] (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI [intentions];
- c) KOŁUJ DO PUNKTU OCZEKIWANIA [numer] [PRZED PASEM (numer)] [OCZEKUJ PRZED PASEM (numer) (lub PRZETNIJ PAS (numer))] [CZAS (czas)];
TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))] [TIME (time)];

... gdy są wymagane
szczegółowe instrukcje
kołowania

*d) *[typ statku powietrznego] [kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym, jeżeli „ciężki”], PROSZĘ O SZCZEGÓŁOWE INSTRUKCJE KOŁOWANIA;*
[aircraft type] [wake turbulence category if 'heavy'] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS;

e) KOŁUJ DO PUNKTU OCZEKIWANIA *[numer] [PRZED PASEM (numer)] PRZEZ (określenie drogi kołowania) [CZAS (czas)] [OCZEKUJ KRÓTKO PRZED PASEM (numer) (lub PRZETNIJ PAS (numer))];*
TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed) [TIME (time)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))];

... gdy informacja
lotniskowa nie jest
osiągalna z innego źródła
takiego jak ATIS

f) KOŁUJ DO PUNKTU OCZEKIWANIA *[numer] (dodanie informacji lotniskowej, jeżeli potrzebna) [CZAS (czas)];*
TAXI TO HOLDING POINT [number] (followed by aerodrome information as applicable) [TIME (time)];

g) KOŁUJ *(lub SKRĘĆ) PIERWSZĄ (lub DRUGĄ) W LEWO (lub W PRAWO);*
TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT);

h) KOŁUJ *(oznacznik drogi kołowania);*
TAXI VIA (identification of taxiway);

i) KOŁUJ PO PASIE *(numer);*
TAXI VIA RUNWAY (number);

j) KOŁUJ DO PORTU *(lub innego miejsca, np. STANOWISKA LOTNICTWA OGÓLNEGO) [STANOWISKO (numer)];*
TAXI TO TERMINAL (or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA) [STAND (number)];

... dla lotów śmigłowców

*k) PROSZĘ O PODLOT OD *(lub PRZEZ) DO (odpowiednio miejsce lub trasa);*
REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO (location or routing as appropriate);

l) WYKONAJ PODLOT DO *(lub PRZEZ) (odpowiednio miejsce lub trasa) [UWAGA (pył, zamieć śnieżna, śmieci, kołujący lekki statek powietrzny, personel itp.)];*
AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) [CAUTION

	<p>(dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)];</p>
	<p>m) WYKONAJ PODLOT (<i>prosto, zgodnie z prośbą, lub po ustalonej trasie</i>) DO (<i>miejsce, port śmigłowcowy, obsługa, lub pole naziemnego ruchu lotniczego, czynna lub nieczynna droga startowa</i>). UWAŻAJ (<i>statki powietrzne lub środki transportu lub personel</i>);</p> <p>AIR TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel);</p>
... po lądowaniu	<p>*n) PROSZĘ O BACKTRACK; REQUEST BACKTRACK;</p> <p>o) MOŻESZ WYKONAĆ BACKTRACK; BACKTRACK APPROVED;</p> <p>p) WYKONAJ BACKTRACK NA PASIE (<i>numer</i>); BACKTRACK RUNWAY (number);</p>
... ogólne	<p>*q) [<i>miejsce statku powietrznego</i>] PROSZĘ O KOŁOWANIE DO (<i>miejsce docelowe na lotnisku</i>); [(aircraft location)] REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome);</p> <p>r) KOŁUJ NA WPROST; TAXI STRAIGHT AHEAD;</p> <p>s) KOŁUJ OSTROŻNIE; TAXI WITH CAUTION;</p> <p>t) PRZEPUŚĆ (<i>opis oraz pozycja drugiego statku powietrznego</i>); GIVE WAY TO (description and position of other aircraft);</p> <p>*u) PRZEPUSZCZAM (<i>określić ruch</i>); GIVING WAY TO (traffic);</p> <p>*v) WIDZĘ RUCH (<i>lub typ statku powietrznego</i>); TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT;</p> <p>w) WKOŁUJ DO ZATOKI OCZEKIWANIA; TAXI INTO HOLDING BAY;</p> <p>x) KOŁUJ ZA (<i>wskazać statek powietrzny lub pojazd</i>); FOLLOW (description of other aircraft or vehicle);</p> <p>y) ZWOLNIJ PAS;</p>

1.4.8 OCZEKIWANIE

... oczekiwanie w odległości nie bliższej od drogi startowej niż określono

	<p>VACATE RUNWAY;</p> <p>*z) PAS ZWOLNIONY; RUNWAY VACATED;</p> <p>aa) PRZYSPIESZ KOŁOWANIE [(przyczyna)]; EXPEDITE TAXI [(reason)];</p> <p>*bb) PRZYSPIESZAM; EXPEDITING;</p> <p>cc) [UWAGA] KOŁUJ WOLNIEJ [przyczyna]; [CAUTION] TAXI SLOWER [reason];</p> <p>*dd) ZMNIEJSZAM PRĘDKOŚĆ KOŁOWANIA. SLOWING DOWN.</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>
	<p>‡a) OCZEKUJ (<i>kierunek</i>) OD (<i>miejsce, droga startowa numer itp.</i>); HOLD (<i>direction</i>) OF (<i>position, runway number, etc.</i>);</p> <p>‡b) STÓJ; HOLD POSITION;</p> <p>‡c) OCZEKUJ [ZATRZYMAJ SIĘ] (<i>odległość</i>) OD (<i>miejsce</i>); HOLD (<i>distance</i>) FROM (<i>position</i>);</p> <p>‡d) OCZEKUJ PRZED (<i>miejsce</i>); HOLD SHORT OF (<i>position</i>);</p> <p>*e) OCZEKUJĘ; HOLDING;</p> <p>*f) OCZEKUJĘ PRZED. HOLDING SHORT.</p> <p>‡ Wymaga szczególnego potwierdzenia przez pilota.</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota. Użycie słów proceduralnych „ROGER” i „WILCO” nie jest wystarczającym potwierdzeniem przyjęcia polecenia „OCZEKUJ, ZATRZYMAJ SIĘ [STÓJ] i OCZEKUJ PRZED (miejsce)” („ HOLD, HOLD POSITION and HOLD SHORT OF (position)”). W każdym przypadku potwierdzeniem powinno być odpowiednie wyrażenie „OCZEKUJĘ” lub „OCZEKUJĘ PRZED” („HOLDING or HOLDING SHORT”).</p> <p>* denotes pilot transmission. The procedure words 'ROGER' and 'WILCO' are insufficient acknowledgement of the instructions 'HOLD,</p>

1.4.9 PRZECIĘCIE DROGI
STARTOWEJ

Uwaga. — Pilot będzie na żądanie zgłaszał: „PAS ZWOLNIONY”, gdy cały statek powietrzny znajdzie się poza odpowiednim miejscem oczekiwania przy drodze startowej.

HOLD POSITION and HOLD SHORT OF (position)’. In each case the acknowledgement is to be by the phraseology ‘HOLDING’ or ‘HOLDING SHORT’, as appropriate.

- *a) PROSZĘ O PRZECIĘCIE PASA (*numer*);
REQUEST CROSS RUNWAY (*number*);
Uwaga. — Jeżeli wieża kontroli nie widzi statku powietrznego przecinającego drogę startową (np. w nocy, przy ograniczonej widzialności itp.), wydane polecenie powinno być zawsze uzupełnione wymaganiami zameldowania, gdy statek powietrzny zwolni tę drogę.
Note. – If the control tower is unable to see the crossing aircraft (e.g. night, low visibility), the instruction should always be accompanied by a request to report when the aircraft has vacated the runway.
- b) PRZETNIJ PAS (*numer*) [ZGŁOSIĆ ZWOLNIENIE];
CROSS RUNWAY (*number*) [REPORT VACATED];
- c) PRZYSPIESZ PRZECINANIE PASA (*numer*) RUCH (*typ statku powietrznego*) (*odległość*) KILOMETRÓW (*lub* MIL) NA PROSTEJ;
EXPEDITE CROSSING RUNWAY (*number*) TRAFFIC (*aircraft type*) (*distance*) KILOMETRES (*or* MILES) FINAL;
- d) KOŁUJ DO PUNKTU OCZEKIWANIA [**numer**] [PRZED PASEM (*numer*)] PRZEZ (*określenie drogi kołowania*), [OCZEKUJ PRZED PASEM (*numer*)] *lub* [PRZETNIJ PAS (*numer*)];
TAXI TO HOLDING POINT [*number*] [RUNWAY (*number*)] VIA (*specific route to be followed*), [HOLD SHORT OF RUNWAY (*number*)] *or* [CROSS RUNWAY (*number*)];
- *e) PAS ZWOLNIONY.
RUNWAY VACATED.

* Tekst nadawany przez pilota.

1.4.10 PRZYGOTOWANIE DO STARTU

... zezwolenie wejścia na drogę startową i oczekiwania na zezwolenie na start

... zezwolenie warunkowe

... potwierdzenie warunkowego zezwolenia

... potwierdzenie lub nie potwierdzenie powtórnego zezwolenia warunkowego

... prośba o odlot z miejsca do startu ze skrzyżowania

- a) NIE MOGĘ WYDAĆ ZEZWOLENIA (*oznacznik*) NA ODLOT (*przyczyny*);
UNABLE TO ISSUE (*designator*) DEPARTURE (*reasons*);
- b) ZGŁOŚ GOTOWOŚĆ [DO ODLOTU];
REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE];
- c) CZY JESTEŚ GOTOWY [DO ODLOTU]?;
ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]?;
- d) CZY JESTEŚ GOTOWY DO NATYCHMIASTOWEGO ODLOTU?;
ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?;
- *e) GOTOWY;
READY;
- f) ZAJMIJ PAS [I CZEKAJ];
LINE UP [AND WAIT];
- †g) ZAJMUJĘ PAS (*numer*);
LINE UP RUNWAY (*number*);
- h) ZAJMIJ PAS. BĄDŹ GOTOWY DO NATYCHMIASTOWEGO ODLOTU;
LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE;
- ‡i) (*warunki*) ZAJMIJ PAS (*krótkie powtórzenie warunku*);
(*condition*) LINE UP (*brief reiteration of the condition*);
- *j) (*warunki*) ZAJMUJĘ PAS (*krótkie powtórzenie warunku*);
(*condition*) LINING UP (*brief reiteration of the condition*);
- k) [ODEBRAŁEŚ] PRAWIDŁOWO (*lub*) NIEPRAWIDŁOWO) POWTARZAM ... (*w zależności co właściwe*).
[THAT IS] CORRECT (*or NEGATIVE*) [I SAY AGAIN]. (*as appropriate*).
- *l) PROSZĘ O ODLOT Z PASA (*numer*), SKRZYŻOWANIE (*oznaczenie lub nazwa skrzyżowania*)
REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (*number*), INTERSECTION (*designation or name of intersection*)

... zatwierdzenie prośby o odlot z miejsca do startu ze skrzyżowania	m) ZATWIERDZAM, KOŁUJ DO PUNKTU OCZEKIWANIA PAS (<i>numer</i>), SKRZYŻOWANIE (<i>oznaczenie lub nazwa skrzyżowania</i>) APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>)
... brak zgody na prośbę o odlot z miejsca do startu ze skrzyżowania	n) BRAK ZGODY, KOŁUJ DO PUNKTU OCZEKIWANIA PAS (<i>numer</i>), SKRZYŻOWANIE (<i>oznaczenie lub nazwa skrzyżowania</i>) NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>)
... rozpoczęcie przez ATC startu ze skrzyżowania	o) PODAJ CZY MOŻESZ WYKONAC ODLOT Z PASA (<i>numer</i>), SKRZYŻOWANIE (<i>oznaczenie lub nazwa skrzyżowania</i>) ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>)
... podanie rozporządzalnej długości rozbiegu (TORA) ze skrzyżowania	p) TORA PAS (<i>numer</i>), ZE SKRZYŻOWANIA (<i>oznaczenie lub nazwa skrzyżowania</i>), (<i>odległość</i>) METRÓW TORA RUNWAY (<i>number</i>), FROM INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>), (<i>distance</i>) METRES
... wydanie instrukcji zajęcia wielu pasów	q) ZAJMIJ PAS (<i>numer</i>) I OCZEKUJ, SKRZYŻOWANIE (<i>nazwa skrzyżowania</i>), (<i>istotne informacje o lokalnym ruchu</i>) LINE UP AND WAIT RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>name of intersection</i>), (<i>essential local traffic information</i>)
... prośba o odlot z widocznością	*r) PROSZĘ O ODLOT Z WIDOCZNOŚCIĄ [BEZPOŚREDNIO] DO (<i>pomoc nawigacyjna, punkt drogi, wysokość bezwzględna</i>) REQUEST VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (<i>navaid, waypoint, altitude</i>)
... rozpoczęcie przez ATS odlotu z widocznością	s) PODAJ CZY AKCEPTUJESZ ODLOT Z WIDOCZNOŚCIĄ [BEZPOŚREDNIO] DO (<i>pomoc nawigacyjna, punkt drogi, wysokość bezwzględna</i>) ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (<i>navaid, waypoint/altitude</i>)
... zezwolenie na odlot z widocznością	t) MOŻESZ WYKONYWAĆ ODLOT Z WIDOCZNOŚCIĄ PAS (<i>numer</i>), SKRĘĆ W LEWO/W PRAWO [BEZPOŚREDNIO] DO (<i>pomoc nawigacyjna, kurs, punkt drogi</i>) [UTRZYMUJ KONTAKT WZROKOWY Z TERENEM DO (<i>wysokość bezwzględna</i>)]

<p>... potwierdzenie zezwolenia na odlot z widocznością</p>	<p>VISUAL DEPARTURE RUNWAY (number) APPROVED, TURN LEFT/RIGHT [DIRECT] TO (navaid, heading, waypoint) [MAINTAIN VISUAL REFERENCE UNTIL (altitude)]</p> <p>*u) ODLOT Z WIDOCZNOŚCIĄ DO (<i>pomoc nawigacyjna, punkt drogi/wysokość bezwzględna</i>) VISUAL DEPARTURE TO/UNTIL (navaid, waypoint/altitude)</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p> <p>† Gdy zachodzi możliwość pomyłki przy operacjach na wielu drogach startowych.</p> <p>‡ Przepisy dotyczące stosowania zezwoleń warunkowych są zawarte w SERA.8015 (g) i (h)(2).</p> <p>Uwaga. „TORA” wymawiane jest jako „TOR-AH”.</p>
<p>1.4.11 ZEZWOLENIE NA START</p> <p>... gdy w użyciu są zmniejszone minima separacji na drodze startowej</p> <p>... gdy zezwolenie na start już wydane, ale samolot jeszcze nie wystartował</p> <p>... dla unieważnienia zezwolenia na start</p> <p>... dla zatrzymania startu gdy statek powietrzny rozpoczął rozbieg</p>	<p>a) PAS (<i>numer</i>) ZEZWALAM STARTOWAĆ [ZGŁOŚ W POWIETRZU]; RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE];</p> <p>b) (<i>informacje o ruchu</i>) PAS (<i>numer</i>) ZEZWALAM STARTOWAĆ; (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF;</p> <p>c) STARTUJ NATYCHMIAST LUB ZWOLNIJ PAS [<i>instrukcje</i>]; TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [(instructions)];</p> <p>d) STARTUJ NATYCHMIAST LUB OCZEKUJ PRZED PASEM; TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY;</p> <p>e) STÓJ, ANULUJĘ START, POWTARZAM ANULUJĘ START (<i>przyczyny</i>); HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reasons);</p> <p>*f) STOJĘ; HOLDING;</p> <p>g) ZATRZYMAJ SIĘ, NATYCHMIAST [<i>powtórzyć znak wywoławczy statku powietrznego</i>] ZATRZYMAJ SIĘ NATYCHMIAST];</p>

<p>... dla operacji śmigłowców</p>	<p>STOP IMMEDIATELY [(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY];</p> <p>*h) ZATRZYMUJĘ SIĘ; STOPPING;</p> <p>i) ZEZWALAM STARTOWAĆ [Z (<i>miejsce</i>)] (<i>zajmowana pozycja, droga kołowania, strefa podejścia końcowego i startu, droga startowa i numer</i>); CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM (location)] (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number);</p> <p>*j) PROSZĘ O INSTRUKCJE ODLOTU; REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS;</p> <p>k) PO ODLOCIE SKRĘĆ W PRAWO (<i>lub</i> W LEWO <i>lub</i> WZNOSZENIE) (<i>odpowiednie instrukcje</i>). AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT, or CLIMB) (instructions as appropriate).</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota. OCZEKUJĘ i ZATRZYMUJĘ SIĘ, (HOLDING and STOPPING) są wyrażeniami proceduralnymi w odpowiedzi na e) i g). * denotes pilot transmission. HOLDING and STOPPING are the procedural responses to e) and g) respectively.</p>
<p>1.4.12 INSTRUKCJE DOTYCZĄCE ZAKRĘTÓW LUB WZNOSZENIA PO STARCIE</p> <p>... żądanie podania czasu startu</p> <p>... kurs do utrzymania</p>	<p>*a) PROSZĘ O PRAWY (<i>lub</i> LEWY) ZAKRĘT; REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN;</p> <p>b) MOŻESZ WYKONAĆ ZAKRĘT W PRAWO (<i>lub</i> LEWO) ZAKRĘT; RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED;</p> <p>c) PODAM PÓŹNIEJ PRAWY (<i>lub</i> LEWY) ZAKRĘT; WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (or LEFT) TURN;</p> <p>d) ZGŁOŚ W POWIETRZU; REPORT AIRBORNE;</p> <p>e) W POWIETRZU (<i>czas</i>); AIRBORNE (time);</p> <p>f) PO PRZECIĘCIU (<i>wysokość</i>) (<i>instrukcje</i>); AFTER PASSING (level) (instructions);</p> <p>g) UTRZYMUJ KURS PASA (<i>instrukcje</i>);</p>

<p>... gdy określony kąt drogi ma być utrzymywany</p>	<p>CONTINUE RUNWAY HEADING (instructions);</p> <p>h) KONTYNUUJ W OSI PASA (<i>instrukcje</i>); TRACK EXTENDED CENTRE LINE (instructions);</p> <p>i) WZNOŚ SIĘ PO PROSTEJ (<i>instrukcje</i>). CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions).</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>
<p>1.4.13 WEJŚCIE W KRĄG NADLOTNISKOWY</p> <p>... gdy jest osiągalna informacja ATIS</p>	<p>*a) [<i>typ statku powietrznego</i>] (<i>pozycja</i>) (<i>wysokość</i>) DO LĄDOWANIA; [aircraft type] (position) (level) FOR LANDING;</p> <p>b) WEJDŹ (<i>kierunek kręgu</i>) (<i>pozycja na kręgu</i>) (<i>pas (numer)</i>) WIATR [PRZYZIEMNY] (<i>kierunek i prędkość</i>) (<i>jednostki</i>) [TEMPERATURA [MINUS] (<i>liczba</i>)] QNH (<i>lub</i> QFE) (<i>liczba</i>) [(<i>jednostki</i>)] [RUCH (<i>szczegóły</i>)]; JOIN [(direction of circuit)] (position in circuit) (runway number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];</p> <p>c) WYKONAJ PODEJŚCIE Z PROSTEJ, PAS (<i>numer</i>) WIATR [PRZYZIEMNY] (<i>kierunek i prędkość</i>) (<i>jednostki</i>) [TEMPERATURA [MINUS] (<i>liczba</i>)] QNH (<i>lub</i> QFE) (<i>liczba</i>) [(<i>jednostki</i>)] [RUCH (<i>szczegóły</i>)]; MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];</p> <p>*d) (<i>typ statku powietrznego</i>) (<i>pozycja</i>) (<i>wysokość</i>) INFORMACJA (<i>identyfikacja ATIS</i>) DO LĄDOWANIA; (aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING;</p> <p>e) WEJDŹ W (<i>pozycja wejścia w krąg</i>) [PAS (<i>numer</i>)] QNH (<i>lub</i> QFE) (<i>liczba</i>) [(<i>jednostki</i>)] [RUCH (<i>szczegóły</i>)]. JOIN (position in circuit) [RUNWAY (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)].</p>

	* Tekst nadawany przez pilota.
<p>1.4.14 W KRĘGU</p>	<p>*a) (pozycja na kręgu, np. Z WIATREM/NA PROSTEJ); (position in circuit, e.g. DOWNWIND/FINAL);</p> <p>b) NUMER ... LEĆ ZA (typ statku powietrznego i pozycja) [dodatkowe instrukcje, jeżeli wymagane]. NUMBER ... FOLLOW (aircraft type and position) [additional instructions if required].</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>
<p>1.4.15 INSTRUKCJE DOTYCZĄCE PODEJŚCIA</p> <p><i>Uwaga. — Meldunek „NA DŁUGIEJ PROSTEJ” („LONG FINAL”) podawany jest gdy statek powietrzny wykonuje zakręt do podejścia końcowego w odległości większej niż 7 km (4 NM) od punktu przyziemienia lub gdy statek powietrzny w podejściu wprost z trasy jest 15 km (8 NM) od punktu przyziemienia. W obu przypadkach wymagany jest meldunek „NA PROSTEJ” („FINAL”), gdy statek powietrzny znajdzie się 7 km (4 NM) od punktu przyziemienia.</i></p>	<p>a) WYKONAJ KRÓTKIE PODEJŚCIE; MAKE SHORT APPROACH;</p> <p>b) WYKONAJ DŁUGIE PODEJŚCIE (lub WYDŁUŻ POZYCJĘ Z WIATREM); MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND);</p> <p>c) ZGŁOŚ PO TRZECIM („BASE”) (lub NA PROSTEJ lub NA DŁUGIEJ PROSTEJ); REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL);</p> <p>d) KONTYNUUJ PODEJŚCIE [BĄDŹ GOTOWY NA MOŻLIWE NIEUDANE PODEJŚCIE]. CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND]</p>
<p>1.4.16 ZEZWOLENIE NA ŁĄDOWANIE</p> <p>... gdy w użyciu są zmniejszone minima separacji na drodze startowej</p> <p>... operacje specjalne</p> <p>... dla wykonania podejścia wzdłuż lub równoległe do drogi startowej, ze zniżaniem</p>	<p>a) PAS (numer) ZEZWALAM ŁĄDOWAĆ; RUNWAY (number) CLEARED TO LAND;</p> <p>b) (informacje o ruchu) PAS (numer) ZEZWALAM ŁĄDOWAĆ; (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND;</p> <p>c) ZEZWALAM KONWOJER; CLEARED TOUCH AND GO;</p> <p>d) WYKONAJ ŁĄDOWANIE Z ZATRZYMANIEM; MAKE FULL STOP;</p> <p>*e) PROSZĘ O NISKIE PODEJŚCIE (przyczyny); REQUEST LOW APPROACH (reasons);</p>

do uzgodnionej wysokości minimalnej

f) ZEZWALAM NA NISKIE PODEJŚCIE [PAS (numer)] [(ograniczenia wysokości bezwzględnej/względnej, jeżeli konieczne) (instrukcje odejścia na drugie okrążenie)]; **CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY (number)] [(altitude restriction if required) (go around instructions)];**

... dla przelotu nad wieżą kontroli lub innym punktem obserwacji celem dokonania kontroli wzrokowej przez osoby będące na ziemi

*g) PROSZĘ O NISKI PRZELOT (przyczyny); **REQUEST LOW PASS (reasons);**

h) ZEZWALAM NA NISKI PRZELOT [jak w f)]; **CLEARED LOW PASS [as in f)];**

... dla lotów śmigłowców

*i) PROSZĘ O PODEJŚCIE Z PROSTEJ (lub PODEJŚCIE Z OKRĄŻENIA, LEWY (lub PRAWY) ZAKRĘT DO (miejsce)); **REQUEST STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location));**

j) WYKONAJ PODEJŚCIE Z PROSTEJ (lub PODEJŚCIE Z OKRĄŻENIA, LEWY (lub PRAWY) ZAKRĘT (miejsce, droga startowa, droga kołowania, podejście końcowe i strefa startu)) [PRZYLOT (lub TRASA PRZYLOTU) (numer, nazwa lub kod)]. [OCZEKUJ PRZED (czynna droga startowa, przedłużenie linii centralnej drogi startowej, inne)]. [UTRZYMUJ (kierunek lub odległość) OD (droga startowa, linia centralna drogi startowej, inny śmigłowiec lub statek powietrzny)]. [UWAŻAJ (linie energetyczne, nieoświetlone przeszkody, turbulencja w śladzie aerodynamicznym itp.)]. ZEZWALAM ŁADOWAĆ.
MAKE STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take-off area)) [ARRIVAL (or ARRIVAL ROUTE) (number, name, or code)]. [HOLD SHORT OF (active runway, extended runway centre line, other)].
[REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway centre line, other helicopter or aircraft)]. [CAUTION (power lines, unlighted obstructions,

		<p>wake turbulence, etc.)]. CLEARED TO LAND.</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>
1.4.17	OPÓŹNIANIE STATKU POWIETRZNEGO	<p>a) OKRĄŻ LOTNISKO; CIRCLE THE AERODROME;</p> <p>b) KRAŻ (W PRAWO <i>lub</i> W LEWO) [POCZYNAJĄC OD OBECNEJ POZYCJI]; ORBIT (RIGHT, or LEFT) [FROM PRESENT POSITION];</p> <p>c) WYKONAJ NASTĘPNE OKRĄŻENIE. MAKE ANOTHER CIRCUIT.</p>
1.4.18	NIEUDANE PODEJŚCIE	<p>a) PRZEJDŹ NA DRUGI KRAĞ; GO AROUND;</p> <p>*b) PRZECHODZĘ NA DRUGI OKRĄG. GOING AROUND.</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>
1.4.19	INFORMACJE DLA STATKU POWIETRZNEGO	
	... gdy pilot prosił o wzrokowe sprawdzenie podwozia	<p>a) PODWOZIE WYDAJE SIĘ BYĆ WYPUSZCZONE; LANDING GEAR APPEARS DOWN;</p> <p>b) PRAWY (<i>lub</i> LEWE <i>lub</i> PRZEDNIE) KOŁO WYDAJE SIĘ BYĆ SCHOWANE (<i>lub</i> WYPUSZCZONE); RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN);</p> <p>c) KOŁA WYDAJĄ SIĘ BYĆ SCHOWANE; WHEELS APPEAR UP;</p> <p>d) PRAWY (<i>lub</i> LEWE <i>lub</i> PRZEDNIE) KOŁO NIE WYDAJE SIĘ BYĆ SCHOWANE (<i>lub</i> WYPUSZCZONE); RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN);</p>
	... turbulencja w śladzie aerodynamicznym	<p>e) UWAGA TURBULENCJA W ŚLADZIE AERODYNAMICZNYM [OD PRZYLATUJĄCEGO (<i>lub</i> ODLATUJĄCEGO) (<i>typ statku powietrznego</i>)] [<i>dodatkowe informacje w razie potrzeby</i>]; CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [<i>additional information as required</i>];</p>

... podmuch od odrzutowego silnika(ów) na płycie postojowej lub drodze kołowania	f) UWAGA PODMUCH OD SILNIKA(ÓW); CAUTION JET BLAST;
... strumień od śmigła statku powietrznego	g) UWAŻAJ, STRUMIEŃ OD ŚMIGŁA. CAUTION SLIPSTREAM.
1.4.20 ZWOLNIENIE DROGI STARTOWEJ I ŁĄCZNOŚĆ PO WYLĄDOWANIU	<p>a) ŁĄCZNOŚĆ GROUND (<i>częstotliwość</i>); CONTACT GROUND (<i>frequency</i>);</p> <p>b) PO ZWOLNIENIU PASA ŁĄCZNOŚĆ GROUND (<i>częstotliwość</i>); WHEN VACATED CONTACT GROUND (<i>frequency</i>);</p> <p>c) PRZYSPIESZ ZWOLNIENIE; EXPEDITE VACATING;</p> <p>d) STANOWISKO (<i>lub GATE</i>) (<i>oznacznik</i>); YOUR STAND (<i>or GATE</i>) (<i>designation</i>);</p> <p>e) KOŁUJ (<i>lub SKRĘĆ</i>) PIERWSZĄ (<i>lub DRUGĄ, lub DOGODNĄ</i>) W LEWO (<i>lub W PRAWO</i>) I ŁĄCZNOŚĆ GROUND (<i>częstotliwość</i>); TAKE (<i>or TURN</i>) FIRST (<i>or SECOND, or CONVENIENT</i>) LEFT (<i>or RIGHT</i>) AND CONTACT GROUND (<i>frequency</i>);</p>
... dla lotów śmigłowców	<p>f) WYKONAJ PODLOT DO STANOWISKA ŚMIGŁOWCA (<i>lub</i>) MIEJSCA POSTOJU ŚMIGŁOWCA (<i>strefa</i>); AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (<i>or</i>) HELICOPTER PARKING POSITION (<i>area</i>);</p> <p>g) WYKONAJ PODLOT DO (<i>lub PRZEZ</i>) (<i>odpowiednie miejsce lub trasa</i>), [UWAŻAJ (<i>pył, zamieć śnieżna, śmieci, kołujący lekki statek powietrzny, personel itp.</i>)]; AIR-TAXI TO (<i>or VIA</i>) (<i>location or routing as appropriate</i>) [CAUTION (<i>dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.</i>)];</p> <p>h) WYKONAJ PODLOT PRZEZ (<i>prosto, zgodnie z prośbą lub po ustalonej trasie</i>) DO (<i>miejsce, port śmigłowcowy, pole naziemnego ruchu lotniczego lub eksploatacyjne, czynna lub nieczynna droga startowa</i>). UWAŻAJ (<i>statki powietrzne lub środki transportowe lub personel</i>). AIR-TAXI VIA (<i>direct, as requested, or specified route</i>) TO (<i>location, heliport, operating or movement area, active or</i></p>

inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel).

1.5 Frazeologia do stosowania dotyczące CPDLC

<i>Okoliczności</i>	<i>Wyrażenia frazeologiczne</i>
1.5.1 STATUS OPERACYJNY	
... uszkodzenie CPDLC	a) [WSZYSTKIE STACJE] USZKODZENIE CPLDC (<i>instrukcje</i>); [ALL STATIONS] CPDLC FAILURE (<i>instructions</i>);
... uszkodzenie pojedynczej depechy CPDLC	b) USZKODZENIE DEPEZDY CPLDC (<i>odpowiednie zezwolenie, instrukcja, informacja lub żądanie</i>); CPDLC MESSAGE FAILURE (<i>appropriate clearance, instruction, information or request</i>);
...dla poprawienia zezwoleń, instrukcji, informacji lub żądań	c) NIE BIERZ POD UWAGĘ DEPEZDY CPDLC (<i>rodzaj depechy</i>), PRZERWA, (<i>poprawne zezwolenie, instrukcja, informacja lub żądanie</i>); DISREGARD CPDLC (<i>message type</i>) MESSAGE, BREAK (<i>correct clearance, instruction, information or request</i>);
... polecenie wszystkim stacjom lub poszczególnemu lotowi unikania przesyłania żądań CPDLC na ograniczony czas	d) [WSZYSTKIE STACJE] PRZERWAĆ PRZESYŁANIE ŻAĐAŃ CPDLC [DO ZAWIADOMIENIA] [<i>przyczyna</i>]; [ALL STATIONS] STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [<i>reason</i>];
... dla podjęcia normalnego stosowania CPDLC	e) [WSZYSTKIE STACJE] PODJĄĆ NORMALNE OPERACJE CPDLC. [ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.

2. FRAZEOLOGIA SŁUŻBY DOZOROWANIA ATS

Uwaga. – Niżej podane wyrażenia frazeologiczne są stosowane szczególnie, gdy system dozoru ATS jest wykorzystywany przy zapewnianiu służb ruchu lotniczego. Wyrażenia frazeologiczne wymienione w poprzednich działach, będące w użyciu przy zapewnianiu służb ruchu lotniczego, są również wykorzystywane w zależności od okoliczności, gdy stosowany jest system dozoru ATS.

2.1 Ogólne frazeologia służby dozoru ATS

	<i>Okoliczności</i>	<i>Wyrażenia frazeologiczne</i>
2.1.1	IDENTYFIKACJA STATKU POWIETRZNEGO	<p>a) PODAJ KURS [I POZIOM LOTU (<i>lub</i> WYSOKOŚĆ BEZWZGLDNA)]; REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)];</p> <p>b) DLA IDENTYFIKACJI SKRĘĆ W LEWO (<i>lub</i> W PRAWO) KURS (<i>trzy cyfry</i>); FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits);</p> <p>c) NADAWAJ DLA IDENTYFIKACJI I PODAJ KURS; TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING;</p> <p>d) KONTAKT RADAROWY [<i>pozycja</i>]; RADAR CONTACT [position];</p> <p>e) ZIDENTYFIKOWANY [<i>pozycja</i>]; IDENTIFIED [position];</p> <p>f) NIE JESTEŚ ZIDENTYFIKOWANY [<i>przyczyna</i>], [PODEJMIJ (<i>lub</i> KONTYNUUJ) NAWIGACJĘ WŁASNA]. NOT IDENTIFIED [reason], [RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION].</p>
2.1.2	INFORMACJA O POZYCJI	<p>POZYCJA (<i>odległość</i>) (<i>kierunek</i>) OD (<i>znaczący punkt nawigacyjny</i>) (<i>lub</i> NAD <i>lub</i> TRAWERS (<i>znaczący punkt nawigacyjny</i>)). POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point)).</p>
2.1.3	INSTRUKCJE WEKTOROWANIA	<p>a) OPUŚĆ (<i>znaczący punkt nawigacyjny</i>) NA KURSIE (<i>trzy cyfry</i>); LEAVE (significant point) HEADING (three digits);</p> <p>b) KONTYNUUJ Z KURSEM (<i>trzy cyfry</i>); CONTINUE HEADING (three digits);</p> <p>c) KONTYNUUJ Z AKTUALNYM KURSEM; CONTINUE PRESENT HEADING;</p> <p>d) PRZYJMIJ KURS (<i>trzy cyfry</i>); FLY HEADING (three digits);</p> <p>e) SKRĘĆ W LEWO (<i>lub</i> W PRAWO) KURS (<i>trzy cyfry</i>) [<i>przyczyna</i>]; TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [reason];</p> <p>f) SKRĘĆ (<i>liczba stopni</i>) STOPNI W LEWO (<i>lub</i> W PRAWO) [<i>przyczyna</i>];</p>

	<p>TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES [reason];</p> <p>g) WYPROWADŹ NA KURS (trzy cyfry); STOP TURN HEADING (three digits);</p> <p>h) LEĆ Z KURSEM (trzy cyfry), KIEDY BĘDZIE MOŻLIWE LEĆ PROSTO NA (nazwa) (znaczący punkt nawigacyjny); FLY HEADING (three digits), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (name) (significant point);</p> <p>i) KURS JEST DOBRY. HEADING IS GOOD.</p>
<p>2.1.4 ZAKOŃCZENIE WEKTOROWANIA RADAROWEGO</p>	<p>a) PODEJMIJ WŁASNĄ NAWIGACJĘ (pozycja statku powietrznego) (szczególne instrukcje); RESUME OWN NAVIGATION (position of aircraft) (specific instructions);</p> <p>b) PODEJMIJ WŁASNĄ NAWIGACJĘ [NA] (znaczący punkt nawigacyjny) [MAGNETYCZNY TRAK] (trzy cyfry) ODLEGŁOŚĆ (liczba) KILOMETRÓW (lub MIL)]. RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] (significant point) [MAGNETIC TRACK (three digits) DISTANCE (number) KILOMETRES (or MILES)].</p>
<p>2.1.5 MANEWRY</p> <p>...(w przypadku niesprawności pokładowych przyrządów wskazujących kierunek)</p> <p><i>Uwaga. — Gdy konieczne jest określenie przyczyny wektorowania lub wyżej podanych manewrów, to należy używać następujących wyrażenia frazeologicznych:</i></p> <p>a) Z POWODU RUCHU; (DUE TRAFFIC);</p> <p>b) DLA SEPARACJI; (FOR SPACING);</p> <p>c) DLA OPÓŹNIENIA;</p>	<p>a) ZRÓB ZAKRĘT O TRZYSTA SZEŚĆDZIESIĄT W LEWO (lub W PRAWO) [przyczyna]; MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (or RIGHT) [reason];</p> <p>b) KRAŹ W LEWO (lub PRAWO) [przyczyna]; ORBIT LEFT (or RIGHT) [reason];</p> <p>c) WYKONUJ WSZYSTKIE ZAKRĘTY W TEMPIE JEDEN (lub TEMPIE JEDNA DRUGA, lub (liczba) STOPNI NA SEKUNDĘ) ROZPOCZYNAJ I KOŃCZ WSZYSTKIE ZAKRĘTY NA KOMENDĘ „TERAZ”; MAKE ALL TURNS RATE ONE (or RATE HALF, or (number) DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND 'NOW';</p> <p>d) SKRĘĆ W LEWO (lub W PRAWO) TERAZ; TURN LEFT (or RIGHT) NOW;</p> <p>e) PRZERWIJ SKRĘT TERAZ. STOP TURN NOW.</p>

<p>(FOR DELAY); d) DLA WPROWADZENIA NA POZYCJĘ Z WIATREM (lub „BEJS” lub PROSTA) (FOR DOWNWIND (or BASE, or FINAL)).</p>	
<p>2.1.6 KONTROLA PRĘDKOŚCI</p>	<p>a) PODAJ PRĘDKOŚĆ; REPORT SPEED;</p> <p>*b) PRĘDKOŚĆ (<i>liczba</i>) KILOMETRÓW NA GODZINĘ (lub WĘZŁÓW); SPEED (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS);</p> <p>c) UTRZYMUJ (<i>liczba</i>) KILOMETRÓW NA GODZINĘ (lub WĘZŁÓW) [LUB WIĘCEJ (<i>lub</i> LUB MNIEJ)] [O (<i>znaczący punkt nawigacyjny</i>)]; MAINTAIN (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS) [OR GREATER (or OR LESS)] [UNTIL (significant point)];</p> <p>d) NIE PRZEKRACZAJ (<i>liczba</i>) KILOMETRÓW NA GODZINĘ (lub WĘZŁÓW); DO NOT EXCEED (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS);</p> <p>e) UTRZYMUJ OBECNĄ PRĘDKOŚĆ; MAINTAIN PRESENT SPEED;</p> <p>f) ZWIĘKSZ (<i>lub</i> ZREDUKUJ) PRĘDKOŚĆ DO (<i>liczba</i>) KILOMETRÓW NA GODZINĘ (lub WĘZŁÓW) [LUB WIĘCEJ (<i>lub</i> LUB MNIEJ)]; INCREASE (or REDUCE) SPEED TO (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS) [OR GREATER (or OR LESS)];</p> <p>g) ZWIĘKSZ (<i>lub</i> ZREDUKUJ) PRĘDKOŚĆ O (<i>liczba</i>) KILOMETRÓW NA GODZINĘ (lub WĘZŁÓW); INCREASE (or REDUCE) SPEED BY (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS);</p> <p>h) PRZYJMIJ NORMALNĄ PRĘDKOŚĆ; RESUME NORMAL SPEED;</p> <p>i) ZREDUKUJ DO MINIMALNEJ PRĘDKOŚCI PODEJŚCIA; REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED;</p> <p>j) ZMNIJSZ DO MINIMALNEJ PRĘDKOŚCI KONFIGURACJI CZYSTEJ; REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED;</p> <p>k) BEZ OGRANICZEŃ PRĘDKOŚCI [ZE STRONY ATC]. NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS.</p>

	<p>* Tekst nadawany przez pilota.</p> <p><i>Uwaga. – Przymykający statek powietrzny może zostać poinstruowany, aby utrzymywał swoją „prędkość maksymalną”, „minimalną prędkość konfiguracji czystej”, „prędkość minimalną” lub określoną prędkość. „Minimalna prędkość konfiguracji czystej” oznacza minimalną prędkość, z jaką statek powietrzny może latać w konfiguracji czystej, tj. bez użycia urządzeń zwiększających siłę nośną, hamulców prędkości lub podwozia.</i></p> <p><i>Note. – An arriving aircraft may be instructed to maintain its 'maximum speed', 'minimum clean speed', 'minimum speed', or a specified speed. 'Minimum clean speed' signifies the minimum speed at which an aircraft can be flown in a clean configuration, i.e. without deployment of lift-augmentation devices, speed brakes or landing gear.</i></p>
<p>2.1.7 MELDOWANIE POZYCJI</p> <p>... nie podawanie meldunków pozycyjnych</p>	<p>a) NIE PODAWAJ MELDUNKÓW POZYCJNYCH [DO (określić)]; OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (specify)];</p> <p>b) NASTĘPNY MELDUNEK NAD (znaczący punkt nawigacyjny); NEXT REPORT AT (significant point);</p> <p>c) PODAWANIE MELDUNKÓW WYMAGANE TYLKO NAD (znaczące punkty nawigacyjne); REPORTS REQUIRED ONLY AT (significant point(s));</p> <p>d) WZNÓW NADAWANIE MELDUNKÓW POZYCJNYCH. RESUME POSITION REPORTING.</p>
<p>2.1.8 INFORMACJE O RUCHU I AKCJE ZAPOBIEGAWCZE</p>	<p>a) RUCH (liczba) GODZINA (odległość) (kierunek lotu) [inne istotne informacje]; TRAFFIC (number) O'CLOCK (distance) (direction of flight) [any other pertinent information];</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) NIEZNANY; UNKNOWN; 2) WOLNY; SLOW MOVING; 3) SZYBKI; FAST MOVING; 4) ZBLIŻAJĄCY SIĘ; CLOSING; 5) PRZECIWNY (lub TEN SAM) KIERUNEK; OPPOSITE (or SAME) DIRECTION; 6) WYPRZEDZAJĄCY; OVERTAKING; 7) PRZECINAJĄCY Z LEWEJ NA PRAWĄ (lub Z PRAWY NA LEWĄ);

<p>... (jeżeli znany)</p> <p>... podczas przekazywania informacji o poziomie do wznoszącego lub zniżającego się statku powietrznego, w postaci odległości pionowej od innego ruchu</p> <p>... z prośbą o akcję omijania</p> <p>... podczas mijania nieznanego ruchu</p> <p>... działanie dla ominięcia</p>	<p>CROSSING LEFT TO RIGHT (or RIGHT TO LEFT);</p> <p>8) (typ statku powietrznego); (aircraft type);</p> <p>9) (wysokość); (level);</p> <p>10) [WYSOKOŚĆ, NA KTÓRĄ WYDANO ZEZWOLENIE] [YOUR CLEARED LEVEL]</p> <p>11) WZNOSZĄCY SIĘ (lub ZNIŻAJĄCY); CLIMBING (or DESCENDING);</p> <p>*b) PROSZĘ O WEKTOROWANIE; REQUEST VECTORS;</p> <p>c) CZY CHCESZ WEKTOROWANIA?; DO YOU WANT VECTORS?;</p> <p>d) PO MINIĘCIU [RUCHU] <i>[odpowiednie instrukcje];</i> CLEAR OF TRAFFIC <i>[appropriate instructions];</i></p> <p>e) SKRĘĆ W LEWO (<i>lub</i> W PRAWO) NATYCHMIAST KURS (<i>trzy cyfry</i>) DLA OMINIĘCIA [NIEROZPOZNANEGO] RUCHU (<i>namiar w odniesieniu do tarczy zegara i odległość</i>); TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (<i>three digits</i>) TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (<i>bearing by clock-reference and distance</i>);</p> <p>f) SKRĘĆ W LEWO (<i>lub</i> W PRAWO) (<i>liczba stopni</i>) STOPNIE NATYCHMIAST DLA OMINIĘCIA [NIEZNANEGO] RUCHU (<i>namiar w odniesieniu do tarczy zegara i odległość</i>). TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT (<i>bearing by clock-reference and distance</i>).</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>
<p>2.1.9 ŁĄCZNOŚĆ I UTRATA ŁĄCZNOŚCI</p>	<p>a) [JEŻELI] UTRACONO ŁĄCZNOŚĆ RADIOWĄ (<i>instrukcje</i>); [IF] RADIO CONTACT LOST (<i>instructions</i>);</p> <p>b) PRZY BRAKU ODBIORU PRZEZ (<i>liczba</i>) MINUT (<i>lub</i> SEKUND) (<i>instrukcje</i>); IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (<i>number</i>) MINUTES (or SECONDS) (<i>instructions</i>);</p>

<p>... jeżeli podejrzewana jest utrata łączności</p>	<p>c) ODPOWIEDZI NIE ODEBRANO (<i>instrukcje</i>); REPLY NOT RECEIVED (<i>instructions</i>);</p> <p>d) JEŚLI SŁYSZYSZ [<i>instrukcje manewrowe lub SQUAWK (kod lub IDENT)</i>]; IF YOU READ [<i>manoeuvre instructions or SQUAWK (code or IDENT)</i>];</p> <p>e) (<i>manewr, SQUAWK lub IDENT</i>) OBSERWUJĘ. POZYCJA (<i>pozycja statku powietrznego</i>). [<i>instrukcje</i>]. (<i>manoeuvre, SQUAWK or IDENT</i>) OBSERVED. POSITION (<i>position of aircraft</i>). [<i>instructions</i>].</p>
<p>2.1.10 ZAKOŃCZENIE SŁUŻBY RADAROWEJ I/LUB ADS-B</p>	<p>a) SŁUŻBA RADAROWA (<i>lub IDENTYFIKACJA</i>) ZAKOŃCZONA [Z POWODU (<i>przyczyna</i>)] (<i>instrukcje</i>); RADAR SERVICE (<i>or IDENTIFICATION</i>) TERMINATED [DUE (<i>reason</i>)] (<i>instructions</i>);</p> <p>b) WKRÓTCE UTRACĘ IDENTYFIKACJĘ (<i>odpowiednie instrukcje lub informacje</i>); WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (<i>appropriate instructions or information</i>);</p> <p>c) UTRACIŁEM IDENTYFIKACJĘ [<i>przyczyny</i>] (<i>instrukcje</i>). IDENTIFICATION LOST [<i>reasons</i>] (<i>instructions</i>).</p>
<p>2.1.11 POGORSZENIE CHARAKTERYSTYK WYPOSAŻENIA RADAROWEGO I/LUB ADS-B</p>	<p>a) RADAR WTÓRNY NIE PRACUJE (<i>w miarę potrzeby właściwa informacja</i>); SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (<i>appropriate information as necessary</i>);</p> <p>b) RADAR PIERWOTNY NIE PRACUJE (<i>w miarę potrzeby właściwa informacja</i>); PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (<i>appropriate information as necessary</i>);</p> <p>c) ADS-B NIE PRACUJE (<i>w miarę potrzeby właściwa informacja</i>). ADS-B OUT OF SERVICE (<i>appropriate information as necessary</i>).</p>

2.2 Radar w służbie kontroli zbliżania

<i>Okoliczności</i>	<i>Wyrażenia frazeologiczne</i>
<p>2.2.1 WEKTOROWANIE DO PODEJŚCIA</p>	<p>a) WEKTOROWANIE DO PODEJŚCIA (<i>rodzaj pomocy interpretowanej przez pilota</i>) PAS (<i>numer</i>);</p>

	<p>VECTERING FOR (type of pilot-interpreted aid) APPROACH RUNWAY (number);</p> <p>b) WEKTOROWANIE DO PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ PAS (numer) ZGŁOŚ, GDY ZOBACZYSZ LOTNISKO (lub PAS); VECTERING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (number) REPORT FIELD (or RUNWAY) IN SIGHT;</p> <p>c) WEKTOROWANIE DO (pozycja w kręgu); VECTERING FOR (positioning in the circuit);</p> <p>d) WEKTOROWANIE DO PODEJŚCIA WEDŁUG RADARU DOZOROWANIA NA PAS (numer); VECTERING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number);</p> <p>e) WEKTOROWANIE DO PODEJŚCIA PRECYZYJNEGO NA PAS (numer); VECTERING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (number);</p> <p>f) (rodzaj) PODEJŚCIE NIEMOŻLIWE Z POWODU (przyczyna) (inne instrukcje). (type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions).</p>
<p>2.2.2 WEKTOROWANIE NA ILS I INNE POMOCE INTERPRETOWANE PRZEZ PILOTA</p> <p>... gdy pilot życzy sobie wprowadzenia na prostą w określonej odległości od punktu przyziemienia</p> <p>... instrukcje i informacje</p>	<p>a) POZYCJA (liczba) KILOMETRÓW (lub MIL) od (fix). SKRĘĆ W LEWO (lub W PRAWO) KURS (trzy cyfry); POSITION (number) KILOMETRES (or MILES) from (fix). TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits);</p> <p>b) PRZECHWYCISZ (pomoc radionawigacyjna lub linia drogi) (odległość) OD (znaczący punkt nawigacyjny lub PUNKT PRZYZIEMIENIA); YOU WILL INTERCEPT (radio aid or track) (distance) FROM (significant point or TOUCHDOWN);</p> <p>*c) PROSZĘ O (odległość) PROSTĄ; REQUEST (distance) FINAL;</p> <p>d) ZEZWALAM NA PODEJŚCIE (rodzaj podejścia) PAS (numer); CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number);</p> <p>e) ZGŁOŚ STABILIZACJĘ W [ILS] LOCALIZER-ze (lub NA KIERUNKU PODEJŚCIA GBAS/SBAS/MLS);</p>

2.2.3 MANEWRY PODCZAS
NIEZALEŻNYCH I
ZALEŻNYCH
RÓWNOLEGŁYCH
PODEJŚĆ

	<p>REPORT ESTABLISHED ON [ILS] LOCALISER (or ON GBAS/SBAS/MLS APPROACH COURSE);</p> <p>f) ZBLIŻASZ SIĘ Z LEWEJ (<i>lub</i> Z PRAWY) [ZGŁOŚ STABILIZACJĘ]; CLOSING FROM LEFT (or RIGHT) [REPORT ESTABLISHED];</p> <p>g) SKRĘĆ W LEWO (<i>lub</i> W PRAWO) KURS (<i>trzy cyfry</i>) [DO PRZECHWYCENIA] <i>lub</i> [ZGŁOŚ STABILIZACJĘ]; TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [TO INTERCEPT] or [REPORT ESTABLISHED];</p> <p>h) SPODZIEWAJ SIĘ WEKTOROWANIA Z PRZECIĘCIEM (<i>linia drogi radiolatarni kierunku lub pomoc radiowa</i>) (<i>przyczyna</i>); EXPECT VECTOR ACROSS (localiser course or radio aid) (reason);</p> <p>i) ZAKRĘT Z PRZECIĘCIEM (<i>linia drogi radiolatarni kierunku lub pomoc radiowa</i>) [<i>przyczyna</i>]; THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (localizer course or radio aid) [reason];</p> <p>j) PROWADZĘ Z PRZECIĘCIEM (<i>linia drogi radiolatarni kierunku lub pomoc radiowa</i>) [<i>przyczyna</i>]; TAKING YOU THROUGH (localiser course or radio aid) [reason];</p> <p>k) UTRZYMUJ (<i>wysokość bezwzględną</i>) DO PRZECHWYCENIA ŚCIEŻKI SCHODZENIA; MAINTAIN (altitude) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION;</p> <p>l) ZGŁOŚ STABILIZACJĘ NA ŚCIEŻCE SCHODZENIA; REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH;</p> <p>m) PRZECHWYĆ (<i>linia drogi radiolatarni kierunku lub pomoc radiowa</i>) [ZGŁOŚ STABILIZACJĘ]. INTERCEPT (localiser course or radio aid) [REPORT ESTABLISHED].</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>
	<p>a) ZEZWALAM NA PODEJŚCIE (<i>rodzaj podejścia</i>) PAS (<i>numer</i>) LEWY (<i>lub</i> PRAWY); CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT);</p> <p>b) PRZECIĄŁEŚ LOCALIZER (<i>lub</i> TRAK PODEJŚCIA KOŃCOWEGO GBAS/SBAS/MLS). SKRĘĆ W</p>

<p>... działanie zapobiegawcze, gdy obserwowany statek powietrzny wchodzi w NTZ</p> <p>... działanie zapobiegawcze poniżej 120 m (400 ft) nad wzniesieniem progu drogi startowej, gdy stosowane jest kryterium oceny powierzchni nad przeszkodami dla równoległego podejścia (PAOAS)</p>	<p>LEWO (<i>lub</i> W PRAWO) NATYCHMIAST I POWRÓĆ NA LOCALIZER (<i>lub</i> TRAK PODEJŚCIA KOŃCOWEGO GBAS/SBAS/MLS); YOU HAVE CROSSED THE LOCALISER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE). TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALISER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE);</p> <p>c) CZĘSTOTLIWOŚĆ LOCALIZER-a (<i>lub</i> MLS) ILS-a (<i>lub</i> MLS-a) PASA (<i>numer</i>) LEWEGO (<i>lub</i> PRAWEGO) WYNOSI (<i>częstotliwość</i>); ILS (or MLS) RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) LOCALISER (or MLS) FREQUENCY IS (frequency);</p> <p>d) SKRĘĆ W LEWO (<i>lub</i> PRAWO) (<i>liczba</i>) STOPNI (<i>lub</i> KURS) (<i>trzy cyfry</i>) NATYCHMIAST DLA OMINIĘCIA RUCHU [ODCHYLAJĄCEGO SIĘ OD SAŚIEDNIEGO PODEJŚCIA], WZNOŚ SIĘ DO (<i>wysokość bezwzględna</i>); TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES (or HEADING) (three digits) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB TO (altitude);</p> <p>e) WZNOŚ SIĘ DO (<i>wysokość bezwzględna</i>) NATYCHMIAST DLA OMINIĘCIA RUCHU [ODCHYLAJĄCEGO SIĘ OD SAŚIEDNIEGO PODEJŚCIA] (<i>dalsze instrukcje</i>). CLIMB TO (altitude) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] (further instructions).</p>
<p>2.2.4 PODEJŚCIE WEDŁUG RADARU DOZOROWANIA</p> <p>2.2.4.1 ZAPEWNIANIE SŁUŻBY</p>	<p>a) TO BĘDZIE PODEJŚCIE WEDŁUG RADARU DOZOROWANIA NA PAS (<i>numer</i>) KOŃCZĄCE SIĘ (<i>odległość</i>) OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA, OCA (<i>lub</i> OCH) (<i>liczba</i>) METRÓW (<i>lub</i> STÓP) SPRAWDŹ SWOJE MINIMA [W PRZYPADKU NIEUDANEGO PODEJŚCIA (<i>instrukcje</i>)]; THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number) TERMINATING AT (distance) FROM TOUCHDOWN, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE (or HEIGHT) (number) METRES</p>

	<p>(or FEET) CHECK YOUR MINIMA [IN CASE OF GO AROUND (instructions)];</p> <p>b) INSTRUKCJE PODEJŚCIA BĘDĄ ZAKOŃCZONE <i>(odległość)</i> OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA. APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (distance) FROM TOUCHDOWN.</p>
2.2.4.2 ELEWACJA	<p>a) ROZPOCZNIJ ZNIŻANIE TERAZ [UTRZYMUJĄC <i>(liczba)</i> STOPNIOWĄ ŚCIEŻKĘ SCHODZENIA]; COMMENCE DESCENT NOW [TO MAINTAIN A (number) DEGREE GLIDE PATH];</p> <p>b) <i>(odległość)</i> OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA <i>(lub WZGLĘDNA)</i> POWINNA WYNOŚIĆ <i>(liczby i jednostki)</i>. (distance) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units).</p>
2.2.4.3 POZYCJA	<i>(odległość)</i> OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA. (distance) FROM TOUCHDOWN.
2.2.4.4 SPRAWDZENIA	<p>a) SPRAWDŹ WYPUSZCZENIE [I ZABLOKOWANIE] PODWOZIA; CHECK GEAR DOWN [AND LOCKED];</p> <p>b) NAD PROGIEM. OVER THRESHOLD.</p>
2.2.4.5 ZAKOŃCZENIE PODEJŚCIA	<p>a) ZGŁOŚ Z WIDOCZNOŚCIĄ; REPORT VISUAL;</p> <p>b) ZGŁOŚ WIDOCZNOŚĆ PASA [ŚWIATEŁ]; REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;</p> <p>c) PODEJŚCIE ZAKOŃCZONE [ŁĄCZNOŚĆ <i>(organ)</i>]. APPROACH COMPLETED [CONTACT (unit)].</p>
2.2.5 PODEJŚCIE WEDŁUG PAR	
2.2.5.1 ZAPEWNIENIE SŁUŻBY	<p>a) TO BĘDZIE PODEJŚCIE WEDŁUG RADARU PRECYZYJNEGO PAS <i>(numer)</i>; THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY (number);</p> <p>b) PODEJŚCIE PRECYZYJNE NIEMOŻLIWE Z POWODU <i>(przyczyna)</i> <i>(inne instrukcje)</i>; PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions);</p> <p>c) W PRZYPADKU NIEUDANEGO PODEJŚCIA <i>(instrukcje)</i>. IN CASE OF GO AROUND (instructions).</p>

2.2.5.2 ŁĄCZNOŚĆ

- a) NIE POTWIERDZAJ DALSZYCH TRANSMISJI;
DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS;
- b) ODPOWIEDZI NIE ODEBRAŁEM. BĘDĘ KONTYNUOWAŁ INSTRUKCJE.
REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE INSTRUCTIONS.

2.2.5.3 AZYMUT

- a) ZBLIŻASZ SIĘ [POWOLI (*lub* SZYBKO)] [Z LEWEJ (*lub* Z PRAWĘ)];
CLOSING [SLOWLY (or QUICKLY)] [FROM THE LEFT (or FROM THE RIGHT)];
- b) KURS DOBRY;
HEADING IS GOOD;
- c) NA TRAKU;
ON TRACK;
- d) NIEZNACZNIE (*lub* ZNACZNIE *lub* WCIAŻ) Z LEWEJ (*lub* Z PRAWĘ) OD TRAKU;
SLIGHTLY (or WELL, or GOING) LEFT (or RIGHT) OF TRACK;
- e) (*liczba*) METRÓW Z LEWEJ (*lub* Z PRAWĘ) OD TRAKU.
(number) METRES LEFT (or RIGHT) OF TRACK.

2.2.5.4 ELEWACJA

- a) DOCHODZISZ DO ŚCIEŻKI SCHODZENIA;
APPROACHING GLIDE PATH;
- b) ROZPOCZNIJ ZNIŻANIE TERAZ [(*liczba*) METRÓW NA SEKUNDĘ LUB (*liczba*) STÓP NA MINUTĘ (*lub* USTAL) (*liczba*) STOPNIOWĄ ŚCIEŻKĘ SCHODZENIA)];
COMMENCE DESCENT NOW [AT (number) METRES PER SECOND OR (number) FEET PER MINUTE (or ESTABLISH A (number) DEGREE GLIDE PATH)];
- c) TEMPO ZNIŻANIA DOBRE;
RATE OF DESCENT IS GOOD;
- d) NA ŚCIEŻCE SCHODZENIA;
ON GLIDE PATH;
- e) NIEZNACZNIE (*lub* ZNACZNIE *lub* WCIAŻ) POWYŻEJ (*lub* PONIŻEJ) ŚCIEŻKI SCHODZENIA;
SLIGHTLY (or WELL, or GOING) ABOVE (or BELOW) GLIDE PATH;
- f) [WCIAŻ] (*liczba*) METRÓW (*lub* STÓP) ZA WYSOKO (*lub* ZA NISKO);

	<p>[STILL] (number) METRES (or FEET) TOO HIGH (or TOO LOW);</p> <p>g) DOSTOSUJ TEMPO ZNIŻANIA; ADJUST RATE OF DESCENT;</p> <p>h) POWRACASZ [POWOLI (<i>lub</i> SZYBKO)] NA ŚCIEŻKĘ SCHODZENIA; COMING BACK [SLOWLY (or QUICKLY)] TO THE GLIDE PATH;</p> <p>i) PRZYJMIJ NORMALNE TEMPO ZNIŻANIA; RESUME NORMAL RATE OF DESCENT;</p> <p>j) ELEMENT ELEWACJI NIECZYNNY (<i>podaje się odpowiednie instrukcje</i>); ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (to be followed by appropriate instructions);</p> <p>k) (<i>odległość</i>) OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA. WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA (<i>lub</i> WYSOKOŚĆ WZGLĘDNA) POWINNA BYĆ (<i>liczby i jednostki</i>). (distance) FROM TOUCHDOWN. ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units).</p>
2.2.5.5 POZYCJA	<p>a) (<i>odległość</i>) OD PUNKTU PRZYZIEMIENIA; (distance) FROM TOUCHDOWN;</p> <p>b) NAD ŚWIATŁAMI PODEJŚCIA; OVER APPROACH LIGHTS;</p> <p>c) NAD PROGIEM. OVER THRESHOLD.</p>
2.2.5.6 SPRAWDZENIA	<p>a) SPRAWDŹ WYPUSZCZENIE I ZABLOKOWANIE PODWOZIA; CHECK GEAR DOWN AND LOCKED;</p> <p>b) SPRAWDŹ WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA (<i>lub</i> WYSOKOŚĆ WZGLĘDNA) DECYZJI. CHECK DECISION ALTITUDE (or HEIGHT).</p>
2.2.5.7 ZAKOŃCZENIE PODEJŚCIA	<p>a) ZGŁOŚ Z WIDOCZNOŚCIĄ; REPORT VISUAL;</p> <p>b) ZGŁOŚ WIDOCZNOŚĆ PASA [ŚWIATEŁ]; REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;</p> <p>c) PODEJŚCIE ZAKOŃCZONE [ŁĄCZNOŚĆ (<i>organ</i>)]. APPROACH COMPLETED [CONTACT (unit)].</p>
2.2.5.8 NIEUDANE PODEJŚCIE	<p>a) KONTYNUUJ Z WIDOCZNOŚCIĄ LUB ODEJDŹ NA DRUGI KRĄG [<i>instrukcje odlotu po nieudanym podejściu</i>];</p>

<p>CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND [missed approach instructions];</p> <p>b) ODEJDŹ NA DRUGI KRĄG NATYCHMIAST <i>[instrukcje odlotu po nieudanym podejściu]</i> <i>(przyczyna);</i> GO AROUND IMMEDIATELY [missed approach instructions] (reason);</p> <p>c) CZY ODCHODZISZ NA DRUGI KRĄG?; ARE YOU GOING AROUND?;</p> <p>d) JEŻELI ODCHODZISZ NA DRUGI KRĄG <i>(odpowiednie instrukcje);</i> IF GOING AROUND (appropriate instructions);</p> <p>*e) ODCHODZĘ NA DRUGI KRĄG. GOING AROUND.</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>

2.3 Frazeologia stosowana przy wykorzystaniu wtórnego radaru dozorowania (SSR) i ADS-B

<i>Okoliczności</i>	<i>Wyrażenia frazeologiczne</i>
2.3.1 PROŚBA O PODANIE MOŻLIWOŚCI URZĄDZENIA SSR	<p>a) PODAJ MOŻLIWOŚCI TRANSPONDERA; ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY;</p> <p>*b) TRANSPONDER <i>(jak podano w planie lotu);</i> TRANSPONDER (as shown in the flight plan);</p> <p>*c) NIE MAM TRANSPONDERA. NEGATIVE TRANSPONDER.</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>
2.3.2 PROŚBA O PODANIE MOŻLIWOŚCI URZĄDZENIA ADS-B	<p>a) PODAJ MOŻLIWOŚCI ADS-B; ADVISE ADS-B CAPABILITY;</p> <p>*b) NADAJNIK ADS-B <i>(linia przesyłania danych);</i> ADS-B TRANSMITTER (data link);</p> <p>*c) ODBIORNIK ADS-B <i>(linia przesyłania danych);</i> ADS-B RECEIVER (data link);</p> <p>*d) NIE POSIADAM ADS-B. NEGATIVE ADS-B.</p>

		* Tekst nadawany przez pilota.
2.3.3	DLA PODANIA RODZAJU NASTAWIENIA TRANSPONDERA	a) DO ODLOTU SQUAWK (<i>kod</i>); FOR DEPARTURE SQUAWK (code); b) SQUAWK (<i>kod</i>). SQUAWK (code).
2.3.4	ŻĄDANIE POWTÓRNEGO USTAWIENIA PRZEZ PILOTA PRZYDZIELONEGO MU KODU I MODU	a) USTAW POWTÓRNICIE [<i>(mod)</i>] (<i>kod</i>); RESET SQUAWK [(mode)] (code); *b) USTAWIAM POWTÓRNICIE (<i>mod</i>) (<i>kod</i>). RESETTING (mode) (code). * Tekst nadawany przez pilota.
2.3.5	ŻĄDANIE POWTÓRNEGO USTAWIENIA IDENTYFIKACJI STATKU POWIETRZNEGO	POWTÓRNICIE USTAW [<i>w ADS-B lub MODZIE S</i>] IDENTYFIKACJĘ STATKU POWIETRZNEGO. RE-ENTER [ADS-B or MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION.
2.3.6	ŻĄDANIE POTWIERDZENIA PRZEZ PILOTA USTAWIENIA KODU NA TRANSPONDERZE STATKU POWIETRZNEGO	a) POTWIERDŹ SQUAWK (<i>kod</i>); CONFIRM SQUAWK (code); *b) POTWIERDZAM SQUAWK [<i>kod</i>]. SQUAWKING (code). * Tekst nadawany przez pilota.
2.3.7	ŻĄDANIE NADAWANIA „IDENT”	a) SQUAWK [<i>(kod)</i>] [<i>I</i>] IDENT; SQUAWK [(code)] [AND] IDENT; b) SQUAWK LOW; SQUAWK LOW; c) SQUAWK NORMAL; SQUAWK NORMAL; d) NADAWAJ ADS-B IDENT. TRANSMIT ADS-B IDENT.
2.3.8	ŻĄDANIE CZASOWEGO	SQUAWK STANDBY. SQUAWK STANDBY.

	ZAWIESZENIA EMISJI TRANSPONDERA	
2.3.9	ŻĄDANIE NADAWANIA KODU NIEBEZPIECZEŃSTWA	SQUAWK MAYDAY [KOD SIEDEM-SIEDEM-ZERO-ZERO]. SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO].
2.3.10	ŻĄDANIE WYŁĄCZENIA TRANSPONDERA I/LUB NADAJNIKA ADS-B	a) STOP SQUAWK [NADAWAJ TYLKO ADS-B]; STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY]; b) ZATRZYMAJ NADAWANIE ADS-B [SQUAWK (kod) TYLKO]. STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY].
	<i>Uwaga. — Niezależne operacje transpondera w modzie S i ADS-B mogą nie być możliwe we wszystkich stawkach powietrznych (np. gdy ADS-B jest zapewniane jedynie przez rozszerzony squitter 1090 MHz z transpondera). W takich przypadkach, statek powietrzny może nie być w stanie wypełniać instrukcji ATC dotyczących operacji ADS-B.</i>	a) STOP SQUAWK [NADAWAJ TYLKO ADS-B]; STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY]; b) ZATRZYMAJ NADAWANIE ADS-B [SQUAWK (kod) TYLKO]. STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY].
2.3.11	ŻĄDANIE NADAWANIA BAROMETRYCZNEJ WYSOKOŚCI BEZWZGLĘDNEJ	a) SQUAWK CHARLIE; SQUAWK CHARLIE; b) NADAWAJ ADS-B WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA. TRANSMIT ADS-B ALTITUDE.
2.3.12	ŻĄDANIE SPRAWDZENIA NASTAWIENIA CIŚNIENIA I POTWIERDZENIA WYSOKOŚCI	SPRAWDŹ NASTAWIENIE WYSOKOŚCIOMIERZA I POTWIERDŹ (<i>wysokość</i>). CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level).
2.3.13	ŻĄDANIE ZAPRZESTANIA NADAWANIA WYSOKOŚCI BAROMETRYCZNEJ Z POWODU NIEPRAWIDŁOWEGO DZIAŁANIA	a) STOP SQUAWK CHARLIE. BŁĘDNE WSKAZANIA; STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION; b) ZATRZYMAJ NADAWANIE ADS-B WYSOKOŚCI. BEZWZGLĘDNEJ [BŁĘDNE WSKAZANIA lub przyczyna]. STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, or reason)].

2.3.14 PROŚBA O SPRAWDZENIE WYSOKOŚCI	POTWIERDŹ (<i>wysokość</i>). CONFIRM (level).
2.3.15 PYTANIA KONTROLERA O ROZBIEŻNOŚĆ POMIĘDZY WYŚWIETLANĄ „WYBRANĄ WYSOKOŚCIĄ” A ZEZWOLONĄ WYSOKOŚCIĄ	SPRAWDŹ WYBRANĄ WYSOKOŚĆ. ZEZWOLONA WYSOKOŚĆ TO (<i>wysokość</i>) CHECK SELECTED LEVEL. CLEARED LEVEL IS (level) SPRAWDŹ WYBRANĄ WYSOKOŚĆ. POTWIERDŹ WZNOSENIE (<i>lub</i> ZNIŻANIE) DO (<i>lub</i> UTRZYMYWANIE) (<i>wysokość</i>) CHECK SELECTED LEVEL. CONFIRM CLIMBING (or DESCENDING) TO (or MAINTAINING) (level)
<i>Uwaga: Kontroler nie podaje w łączności radiotelefonicznej wartości „wybranej wysokości” wyświetlanej na zobrazowaniu sytuacji.</i>	WYKONUJĘ WZNOSENIE (<i>lub</i> ZNIŻANIE) DO (<i>lub</i> UTRZYMUJĘ) (<i>poziom</i>) (<i>odpowiednie informacje o wybranym poziomie</i>) *CLIMBING (or DESCENDING) TO (or MAINTAINING) (level) (appropriate information on selected level) * Tekst nadawany przez pilota.

3. FRAZEOLOGIA ZWIĄZANA Z AUTOMATYCZNYM ZALEŻNYM DOZOROWANIEM – KONTRAKT (ADS-C)

<i>Okoliczności</i>	<i>Wyrażenia frazeologiczne</i>
3.1.1 POGORSZENIE CHARAKTERYSTYK ADS-C	ADS-C (<i>lub</i> ADS-CONTRACT) NIE PRACUJE (<i>w miarę potrzeby właściwa informacja</i>). ADS-C (or ADS-CONTRACT) OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary).

4. FRAZEOLOGIA ALARMOWA

4.1 Frazeologia alarmowa

<i>Okoliczności</i>	<i>Wyrażenia frazeologiczne</i>
4.1.1 OSTRZEŻENIE O MAŁEJ WYSOKOŚCI BEZWZGLĘDNEJ	(znak wywoławczy statku powietrznego) OSTRZEŻENIE MAŁA WYSOKOŚĆ, SPRAWDŹ NATYCHMIAST WYSOKOŚĆ, QNH (<i>liczba</i>) [(<i>jednostki</i>)]. [MINIMALNA WYSOKOŚĆ TO (<i>wysokość bezwzględna</i>)]. (aircraft call sign) LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS (number) [(units)]. [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude)].
4.1.2 OSTRZEŻENIE O BLISKIŃCI TERENU	(znak wywoławczy statku powietrznego) OSTRZEŻENIE O BLISKIŃCI TERENU (<i>proponowane postępowanie dla pilota, jeżeli możliwe</i>).

(aircraft call sign) TERRAIN ALERT, (suggested pilot action, if possible).

5. FRAZEOLOGIA PERSONELU NAZIEMNEGO/ZAŁOGI STATKU POWIETRZNEGO

5.1 Frazeologia personelu naziemnego/załogi statku powietrznego

<i>Okoliczności</i>	<i>Wyrażenia frazeologiczne</i>
5.1.1 PROCEDURY URUCHAMIANIA SILNIKÓW (PERSONEL NAZIEMNY/KABINA PILOTÓW)	<p>a) [CZY JESTEŚ] GOTOWY DO URUCHOMIENIA?; [ARE YOU] READY TO START UP?;</p> <p>*b) URUCHAMIAM NUMER (<i>numer/y silnika</i>). STARTING NUMBER (engine number(s)).</p> <p><i>Uwaga 1. — Personel naziemny powinien dokonywać tej wymiany odpowiadając przez „interkom” lub wyraźnymi sygnałami wzrokowymi dla wskazania, że wszystko jest w porządku i że uruchomienie może się odbywać zgodnie z ustaleniami.</i></p> <p>Note 1. – The ground crew should follow this exchange by either a reply on the intercom or a distinct visual signal to indicate that all is clear and that the start-up as indicated may proceed.</p> <p><i>Uwaga 2. — Przy utrzymywaniu jakiegokolwiek łączności między personelem naziemnym a pilotami, istotnym jest właściwe zrozumienie przekazywanej informacji przez obie zainteresowane strony.</i></p> <p>Note 2. – Unambiguous identification of the parties concerned is essential in any communications between ground crew and pilots.</p> <p>* Tekst nadawany przez pilota.</p>
5.1.2 PROCEDURY WYPYCHANIA ... personel naziemny/kabina pilotów	<p>a) CZY JESTEŚ GOTOWY DO WYPYCHANIA?; ARE YOU READY FOR PUSHBACK?;</p> <p>*b) GOTOWY DO WYPYCHANIA; READY FOR PUSHBACK;</p> <p>c) POTWIERDŹ ZWOLNIENIE HAMULCÓW; CONFIRM BRAKES RELEASED;</p> <p>*d) HAMULCE ZWOLNIONE;</p>

BRAKES RELEASED;

- e) ROZPOCZYNAM WYPYCHANIE;
COMMENCING PUSHBACK;
- f) WYPYCHANIE ZAKOŃCZONE;
PUSHBACK COMPLETED;
- *g) PRZERWIJ WYPYCHANIE;
STOP PUSHBACK;
- h) POTWIERDŹ WŁĄCZENIE HAMULCÓW;
CONFIRM BRAKES SET;
- *i) HAMULCE WŁĄCZONE;
BRAKES SET;
- *j) ODŁĄCZ CIĄGNIK;
DISCONNECT;
- k) CIĄGNIK ODŁĄCZAM. OCZEKUJ SYGNAŁÓW
WZROKOWYCH Z TWOJEJ LEWEJ (*lub* PRAWEJ).
**DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL AT
YOUR LEFT (*or* RIGHT).**

Uwaga. — Następnie podawany jest sygnał wzrokowy dla pilota wskazujący, że ciągnik jest odłączony i że jest droga wolna do kołowania.

Note. — This exchange is followed by a visual signal to the pilot to indicate that disconnect is completed and all is clear for taxiing.

* Tekst nadawany przez pilota.

6. ZARZĄDZANIE PRZEPLYWEM RUCHU LOTNICZEGO (ATFM)

6.1 ATFM

Obliczony czas startu (CTOT) wynikający z komunikatu o przydzieleniu slotu (SAM).

SLOT (czas)
SLOT (time)

Zmiana CTOT w wyniku komunikatu o zmianie slotu (SRM).

POPRAWIONY SLOT (czas)
REVISED SLOT (time)

Anulowanie CTOT w wyniku komunikatu o anulowaniu slotu (SLC).

SLOT ANULOWANY, ZGŁOŚ GOTOWOŚĆ
SLOT CANCELLED, REPORT READY

Zawieszenie lotu do odwołania (w wyniku

LOT ZAWIESZONY DO ODWOŁANIA Z POWODU
(przyczyna)

komunikatu o zawieszeniu lotu (FLS)).

Zawieszenie lotu anulowane (w wyniku komunikatu o anulowaniu zawieszenia lotu (DES)).

Odmowa uruchamiania, gdy prośba została zgłoszona zbyt późno, aby zastosować się do podanego CTOT.

Odmowa uruchomienia, gdy prośba została zgłoszona zbyt wcześnie, aby zastosować się do podanego CTOT.

FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE, DUE (reason)

ZAWIESZENIE ANULOWANE, ZGŁOŚ GOTOWOŚĆ
SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY

NIE MOGĘ PRZYJAĆ ZEZWOLENIA NA URUCHAMIANIE Z POWODU SŁOTU (czas), PROSZĘ O NOWY SŁOT
UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT

NIE MOGĘ PRZYJAĆ ZEZWOLENIA NA URUCHAMIANIE Z POWODU SŁOTU (czas), PROSZĘ O URUCHAMIANIE O (czas)
UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT (time), REQUEST START-UP AT (time)